

VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA  
o vydání opatření obecné povahy

Obecní úřad Pasohlávky... v souladu s ustanovením § 25 odst. 2 zákona č.500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, oznamuje vydání *Opatření obecné povahy* o vydání Programu zlepšování kvality ovzduší zóna Jihovýchod – CZ06Z. Do plného znění opatření obecné povahy lze nahlédnout na elektronické úřední desce obce Pasohlávky nebo na úřední desce Ministerstva životního prostředí [http://www.mzp.cz/cz/uredni\\_deska](http://www.mzp.cz/cz/uredni_deska).

Písemnost je v listinné podobě dostupná k nahlédnutí na Odboru ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí.

V Pasohlávkách dne 9.6.2016

Vyvěšeno: 9.6.2016

Sejmuto:

Podpis



OBECNÍ ÚŘAD  
691 22 PASOHLÁVKY  
okr. Brno-venkov  
1



V Praze dne 27. května 2016

## OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

Ministerstvo životního prostředí (dále jen „MŽP“) jako příslušný správní orgán podle ustanovení § 9 odst. 1 zákona č. 201/ 2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění, (dále jen „zákon“), v souladu s ustanovením § 171 a násl. zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), vydává v souladu s požadavky přílohy č. 5 zákona

### Program zlepšování kvality ovzduší zóna Jihovýchod - CZ06Z

(dále jen „Program“), který je nedílnou součástí tohoto opatření obecné povahy a tvoří jeho přílohu. Cílem Programu je co nejdříve dosáhnout požadované kvality ovzduší pro znečišťující látky uvedené v bodě 1 až 3 přílohy č. 1 zákona, tuto kvalitu dále udržet a zlepšovat, a to na celém území zóny Jihovýchod - CZ06Z (dále jen „zóna CZ06Z“).

#### MŽP dále stanovuje podle § 9 odst. 2 a přílohy č. 5 zákona

##### I. Emisní stropy pro silniční dopravu pro vymezená území (dle kapitoly E.1 Programu)

Emisní stropy pro silniční dopravu se stanovují pro zastavěná území obcí s počtem obyvatel nad 5 000 nacházejících se v zóně CZ06Z. Hodnota emisního stropu pro silniční dopravu se stanovuje jako úroveň emisí (vyjádřená v procentech), na kterou musí emise PM<sub>10</sub> ze silniční dopravy poklesnout do roku 2020 oproti referenčnímu roku 2011, jež vyjadřuje 100 % úroveň emisí PM<sub>10</sub> z dopravy. Hodnoty emisního stropu jsou stanoveny v tabulce níže. Emisní stropy pro silniční dopravu pro níže vymezená území se uplatní od roku 2020 včetně.

Zastavěné území obce	Emisní strop pro silniční dopravu
<b>Kraj Vysočina</b>	
Humpolec	85%
Pelhřimov	70%
Třebíč	80%
Velké Meziříčí	65%
<b>Jihomoravský kraj</b>	
Boskovice	75%
Břeclav	65%
Bučovice	60%
Dubňany	85%

Zastavěné území obce	Emisní strop pro silniční dopravu
Hodonín	85%
Hustopeče	60%
Kyjov	60%
Mikulov	65%
Slavkov u Brna	80%
Strážnice	65%
Šlapanice	70%
Veselí nad Moravou	65%
Vyškov	70%
Znojmo	60%

**II. Stacionární zdroje, u nichž byl identifikován významný příspěvek k překročení imisního limitu v zóně CZ06Z (dle kapitoly E.2 Programu) a u nichž bude postupováno dle § 13 odst. 1 zákona**

Prověření možnosti zpřísňení podmínek provozu zdrojů uvedených v tabulce níže ve smyslu § 13 odst. 1 zákona musí být zahájeno krajským úřadem do 6 měsíců od nabytí účinnosti tohoto opatření obecné povahy.

IDFPROV <sup>1</sup>	Název zdroje	Pořadové číslo zdroje dle SPE <sup>2</sup> k roku 2011	Kód dle přílohy č. 2 k zákonu
747840051	CARMEUSE CZECH REPUBLIC s.r.o. - Vápenka Mokrá	101	5.1.1.
747840051	CARMEUSE CZECH REPUBLIC s.r.o. - Vápenka Mokrá	102	5.1.1.
747840051	CARMEUSE CZECH REPUBLIC s.r.o. - Vápenka Mokrá	103	5.1.1.
747840051	CARMEUSE CZECH REPUBLIC s.r.o. - Vápenka Mokrá	104	5.1.1.
747840051	CARMEUSE CZECH REPUBLIC s.r.o. - Vápenka Mokrá	105	5.1.1.
747840051	CARMEUSE CZECH REPUBLIC s.r.o. - Vápenka Mokrá	106	5.1.1.
747840051	CARMEUSE CZECH REPUBLIC s.r.o. - Vápenka Mokrá	107	5.1.1.
747840051	CARMEUSE CZECH REPUBLIC s.r.o. - Vápenka Mokrá	108	5.1.1.
747840051	CARMEUSE CZECH REPUBLIC s.r.o. - Vápenka Mokrá	109	5.1.1.
747840051	CARMEUSE CZECH REPUBLIC s.r.o. - Vápenka Mokrá	110	5.1.1.
747840051	CARMEUSE CZECH REPUBLIC s.r.o. - Vápenka Mokrá	111	5.1.1.

<sup>1</sup> IDFPROV = kód identifikace provozovny

<sup>2</sup> SPE = souhrnná provozní evidence

IDFPROV <sup>1</sup>	Název zdroje	Pořadové číslo zdroje dle SPE <sup>2</sup> k roku 2011	Kód dle přílohy č. 2 k zákonu
747840051	CARMEUSE CZECH REPUBLIC s.r.o. - Vápenka Mokrá	112	5.1.1.
747840051	CARMEUSE CZECH REPUBLIC s.r.o. - Vápenka Mokrá	113	5.1.1.
747840051	CARMEUSE CZECH REPUBLIC s.r.o. - Vápenka Mokrá	114	5.1.1.
747840051	CARMEUSE CZECH REPUBLIC s.r.o. - Vápenka Mokrá	115	5.1.1.
747840051	CARMEUSE CZECH REPUBLIC s.r.o. - Vápenka Mokrá	116	5.1.1.
747840051	CARMEUSE CZECH REPUBLIC s.r.o. - Vápenka Mokrá	117	5.1.1.
747840051	CARMEUSE CZECH REPUBLIC s.r.o. - Vápenka Mokrá	118	5.1.1.
747840051	CARMEUSE CZECH REPUBLIC s.r.o. - Vápenka Mokrá	120	5.1.1.
747840051	CARMEUSE CZECH REPUBLIC s.r.o. - Vápenka Mokrá	121	5.1.1.
747840051	CARMEUSE CZECH REPUBLIC s.r.o. - Vápenka Mokrá	122	5.1.1.
747840051	CARMEUSE CZECH REPUBLIC s.r.o. - Vápenka Mokrá	123	5.1.4.
747840051	CARMEUSE CZECH REPUBLIC s.r.o. - Vápenka Mokrá	124	5.1.4.
747840061	Českomoravský cement, a.s., nástupnická společnost - Cementárna Mokrá	101	5.1.2.
747840061	Českomoravský cement, a.s., nástupnická společnost - Cementárna Mokrá	102	5.1.3.
747840061	Českomoravský cement, a.s., nástupnická společnost - Cementárna Mokrá	103	5.1.1.
621670242	MORAVOSTAV Brno, a.s. - recyklační středisko Modřice	101	5.11.
621620762	Stapo Morava a.s. - recyklační středisko Modřice*	101	5.11.

<sup>1</sup> předpoklad ukončení provozu

### III. Opatření ke snížení emisí a ke zlepšení kvality ovzduší v zóně CZ06Z (dle kapitoly E.4 Programu)

Kód opatření	Název opatření	Gesce*
AA1	Parkovací politika (omezení a zpoplatnění parkování v centrech měst)	obce
AA2	Ekonomická podpora (dotace) provozu veřejné hromadné dopravy	obce, kraj
AB1	Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu	MD (ŘSD)
AB2	Prioritní výstavba obchvatů měst a obcí	obce, kraj, MD (ŘSD)
AB3	Odstraňování bodových problémů na komunikační síti	obce, kraj, MD (ŘSD)
AB4	Výstavba a rekonstrukce železničních tratí	MD (SŽDC)
AB5	Výstavba a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí	obce
AB6	Odstavná parkoviště, systémy Park&Ride a Kiss&Ride	obce
AB7	Nízkoemisní zóny	obce
AB8	Selektivní nebo úplné zákazy vjezdu	obce

Kód opatření	Název opatření	Gesce*
<b>AB9</b>	Integrované dopravní systémy veřejné hromadné dopravy	obce, kraj, MD
<b>AB10</b>	Zvyšování kvality v systému veřejné hromadné dopravy	obce, kraj, MD
<b>AB11</b>	Zajištění preference veřejné hromadné dopravy	obce, kraj, MD
<b>AB12</b>	Rozvoj alternativních pohonů ve veřejné hromadné dopravě	obce, kraj
<b>AB13</b>	Podpora cyklistické dopravy	obce, kraj
<b>AB14</b>	Podpora pěší dopravy	obce, kraj
<b>AB15</b>	Zvýšení plynulosti dopravy v intravilánu	obce, kraj
<b>AB16</b>	Úklid a údržba komunikací	obce, kraj, MD (ŘSD)
<b>AB17</b>	Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně	obce, kraj, MD (ŘSD)
<b>AB18</b>	Omezování emisí z provozu vozidel obce/kraje a jeho organizací	obce, kraj
<b>AB19</b>	Podpora využití nízkoemisních a bezemisních pohonů v automobilové dopravě	obce, kraj
<b>AC1</b>	Podpora carsharingu	obce, kraj
<b>BB1</b>	Snižení vlivu stávajících průmyslových a energetických stacionárních zdrojů na úroveň znečištění ovzduší – Čištění spalin nebo odpadních plynů, úprava technologie	krajský úřad
<b>BB2</b>	Snižování prašnosti v areálech průmyslových podniků, pořízení techniky pro omezení fugitivních emisí ze skládkování/skládek/z volného prostranství/z manipulace se syapkými materiály	krajský úřad
<b>BD1</b>	Zpřísňování/stanovování podmínek provozu	krajský úřad
<b>BD2</b>	Minimalizace imisních dopadů provozu nových stacionárních zdrojů v území	krajský úřad
<b>BD3</b>	Omezování prašnosti ze stavební činnosti	obecní úřad obce s rozšířenou působností, krajský úřad
<b>CB2</b>	Snižení emisí TZL a PM <sub>10</sub> – omezení větrné eroze	obecní úřad obce s rozšířenou působností
<b>DB1</b>	Podpora přeměny topných systémů v domácnostech – Instalace a využívání nových nízkoemisních či bezemisních zdrojů energie	obce, kraj, MŽP
<b>DB2</b>	Snižení potřeby energie	obce, kraj
<b>DB3</b>	Rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury, rozšiřování sítí zemního plynu a soustav zásobování tepelnou energií	obce, kraj
<b>EA1</b>	Podmínky ochrany ovzduší pro veřejné zakázky	obce, kraj
<b>EB1</b>	Zpevnění povrchu nezpevněných komunikací a zvyšování podílu zeleně v obytné zástavbě	obce, kraj
<b>EB2</b>	Snižování vlivu dlouhodobých deponií vytěžených materiálů a průmyslových areálů na kvalitu ovzduší	MPO, kraj, obce
<b>EC1</b>	Informování a osvěta veřejnosti v otázkách ochrany ovzduší	obce, kraj, MŽP
<b>ED1</b>	Územní plánování	obecní úřad, krajský úřad, MMR, MO, MŽP

\* Realizace uvedených opatření je plně v souladu s kompetencemi a příslušností jednotlivých orgánů veřejné správy dle povahy jednotlivých opatření. Podle ust. § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích obec pečeje o všeobecný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů; při plnění svých úkolů chrání též veřejný zájem. Podle § 1 odst. 4 a § 2 odst. 3 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích pečeje o rozvoj území a při výkonu samostatné působnosti a přenesené působnosti chrání veřejný zájem i kraj. Vlastník nemovitosti nebo provozovatel zdroje znečištění ovzduší, kterého se opatření dotýká, poskytuje veřejné správě nezbytně nutnou součinnost pro provádění opatření.

Výslovně uvedených v tabulce:

MD = Ministerstvo dopravy, ŘSD = Ředitelství silnic a dálnic, SŽCD = Správce železniční dopravní cesty, MPO = Ministerstvo průmyslu a obchodu, MMR = Ministerstvo pro místní rozvoj, MO = Ministerstvo obrany

**IV.**

Opatření stanovená v bodu I, II a III budou realizována v souladu s Programem a v souladu se stanoviskem MŽP vydaným dne 27. dubna 2016 (č.j.: 12145/ENV/16) podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Předmětné stanovisko tvoří přílohu tohoto opatření obecné povahy.

## Odůvodnění

Program je vydáván v souladu s § 9 odst. 1 zákona a podle § 41 odst. 3 zákona nahrazuje program ke zlepšení kvality ovzduší zpracovaný dle zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých zákonů.

Cílem Programu je v co možná nejkratší době dosáhnout zákonem požadované kvality ovzduší pro znečišťující látky, jejichž imisní limity dle bodu 1 až 3 přílohy č. 1 zákona jsou v zóně CZ06Z překročeny, tuto kvalitu ovzduší udržet a dále ji zlepšovat a to na celém území zóny CZ06Z.

V zóně CZ06Z bylo zaznamenáno překročení imisních limitů stanovených v bodě 1 a 3 přílohy č. 1 zákona pro níže uvedené znečišťující látky (kapitola D.1.2 Programu):

- suspendované částice:
  - PM<sub>10</sub> – dochází k překračování imisního limitu pro 24hodinové koncentrace,
  - PM<sub>2,5</sub> – pouze jednou došlo v roce 2011 k překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM<sub>2,5</sub>. Dle prostorové interpretace měřených dat v roce 2011 se 0,7% území zóny Jihovýchod pohybuje nad imisním limitem ročních koncentrací PM<sub>2,5</sub> v intervalu 20 – 30 µg.m<sup>-3</sup>,
- benzo(a)pyren – dochází k překračování ročního imisního limitu,

Ostatní znečišťující látky uvedené v bodě 1 a 3 přílohy č. 1 zákona již nejsou překračovány a nelze důvodně předpokládat dle analýzy provedené v Programu, že by k překročení mělo v budoucnu dojít.

Obsah a struktura programu zlepšování kvality ovzduší vychází v souladu s § 9 odst. 2 zákona z přílohy č. 5 zákona a obsahuje všechny požadované části. Program je strukturován následovně:

- a) Popis důvodů pro vydání Programu (viz kapitola A Programu)
- b) Základní informace o zóně CZ06Z (obsaženo v kapitole B Programu a na str. 2 Programu).
- c) Analýzu situace (obsaženo v kapitole C.1 až C.7, C.9 a v kapitole D Programu).
- d) Podrobnosti o opatřeních, přijatých resp. nově stanovených ke zlepšení kvality ovzduší (obsaženo v kapitole C.8, resp. v kapitole E a F Programu).
- e) Seznam relevantních dokumentů a dalších zdrojů informací (je obsažen v kapitole G Programu)

Program stanovil termín pro dosažení kvality ovzduší dle zákona pro znečišťující látky uvedené v bodě 1 až 3 přílohy č. 1 zákona na rok 2020. Tento rok byl vyhodnocen jako nejkratší možný s ohledem na dobu potřebnou k realizaci opatření stanovených Programem a respektuje balíček Evropské Komise z prosince 2013, která v materiálu s názvem „The Clean Air Policy Package“<sup>3</sup> stanovila na úrovni celé Evropské unie cíl dosáhnout kvality

---

<sup>3</sup> [http://ec.europa.eu/environment/air/clean\\_air\\_policy.htm](http://ec.europa.eu/environment/air/clean_air_policy.htm)

ovzduší dle evropské legislativy do roku 2020. V rámci implementace programu bude kladen důraz na co nejrychlejší snížení imisních koncentrací pod imisní limity tam, kde jsou imisní limity překračovány.

Program obsahuje opatření na regionální úrovni, která vychází ze Střednědobé strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v České Republice, jež byla schválena Usnesením Vlády ČR č. 979/2015. Opatření Programu jsou úzce provázána s národními opatřeními stanovenými Národním programem snižování emisí České Republiky, jež byl schválen Usnesením Vlády ČR č. 978/2015.

Program stanovuje opatření s ohledem na stav kvality ovzduší v referenčním roce 2011. Rok 2011 je výchozím rokem výše zmíněných strategických dokumentů na národní úrovni. Rok 2011 byl vyhodnocen jakožto rok s průměrnými rozptylovými podmínkami, ke kterému je možné vztáhnout potřebná opatření k dosažení kvality ovzduší dle zákona. Rok 2011 byl dále vybrán také proto, že v době zpracování národních strategií (viz výše) a Programu byla k dispozici nejnovější validní emisní data z roku 2011.

Program v souladu s § 9 odst. 2 zákona stanovuje opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých budou vycházet orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území. Program stanovuje opatření v kapitole E.1 (emisní stropy), E.2 (stacionární zdroje s významným příspěvkem k překročení imisního limitu) a kapitole E.4 (opatření ke snížení emisí a požadovanému zlepšení kvality ovzduší). Opatření byla stanovena za pomocí rozptylové studie, která byla vyhotovena v rámci projektu Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v České Republice. Pro dosažení cíle Programu je nutné zrealizovat, resp. zajistit naplnění opatření, která jsou stanovena Programem, nejpozději do roku 2020.

Emisním stropem je dle § 2 písm. j) zákona nejvýše přípustné množství vybrané znečišťující látky vnesené do ovzduší za kalendářní rok. Podle § 4 odst. 4 zákona lze emisní stropy stanovit pro jednotlivý stacionární zdroj, skupinu stacionárních nebo mobilních zdrojů, provozovnu nebo vymezené území.

Program stanovuje emisní stropy pro silniční dopravu pro vymezená území zóny CZ06Z.

Emisní strop pro stacionární zdroje nebyl pro zónu CZ06Z stanoven. Emisní stropy pro stacionární zdroje byly stanovovány pouze pro takové skupiny stacionárních zdrojů, které dle rozptylové studie (viz výše) v referenčním roce 2011 významnou měrou přispívaly k překročení imisního limitu. Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v České Republice na základě své analytické části stanovila jako významný příspěvek k překročení imisního limitu příspěvek překračující hodnotu  $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$  k ročním koncentracím částic PM<sub>10</sub>. V souladu se zjištěními Střednědobé strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v České republice, byl emisní strop stanoven pouze kategorií stacionárních zdrojů dle přílohy č. 2 zákona, jejichž imisní příspěvek přesáhnul v roce 2011 hodnotu  $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$  k ročním koncentracím částic PM<sub>10</sub>. Takováto kategorie nebyla však v zóně CZ06Z rozptylovou studií identifikována a proto nebyl v zóně CZ06Z emisní strop pro stacionární zdroje stanoven.

Emisní stropy pro silniční dopravu byly stanoveny pro zastavěná území obcí s počtem obyvatel nad 5 000 pro částice PM<sub>10</sub>. U obcí s menším počtem obyvatel nelze předpokládat podstatnější efekt dopravních opatření na imisní situaci, a proto jim není emisní strop pro silniční dopravu stanoven. Emisní strop byl stanoven pro částice PM<sub>10</sub>, jelikož silniční doprava imisně ovlivňuje především tuto znečišťující látku. Částice PM<sub>10</sub> vhodně reprezentují také potřebu snížit imisní zatížení i u ostatních znečišťujících látek, na které se Program zaměřuje a které pocházejí z tohoto zdroje znečištění. Emisní strop pro částice PM<sub>10</sub> ovlivní pozitivně imisní koncentrace PM<sub>2,5</sub>, které jsou podskupinou částic PM<sub>10</sub> (částice PM<sub>10</sub> zahrnují všechny částice o velikosti 10 µm a menší, tedy i částice frakce PM<sub>2,5</sub>, které zahrnují částice o velikosti 2,5 µm a menší), a také imisní koncentrace benzo(a)pyrenu, který se na částice váže. Emisní strop pro částice PM<sub>10</sub> pozitivně ovlivní rovněž imisní koncentrace oxidu dusičitého a benzenu. Emisních stropů pro silniční dopravu bude dle Programu dosaženo zejména prostřednictvím dopravních opatření uvedených v kapitole E.4 Programu a stanovených v bodě III. tohoto opatření obecné povahy (opatření s kódem AA1 až AC1).

Detailní popis způsobu stanovení emisních stropů pro silniční dopravu je obsahem kapitoly E.1 Programu.

Stacionární zdroje, u nichž byl identifikován v Programu významný příspěvek k překročení imisního limitu v zóně CZ06Z, budou prověřeny Krajským úřadem Jihomoravského kraje a Krajským úřadem Kraje Vysočina podle § 13 odst. 1 zákona. Významného příspěvku k překročení imisního limitu dosáhly zdroje, které měly dle rozptylové studie (viz výše) v referenčním roce 2011 v rámci zdrojů ve své provozovně souhrnný imisní příspěvek překračující hodnotu 4 µg/m<sup>3</sup> k ročním koncentracím částic PM<sub>10</sub>; tato hodnota vychází ze Střednědobé strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v České republice. Detailní popis způsobu identifikace těchto zdrojů uvedených v bodě II. tohoto opatření obecné povahy je obsahem kapitoly E.2 Programu.

Opatření uvedená v bodě III. tohoto opatření obecné povahy jsou podrobně popsána v kapitole E.4 Programu a jsou strukturována do karet opatření, které obsahují, mimo jiného, popis opatření, gesci, případně rozsah aplikace a popis místa realizace opatření. Opatření byla stanovena s ohledem na lokálně specifické problémy zóny CZ06Z a budou přiměřeným způsobem realizována v souladu s cílem Programu (tj. udržet a dále zlepšovat zákonem stanovenou kvalitu ovzduší) rovněž v oblastech, které Program v kapitole E.4 výslovně neuvádí. Opatření jsou označena jedinečným kódem, který je složen ze dvou písmen a číslice. První písmeno označuje dotčený sektor (A. Snížení vlivu silniční dopravy na úroveň znečištění ovzduší, B. Snížení vlivu stacionárních zdrojů na úroveň znečištění ovzduší, C. Snížení vlivu zemědělské výroby na úroveň znečištění ovzduší, D. Snížení vlivu stacionárních zdrojů provozovaných v živnostenské činnosti a v domácnostech na úroveň znečištění ovzduší, E. Snížení vlivu jiných zdrojů na úroveň znečištění ovzduší). Druhé písmeno označuje typ opatření (A – hospodářské (ekonomické)/daňové, B – technické, C – vzdělávací/informační, D – jiné), číslo označuje pořadí opatření v dané skupině. Opatření je nezbytné realizovat ve stanoveném rozsahu nejpozději do roku 2020.

MŽP návrh Programu zpracovalo za spolupráce odborných subjektů, Magistrátu města Brna, krajských úřadů, obcí s rozšířenou působností doporučených krajským úřadem a nevládních organizací zastřešených asociací Zelený kruh.

V průběhu zpracování Programu vydala Evropská Komise v prosinci 2013 „The Clean Air Policy Package“. Tento materiál byl zpracován jak do nadřazených dokumentů k Programu, tj. do Národního programu snižování emisí České Republiky (schválen Usnesením Vlády ČR č. 978/2015) a Střednědobé strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v České Republice (schválena Usnesením Vlády ČR č. 979/2015), tak do vlastního Programu.

Za účelem přípravy a projednání návrhu Programu byla vytvořena diskusní platforma tzv. Regionální řídící výbor. Regionální řídící výbor pro zónu CZ06Z se konal na Krajském úřadě Jihomoravského kraje ve dnech 16. 1. 2014 a 17. 3. 2014. V rámci řídícího výboru mohli výše uvedení členové uplatnit své připomínky ke všem podkladovým částem Programu, které jim byly předkládány, a k návrhu Programu samotnému. Na základě uplatněných a akceptovaných připomínek byl návrh Programu upraven.

Návrh Programu byl zveřejněn v souladu s ustanovením § 171 a násł. správního řádu dne 17. 7. 2015 na úřední desce MŽP s výzvou k uplatnění námitek a připomínek a byl téhož dne rozesán všem obcím v zóně CZ06Z, Krajskému úřadu Jihomoravského kraje a Krajskému úřadu Kraje Vysočina s žádostí o zveřejnění návrhu opatření obecné povahy a o vyvěšení Programu na úředních deskách obcí. Námitky a připomínky bylo možné uplatnit u MŽP do 30 dnů ode dne zveřejnění návrhu opatření obecné povahy.

Program, jakožto koncepce, byl posouzen ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (dále také jen „zákon č. 100/2001 Sb.“). K oznámení koncepce podle § 10 c) zákona č. 100/2001 Sb. byl předložen návrh Programu předložený k projednání veřejnosti podle § 172 správního řádu. Akceptované připomínky z procesu projednání opatření obecné povahy veřejnosti byly následně do Programu promítnuty a byl připraven návrh jejich vypořádání. Upravený návrh Programu byl společně s vyhodnocením vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví předložen dle § 10 f) zákona č. 100/2001 Sb. tak, aby stanovisko SEA mohlo být vydáno ke konečné verzi koncepce (návrh koncepce zveřejněný dne 4. 11. 2015). Na základě návrhu koncepce, veřejného projednání, všech obdržených připomínek v procesu posuzování vlivů na životní prostředí a dle vyhodnocení koncepce nezávislým posuzovatelem postupem podle zákona č. 100/2001 Sb. vydal odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence MŽP dne 27. dubna 2016 k návrhu koncepce „Program zlepšování kvality ovzduší Zóna Jihovýchod – CZ06Z“ souhlasné závěrečné stanovisko. V závěrečném stanovisku byly stanoveny podmínky realizace Programu, které budou na základě bodu IV. tohoto opatření obecné povahy zohledněny kompetentními orgány v rámci realizace opatření stanovených Programem. Odůvodnění podle § 10g odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., a opatření pro zajištění sledování a rozboru vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví podle § 10h zákona č. 100/2001 Sb. jsou uvedeny v příloze č. 5 tohoto opatření obecné povahy.

V souladu s § 9 odst. 4 zákona mohl námitku proti návrhu programu zlepšování kvality ovzduší podat pouze provozovatel stacionárního zdroje, u kterého byl při zpracování programu zlepšování kvality ovzduší identifikován významný příspěvek k překročení imisního limitu. Námitka k návrhu programu zlepšování kvality ovzduší byla uplatněna pouze jedna, její vypořádání je uvedeno v příloze č. 2 tohoto opatření obecné povahy.

Všechny obdržené připomínky k návrhu opatření obecné povahy a jejich vypořádání se zdůvodněním jsou obsaženy v příloze č. 3 tohoto opatření obecné povahy.

**Poučení**

Do tohoto opatření obecné povahy a jeho odůvodnění může podle § 173 odst. 1 správního řádu každý nahlédnout na MŽP, odboru ochrany ovzduší, oddělení kvality ovzduší, Vršovická 65, 100 10 Praha 10 v pracovní dny v době od 9:00 do 15:00. Podle ustanovení § 173 odst. 1 správního řádu opatření obecné povahy nabývá účinnosti patnáctým dnem po dni vyvěšení tohoto opatření obecné povahy na úřední desce MŽP. Proti opatření obecné povahy nelze podle § 173 odst. 2 správního řádu podat opravný prostředek. Přezkumné řízení lze v souladu s § 9 odst. 4 zákona zahájit nejpozději do 1 roku ode dne nabytí účinnosti tohoto opatření obecné povahy. V souladu s § 9 odst. 1 zákona *in fine* bude Program též vyhlášen ve Věstníku Ministerstva životního prostředí.

**Bc. Kurt Dědič, v. r.**  
ředitel odboru ochrany ovzduší

Otisk kulatého razítka MŽP  
červené barvy č. 14

**Přílohy, které jsou nedílnou součástí tohoto opatření obecné povahy:**

1. Program zlepšování kvality ovzduší zóna Jihovýchod – CZ06Z
2. Rozhodnutí o námitkách obdržených v rámci zveřejnění návrhu opatření obecné povahy
3. Vypořádání připomínek obdržených v rámci zveřejnění návrhu opatření obecné povahy
4. Stanovisko SEA k návrhu koncepce „Program zlepšování kvality ovzduší Zóna Jihovýchod – CZ06Z“ vydané dle zákona č. 100/2001 Sb.
5. Odůvodnění podle §10g odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., a opatření pro zajištění sledování a rozboru vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví podle § 10h zákona č. 100/2001 Sb.

Rozdělovník:

**1. Úřední deska MŽP**

Vyvěšeno:

Sejmuto:

**2. Elektronická úřední deska Ministerstva životního prostředí**

Vyvěšeno:

Sejmuto:

**3. Obecní úřady obcí ležících v zóně CZ06Z**

Vypraveno dne:

**4. Dotčené orgány:**

Vypraveno dne:

Č. j.: 12145/ENV/16  
V Praze dne 27. dubna 2016

## STANOVISKO

**Ministerstva životního prostředí**

**podle § 10g 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**

**k návrhu koncepce**

**„Program zlepšování kvality ovzduší Zóna Jihovýchod - CZ06Z“**

**Předkladatel**

a zpracovatel koncepce: Ministerstvo životního prostředí  
odbor ochrany ovzduší  
Vršovická 1442/65  
110 00 Praha 10

**Zpracovatelé posouzení:** Mgr. Martin Smutný, Integra Consulting s.r.o.

(autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace a posudku  
ve smyslu § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní  
prostředí, ve znění pozdějších předpisů, č. j.: 73321/ENV/14)

Mgr. Simona Kosíková Šulcová, Integra Consulting s.r.o.

Mgr. Michal Musil, Integra Consulting s.r.o.

Ing. Jiří Dusík, Integra Consulting s.r.o.

Ing. Andrea Šandová, Integra Consulting s.r.o.

Ing. Radim Seibert, Regionální centrum EIA s.r.o.

Ing. Jitka Kaslová, Regionální centrum EIA s.r.o.

Mgr. Michala Kopečková, Občanské sdružení Ametyst

MUDr. Eva Rychlíková, Zdravotní ústav Ústí nad Labem

Ing. Jana Moravcová, Zdravotní ústav Ústí nad Labem

## Stručný popis koncepce:

Programy zlepšování kvality ovzduší (dále jen „PZKO“) jsou vytvářeny pro zóny a aglomerace, kde došlo k překročení imisního limitu popřípadě k více než povolenému počtu překročení imisního limitu stanoveného zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“) pro jednotlivé znečišťující látky. PZKO analyzují stav kvality ovzduší v zóně, aglomeraci, jeho příčiny, identifikují významné zdroje znečišťování ovzduší, stanovují opatření vedoucí k dosažení norem kvality ovzduší. Mezi významná nová opatření zavedená zákonem o ochraně ovzduší patří stanovení emisních stropů a lhůt k jejich dosažení pro vymezená území.

Program zlepšování kvality ovzduší Zóna Jihovýchod – CZ06Z (dále také jen „PZKO Jihovýchod“) byl zpracován v rámci projektu „Střednědobá strategie ke zlepšení kvality ovzduší v České republice“. Navrhovaná opatření PZKO Jihovýchod k dodržení imisních limitů jsou navržena do roku 2020.

Účelem PZKO Jihovýchod je zpracovat komplexní dokument k identifikaci příčin znečištění ovzduší a především stanovit taková opatření, jejichž realizace povede k dosažení přípustné úrovně znečištění ovzduší dle zákona o ochraně ovzduší. Tam, kde jsou tyto úrovně splněny, je třeba realizovat opatření navržená v PZKO Jihovýchod v přiměřeném rozsahu tak, aby byla dobrá kvalita ovzduší udržena a dále zlepšována a aby nedošlo k jejímu zhoršení. V oblastech zóny, kde je imisní limit překročen, musí být implementována stanovená opatření, a to v rozsahu uvedeném v koncepci. Opatření byla stanovena za pomocí rozptylové studie a byla modelově sestavena způsobem, aby v zóně došlo k dosažení zákonem požadované kvality ovzduší.

### PZKO Jihovýchod se skládá z:

- úvodní části,
- analytické části,
- návrhové části,
- implementační části.

PZKO Jihovýchod vychází z údajů o emisích a imisním zatížení, které byly zpracovávány Českým hydrometeorologickým ústavem.

Cílem PZKO Jihovýchod je dosáhnout na celém území zóny splnění imisních limitů daných zákonem o ochraně ovzduší, aby:

- došlo na území zóny, kde jsou imisní limity překračovány, ke snížení koncentrací znečišťujících látek v ovzduší pod hodnoty imisních limitů, a současně
- byla udržena a zlepšována kvalita ovzduší také tam, kde jsou současné koncentrace znečišťujících látek pod hodnotami imisních limitů.

### Řešené znečišťující látky pro zónu CZ06Z:

- Suspendované částice:
  - PM<sub>10</sub> - dochází k překračování denního imisního limitu;
  - PM<sub>2,5</sub> - dochází k překračování ročního imisního limitu.

- Benzo(a)pyren: dochází k překračování ročního imisního limitu.

Pro každou řešenou znečišťující látku jsou na úrovni zóny Jihovýchod stanoveny hlavní zdroje znečišťování ovzduší s ohledem na jejich vliv na kvalitu ovzduší (prioritní kategorie zdrojů).

#### **Průběh posuzování:**

Oznámení koncepce PZKO Jihovýchod zpracované dle přílohy č. 7 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále též jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“) bylo příslušnému úřadu, Ministerstvu životního prostředí (dále též jen „MŽP“), předloženo dne 24. 7. 2015. Po kontrole náležitostí bylo rozesláno k vyjádření dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům a dále zveřejněno v Informačním systému SEA.

Zjišťovací řízení k předmětné koncepci bylo zahájeno dne 10. 8. 2015 zveřejněním informace o oznamení koncepce a o tom, kdy a kde je možno do něj nahlížet, na úřední desce posledního kraje. Informace byla rovněž zveřejněna v Informačním systému SEA ([http://portal.cenia.cz/eiasea/view/sea100\\_koncepce](http://portal.cenia.cz/eiasea/view/sea100_koncepce)), kód koncepce MZP234K, a zaslána dotčeným územním samosprávným celkům pro zveřejnění na úředních deskách. Zjišťovací řízení bylo ukončeno dne 9. 9. 2015 vydáním závěru zjišťovacího řízení (č. j. 63184/ENV/15).

Návrh koncepce včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (dále též jen „vyhodnocení SEA“) byl MŽP předložen dne 30. 10. 2015 a po kontrole náležitostí byl rozesán ke zveřejnění podle § 16 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Veřejné projednání návrhu koncepce včetně vyhodnocení SEA se konalo v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí v administrativním a školicím centru Cejl Krajského úřadu Jihomoravského kraje dne 1. 12. 2015. Zápis z veřejného projednání obdrželo MŽP dne 7. 12. 2015. Vypořádání doručených připomínek, které je jedním z nezbytných podkladů pro vydání stanoviska SEA, obdrželo Ministerstvo životního prostředí od předkladatele koncepce dne 14. 4. 2016.

#### **Stručný popis posuzování:**

Vyhodnocení vlivů koncepce Program zlepšování kvality ovzduší Zóna Jihovýchod - CZ06Z na životní prostředí a veřejné zdraví bylo zpracováno v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí, v rozsahu přílohy č. 9 k tomuto zákonu, která stanoví náležitosti vyhodnocení koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a dle požadavků na jeho obsah a rozsah uvedených v závěru zjišťovacího řízení.

Jako základní hodnotící rámec pro vyhodnocení vlivů PZKO Jihovýchod na životní prostředí byla zvolena sada témat a složek životního prostředí (ovzduší, emise skleníkových plynů, voda, půda a horninové prostředí, příroda a krajina, lesní ekosystémy, odpady, kulturní památky a hluk) a jejich specifických problémů jako jsou např. překračování imisních limitů suspendovaných částic PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> a benzo(a)pyrenu, acidifikace a kontaminace v důsledku atmosférické depozice, úbytek zemědělského

půdního fondu a nezastavěných ploch v důsledku záboru půd atd. Dále bylo provedeno hodnocení PZKO Jihovýchod z hlediska veřejného zdraví.

Hodnocení možných vlivů PZKO Jihovýchod bylo provedeno ve dvou rovinách. V první, tedy strategické rovině, byly hodnoceny cíle a priority koncepce a ve druhé rovině byla hodnocena jednotlivá opatření této koncepce. K samotnému hodnocení byla použita stupnice k hodnocení síly vazby mezi opatřeními PZKO Jihovýchod a tématy životního prostředí a veřejného zdraví se stupnicí významnosti od (+2) do (-2) včetně 0 a ?.

U konkrétních záměrů, které koncepce označuje jako prostředky k naplnění navržených opatření, bude podrobná identifikace jejich možných vlivů včetně navržení požadavků k jejich minimalizaci následně provedena na strategické (v procesu SEA k územně plánovací dokumentaci) či projektové úrovni (v procesu EIA, resp. v povolovacích řízeních se znalostí detailních informací o těchto záměrech).

Jelikož příslušné orgány ochrany přírody svým stanoviskem podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“) vyloučily významný vliv na území evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, nepodléhala tato koncepce posouzení důsledků na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti podle § 45h a § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny.

Podkladem pro vydání tohoto stanoviska byly kromě vyhodnocení SEA také vyjádření k němu podaná a výsledky veřejného projednání.

#### Závěry posuzování:

Stanovené cíle a priority včetně navržených opatření PZKO Jihovýchod jsou zacíleny na snížení emisí ve všech sektorech zdrojů znečišťování, proto se jedná o koncepci s potenciálně významným pozitivním vlivem na životní prostředí a veřejné zdraví.

Dílčí negativní vlivy koncepce lze očekávat zejména v dopadech na přírodu a krajинu především v podobě záboru půdy, fragmentace biotopů a lesních porostů, zásahů do územních systémů ekologické stability (dále jen „ÚSES“) a významných krajinných prvků (dále jen „VKP“), na krajinný ráz, případně na zvláště chráněná území (dále jen „ZCHÚ“) a snižování migrační prostupnosti krajiny v souvislosti s rozvojem dopravní infrastruktury.

Proto byla na úrovni koncepce navržena vhodná opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci těchto zjištěných potenciálních negativních vlivů, přičemž další opatření mohou být navrhována na základě sledování a rozboru vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví.

Vzhledem ke skutečnosti, že řada opatření obsažených v PZKO Jihovýchod by měla být realizována územními samosprávnými celky, bylo by vhodné, s cílem eliminovat rizika nedostatečné realizace opatření v PZKO, iniciovat do budoucí úpravy zákona o ochraně ovzduší spočívající v rozšíření a zpřesnění povinnosti závazně realizovat opatření obsažená v PZKO při výkonu veřejné správy.

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 21 písm. d) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí na základě návrhu koncepce včetně vyhodnocení

vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, vyjádření k němu podaných a veřejného projednání vydává postupem podle § 10g tohoto zákona z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí:

## SOUHLASNÉ STANOVISKO k návrhu koncepce

### „Program zlepšování kvality ovzduší Zóna Jihovýchod - CZ06Z“

a stanoví podle § 10g odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí následující požadavky a podmínky, kterými budou zároveň zajištěny minimální možné dopady realizace Programu zlepšování kvality ovzduší Zóna Jihovýchod - CZ06Z na životní prostředí a veřejné zdraví:

- 1) Pro naplňování jednotlivých opatření obsažených v PZKO Jihovýchod vybírat přednostně takové projekty, které budou mít co největší přínos ke snížení znečištění ovzduší u řešených znečišťujících látek.
- 2) Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzační opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem.
- 3) Realizaci nových projektů dopravní infrastruktury, popřípadě zkapacitnění těch stávajících, provádět s takovými technickými opatřeními, která zamezí jejich nadměrnému obtěžování obyvatelstva hlukem.
- 4) Při realizaci koncepce přihlédnout k odpovídajícím doporučením k posílení pozitivních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví uvedeným v kapitole 12.3 vyhodnocení SEA.
- 5) Urychlit přípravu a následnou realizaci opatření AB2 „Obchvaty měst a obcí“ včetně nezbytných návazných opatření v dopravě.
- 6) Územně a časově diverzifikovat dotační podporu modernizace individuálního vytápění domácností. Lokality s překročením imisního limitu by mely být řešeny přednostně.
- 7) Rozšířit realizaci opatření EC1 „Informování a osvěta veřejnosti v otázkách ochrany ovzduší“ rovněž na oblast relevantních environmentálních dotačních programů s cílem omezit riziko nedostatečného zájmu o dotační podporu modernizace individuálního vytápění.
- 8) Při výsadbě dřevin mimo zastavěné území je třeba uplatňovat výhradně geograficky původní, stanoviště vhodné dřeviny. Výsadby je vhodné propojovat se stávajícími krajinnými prvky. Zábory sídelní zeleně musí být kompenzovány.

- 9) V odůvodněných případech (např. z důvodu vysoké prašnosti způsobované provozem na komunikaci) zajistit zpevnění povrchu nezpevněných komunikací s upřednostňováním druhů povrchu umožňujících vsakování srážkových vod.
- 10) Konkrétní projekty, aktivity, opatření budou uskutečnovány za respektování ochrany zvláště chráněných území (ZCHÚ), soustavy NATURA 2000 a lokalit výskytu zvláště chráněných druhů včetně obecné ochrany přírody v souladu se zákonem o ochraně přírody a krajiny.
- 11) Nová technická opatření naplňující PZKO Jihovýchod primárně neumisťovat do ZCHÚ. V případě jejich umístění ve ZCHÚ je nezbytné vyloučit či minimalizovat možné negativní vlivy na předměty a cíle ochrany dotčených ZCHÚ.
- 12) V rámci přípravy jednotlivých opatření, která se mohou dotýkat zájmů ochrany přírody a krajiny, postupovat v součinnosti s orgány ochrany přírody.
- 13) Nové záměry lokalizovat v souladu s územně plánovací dokumentací, v případě nutnosti umístění na zemědělskou půdu preferovat půdu v nižších třídách ochrany.
- 14) Při realizaci aktivit minimalizovat zábor a zásah do pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL), především do lesů zvláštěho určení a lesů ochranných.
- 15) Ministerstvo životního prostředí jako předkladatel koncepce zajistí ve spolupráci s orgány kompetentními k realizaci jednotlivých opatření PZKO sledování a rozbor vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví dle § 10h zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Vývoj kvality životního prostředí v zóně Jihovýchod bude sledován s uplatněním monitorovacích indikátorů uvedených v kapitole 9 vyhodnocení SEA. Vyhodnocení plnění PZKO Jihovýchod proběhne každoročně. V případě zjištění významných negativních vlivů na životní prostředí provádět průběžnou aktualizaci této koncepce a dodržovat další povinnosti vyplývající z výše uvedeného ustanovení.
- 16) Předkladatel koncepce zveřejní na svých internetových stránkách vypořádání veškerých došlých vyjádření a připomínek, a to jak k návrhu koncepce, tak i k jejímu vyhodnocení a zveřejní schválenou koncepci. Dále zpracuje odůvodnění (tzv. prohlášení) podle ustanovení § 10g odst. 4 věty druhé zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, které bude součástí odůvodnění opatření obecné povahy.

Toto stanovisko není závazným stanoviskem ani rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

Ministerstvo životního prostředí upozorňuje na povinnost schvaluječího orgánu postupovat podle § 10g odst. 4 a odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

**Mgr. Evžen DOLEŽAL v. r.**

*ředitel odboru*

*posuzování vlivů na životní prostředí*

*a integrované prevence*



OPERAČNÍ PROGRAM  
ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ



EVROPSKÁ UNIE

Fond soudržnosti

Evropský fond pro regionální rozvoj



Pro vodu,  
vzduch a přírodu

# PROGRAM ZLEPŠOVÁNÍ KVALITY OVZDUŠÍ ZÓNA JIHOVÝCHOD – CZ06Z

**KVĚTEN, 2016**

---

Ministerstvo životního prostředí

---

**Název dokumentu** PROGRAM ZLEPŠOVÁNÍ KVALITY OVZDUŠÍ  
Zóna Jihovýchod - CZ06Z

**Datum schválení** květen 2016

**Odpovědné orgány, jména a adresy osob odpovědných za vypracování Programu:**

<b>Ministerstvo životního prostředí ČR</b> Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10	Bc. Kurt Dědič, ředitel odboru ochrany ovzduší Ministerstvo životního prostředí ČR Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10
--	--

**Odpovědné orgány, jména a adresy osob odpovědných za provádění opatření Programu:**

<b>Ministerstvo životního prostředí ČR</b> Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10	Bc. Kurt Dědič, ředitel odboru ochrany ovzduší Ministerstvo životního prostředí ČR Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10
--	--

<b>Krajský úřad Jihomoravského kraje</b> Žerotínovo nám. 449/3, 601 82 Brno	JUDr. Věra Vojáčková, MPA, ředitelka Krajského úřadu Jihomoravského kraje Jihomoravský kraj – Krajský úřad Žerotínovo nám. 3, 601 82 Brno
<b>Krajský úřad Kraje Vysočina</b> Žižkova 57, 587 33 Jihlava	Mgr. Ing. Zdeněk Kadlec, dr. h. c. ředitel Krajského úřadu Kraje Vysočina Krajský úřad kraje Vysočina Žižkova 57, 587 33 Jihlava

**Další odpovědné subjekty za provádění opatření Programu** jsou uvedeny v kapitole E. 4, v případě opatření uvedených v kapitole E. 1 a kapitole E.2 jsou dány zákonem o ochraně ovzduší č. 201/2012 Sb.

---

## OBSAH

<b>A. ÚVOD .....</b>	<b>16</b>
<b>B. ZÁKLADNÍ INFORMACE.....</b>	<b>19</b>
B.1    Vymezení a popis zóny .....	19
B.1.1 <i>Kraj Vysočina</i> .....	20
B.1.2 <i>Jihomoravský kraj</i> .....	23
B.2    Popis způsobu posuzování úrovní znečištění, umístění stacionárního měření (mapa, geografické souřadnice) .....	27
B.3    Informace o charakteru cílů vyžadujících v dané lokalitě ochranu .....	30
B.3.1 <i>Stanovení cílové skupiny obyvatel</i> .....	30
B.3.2 <i>Vymezení citlivých ekosystémů</i> .....	30
B.3.3 <i>Odhad rozlohy znečištěných oblastí pro jednotlivé znečišťující látky</i> .....	31
B.3.4 <i>Velikost exponované skupiny obyvatel</i> .....	37
<b>C. ANALÝZA SITUACE.....</b>	<b>43</b>
C.1    Úrovně znečištění zjištěné v předchozích letech – vyhodnocení období 2003 - 2012 .....	43
C.1.1 <i>Suspendované částice PM<sub>10</sub></i> .....	43
C.1.2 <i>Suspendované částice PM<sub>2,5</sub></i> .....	54
C.1.3 <i>Benzo(a)pyren</i> .....	57
C.2    Úrovně znečištění ovzduší v roce 2013.....	60
C.3    Odhad vývoje úrovně znečištění .....	60
C.4    Celkové množství emisí v oblasti .....	60
C.4.1 <i>Emisní vstupy</i> .....	60
C.4.2 <i>Emisní bilance – vývojové řady</i> .....	61
C.4.3 <i>Podrobné emisní bilance pro rok 2011</i> .....	76
C.5    Analýza příčin znečištění .....	<u>8483</u>
C.6    Výčet významných zdrojů znečišťování ovzduší z hlediska emisí doplněný jejich geografickým vyznačením .....	91
C.6.1 <i>Vyjmenované zdroje - tuhé znečišťující látky</i> .....	91
C.6.2 <i>Vyjmenované zdroje - benzo(a)pyren</i> .....	94
C.6.3 <i>Mobilní zdroje (doprava)</i> .....	97
C.6.4 <i>Hodnocení emisních bilancí</i> .....	99
C.7    Informace o znečištění dálkově přenášeném z okolních oblastí .....	99
C.7.1 <i>Sekundární aerosoly</i> .....	101
C.7.2 <i>Pozadí – odhad nemodelovaných zdrojů znečištění</i> .....	102

---

C.8	Opatření přijatá před zpracováním programu na lokální, regionální, národní a mezinárodní úrovni, která mají vztah k dané zóně a hodnocení účinnosti těchto opatření ...	103
C.8.1	<i>Opatření přijatá na národní a mezinárodní úrovni.....</i>	103
C.8.2	<i>Opatření přijatá na regionální úrovni .....</i>	103
C.8.3	<i>Programy přijaté na lokální úrovni.....</i>	111
C.8.4	<i>Hodnocení účinnosti uvedených opatření.....</i>	112
C.9	SWOT analýza.....	115
D.	<b>CÍLE A PRIORITY PROGRAMU .....</b>	<b>121</b>
D.1	Identifikace cílů a priorit .....	121
D.1.1	<i>Stanovení cíle Programu zlepšování kvality ovzduší .....</i>	121
D.1.2	<i>Řešené znečišťující látky .....</i>	121
D.1.3	<i>Prioritní kategorie zdrojů .....</i>	121
D.1.4	<i>Územní priority.....</i>	122
D.2	Matrice logického rámce .....	124
E.	<b>POPIS OPATŘENÍ STANOVENÝCH K POŽADOVANÉMU ZLEPŠENÍ KVALITY OVZDUŠÍ .....</b>	<b>131</b>
E.1	Emisní stropy .....	131
E.1.1	<i>Postup stanovení emisních stropů pro skupiny vyjmenovaných stacionárních zdrojů .....</i>	131
E.1.2	<i>Emisní stropy pro vyjmenované stacionární zdroje v zóně CZ06Z Jihovýchod .....</i>	135
E.1.3	<i>Postup stanovení emisních stropů pro silniční dopravu .....</i>	135
E.1.4	<i>Emisní stropy pro silniční dopravu v zóně CZ06Z Jihovýchod .....</i>	137
E.2	Regulace vyjmenovaných stacionárních zdrojů v souladu s §13 odst. 1 zákona o ochraně ovzduší .....	138
E.3	Prověření provozu vyjmenovaných zdrojů v ORP, kde nedochází k překročení imisního limitu.....	140
E.4	Popis opatření ke snížení emisí a k požadovanému zlepšení kvality ovzduší .....	144
E.4.1	<i>Opatření ke snížení vlivu silniční dopravy na úroveň znečištění ovzduší.....</i>	147
E.4.2	<i>Opatření ke snížení vlivu vyjmenovaných stacionárních zdrojů na úroveň znečištění .....</i>	177
E.4.3	<i>Opatření ke snížení vlivu zemědělské výroby na úroveň znečištění ovzduší... ..</i>	194
E.4.4	<i>Opatření ke snížení vlivu stacionárních zdrojů provozovaných v domácnostech, případně v živnostenské činnosti na úroveň znečištění ovzduší .....</i>	197
E.4.5	<i>Opatření vedoucí ke snížení vlivu jiných zdrojů na úroveň znečištění ovzduší ..</i>	202
E.5	Financování nově stanovených opatření .....	209
E.5.1	<i>Posouzení možné podpory u jednotlivých opatření .....</i>	209
E.5.2	<i>Vyhodnocení možnosti využití externích zdrojů financování.....</i>	215

---

<b>F. ODHAD PLÁNOVANÉHO PŘÍNOSU KE SNÍŽENÍ ÚROVNĚ ZNEČIŠTĚNÍ VYJÁDŘENÝ PROSTŘEDNICTVÍM VHODNÝCH INDIKÁTORŮ A PŘEDPOKLÁDANÁ DOBA POTŘEBNÁ K DOSAŽENÍ IMISNÍCH LIMIT</b>	<b>217</b>
F.1    Odhad vývoje úrovně znečišťování .....	217
F.1.1    Modelové vyhodnocení vlivu realizace nově stanovených dopravních opatření ...	220
F.1.2    Modelové vyhodnocení dopadu realizace nově stanovených opatření v sektoru vytápění domácností (opatření DB1) .....	223
F.1.3    Modelové vyhodnocení dopadu realizace nově stanovených opatření na vyjmenovaných zdrojích .....	226
F.2    Indikátory a monitorování implementace Programu .....	228
<b>G. SEZNAM RELEVANTNÍCH DOKUMENTŮ A DALŠÍCH ZDROJŮ INFORMACÍ .....</b>	<b>229</b>

## SEZNAM TABULEK

Tabulka 1:	Imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí a maximální počet jejich překročení .....	<a href="#">1618</a>
Tabulka 2:	Imisní limity vyhlášené pro ochranu ekosystémů a vegetace .....	<a href="#">1719</a>
Tabulka 3:	Imisní limity pro celkový obsah znečišťující látky v částicích PM10 vyhlášené pro ochranu zdraví lidí .....	<a href="#">1719</a>
Tabulka 4:	Imisní limity troposférický ozón .....	<a href="#">1719</a>
Tabulka 5:	Základní údaje, zóna Jihovýchod .....	<a href="#">1921</a>
Tabulka 6:	Administrativní členění, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">1921</a>
Tabulka 7:	Základní charakteristika Kraje Vysočina .....	<a href="#">2022</a>
Tabulka 8:	Klimatické charakteristiky, kraj Vysočina, zóna Jihovýchod .....	<a href="#">2224</a>
Tabulka 9:	Zeměpisné souřadnice kraje .....	<a href="#">2224</a>
Tabulka 10:	Základní charakteristika Jihomoravského kraje .....	<a href="#">2426</a>
Tabulka 11:	Klimatické charakteristiky, Jihomoravský kraj, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">2527</a>
Tabulka 12:	Zeměpisné souřadnice kraje .....	<a href="#">2628</a>
Tabulka 13:	Přehled lokalit imisního monitoringu, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">2830</a>
Tabulka 14:	Měřící programy a měřené škodliviny v lokalitách, zóna CZ06Z Jihovýchod, 2003 – 2012 .....	<a href="#">2931</a>
Tabulka 15:	Počet obyvatel, Kraj Vysočina, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">3032</a>
Tabulka 16:	Počet obyvatel, Jihomoravský kraj, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">3032</a>
Tabulka 17:	Plocha území (v km <sup>2</sup> ) s překročenými imisními limity dle zákona č. 201/2012 Sb., zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">3234</a>
Tabulka 18:	Plocha území (v km <sup>2</sup> ) s překročenými imisními limity dle zákona č. 201/2012 Sb., Kraj Vysočina, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">3335</a>
Tabulka 19:	Plocha území (v km <sup>2</sup> ) s překročenými imisními limity dle zákona č. 201/2012 Sb., Jihomoravský kraj, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">3335</a>
Tabulka 20:	Plocha území (v %) zóny CZ06Z Jihovýchod s překročením imisních limitů pro jednotlivé škodliviny .....	<a href="#">3638</a>
Tabulka 21:	Pětileté průměrné koncentrace, zóna CZ06Z Jihovýchod (v %) území s překročenými imisními limity (LV = limit value) dle zákona č. 201/2012 Sb. ....	<a href="#">3638</a>
Tabulka 22:	Velikost exponované skupiny obyvatelstva (počet obyvatel), dle zákona č. 201/2012 Sb., zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">3739</a>
Tabulka 23:	Velikost exponované skupiny obyvatelstva (počet obyvatel), dle zákona č. 201/2012 Sb., Kraj Vysočina a Jihomoravský kraj, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">3739</a>
Tabulka 24:	Velikost exponované skupiny obyvatelstva (podíl obyvatel v %), dle zákona č. 201/2012 Sb., Kraj Vysočina a Jihomoravský kraj, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">3840</a>
Tabulka 25:	Počet obyvatel v oblastech s překročenými imisními limity, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">3840</a>
Tabulka 26:	Podíl obyvatel v oblastech s překročenými imisními limity, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">3840</a>
Tabulka 27:	Počet obyvatel v oblastech s překročenými imisními limity, Kraj Vysočina, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">3840</a>
Tabulka 28:	Podíl obyvatel v oblastech s překročenými imisními limity, Kraj Vysočina, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">3941</a>
Tabulka 29:	Počet obyvatel v oblastech s překročenými imisními limity, Jihomoravský kraj, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">3941</a>

Tabulka 30:	Podíl obyvatel v oblastech s překročenými imisními limity, Jihomoravský kraj, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">3941</a>
Tabulka 31:	Obce, na jejichž území je, dle prostorové interpretace dat ČHMÚ, překročen imisní limit dle zákona č. 201/2012 Sb., vyhodnocení pětiletých průměrů 2007-2011, Kraj Vysočina, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">3941</a>
Tabulka 32:	Obce, na jejichž území je dle prostorové interpretace dat ČHMÚ překročen imisní limit dle zákona č. 201/2012 Sb., vyhodnocení pětiletých průměrů 2007-2011, Jihomoravský kraj, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">4042</a>
Tabulka 33:	Průměrné roční koncentrace PM10 [ $\mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$ ], zóna CZ06Z Jihovýchod, 2003 – 2012 .....	<a href="#">4345</a>
Tabulka 34:	36. nejvyšší 24hodinová koncentrace PM10 [ $\mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$ ] za kalendářní rok, zóna CZ06Z Jihovýchod, 2003 – 2012 .....	<a href="#">4951</a>
Tabulka 35:	Průměrné roční koncentrace PM2,5 [ $\mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$ ], zóna Jihovýchod, 2003 – 2012 .....	<a href="#">5456</a>
Tabulka 36:	Průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu [ng.m <sup>-3</sup> ], zóna CZ06Z Jihovýchod, 2003 – 2012 .....	<a href="#">5759</a>
Tabulka 37:	Členění souhrnných emisních bilancí dle kategorie REZZO .....	<a href="#">6264</a>
Tabulka 38:	Emisní bilance stacionárních a mobilních zdrojů, zóna CZ06Z Jihovýchod celkem, členěno dle kategorií zdrojů, vývoj 2001 – 2011 (t/rok) .....	<a href="#">6264</a>
Tabulka 39:	Emise bilancovaných znečišťujících látek v zóně CZ06Z Jihovýchod podle jednotlivých ORP a krajů .....	<a href="#">6668</a>
Tabulka 40:	Emisní bilance stacionárních a mobilních zdrojů, Kraj Vysočina celkem, členěno dle kategorií zdrojů, vývoj 2001 – 2011 .....	<a href="#">6769</a>
Tabulka 41:	Emisní bilance stacionárních a mobilních zdrojů dle ORP, Kraj Vysočina .....	<a href="#">7173</a>
Tabulka 42:	Emisní bilance stacionárních a mobilních zdrojů, Jihomoravský kraj celkem, členěno dle kategorií zdrojů, vývoj 2001 – 2011 .....	<a href="#">7274</a>
Tabulka 43:	Emisní bilance stacionárních a mobilních zdrojů dle ORP, Jihomoravský kraj .....	<a href="#">7577</a>
Tabulka 44:	Emise jednotlivých zón/aglomerací na celkových emisích bilancovaných znečišťujících látek v rámci ČR, REZZO 1 až REZZO 4, rok 2011 [t/rok] .....	<a href="#">7779</a>
Tabulka 45:	Plošné měrné emise, REZZO 1 až REZZO 4, rok 2011 [t/r/km <sup>2</sup> ] .....	<a href="#">7779</a>
Tabulka 46:	Úplná emisní bilance kraje Vysočina, údaje rok 2011, v podrobném členění dle kategorií REZZO .....	<a href="#">7880</a>
Tabulka 47:	Úplná emisní bilance Jihomoravského kraje, údaje rok 2011, v podrobném členění dle kategorií REZZO .....	<a href="#">7981</a>
Tabulka 48:	Úplná emisní bilance kraje Vysočina, údaje rok 2011, v členění dle Přílohy 2 zákona, doplněná o dopravu .....	<a href="#">8082</a>
Tabulka 49:	Úplná emisní bilance Jihomoravského kraje, údaje rok 2011, v členění dle Přílohy 2 zákona, doplněná o dopravu .....	<a href="#">8183</a>
Tabulka 50:	Odhad fugitivních emisí TZL a PM10, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">8385</a>
Tabulka 51:	Provozovny vyjmenovaných zdrojů s nejvyššími emisemi tuhých znečišťujících látek, stav roku 2011, Kraj Vysočina, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">9294</a>
Tabulka 52:	Provozovny vyjmenovaných zdrojů s nejvyššími emisemi tuhých znečišťujících látek, stav roku 2011, Jihomoravský kraj, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">9395</a>
Tabulka 53:	Provozovny vyjmenovaných zdrojů s nejvyššími emisemi benzo(a)pyrenu, stav roku 2011, Kraj Vysočina, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">9597</a>
Tabulka 54:	Provozovny vyjmenovaných zdrojů s nejvyššími emisemi benzo(a)pyrenu, stav roku 2011, Jihomoravský kraj, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">9698</a>
Tabulka 55:	Deset komunikací s nejvyššími emisemi tuhých znečišťujících látek, stav roku 2011, Kraj Vysočina, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">98100</a>

Tabulka 56:	Deset komunikací s nejvyššími emisemi tuhých znečišťujících látek, stav roku 2011, Jihomoravský kraj, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">98100</a>
Tabulka 57:	Deset komunikací s nejvyššími emisemi benzo(a)pyrenu, stav roku 2011, Kraj Vysočina, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">98100</a>
Tabulka 58:	Deset komunikací s nejvyššími emisemi tuhých znečišťujících látek, stav roku 2011, Jihomoravský kraj, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">99101</a>
Tabulka 59:	Přehled schválených projektů OPŽP PO2 v kraji Vysočina .....	<a href="#">104106</a>
Tabulka 60:	Přehled schválených projektů OPŽP PO3 v kraji Vysočina .....	<a href="#">104106</a>
Tabulka 61:	Přehled schválených projektů OP Doprava v kraji Vysočina .....	<a href="#">104106</a>
Tabulka 62:	Vyhodnocení opatření PZKO 2012, Kraj Vysočina.....	<a href="#">105107</a>
Tabulka 63:	Přehled schválených projektů OPŽP PO2 v Jihomoravském kraji.....	<a href="#">107109</a>
Tabulka 64:	Přehled schválených projektů OPŽP PO3 v Jihomoravském kraji.....	<a href="#">108110</a>
Tabulka 65:	Přehled schválených projektů OP Doprava v Jihomoravském kraji.....	<a href="#">108110</a>
Tabulka 66:	Vyhodnocení opatření PZKO 2012, Jihomoravský kraj .....	<a href="#">109111</a>
Tabulka 67:	SWOT analýza, znečišťování ovzduší (emise).....	<a href="#">119121</a>
Tabulka 68:	SWOT analýza, znečištění ovzduší (imise) .....	<a href="#">120122</a>
Tabulka 69:	SWOT analýza, řízení kvality ovzduší.....	<a href="#">120122</a>
Tabulka 70:	Prioritní města a obce, kategorie Ia, Jihomoravský kraj, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">122124</a>
Tabulka 71:	Prioritní města a obce, kategorie IIa, Kraj Vysočina, zóna CZ06Z Jihovýchod	<a href="#">123125</a>
Tabulka 72:	Prioritní města a obce, kategorie IIa, Jihomoravský kraj, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">123125</a>
Tabulka 73:	Prioritní města a obce, kategorie IIb, Jihomoravský kraj, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">123125</a>
Tabulka 74:	Matice logického rámce, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">126128</a>
Tabulka 75:	Identifikované lokality, zóna CZ06Z Jihovýchod.....	<a href="#">133135</a>
Tabulka 76:	Identifikované lokality a navržený způsob regulace vyjmenovaných zdrojů, zóny CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">134136</a>
Tabulka 77:	Hodnoty potenciálu snížení emisí pro silniční dopravu – Vysočina .....	<a href="#">136138</a>
Tabulka 78:	Hodnoty potenciálu snížení emisí pro silniční dopravu – Jihomoravský kraj	<a href="#">136138</a>
Tabulka 79:	Hodnoty emisních stropů pro silniční dopravu pro kraj Vysočina a Jihomoravský kraj.....	<a href="#">137139</a>
Tabulka 80:	Identifikované lokality a stanovený způsob regulace vyjmenovaných zdrojů, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">139141</a>
Tabulka 81:	Zdroje regulované v souladu s § 13, lokalita Sivice, Tvarožná, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">139141</a>
Tabulka 82:	Zdroje regulované v souladu s § 13, lokalita Modřice, zóna CZ06Z Jihovýchod	<a href="#">140142</a>
Tabulka 83:	Identifikované lokality a navržený způsob regulace vyjmenovaných zdrojů, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">140142</a>
Tabulka 84:	Prověření provozu zdroje, lokalita Lukavec, zóna CZ06Z Jihovýchod ....	<a href="#">141143</a>
Tabulka 85:	Prověření provozu zdroje, lokalita Nové Město na Moravě, Petrovice, Nová Ves, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">141143</a>
Tabulka 86:	Prověření provozu zdroje, lokalita Bílý Kámen, Hybrálec, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">141143</a>
Tabulka 87:	Prověření provozu zdroje, lokalita Rancířov, Puklice, Jihlava, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">142144</a>

Tabulka 88:	Prověření provozu zdroje, lokalita Ždírec nad Doubravou – Nové Ransko, Sobiňov, Krucemburk – Staré Ransko, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">142144</a>
Tabulka 89:	Prověření provozu zdroje, lokalita Nová Ves, Řídelov, zóna CZ06Z Jihovýchod	<a href="#">142144</a>
Tabulka 90:	Prověření provozu zdroje, lokalita Lažánky, zóna CZ06Z Jihovýchod....	<a href="#">142144</a>
Tabulka 91:	Prověření provozu zdroje, lokalita Pelhřimov-Radňov, zóna CZ06Z Jihovýchod	<a href="#">142144</a>
Tabulka 92:	Prověření provozu zdroje, lokalita Polnička, zóna CZ06Z Jihovýchod ...	<a href="#">142144</a>
Tabulka 93:	Prověření provozu zdroje, lokalita Blansko-Lažánky, zóna CZ06Z Jihovýchod	<a href="#">142144</a>
Tabulka 94:	Prověření provozu zdroje, lokalita Zblovice, zóna CZ06Z Jihovýchod....	<a href="#">143145</a>
Tabulka 95:	Prověření provozu zdroje, lokalita Ořechov, zóna CZ06Z Jihovýchod ...	<a href="#">143145</a>
Tabulka 96:	Prověření provozu zdroje, lokalita Mirošov, zóna CZ06Z Jihovýchod ....	<a href="#">143145</a>
Tabulka 97:	Opatření ke snížení emisí a ke zlepšení kvality ovzduší, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">144146</a>
Tabulka 98:	Opatření ke snížení vlivu silniční dopravy na úroveň znečištění ovzduší	<a href="#">148150</a>
Tabulka 99:	Opatření AA1.....	<a href="#">149151</a>
Tabulka 100:	Opatření AB1.....	<a href="#">150152</a>
Tabulka 101:	Opatření AB2.....	<a href="#">153155</a>
Tabulka 102:	Opatření AB3.....	<a href="#">155157</a>
Tabulka 103:	Opatření AB4.....	<a href="#">156158</a>
Tabulka 104:	Opatření AB5.....	<a href="#">157159</a>
Tabulka 105:	Opatření AB6.....	<a href="#">159161</a>
Tabulka 106:	Opatření AB7.....	<a href="#">160162</a>
Tabulka 107:	Opatření AB8.....	<a href="#">161163</a>
Tabulka 108:	Opatření AB9.....	<a href="#">163165</a>
Tabulka 109:	Opatření AB10.....	<a href="#">165167</a>
Tabulka 110:	Opatření AB11.....	<a href="#">166168</a>
Tabulka 111:	Opatření AB12.....	<a href="#">167169</a>
Tabulka 112:	Opatření AB13.....	<a href="#">168170</a>
Tabulka 113:	Opatření AB14.....	<a href="#">169171</a>
Tabulka 114:	Opatření AB15.....	<a href="#">170172</a>
Tabulka 115:	Opatření AB16.....	<a href="#">171173</a>
Tabulka 116:	Opatření AB17.....	<a href="#">172174</a>
Tabulka 117:	Opatření AB18.....	<a href="#">174176</a>
Tabulka 118:	Opatření AB19.....	<a href="#">175177</a>
Tabulka 119:	Opatření AC1 .....	<a href="#">176178</a>
Tabulka 120:	Opatření ke snížení vlivu vyjmenovaných stacionárních zdrojů na úroveň znečištění: .....	<a href="#">177179</a>
Tabulka 121:	Opatření BB1.....	<a href="#">178180</a>
Tabulka 122:	Opatření BB2.....	<a href="#">180182</a>
Tabulka 123:	Opatření BD1 .....	<a href="#">181183</a>
Tabulka 124:	Podopatření BD1a .....	<a href="#">182184</a>
Tabulka 125:	Podopatření BD1b .....	<a href="#">184186</a>
Tabulka 126:	Podopatření BD1c .....	<a href="#">186188</a>
Tabulka 127:	Podopatření BD1d .....	<a href="#">186188</a>
Tabulka 128:	Podopatření BD1e .....	<a href="#">188190</a>
Tabulka 129:	Podopatření BD1f .....	<a href="#">188190</a>
Tabulka 130:	Podopatření BD1g .....	<a href="#">189191</a>

---

Tabulka 131: Opatření BD2 .....	<a href="#">191193</a>
Tabulka 132: Opatření BD3 .....	<a href="#">192194</a>
Tabulka 133: Opatření ke snížení vlivu zemědělské výroby na úroveň znečištění.....	<a href="#">194196</a>
Tabulka 134: Opatření CB2 .....	<a href="#">194196</a>
Tabulka 135: Opatření ke snížení vlivu stacionárních zdrojů provozovaných v domácnostech (příp. v živnostenské činnosti) na úroveň znečištění ...	<a href="#">197199</a>
Tabulka 136: Opatření DB1 .....	<a href="#">198200</a>
Tabulka 137: Opatření DB2 .....	<a href="#">200202</a>
Tabulka 138: Opatření DB3 .....	<a href="#">201203</a>
Tabulka 139: Opatření ke snížení vlivu jiných zdrojů na úroveň znečištění ovzduší ...	<a href="#">202204</a>
Tabulka 140: Opatření EA1 .....	<a href="#">203205</a>
Tabulka 141: Opatření EB1.....	<a href="#">204206</a>
Tabulka 142: Opatření EB2.....	<a href="#">206208</a>
Tabulka 143: Opatření EC1 .....	<a href="#">206208</a>
Tabulka 144: Opatření ED1 .....	<a href="#">208210</a>
Tabulka 145: Možné zdroje finanční podpory realizace opatření, zóna CZ06Z Jihovýchod	<a href="#">209211</a>
Tabulka 146: Vazba aktivit a zdrojů financování Operačních programů .....	<a href="#">211213</a>
Tabulka 147: Alokované finanční prostředky .....	<a href="#">215217</a>
Tabulka 148: Vyčíslení potenciálu reálného zlepšení kvality ovzduší, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">217219</a>
Tabulka 149: Opatření, řešené znečišťující látky, prioritní skupiny zdrojů .....	<a href="#">218220</a>
Tabulka 150: Výsledky zpětného modelování přínosů navrhovaných opatření.....	<a href="#">226228</a>

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1:	Členění ČR na zóny a aglomerace .....	<a href="#">2021</a>
Obrázek 2:	Správní členění, Kraj Vysočina, zóna CZ06Z Jihovýchod, v členění podle ORP (vyznačení měst kraje Vysočina) .....	<a href="#">2122</a>
Obrázek 3:	Geografická mapa Kraje Vysočina .....	<a href="#">2324</a>
Obrázek 4:	Správní členění, Jihomoravský kraj, zóna CZ06Z Jihovýchod, členění podle ORP (s vyznačením měst Jihomoravského kraje) .....	<a href="#">2526</a>
Obrázek 5:	Geografická mapa Jihomoravského kraje .....	<a href="#">2728</a>
Obrázek 6:	Přehled lokalit imisního monitoringu, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">2829</a>
Obrázek 7:	Území s překročením LV pro ochranu vegetace a ekosystémů, zóna Jihovýchod, 2011 .....	<a href="#">3132</a>
Obrázek 8:	Území s překročením LV, zóna CZ06Z Jihovýchod, rok 2011 .....	<a href="#">3435</a>
Obrázek 9:	Území s překročením LV, zóna CZ06Z Jihovýchod, rok 2012 .....	<a href="#">3435</a>
Obrázek 10:	Území s překročením LV, zóna CZ06Z Jihovýchod, 2007 - 2011 .....	<a href="#">3536</a>
Obrázek 11:	Území s překročením LV, zóna CZ06Z Jihovýchod, 2008 - 2012 .....	<a href="#">3536</a>
Obrázek 12:	Průměrné roční koncentrace PM10 na městských pozadových a dopravních lokalitách, zóna CZ06Z Jihovýchod, 2003 – 2012 .....	<a href="#">4546</a>
Obrázek 13:	Průměrné roční koncentrace PM10 na předměstských a venkovských pozadových lokalitách, zóna CZ06Z Jihovýchod, 2003 – 2012 .....	<a href="#">4546</a>
Obrázek 14:	Srovnání zprůměrovaných hodnot průměrné roční koncentrace PM10 pro dopravní a pozadové stanice, zóna CZ06Z Jihovýchod, 2003 – 2012 .....	<a href="#">4647</a>
Obrázek 15:	Pole průměrné roční koncentrace PM10, zóna CZ06Z Jihovýchod, rok 2011 .....	<a href="#">4748</a>
Obrázek 16:	Pole průměrné roční koncentrace PM10, zóna CZ06Z Jihovýchod, pětiletý průměr za roky 2007 - 2011 .....	<a href="#">4748</a>
Obrázek 17:	Pole průměrné roční koncentrace PM10, zóna CZ06Z Jihovýchod, pětiletý průměr za roky 2008 - 2012 .....	<a href="#">4849</a>
Obrázek 18:	36. nejvyšší 24hodinové koncentrace PM10 na dopravních a městských pozadových lokalitách, zóna CZ06Z Jihovýchod, 2003 – 2012 .....	<a href="#">5051</a>
Obrázek 19:	36. nejvyšší 24hodinové koncentrace PM10 na předměstských a venkovských pozadových lokalitách, zóna CZ06Z Jihovýchod, 2003 – 2012 .....	<a href="#">5051</a>
Obrázek 20:	Srovnání zprůměrovaných hodnot 36. nejvyšší 24hodinové koncentrace PM10 pro dopravní a pozadové stanice, zóna CZ06Z Jihovýchod, 2003 – 2012 .....	<a href="#">5152</a>
Obrázek 21:	Počet dní s koncentrací PM10 > 50 µg.m <sup>-3</sup> v jednotlivých měsících, průměr za roky 2005 – 2012, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">5253</a>
Obrázek 22:	Pole 36. nejvyšší 24hodinové koncentrace PM10, zóna CZ06Z Jihovýchod, rok 2011 .....	<a href="#">5354</a>
Obrázek 23:	Pole 36. nejvyšší 24hodinové koncentrace PM10, zóna CZ06Z Jihovýchod, pětiletý průměr za roky 2007 - 2011 .....	<a href="#">5354</a>

Obrázek 24:	Pole 36. nejvyšší 24hodinové koncentrace PM10, zóna CZ06Z Jihovýchod, pětiletý průměr za roky 2008 - 2012 .....	<a href="#">5455</a>
Obrázek 25:	Pole průměrné roční koncentrace PM2,5, zóna Jihovýchod, rok 2011.....	<a href="#">5556</a>
Obrázek 26:	Pole průměrné roční koncentrace PM2,5, zóna Jihovýchod, pětiletý průměr za roky 2007 - 2011.....	<a href="#">5556</a>
Obrázek 27:	Průměrné roční koncentrace PM10 na měřících lokalitách, zóna Jihovýchod, 2003 – 2012 .....	<a href="#">5657</a>
Obrázek 28:	Průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu, zóna CZ06Z Jihovýchod, 2003 – 2012 .....	<a href="#">5758</a>
Obrázek 29:	Pole průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu, zóna CZ06Z Jihovýchod, rok 2011 .....	<a href="#">5859</a>
Obrázek 30:	Pole průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu, zóna CZ06Z Jihovýchod, pětiletý průměr za roky 2007 - 2011 .....	<a href="#">5859</a>
Obrázek 31:	Pole průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu, zóna CZ06Z Jihovýchod, pětiletý průměr za roky 2008 - 2012 .....	<a href="#">5960</a>
Obrázek 32:	Podíl kategorií zdrojů na celkových emisích bilancovaných znečišťujících látek, zóna CZ06Z Jihovýchod, rok 2011 [%].....	<a href="#">6566</a>
Obrázek 33:	Podíl kategorií stacionárních a mobilních zdrojů na celkových emisích, Kraj Vysočina, Jihomoravský kraj, zóna CZ06Z Jihovýchod, rok 2011.....	<a href="#">6768</a>
Obrázek 34:	Skladba počtu jednotlivě evidovaných zdrojů, vyjmenovaných v příloze č. 2 k zákonu o ovzduší č. 201/2012 Sb., zóna CZ06Z Jihovýchod, stav roku 2011	<a href="#">7677</a>
Obrázek 35:	Podíl skupin stacionárních a mobilních zdrojů na sledovaných znečišťujících látkách, zóna CZ06Z Jihovýchod, rok 2011 .....	<a href="#">8283</a>
Obrázek 36:	Příspěvek skupiny vyjmenovaných stacionárních zdrojů (Bodové zdroje) k průměrné roční koncentraci PM10, stav roku 2011, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">8586</a>
Obrázek 37:	Příspěvek skupiny zdrojů „Vytápění domácností“ (Vytápění) k průměrné roční koncentraci PM10, stav roku 2011, zóna CZ06Z Jihovýchod.....	<a href="#">8586</a>
Obrázek 38:	Příspěvek skupiny mobilních zdrojů (Doprava) k průměrné roční koncentraci PM10, stav roku 2011, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">8687</a>
Obrázek 39:	Příspěvek skupiny sekundárních aerosolů k průměrné roční koncentraci PM10, stav roku 2011, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">8687</a>
Obrázek 40:	Příspěvek skupiny vyjmenovaných stacionárních zdrojů (Bodové zdroje) k průměrné roční koncentraci PM2,5, stav roku 2011, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">8788</a>
Obrázek 41:	Příspěvek skupiny zdrojů „Vytápění domácností“ (Vytápění) k průměrné roční koncentraci PM2,5, stav roku 2011, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">8889</a>
Obrázek 42:	Příspěvek skupiny mobilních zdrojů (Doprava) k průměrné roční koncentraci PM2,5, stav roku 2011, zóna CZ06Z Jihovýchod.....	<a href="#">8889</a>
Obrázek 43:	Příspěvek skupiny sekundárních aerosolů k průměrné roční koncentraci PM2,5, stav roku 2011, zóna CZ06Z Jihovýchod.....	<a href="#">8990</a>
Obrázek 44:	Příspěvek skupiny „Vytápění domácností“ (Vytápění) k průměrné roční koncentraci benzo(a)pyrenu, stav roku 2011, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">9091</a>

---

Obrázek 45:	Příspěvek skupiny mobilních zdrojů (Doprava) k průměrné roční koncentraci benzo(a)pyrenu, stav roku 2011, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">9094</a>
Obrázek 46:	Příspěvek skupiny vyjmenovaných zdrojů (Bodové zdroje) k průměrné roční koncentraci benzo(a)pyrenu, stav roku 2011, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">9192</a>
Obrázek 47:	Provozovny vyjmenovaných zdrojů s nejvyššími emisemi tuhých znečišťujících látek, stav roku 2011, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">9495</a>
Obrázek 48:	Provozovny vyjmenovaných zdrojů s nejvyššími emisemi benzo(a)pyrenu, stav roku 2011, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">9798</a>
Obrázek 49:	Imisní příspěvky sekundárních aerosolů k průměrným ročním koncentracím suspendovaných částic na území ČR a v jejím okolí .....	<a href="#">101102</a>
Obrázek 50:	Příspěvek „Sekundárních aerosolů“ k průměrné roční koncentraci PM10, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">102103</a>
Obrázek 51:	Celkové emise základních znečišťujících látek, zóna CZ06Z Jihovýchod, 2001-2011 .....	<a href="#">113114</a>
Obrázek 52:	36. nejvyšší 24hodinová koncentrace a roční průměrné koncentrace PM10 v letech 2002-2012 na vybraných venkovských (R) stanicích .....	<a href="#">114115</a>
Obrázek 53:	36. nejvyšší 24hodinová koncentrace a roční průměrné koncentrace PM10 v letech 2002-2012 na vybraných městských pozadových (UB), předměstských pozadových (SUB), průmyslových (I) a dopravních (T) lokalitách .....	<a href="#">114115</a>
Obrázek 54:	Roční průměrné koncentrace benzo(a)pyrenu v letech 2002-2012 na vybraných lokalitách .....	<a href="#">115116</a>
Obrázek 55:	Vymezení územních priorit, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">124125</a>
Obrázek 56:	Příspěvky vyjmenovaných stacionárních zdrojů k průměrné roční koncentraci PM10 .....	<a href="#">133134</a>
Obrázek 57:	Modelové vyhodnocení dopadu nově stanovených dopravních opatření, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">222223</a>
Obrázek 58:	Vliv nově stanovených opatření v sektoru vytápění domácností na úrovni emisí v Kraji Vysočina .....	<a href="#">224225</a>
Obrázek 59:	Vliv nově stanovených opatření v sektoru vytápění domácností na úrovni emisí v Jihomoravském kraji .....	<a href="#">224225</a>
Obrázek 60:	Modelové vyhodnocení dopadu nově stanovených opatření v sektoru vytápění domácností, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">225226</a>
Obrázek 61:	Příspěvky vyjmenovaných stacionárních zdrojů k průměrné roční koncentraci PM10 .....	<a href="#">227228</a>
Obrázek 62:	Příspěvek vyjmenovaných zdrojů k průměrné roční koncentraci PM10 po aplikaci opatření navržených PZKO, zóna CZ06Z Jihovýchod .....	<a href="#">227228</a>

---

## Seznam zkratek a značek

$\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$	mikrogram znečišťující látky v 1 metru krychlovém vzduchu
AOT40	indikátor vlivu přízemního ozónu na vegetaci
As	arsen
B(a)P	benzo(a)pyren
BAT	nejlepší dostupná technika
BZN	benzen
CAMx:	Eulerovský fotochemický disperzní model (Comprehensive Air Quality Model with Extensions)
Cd	kadmium
CDV	Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
CNG	Stlačený zemní plyn
CO	oxid uhelnatý
CO <sub>2</sub>	oxid uhličitý
CZ-NACE	odvětvové členění klasifikace ekonomických činností
CZT	centrální zásobování teplem
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČIŽP	Česká inspekce životního prostředí
ČSÚ	Český statistický úřad
dp	denní průměr
EEA	Evropská agentura pro životní prostředí
EK	Evropská komise
EMEP	Protokol k Úmluvě EHK OSN o dálkovém znečišťování ovzduší překračujícím hranice států o dlouhodobém financování programu spolupráce v oblasti monitoring a posuzování (European Monitoring and Evaluation Programme)
EU	Evropská unie
GAEC	Standarty Dobrého zemědělského a environmentálního stavu
GIS	Geografický informační systém
ha	hektar (0,01 km <sup>2</sup> )
Hg	rtut'
CH <sub>4</sub>	metan
CHKO	chráněná krajinná oblast
IAD	Individuální automobilová doprava
IDFPROV	kód identifikace provozovny
IPPC	Integrovaná prevence a omezování znečištění
IROP	Integrovaný regionální operační program
ISKO	Informační systém kvality ovzduší
JHM	Jihomoravský kraj
kt	kilotuna (1000 tun)
KÚ	Krajský úřad
kW	kilowatt
LAU 1	číselník okresů (Local Administrative Units)
LPG	zkapalněný ropný plyn (Liquefied Petroleum Gas)
LV	imisní limit (Limit Value)
MD	Ministerstvo dopravy
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MO	Ministerstvo obrany
MPO	Ministerstvo průmyslu a obrany
MÚK	mimoúrovňová křížovatka
MW	megawatt
MZe	Ministerstvo zemědělství
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NATURA 2000	Evropská síť chráněných území
$\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$	nanogram znečišťující látky v 1 metru krychlovém vzduchu
NH <sub>3</sub>	amoniak
Ni	nikl

---

NO	oxid dusnatý
NO <sub>2</sub>	oxid dusičitý
NO <sub>x</sub>	oxidy dusíku
NPSE	Národní program snižování emisí
NUTS 2	číselník regionů soudržnosti (Nomenclature of Units for Territorial Statistics)
NUTS 3	číselník krajů (Nomenclature of Units for Territorial Statistics)
O <sub>3</sub>	ozón
OOO MŽP	Odbor ochrany ovzduší Ministerstva životního prostředí
OP	Operační program
OPD	Operační program Doprava
OP PIK	Operační program Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost
OPŽP	Operační program Životní prostředí
ORP	obec s rozšířenou působností
OZE	obnovitelné zdroje energie
PAH	polycylické aromatické uhlovodíky
Pb	olovo
PEÚ	předecklizační úpravy
PJ	Petajoule
PM <sub>1</sub>	suspendované částice velikostní frakce do 1 mikrometru aerodynamického průměru
PM <sub>10</sub>	suspendované částice velikostní frakce do 10 mikrometrů aerodynamického průměru
PM <sub>2,5</sub>	suspendované částice velikostní frakce do 2,5 mikrometrů aerodynamického průměru
OP	prioritní osa
POPs	Persistentní organické polutanty
PRV	Program rozvoje venkova
RD	rodinný dům
ROP	Regionální operační program
PZKO	Program zlepšování kvality ovzduší
REZZO	Registr emisí zdrojů znečišťování ovzduší
rp	roční průměr
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
SFŽP	Státní fond životního prostředí ČR
SLBD	Sčítání lidu, bytů a domů
SO <sub>2</sub>	oxid siřičitý
SPE	souhrnná provozní evidence
STL	středotlaký rozvod [zemního plynu]
SYMOS	Systém modelování stacionárních zdrojů
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
t	tuna
TEN-T	Transeurropská dopravní síť
TK	těžké kovy (arsen, chrom, kadmiום, mangan, nikl, olovo)
TV	cílový imisní limit (Target Value)
TZL	tuhé znečišťující látky
ÚAP	územně analytické podklady
ÚPD	územně plánovací dokumentace
VOC	těkavé organické látky (Volatile organic compounds)
VYS	Kraj Vysočina
ZP	zemní plyn
ZSJ	Základní sídelní jednotka
ZÚ	zdravotní ústav

## A. ÚVOD

Míra znečištění ovzduší je objektivně zjišťována monitorováním koncentrací znečišťujících látek v přízemní vrstvě atmosféry sítí měřicích stanic. Při hodnocení kvality ovzduší jsou porovnávány zjištěné imisní úrovně s příslušnými imisními limity, případně s přípustnými četnostmi překročení těchto limitů, které jsou definovány v zákoně č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění (dále také „zákon o ochraně ovzduší“ nebo jen „zákon“). Zákon je základní právní normou upravující hodnocení kvality ovzduší. Podrobnosti dále specifikuje vyhláška č. 330/2012 Sb., o způsobu posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění, rozsahu informování veřejnosti o úrovni znečištění a při smogových situacích. Česká legislativa reflekтуje požadavky Evropské unie na kvalitu ovzduší stanovené směrnici 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší a čistém ovzduší pro Evropu a dále směrnici 2004/107/ES o obsahu arsenu, kadmia, rtuti, niklu a polycyklických aromatických uhlovodíků ve vnějším ovzduší. Směrnice 2008/50/ES sloučila většinu předchozích právních předpisů do jediné směrnice (s výjimkou směrnice 2004/107/ES) beze změny stávajících cílů kvality ovzduší. Nově jsou stanoveny cíle kvality ovzduší pro PM<sub>2,5</sub> (jemných částic).

Směrnice Evropské unie pro kvalitu vnějšího ovzduší, ze kterých vychází i česká právní úprava, požadují po členských státech rozdělit své území do zón a aglomerací, přičemž zóny jsou především chápány jako základní jednotky pro řízení kvality ovzduší. Směrnice pak zejména specifikují požadavky na posuzování – klasifikaci zón z hlediska kvality ovzduší. Zákon o ochraně ovzduší stanovuje v § 3 základní teze pro přípustnou úroveň znečištění. Imisní limity a přípustné četnosti překročení jsou stanovené v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší. Posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění se pak dle ustanovení § 5 zákona o ochraně ovzduší provádí pro území vymezené pro účely posuzování a řízení kvality ovzduší (dále jen „zóna“) a pro zónu, která je městskou aglomerací s počtem obyvatel vyšším než 250 000 (dále jen „aglomerace“). Seznam zón a aglomerací je uveden v příloze č. 3 k zákonu o ochraně ovzduší.

V oblastech, kde nedochází k překročení žádného z imisních limitů, je potřeba zajistit dodržování dobré kvality ovzduší. To odpovídá jedné ze základních zásad směrnice 2008/50/EC, která obdobně požaduje, aby již jednou dosažená vyhovující kvalita ovzduší byla nadále dodržována.

V tabulkách č. 1 až 4 je uveden přehled imisních limitů pro účel ochrany zdraví obyvatel a také výčet imisních limitů pro ochranu ekosystémů a vegetace, které jsou stanoveny přílohou č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší.

Tabulka 1: Imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí a maximální počet jejich překročení

Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit	Maximální povolený počet překročení
Oxid siřičitý SO <sub>2</sub>	1 hodina	350 µg.m <sup>-3</sup>	24
Oxid siřičitý SO <sub>2</sub>	24 hodin	125 µg.m <sup>-3</sup>	3
Oxid uhelnatý CO	maximální denní osmihodinový klouzavý průměr <sup>1</sup>	10 mg.m <sup>-3</sup>	
Suspendované částice PM <sub>10</sub>	24 hodin	50 µg.m <sup>-3</sup>	35
Suspendované částice PM <sub>10</sub>	1 kalendářní rok	40 µg.m <sup>-3</sup>	

<sup>1</sup> Maximální denní osmihodinová průměrná koncentrace se stanoví posouzením osmihodinových klouzavých průměrů počítaných z hodinových údajů a aktualizovaných každou hodinu. Každý osmihodinový průměr se přiřadí ke dni, ve kterém končí, to jest první výpočet je proveden z hodinových koncentrací během periody 17:00 předešlého dne a 01:00 daného dne. Poslední výpočet pro daný den se provede pro periodu od 16:00 do 24:00 hodin.

**Ministerstvo životního prostředí**

Příloha č. 2 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

**Použité zkratky:**

PZKO = Program zlepšování kvality ovzduší zóna Jihovýchod – CZ06Z

SPE = Souhrnná provozní evidence

zákon = zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění

Č.j. MŽP:	Identifikace odesílatele	Text námítky	Vypořádání
56900/ENV/15	CARMEUSE CZECH REPUBLIC s.r.o.  IČO: 25340905  Mokrá 359  664 04 Mokrá	<p><b>Navrhujeme, aby v souladu s platným Rozhodnutím Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru životního prostředí č.j. JMK 142380/2013, sp.zn.: JMK 142380/2013 OŽP/Mik ze dne 5.5.2014, které nabyla právní moci dne 29.5.2014 byl v návrhu na vydání opatření obecné povahy PROGRAM ZLEPŠOVÁNÍ KVALITY OVZDUŠÍ ZÓNA JIHOVÝCHOD - CZ06Z opraven výčet zdrojů a to tak, že zdroje pod poř.č. 101-122 dle Kódu dle přílohy č. 2 k zákonu: 5.1.1. byly nahrazeny pouze jediným zdrojem 101 dle Kódu dle přílohy č. 2 k zákonu: 5.1.1. zdroje 123-124 dle Kódu dle přílohy č. 2 k zákonu: 5.1.4. nahrazeny pouze jediným zdrojem 123 dle Kódu dle přílohy č. 2 k zákonu: 5.1.4.</b></p>	<p><b>Nevyhovuje se</b> Přepracování tabulky stacionárních zdrojů dle současné platné legislativy a v souladu s platným způsobem agregace nebude mít vliv na stanovení provozoven a zdrojů, které jsou uvedeny v souladu s regulací dle § 13 ani na výčet zdrojů, které jsou zahrnuty pod emisním stropem. Číslování, pojmenování a emisní významnost zdrojů jsou ve všech případech a ve všech PZKO provedeny k referenčnímu roku 2011, respektive vychází z SPE ohlášené za rok 2011. Tabulky se stacionárními zdroji proto budou doplněny o skutečnost, že se jedná o číslo zdroje dle SPE k roku 2011. Na výsledné celkové emise dané provozovny by číslování zdrojů nemělo mít vliv.</p>



---

---

---

## Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

### **Použité zkratky:**

BAT = nejlepší dostupné techniky připadně, nejlepší běžně dostupná technická řešení

IPPC = zákon č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci, o integrovaném registru znečišťování a o změně některých zákonů, v platném znění

JMK = Jihomoravský kraj

MŽP = Ministerstvo životního prostředí

NEZ = Nízkoemisní zóny

NSS = Nejvyšší správní soud

OOP = opatření obecné povahy

PÚR = Politika územního rozvoje

PZKO = program zlepšování kvality ovzduší zóna Jihovýchod – CZ06Z

SEA = proces posuzování vlivů koncepce na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů

ÚP = územní plán

ÚPD = územně plánovací dokumentace

zákon = zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění (není-li uvedeno jinak).

ZÚR = zásady územního rozvoje

Úvodem ke všem připomínkám k návrhu OOP o vydání PZKO zdůrazňujeme, že OOP, je podle § 171 správního řádu vydáváno v případě, kdy zvláštní zákon ukládá povinnost vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím (tj. akt, který má konkrétně vymezený předmět a obecně určené adresáty).

**Opatření obecné povahy, jak stanovila judikatura, nemůže nahrazovat podzákonné normotvorbu ani nad rámec zákona stanovovat nové povinnosti a slouží toliko ke konkretizaci již existujících povinností, vyplývajících ze zákona, a nikoliv k ukládání nových povinností, které zákon neobsahuje.** (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 9. 2005, čj. I Ao 1/2005-98 publikovaný pod č. 740/2006 Sb. NSS). Ukládá-li ministerstvu zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší vydat program zlepšování kvality ovzduší formou opatření obecné povahy současně stanoví v příloze č. 5 jeho náležitosti, nelze se při vydávání programu od tohoto postupu odchýlit. **Orgány ochrany ovzduší budou aplikovat opatření uvedená v OOP způsobem, jaký zákon předvírá,** např. v ust. § 13 odst. 1 a § 9 odst. 3 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění. **Ostatních opatření budou příslušné orgány veřejné správy aplikovat vždy způsobem přiměřeným jejich povaze.**

Ve včí ÚPD, ZÚR a PÚR upřesňujeme následující. Nejvyšší správní soud v červnu 2012 rozhodl o zrušení ZÚR JMK, které vydalo zastupitelstvo kraje v září 2011. Navrhovatelé (14 jihomoravských obcí a 13 fyzických osob) napadli systém páteřních komunikací na území JMK, který by měl být v budoucnu tvořen rychlostními silnicemi R43, R52, R55 a tangentami v jižní části brněnské aglomerace. V současné době jsou připravovány nové ZÚR JMK, které nebyly v době zpracování PZKO CZ06Z schváleny. Na území JMK byla tedy k dispozici pouze na národní úrovni PÚR ČR z roku 2008 (aktualizována v roce 2015), ze které PZKO CZ06Z vychází. Vzhledem k termínu zpracování byly do PZKO zahrnuty odkazy na studie a vyjádření týkající se územního plánování datované do poloviny roku 2014, vyjma PÚR ve znění její aktualizace z roku 2015. Výsledné trasování komunikací bude dle vyjádření pořizovatele ZÚR JMK s jednotlivými obcemi podrobně projednáváno, přičemž bude kladen důraz na minimalizaci dopadů na životní prostředí a zdraví lidí. MŽP v rámci posuzování dopadů aktualizace ZÚR JMK na kvalitu ovzduší (vč. následného procesu EIA k jednotlivým dopravním

---

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

stavbám) a při udělování stanoviska dle § 11 odst. 1 pism. a) zákona (viz vyjádření č.j. 21240/ENV/15) usiluje o to, aby celkové přínosy nových dopravních staveb byly z pohledu ochrany ovzduší a zdraví lidí co nejvyšší, a aby byly minimalizovány negativní dopady. Základní podmínky proto vymezuje zejména zákon o ochraně ovzduší.

**Problematika R43** - Vedení komunikace R43 vychází z předpokladu PÚR ve znění aktualizace z roku 2015 – viz čl. 121 R43, který jednoznačně určuje koridor ve směru Brno – Moravská Třebová (E461). Tato komunikace by měla řešit kritickou situaci na stávající silnici I/43, což by mělo ulevit zátěži obyvatelstva dotčených obcí (např. Lipůvka, Lažany, Letovice atd.) PZKO v souladu s PÚR (znění 2015) k této stavbě pouze uvádí, že by bylo vhodné pro obce podél silnice I/43 vytvořit obchvaty, zajistit vymístění tranzitní dopravy s velkým podílem těžkých vozidel. **Předmětem PZKO není určovat konkrétní vedení silnice ani případná variantní řešení, to je předmětem pořizování územně plánovací dokumentace.** Vedení úseku komunikace R43, který je dle připravovaných ZÚR JMK součástí územní rezervy, bude variantně prověřeno prostřednictvím územní studie, která bude podkladem pro následnou aktualizaci ZÚR. PZKO konstatuje, že přenos pro zlepšení kvality ovzduší ve městě Brně bude mít pouze taková varianta, která zajistí její plnou integraci do komunikačního systému města a vytvoří se tak spojení tvorící západní tangenty. Dopady na okolní obec přitom nelze pominout, což bude muset výsledné řešení zohlednit.

**Problematika R52, obchvat Břeclavi** - Jelikož nejsou vydány aktuální ZÚR JMK, je nutné se odkázat na PÚR (aktualizováno dle znění 2015), koncepce páterní silniční sítě, ve které čl. 106 jasné vymezuje koridor pro zkvalitnění silničního spojení Brno – Videň s vazbou na rakouskou síť a to v trase Pohořelce – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461).

**Napojení R52 na D1** (tzv. „Jihozápadní tangenta“) - Je nutné zdůraznit, že severo-jižní dopravní vztahy jsou již v současnosti realizovány tímto prostorem, dopravního uzlu silnice I/52 s dálnicí D1 (MÚK Brno – centrum, exit 194 na D1) je již v současnosti značně přetížen. Existuje více možných variant vedení této komunikace, což je úkolem pro územní plánování vybrat nevhodnější řešení, které by mělo co nejméně dopad na životní prostředí a zdraví lidí. Slovní obrat „Jihozápadní tangenta“ byl z PZKO vyuštěn, aby již nedocházelo k nedorozuměním, jelikož PZKO pod tímto označením miní napojení R52 na D1, bez další specifikace konkrétního vedení.

**Obchvat Znojma** - Konkrétní podoba projektu je předmětem územního plánování, nikoliv PZKO, poněvadž PZKO není projektovou dokumentací k daným dopravním stavbám PZKO však podporuje vybudování obchvatu města, aby se snížila přímá zátěž z frekventované silnice I/38.

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
57576/ENV/15, 57574/ENV/15, 57994/ENV/15, 57578/ENV/15, 57892/ENV/15, 57580/ENV/15	obec Křenovice; obec Měřín; Hostěrádky- Rešov; obec Bzíšov; obec Šaratice; obec Hrušky	1	Požadujeme doplnit tabulku „Aplikace opatření AB8“ pro kraj Jihomoravský na straně 162 o další obce na silnici II. třídy č. 416, jako obec zatížen kamiony objíždějicimi placené úseky, jmenovitě obce Měřín, Žatčany, Hostěrádky- Rešov, Šaratice, Hrušky a Křenovice.	<b>Vysvětleno</b> V tabulce jsou uvedeny města a obce, na jejichž území byly překročeny imisní limity za pětileté období 2007 - 2011. Jedná se o doporučené opatření, které mohou aplikovat i další obce, jež nejsou uvedeny v tabulce. Kompetenci pro opatření AB8 mají obce a obecní úřady.

<sup>1</sup> ID = identifikační číslo připomínky

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesilatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
58191/ENV/15, 59427/ENV/15, 59127/ENV/15; 58217/ENV/15	Magistrát města Brna; Marek Janiček; náměstek primátora Martin Ander; Martin Vaněček	2	1. Podle zákona o ovzduší (§ 9 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb.) měly být nové PZKO vyhlášeny ministerstvem a platné před drahou dobou. <b>Požadujeme, aby byly PZKO vyhlášeny bez dalšího prodloužení a aby se opatření v nich stanovená začala naplňovat.</b>	<b>Vysvětleno</b> Program musí nejprve projít schvalovacím procesem. Po jeho schválení mohou být programy vyhlášeny. Tyto procesní kroky, které vyplývají zejména ze správního řádu a zákona o posuzování dopadů na životní prostředí, je nutné respektovat a nelze je nikterak zkrátit. Do doby vydání nového PZKO je na území aglomerace Brno stále platný PZKO vydaná dle zákona č. 86/2002 Sb. s názvem „Aktualizace Programu zlepšení kvality ovzduší statutárního města Brna“ z roku 2012.
		3	2. PZKO je vyhlašován jako OOP, což znamená, že výrok OOP musí být jednoznačný, konkrétní a vykonatelný. Struktura zveřejněného OOP tyto zákonné požadavky nesplňuje. Byl zveřejněn výrok OOP pro PZKO, odůvodnění OOP a samostatný dokument označený jako PZKO. Toto je v rozporu se správním řádem, který požaduje oddělení výroku a odůvodnění a nepřipouští existenci dalšího dokumentu (zde označeno jako PZKO) a obsahující materiálne další části patřící jak do výroku OOP a tak i části patřící do odůvodnění OOP.	<b>Aceptováno částečně</b> Výroková část byla upravena tak, aby obsahovala pouze konkrétně (svým předmětem) vymezené povinnosti vztahující se k obecně určeným adresátům, které OOP stanovi. Odůvodnění bylo přepracováno. Základní povaze právního institutu opatření obecné povahy dle našeho názoru plně odpovídají všechny části výroku. Ve výrokové části návrhu opatření obecné povahy se uvádí, že „Program zlepšování kvality ovzduší zóna Jihovýchod – ČZ06Z (dále jen „Program“) je nedilnou součástí tohoto opatření obecné povahy a tvoří jeho přílohu“. Cílem této formulace uvedené ve výrokové části nebylo „zazávaznit“ celý vlastní dokument nazvaný „Program zlepšování kvality ovzduší“, který je uveden v příloze. Tent postup byl zvolen s ohledem na speciální úpravu zákona o ochraně ovzduší, neboť více než 200 stránkový program zlepšování kvality ovzduší, zpracovaný v souladu s požadavky § 9 a přílohy č. 5 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší nesplňuje pojmové znaky OOP. Nejdřív se o správní akt s konkrétně vymezeným předmětem a obecně určenými adresáty ani o správní akt s obecně vymezeným předmětem a konkrétně určenými adresáty, avšak pouze

---

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
				<p>takto zpracovaný program plně vyhovuje požadavkům zákona o ochraně ovzduší. Na vlastní dokument „PZKO“ bylo tedy odkazáno ve výrokové části OOP tak, aby byla současně naplněna zákonná podminka formy (vydání programu OOP dle správního řádu) i obsahu (§ 9 ve spojení s přílohou č. 5 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší ve znění pozdějších předpisů). Domniváme se, že formální podoba OOP a dosavadní doktrinální praxe nemusí striktně vylučovat existenci příloh jako takových, pokud zákon výslovně předpokládá určité obsahové náležitosti programu (obdobný přístup lze vysledovat např. u územně plánovací dokumentace dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu). Podstatou závazné části OOP je aprobace určitého dokumentu, kdy navrhovaná opatření ve výrokové části neoddělitelně vychází z analýzy stavu kvality ovzduší a přičin jeho znečištění. S ohledem na tuto skutečnost byl text upraven, ale s ohledem na fakt, že je nutné vždy identifikovat dokument, který byl schválen, byl odkaz ve výroku ponechán. To níjak nemění obecný význam a smysl OOP, který je OOP „propůjčen“ jednotlivými ustanoveními zákona o ochraně ovzduší.</p> <p>V části I. OOP je identifikován emisní strop pro silniční dopravu. Jde tedy o konkrétní povinnost v podobě emisního stupu jako nejvyšše připustného množství znečištující látky vnesené do ovzduší za kalendářní rok, přičemž okruh adresátů této povinnosti je obecně vymezen. Tato povinnost je vymahatelná v návaznosti na postup podle § 9 odst. 3 zákona o ochraně ovzduší („Emisní stupny stanovené v programu zlepšování kvality ovzduší ministerstvo v podmírkách závazného stanoviska podle § 11 odst. 1 písm. b“).</p> <p>Co se týče části II. návrhu výroku opatření obecné povahy (seznam stacionárních zdrojů, u nichž byl</p>

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
				identifikovaný významný příspěvek k překročení imisního limitu) je účelem opatření obecné povahy i to, aby dotčené osoby měly garantována minimální procesní práva. Aby byla dostatečně zajištěna procesní práva provozovatelů zdrojů, je třeba část II. výroku opatření obecné povahy (seznam stacionárních zdrojů, u nichž byl identifikovaný významný příspěvek k překročení imisního limitu podle § 13 odst. 1 zákona o ochraně ovzduší) považovat také za nezbytnou součást výroku opatření obecné povahy. To platí obdobně pro část III. návrhu výroku OOP (opatření ke snížení emisí a ke zlepšení kvality ovzduší), v které jsou relativně obecně vymezeny povinnosti („parkovací politika“, „podpora cyklistické dopravy“), zatímco adresátem těchto povinností je konkrétnější obec, kraj.
		4	3. Město Brno nesouhlasí s vyjádřením emisního stropu pouze v hodnotách vzdáleného roku 2020, ale požaduje, aby z důvodu kontrolovatelnosti účinnosti navrhovaných opatření byl stanoven i průběžný číselný emisní strop (vyjádřený i výše specifikovanými přímo měřitelnými veličinami), a to k 31.12.2016 a k 31.12.2018.	<b>Vysvětleno</b> Pro dosažení emisního stropu v dopravě bude nutné realizovat dopravní opatření, jejichž implementace bude záviset na řadě aspektů, které není možné v tuhle chvíli v PZKO ohvatit (mimo jiné i schválení příslušné ÚPD, viz úvodní text). Řada dopravních opatření bude vyžadovat na realizaci delší časový úsek, a proto se jeví stanovení emisního stropu v dopravě k roku 2020 jako optimální. Monitoring plnění emisního stropu bude nicméně probíhat každoročně, viz kapitola F.2.
		5	4. Město Brno požaduje, aby opatření ke snížení emisí a ke zlepšení kvality ovzduší uváděná tabelárně v obou Programech byla srozumitelně popsána, aby bylo bez dalšího zřejmé, jaká konkrétní opatření (včetně i místně mají být realizována. Toto musí být zahrnuto ve výrokové části OPP a ne jinde.	<b>Vysvětleno</b> Opatření i emisní stropy pro dopravu jsou ve výroku OOP uvedeny tabelárně.
		6	5. Je-li u jednotlivých opatření ke snížení emisí a ke zlepšení kvality ovzduší uváděno více subjektů jako gestoři za	<b>Akceptováno</b> Přesný harmonogram aplikace všech v PZKO uvedených

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>jednotlivé opatření, je třeba specifikovat jaké konkrétní úkoly a v jakém harmonogramu má každý jednotlivý gesční orgán splnit. Formulace jako „průběžně do roku 2020“ se jeví jako nepřijatelné a nekontrolovatelné. Termíny pro splnění jednotlivých aktivit musí být v souladu s termínenem celého jednotlivého opatření. Terminy pro aktivity musí reálně umožňovat splnění opatření jako celku. Není možné všech navržených aktivit uvést pouze nekontrolovatelný termín formulovaný zcela vágne jako „průběžně“. Musí být také zřejmé, že uvedené aktivity v definici obsahu opatření pokrývají skutečně všechny klíčové milníky, které je potřeba naplnit, aby došlo k reálnému splnění předmětného opatření jako celku. Jako příklad nedostatečně formulovaného obsahu opatření, neúplně stanovených parciální odpovědností (gesci) a nedostatečně popsaných aktivit a jejich harmonogramu je např. opatření AB7 v tab. 66 dokumentu označeného jako PZKO a stejně je tomu i pro řadu dalších opatření.</p>	<p>opatření není možné podrobněji na této úrovni určit. Harmonogram aplikace opatření bude závislý i na správních rozhodnutích provedených v rámci jednotlivých orgánů veřejné správy, které upravují včetně lhůt jiné právní předpisů.</p> <p>Podrobnější specifikace harmonogramu realizace jednotlivých opatření na úrovni jednotlivých obcí a stanovení konkrétních odpovědných orgánů veřejné správy, které jsou kompetentní k jednotlivým opatřením (tj konkrétní gesce), může být provedena v rámci implementace PZKO na implementačním výboru. Dále upozorňujeme, že veškerá opatření jsou pojata na úrovni koncepce, konkretizace projektů musí tedy proběhnout na úrovni jednotlivých gestorů.</p>
		7	<p>6. Město Brno klade důraz na koncepci nízkoemisních zón. Toto opatření je ve výroku OOP vedené jako opatření AB7 a je dáno do výlučné gesce města Brna. Lze souhlasit s formulací v tabulce 66 v dokumentu označeném jako PZKO, kde se uvádí „V praxi by se nemělo jednat pouze o samostatné opatření. Aby byl dosažený efekt co nejvyšší, nízkoemisní zóny by mely být součástí většího uceleného sonoru opatření“. Město Brno se nevezdává vedoucí gesční role pro tento typ opatření, nicméně mělo by zde být dán, že JM kraj a Ministerstvo dopravy zajistí splnění zákonem daných podmínek pro umožnění vyhlášení nízkoemisních zón v městě Brně. Nízkoemisní zóny lze totž dle ust. §14 odst. 2 m fire zákona o ovzduší vyhlásit pro některé typy nízkoemisních zón (zahrnující přijezdní úsek silnice nebo dálnice) pouze tehdy, pokud „na území obce mimo nízkoemisní zónu anebo mimo zastavěné území téže nebo sousední obce existuje jiná dálnice nebo silnice stejně nebo vyšší třídy), po které je možné zajistit obdobné</p>	<p><b>Vysvětleno</b> Rešení stavby obchvatových komunikací je součástí opatření AB1 popř. AB2 v PZKO CZ06A, kde jsou v gesci uvedeny i příslušné úřady na národní úrovni (MD, RSD), jejichž součinnost se tímto při budování obchvatu předpokládá</p>

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<i>dopravní spojení. „Město Brno nemá doposud obchvat celého města ve směru sever-jih a je zde nutná součinnost Ministerstva dopravy a JM kraje, aby tento obchvat celého města Brna vzniknul.</i>	
		8	7. Lze plně souhlasit s formulací na str 15 dokumentu označeného jako PZKO, kde je uvedeno, že „V oblastech, kde nedochází k překročení žádného z imisních limitů, je potřeba zajistit dodržování dobré kvality ovzduší. To odpovídá jedné ze základních zásad směrnice 2008/50/EC, která obdobně požaduje, aby již jednotu dosaženou vyhovující kvalitou ovzduší byla nadále dodržována“. Tento princip není však v návrzích PZKO důsledně dodržován a některá navrhovaná opatření, zejména mající souvislost s tranzitní dopravou přes Brno a jeho okolí, tento princip závazně Evropské směrnice nerrespektují.	<b>Vysvětleno</b> PZKO tento princip respektuje. Pro jeho dodržení je však nutné realizovat dopravní opatření jako celek, jinak nebude mít kázený efekt na snížení expozice obyvatel imisnímu zatižení z dopravy a dosažení emisního stropu. V PZKO jsou opatření spojená s dopravou vždy provázana s doprovodnými dopravně organizačními opatřeními (např. omezení využití individuální dopravy, podpora hromadné dopravy, parkovací politika, nízkoemisní zóna...), které kompenzuji negativní vliv výstavby.
		9	8. Vzhledem k tomu, že dominantním zdrojem znečištění ovzduší v Brně je tranzitní doprava, je nutné založit celý přístup k formulování opatření na principu snížení počtu zdrojů znečištění, tedy v tomto případě snížení intenzity tranzitní dopravy přes Brno. Opatření tedy musí vycházet z nově navrhovaných dopravních koncepcí pro páteřní silniční infrastrukturu v JM kraji, kde je tranzitní doprava z oblasti Brna a jeho blízkého okolí odváděna a ne do této oblasti s překročenými limity znečištění přiváděna. Návrh OOP a jeho detailní popis v dokumentu označeném jako PZKO tento princip neresspektuje a je koncipován jako soubor opatření ke koncentraci dálkové tranzitní dopravy do Brna a jeho blízkého okolí. Není ani náznakem zahrnutu veřejně známá koncepce dokončení páteřní silniční infrastruktury v JM kraji s odvedením dálkové tranzitní dopravy na trsy mimo Brno a jeho okolí a se zahrnutím R43 jako plnohodnotného obchvatu celého města Brna. Toto je třeba v obou PZKO změnit a koncepci s odvedením dálkové tranzitní dopravy	<b>Vysvětleno</b> S ohledem na termín zpracování PZKO, byly pro definování opatření využity schválené a státem uznané koncepce datované do poloviny roku 2014, ovšem je v souladu i s PÚR ČR ve znění aktualizace č 1 z roku 2015. PZKO podporuje vyvedení tranzitní dopravy, z centra statutárního města Brna i prostoru obytné zástavby (např. opatření AB2, AB7, AB8). PZKO však nemůže nahradit UPD a proto není možné PZKO stanovovat trasování.

---

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j. 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>z města Brna a jeho okoli (zahrnutou i do procesu pořizování ZÚR JMK na krajské úrovni) je nutné vzít jako základ pro účinná opatření v obou PZKO<sup>2</sup>.</p>	
		10	<p>9. Návrh PZKO vychází z představy vedení <b>transevropské komunikace R43</b> přes město Brno (jeho urbanizované části), a tedy s napojením na dálnici D1 v prostoru Brno-Bosonohy/Troubsko/ Ostopovice a s pokračováním nové komunikace, jihozápadní tangenty, z této křižovatky dále k JZ. Jak je dobře známo, v tomto prostoru jsou již dlouhodobě a významně překračovány limity znečištění ovzduší, tedy toto trasování není v souladu se zákonem realizovatelné, neboť nové opatření komunikace nelze umisťovat do oblastí, kde jsou již překračovány zákonné limity znečištění ovzduší. Už vůbec nelze navrhovat umístění R43 a MÚK v prostoru Brno-Bosonohy/ Troubsko/ Ostopovice a toto klasifikovat v PZKO jako opatření ke zlepšení kvality ovzduší, když se ve skutečnosti jedná o zvýšení počtu zdrojů znečištění (přivedení další dopravy) a tím zhoršení stavu ovzduší v oblasti nadlimitním znečištěním ovzduší.</p>	<p><b>Vysvětleno</b> PZKO a v něm stanovená dopravní opatření neurčují konkrétní podobu jednotlivých projektů. Konkrétní trasování silnice R43 ani MÚK není nikde v PZKO uvedeno, to je předmětem ZÚR JMK (viz dálé úvodní text k R43). Pro umisťování nových pozemních komunikací do území byla do PZKO doplněna následující zásadní podmínka: „Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzačních opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem“</p>
		11	<p>10. <b>Problémy se znečištěním ovzduší podél stávající dálnice D1</b> je kromě výše popsané koncepce odveden co největší části tranzitní dopravy z Brna a jeho okoli <b>potřeba řešit i opatřením</b> přímo na úseku dálnice D1 na území města Brna.</p> <p><b>Připomínka 59427/ENV/15</b> Navíc obsahuje větu: Jako jedno z opatření je třeba zavést snížení rychlosti na D1, a to nejen</p>	<p><b>Vysvětleno</b> Snížování rychlosti je opodstatněně především z hlediska snížení hluuku a zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Tato možnost bude nicméně zvážena a diskutována na implementačním výbore k PZKO, s orgány, které jsou k realizaci navrženého snížení rychlosti kompetentní, tj. s MD. Je nutné konstatovat, že opatření obsažená v PZKO jsou</p>

<sup>2</sup> MUDr. Jaroslav Volf, PhD., (2014): Posouzení dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj z hlediska relevantních aspektů jejich dopadů - vlivu na veřejné zdraví a životní prostředí", Autorizovaná studie byla předána na Krajský úřad JMK a je zde dostupná pro celou státní správu.; Ing. Milan Strnad (2011): Posouzení koncepce páteřní komunikační sítě v Brněnské aglomeraci; Ing. Milan Strnad (2012): Posouzení koncepcí páteřní silniční sítě pro Jihomoravský kraj v kontextu TEN-T a PÚR ČR"; Ing. Milan Strnad a Nýdrle projektová I kancelář (říjen 2014) Obchvat tranzitní dopravy města Brna (koncepce návrhu). Autorizovaná studie byla předána na Krajský úřad JMK a je zde dostupná pro celou státní správu.

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesilatele	ID <sup>T</sup>	Vlastní text připomínky / námitky	Vypořádání
			v denní době, ale i v době noční.	koncipována jako minimum, kterým lze dosáhnout imisní limity. Nad rámec tohoto minima je možné realizovat další opatření ke snížení emisí a zlepšení kvality ovzduší
		12	11. Dále požadujeme za žádoucí <b>realizovat opatření ke snížení dopadu provozu dálnice D1</b> v kritických místech kontaktu s městskými částmi Brno-Bosonohy, Brno-Starý Lískovec, Brno-jih, Brno-Slatina, a obcemi Troubsko a Ostopovice. <b>Připominka 59427/ENV/15</b> se minimálně liší. Dále požadujeme za žádoucí <b>realizovat částečně zakrytí dálnice D1 do tubusu</b> , a to minimálně v kritických místech kontaktu s městskými částmi Brno-Bosonohy, Brno-Lískovec, Brno-jih, Brno-Slatina a obcemi Troubsko a Ostopovice.	<b>Vysvětleno</b> Ke zlepšení kvality ovzduší lze uplatnit i taková opatření, která nejsou vypsána v PZKO. Mezi takové doporučené aktivity patří i zakrytí komunikaci do povrchového tunelu. Jako alternativní opatření, které by bylo rovněž finančně méně náročné, je v programu navrženo opatření AB17 – omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně
53457/ENV/15; 54495/ENV/15	Kateřina Žúrková, spolek Občané pro Medlánky; Milan Štefanec	13	12. V okrajových částech města Brna je <b>žádoucí urychleně vybudovat lokální obchvaty</b> , a to zejména pro městské části Brno-Maloměřice a Obřany, Brno-Kníničky, Brno-Bosonohy a Brno-Tuřany. <b>Připominka 59427/ENV/15</b> Navíc obsahuje větu: Obchvat městské části Brno-Bosonohy je žádoucí řešit v koordinaci se <b>zakrytím dálnice D1</b> v tomto prostoru.	<b>Vysvětleno</b> PZKO výstavbu obchvatu podporuje a ukládá k tomu termín do roku 2020. PZKO doporučuje realizovat obchvaty okrajových částí městských částí Brna dle opatření AB2. Plánování a předložení návrhu městského obchvatu je předmětem UPD.
		14	1. <b>Časový plán a průběžná kontrola</b> Požaduje, aby Program obsahoval jasný plán, v jakém čase budou realizována konkrétní opatření a jaké zlepšení kvality ovzduší mají přinést. Rovněž požaduje, aby byla každoročně <b>krajským úřadem vypracována zpráva o tom, jaká opatření se začala realizovat v uplynulém roce a jaký je jejich předpokládaný a reálný dopad na kvalitu ovzduší</b> , případně jaká je potřebná doba k jejich dokončení. Zprávy by měly každý rok obsahovat i evaluaci dopadů opatření realizovaných v předešlých letech a poskytnou tak jasnou informaci pro obyvatele, a také užitečný přehled pro úřady k přípravě programů v budoucnosti.	<b>Vysvětleno</b> Přesný harmonogram aplikace všech v PZKO uvedených opatření není možné na této úrovni stanovit. Harmonogram aplikace opatření bude závislý na správních rozhodnutí provedených v rámci jednotlivých orgánů veřejné správy, které upravují včetně lhůt jiné právní předpisu.  Harmonogramu realizace jednotlivých opatření bude moci být proveden až v rámci implementace PZKO na implementačním výboru.

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
				<p>Vyhodnocení plnění PZKO bude provádět MŽP každoročně (jíž je uvedeno v kapitole F. 2), přičemž zjištění budou sloužit k aktualizaci programu, který dle zákona o ochraně ovzduší proběhne nejméně jednou za 3 roky (vyplývá z §9 odst. 5 zákona). Krajský úřad bude na vyhodnocení spolupracovat v souladu se svými kompetencemi. Pro vyhodnocení bude zřízen implementační výbor PZKO, na kterém bude postup odpovědných úřadů konzultován a případně korigován. Na základě připominky byla do kapitoly F.2 doplněna informace o zřízení implementačního výboru v souladu s výše uvedeným.</p>
		15	<p><b>2. Zavádějící analytické podklady</b> Již ve fázi zpracovávání Analytické části by zpracovatel Programu upozorňován na nepravidlivé informace typu: ve „fázi dokončení“ jsou takové stavby jako Bratislavská radiála, tangenta R43, VMO Žabovřesky, obchvat Tuřan. V přehledech již zrealizovaných opatření bylo dále uváděno, že proběhla obměna vozového parku DPMB, instalace prachových filtrů - což v reálu proběhlo částečně nebo vůbec. Ojedinělé výsadby zeleně byly v analýze vykazovány jako systematická opatření ke zlepšení životního prostředí v zatížených lokalitách atd. Na takto nekvalitně provedené analýze lze velmi těžko postavit smysluplný a efektivní Program.</p>	<p><b>Vysvětleno</b> Informace o proběhlých aktivitách byly ziskány v rámci přípravy podkladových materiálů PZKO a zakládají se na informacích od st. města Brna, které byly zpracovatelem PZKO využity a považovány za pravidlivé. Věc bude prošetřena na implementačním výboru PZKO. Upozorňujeme však, že opatření byla stanovena s ohledem na jejich imisní efekt a nenavazuje vždy nutně na již proběhlé akce.</p>
		16	<p><b>3. Neefektívni návrhy opatření</b> Brno má dlouhodobé problémy s emisemi z dopravy - polétavým prachem, benzoapyrenem, ozonem. Navržená opatření evidentně intenzitu dopravy nesníží, spíše naopak. Například opatření ABI Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu. Výstavba kapacitních komunikací vede k nárůstu</p>	<p><b>Vysvětleno</b> PZKO vyvedení dopravy z obydlených oblastí podporuje Souhlasime s připominkou, že nové kapacitní komunikace neodstraní veškeré problémy s emisemi z dopravy, pouze převedou dopravní zátěž z centra města do okolí Brna. V PZKO jsou však opatření zaměřená na dostavbu komunikaci vždy provázána s doprovodnými</p>

---

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesilatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p><b>automobilové dopravy a tím ke zvýšení emisí škodlivin.</b> Je tedy přímo kontraproduktivní s cílem projednávaného materiálu.</p> <p>Fakt, že nově nabídnutá kapacita komunikaci vede k indukci nové dopravy, je v zahraniční i tuzemské odborné literatuře známa již dvě desítky let a je nanejvýš na místě, aby ji odborná veřejnost vzala na vědomí a přestala navrhovat realizaci kapacitních komunikací jako opatření, které má vést ke zlepšení kvality ovzduší.</p> <p>Konkrétní uváděné kapacitní silniční trasy (R43, tangenta) přidávají další emisní zátěž do území, kde již právě kvůli již existujícím vysokým intenzitám dopravy jsou imisní limity trvale překračovány (což i autori jinými slovy uvádějí). Jde o sídelní útvary okolo jihozápadní hranice města: Popůvky, Troubsko, Bosonohy, Ostopovice, Starý Lískovec, Bohunice, Modřice. Navrhovat přivedení další dopravy výstavbou nové kapacitní komunikace je v přímém rozporu se smyslem zákona o ochraně ovzduší - zhoršení ovzduší v nově postižených lokalitách by nevedlo k dostatečnému zlepšení v nyní postižených lokalitách, jde tedy o vyhánění čerta d'áblem.</p> <p><b>Opatření k zlepšení kvality ovzduší může být vyvedení kapacitních dopravních tras daleko od obytné zástavby, avšak to se v dosud platných územních plánech všech úrovní v Brně a jeho nejbližším okolí neuvážuje.</b> V imisně nejzatíženějším jihozápadním segmentu města je možné navrhoù přeložku dálnice D1 jižním směrem do nové stopy, která by se nacházela mimo těsný kontakt se zástavbou jak nyní dotčených sídelních celků Popůvky, Troubsko, Bosonohy, Ostopovice a Starý Lískovec, tak dalších okolních obcí Střelice, Nebovidy a Moravany. Ze stávající dálnice D1 by jeden jízdní pás zůstal využit jako nová trasa silnice II/602 (obchvat sídelních celků Popůvky, Troubsko a Bosonohy) a druhý jízdní pás by se rekultivoval. Pouze při takové přeložce dálnice D1 by</p> <p>MŽP si je vědomo nevyhovující dopravní infrastruktury JMK a zejména problematiky v jádrovém území metropolitní oblasti Brno. PZKO nicméně musí vycházet pouze ze schválených a uznaných koncepcí. Co se týče vedení zmiňovaných staveb, PZKO nemůže nahrazovat UPD a proto není trasování možné v PZKO řešit.</p>	

**Ministerstvo životního prostředí**

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			z hlediska imisního zatížení bylo možné uvažovat o vedení rychlostní silnice R43 okolo Bosonoh a Troubska.	
		17	<b>4. Neprovázanost s dalšími dokumenty</b> Brno aktuálně zpracovává Plán mobility a měl by být s navrhovaným Programem minimálně v souladu. Bohužel na seznamu opatření není ani explicitně definována provázanost s územním plánováním tak, aby nedocházelo k povolování staveb indukujících dopravu v územích, která jsou již dnes přetížena znečišťujícími látkami v ovzduší z dopravy.	<b>Vysvětleno</b> Zpracování Plánu udržitelné mobility (SUMP) bylo zahájeno až v srpnu 2014, tedy v době, kdy již byl PZKO těsně před dokončením. SUMP by měl naopak reflektovat závěry a opatření uvedená v PZKO.
		18	<b>5. Účast veřejnosti</b> Požaduje účast zástupců DejchejBrno na pracovních skupinách MŽP k řešení zlepšování kvality ovzduší	<b>Vysvětleno</b> MŽP počítá se zapojováním nevládních neziskových organizací do aktivit MŽP v rámci řízení kvality ovzduší, nicméně toto opatření nemůže být OOP ukládáno. OOP konkretně zákonem již uložené úkoly, nelze jím stanovovat úkoly, které zákon neukládá.
		19	<b>6. Posouzení vlivu koncepce na životní prostředí a dosavadní procesní vady při přijímání opatření obecné povahy</b> Navzdory původnímu plánu neprochází Program nejprve procesem posuzování vlivů na životní prostředí, tzv. SEA, ve kterém by veřejnost a obec rovněž mohly uplatňovat své připomínky. S takovým postupem u tak klíčového dokumentu nelze souhlasit. Z obsahu návrhu opatření obecné povahy je přitom zřejmé, že s vyhodnocením SEA je v průběhu procesu počítáno. Rovněž ze zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, vyplývá, že Program zlepšování kvality ovzduší bude muset projít procesem posuzování vlivů koncepce na životní prostředí (tzv. SEA). Tento proces má přitom několik fází, jejichž výstupy, včetně závěrečného stanoviska, jsou dle § 50 použitého ve smyslu § 174 odst. 1 obdobně, jednoznačně obligatorimi podklady pro vydání opatření obecné povahy. Bez jejich existence nemůže být opatření obecné povahy vydáno	<b>Vysvětleno</b> Proces SEA nemusí předcházet zveřejnění návrhu OOP o vydání PZKO a takovýto postup nebyl nikdy plánován, jelikož nemá oporu v zákoně o posuzování vlivů na životní prostředí. Tento postup není ani procesně a věcně efektivní. Námítky a připominky, obdržené k návrhu opatření obecné povahy, mohou změnit vlastní obsah PZKO. V případě, že by stanovisko SEA k PZKO bylo vydáno před zveřejněním návrhu opatření obecné povahy, mohlo by pozbýt platnosti po zpracování připominek a námitek uplatněných v řízení o návrhu opatření obecné povahy (díky změnam v PZKO) a proces SEA by musel být následně opakován. Z uvedených důvodů probíhala řízení o návrhu OOP a proces SEA souběžně, tj. nejprve byl zveřejněn návrh OOP a oznámením koncepce, posléze byly vypořádány námítky a připominky vznesené v procesu projednání

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesilatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>V současné chvíli nejsou podklady pro vydání opatření obecné povahy zdaleka kompletní, neboť neobsahuji výstupy procesu SEA. Z toho mimo jiné plyne, že účastníci nemají a možná ani nebudou mít možnost se k nim vyjádřit, a že nejsou zabezpečeny všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu, a sice ochranu životního prostředí a lidského zdraví.</p> <p>Podle § 8 odst. 1 správního řádu navíc dbají správní orgány vzájemného souladu všech postupů, které probíhají současně a souvisejí s tímž právy nebo povinnostmi dotčené osoby. V současné chvíli se však zdá, že proces SEA bude zahájen zcela nezávisle na procesu přijímání opatření obecné povahy a tyto dva nejsou nikterak koordinovány.</p> <p>Je tedy zřejmé, že v případě, že bude vyžadováno dodržení stanovené lhůty, bude proces nezákonné.</p>	<p>OOP a případně bylo upraveno znění PZKO, dále probíhalo vlastní vyhodnocení takto upravené koncepce dle zákona o posuzování vlivů. Jedině tímto způsobem bylo možné zajistit, aby stanovisko SEA zohlednilo finální podobu návrhu PZKO</p> <p>OOP o vydání PZKO je vydáno na základě stanoviska SEA. Připomíinku považujeme za nedůvodnou.</p>
56960/ENV/15; 56182/ENV/15; 57759/ENV/15; 57745/ENV/15; 56462/ENV/15; 57471/ENV/15; 57236/ENV/15; 56952/ENV/15; 56959/ENV/15; 57468/ENV/15; 57676/ENV/15; 57611/ENV/15; 57750/ENV/15; 57658/ENV/15; 67657/ENV/15; 57666/ENV/15; 60135/ENV/15;	Obec Ostopovice; obec Moravany; spolek Občané za kvalitu bydlení v Brně-Bosonohách; spolek OBCHVAT; obec Ponětovice; Jinačovice; Nebovidy; Želešice; obec Ostopovice; obec Jinačovice; spolek Občané Brna proti stavbě rychlostní komunikace R43	20	<p>1. Česká republika dlouhodobě poruší závazné limity stanovené s ochranou zdraví svých obyvatel. Za poslední roky se situace však významně nezlepšila a každoročně jsou překračovány limitní hodnoty pro ochranu zdraví lidí.</p> <p>Požadujeme proto, aby Program obsahoval zcela konkrétní a vykonatelná opatření a zcela konkrétní plán, v jakém čase budou jednotlivá konkrétní opatření realizována a jaké zlepšení kvality ovzduší mají přinést.</p> <p>Rovněž požadujeme, aby s cílem vyhodnocovat postup odpovědných úřadů a stav ovzduší, byla každoročně krajským úřadem vypracována zpráva o tom, jaká opatření se začala realizovat v uplynulém roce a jaký je jejich předpokládaný a reálný dopad na kvalitu ovzduší, případně jaká je potřebná doba k jejich dokončení. Zprávy by měly každý rok obsahovat i evaluaci dopadů opatření realizovaných v předešlých letech a poskytnout tak jasnou informaci pro obyvatele, a také užitečný přehled pro úřady k přípravě</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>Cílem PZKO je dosažení zákonem stanovených limitů. K dosažení tohoto cíle PZKO stanovuje v kapitole E opatření, která vycházejí z rozptylové studie. Opatření jsou v souladu s dílkou zákona stanovena na úrovni koncepce, konkrétní projekty bude muset vypracovat kompetentní orgán. Vyhodnocování PZKO bude řešeno v rámci implementačního výboru viz ID1.</p> <p>Detailní harmonogram aplikace všech opatření uvedených v PZKO bude stanoven po vydání programu v rámci implementačního výboru. Harmonogram aplikace opatření bude závislý i na správních rozhodnutí provedených v rámci jednotlivých orgánů veřejné správy, které upravují včetně lhůt jiné právní předpisy.</p> <p>Vyhodnocení plnění PZKO bude prováděno MŽP každoročně (uvedeno v kapitole F.2). Nová zjištění budou sloužit k aktualizaci PZKO, které dle zákona</p>

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
57754/ENV/15; 57676/ENV/15; 57767/ENV/15; 57749/ENV/15; 57760/ENV/15; 57585/ENV/15; 58058/ENV/15; 58960/ENV/15; 58965/ENV/15; 58992/ENV/15; 58993/ENV/15; 58959/ENV/15; 58967/ENV/15; 59782/ENV/15; 58034/ENV/15; 58032/ENV/15; 58045/ENV/15; 58055/ENV/15; 58039/ENV/15; 60152/ENV/15	v trase Kuřim – Troubsko; obec Skalička; obec Malhostovice; občanské sdružení Drasov; Zdeněk Jobánek a spol., Drasov; Drásovská iniciativa, Drasov; obec Malhostovice; spolek Občané za ochranu a rozvoj zdravého bydlení v Jinačovicích a okolí; Občané Brna proti stavbě rychlostní komunikace R43 v trase Kuřim-Troubsko; spolek Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích; David Vališ, Jinačovice, Věra Firbasová, Brno; občané brněnské aglomerace proti		<p>programů v budoucnosti.</p> <p><b>Připomínka 60152/ENV/15</b> navíc obsahuje:          Během posledního desetiletí byl stav ovzduší v Brně opakováně diskutován. Situace s nadlimitním znečištěním Brna a jeho okolí a dalších lokalit se však nezlepšila. Dokazuje to, že opatření v předchozích PZKO byly nesprávné. Tento nezákoný stav mají vyřešit předkládané PZKO, které nyní <b>musí obsahovat dostatečná opatření, aby bylo souladu se zákonné stanovenými imisními limity dosaženo v nejkratší možné době</b> (viz § 9 zákona č. 201/2012 Sb.). Návrhy PZKO obsahují pouze odkazy na rok 2020, ale žádným způsobem nespecifikují jakými kroky a v jakém časovém horizontu ke zlepšení kvality ovzduší dojde. Požaduje se proto, aby PZKO obsahovaly jasný časový plán, kdy budou navrhovaná opatření realizována a jak velká zlepšení kvality ovzduší mají přinést. Tento časový plán musí být kontrolovatelný i v období do roku 2020, a proto je nutné doplnit postupové kroky do roku 2020.</p>	<p>proběhne jednou za 3 roky (vyplývá z § 9 odst. 5 zákona).</p> <p>Nesouhlasíme s tvrzením, že se imisní situace se na území statutárního města Brna za posledních 10 let nezlepšuje, opak tohoto tvrzení dokazují údaje z měřicích stanic za posledních deset let (viz tabulkář ročenky ČHMÚ 2006-2014) ničemně pro oblast statutárního města Brna a jeho okolí jsou zasadujícími krokem pro zlepšení kvality ovzduší dopravní opatření, která nebyla v Brně a v Jihomoravském kraji dosud v dostatečné míře realizována. Předpokladem pro realizaci dopravních opatření, vedoucí ke zlepšení kvality ovzduší, je mimo jiné i vydání ZÚR JMK, zejména ve vztahu k budování obchvatů. V případech komunikací, jejichž realizace závisí na schválení ZÚR JMK, je nutné vyuvinout maximální úsilí k jejich zahájení a alespoň částečné realizaci do roku 2020.</p>
		21	<p>2. Namítáme, že struktura OPP je chybňá a zmatečná. Zveřejněny byly dva soubory, a to soubor nazvaný „Návrh OOP ...“ a soubor „PZKO ...“. Soubor „Návrh OOP ...“ obsahuje v mnoha aspektech nekonkrétní výrok, což je nepřípustné. Výrok musí být zcela konkrétní a vykonatelný. Musí být také jasné určeno, kdo a kdy je povinen výrok provést. Soubor „Návrh OOP ...“ navíc obsahuje i text nedepsaný jako „Odůvodnění“. V tomto kontextu je zcela nejasný právní statut dokumentu označeného jako „PZKO ...“. Navíc tento soubor obsahuje dokument nazvaný „PROGRAM ZLEPŠOVÁNÍ KVALITY OVZDUŠÍ“, což se jeví jak zmatečné, neb pokud Program je definován již v návrhu OOP.</p> <p>Tuto zmatečnost je nutné napravit. Výrok OOP smí obsahovat jen vlastní výrok a ne žádné doplňkové analýzy a úvahy. Tedy</p>	<p><b>Akceptováno</b></p> <p>Výroková část byla upravena tak, aby obsahovala pouze konkrétně (svým předmětem) vymezené povinnosti vztahující se k obecně určeným adresářům, které OOP stanoví. Výroková část představuje závazné části PZKO. Odůvodnění bylo rovněž přepracováno, viz ID 3.</p>

---

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
	dálničním průtahům svým městem; spolek Za lepší životní prostředí; Troubsko; spolek Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Troubsku; Brno-Bosonohy; Brno-Bosonohy; Ing. Miroslav Michal,		ve výroku OOP musí být zahrnuty přesné a konkrétní formulace toho, co je výrokem. Řada formulací z dokumentu nazvaného „PROGRAM ZLEPŠOVÁNÍ KVALITY OVZDUŠÍ“ musí tedy být přenesena do výroku, naopak ty části dokumentu nazvaného „PROGRAM ZLEPŠOVÁNÍ KVALITY OVZDUŠÍ“, které jsou odívodněním, musí být zahrnuty do Odívodnění OOP. Není přípustné, aby OOP měl zmátečně a v rozporu se správním řadem tří části, a to (a) nekonkrétní výrokovou část s texty, které nejsou výrokem, (b) odívodnění, které není věcným odívodněním výroku a (c) nějakou třetí část, která by sama svým názvem budila dojem, že je naplněním ust. § 9 zákona o ovzduší. Na tomto nic nemění ani text Přílohy 5 zákona o ovzduší, neb primárním procesním dokumentem je zde správní řád, definující, co je OOP, a zákon o ovzduší se svou Přílohou 5 pouze specifikuje, co je nutné do výroku OOP a jeho odívodnění zahrnout.	
	Troubsko; Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Troubsku; spolek Spokojene Dily; Spolek NEBOJSA; Spolek „Dolní Dunajovice proti R52“; spolek Dolní Dunajovice proti R52; spolek Nebojsa; spolek Za lepší životní prostředí; Pavel Kolnáčka,	22	<b>3. Vymezení zóny Jihovýchod a Aglomerace Brno je věcně nesprávné.</b> Aglomeraci Brno z hlediska posuzování znečištění ovzduší nelze ukončit na hranici okrajových městských částí Brna. To je zcela protismyslné jak formálně, tak věcně. Město Brno samo o sobě netvoří Aglomeraci Brno, tuto aglomeraci tvorí pouze ve spojení s obcemi přilehlými k Brnu. Je sice pravdou, že zákon o ovzduší vychází z členění na NUTS4, nicméně zákon má být implementaci závazné směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES. Tato závazná směrnice pracuje také s termíny zóna a aglomerace, nicméně nespojuje definici těchto zón a aglomeraci s členěním v souladu s NUTS, dokonce naopak v čl 4 směrnice je specificky požadováno stanovení zón a aglomeraci. Tedy se má jednat o členění specifické pro implementaci směrnice, smysluplné pro účely monitorování a zlepšování kvality ovzduší. Kdyby směrnice požadovala dodržení členění na NUTS, nebyl by ve směrnici tento článek uveden. Zákon o ovzduší je tedy v ČR implementován nesprávně a i toto je důvod, proč obce v okoli	<b>Vysvětleno</b> Způsob zpracování programů zlepšování kvality ovzduší v rámci projektu Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR zajistil požadované provázání na program zlepšování kvality ovzduší pro zónu Jihovýchod, jakož i na Národní program snižování emisí ČR, který byl v rámci tohoto projektu rovněž zpracován. Vymezení zón a aglomeraci je dle zákona o ochraně ovzduší v souladu se směrnicí EP a rady 2008/50/ES a je provedeno tak, aby posuzování a řízení kvality ovzduší bylo v rámci celé ČR co nejefektivněji. Směrnice 2008/50/ES v článku 2 odst. 17 říká, že „aglomerací“ je zóna, která je městskou aglomerací s počtem obyvatel vyšším než 250 000, nebo v případě aglomeraci s počtem obyvatel nižším nebo rovnajícím se 250 000 zóna s danou hustotou obyvatelstva na km <sup>2</sup>

---

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
	Chudichromy		<p>Brna a proč město Brno a jeho občané musí současně poukazovat na nedostatky současně v obou PZKO. Náprava by měla být provedena na úrovni změny zákona o ovzduší, nicméně do provedení této nápravy je nutné brát v úvahu nedostatky vymezení zóny Jihovýchod a aglomerace Brno a řádně vyhodnocovat dopady zdrojů v jedné z těchto oblastí na oblast druhou a také formulovat opatření v obou PZKO tak, aby se v co nejkratší době dospělo k nápravě protiprávního nadlimitního stavu znečištění ovzduší v obou propojených oblastech.</p> <p>Je naprosto zjevné, že obsah Programu Jihovýchod nemůže být navrhován bez velmi těsné vazby k Programu pro aglomeraci Brna a že hranice oblasti řešení v Programu Aglomerace Brno měla být stanovena jinak. Na toto bylo opakováno v minulosti poukazováno, nicméně k nápravě doposud nedošlo.</p>	<p>stanovenou členskými státy". Článek 4 dále říká, že „Členské státy na celém svém území stanoví zóny a aglomerace. Posuzování kvality ovzduší se provádí ve všech zónách a aglomeracích“ V zákoně o ochraně ovzduší je v § 5 odst. 2 uvedeno, že „posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění se provádí pro území vymezené pro účely posuzování řízení kvality ovzduší (dále jen „zóna“) a pro zónu, která je městskou aglomerací s počtem obyvatel výšším než 250 000 (dále jen „aglomerace“). Seznam zón a aglomerací je uveden v příloze č. 3 k tomuto zákonu. Z výše uvedených ustanovení směrnice 2008/50/ES i zákona ochrany ovzduší vyplývá, že je na samotném členském státu, aby si zvolil způsob, jak si aglomeraci či zónu na svém území stanoví. Kromě toho ve směrnici 2008/50/ES není nikde uvedeno, že toto stanovení nemůže korespondovat s členěním dle územních celků NUTS. Členění dle územních celků NUTS II má v rámci řízení kvality ovzduší v ČR své opodstatnění. Důvodem je sloučení zón a aglomerací se společnými zdroji či podobnými příčinami znečištěvání ovzduší nebo s podobnými problémy a následnou realizací obdobných opatření pro zlepšení kvality ovzduší v těchto územích. Tímto se minimalizoval výskyt situací, kdy územní celek s překročeným imisním limitem, který však nemá vlastní zdroje znečištěvání ovzduší, nemůže aplikaci izolovaných opatření na vlastním území splnit cíle kvality ovzduší, jelikož k překročení imisního limitu došlo díky vlivu zdrojů umístěných vně jeho území. Dalšími důvody členění na NUTS II je jednoduché a efektivní zpracování PZKO a jejich následné přehledné a jasné aplikace a vymahatelnosti. Kromě toho pro účely efektivního čerpání financí z fondů EU se nejvíce</p>

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesilatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připominky / námítky	Vypořádání
				<p>využívá region na úrovni NUTS II (regiony soudržnosti). Vymezení zón a aglomerací v ČR je tedy plně v souladu se směrnicí 2008/50/ES.</p>
		23	<p>4. Program je sepsán zcela chaoticky a zcela mu schází hierarchický přístup. Je na první pohled zřejmé, že <b>nejzápadnějšími a konцепčními opatřeními jsou územně plánovací opatření</b>. Pokud tedy v předmětném území (zóna jihovýchod i aglomerace Brno) je dominantním zdrojem znečištění ovzduší silniční doprava a současně v předmětném území není ani koncepčně dokončena páteřní silniční síť, je zde nutné jako <b>opatření hierarchicky nejvyšší v Programu specifikovat podmínky pro územní plánování</b> (tedy ZÚR JMK), kde bude uvedeno jak metodicky postupovat z hlediska znečištění ovzduší, aby v co nejkraší době a co nejúčinněji byla situace s nadlimitní zátěží území (překročenými zákonnémi limity) uvedena do souladu se zákonem a bylo naplněno státem garantované ústavní právo na přiznivé životní prostředí, tedy takové prostředí, kde obyvatelé nejsou zatěžováni nadlimitně znečištěným ovzduším. Toto Program negarantuje a je proto nutné jeho zásadní přepracování.</p>	<p><b>Vysvětleno</b> PZKO již obsahuje opatření, které stanovuje požadavky na územní plánování, které cílí na minimalizaci dopadů nových staveb na kvalitu ovzduší – viz opatření ED1. Prioritizaci opatření a stanovení podrobného harmonogramu jejich realizace není možné detailně řešit na úrovni programu a bude proto předmětem jeho implementace, a to v rámci implementačních výborů (viz ED1).</p> <p>Upozorňujeme, že imisních limitů nebude dosaženo pouze skrze územní plánování, k dosažení zákonem stanovené kvality ovzduší je nutné realizovat všechna opatření v PZKO.</p>
		24	<p>5. Jedním z klíčových opatření, které musí být doplněno do Programu je <b>zákaz umisťování nových páteřních komunikací do oblasti, kde jsou již překračovány zákonné limity znečištění ovzduší</b> nebo kde jejich překročení hrozí. Toto musí být jednoznačně v Programu konstatováno jako základní a nepominutelné východisko Programu a jako zásadní územně plánovací opatření.</p>	<p><b>Akceptováno jinak</b> Na základě připominky byla do textu kapitoly k dopravním opatřením (do kapitoly E 4.1 v CZ06Z) doplněna následující podmínka: „Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzačních opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem.“ V případě důsledné realizace PZKO v navržené podobě a uplatnění doporučení uvedených v dokumentaci SEA lze vyloučit zhoršení stávající imisní situace v aglomeraci, naopak by mělo dojít k významnému snížení zátěže v</p>

---

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
				<p>obydlených oblastech, a tedy i negativních vlivů na veřejné zdraví Připomínáme, že PZKO stanovuje spolu s výstavbou vybraných komunikací také opatření, která eliminují jejich možné negativní dopady (NEZ, podpora veřejné dopravy, omezení zbytné dopravy apod.) Opatření v PZKO je vždy nutné realizovat jako celek, jinak nebude dosaženo očekávaného výsledku.</p>
		25	<p>6. Návrh vést komunikaci R43 v trase s mimoúrovňovou křižovatkou (MÚK) s dálnicí D1 v prostoru Troubsko / Brno-Bosonohy / Ostropovice je nepřípustný, neboť v této oblasti jsou dlouhodobě překračovány limity znečištění ovzduší a PZKO to musí explicitně uvést, neboť návrh PZKO má být založen nejen na popisu stavu znečištění území, ale také na odborné analýze přičin nadlimitního zatížení v konkrétních lokalitách a na určení mantinelů jak je nutno z hlediska možností nápravy nadlimitního zatížení postupovat. Toto vše v odůvodnění PZKO schází a musí být doplněno</p>	<p><b>Vysvětleno</b> Zmíněná komunikace je nezbytným předpokladem optimalizace dopravní sítě a znmírnění celkového dopadu dopravy v aglomeraci na zdraví. Konkrétní vedení trasy PZKO nefese, MÚK zmíněná v připomince není nikde v PZKO uvedena. Konkrétní trasování bude řešeno v ZÚR JMK viz úvodní text. Na základě připomínky byla nicméně do kapitoly k dopravním opatřením (do kapitoly E.4.1 v CZ06Z) doplněna následující podmínka: „Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzačních opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem.“</p>
		26	<p>7. Komunikaci R43 je tedy nutné v územně plánovací dokumentaci (ZÚR JMK a ÚP obcí) trasovat jako plnohodnotný obchvat celého města Brna, tedy i mimo oblast Troubsko / Brno-Bosonohy / Ostropovice. Nejblíže prostor, kde je trasování z hlediska geomorfologického možné je tzv. Boskovická brázda s napojením R43 na D1 západně od MÚK Kývalka. Toto řešení je dobré známo a bylo zahrnuto jako jedna z variant již v návrhu ZÚR z roku 2011. MŽP je</p>	<p><b>Vysvětleno</b> PZKO nemá územně plánovací dokumentace ani ji nahrazuje, trasování nelze proto v PZKO stanovovat. PZKO je nicméně v souladu s aktuálně platou PÚR. Konkrétní trasování silnice R43 není v PZKO uvedeno (viz dále úvodní text k R43).</p>

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>dobře známa autorizovaný projekt pro tuto trasu R43, neb MŽP bylo samo zadavatelem této vyhledávací studie (Kalčík, 2007)<sup>3</sup>. MŽP jsou také dobře známy autorizované dopravní studie ing. Strnada (2011, 2012), které posoudily existující dopravní koncepce pro JMK a dospěly k závěrům, že tranzitní dopravu z prostoru brněnské aglomerace je nutné a možné účinně odvést na plnohodnotný obchvat celého města Brna.</p> <p>Je nepochybně žádoucí, aby z území Brna (všechno MČ) byla vymíštěna existující i budoucí (to je transevropská) tranzitní doprava. K tomu je naprostě adekvátní použití standardní a všeobecně aplikovaný přístup, tj. vybudování plnohodnotného obchvatu celého sídelního útvaru, tedy celého města Brna<sup>4</sup>.</p> <p>Za absurdní lze považovat starší, ale i nyní často opakovanou argumentaci, že R43 přes Bystrc je zde pro ochranu Brna před tranzitní dopravou. Ti, kteří tuto argumentaci používají, nesprávně zužují oblast, která má být „ochráněna“ na „centrum“ města Brna a současně ignorují fakt, že tato trasa je fundamentálně závislá na možnosti napojení na D1 v prostoru Brno-Bosonohy, kde jsou již dlouhodobě překročeny limity znečištění ovzduší, a tedy žádná další nová páteřní komunikace, tedy ani R43, do MČ Brno-Bosonohy být naplánována nemůže</p>	
		27	<p>8. Je nepochybně, že centrum města Brna je nutné zbavit tranzitní dopravy, toto však nemůže nastat ani na úkor občanů MČ Brno-Bystrc, Brno-Kníničky a Brno-Bosonohy.</p> <p>Podle dopravního modelování pro ZÚR 2011 by na plnohodnotném obchvatu celého města Brna – na R43 v Boskovické brázdě byla intenzita dopravy v roce 2035 cca 15</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>Minimalizace dopadů tranzitní dopravy na obydlené oblasti je cílem dopravních opatření stanovených v PZKO. Na tuto problematiku je zaměřeno zejména opatření AB2, AB4, AB7, AB8, ale také AB17.</p>

<sup>3</sup> V roce 2015 byla tato autorizovaná studie doplněna o detaily napojení R43 na D1 východně od Ostrovačic a o řešení s ukončením R43 na severu u Skalice nad Svitavou. Toto doplnění předmětně autorizované studie obce z JMK předaly na Krajský úřad JMK pro zahrnutí do ZÚR JMK.

<sup>4</sup> Lze se odvolat i na vladou schválenou „DOPRAVNÍ POLITIKU ČR PRO OBDOBÍ 2014 – 2020 S VÝHLEDEM DO ROKU 2050“, která logicky a jednoznačně na str. 65 požaduje „Zohledňovat dopravní problémy v plánech rozvoje dopravy krajů a měst a obcí k dosažení imisních limitů, např. budováním obchvatů a zřizováním nízkoemisních zón.“

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			tis. vozidel denně, z toho cca 5 tis. vozidel těžké nákladní dopravy (tj. nad 12 tun tonáže). Odvedení tohoto množství dopravy z celého města Brna by nepochyběně vedlo k zlepšení situace v centrální části města Brna. Plnohodnotný obchvat celého města Brna tedy je zlepšením pro celé Brno.	
		28	9. MČ Brno-Bystrc je sidelním útvarem velikosti okresního města. Nelze přesouvat problém z jedné hustě urbanizované oblasti (centrální části Brna) do jiných hustě urbanizovaných částí, zejména ne v situaci, kdy je prověřeno, že existuje standardní a důsledné řešení, tj. plnohodnotný obchvat celého města Brna v trase tzv. Boskovickou brázdou a kdy ZÚR JMK toto řešení zahrnuly do posuzovaných variant trasování R43. Podstatné je také poukázat na to, že při vedení R43 přes Bystrc by podstatná část nově přivedené dopravy do této oblasti byla dopravou tranzitní prakticky k celému Brnu, tedy vybudováním této trasy by pro občany oblasti vznikla pouze zátěž a prakticky ne žádny pozitivní přínos. Toto dokazuje i dopravní modelování, které bylo zpracováno pro pořizování ZÚR 2011.	<p><b>Vysvětleno</b> PZKO neuvádí rozsah ani hranice NEZ. NEZ předchází zpracování studie proveditelnosti, která se bude zabývat i možnostmi minimalizace negativních vlivů na okrajové části NEZ. Konkrétní podoba NEZ je však zcela v kompetenci Statutárního města Brna</p>
		29	10. Trendem je vymezování tzv. <b>nízkoemisních zón</b> (viz i citovaná Dopravní politika ČR). Tyto však nelze vymezit, pokud neexistuje komunikace stejného nebo vyššího řádu, kam je možné dopravu převést. Bylo by jistě absurdní se vzdát situace, kdy v MČ Bystrc a MČ Kniničky je oblast čistého bydlení a je zde čisté prostředí rekreační oblasti Brněnské přehrady. Je tedy absurdní, aby tato oblast byla v neprospečích místních občanů znehodnocena transevropskou komunikací TEN-T (se všemi negativními průvodními vlivy) a tím by se znemožnilo zachování stávajícího nízkoemisního charakteru oblasti.	<p><b>Vysvětleno</b> PZKO neuvádí rozsah ani hranice NEZ. NEZ předchází zpracování studie proveditelnosti, která se bude zabývat i možnostmi minimalizace negativních vlivů na okrajové části NEZ. Konkrétní podoba NEZ je však zcela v kompetenci Statutárního města Brna</p>
		30	11. Z obou Programů je tedy nutné vypustit všechny formulace, které předjímají vedení R43 přes území města Brna, a tedy trasování s napojením na DI v prostoru Troubsko / Brno-Bosonohy / Ostropovice. Jedná se např. o	<p><b>Akceptováno</b> Text na str. 119 PZKO CZ06Z je obecné konstatování o stavu chybějící silniční infrastruktuře JMK. PZKO není projektovou dokumentací a nepopisuje vedení</p>

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>T</sup>	Vlastní text připomínky / námitky	Vypořádání
			formulace „Silnice R43 s prioritami úseků [v] Brně“ na str. 119 Programu pro zónu Jihovýchod.	kommunikaci, proto byl z Programu v kapitole C.9 na str. 119 vypuštěn přehled chybějících klíčových komunikací v Jihomoravském kraji, neboť to je předmětem ÚPD (viz úvodní text). Dopravní opatření, jež jsou obsažena v kapitole E.4.1 v CZ06Z konkrétní podobu vedení R43 nepředjímají a jsou v souladu s PÚR (2015).
		31	<p>12. Z obou Programů je nutné vypustit jakákoliv doporučení pro realizaci JZ tangenty města Brna, neb tato tangenta by celá procházela oblastmi, kde jsou dlouhodobě překračovány limity znečištění prostředí, a to nejen oblasti Troubsko / Brno-Bosonohy / Ostopovice, ale i oblasti Modřice / Nebovidy / Moravany / Želešice. Je tedy nutné vypustit např formulaci na str. 119 Programu kde je uveden text „Jihozápadní tangenta Troubsko (D1/R43) – Rajhrad (R52).“ Je naopak třeba hledat řešení pro odvedení tranzitní dopravy z komunikaci R52 a I/52.</p> <p>Program se musí věnovat pouze takovým dopravním řešením, které vedou ke snížení intenzity dálkové tranzitní dopravy oblastmi s již nadlimitně znečištěným ovzduším. Takové řešení existuje a je obsaženo v autorizovaných dopravních studiích ing. Strnada (2011, 2012) a zahrnuje mezi varianty v připravovaných ZÚR. Program nemůže ignorovat toto známé řešení a nemůže doporučovat jako opatření ke zlepšení znečištění ovzduší opatření, které znečištění ovzduší zhoršuje v oblastech s již existujícím nadlimitním zatížením ovzduší.</p>	<p><b>Částečně akceptováno</b> Slovní obrat Jihozápadní tangenta byl z PZKO vypuštěn, aby již nedocházelo k nedozumění, jelikož PZKO pod tímto označením mívá napojení D1 na R52, bez další specifikace. Text na str. 119 PZKO CZ06Z je obecné konstatování, které vychází z platné PÚR (2015) – viz ID 30.</p>
		32	13. Z Programu je nutné vypustit jakákoliv doporučení pro realizaci Jižní tangenty (Modřice – Chrlice) (JT). V tomto prostoru je nutné zajistit odvedení dopravy z prostoru města Modřice, ale je současně nepřípustné do této oblasti přivést další dálkovou dopravu a vytvořit zde s použitím JT průtah tzv. transevropského Baltsko – Adriatického koridoru územím města Brna a územím města Modřice. Jak jih města Brna, tak území	<p><b>Vysvětleno</b> Konkrétní vedení jižní tangenty není v PZKO uvedeno. K odvedení tranzitní dopravy komunikace R52 z oblasti obce Modřice je navrženo opatření AB2 v PZKO CZ06Z. Doplňujeme dále, že do PZKO byla doplněna následující podmínka (kapitola E.3.1 v PZKO CZ06A i do kapitolky E.4.1 v PZKO CZ06Z):</p>

---

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>města Modřice jsou oblasti s již překročenými limity znečištění ovzduší.</p> <p>Je napak třeba hledat řešení pro odvedení tranzitní dopravy z komunikaci R52 a I/52. <b>Program se musí věnovat pouze takovým dopravním řešením, které vedou ke snížení intenzity dálkové tranzitní dopravy oblastmi s již nadlimitně znečištěným ovzduším.</b> Takové řešení existuje a je obsaženo v autorizovaných dopravních studiích ing. Strnada (2011, 2012) a zahrnuje mezi varianty v připravovaných ZÚR. <b>Program nemůže ignorovat toto známé řešení a nemůže doporučovat jako opatření ke zlepšení znečištění ovzduší opatření, které znečištění ovzduší zhoršuje v oblastech s již existujícím nadlimitním zatižením ovzduší.</b></p>	<p>„Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzačních opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem“</p>
		33	<p>14. Je nepřípustné, aby Program argumentoval ve prospěch převedení dopravy z dnešní komunikace I/52 napojující se do D1 v místě exitu 194 na trasu jižní tangenty JT vedené v těsné blízkosti obytné oblasti města Modřice.</p> <p>Je napak třeba <b>hledat řešení pro odvedení tranzitní dopravy z komunikací RS2 a I/52.</b> Toto řešení existuje a je obsaženo v autorizovaných dopravních studiích ing. Strnada (2011, 2012) a zahrnuje mezi varianty v připravovaných ZÚR. Program nemůže ignorovat toto známé řešení a nemůže doporučovat jako opatření ke zlepšení znečištění ovzduší opatření, které znečištění ovzduší zhoršuje v oblastech s již existujícím nadlimitním zatižením ovzduší.</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>Pro vedení komunikace existuje více variant, volba vhodnější varianty a popř. technická řešení jednotlivých komunikací je předmětem územního plánování, nikoliv PZKO.</p> <p>Jihomoravský kraj dosud nemá schválené platné ZÚR JMK, PZKO proto vychází z PÚR ČR z roku 2008 a byl dán do souladu rovněž s aktualizací PÚR 2015.</p> <p>Opatření obsažené v PZKO je třeba vnimat také v kontextu Národního programu snižování emisí ČR (NPSE), který byl schválen Usnesením Vlády ČR č. 978/2015. NPSE zahrnuje opatření na národní úrovni, která povedou ke snížení dopravní zátěže z tranzitní nákladní silniční dopravy (např. opatření AA23).</p>
		34	<p>15. Je nepřípustné zamítat, že argumentace odkazující na <b>převádění dopravy z místa exitu 194 na D1 není nicméně jiným než pokusem prosadit zavlečení tzv. Baltsko-adriatického koridoru</b> do města Brna a obcí na jih od Brna.</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>Nesouhlasíme s tvrzením, že vedení Baltsko-Adriatického koridoru není uvedeno v PZKO z důvodu zamítání informací, ale proto, že PZKO je koncepcí regionální a respektuje dopravní koncepce schválené na národní úrovni (PÚR ČR). PZKO nerohoduje o vedení</p>

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>T</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
				pozemních komunikací na národní a nadnárodní úrovni a proto s tímto pojmem nemusí nijak pracovat.
		35	<p>16. Z programu je tedy rovněž nutné vypustit jakákoliv doporučení pro realizaci komunikace R52 v úseku Silnice R52 Pohořelice – Mikulov – státní hranice. Realizace této komunikace by vedla k dalšímu nárůstu intenzity dálkové tranzitní dopravy v prostoru jihu brněnské aglomerace a jihu Brna, kde jsou již nyní, resp. dlouhodobě, <b>překračovány zákonné hygienické limity</b>, mj. limity znečištění ovzduší prachovými částicemi.</p>	<p><b>Vysvětleno</b> Jak již bylo řečeno v úvodu, PZKO byl zpracován v souladu s PÚR 2008 (následně aktualizován dle PÚR 2015), vymezení koridoru proto vychází z PÚR čl. 106. Konkrétní podoba projektu je v kompetenci ZÚR JMK, který však není v současné době k dispozici pro Jihomoravský kraj. PZKO podporuje vyvedení dopravy mimo obydlené oblasti, ale nepopisuje konkrétní trasu komunikace. Opatření obsažená v PZKO je třeba vnímat také v kontextu Národního programu snižování emisí ČR (NPSE), který byl schválen Usnesením Vlády ČR č. 978/2015. NPSE zahrnuje opatření na národní úrovni, která povedou ke snížení dopravní zátěže z tranzitní nákladní silniční dopravy (opatření AA23).</p>
		36	<p>17. Je tedy nutné hledat taková dopravní řešení, kdy bude dálková tranzitní doprava odváděna z jihu brněnské aglomerace (části zóny Jihovýchod) a jihu Brna. Jak je již opakováno uvedeno výše, takové dopravní řešení existuje a je dobré známo jak MŽP, tak i JMK a městu Brno. Znovu tedy lze odkázat na autorizované dopravní studie ing. Strnada (2011, 2012), jejichž jádrem je právě odvedení dálkové tranzitní dopravy z oblasti s již překročenými limity znečištění ovzduší, tj. z oblasti dopravně přetížené brněnské aglomerace (součásti zóny Jihovýchod) a města Brna.</p> <p>Je nutné se explicitně v Programu vypořádat s transversálním Baltsko-adriatickým koridorem v trase od Vídne ve směru do aglomerace Katowice v Polsku. Baltsko-adriatický koridor je základním fenoménem z hlediska znečištění ovzduší a je základním pochybením, že není v Programu ani zmíněn.</p>	<p><b>Vysvětleno</b> PZK podporuje vyvedení dopravy ze zastavěných území, musí však respektovat platnou UPD. Vzhledem k neexistenci platných ZÚR JMK vychází PZKO z PÚR a je s ní v souladu. PZKO nemůže řešit konkrétní trasování a technická řešení jednotlivých dopravních komunikací, neboť to je předmětem UPD a nikoliv PZKO. Problematika vedení Baltsko-adriatického koridoru je řešena na národní (nadnárodní) úrovni. PZKO je svým pojetím koncepcí regionální a konkrétní trasování pozemních komunikací nijak nepředurčuje</p>

---

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
		37	18. Situace s nadlimitním znečištěním v jižní části brněnské aglomerace a na jihu Brna úzce souvisí s chybým plánovaným vedením tranzitní dopravy ve směru od Vídňě na Prahu/Liberec/Německo závlekovou trasou na Brno místo ve směru plánové komunikace kapacitní komunikace S8 (dle PÚR ČR) v trase okolo Znojma. Toto není v Programu řádně vyhodnoceno.	<b>Vysvětleno</b> PZKO nemá za cíl vyhodnotit dopady rozhodnutí související s územním plánováním v minulosti, ale stanovit opatření, která jsou potřebná pro dosažení imisních limitů. PUR je nutné nicméně vnitmat jako nadřazenou koncepci, se kterou musí být PZKO v souladu.
		38	19. Situace s nadlimitním znečištěním v jižní části brněnské aglomerace a na jihu Brna úzce souvisí s chybým plánovaným vedením tranzitní dopravy ve směru od Vídňě na Olomouc, Ostravu a aglomeraci Katowice v Polsku závlekovou trasou na Brno místo použití silnice I/55 v okoli Břeclavi a R55 od Břeclavi k SV. Toto není v Programu řádně vyhodnoceno.	<b>Vysvětleno</b> PZKO nemá za cíl vyhodnotit dopady rozhodnutí související s územním plánováním v minulosti, ale stanovit opatření, která jsou potřebná pro dosažení imisních limitů. Platnou UPD je nutné nicméně vnitmat jako nadřazenou koncepci, se kterou musí být PZKO v souladu.
		39	20. Program postrádá jasné stanovisko k řešení situace v prostoru Znojma a okolí. V této oblasti jsou známa dvě řešení. První z nich je více než 20 let starý koncept přeložky silnice I/38 do prostoru mezi městské části Znojmo – město a Znojmo – Přimětice, protinající i zástavbu na území obce Dobšice a Znojmo-Oblekovice (v prostoru Nesachleb). Druhým známým řešením (Strnad, 2012) je tzv. velký obchvat Znojma vedený zcela mimo Znojmo a Dobšice a také za obcemi Kuchařovice a Suchohrdly. Zpracovatel Programu je povinen se k tému známým řešením vyjádřit, a to i proto, že v městě Znojmě bylo zaznamenáno několik kalendářních let, kdy došlo k překročení imisního limitu pro 24hodinovou koncentraci PM10.	<b>Vysvětleno</b> PZKO CZ06Z podporuje realizaci obchvatu pro město Znojmo, avšak <b>nedefinuje konkrétní variantu</b> vedení této komunikace. Pokud existuje více variant vedení dopravní stavby, je úkolem územního plánování (a nikoliv PZKO) vybrat takové řešení, které bude mít co nejmenší environmentální dopady, což bude následně posouzeno v rámci procesu SEA/EIA.
		40	21. Program postrádá jasné stanovisko k řešení situace v prostoru Břeclavi. V této oblasti jsou známa dvě řešení, kde prvním z nich je přeložka komunikace I/55 těsně se přimykající k obytné zástavbě a sloužící zjevně primárně k obsluze plánovaného velkého logistického centra. Druhým řešením (Kalčík 2007, Strnad 2012) je kapacitní obchvat	<b>Vysvětleno</b> PZKO CZ06Z podporuje realizaci obchvatu pro Břeclav, avšak <b>nedefinuje konkrétní variantu</b> vedení této komunikace. Pokud existuje více variant vedení dopravní stavby, je úkolem územního plánování (a nikoliv PZKO) vybrat takové řešení, které bude mít co nejmenší

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j. 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<b>Břeclavi napojený na silnici R55</b> (pokračující od D2 k východu) a vedený ve větší vzdálenosti od obytných částí Břeclavi. Zpracovatel Programu je povinen se k témtoto známým řešením vyjádřit	environmentální dopady, což bude následně posouzeno v rámci procesu SEA/EIA Viz úvodní text
		41	<p>22. Popis situace se znečištěním v prostoru jak zóny Jihovýchod, tak města Brna není dosudatečně popsán v částech A a B dokumentu označeném jako PROGRAM ZLEPŠOVÁNÍ KVALITY OVZDUŠÍ.</p> <p>Do Programu je třeba zahrnout co nejúplnejší popis relevantních údajů, a ten by měl zahrnovat i následující informace o prostoru Troubsko / Brno – Bosonohy / Ostopovice a navazujících oblastí Modřice / Nebuvidy / Moravany / Želešice a Brno-Chrlice / Brno – Tuřany / Šlapnice / Ponětovice / Jiříkovice / Blažovice / Tvarožná.</p> <p>Z tohoto prostoru jsou data ze stanice Brno – Lány (provozováno městem Brnem), Brno – Tuřany (provozováno ČHMÚ) a Brno – Bosonohy (provozováno Brno – Bosonohy). V oblasti Brno – Bosonohy / Troubsko / Ostopovice jsou již více než 15 let dlouhodobě překračovány zákonné limity znečištění ovzduší polétavým prachem (částice PM10). Do roku 2010 byla nejbližší měřicí stanice k D1 a oblasti Brno-Bosonohy v Brně-Tuřany, od roku 2010 je to stanice v Brně-Bohunických označovaná jako Brno-Lány. Podle autorizovaných a zveřejněných údajů Českého hydrometeorologického ústavu pro tyto stanice je stav v oblasti okolo dálnice D1 následující: tabulky</p> <p>Pro posuzování znečištění ovzduší v kontextu páteřní dopravní sítě je podstatný vysoký podíl zdrojů z dopravy (REZZO 4) - viz obrázek s analýzou ČHMÚ níže.</p>	<p><b>Vysvětleno</b> Podrobná imisní analýza, která zahrnovala celou posuzovanou oblast. Zádné lokality nebyly z posuzování vynechány. V analytické části PZKO v kapitole C jsou uvedeny tabulky týkající se naměřených koncentrací jednotlivými monitorovacími stanicemi za jednotlivé roky. Imisní koncentrace jsou rovněž prezentovány ploše pomocí prostorové interpretace naměřených dat. Dále jsou u každé znečišťující látky zobrazeny koncentrace pětiletých průměrů, které dokreslují stav z dlouhodobějšího hlediska (dále viz ID 44).</p> <p>Znázornění koncentrací je dostatečné a vychází z údajů Českého hydrometeorologického ústavu. V analytické části je rovněž vyhodnocen podíl jednotlivých kategorií zdrojů na celkových emisích pro dané znečišťující látky PZKO tedy obsahuje dostatečné veškeré dostupné analytické informace o zmíněných lokalitách.</p> <p>Doplňujeme, že měřicí stanice Brno-Bosonohy není zahrnuta v síti AIM ČHMÚ, proto data z této stanice nebyla využita k hodnocení imisní situace na území aglomerace CZ06A.</p>
		42	23. Vzhledem k vysokému podílu zdrojů z dopravy na znečištění je podstatné i jaké je absolutní znečištění ovzduší	<p><b>Vysvětleno</b> V kapitole C (Analýza situace) se PZKO podrobne</p>

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>T</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>frakci PM2.5 a jaký je podíl frakce PM2.5 na celkovém znečištění PM10. Znečištění ovzduší frakci PM2.5 je za posledních 5 let velice stabilní a je v průměru nadlimitní. (Frakce PM2.5 je přitom těsněji vázáná na znečištění z dopravy než frakce PM10)</p> <p>Počty dnů s koncentrací nad 25 µg/m<sup>3</sup> jsou alarmující. Jedná se o cca 4 – 6 měsíců v roce</p> <p>Z uvedeného je vidět, že znečištění ovzduší frakci PM2.5 je za posledních 5 let velice stabilní a je v průměru nadlimitní. (Frakce PM2.5 je přitom těsněji vázáná na znečištění z dopravy než frakce PM10).</p>	věnuje suspendovaným částicím, a to jak frakci PM10, tak i PM2.5. Na suspendované látky jsou v kapitole E.4 nastavena opatření ke zlepšení kvality ovzduší.
		43	<p>24. Při posuzování účinnosti opatření je nutné plně hodnotit ne jen jednotlivá opatření individuálně, ale je nutné hodnotit jejich synergické efekty. Pro JMK i pro brněnskou aglomeraci je tedy nutné hodnotit dopady ucelených dopravních koncepcí. Tyto koncepce jsou v podstatě jen dvě.</p> <p>- <i>První je koncepce zahrnutá v ZÚR 2011 (zrušených rozsudkem Nejvyššího správního soudu v roce 2012) a nyní replikovaná v rozpracovaných ZÚR JMK. Tato koncepce je založena na další koncentraci dálková tranzitní dopravy do oblasti Brna a brněnské aglomerace (části zóny Jihovýchod).</i></p> <p>- <i>Druhou koncepcí je koncepce ing. Strnada (2011, 2012) založená na přesně opačném principu, a to na odvedení dálkové tranzitní dopravy na nejkraťší a logické trasy, a to na trasy zcela mijející oblasti s již překročenými limity znečištění ovzduší.</i></p> <p>Již na první pohled je každému rozumně uvažujícímu občanu srozumitelné, že pokud je doprava <b>odváděna</b> z oblastí, kde jsou již překročeny limity znečištění ovzduší, pak nižší počet zdrojů znečištění (nižší počet vozidel) <b>povede k zlepšení stavu</b></p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>PZKO vychází pouze ze schvalených koncepcí, které byly v době zpracování k dispozici, PZKO nemá za cíl posuzovat dopady schválených ani ostatních koncepcí. Posuzování dopadů schválených koncepcí je předmětem hodnocení v rámci procesu SEA.</p> <p>Pokud existuje více variant vedení dopravní stavby, je úkolem územního plánování (a nikoliv PZKO) a následně procesu SEA/EIA vybrat takové řešení, které bude mít co nejmenší environmentální dopady.</p>

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p><b>ovzduší.</b> Současně pokud se jedná o odklonění dálkové tranzitní dopravy, pak je zřejmé, že tímto odkloněním se z kritické oblasti s již překročenými limity se odvádí v podstatném podílu i ta vozidla, která jsou hlavními zdroji znečištění, tj. těžká nákladní (kamionová) doprava nad 12 t.</p> <p>Na první pohled je již také zjevné, že pokud naopak by se měla realizovat koncepce s <b>náruštem koncentrace tranzitní dopravy</b> v prostoru Brna a oblasti Brněnské aglomerace (části zóny Jihovýchod), pak by v oblasti s překročenými limity <b>nesnížoval</b> počet zdrojů znečištění, ale naopak se počet zdrojů znečištění by se <b>zvyšoval</b>. Tedy i bez hlubokých úval je zřejmé, že situace se znečištěním ovzduší by se v centrální části JMK, v oblasti Brna a brněnské aglomerace (části zóny Jihovýchod) dále <b>zhoršovala</b>.</p> <p>Koncepce ZÚR 2011 a její modifikace založené na koncentraci tranzitní dopravy do oblasti Brna a brněnské aglomerace (části zóny Jihovýchod) tedy ani omylem nemůže být základem Programu.</p> <p><b>To, co je však v současném návrhu Programu zahrnuto, není nic jiného než koncepce typu „ZÚR 2011“.</b> To činí návrh Programu <b>cela chybou</b>.</p>	
		44	<p>25. Už vůbec pak není představitelné, že by koncepce s <b>náruštem koncentrace tranzitní dopravy mohla splnit základní kritérium úspěšnosti návrhu Programu</b> pro aglomeraci Brno pro zálež ze silniční dopravy, které je na str. 2 návrhu OOP a zni...</p> <p>Pokud by kritérium poklesu zátěže na 65 % pro město Brno bylo docíleno, pak by totéž muselo nastat pro obce témaře srostlé s městem Brnem, tj. obce na jih od hranice města Brna</p> <p><b>To je ale nepřestaviteLNÉ, pokud by zde došlo ve smyslu doposud v Programech zahrnutého doporučení ke zvýšení</b></p>	<p><b>Vysvětleno</b> PZKO vychází pouze ze schválených koncepcí, které byly v době zpracování k dispozici. Minimalizace dopadů tranzitní dopravy na obydlené oblasti je klíčovou problematikou sledovanou u předmětných dopravních opatření navrhovaných v PZKO. Vzhledem k neexistenci platných ZÚR JMK vychází PZKO z PÚR a je s ní v souladu. PZKO nemůže řešit konkrétní trasování jednotlivých dopravních staveb, neboť to je předmětem ÚPD Posouzení dopadů</p>

---

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p><b>koncentrace tranzitní dálkové dopravy.</b></p> <p>V návaznosti na předchozí připominky lze poukázat také na koncepční nesprávnost Programu zóny Jihovýchod. Největším problémem s překročenými limity je oblast jižně od hranice Brna. Zde bydlí desítky tisíc lidí, a přesto pro tuto oblast Program nestanovuje žádné emisní limity pro dopravu – viz str. 2 návrhu OOP pro zónu Jihovýchod...</p> <p>Výše jsou uvedeny pouze Šlapance, ale je de facto ignorována celá oblast mnoha postižených obcí v ORP Šlapance.</p> <p>Navic vzhledem k tomu, že pokud bude dálková tranzitní doprava <b>konzentrována</b> do oblasti Brna (a také zde trasován i transevropský Baltsko – Adriatický koridor), pak je pří tomto <b>nárůstu</b> dopravy v dané oblasti nepředstavitelné, že by se zátěž ve Šlapanicích <b>snižila</b> o 30 %.</p> <p><b>Programy pro zónu Jihovýchod a aglomeraci Brno je tedy nutné zásadním způsobem přepracovat a zahrnout všechna známá fakta, včetně koncepcí ing. Strnada (2011, 2012).</b></p>	<p>jednotlivých dopravních staveb je pak předmětem procesu EIA/SEA. Základní podmínky pro umisťování nových pozemních komunikací do území jsou stanoveny přímo zákonem o ochraně ovzduší. Opatření obsažená v PZKO je třeba vnímat také v kontextu Národního programu snižování emisí ČR (NPSE), který je v současné době v závěrečné fázi schvalování. NPSE zahrnuje opatření na národní úrovni, která povedou ke snížení dopravní zátěže z tranzitní nákladní silniční (opatření AA23).</p> <p>Nesouhlasíme s tvrzením, že PZKO neobsahuje žádné emisní limity pro dopravu v bodě I. OOP pro PZKO CZ06A a CZ06Z byly stanoveny emisní stropy pro silniční dopravu. Detailní popis způsobu stanovení emisních stropů je obsažen kapitol E.1 obou PZKO.</p>
		45	<p>26. Nelze přehlédnout fakt, že koncepce ZÚR 2011 (de facto doporučovaná v Programech Jihovýchod a zóna Brno) a koncepce ing. Strnada (2011, 2012) byly vzájemně posouzeny z hlediska vlivu na veřejné zdraví (tedy i prašnosti), a to v autorizovaném posouzení MUDr. Jaroslava Volfa, PhD. V roce 2014 a jeho posouzení bylo potvrzeno v autorizovaném posouzení doc. RNDr. Miroslava Martiše, CSc. v roce 2015. Obě tato autorizovaná posouzení byla obcemi z JMK předána na Krajský úřad JMK jako podklady k pořizování ZÚR a jsou zde dostupná pro státní správu i pro přípravu Programu PZKO. Tato posouzení jednoznačně <b>vyhodnotila a potvrdila koncepci ing. Strnada (2011, 2012)</b> jako výhodnejší a šetrnejší <b>než koncepci „ZÚR 2011“</b>.</p> <p><b>Základem Programu PZKO pro zónu Jihovýchod a pro aglomeraci Brna je tedy nutné vzít koncepci ing. Strnada a ne koncepci typu „ZÚR 2011“.</b></p> <p>Lze citovat ze závěru autorizovaného posouzení MUDr. J.</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>Jihomoravský kraj nemá schválené platné ZÚR JMK, PZKO proto vychází z PÚR ČR z roku 2008 a následně byl dán do souladu s aktualizací PÚR 2015. PZKO musí být v souladu s platnými koncepcemi a proto stavby uvedené v opatření AB1 a AB2 (a další) vychází v obecné rovině z platné PÚR.</p> <p>PZKO neurčuje trasování ani podobu konkrétního projektu. PZKO podporuje vyvedení dopravy ze zátěžových oblastí skrze doporučené aktivity v jednotlivých opatřeních, které však nelze chápát jako zadání konkrétní podoby projektu. V případě více variant vedení doporučené stavby je úkolem pro územní plánování (a nikoliv PZKO) vybrat takové řešení, které bude mit co nejménší environmentalní dopady. V PZKO byla na základě vznesených připominek definována</p>

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			Volfa...	nová podmínka doplněně do kapitoly E.4.1 PZKO CZ06Z.
		46	<p>27. Lze poukázat na to, že odůvodnění v Programu je neúplné a omezuje se na pouze kvalitativní a ne kvantitativní úvahy, navíc v řadě případů jen spekulativní formulace nebo dokonce zcela a na první pohled chyběné závěry.</p> <p>Lze naopak poukázat na to, že studie ing. Strnada (2011, 2012) obsahuje i jasné doložené informace kvantitativní o intenzitách dopravy v příčných řezech podél hlavních navrhovaných komunikací jako je rozšíření D1 na šestipruh, JZ tangenta, Jižní tangenta (JT), JV tangenta, R52 a R43.</p> <p>Zpracované kvantitativní informace z autorizovaného posouzení ing. Strnada (2012) ve spojení s publikovanými informacemi z ŘSD odvíodňují kvantitativně odhad snížení znečištění ovzduší při realizaci koncepce ing. Strnada, a to pro kritické lokality v jádru JM kraje, kde jsou dlouhodobě překračovány závazné limity.</p> <p>Je možné provést korelací se reálně zjištěnými intenzitami dopravy v úseku D1 okolo měřicí stanice Brno-Lány (údaje RSD) s publikovaným znečištěním ovzduší frakcí PM2.5 (zdroj ČHMÚ)...</p> <p><b>Je tedy odvozeno, že znečištění ovzduší narůstá / klesá o 14.1 % mezní hodnoty pro roční průměrnou koncentraci PM2.5 na 10 tis. vozidel denně</b></p> <p><b>Závěr tohoto kvantitativního dohadu je zcela jasný: V kritické oblasti s překročenými limity v prostoru jihu Brna a v jižní části brněnské aglomerace (části zóny Jihovýchod) vede dopravní koncepce ZÚR k zhoršení stavu znečištění ovzduší na cca 170%, zatímco dopravní koncepce ing. Strnada vede k zlepšení stavu znečištění ovzduší na cca 77%.</b></p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>PZKO musí vycházet ze schválených a uznaných koncepcí, které byly v době zpracování PZKO k dispozici. V případě více variant vedení doporučené stavby je úkolem pro územní plánování (a nikoliv PZKO) vybrat takové řešení, které bude mít co nejméně environmentální dopady. K volbě environmentálně nejvhodnější varianta by měl přispět také emisní strop pro silniční dopravu. V PZKO jsou opatření zaměřená na dostavbu komunikací vždy provádzána s doprovodnými dopravně organizačními opatřeními (např. omezení využití individuální dopravy, podpora hromadné dopravy, parkovací politika, nízkoemisní zóna...), které kompenzují negativní vliv výstavby. Dopravní opatření v PZKO je nutné realizovat jako celek, jinak nebudou mít kýzený efekt na snížení expozice obyvatel imisnímu zatížení z dopravy a dosažení emisního stupně.</p> <p>Opatření obsažená v PZKO je třeba vnímat také v kontextu Národního programu snižování emisí ČR (NPSE), který je v současné době v závěrečné fázi schvalování. NPSE zahrnuje opatření na národní úrovni, která povedou ke snížení dopravní zátěže z tranzitní nákladní silniční (opatření AA23).</p>

---

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesilatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>Dopravní koncepce ing. Strnada tedy dává v synergetickém působení s dalšími opatřenimi (např. dopravně – inženýrskými) šanci na dosažení emisního stropu pro silniční dopravu, zatímco koncepce ZÚR 2011 je naprosto nesouladná s deklarací sníženého emisního stropu pro dopravu.</p> <p>Lze ještě dodat, že vzhledem k fyzikálním vlastnostem frakci prachových částic jejich koncentrace podobná do vzdálenosti minimálně několika kilometrů od velkých liniových zdrojů generujících znečištění ovzduší, tedy od kumulativních a synergických vlivů prostorově nabloučených a již existujících dálavných komunikací D1, D2 a R52 v prostoru Brněnské aglomerace.</p> <p>Není tedy možné snižování dopravy řešit např. JZ, J a JV tangentou, neboť tyto komunikace jsou tak blízko dálnici D1, že k jakémukoliv podstatnému snížení znečištění ovzduší z fyzikálních důvodů takto nemůže dojít.</p> <p>Současně také je absolutně nepřípustné přivádět do této oblasti s naplněnými a překročenými zákonými limity znečištění ovzduší další tranzitní dopravu, a to ať již po R43 od severu s MÚK u hustě urbanizované městské části Brno-Bosonohy, tak ani po R52 jejím napojením na rakouskou A5 (realizaci tzv. Baltsko-adriatického koridoru přes Brněnskou aglomeraci).</p> <p>Naopak je nutné zdůraznit, že rozdělení toků dálkové tranzitní dopravy a její odvedení na trasy přes obchvat Břeclavi (R55), obchvat Znojma (S8) a obchvat Brna (R43) splňuje podmínu, že tyto trasy jsou natolik vzdálené, že nemůže dojít ke vzniku významných kumulativních a synergických negativních vlivů z dopravy v Brněnské aglomeraci z této prostorově velmi vzdálených tras (R55, S8 a R43) a v Brněnské aglomeraci existujících tras D1, D2 a R52.</p> <p>Schematicky je správné rozdělení dopravních toků z hlediska ochrany ovzduší na následujícím schématu, a to v porovnání s</p>	

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			chybnou koncentrací dopravních toků do Brna a brněnské aglomerace (části zóny Jihovýchod) ...	
		47	<p>28. V Programu by měly být shrnuty základní aspekty dopadů dopravních koncepcí na dotčená lidská sídla. (obrázky, tabulky)</p> <p>Z uvedeného přehledu je jasné vidět, že <b>dopravní koncepce ing. Strnada vede k zlepšení situace ve všech dotčených lokalitách, zatímco koncepce ZÚR vede k výraznému zhoršení v řadě lokalit.</b>  <b>Podrobnejší je možné doložit situaci v Mikulově, Znojmě a Břeclavi.</b>  V Mikulově dochází v případě realizace koncepce ing. Strnada ke snížení intenzity tranzitní dopravy díky rozdělení podstatné části dnešního dopravního proudu na dopravní směry využívající obchvaty Znojma a Břeclavi.  Mikulov má nově vybudovaný obchvat celé urbanizované části Mikulova. Komunikace I/52 byla z Pohořelic přes Mušovská jezera až po státní hranici u Mikulova kompletně nově vybudována za cca 3 miliardy Kč v polovině 90. let (kolaudace byla dokončena až v období po roce 2000).</p> <p>Při odvedení</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>dálkové tranzitní dopravy Praha – Vídeň na trasu S8 přes obchvat Znojma,</i></li> <li>• <i>dopravy Katowice/Ostrava/Olomouc – Vídeň na R55 (trasa do Vídne přes obchvat Břeclaví)</i></li> <li>• <i>tranzitní dopravy Brno – Vídeň z I/52 (přes existující obchvat Mikulova) na existující dálnici D2 a plánovaný obchvat Břeclaví</i></li> </ul> <p>by nepochybňě a logicky došlo ke snížení intenzity tranzitní dopravy (cca 5000 vozidel na hraničním přechodu</p>	<p><b>Vysvětleno</b>  PZKO vychází ze schválených koncepcí, které byly době zpracování dostupné a státem uznané.  Vzhledem k neexistenci platných ZÚR JMK vychází PZKO z PÚR a je s ní v souladu. PZKO nemůže řešit konkrétní trasování jednotlivých dopravních staveb, neboť to je předmětem ÚPD. Posouzení dopadů jednotlivých dopravních staveb je pak předmětem procesu EIA/SEA. Pro umisťování nových pozemních komunikací do území byla do PZKO doplněna následující zásadní podmínka: „Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzační opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení inušní zátěže v porovnání s výchozím stavem.“ V PZKO jsou opatření zaměřena na dostavbu komunikací vždy provázána s doprovodnými dopravně organizačními opatřeními (např. omezení využití individuální dopravy, podpora hromadné dopravy, parkovací politika, nízkoemisní zóna...), které kompenzují negativní vliv výstavby. Dopravní opatření v PZKO je nutné realizovat jako celek, jinak nebude mít kázený efekt na snížení expozice obyvatel imisnímu zatížení z dopravy a dosažení emisního stupně.</p> <p>Opatření obsažená v PZKO je třeba vnímat také v kontextu Národního programu snižování emisí ČR (NPSE), který je v současné době v závěrečné fázi schvalování. NPSE zahrnuje opatření na národní úrovni, která povedou ke snížení dopravní zátěže z tranzitní nákladní silniční (opatření AA23).</p>

---

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námitky	Vypořádání
			<p>Mikulov/Drasenhofen dle oficiálního sčítání vozidel v ČR v roce 2010) a tím by se dále snížilo v současné době podlimitní zatížení Mikulova.</p> <p>Referenční měřicí stanici pro měření znečištění ovzduší je v tomto případě oblastní pozadová stanice Mikulov-Sedlec.</p> <p>Je zřejmé, že sice situace v Mikulově je o něco lepší než ve Znojmě (viz níže), nicméně i zde se za 10 let vyskytly 3 roky s překročeným limitem kalendářních dnů s nadlimitním znečištěním. Je nepochybně, že i Mikulov by v koncepci ing. Strnada (2012) benefitoval ze snížení intenzity tranzitní dopravy, a to jak od Brna a Vídni, tak od Břeclavi a Valtic. Snížení obou intenzit dopravy je dánou koncepcí ing. Strnada (2012) s odvedením dopravy z I/52 a I/40 na kapacitní komunikaci S8 a komunikaci I/55 a R55.</p> <p>Je nepochybně, že přivedení dopravy po rakouské dálnici A5 k Mikulovu (viz str. 76-77 posouzení ing. Strnada, 2012, kde se avizuje intenzita dopravy v daném koridoru díky koncentraci dopravy na A5 až 55 tis. vozidel denně) by mělo mimořádně negativní dopad na Mikulov a <b>toto řešení je tedy z hlediska veřejného zdraví nepřípustné</b>.</p> <p>Současně lze podotknout, že nadlimitní zatížení díky dramatickému zvýšení intenzity dopravy avizovaném rakouskou stranou by nevyřešil ani jakýkoliv nový obchvat Mikulova vedený nedaleko za průmyslovými a obchodními objekty západně od dnešní silnice I/52. Vzdálenost takového nového obchvatu od stávajícího obchvatu urbanizované části Mikulova (dnešní I/52) by byla v některých místech pouze cca 300m, což by nemohlo zásadním způsobem snížit znečištění ovzduší generovaného limiovým zdrojem, tedy rychlostní silnicí R52.</p> <p>Řešení s odvedením podstatné části tranzitní dopravy z Mikulova je tedy naprostě nejvýhodnější, a to ani nemluvě o ekonomické stránce věci, tj úspoře mnoha miliard.</p>	<p>Obchvaty města Znojma a Břeclavi jsou v PZKO obsaženy a podporovány v rámci opatření AB2. Pokud existuje více variant vedení dopravní stavby, je úkolem územního plánování (a nikoliv PZKO) vybrat takové řešení, které bude mít co nejmenší environmentální dopady.</p> <p>Připomínka k obchvatu Mikulova a jeho neefektivnímu snížení znečištění z dopravy není podložena žádným dokumentem. Realizace obchvatu Mikulova byla stanovena pomocí rozptylové studie, dle jejíž výsledků by mělo dojít k odlehčení dopravní zátěže v Jihomoravském kraji.</p> <p>Dále odkazujeme na úvodní text.</p>

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesilatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p><b>Poznámka k obchvatům Břeclavi a Znojma:</b> Studie ing. Strnada sice navrhuje 4 pruhové vedení obchvatů Břeclavi (rychlostní silnice R55) a Znojma (kapacitní silnice S8 dle PÚR 2008), nicméně jeho koncepce zustává platnou a funkční z hlediska odvedení tranzitní dopravy z již nadlimitně zatižené brněnské aglomerace a z jihu Brna i jen pro dvoupruhové obchvaty obou těchto obcí. Pro základní myšlenku koncepce ing. Strnada, tj. odvedení zbytné tranzitní dopravy z dopravně přetížené Brněnské aglomerace (kde jsou dlouhodobě překročeny závazné limity znečištění ovzduší) je pouze podstatná existence obou „obchvatů“. Spor s oficiální variantou dle ZÚR 2011 je pro tyto obchvaty je tedy zejména v rovině koncepční, nikoliv však dopravně-realizační.</p> <p><b>Znečištění ovzduší PM10 ve Znojmě</b> Je zřejmé, že ve Znojmě je situace se znečištěním ovzduší velmi problematická a je žádoucí, aby doprava byla odvedena na takový obchvat Znojma, který bude tak daleko od centra Znojma a co nejdál od okraje hustě obydleného území, aby kumulativní a synergické vlivy znečištění z cestovního vozidla/vnitroměstské dopravy pro Znojmo a dopravy tranzitní vzhledem ke Znojmou byly minimalizovány. Z tohoto hlediska je návrh velkého obchvatu Znojma dle ing. Strnada (2012) vhodným řešením</p> <p><b>Znečištění ovzduší PM10 v Břeclavi</b> Nejblíže měřicí stanici je pozadová stanice Sedlec, která je však od Břeclavi vzdálena téměř 20 km. Dopravní situace uvnitř Břeclaví není dobrá, a to zejména proto, že Břeclav je rozdělena na dvě části, které spojuje jediná komunikace, most na ulici 1. Máje. Prioritu pro zlepšení situace je tedy dobudování vnitřní</p>	

---

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID:	Vlastní text připomínky / námitky	Vypořádání
			<p>dopravní infrastruktury v městě Znojmě, tedy vybudování druhého mostu, a tedy i paralelní komunikace k ulici I. Máje. Naprostá většina stávající dopravy v Břeclavi je v současnosti dopravou vnitroměstskou, cílovou a zdrojovou. Problémem je i umístění nákupních středisek.</p> <p>Nelze ale podcenit ani dopravu tranzitní, a to zejména z hlediska jejího neustálého nárůstu. Kritickou se situací stane po dobudování rychlostní silnice R55 od Olomouce k dálnici D2 (napojení u Břeclavi). Vznikne tak velmi výhodná trasa pro dálkové spojení ze Zlínského kraje, Olomoucka, Ostravská a Katowické aglomerace do Vídni, nebo tato trasa je o desítky kilometrů kratší (zkrácení o cca 70 km pro trasu Vídeň – Ostrava a zpět) než trasa přes dopravně přetíženou brněnskou aglomeraci. Proto je nutné při koncipování obchvatu Břeclavi již v současnosti brát v úvahu očekávaný nárůst dopravních intenzit dálkové tranzitní dopravy a změn v dopravním proudu (nárůstu těžké kamionové dopravy).</p> <p>Tato nově postupně přiváděná doprava k Břeclavi nesmí být zavlečena do středu Břeclavi, nesmí být ale ani přiváděna na jakoukoliv komunikaci v těsném kontaktu s urbanizovaným územím nebo omezující rozvoj Břeclavi (Břeclav se totiž má velká omezení, kam se může rozvíjet neb je z mnoha stran obklopena lokalitami NATURA 2000).</p> <p>Koncepce velkého obchvatu Břeclavi dle ing. Strnada (projektanti obchvatu ing. Kalčík, 2007 a HBH Projekt sro, 2008) tuto situaci řeší optimálním způsobem. V současné době by jistě stačilo tento obchvat budovat jako dvou pruh (tzv. podélná etapizace).</p>	
		48	29. Jak bylo zmíněno výše pro rychlostní komunikaci R43 Program zvažuje její nesprávné trasování a ignoruje tzv. Optimalizovanou trasu, která byla vyprojektována v rámci projektu objednaného z MŽP (projektant ing. Kalčík, 2009, 2015).	<b>Vysvětleno</b> PZKO neobsahuje podrobnosti o trasování ani variantách jednotlivých komunikací, toto je předmětem ÚPD, nikoliv PZKO. V případě více variant vedení doporučené stavby je úkolem pro územní plánování (a nikoliv

---

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>Požaduje se proto řádně zvážit nepříznivé dopady tzv. německé (Hitlerovy trasy) R43 a příznivé dopady tzv. trasy „optimalizované“, která byla navržena specificky s cílem minimalizovat dopady na znečištění ovzduší a dopady na veřejné zdraví. Trasa Optimalizovaná (MŽP) je důsledným obchvatovým řešením pro celé město Brno, město Kuřim a všechny obce na trase a je tedy maximalizací možného z hlediska dosažení minimálního vlivu na obyvatelstvo z hlediska znečištění ovzduší v obcích.</p> <p>Řešení R43 je kritické pro rozvoj Brna. Brno je doposud jediným městem své kategorie v ČR, které doposud nemá plnohodnotný obchvat. Nyní město Brno tento plnohodnotný obchvat požaduje. Lze citovat ze stanoviska města Brna z května 2015 podepsaného primátorem k připravovaným ZÚR JMK...</p> <p>Současně je možné poukázat na vyhodnocení trasy R43 v návazném úseku Kuřim – Svitávka dle Návrhu ZÚR zveřejněného v dubnu 2015, kde trasa optimalizovaná R43 (objednatel MŽP, projektant ing. Kalčík, 2009 a 2015) je vyhodnocena v SEA jako nejlepší, a to i s hlediska ochrany ovzduší.</p> <p>Nelze ani pominout požadavky MŽP k ZÚR JMK – viz Stanovisko MŽP z 26.7.2010, čj. 64332/ENV/10, kde je zahrnuta i podrobná pasáž požadavků z hlediska zákona na ochranu ovzduší.</p> <p>Lze odkázat i na stanovisko MŽP k Návrhu ZÚR z 22.5.2015, čj. 21240/ENV/15, kde se Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů uvádí pro úsek Kuřim – Lysice preferenci pro variantu Optimalizovanou MŽP.</p> <p>Tyto konzistentní preference nelze ignorovat ani v Programu pro zónu Jihovýchod ani v Programu pro Aglomeraci Brno.</p> <p>Podrobné informace k trasování a vyhodnocení variant R43 jsou v autorizované studii ing. Strnada (2011) a v kontextu celého</p>	<p>PZKO) vybrat takové řešení, které bude mít co nejménší environmentální dopady, což bude následně posouzeno v rámci procesu SEA/EIA.</p>

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.. 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesilatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>JM kraje je R43 posuzována i v autorizované studii ing. Strnada (2012). Tyto studie MŽP vlastní. Současně je možné odkázat i na autorizované hodnocení z hlediska veřejného zdraví MUDr J. Vofla (2014). Toto autorizované posouzení bylo poskytnuto obcemi JM kraje Krajskému úřadu JMK a je zde dostupné pro celou veřejnou správu, tedy i pro pořizování Programů PZKO.</p> <p>Dále lze doložit následující:</p> <p><b>Snížení znečištění ovzduší v Brně po odvedení části dopravy na obchvat celého Brna v Boskovické brázdě (Trasa dle optimalizované varianty MŽP - ing. Kalčíka, 2009)</b></p> <p>Podobně jak byl proveden odhad možného snížení znečištění ovzduší pro oblast jižní části Brněnské aglomerace lze provést odhad možného snížení znečištění ovzduší v prostoru města Brna. Město Brno nemá obchvat, takže v současné době celá doprava ve směru sever – jih, která nemá ani zdroj ani cíl v prostoru Brna musí Brnem projíždět.</p> <p>ZUR 2011 nezahrnuje obchvat Brna, a tak není umožněno odvedení části dopravy mimo Brno. Podle ZÚR 2011 není město Brno odlehčeno ani o jediné vozidlo, naopak je do oblasti Brna koncentrována dálková tranzitní doprava, což naprosto jednoznačně vede k zhoršení znečištění ovzduší</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Vzhledem k fyzikálním vlastnostem prachových částic je možné vyjít z odlišněho předpokladu, že nasycení ovzduší Brna polétavým prachem vzrostá přibližně úměrně kumulativní intenzitě dopravy přivedené do Brna.</i></li><li>• <i>Tedy naopak i znečištění ovzduší v Brně se smžuje přibližně úměrně kumulativní intenzitě dopravy odvedené mimo Brno.</i></li></ul> <p><b>Výše uvedená intenzita dopravy odvedené z Brna s pomocí</b></p>	

---

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesilatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>R43 ve funkci obchvatu celého Brna (trasa v Boskovické brázdě, Kalčík, 2009) je tedy velmi podstatná. Lze souhlasit tedy s tvrzením ing. Strnada ze str. 33 jeho posouzení z roku 2011, že „Z uvedených údajů o intenzitách dopravy je nepochybně, že trasa R43 by odvedla z prostoru města Brna velkou dopravní zátěž, kterou představuje především tranzitní doprava a zejména těžká doprava. Jen odvedení cca 3,5 – 4,5 tis těžkých vozidel denně z prostoru města Brna je klíčovým přínosem“.</p> <p>Uvážíme-li velmi konzervativně kumulativní snížení dopravy přes Brno o jen 10 tis vozidel denně a approximativně použijeme korelační vztah mezi úrovní znečištění ovzduší při nárůstu/poklesu dopravy o 10 tis. vozidel denně, pak odvedení 10 tis. vozidel mimo Brno představuje možný pokles znečištění ovzduší v Brně cca o 14 procent mezní hodnoty pro PM2,5.</p> <p>Toto je nepochybně podstatný a nepřehlédnutelný přínos pro snížení negativních dopadů znečištění ovzduší na veřejné zdraví v Brně.</p> <p>Trasa R43 byla ing. Kalčíkem navrhována jako optimalizovaná OBCHVATOVÁ trasa s maximální pozorností k dopadům na veřejné zdraví, tedy s obchvaty vedenými co nejdale od urbanizovaných lokalit. V technických zprávách ing. Kalčíka k oběma úsekům R43 (D1 – Kuřim, Kuřim – Černá Hora) je tabulkově dokládáno zlepšení oproti doté doby známým trasováním</p> <p>Ing. Strnad ve svém posouzení z roku 2011 údaje o kvalitě obchvatů a dopadech na obyvatelstvo shrnul do tabulkového přehledu v kap. 3.4 od str. 20. Niže je výtah z této tabulky porovnávající obchvatovou trasu dle ing. Kalčíka (2009) a trasu německé/Hitlerovy trasy přes Brno-Bystrc, Brno-Knínicek a Brno-Bosonohy:</p>	

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesilatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námitky	Vypořádání
			<p><b>K obchvatu Brna</b>  Druhé největší město ČR nutné potřebuje standardní dopravní řešení, tj. obchvat města Brna pro odvedení tranzitní dopravy. Obchvat města je nepochybně nutný věst mimo celé území města Brna</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• s plným respektováním regionálně významné rekreační oblasti města Brna – Brněnské přehradys s rekreační kapacitou minimálně 20 tis. rekreační</li> <li>• s plným respektováním intenzivně obydlených oblastí Brna (městské části Bystrc, Kníničky, Bosonohy)</li> <li>• bez vytvoření bariéry v terénu – nepřípustné odříznutí městské části Brno-Žebětíň</li> <li>• zachováním rozvojových ploch pro rozvoj Brna jak ve směru k západu (Bystrc, Žebětíň), tak k severu (očekávaná srustání urbanizovaných oblastí Brna s obcemi Rozdrojovice a Jinačovice)</li> <li>• bez dalšího negativního vlivu na městskou část Bosonohy, kde jsou již dlouhodobě překračovány zákonné limity znečištění ovzduší a limity hlučnosti (synergetický a kumulativní jev D1 a II 602 – ulice stará „pražská“ středem Bosonoh, kumulativní vliv s navrhovanou JZ tangentou)</li> <li>• s cílem možnosti vytvořit nízkoemisní zátěž v Brně</li> <li>• s cílem možnosti vytvořit maximální ochranu pro existující oblasti využívané používané pro „čisté bydlení“, tj. cca 25 tis obyvatel Bystrce a Kníniček</li> </ul>	
		49	<p>30. Z uvažování o trasách R43 je nutné vyloučit trasu R43 (německou, Hitlerovu) pro nepříhodnost i z hlediska znečištění ovzduší v prostoru Drásov / Malhostovice / Všechnovice / Skalička.</p> <p><b>K problémové oblasti Drásov-Malhostovice / Všechnovice-Skalička na německé („Hitlerově“) trase R43 v ZÚR 2011.</b></p>	<p><b>Vysvětleno</b>  V PZKO CZ06Z je pouze uveden směr vedení rychlostní komunikace R43 (Brno – Moravská Třebová) a to v souladu s vymezením tohoto koridoru v PÚR. Podrobné trasování komunikace R43 není předmětem PZKO. Je předmětem ÚPD. V případě více variant</p>

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>Je zde jasné vidět problém jak s průchodem rychlostní komunikace již prakticky prostorově srůstajícími obcemi Drásov a Malhostovice, tak i úzkým terénním hrdlem inverzní oblasti Všechnovice – Skalička.</p> <p>Nejedná se jen o výstavbu plánovanou v ÚP, ale již intenzivně realizovanou.</p> <p><b>V této oblasti je tedy prakticky nemožné dodržet hygienické limity.</b></p>	<p>vedení doporučené stavby je úkolem pro územní plánování (a nikoliv PZKO) vybrat takové řešení, které bude mít co nejmenší environmentální dopady, což bude následně posouzeno v rámci procesu SEA/EIA.</p>
		50	<p>31. Z hlediska znečištění ovzduší je <b>velmi problematická německá trasa R43 a její nemožné realizovat v prostoru Jinačovice – Moravské Knínice / Kuřim.</b></p> <p>Níže jsou výřezy ze ZÚR 2011 a ÚP Moravské Knínice dokládající, jak nevhodně blízko je německá trasa R43 v tomto území vzhledem k existující a v ÚP schválené nove urbanizaci:</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>V PZKO CZ06Z je pouze uveden směr vedení rychlostní komunikace R43 (Brno – Moravská Třebová) a to v souladu s vymezením tohoto koridoru v PÚR. Podrobné trasování komunikace R43 není předmětem PZKO, je předmětem ÚPD.</p> <p>Vzhledem k neexistenci platných ZÚR JMK vychází PZKO z PÚR a je s ní v souladu. PZKO nemůže řešit konkrétní trasování jednotlivých dopravních staveb, neboť to je předmětem ÚPD. Posouzení dopadů jednotlivých dopravních staveb je pak předmětem procesu EIA/SEA. Základní podmínky pro umisťování nových pozemních komunikací do území jsou stanoveny přímo zákonem o ochraně ovzduší a dále byla do PZKO doplněna následující podmínka: „Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzačních opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem.“ V PZKO jsou opatření zaměřena na dostavbu komunikaci vždy provázana s doprovodnými dopravně organizačními opatřeniami (např. omezení využití individuální dopravy, podpora hromadné dopravy, parkovací politika, nízkoemisní zóny...), které</p>

---

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
				<p>kompenzují negativní vliv výstavby. Dopravní opatření v PZKO je nutné realizovat jako celek, jinak nebudou mít cílený efekt na snížení expozice obyvatel imisnímu zatížení z dopravy a dosažení emisního stropu.</p>
		51	<p><b>32. Z hlediska znečištění ovzduší je velmi problematická německá trasa R43 a je ji nemožné realizovat v prostoru Brno – Bystrc, rekreační oblast Brněnská přehrada, Brno – Kníničky.</b></p> <p>Níže jsou výřezy ze ZÚR 2011 a ÚP města Brna dokládající, jak nevhodně blízko je německá trasa R43 v tomto území vzhledem k existující a v ÚP schválené nové urbanizaci. Problém neřeší ani tunel v Bystrci, neboť ten nemůže zakrýt oblast mimoúrovňová križovatky, oblast překročení řeky Svatky. K podstatnému znečištění by zde docházelo nejen nad vodní hladinou brněnské přehrady, ale i v údolí pod přehradní hrází, tedy v obou oblastech, kde jsou časté lokální inverze a z mlhy by zde vznikal smog, který by se nesl údolím Svatky i brněnských městských částí Komín, Jundrov a Žabovřesky.</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>V PZKO CZ06Z je pouze uveden směr vedení rychlostní komunikace R43 (Brno – Moravská Třebová) a to v souladu s vymezením tohoto koridoru v PÚR. Podrobné trasování komunikace R43 není předmětem PZKO, je předmětem ÚPD.</p> <p>Vzhledem k neexistenci platných ZÚR JMK vychází PZKO z PÚR a je s ní v souladu. PZKO nemůže řešit konkrétní trasování jednotlivých dopravních staveb, neboť to je předmětem ÚPD. Posouzení dopadů jednotlivých dopravních staveb je pak předmětem procesu EIA/SEA.</p>
		52	<p><b>33. Z hlediska znečištění ovzduší je velmi problematická německá trasa R43 a je ji nemožné realizovat v prostoru Svitávka – Chrudichromy</b></p> <p><b>Problémová oblast na R43 - Svitávka / Chrudichromy</b> ZÚR 2011 necitlivě zasáhla oblast Svitávka / Chrudichromy.</p> <p><b>Koridor R43 překryl více než polovinu urbanizované oblasti obce Chrudichromy.</b></p> <p>V této oblasti je jakékoli posuvání koridoru R43 je obtížné, neboť došlo k ovlnění jiných urbanizovaných lokalit (Skalice nad Svitavou, Svitávka). Optimální by bylo posoudit význam R43 v nadregionálních souvislostech. Toto měl udělat pořizovatel ZÚR JMK.</p> <p>Následné drobné modifikace trasy R43 studiu z poslední doby</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>V PZKO CZ06Z je pouze uveden směr vedení rychlostní komunikace R43 (Brno – Moravská Třebová) a to v souladu s vymezením tohoto koridoru v PÚR. Podrobné trasování komunikace R43 není předmětem PZKO, je předmětem ÚPD.</p> <p>Vzhledem k neexistenci platných ZÚR JMK vychází PZKO z PÚR a je s ní v souladu. PZKO nemůže řešit konkrétní trasování jednotlivých dopravních staveb, neboť to je předmětem ÚPD. Posouzení dopadů jednotlivých dopravních staveb je pak předmětem procesu EIA/SEA.</p>

---

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námitky	Vyporádání
			<p>však nic nevyřešily, neb úzký prostor mezi Chrudichromy a Svitávkou je neménym faktem.</p> <p>Je zde nutné zvažovat, zda vůbec takové monstrum jako předmětná mimoúrovňová křižovatka je v dané lokalitě nutné. Doposud je totiž spor, zda komunikaci R43 v severním segmentu od R35 k jiho vůbec stavět. Je naprostě jasné, že se jedná o ekonomicky neodůvodněnou stavbu a predikované intenzity dopravy jsou bez návaznosti na dopravu z Německa do Rakouska nízké (trasa od Pardubic/Hradce Králové se 25 km závlekem do Starého Města a Jeviška ve směru na Brno). Zavlékání tranzitní dopravy do oblasti Staré město – Skalice nad Svitavou je zejména nesmyslné poté, co aktualizace PÚR dala další akcent na trasu sever – jih přes ČR v trase kapacitní komunikace S8 směru z Vídni přes Žnojmo na Jihlavu a Kolín a dále s návazností na z Kolina k Liberci a z Jihlavy na Prahu a rychlostní komunikaci R55 v trase Břeclav – Olomouc a dále s návazností na Ostravu a aglomeraci Katowicko.</p> <p>Situaci navrhl vyřešit ing. Strnad (2014)11 a projekčně řešení realizoval ing. Kalčík (2015). Komunikace R43 by se ve formě rychlostní silnice ukončila na MÚK Skalice nad Svitavou a dále by se doprava rozdělila na modernizované silnice směrem k severu, SZ a východu, a to silnice realizované jako plnohodnotné obchvaty všech obcí. To je nepochybne nejvhodnější řešení i z hlediska ochrany ovzduší</p>	
		53	<p>34. Z hlediska znečištění ovzduší je velmi problematická až nemožné realizovat R43 v prostoru Sudice - Jeviško - Chornice <b>Problémová oblast na R43 - Sudice - Jeviško - Chornice, problémové oblasti severně od Boskovic</b> ZUR 2011 necitlivě zasáhla oblast Sudic</p> <p>Následně drobné modifikace trasy R43 studii z poslední doby</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>V PZKO CZ06Z je pouze uveden směr vedení rychlostní komunikace R43 (Brno – Moravská Třebová) a to v souladu s vymezením tohoto koridoru v PÚR. Podrobné trasování komunikace R43 není předmětem PZKO, je předmětem ÚPD.</p> <p>Vzhledem k neexistenci platných ZÚR JMK vychází</p>

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesilatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>však nic nevyřešily, neb došlo k posunu trasy R43 jen o minimální vzdálenost a jedná se pouze o kosmetické a ne skutečné změny. Trasa R43 je stále v těsné blízkosti obce Sudice.</p> <p>Klíčovým problémem z hlediska ochrany ovzduší v této oblasti je geomorfologie krajiny, kdy trasa R43 je vedena dlouhých nepřerušeným terénním korytem o šíři pouhých cca 3 km. Tato vzdálenost je akceptována i konzervativně pojatých hodnocených HDM-4 (hodnocení dle World Bank) používaných ŘSD, které pro externality týkající se oblasti intenzivně postižené poletavým prachem berou právě páš s dopady na obyvatelstvo o šíři 3 km.</p> <p>Jak je uvedeno výše pro problémovou oblast Chrudichromy – Svitavka, vedení trasy R43 dále k severu je v současné situaci a po nové definici kapacitní silnice S8 zcela neodůvodněné. Tedy jediným správným řešením z hlediska ochrany ovzduší je tranzitní dopravu do této oblasti vůbec nezavlékat a soustředit úsilí na vybudování obchvatů pro všechny obce na komunikaci II/384.</p>	<p>PZKO z PÚR a je s ní v souladu PZKO nemůže řešit konkrétní trasování jednotlivých dopravních staveb, neboť to je předmětem ÚPD. Posouzení dopadů jednotlivých dopravních staveb je pak předmětem procesu EIA/SEA.</p>
		54	<p>35. Je požadováno zahrnout ochranná stavební opatření na dálnici D1 u Brna.</p> <p>Podatelé técto připomínky nerozporují nutnost zkapacitnění dálnice D1 v useku od Kývalky po Holubice na šestipruh, nicméně jedním z opatření jak Programu pro aglomeraci Brno, tak programu pro zónu Jihovýchod je požadavek zahrnout opatření pro ochranu obyvatelstva v kritických úsecích, a to zakrýt komunikaci do povrchového tunelu. Specificky se jedná o oblast Brno-Bosonohy / Troubsko a oblast okolo obce Ostopovice.</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>Ke zlepšení kvality ovzduší lze uplatnit i taková opatření, která nejsou vypsána v PZKO. Mezi takové doporučené aktivity patří i zakrytí komunikaci do povrchového tunelu. Jako alternativní opatření, které by bylo rovněž finančně méně náročné, je v programu navrženo opatření AB17 – omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně</p>
		55	<p>36. Je požadováno zahrnout ochranná stavební opatření pro obchvat Brna – Bosonoh</p> <p>Městskou částí Brno-Bosonohy probíhá velmi frekventovaná</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>PZKO neurčuje konkrétní podobu projektu, nejedná se o projektovou dokumentaci dané stavby. Připominka</p>

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námitky	Vypořádání
			<p>komunikace II/602, tzv. „stará pražská“. Pro tuto komunikaci je v ZÚR JMK i ÚP města Brna navrhována přeložka, obchvat městské části Brno – Bosonohy, který se má přimykat k dálnici D1. Je požadováno, aby tento obchvat byl vezen v povrchovém tunelu přimykajícím se k tunelovému zakrytí dálnice D1 v této oblasti.</p> <p><b>Je požadováno zahrnout dopravně technická opatření, zákaz vjezdu tranzitní dopravy nad 3,5 t do městských částí Brno – Bosonohy a Brno – Kníničky a do všech obcí v blízkosti Brna, tj. Jinačovice, Rozdrojovice, Troubsko, Ostopovice, Nebušovy, Moravany, Modřice, atd.</b></p>	<p>přesahuje možnosti PZKO.</p> <p>Zákaz vjezdu vozidel nad 3,5 t do navrhovaných oblastí bude prověten a případně diskutován v rámci implementačního výboru (viz opatření AB8 – Selektivní nebo úplné zákazy vjezdu).</p>
		56	<p><b>37. Je požadováno zahrnout dopravně – technická opatření, a to snížení rychlosti na D1</b></p> <p>Toto snížení rychlosti musí být realizováno v souladu s již obecně přijímanými limitními rychlosťmi pro podobné situace v zahraničí. Tedy rychlosť na D1 by měla být v úseku Popůvky – Tvarožná snížena na 100 km/h ve dne a na 80 km/h pro noční dobou. Tím by bylo současně dosaženo i snížení emisí z dopravy.</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>Pro navržené opatření uvedené v připomince není přiložen podklad, který by pozitivní přínos snížení rychlosti vzhledem ke kvalitě ovzduší na daném úseku adekvátně podporoval.</p> <p>Tato možnost bude nicméně zvážena a diskutována na implementačním výboru k PZKO, s orgány, které jsou k realizaci navrženého snížení rychlosti kompetentní.</p>
		57	<p><b>38. Je požadováno explicitně zahrnout opatření, které by umožnilo vytvoření nízkoemisních zón v Brně, a to včetně nízko emisní zóny v oblasti čistého bydlení v městských částech Brno-Bystrc, Brno-Kníničky, Brno-Žebětín, Brno-Kohoutovice a pokud možno i v části Brna-Komín a Brna – Jundrov. Toto výžaduje existenci plnohodnotného obchvatu celého města Brna.</b></p> <p><b>Průměrování 36. nejvyšší hodnoty koncentrace PM10 je samo o sobě nesprávným postupem. Smysluplně lze průměrovat jen koncentrace za určité období (např. denní průměry), ale ne 36. nejvyšší hodnotu PM10. Tím se se zcela smazává skutečný informační obsah monitorování. Navíc nic takového závazná evropská směrnice nepřepokládá a je to</b></p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>Vymezení nízkoemisní zóny (NEZ) a její realizace by měla vést k částečnému omezení provozu automobilové dopravy určité emisní kategorie v širším centru města a souvisele zastavěných obytných oblastí. NEZ je přímo definována zákonem o ochraně ovzduší.</p> <p>Pro vyhlášení NEZ je třeba, aby Magistrát města Brno vypracoval studii proveditelnosti NEZ a uvažil její zavedení ve vhodné variantě. Blížší informace viz PZKO CZ06A opatření AB7. PZKO však neuvedl rozsah ani hranice NEZ, to je v kompetenci statutárního města Brna.</p> <p>Pro dosažení správného efektu by měla být nízkoemisní zóna součástí většího uceleného souboru opatření</p>

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>jakousi českou specifickou lidovou tvorivostí, bohužel bez opory v základních fyzikálních metodách pro průměrování.</p> <p>Nesmyslnost postupu s pětiletými průměry je vidět z toho, jak se ztrácí informační obsah z grafických znázornění pro jednotlivý rok a pro nesprávně odvozovanou veličinu – pětiletý průměr 36. Nejvyšší hodnoty PM10. Lze to ukázat i na porovnání obrázků 22 a 23 na str. 53 Programu pro zónu Jihovýchod: obrázek</p> <p>Je nutné si uvědomit, že právě existence dvou limitů v závazné evropské směrnici, a to celoročního průměru a maximálního počtu dní s překročením denním limitem je velmi smysluplná, neboť nelze průměrováním „anihilovat“ existenci zimního období, kdy často až pod dobu i řady týdnů jsou obyvatelé vystaveni nadlimitnímu znečištěnému ovzduší. Tedy dny s denním překročením se nemohou „vyprůměrovat“ a „vyrůsit“ a tak vyvolat dojem, že vlastně k překračování z hlediska maxima nadlimitních dnů bud vůbec nedochází nebo dochází pouze na velmi malé ploše</p>	(obhavaty, realizace sítě kapacitních komunikací).
		58	39. Namítáme tedy proti postupům, které jsou v rozporu se závaznou evropskou směrnici, a požadujeme <b>odstranit z Programu všechny odkazy na jiné limity, než stanovené v evropské směrnici, tedy požadujeme odstranit i průměry 36. nejvyšší hodnoty.</b>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>Pětileté průměry jsou v PZKO využity pouze doplňkově. PZKO vychází z překračování imisních limitů s dobovým průměrováním stanovenou v zákoně a to v jednotlivých letech v období let 2003-2012, v kapitole C.2 je dále komentován rok 2013. Dále dodáváme, že pětileté průměry se v PZKO používají doplňkově pro zobrazení dlouhodobého problému zatížené lokality, aby byl eliminován vliv meteorologických odlišností jednotlivých let. Zákon nepoužívá pětileté průměry k posouzení překročení imisního limitu. Pětileté průměry jsou zákonem využívány pouze pro potřeby kompenzačních opatření (dále viz ID 60).</p>
		59	40. <b>Nepřípustná je také argumentace odkazující na výkyvy počasí.</b> Je-li občan vystaven nadlimitně znečištěnému ovzduší, je zcela irrelevantní, zda někdo takový den pokládá za netypický z hlediska počasí. Je nutné respektovat naměřená data a ne je nějak z hlediska vlivu na občany „omluvatu“. Příce prostě v takové dny dýchají nadlimitně znečištěný vzduch a není dál o čem diskutovat. Pokud se hledají „omluvy“ pro některé epizody s nadlimitně	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>PZKO neobsahuje žádná spekulativní manipulovaná data ani z takovýchto dat nevychází. Hodnocení kvality ovzduší se provádí v souladu s evropskými směrnicemi prostřednictvím monitorovacích stanic, které jsou v chodu bez ohledu na meteorologické podmínky. Imisní koncentraci se hodnotí celý rok z celé datové sady, tj. za všech meteorologických podmínek.</p>

---

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesilatele	ID	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>znečištěném ovzduším je to de facto popíráni kumulativních a synergických jevů a tyto nelze pomíjet, neb jejich vyhodnocení požaduje zákon. <b>Požadujeme proto odstranění všech spekulativních manipulací s daty, kdy se data posuzovaná odlišují od dat naměřených.</b></p>	<p>Pokud je připomínka směrována na pětileté průměry tak odkazujeme výše a připomínáme, že pětileté průměry jsou v PZKO využity pouze doplňkově PZKO vychází z překračování imisních limitů s dobu průměrování stanovenou v zákoně a to v jednotlivých letech v období let 2003-2012, rok 2013 je komentován v kapitole C.2.</p>
		60	<p>41. Poukazujeme na chybné výpočty pětiletých průměrů publikovaných ČHMÚ. ČHMÚ byl o problému informován, ale doposud není znát žádná náprava. Lze poukázat např. na lokalitu měřicí stanice Brno-Svatoplukova. Z výše uvedené tabulky je vidět, že v publikovaných hodnotách pětiletých průměrů jsou zřejmě zásadní pochybnosti, neb v tak znečištěné lokalitě jako okolí stanice Brno.</p> <p>Svatoplukova není možné, aby pětileté průměry odečtené z map pětiletých průměrů publikovaných ČHMÚ byly na úrovni 55 µg/m<sup>3</sup>, když všechny 36. Nejvyšší hodnoty jsou výrazně vyšší (viz předešložitá tabulka).</p> <p><b>Požadujeme proto zcela vypustit z Programu všechny odkazy na pětileté průměry a vypustit i obrázky s pětiletými průměry.</b></p> <p>Je nepochybné, že data je nutné pro věrohodné posuzování brát v úvahu za několik let, aby se zachovala informace o zjištěných překročeních limitů, tedy je nutné pracovat se všemi známými naměřenými hodnotami. Správné obrázky jsou tedy ty, která zahrnují situaci za minimálně posledních 10 – 15 let, a to hodnoty z každého kalendářního roku bez jakéhokoliv dalšího „průměrování“.</p> <p>Nelze však situaci v lokalitách ani koncepčně průměrovat, neb je nutné vycházet ze všeobecně uznávaného principu předběžné opatrnosti (<i>precautionary principle</i>) a je nutné zachovávat</p>	<p><b>Vysvětleno</b> Měřicí stanice Brno-Svatoplukova patří mezi dopravní stanice, jejíž reprezentativnost čini pouze několik m až 100 m, zachycuje zejména lokální vliv dopravy. V širším okolí stanice je již situace lepší. Pro vytvoření map pětiletých průměrů se naměřené hodnoty modelují i s daty z dalších měřicích stanic. Pětileté průměry jsou v PZKO využity pouze pro doplnění informací o dlouhodobějším průběhu imisních koncentrací.. Zákon ukládá vytvářet mapy pětiletých průměrů pro látky s imisním limitem vztaženým k době průměrování jeden kalendářní rok, které slouží jako podklad pro návrh kompenzačních opatření podle § 11 odst. 6 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, konkrétně k posouzení, zda dojde vlivem daného záměru k překročení některého ročního imisního limitu na dané lokalitě a tedy k aplikaci cit. ustanovení. Zákon nepoužívá pětileté průměry k posouzení překročení imisního limitu. Tvorba pětiletých průměrů 36. nejvyšší koncentrace není legislativou vyžadována. Průměrování vztažené k době 5 let je zvoleno především z důvodu eliminace vlivu meteorologických a rozptylových podmínek na koncentrace znečišťujících látek, které se mohou v jednotlivých letech výrazně lišit a tím i ovlivňovat úroveň znečištění ovzduší a je tak ilustrativním doplněním informace o kvalitě ovzduší</p>

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesilatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>naměřená maxima a současně zvažovat chyby měření. Je zásadní chybou, že postup v Programech toto ignoruje a je i zásadní chybou dat ČHMÚ, že nejsou doprovázeny intervaly dokládajícími chyby měření. Správné hodnoty z pohledu principu předběžné opatrnosti jsou tzv. „maximum likelihood values“.</p> <p>Podminkou pro ocenění rizik ze znečištěného ovzduší je nejen zhodnocení kde a jak jsou již překročeny konkrétní limity, ale i kde jejich překročení hrozí, tedy naměřené hodnoty (at již připočtením chyb měření nebo ne) se bliží k hodnotám limitů. Nic takového není v Programech zahrnuto a je to nutné napravit.</p>	v dané lokalitě PZKO vychází z překračování imisních limitů s dobou průměrování stanovenou v zákoně a to v jednotlivých letech v období let 2003-2012, rok 2013 je komentován v kapitole C.2, dále viz ID 57.
		61	<p><b>42. Dopsud, za řadu minulých let, vytvořené texty PZKO v městě Brně a na JM kraji nepřinesly prakticky žádné výsledky z hlediska zlepšení kvality ovzduší v Brně a v jižní části Brněnské aglomerace.</b> Toto je velmi tristní, nicméně důvody pro absenci zlepšení jsou naprosto zřejmé. Dominantní znečištění pochází z dopravy a zde nedošlo k odvedení dopravy z celého města Brna (Brno nemá obchvat pro dopravu ve směru sever – jih a obchvat nebyl ani navrhován jako opatření k naprávě). Nedošlo ani žádnému pokroku na odvedení dálkové tranzitní dopravy přes Brno a ani taková opatření nebyla reálně navrhována, naopak navrhovaná „opatření“ reálně podporovala další koncentraci dálkové tranzitní dopravy přes Brno a Brněnskou aglomeraci.</p> <p>Je tedy nyní nutné věcně a velmi kriticky zhodnotit každé navrhované opatření z hlediska dominantní příčiny dlouhodobého nadlimitního znečištění ovzduší a přijmout jen ta opatření, která mají skutečně reálný potenciál přispět k vyřešení existující protiprávní situace. Toto zhodnocení požadujeme transparentně provést v PZKO pro každé nyní navrhované opatření, a to nejen slovně, ale i kvantitativně.</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>Dle analýzy imisních dat došlo v posuzované oblasti ke zlepšení kvality ovzduší a jedná se o dopad již realizovaných opatření. PZKO podporuje další vvedení dopravy ze zátěžových oblastí skrze stanovená opatření. PZKO např. podporuje výstavbu obchvatových komunikací.</p> <p>Navrhovaná opatření v PZKO vznikla na základě detailní rozptylové studie, jejich souhrnnou aplikaci by mělo dle zpětné remodelace být dosaženo zákonem stanovené kvality ovzduší.</p> <p>Zhodnocení příčin znečištění bylo provedeno v analytické části PZKO. Byly identifikovány příčiny překračování imisních limitů v jednotlivých lokalitách a byla navržena opatření k zajištění plnění imisních limitů. Vyhodnocení přínosů opatření na kvalitu ovzduší PZKO bylo provedeno a je obsaženo v kapitole F. 1.</p>

---

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námitky	Vypořádání
		62	<p><b>43. Poukazujeme na závažné procesní vady z hlediska jak přijímání PZKO jako OOP, tak i z hlediska SEA.</b></p> <p>Veřejná vyhláška, kterou byl zveřejněn návrh Programu, stanoví pro uplatnění připomínky a námitke lhůtu 30 dní ode dne zveřejnění návrhu.</p> <p>Dle § 172 odst. 1 správního řádu se návrh opatření obecné povahy doručí veřejnou vyhláškou, kterou správní orgán vyvésí na své úřední desce a úředních deskách obecních úřadů v obcích, jejichž správních obvodů se má opatření obecné povahy týkat. Dle § 25 odst. 3, správního řádu se za den vyvěšení považuje den vyvěšení na úřední desce správního orgánu, který písemnost doručuje.</p> <p>Navzdory původnímu plánu neprošel návrh Programu nejprve procesem posuzování vlivů na životní prostředí, tzv. SEA, ve kterém by veřejnost a obce rovněž mohly uplatňovat své připomínky. S takovým postupem u tak klíčového dokumentu nelze souhlasit. Z obsahu návrhu opatření obecné povahy je přitom zřejmé, že s vyhodnocením SEA je v průběhu procesu počítáno. Rovněž ze zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, vyplývá, že Program zlepšování kvality ovzduší bude muset projít procesem posuzování vlivů koncepce na životní prostředí (tzv. SEA). Tento proces má přitom několik fází, jejichž výstupy, včetně závěrečného stanoviska, jsou dle § 50 použitého ve smyslu § 174 odst. 1 obdobně, jednoznačně obligatorními podklady pro vydání opatření obecné povahy. Bez jejich existence nemůže být opatření obecné povahy vydáno.</p> <p>Proces SEA je přitom záležitost na poměrně dlouhou dobu, rozhodně tedy nelze očekávat, že by byl ukončen a závěrečné stanovisko bylo k dispozici ještě před skončením lhůty pro</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>Proces SEA nemusí předcházet zveřejnění návrhu OOP o vydání PZKO a takovýto postup nebyl nikdy plánován, jelikož nemá oporu v zákoně o posuzování vlivů na životní prostředí. Tento postup není ani procesně a věcně efektivní. Námitky a připominky, obdržené k návrhu opatření obecné povahy, mohou změnit vlastní obsah PZKO. V případě, že by stanovisko SEA k PZKO bylo vydáno před zveřejněním návrhu opatření obecné povahy, mohlo by pozbýt platnosti po zapracování připominek a námitek uplatněných v řízení o návrhu opatření obecné povahy (díky změnám v PZKO) a proces SEA by musel být následně opakován. Z uvedených důvodů probíhalo řízení o návrhu OOP a proces SEA souběžně, tj. nejprve byl zveřejněn návrh OOP a oznámením koncepce, posléze byly vypořádány námitky a připominky vnesené v procesu projednání OOP a případně bylo upraveno znění PZKO, dále probíhalo vlastní vyhodnocení takto upravené koncepce dle zákona o posuzování vlivů. Jedině tímto způsobem bylo možné zajistit, aby stanovisko SEA zohlednilo finální podobu návrhu PZKO.</p> <p>OOP o vydání PZKO je vydáno na základě stanoviska SEA. Připominku považujeme za nedůvodnou.</p>

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>podávání připomínek k návrhu předmětného opatření obecné povahy, která uplyne dne 3. 8. 2015 (a to ani v případě, že by bylo postupováno dle ustanovení § 10j zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, které upravuje postup posuzování vlivů na životní prostředí, pokud jde o koncepcí zpracovanou ištědním správním úřadem).</p>	
		63	<p>od spolku „Spokojené Dily“<sup>2</sup></p> <p>17. Nevyjasněná koncepce <b>odvedení tranzitní dopravy z města Kuřim</b>. Zatímco tzv. severní obchvat (i jako součást tzv. optimalizovaná trasy rychlostní komunikace R43, trasy původně vyhledané na zakázku MŽP) se jeví jak velmi přísnosný z hlediska snížení znečištění ovzduší v Kuřimi, upozorňujeme, že tzv. jižní obchvat vázaný na i jinak nepřijatelnou německou trasu R43 je navrhován zcela bez respektování obydleného území, nové výstavby v Kuřimi. Dokládá to i níže připojená grafika:</p> <p>Severní obchvat Kuřimi vedený mimo obytná území - trasa je vedena za kopcem Zborov a ke Kuřimi se přibližuje pouze v prostoru továren.</p> <p>Intenzita dopravy zjištěná oficiálním sčítáním dopravy v roce 2010 byla 5086 vozidel / denně. Místo nárůstu na cca 400% při koncentraci dálkové dopravy od Vídne na Prahu a na Ostravu (viz údaje z EIA pro R52 a EIA pro rakouskou A5) by zde došlo k poklesu na cca 1,7 tis vozidel. To by nepochybě vyřešilo všechny problény s výskytem překročení limitů znečištění ovzduší v Mikulově.</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>PZKO podporuje vyvedení dopravy ze zátěžových oblastí skrze stanovená opatření, které však nelze chápát jako zadání konkrétní podoby projektu. V případě existence více variant vedení doporučené stavby je úkolem pro územní plánování (a nikoliv PZKO) vybrat takové řešení, které bude mít co nejmenší environmentální dopady. Dopravní stavby musí procházet procesem EIA, tj. proces, který má za cíl vyhodnotit a minimalizovat vliv na životní prostředí a zdraví obyvatel.</p>
		64	<p>1. Oblast Mikulovska včetně našich obcí Dolní Dunajovice a Bavorov má být podle návrhu obou Programů dále zatěžována tranzitní dálkovou dopravou, což nepochyběně může vést jen ke zhoršení kvality ovzduší v našich obcích. Je zcela nesmyslné koncentrovat dálkovou tranzitní dopravu od Vídne k SZ i SV do jednoho koridoru okolo našich obcí a vyvolávat tak velmi významně kumulativní a synergické</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>PZKO podporuje další vyvedení dopravy ze zátěžových oblastí skrze stanovená opatření. PZKO např. podporuje výstavbu obchvatových komunikací. Dopravní opatření v PZKO je nutné realizovat jako celek, jinak nebudou mít kázený efekt na snížení expozice obyvatel minimálnu zatištění z dopravy – bude třeba realizovat i doprovodná</p>

**Ministerstvo životního prostředí**

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesilatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>jevy. Právě toto pochybení je základem návrhu obou Programů.</p> <p>Poukazujeme na to, že existuje autorizovaná dopravně ekonomická studie Ing. Strnada (2012), která prosazuje snížení zněčistění ovzduší decentralizací dopravy na historicky definované koridory s obchvaty Znojma a Břeclavi. Kromě jasného posouzení výhodnosti této koncepce na lidské zdraví (viz autorizované posouzení MUDr. J. Volfa, 2014) je možné poukázat, že toto řešení by vedlo k snížení zněčistění ovzduší díky poklesu intenzity dopravy i dopravy i na Mikulovsku. Jasné to dokládá i dopravní modelování zpracované Mgr. Dufkem (2007).</p> <p>Z výše uvedeného je jasné vidět, že při realizaci kvalitního obchvatu Břeclavi napojeného na budovanou rychlostní komunikaci R55 a na existující dálnici D2 by v oblasti Mikulova / Bavor / Dolních Dunajovic / Perné i v rekreační oblasti Pasohlávek a v Nové vsi u Pohořelic klesla doprava tak výrazně, že by zde zůstala prakticky jen doprava na krátké vzdálenosti obsluhující region Pohořelice - Misteřík / Poysdorf.</p> <p>Intenzita dopravy zjištěná oficiálním sčítáním dopravy v roce 2010 byla 5086 vozidel / denně. Místo nárustu na cca 400% při koncentraci dálkové dopravy od Vídne na Prahu a na Ostravu (viz údaje z EIA pro R52 a EIA pro rakouskou A5) by zde došlo k poklesu na cca 1,7 tis. vozidel. To by nepochybně vyřešilo všechny problémy s výskytom překročení limitu zněčistění ovzduší v Mikulově (viz niže).</p>	<p>dopravně organizační opatření (např. omezení využití individuální dopravy, podpora hromadné dopravy, parkovací politika, nízkoemisní zóny...).</p> <p>Vzhledem k neexistenci platných ZÚR JMK vychází PZKO z PÚR a je s ní v souladu. PZKO nemůže řešit konkrétní trasování jednotlivých dopravních staveb, neboť to je předmětem UPD. Posouzení dopadů jednotlivých dopravních staveb je pak předmětem procesu EIA/SEA. Dále viz úvodní text.</p> <p>Do PZKO byla doplněna následující podmínka (kapitola E.3.1 v PZKO CZ06A i do kapitoly E.4.1 v PZKO CZ06Z):</p> <p>„Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity zněčistění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzační opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem.“</p>
		65	<p><b>2. nefektivní návrhy opatření a jejich náprava</b></p> <p>Opatření v navrhovaných PZKO jsou nejen nefektivní, ale i chyběně specifikovaná. Oznámení SEA to mělo identifikovat</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>PZKO vyvedení dopravy z obydlených oblastí podporuje. Souhlasíme s připomínkou, že nové kapacitní komunikace neodstraní veškeré problémy s emisemi z dopravy, pouze převedou dopravní zátěž z centra města</p>

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vyporádání
			<p>Specificky lze poukázat na navrhované opatření <i>AB1 Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu</i>. K tomuto návrhu opatření lze uvést, že opatření navržené v obou PZKO evidentně intenzitu dopravy nesniží, naopak v obou PZKO je navrhováno přivést do oblasti s již překročenými limity dopravy další dopravu (tj. koncentrovat dopravu do Brna a okolí čím může dojít jen ke zvýšení znečištění ovzduší, a to i v oblastech s dnes již překročenými limity jako jsou mimo jiné prakticky všechny vnitřní části města Brna, okrajové městské části jako Brno-Bosonohy, Brno - Bohunice, Brno -Nový Liskovec, Brno -Starý Liskovec, Brno - Chrlice, Brno -Tuřany, a okolní obce Troubsko, Ostopovice, Nebušovy, Moravany, Želešice, Modřice, Šlapnice, Ponětovice, Jiříkovice, Blažovice, Podolí, Tvarožná a další</p> <p>Nadlimitní zatížení by nepochyběně vzniklo nebo hrozilo i v městských částech jako Brno-Bystrc, Brno- Kohoutovice, Brno-Kníničky a v obcích jako Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice, Čebín, Drásov, Malhostovice, Všechnovice, Skalička, Malá Lhota, Chrudichromy, Svitávka, Sudice podél R43 a k ohrožení by došlo i v Mikulově, Bavorech, Dolních Dunajovicích, Perné, Nové Vsi u Pohořelic, v Pohořelicích. Ke zhoršení by došlo při realizaci průtahu mezi Znojmo-Město a Znojmo - Přímětice také ve Znojmě a okolních obcích, zejména v Dobšicích.</p> <p>MŽP klade otázku, zda přicházelí v úvahu varianty dosažení cílů koncepce, které by mely být zváženy a vyhodnoceny. Odpověď na tuto otázku je jednoduchá: Jednak použitá koncepce v obou PZKO vede zhoršení a ne k zlepšení stavu znečištění ovzduší (tedy není způsobem dosažení cílů koncepce), jednak oba PZKO zcela ignorují existenci autorizované koncepce založené na odvedení dálkové tranzitní dopravy z Brna a jeho okoli a na kvalitních obchvatech všech</p>	<p>do okoli Brna. V PZKO jsou však opatření zaměřená na dostavbu komunikaci vždy provádzána s doprovodnými dopravně organizačními opatřeními (např. omezení využití individuální dopravy, podpora hromadné dopravy, parkovací politika, nízkoemisní zóny...), které kompenzuji negativní vliv výstavby. Dopravní opatření v PZKO je nutné realizovat jako celek, jinak nebudou mit kýzený efekt na snížení expozice obyvatel imisnímu zatížení z dopravy.</p> <p>MŽP si je vědomo nevyhovující dopravní infrastruktury JMK a zejména problematiky v jádrovém území metropolitní oblasti Brno. PZKO musí vycházet pouze ze schválených a uznaných koncepcí. Co se týče vedení zmiňovaných staveb, PZKO nemůže nahrazovat UPD a proto není trasování možné v PZKO řešit.</p> <p>Vzhledem k neexistenci platných ZÚR JMK vychází PZKO z PÚR a je s ní v souladu. PZKO navrhuje dopravní opatření na základě rozptylové studie tak, aby byly minimalizovány negativní vlivy na životní prostředí, zatímco určení konkrétní vedení komunikaci je čistě v kompetenci územně plánovací dokumentace.</p>

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesilatele	ID	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
		66	<p>obci v koridorech hlavních směrů dopravy. Tato alternativní koncepce známá jako koncepce ing. Strnada je tedy založena na naprosto opačném principu řešení dopravy z oblastí s již překročenými limity a na prevenci, aby jinde v Jihomoravském kraji nevznikly nové lokality, kde budou limity překračovány nebo kde bude jejich překročení hrozit. Autorizovaná koncepce ing. Strnada je zahrnuta do variant připravovaných Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a je tedy nepřehlédnutelná. Autorizovaná posouzení ing. Strnada z let 2011, 2012 a 2014 jsou k dispozici na krajském úřadě v Brně, stejně jako autorizované porovnání dopravní koncepce ZÚR 2011 a koncepce ing. Strnada (posouzení MUDr. J. Volfa z 2014) z hlediska veřejného zdraví. V obou PZKO je tedy nutno pracovat s koncepcí odvedení dopravy z oblastí s překročenými limity (koncepce ing. Strnada) a toto je nutné vyhodnotit v SEA.</p> <p><b>Obchvat celého města Brna a přilehlých obcí na severu</b></p> <p>V současnosti Brno nemá ve směru sever-jih obchvat, a tedy celá narůstající tranzitní doprava od severu musí projíždět městem Brnem a dochází k zhoršování znečištění ovzduší. Tranzitní dopravu je nutné vystavit mimo celé Brno, tedy mimo všechny jeho městské části. Je tedy nutné co nejdříve realizovat plnohodnotný obchvat celého města Brna. Petici za tento obchvat podepsalo téměř 40 tisíc občanů, ale stáť byl doposud nečinný a Jihomoravský kraj nebyl ani za 15 let schopen pořídit právoplatný krajský územní plán (Zásady územního rozvoje - ZÚR). Již minimálně od roku 2003 je odbornými studiemi doloženo, že by po předmětném obchvatu jezdilo cca 15 tisíc vozidel denně, z toho cca 5 tis vozidel těžké nákladní dopravy. Jak dlouho mají občané druhého největšího města ČR, Brna, čekat na odvedení tranzitní dopravy mimo město? Požadujeme, aby komunikace R43 od severu k Brnu byla realizována jako obchvatová komunikace všech obcí na trase a zahrnula plnohodnotný obchvat celého města Brna a tím i vyvedení</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>Obchvat města Brna je řešen v PZKO CZ06A, viz opatření AB2, a to s termínem do roku 2020. PZKO jednoznačně podporuje urychlenou výstavbu obchvatu, který by přispěl ke zlepšení kvality ovzduší. Konkrétní podobu obchvatu a jeji trasování však PZKO řeší nemůže, to je předmětem UPD.</p> <p>Vyvedení dopravy z obydlených oblastí je dále cílem značné části dopravních opatření (viz PZKO CZ06A kapitola E.3.1).</p>

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			tranzitní dopravy ze všech částí města Brna a nezavlékání této dopravy do obcí severně od Brna a do městských částí města Brna, které dosud nejsou tranzitní dopravou zatíženy. Toto opatření se musí stát prioritou PZKO.	
57008/ENV/15	Obec Luleč	67	<b>Požadujeme, aby byl mezi stacionární zdroje znečištění ovzduší zařazen i zdroj majitele ČMS a.s. – kamenolom Luleč,</b> neboť již v současné době dochází k značnému zvýšení průšnosti a v souvislosti s rozšířením těžby se počítá s umístěním dalšího stacionárního zdroje znečištění ovzduší.	<b>Vysvětleno</b> Zařazení kamenolomu Luleč mezi zdroje podléhající regulaci podle § 13 zákona není vhodné, neboť se jedná o emisně poměrně nevýznamný stacionární zdroj. Institut revize povolení provozu podle § 13 je vyhrazen nejvyznamnějším stacionárním zdrojům v dané zóně. Za rok 2011 vykázala provozovna kamenolom Českomoravský Štěrk, a.s. – Luleč cca 1,8 tuny emisí tuhých znečišťujících látek. Jiné znečišťující látky kamenolomy neemittují (s výjimkou vnitropodnikové dopravy). Jak je patro z tabulky 51 (str. 91), okruh zdrojů určených k regulaci podle § 13 začíná na 8 až 10 tunách TZL a spíše se pohybuje v řádově vyšších hodnotách.
57678/ENV/15, 57677/ENV/15, 57769/ENV/15	Krejčová L., Znojmo; M. Stráka, Znojmo; Dagmar Dušková, Znojmo	68	1. Tímto se také požaduje provedení plného řízení SEA pro oba PZKO	<b>Vysvětleno</b> Program zlepšování kvality ovzduší byl podrobén procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí (tzv. SEA). Závěrečného stanovisko SEA bylo podkladem pro vydání opatření obecné povahy podle § 173 správního řádu
		69	2. a to včetně posouzení vlivů na veřejné zdraví (HIA) osobou s autorizací od Ministerstva zdravotnictví.	<b>Vysvětleno</b> Vyhodnocení vlivů na zdraví bylo zpracováno osobou s příslušnou autorizací dle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví. Dokumentace SEA obsahuje samostatnou kapitolu 12, která obsahuje hodnocení vlivů PZKO na veřejné zdraví a je zpracována v rozsahu HIA.
		70	<b>3. neefektivní návrhy opatření a jejich náprava</b> Znojmo má dlouhodobé problémy s emisemi z dopravy Doprava je navíc dominantním zdrojem znečištění ovzduší jak v Znojmě.	<b>Vysvětleno</b> Vzhledem k neexistenci platných ZÚR JMK vychází PZKO z PÚR a je s ní v souladu. Obchvat města Znojmo

**Ministerstvo životního prostředí**

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>tak v oblasti okolo Znojma.</p> <p><b>Opatření v navrhovaných PZKO jsou nejen neefektivní, ale i chybě specifikovaná.</b> Oznámení SEA to mělo identifikovat</p> <p>Specificky lze poukázat na navrhované opatření <i>AB1 Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu</i>. Ke zhoršení by došlo při realizaci průtahu mezi Znojmo-Město a Znojmo - Přiměřec také ve Znojmě a okolních obcích, zejména v Dobšicích.</p> <p>MŽP klade otázku, zda přichází v úvahu varianty dosažení cílů koncepce, které by měly být zváženy a vyhodnoceny. Odpověď na tuto otázku je jednoduchá: Jednak použitá koncepce v obou PZKO vede zhoršení a ne k zlepšení stavu znečištění ovzduší (tedy není způsobem dosažení cílů koncepce), jednak oba PZKO zcela ignorují existenci autorizované koncepce založené na odvedení dálkové tranzitní dopravy z Brna a jeho okoli a na kvalitních obchvatech všech obcí v koridorech hlavních směrů dopravy. Tato alternativní koncepce známá jako koncepce ing. Strnada je tedy založena na naprosto opačném principu řešení dopravy z oblastí s již překročenými limity a na prevenci, aby jinde v Jihomoravském kraji nevznikly nové lokality, kde budou limity překračovány nebo kde bude jejich překročení hrozit. Autorizovaná koncepce ing. Strnada je zahrnuta do variant připravovaných Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a je tedy nepřehlédnutelná. Autorizovaná posouzení ing. Strnada z let 2011, 2012 a 2014 jsou k dispozici na krajském úřadě v Brně, stejně jako autorizované porovnání dopravní koncepce ZÚR 2011 a koncepce ing. Strnada (posouzení MUDr. J. Volfa z 2014) z hlediska veřejného zdraví. V obou PZKO je tedy nutno pracovat s koncepcí odvedení dopravy z oblasti s překročenými limity (koncepce ing. Strnada) a toto je nutné vyhodnotit v SEA.</p>	<p>je řešen opatřením AB2 a je v PZKO CZ06Z podporován. PZKO nemůže <b>nedefinovat konkrétní variantu</b> vedení komunikaci. Pokud existuje více variant vedení dopravní stavby, je úkolem územního plánování (a nikoliv PZKO) vybrat takové řešení, které bude mit co nejmenší environmentální dopady.</p> <p>Co se týče konkrétní podoby zmíněných úseků, PZKO nahrazuje UPD a proto nelze problematiku trasování v PZKO obsáhnout.</p>

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesilatele	ID <sup>1</sup> Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
		Hlásíme se i ze Znojma ke koncepci ing. Strnada, neb jako jediná řádně reprezentuje situaci s vládou schválenou koncepcí kapacitní silnice S (Viz Politika územního rozvoje a její aktualizace z roku 2015).	
		<p><b>4. obchvat celého města Brna a přilehlých obcí na severu</b></p> <p>V současnosti Brno nemá ve směru sever-jih obchvat, a tedy celá narůstající tranzitní doprava od severu musí projíždět městem Brnem a dochází k zhoršování znečištění ovzduší. Tranzitní dopravu je nutné vyvést mimo celé Brno, tedy mimo všechny jeho městské části. Je tedy nutné co nejdříve realizovat plnohodnotný obchvat celého města Brna. Petici za tento obchvat podepsalo téměř 40 tisíc občanů, ale stát byl doposud nečinný a Jihomoravský kraj nebyl ani za 15 let schopen pořídit právoplatný krajský územní plán (Zásady územního rozvoje — ZÚR). Již minimálně od roku 2003 je odbornými studiemi doloženo, že by po předmětném obchvatu jezdilo cca 15 tisíc vozidel denně, z toho cca 5 tis vozidel těžké nákladní dopravy. Jak dlouho mají občané druhého největšího města ČR, Brna, čekat na odvedení tranzitní dopravy mimo město? Požadujeme, aby komunikace R43 od severu k Brnu byla realizována jako obchvatová komunikace všech obcí na trase a zahrnula plnohodnotný obchvat celého města Brna a tím i vyvedení tranzitní dopravy ze všech částí města Brna a nezavlkání této dopravy do obcí severně od Brna a do městských částí města Brna, které doposud nejsou tranzitní dopravou zatíženy. Toto opatření se musí stát prioritou PZKO.</p>	<p><b>Vysvětleno</b> Viz ID 66.</p>
		71	<p><b>5. řešení prostoru jihu Brna a obcí jižně od Brna</b></p> <p>Evropa je propojována transevropskou sítí, přes ČR by měl vést tzv. Baltsko-adriatický silniční koridor. Z nepochopitelných důvodů kraj prosazuje vedení tohoto koridoru do Polska závlekom přes přírodně cennou oblast Pálavý u Mikulova a přes dopravně přetížené Brno a obce jižně od Brna. Přitom je jednoznačné, že stát nesmí poškozovat veřejné zdraví a nemůže v</p> <p><b>Vysvětleno</b> PZKO podporuje vyvedení transitní dopravy. PZKO však nemůže nahradit UPD a proto není možné PZKO stanovovat trasování. Pro umisťování nových pozemních komunikací do území byla do PZKO (do kapitoly E.4.1 v CZ06Z) doplněna následující zásadní podmínka:</p>

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesilatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			souladu se zákonem postavit nové komunikace tam, kde již jsou překročeny zákonné limity znečištění ovzduší. Požadujeme, aby součástí PZKO bylo opatření požadující urychlenou realizaci alternativní silniční koncepcie bez R52 s cílem odvedení dálkové tranzitní dopravy mimo brněnskou oblast s překročenými zákonnými limity, a s cílem co nejrychlejší realizace plnohodnotného obchvatu Břeclavi. Tento přístup by dle koncepce ing. Strnada řešil i snížení zátěže Mikulova a obcí na dnešní silnici 1/52 a také situaci v Břeclavi (obchvat Břeclavi)	„Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzačních opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem“
		72	<b>6. řešení prostoru dálnice D1</b> Dálnice D1 a silnice II/602 („stará pražská“ přes Bosonohy) jsou zdrojem znečištění ovzduší. Je nutné co nejdříve minimalizovat tyto negativní vlivy. V civilizovaných zemích Evropy se postupně kritické úseky komunikací budují zakryté tubusy a používají se jejich ventilační systémy s filtrací. V kritických lokalitách jako Bosonohy/Troubsko a Ostopovice/Bohunice/starý Liskovec je nutné vybudovat nad D1 povrchový tunel. Současně je do opatření v PZKO nutné zahrnout vybudování plnohodnotného obchvatu Bosonoh, a to v tubusu přiléhajícím k zakrytém úseku D1. Je nutné dát prioritu vybudování páteřních komunikací R35 umožňující odvedení dopravy Praha - Ostrava z D1 a komunikaci R55 a S8 odvádějících dálkovou tranzitní dopravu z jihu (od Vídne) na logické a nejkratší směry přes ČR.	<b>Vysvětleno</b> PZKO neurčuje technické řešení dopravních staveb. Stavby jsou v PZKO navrženy v obecné podobě v rámci opatření, které mají za cíl zmírnit dopravní zátěž zastavěného území. Požadavek připominky přesahuje míru podrobnosti PZKO. Ke zlepšení kvality ovzduší lze uplatnit i taková opatření, která nejsou vypsány v doporučených aktivitách opatření v PZKO. Mezi takové doporučené aktivity patří i zakrytí komunikací do povrchového tunelu. Jako alternativní opatření, které by bylo rovněž finančně méně náročné, je v programu navrženo opatření AB17 – omezení pránosti výsadbou limové zeleně.
		73	<b>7. plnohodnotné obchvaty Znojma a Břeclavi</b> Historické významné spojení Prahy a Vídne a doprava ve směru z Německa do Rakouska logicky narůstá s integrací Evropy. Vláda schválila výměnu nové kapacitní komunikace S8 zahrnující i trasu Jihlava - Znojmo - Víděn. Tato trasa se však realizuje příliš pomalu. Obchvat Znojma zcela schází a část této dálkové tranzitní dopravy je zcela nesprávně zavlékána do dopravně přetížené brněnské aglomerace. Požadujeme, aby součástí PZKO bylo opatření požadující vybudování plnohodnotného obchvatu Znojma a urychlené zkapacitnění	<b>Vysvětleno</b> Úprava komunikace Jihlava- Znojmo- hranice s Rakouskem je v PZKO CZ06Z podpořena v opatření AB1. Obchvat Znojma a Břeclavi je v PZKO obsažen a podporován v rámci opatření AB2 CZ06Z. Obě opatření jsou PZKO stanovená s termínem do roku 2020, PZKO tedy jednoznačně podporuje jejich urychlenou realizaci

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námitky	Vypořádání
			komunikace Jihlava - Znojmo - hranice s Rakouskem. Stejně tak se požaduje i plnoodnodný obchvat Břeclavi vedený co nejdál od existující obytné zástavby.	
		74	<p><b>8. Specificky pro oblast Znojma lze uvést:</b>  <b>Program Jihovýchod postrádá jasné stanovisko k řešení situace v prostoru Znojma a okolí.</b> V této oblasti jsou známa dva řešení. První z nich je více než 20 let starý koncept přeložky silnice 1/38 do prostoru mezi městské části Znojmo - město a Znojmo — Přímětice, protínající i zástavbu na území obce Dobšice a Znojmo- Oblčkovice (v prostoru Nesachleb). Druhým známým řešením (Strnad, 2012) je tzv. velký obchvat Znojma vedený zcela mimo Znojmo a Dobšice a také za obecemi Kuchařovice a Suchohrdly. Zpracovatel Programu je povinen se k této známým řešením vyjádřit, a to i proto, že v městě Znojmě bylo zaznamenáno několik kalendářních let, kdy došlo k překročení imisního limitu pro 24hodinovou koncentraci PM10.</p>	<p><b>Vysvětleno</b>  PZKO problematiku dopravního zatištění Znojma řeší skrze opatření AB1 a AB2, nicméně nestanovuje trasování ani podobu konkrétního projektu jednotlivých komunikací. Vzhledem k neexistenci platných ZÚR JMK vychází PZKO z PÚR a je s ní v souladu. PZKO nemůže řešit konkrétní trasování jednotlivých dopravních staveb, neboť to je předmětem ÚPD.</p>
		75	<p><b>9. není absolutně doloženo, jak by mohla situace se znečištěním ovzduší ve Znojmě zlepšit o 40 %, když není navrženo žádné účinné opatření pro Znojmo, jak se uvádí ve výrokové části návrhu PZKO Jihovýchod.</b></p> <p>Převedení komunikace 1/38 na trasu označovanou politiky jako obchvat Znojma (v realitě průtah mezi městskými částmi Znojmo-město a Znojmo-Přímětice je z hlediska snížení znečištění ovzduší ve Znojmě v podstatě zanedbatelné. V severní části Znojma u sídliště Pražská, je posuv pouze o cca 700 - 800 m, což je z hlediska šíření poletavého prachu a zejména jeho frakce z dopravy PM2.5 a menší prakticky bez významu. Podobná situace je v západní části Znojma a v prostoru obce Dobšice, tý obce již zatížené znečištěním ovzduší od kapacitu silnice 1/53 pro dopravní směr od Brna do Znojma.</p> <p><b>Bez doloženého odůvodnění snížení emisního stropu na 60 %</b></p>	<p><b>Vysvětleno</b>  Zmíněné procento se vztahuje k emisnímu stropu. Dané procentní snížení emisí z dopravy je navázáno na realizaci všech dopravních opatření, které PZKO ve vztahu ke Znojmu stanovuje (opatření AA1 až AC1). Stanovení emisního stropu je podrobně popsáno v kapitole E.1. Jednotlivým dopravním opatřením byl přiřazen v podkladových materiálech k PZKO procentní potenciál snížit emise PM10. Pro město Znojmo bylo stanoveno, jaká dodatečná opatření je zde možné realizovat, načež byl určen celkový procentní potenciál snížení emisí, které PZKO uvádí jako emisní strop pro dopravu. Procentní potenciál opatření pochází z projektu, který byl vyhotoven v rámci TA ČR.</p>

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p><b>je celý program PZKO naprosto nedůvěryhodný. Opatření obecné povahy přitom požadujeme jasné odůvodnění.</b></p>	
		76	<p>10. Je nepřehlédnutelné, že do vládu ČR schválené Aktualizace Politiky územního rozvoje (PÚR) <b>byla zahrnuta i kapacitní komunikace S8</b> ve směru z Vídne přes Znojmo na Jihlavu a Kolin a dále s návazností na z Kolína k Liberci a z Jihlavy na Prahu a rychlostní komunikaci R55 v trase Břeclav – Olomouc a dále s návazností na Ostravu a aglomeraci Katowicko. S koncepcí kapacitní silnice S8 se PZKO Jihovýchod vůbec nevypořádal, což je zásadní chybou. Toto musí být zhodnoceno.</p>	<p><b>Vysvětleno</b> PZKO musí být v souladu s platnou UPD, není však jeho cílem stanovovat jeho dopady nýbrž stanovovat opatření k dosažení imisních limitů. Není v sile PZKO se zabývat dopadem UPD, to je předmětem SEA.</p>
			<p>11. Posouzení vlivu koncepce na životní prostředí a dosavadní procesní vady při přijímání opatření obecné povahy</p> <p>Navzdory původnímu plánu neprochází Program nejprve procesem posuzování vlivů na životní prostředí, tzv. SEA, ve kterém by veřejnost a obce rovněž mohly uplatňovat své připomínky. S takovým postupem u tak klíčového dokumentu nelze souhlasit. Z obsahu návrhu opatření obecné povahy je</p>	<p><b>Vysvětleno</b> Viz ID 19</p>

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námitky	Vypořádání
			<p>přitom zřejmě, že s vyhodnocením SEA je v průběhu procesu počítáno. Rovněž ze zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, vyplývá, že Program zlepšování kvality ovzduší bude muset projít procesem posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (tzv. SEA). Tento proces má přitom několik fází, jejichž výstupy, včetně závěrečného stanoviska, jsou dle § 50 použitého ve smyslu § 174 odst. 1 obdobně jednoznačně obligatorními podklady pro vydání opatření obecné povahy. Bez jejich existence nemůže být opatření obecné povahy vydáno. V současné chvíli nejsou podklady pro vydání opatření obecné povahy zdaleka kompletní, neboť neobsahují výstupy procesu SEA. Z toho mimo jiné plyne, že účastníci nemají a možná ani nebudou mít možnost se k nim vyjádřit, a že nejsou zabezpečeny všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu, a sice ochrany životního prostředí a lidského zdraví.</p> <p>Podle § 8 odst. 1 správního řádu navíc dbají správní orgány vzájemného souladu všech postupů, které probíhají současně a souvisejí s týmž právy nebo povinnostmi dotčené osoby. V současné chvíli se však zdá, že proces SEA bude zahájen zcela nezávisle na procesu přijímání opatření obecné povahy a tyto dva nejsou nikterak koordinovány.</p> <p>Je tedy zřejmé, že pokud bude vyžadováno dodržení stanovené lhůty pro vyjádření k návrhům PZKO, bude proces tohoto projednávání protizákonné.</p>	
		12	Především požadujeme, aby bylo provedeno plné posuzování SEA podle zákona č 100/2001 Sb., a to i pro PZKO pro aglomeraci Brno.	<b>Vysvětleno</b> PZKO prošlo řádným procesem SEA, dále viz ID 68.
		13.	Požadujeme, aby bylo provedeno plnohodnotné posouzení vlivů na veřejné zdraví (HIA), a to specificky osobou s autorizací pro toto posuzování vydanou Ministerstvem zdravotnictví. Zejména pro posouzení situace ve Znojmě a toto klíčově.	<b>Vysvětleno</b> Viz ID 69
		77	14. V dokumentech zahajujících zjišťovací řízení pro oba Programy MŽP uvedlo;	<b>Vysvětleno</b> PZKO vychází z platných a uznaných koncepcí, které

---

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesilatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>1. Na které aspekty opracovávané a posuzované koncepce, složky životního prostředí a jejich parametry, vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví by se mělo vyhodnocení zejména zaměřit.</p> <p>2. Zda přicházejí v úvahu varianty (alternativy) dosažení cílů koncepce, lišící se svými vlivy na životní prostředí, které by měly být předmětem vyhodnocení a posouzení</p> <p>K otázce 1 odpovídáme, že jsme na MŽP zaslali podrobné připomínky k Návrhu obou Programů jako Opatření obecné povahy (OOP). Tyto připomínky v kopii přikládáme a činíme je i nedílnou součástí tohoto podání. Tyto připomínky jsně identifikují, co by mělo v předmětných Programech být detailně zpracováno, a také tedy v SEA plnohodnotně posouzeno.</p> <p><b>K otázce 1 položené z MŽP tedy Požadujeme, aby</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Všechny naše připomínky podané k Návrhům obou Programů (viz příloha 1) byly jednotlivě vypořádány a jejich obsah byl na MŽP použit k určení toho, na které aspekty zpracovávané a posuzované koncepce, složky životního prostředí a jejich parametry, vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví by se mělo vyhodnocení SEA zejména zaměřit.</li></ul> <p><b>• Všechny připomínky podané k Návrhům obou Programů byly respektovány při přepracování Návrhu obou Programů. Oznámení SEA a následně v posouzení SEA.</b></p> <p><b>K otázce 2 M2T*</b> zdůrazňujeme, že oba Návrhy PZKO jsou naprostě chybou variantou k dosažení cílů stanovených závaznou evropskou směrnici. Oba Návrhy PZKO totiž jednak zcela viditelně vycházejí z výhledové koncepce páteřní silniční dopravy v JMK, která nesprávně řeší hlavní zdroj znečištění</p>	byly v době zpracování PZKO k dispozici. Viz také úvodní text. K témtu dokumentům bylo zpracováno vyhodnocení SEA. Účinnost opatření zlepšit imisní situaci byla ověřena prostřednictvím rozptylové studie (viz kapitola F).

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námitky	Vypořádání
			<p>ovzduší v JM kraji a specificky také v Brně a v Brněnské aglomeraci (obcích okolo Brna, tedy součásti zóny Jihovýchod), tj. otázku tranzitní silniční dopravy a tím i nesprávně formuluje opatření, která by mohla a musí být přijata k co nejrychlejší nápravě stávající protizákonné situace s nadlimitním zatížením ovzduší</p> <p>Oba Návrhy PZKO vycházejí z <b>nesprávné koncepce</b>, kdy se jako opatření k nápravě předpokládá dobudování páteřní silniční infrastruktury, která by <b>do Brna a obcí v okoli Brna přiváděla další tranzitní dopravu</b>, tedy dále navýšovala <b>množství mobilních zdrojů znečištění v oblastech s již dlouhodobě a významně nadlimitně zatíženým ovzduším</b>.</p> <p>Jak je každému na první pohled zřejmé, zvyšování počtu zdrojů znečištění v oblastech s již nadlimitně znečištěným ovzduším nemůže ani omylem vést ke snížení současného znečištění, tedy se nemůže jednat o naplnění cílů PZKO.</p> <p>Opatření navrhovaná v obou Návrzích PZKO tedy <b>nejsou opatřením k nápravě protiprávní situace, ale kroky ke zhoršení již existujícího protiprávního stavu</b>.</p> <p>V PZKO tedy nemohou být jako opatření k nápravě prezentována opatření zahrnující vybudování přeložky 1/38, která je de facto pouze průtahem mezi městskými částmi Znojma a průtahem Dobšice.</p> <p>Současně jak Návrhy obou PZKO, tak i Obě Oznámení SEA zcela <b>zamlčují existenci alternativní dopravní koncepce pro JMK</b>, která je MŽP známá již mnoho let, je zpracována v rámci autorizovaných studií a je zahrnuta do variantního zpracování Návrhu ZÚR JMK, ke kterému se MŽP vyjadřovalo.</p> <p><b>K otázce 2 položené z MŽP tedy požadujeme, aby</b> • jak Návrhy PZKO, tak Oznámení SEA pro oba Programy byly <b>zcela fundamentálně přepracovány, a aby bylo ve</b></p>	

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesilatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námitky	Vypořádání
			<p>zjišt'ovacím řízení Ministerstvem nařízeno, že je nutné plnohodnotně navrhnut opatření na základě koncepce odvedení tranzitní dopravy z Brna a obci Brněnské aglomerace (viz autorizované studie ing. Strnada (2011, 2012, 2014) a viz autorizované posouzení vlivů na veřejné zdraví (MUDr. J. Volf, 2014)<sup>5</sup>.</p> <p>Současné upozorňujeme MŽP, že procesní postupy pro projednávání Návrhu OOP a Oznámení SEA byly dosud fundamentálně chybné a že je zde nutno zjednat nápravu. V tomto směru odkazujeme na přiložené připomínky k oběma Programům.</p>	
58068/ENV/15	Dr. Vladimír Soška, Brno		<p>1. Časový plán a průběžná kontrola</p> <p>ČR již přes 10 let nedodržuje a porušuje závazné limity stanovené k ochraně zdraví svých obyvatel a situace s nadlimitním znečištěním Brna a jeho okoli a dalších lokalit se v posledních letech nijak nezlepšila. To je důkazem toho, že opatření v předechozích PZKO nebyly správně stanoveny. Tento nezákonné stav mají vyřešit předkládané PZKO, které ale nyní musí obsahovat taková dostatečná opatření, aby byly zákonné stanovené imisními limity dosaženy v nejkratší možné době (viz § 9 zákona č. 201/2012 Sb.). Tento požadavek je v souladu s rozsudkem Soudního dvora EU ze dne 25. 7. 2008 ve věci C-237/07, <i>Janeček v. Freistaat Bayern</i> a rozsudkem ze dne 19. 11. 2014 ve věci C-404/13 <i>ClientEarth a rozsudek Nejvyššího správního soudu</i> ze dne 29. 10. 2014, č.j. 2 As 127/2014-32).</p>	<p>Vysvětleno Viz ID 20</p>

<sup>5</sup> Ing. Milan Strnad (2011). Posouzení koncepce páteřní komunikační sítě v Brněnské aglomeraci

Ing. Milan Strnad (2012). Posouzení koncepcí páteřní silniční sítě pro Jihomoravský kraj v kontextu TEN-T a PÚR ČR“

Ing. Milan Strnad a Nýdřle projektová kancelář (říjen 2014). Obchvat tranzitní dopravy města Brna (koncepce návrhu). Autorizovaná studie byla předána na Krajský úřad JMK a je zde dostupná pro celou státní správu.

MUDr. Jaroslav Volf, PhD., (2014). Posouzení dopravních koncepcí pro Jihomoravský kraj z hlediska relevantních aspektů jejich dopadů - vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí“, Autorizovaná studie byla předána na Krajský úřad JMK a je zde dostupná pro celou státní správu.

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>Návrhy PZKO však obsahují pouze odkazy na rok 2020, aniž by jakýmkoliv způsobem specifikovaly, jakými postupnými kroky a v jakém časovém horizontu dojde ke zlepšení kvality ovzduší Požaduji proto, aby PZKO obsahovaly jasné stanovený časový plán, kdy budou konkrétní navrhovaná opatření realizována a informaci o tom, jaké zlepšení kvality ovzduší mají přinést. Tento časový plán musí být kontrolovatelný i v období do roku 2020 a je proto nutné jednotlivé postupové kroky do roku 2020 do plánu doplnit. Žádám také, aby s cílem vyhodnocovat postup odpovědných úřadů a stav ovzduší, byla každoročně krajským úřadem a městem Brno vypracována zpráva o stavu realizace opatření v uplynulém roce s tím, že bude porovnán jejich předpokládaný a jejich reálný dopad na zlepšení kvality ovzduší a bude uvedeno, jaká doba je ještě potřebná doba k dosažení podlimittního znečištění ovzduší pro oblasti, kde tomu tak ještě není. Zprávy by poskytly jasnou informaci nejen pro obyvatele, ale také užitečný přehled pro MŽP a úřady v Jihomoravském kraji k akceleraci realizace opatření a k přípravě aktualizovaných PZKO.</p>	
		2	<p><b>Zavádějící analytické podklady</b> Zpracovatel PZKO pro Brno byl již ve fázi zpracovávání Analytická části upozornován na nepřesnou informaci typu: <i>ve „fázi dokončení“ jsou takové stavby jako Bratislavská radiála, tangenta R43, VMO Žabovřesky, obchvat Tuřan. V přehledech již zrealizovaných opatření bylo dále uváděno, že proběhla obměna vozováho parku DPMB, instalace prachových filtrů - což v reálu proběhlo pouze částečně nebo vůbec. Ojedinělé výsadby zeleně byly v analýze vykazovány jako systematická opatření ke zlepšení životního prostředí v zatížených lokalitách atd. Na takto nekvalitně provedené analýze lze velmi těžko postavit smysluplný a efektivní PZKO.</i></p>	Vysvětleno Viz ID 15
		78	<p><b>3. Neefektivní návrhy opatření a jejich náprava</b></p>	Vysvětleno

---

---

---

Ministerstvo Životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesilatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání	
			<p>Brno a řada obcí z okolí Brna má dlouhodobé problémy s emisemi z dopravy - polétavým prachem, benzo-a-pyrenem a ozonem. Doprava je navíc dominantním zdrojem znečištění ovzduší jak v Brně, tak v oblasti okolo Brna. Opatření v navrhovaných PZKO jsou nejen neefektivní, ale i chybě specifikovaná. Označením SEA to mělo identifikovat.</p> <p>Poukázat lze konkrétně např. na navrhované opatření <i>ABI Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu</i>: opatření, navržená v obou PZKO, evidentně intenzitu dopravy nesniží, naopak v obou PZKO je navrhováno přivést do oblasti s již překročenými limity dopravy další dopravu (tj. koncentrovat dopravu do Brna a okolí), čímž může dojít k dalšímu zvýšení znečištění ovzduší, a to včetně oblastí, kde jsou již nyní limity překročeny. Jde o prakticky všechny vnitřní části města Brna, dále o okrajové městské části jako Brno-Bosonohy, Brno-Bohunice, Brno-Nový Liskovec, Brno-Starý Liskovec, Brno-Chrlice, Brno-Tuřany, a také o okolní obce Troubsko, Ostopovice, Nebušovy, Moravany, Želešice, Modřice, Šlapnice, Ponětovice, Jiříkovice, Blažovice, Podolí, Tvarožná a další.</p> <p>Nadlimitní zatížení by nepochybně vzniklo nebo hrozilo i v městských částech jako Brno-Bystrc, Brno-Kohoutovice, Brno-Kníničky a v obcích jako Rozdrojovice, Jinačovice, Moravské Knínice, Čebín, Drásov, Malhostovice, Všebořice, Skalička, Malá Lhota, Chrudichromy, Svitávka, Sudice podél R43 a k ohrožení by došlo i v Mikulově, Bavorech, Dolních Dunajovicích, Perné, Nové Vsi u Pohořelic, v Pohořelicích. Ke zhoršení by došlo při realizaci průtahu mezi Znojmo-Město a Znojmo - Přimětice také ve Znojmě a okolních obcích, zejmána v Dobšicích.</p> <p>MŽP klade otázku, zda přicházejí v úvahu varianty dosažení cílů koncepce, které bv měly být zváženy a vyhodnoceny. Odpověď na tuto otázkou je jednoduchá: ano, existuje: oba PZKO totiž zcela ignorují existenci autorizované alternativní koncepce.</p>		<p>Viz připominka ID 16 A – Viz ID 66 B – Viz ID 71 C – Viz ID 72 D – Viz ID 73</p>

---

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>založené na odvedení dálkové tranzitní dopravy z Brna a jeho okoli a na kvalitních obchvatech všech obcí v koridorech hlavních směrů dopravy. Tato alternativní koncepce (koncepce ing. Strnada) je založena na naprosto opačném principu řešení dopravní z oblasti s již překročenými limity a na prevenci, aby jinde v Jihomoravském kraji nevznikly nové lokality, kde budou limity překračovány nebo kde bude jejich překročení hrozit. Autorizovaná koncepce ing. Strnada je zahrnuta do variant připravovaných Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a je tedy nutné ji brát jako možnou výhodnejší alternativu. Autorizovaná posouzení ing. Strnada z let 2011, 2012 a 2014 jsou k dispozici na krajském úřadě v Brně, stejně jako autorizované porovnání dopravní koncepce ZÚR 2011 a koncepce ing. Strnada (posouzení MUDr. J. Volsá z 2014) z hlediska veřejného zdraví. V obou</p> <p><b>PZKO je tedy nutno pracovat s koncepcí odvedení dopravy z oblasti s překročenými limity (koncepce ing. Strnada) a toto je nutné vyhodnotit v SEA.</b></p> <p>Požaduj tedy.</p> <p>A. <b>Obchvat celého města Brna a přilehlých obcí na severu.</b> V současnosti Brno nemá ve směru sever-jih obchvat, a tedy celá narůstající tranzitní doprava od severu musí projíždět městem Brnem a dochází k zhoršování znečištění ovzduší. Tranzitní dopravu je nutné vyvést mimo celé Brno, tedy mimo všechny jeho městské části. Je tedy nutné co nejdříve realizovat plnohodnotný obchvat celého města Brna. Petici za tento obchvat podepsalo téměř 40 tisíc občanů, ale státní byl doposud nečinný a Jihomoravský kraj nebyl ani za 15 let schopen pořídit právoplatný krajský územní plán (Zásady územního rozvoje - ZÚR). Jíž minimálně od roku 2003 je odbornými studiemi doloženo, že by po předmětném obchvatu jezdilo cca 15 tisíc vozidel denně, z toho cca 5 tisíc vozidel těžké nákladní dopravy. Jak dlouho mají občané druhého největšího města ČR, Brna,</p>	

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>čekat na odvedení tranzitní dopravy mimo město? Všechna velká města v ČR (Praha, Plzeň, Olomouc) mají již vybudovány plnohodnotné obchvaty. Požadujeme proto, aby komunikace R43 od severu k Brně byla realizována jako obchvatová komunikace všech obcí na trase a zahrnula plnohodnotný obchvat celého města Brna a tím aby byla vyvedena tranzitní doprava ze všech částí města Brna, a aby ani nebyla zavlečena do obcí severně od Brna a do městských částí města Brna, které doposud nejsou tranzitní dopravou zatíženy. Toto opatření se musí stát prioritou PZKO.</p> <p>B. <b>Řešení prostoru jihu Brna a obci Jižné od Brna:</b> Evropa je propojována transevropskou sítí, přes ČR by měl vést tzv. Baltsko-adriatický silniční koridor. Z nepochopitelných důvodů kraj prosazuje vedení tohoto koridoru do Polska závlekkem přes přírodně cennou oblast Pálavý u Mikulova a přes dopravně přetížené Brno a obce jižně od Brna. Stát ale nemůže poškozovat veřejné zdraví a nemůže proto v souladu se zákonym postavit nové komunikace tam, kde již jsou překročeny zákonné limity znečištění ovzduší. Požadujeme proto, aby součásti PZKO bylo opatření požadující realizaci alternativní silniční koncepce bez R52 s cílem odvedení dálkové tranzitní dopravy mimo brněnskou oblast, s cílem co nejrychlejší realizace plnohodnotného obchvatu Břeclavi. I zde je k dispozici koncepce ing. Strnada se snížením zátěže Mikulova a obci na dnešní silnici 1/52 a také situace v Břeclavi (obchvat Břeclavi).</p> <p>C. <b>Řešení prostoru dálnice D1:</b> Dálnice D1 a silnice II/602 („stará pražská“ přes Bosonohy) jsou silným zdrojem znečištění ovzduší a je proto nutné minimalizovat tyto negativní vlivy na zdraví obyvatel. V civilizovaných zemích Evropy se proto v takovýchto kritických úsecích komunikaci budují zakryté tubusy a používá se jejich ventilace s filtrace. V kritických lokalitách jako Bosonohy/Troubsko a Ostopovice/Bohunice/starý Liskovec</p>	

---

---

---

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námitky	Vypořádání
			<p>je nutné vybudovat nad Dl povrchový tubus. Současně je do opatření v PZKO nutné zahrnout vybudování plnohodnotného obchvatu Bosonoh, a to v tubusu přiléhajícím k zakrytému úseku Dl. Je nutné dát prioritu vybudování páteřních komunikací R35 umožňující odvedení dopravy Praha - Ostrava z Dl a komunikaci R55 a S8 odvádějících dálkovou tranzitní dopravu z jihu (od Vídni) na logické a nejkratší směry přes ČR.</p> <p>D. <b>Plnohodnotné obchvaty Znojma a Břeclavi:</b> Historické významné spojení Prahy a Vídni a doprava ve směru z Německa do Rakouska s integrací Evropy logicky stále narůstá. Vláda schválila vymezení nové kapacitní komunikace S8 zahrnující i trasu Jihlava - Znojmo - Vídeň. Tato trasa se však realizuje příliš pomalu. Obchvat Znojma zcela schází a část této dálkové tranzitní dopravy je zcela opět zavlečena do dopravně přetížené brněnské aglomerace. Požadujeme, aby součásti PZKO bylo opatření, požadující vybudování plnohodnotného obchvatu Znojma a urychlění zkapacitnění komunikace Jihlava - Znojmo - hranice s Rakouskem. Stejně tak se požaduje i plnohodnotný obchvat Břeclavi vedený co nejdál od existující obytné zástavby.</p>	
			<p>4. Neprovázanost s dalšími dokumenty Brno aktuálně zpracovává Plán mobility a měl by být s navrhovaným Programem minimálně v souladu. Bohužel na seznamu opatření není ani explicitně definována provázanost s územním plánováním tak, aby nedocházelo k povolování staveb indukujících dopravu v územích, která jsou již dnes přetížena znečišťujicimi látkami v ovzduší z dopravy.</p>	<b>Vysvětleno</b> Viz ID 17
			<p>5. Posouzení vlivu koncepce na životní prostředí a dosavadní procesní vady při přijímání opatření obecné povahy Navzdory původnímu plánu neprochází Program nejprve procesem posuzování vlivů na životní prostředí, tzv. SEA, ve kterém by veřejnost a obec rovněž mohly uplatňovat své připominky. S takovým postupem u tak kličového dokumentu</p>	<b>Vysvětleno</b> Viz ID 19

**Ministerstvo životního prostředí**

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>nelze souhlasit. Z obsahu návrhu opatření obecné povahy je přitom zřejmě, že s výhodnocením SEA je v průběhu procesu počítáno. Rovněž ze zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, vyplyvá, že Program zlepšování kvality ovzduší bude muset projít procesem posuzování vlivů koncepce na životní prostředí (tzv. SEA). Tento proces má přitom několik fází, jejichž výstupy, včetně závěrečného stanoviska, jsou dle § 50 použitelné ve smyslu § 174 odst. 1 obdobně, jednoznačně obligatoriálními podklady pro vydání opatření obecné povahy. Bez jejich existence nemůže být opatření obecné povahy vydáno. V současné chvíli nejsou podklady pro vydání opatření obecné povahy zdaleka kompletní, neboť neobsahují výstupy procesu SEA. Z toho mimo jiné plyne, že účastníci nemají a možná ani nebudou mit možnost se k nim vyjádřit, a že nejsou zabezpečeny všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu, a sice ochrany životního prostředí a lidského zdraví.</p> <p>Podle § 8 odst. 1 správního řádu navíc dbají správní orgány vzájemného souladu všech postupů, které probíhají současně a souvisejí s týmiž právy nebo povinnostmi dotčené osoby. V současné chvíli se však zdá, že proces SEA bude zahájen zcela nezávisle na procesu přijímání opatření obecné povahy a tyto dva nejsou nikterak koordinovány. Je tedy zřejmé, že pokud bude vyžadováno dodržení stanovené lhůty pro vyjádření k návrhům PZKO, bude proces tohoto projednávání nezákonny</p>	
57604/ENV/15	město Modřice	79	<p>1. Program je zpracován v roce 2015, váže se k roku 2020, pro který je vymezena střednědobá strategie zlepšení kvality ovzduší, budou plněny pouze opatření, která jsou projekčně připravena nebo organizačně řešena a připravena. Jak bude řešena příprava konkrétních opatření do dalšího období, zejména s ohledem na kumulaci vlivu opatření vůči navazujícím územím, která jsou bezprostředně ovlivněna např. dopravou nebo realizací obchvatů. Postup přípravy by měl být zahrnut do opatření, u mnohých</p>	<p><b>Vysvětleno</b> Všechna opatření byla hodnocena s ohledem na jejich kumulativní vliv, rovněž další aktualizace PZKO budou tento postup respektovat. Pro realizaci dopravních opatření je mimo jiné potřebné i vydání Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK), zejména ve vztahu k budování obchvatů. V případech komunikací, jejichž realizace závisí na</p>

Ministerstvo životního prostředí

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			opatření je uveden údaj „průběžně“.	schválení ZÚR JMK, je nutné vyvinout maximální úsilí k jejich zahájení a alespoň částečné realizaci do roku 2020.
		80	2. Není jasný způsob vyhodnocení 65% úbytku pro dopravu, jak bude rozděleno vyhodnocení z hlediska stacionárních zdrojů a dopravy Hodnoty zjištěné měřením postihuje komplexní stav hodnot znečištění na základě analýzy, prováděné Českým hydrometeorologickým ústavem s přeponetem dat na správní jednotky. Jak bude vyhodnocen vliv opatření vůči navazujícímu území, která jsou bezprostředně ovlivněna provozem aglomerace CZ06A (např. město Modřice, které je bezprostředně ovlivněno dopravou). Nedojde k těmtoto opatřením na úkor navazujících území?	<p><b>Vysvětleno</b> Vyhodnocení plnění emisního stropu pro dopravu bude ověřeno stejným postupem, kterým byl emisní strop stanoven (viz kapitola postup stanovení emisního stropu pro silniční dopravu). Toto hodnocení bude metodicky vést MŽP.  Vliv opatření již byl proveden v kapitole F.1.</p>
		81	3. Jsou vyloučena opatření, týkající se zemědělství. Ta se týkají oblastí mimo centrální část města. Potřeba opatření je zřejmá zejména v letošním roce – zemědělská doprava a sklizeň v době extrémních podmínek – sucho, dešťové období, s tím souvisí i nakládání s vodou a její záchyt v krajině- nejen výsadba liniové zeleně, ale i remizky, případně malé nádrže, tůně, opatření na nezpevněných obslužných a polních cestách (prašnost), osevní postupy.	<p><b>Vysvětleno</b> V PZKO CZ06A i CZ06Z je v rámci zemědělské výroby uvedeno opatření CB2, které se přímo týká větrné eroze.</p>
		82	4. Program se musí věnovat pouze takovým dopravním řešením, které vedou ke snížení intenzity dálkové dopravy s již nadlimitně znečištěným ovzduším.	<p><b>Vysvětleno</b> V PZKO jsou navržena opatření, která omezují zbytnou dopravu v obcích a městech (např. omezení vjezdu, zavedení nízkoemisní zóny, budování obchvatů). PZKO rovněž zakládá povinnost k nově umisťovaným stavbám. Tento požadavek byl doplněn do kapitoly E.4.1 v CZ06Z: „Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzačních opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem.“</p>

**Ministerstvo životního prostředí**

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesilatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
		83	5. Z obou programů je nutné vypustit jakákoliv doporučení pro realizaci JZT města Brna, neboť tangentu by celá procházela oblastmi, kde jsou dlouhodobě překračovány limity znečištění ovzduší.	<b>Vysvětleno, částečně akceptováno</b> Slovní obrat Jihozápadní tangenta byl z PZKO vypuštěn, aby již nedocházelo k nedorozuměním, jelikož PZKO pod tímto označením mimo napojení D1 na R52, bez další specifikace vedení komunikace. PZKO nespecifikuje trasování napojení R52 na dálnici D1 – toto je předmětem UPD.
		84	6. V Programu je nutné zohlednit vlivy trasování JT města Brna dle „Technické studie R 52 – Jižní tangenta v úseku R 52 Rajhrad – D2 Chrlce II“ – varianta B.	<b>Vysvětleno</b> PZKO se nezabývá trasováním ani jejich variantami, toto je předmětem UPD, případně procesem EIA, který bude posuzovat dopady konkrétního projektu.
56394/ENV/15	město Rosice	85	1. Analytická část PZKO podrobň rozebírá emisní a imisní situaci v zóně CZ06Z v letech 2007-2011. Překročení imisních limitů (IL) v r. 2012 (resp. ročních průměrů za pětletí 2008-2012) je v PZKO zmíněno jen okrajově a <b>překročení IL v r. 2013</b> (resp. ročních průměrů za 2009-2013) <b>není uvedeno v PZKO vůbec</b> . Strategie a opatření ke snížení emisí se v PZKO slovně vztahuje „k současnemu stavu“, ve skutečnosti to ale znamená ke stavu v r. 2011.	<b>Vysvětleno</b> V PZKO jsou uvedeny údaje o emisích a imisích, které zpracoval ČHMÚ. Referenčním rokem pro vyhodnocení vývoje emisních bilancí byl použit rok 2011 a to vzhledem ke skutečnosti, že pro tento rok byla v okamžiku započeti práci na Programu dostupná <b>validovaná data</b> . Nesouhlasíme s tvrzením, že překročení imisních limitů pro rok 2012 je uvedeno pouze okrajově. V kapitole C. 1, která se zabývá vyhodnocením znečištění ovzduší v letech 2007-2012 jsou v tabulkách pro jednotlivé znečišťující látky uvedeny hodnoty průměrných ročních koncentrací a to včetně roku 2012. Rovněž je zde v samostatné kapitole C.2 shrnuto hodnocení úrovně znečištění v roce 2013. Mezi vyhodnocením stavu znečištění a vydáním PZKO byvá vždy časová prodleva vzhledem k náročnému procesu zpracování dat, modelování opatření, zveřejnění a následnému vydání koncepce.
		86	2. V PZKO je konstatováno, že k překročení IL v zóně Jihovýchod nastává u <b>tuhých znečišťujících látek</b> (částic PM10 a PM2,5) a u <b>benzo(a)pyrenu</b> . Vyhodnocení imisních <b>koncentrací částic PM10</b> , vlivu zdrojů emisí PM10 a opatření	<b>Vysvětleno</b> Nesouhlasíme s tvrzením, že byla při vyhodnocení imisních koncentrací (kapitola C.1) věnována větší pozornost suspendovaným částicím PM10 (kapitola

**Ministerstvo životního prostředí**

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<b>ke snížení těchto emisí je v PZKO věnováno mnohem více pozornosti, než je tomu u znečišťující látky benzo(a)pyren (dále jen „BaP“).</b>	C.1.1.) oproti B(a)P (kapitola C.1.3). Kapitoly C.1.1 a C.1.3 mají zcela shodnou strukturu. Rovněž emisní bilance obsahují přehledné a dostatečné informace o vypořádání emisí z jednotlivých zdrojů jak pro PM10 tak B(a)P. B(a)P je v kapitole D.1.2 označen prioritní znečišťující látkou na stejném úrovni jako PM10. Nicméně některá opatření byla skutečně stanovena na základě emisí suspendovaných částic (emisní stropy pro silniční dopravu viz kapitola E.1, významné zdroje – viz kapitola E.2). Tato opatření budou mít pozitivní vliv na snížení emisí tuhých znečišťujících látok a zároveň i na emise benzo(a)pyrenu, jelikož se BaP (a další polycyklické aromatické uhlovodíky) vážou na suspendované látky. V kapitole F.1 je znázorněno, vliv opatření na jednotlivé znečišťující látky dle jednotlivých opatření.
		87	3. Podle modelu Českého hydrometeorologického ústavu byla na území města Rosice roční průměrná koncentrace BaP v r. 2011 (vyjádřená jako pětiletý klouzavý průměr za období 2007–2011) 0,97 ng.m <sup>-3</sup> , imisní limit 1 ng.m <sup>-3</sup> tak v r. 2011 nebyl překročen. V r. 2012 však již byl klouzavý 5letý průměr roční koncentrace BaP v Rosicích 1,06 a 1,08 ng.m <sup>-3</sup> a stejná koncentrace byla vypočtena i za rok 2013. Město Rosice se tak aktuálně nachází na území Jihomoravského kraje, na kterém jsou překračovány IL BaP, ale ve výčtu obcí uvedených v tab. 32 v PZKO uvedeno není.	<b>Vysvětleno</b> Tabulka č. 32 zobrazuje obce, na jejichž území došlo podle pětiletých průměrů 2007 – 2011 k překročení imisních limitů. V případě bylo správně uvedeno, že v období 2007 – 2011 byly hodnoty BaP na úrovni 0,97 ng.m <sup>-3</sup> , čímž nebyl překročen imisní limit a proto nebyde město Rosice doplněno do této tabulky.
		88	4. Na většině místech PZKO se konstatuje, že na emisích a překračování IL BaP se podílejí rozhodujícím způsobem emisí z vytápění v lokálních topeništích, méně pak emise z dopravy. V rozlohou menším Kraji Vysočina byly v r. 2011 celkové roční emise BaP 535,04 t, což bylo o 16,5 % víc než v Jihomoravském kraji. Podíl emisí BaP z lokálních topenišť v Kraji Vysočina je podle údajů v PZKO 71 %, protože 30 % domácností je vytápěno uhlím nebo dřevem. Pro Jihomoravský	<b>Vysvětleno</b> Vliv lokálních topeníšť uváděný v PZKO není přečítaný, tyto závěry vycházejí z rozptylové studie. Vztah imisí – emise není lineární, vstupuje zde řada proměnných (např. konfigurace terénu, která může ovlivňovat meteorologické podmínky, hustota osídlení, koncentrace zdrojů apod.) V roce 2015 proběhlo v Jihomoravském kraji i další

**Ministerstvo životního prostředí**

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesilatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připominky / námítky	Vypořádání
			<p>kraj se v PZKO uvádí, že podíl lokálních topeníš na emisích BaP je 61 % a že 10 % domácností je vytápěno uhlím nebo dřevem. Přitom imisní limit BaP je překračován většinou jen v sídlech na území Jihomoravského kraje. Srovnání emisní a imisní situace BaP v obou krajích ukazuje, že vliv lokálních zdrojů vytápění spalujících uhlí a dřevo na imisní koncentrace BaP (resp. polycyklických aromatických uhlovodíků) je přeceňován.</p>	měření imisního zatižení koncentrace benzo(a)pyrenu (měření ČHMÚ na žádost Krajského úřadu Jihomoravského kraje), které mělo odhalit zdroje znečištění a na základě ní byl potvrzen významný vliv lokálních topeníš zejména v zimním období. Připominka je pouze spekulace, neopírá se o skutečná data, zatímco podkladem pro PZKO jsou data ČHMÚ.
		89	<p>5. Údaje o vytápění domácností v Rosicích použité pro emisní charakteristiku REZZ03 (modelové vypočítávané emise z domácností) v r. 2011 ukazují zanedbatelný podíl pevných paliv (tabulka).</p> <p>Podíl domácích zdrojů spalujících v Rosicích dřevo a uhlí je asi 1,5 % z celkového počtu zdrojů, přitom v r. 2012 a 2013 byl v Rosicích překročen IL BaP. Podle našeho názoru se na imisní koncentraci BaP v Rosicích podílí především silniční doprava, přenos znečištění z brněnské aglomerace i dálkový přenos znečištění z Moravskoslezského kraje a z Polska. Významný vliv silniční dopravy v Rosicích na kvalitu ovzduší dokládají i zdejší relativně vysoké průměrné roční koncentrace tuhých znečišťujících látek frakce 2,5 µm (PM2.5), které se pohybují kolem 23,5 µg m<sup>-3</sup> (IL je 25 µg.m<sup>-3</sup>). Částice PM2.5 mají původ právě v emisích z výfuků motorových vozidel.</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>Souhlasíme s připominkou, že na území města Rosice se na koncentracích BaP podílí silniční doprava a další jmenované zdroje. Rosice leží na silnici I/23 a v blízkosti dálnice D1. Vyhodnocení procentuálního zastoupení zdrojů na území Jihomoravského kraje, které poukazuje na hlavní zdroj znečištění ovzduší lokální topeníš, se vztahuje k celému kraji.</p> <p>Rosice významně ovlivňuje morfologie zdejšího terénu. Město leží v nadmořské výšce cca 240 m n.m. a okolní kopce dosahují výšky přes 400 m n.m. Dochází zde k významným inverzním stavům s výrazně delší dobou trvání než např. v Troubsku či ve Střelicích, které jsou přes kopce. V těchto klimatických podmínkách naopak narůstá vliv lokálních topeníš. Na výměnu lokálních topeníš je v PZKO zaměřeno opatření DB1, které je na národní úrovni podporováno z OPŽP.</p>
		90	<p>7. Město Rosice patří mezi sídla s &gt; 5000 obyvateli, na jejichž území došlo v r. 2012 a 2013 k překročení IL BaP vlivem dopravy. Požadujeme proto v PZKO v části E.4.I (Opatření ke snížení vlivu silniční dopravy na úroveň znečištění) zařadit do výčtu opatření AB2 (obchvaty měst a obcí) i opatření „Rosice, 1/23: obchvat“.</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>Dopravní opatření byla navrhována pro prioritní obce (viz kapitola D.1.4) na jejichž území došlo na základě prostorové interpretace dat v uplynulém období 2007-2011 k překročení některého z imisních limitů. Na území ORP Rosice za toto pětiletí dle prostorové interpretace nebyl překročen žádný imisní limit, proto nebylo město Rosice zahrnuto do tabulky pro stavbu obchvatů, PZKO</p>

---

---

**Ministerstvo životního prostředí**

Příloha č. 3 k opatření obecné povahy č.j.: 30724/ENV/16

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesilatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
				<p>však jeho realizaci nikak nevylučuje. Obchvatová silnice I/23 je řešena v rámci ZÚR JMK či PÚR ČR (z roku 2015, bod (195)). Opatření, která budou realizována i nad rámec PZKO a prokazatelně přispějí ke snížení imisní situace, jsou vítaná.</p> <p>Jak již bylo uvedeno výše (ID 88 a ID 89) lokální topeniště mají významný vliv zejména v zimním období, PZKO obsahuje opatření na podporu výměny lokálních topenišť, které pokud bude provedeno v dostačené míře, přispěje ke zlepšení kvality ovzduší na území obce v souladu s cílem PZKO.</p>

Příloha č. 5 k opatření obecné povahy s č.j.: 30724/ENV/16

**1) Odůvodnění podle §10g odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů:**

V souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 100/2001 Sb.) je schvalující orgán dle § 10g odst. 4 tohoto zákona povinen zohlednit požadavky a podmínky, které byly stanoveny dle § 10g odst. 2 zákona č. 100/2001/Sb. ve stanovisku k návrhu koncepce. O způsobu zohlednění stanoviska je schvalující orgán podle § 10g odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. povinen informovat příslušný úřad, dotčené správní úřady a dotčené územní samosprávné celky.

Ve stanovisku k návrhu koncepce s názvem „Program zlepšování kvality ovzduší zóna Jihovýchod – CZ06Z“, které bylo vydáno dne 27. dubna 2016 (č.j.: 12145/ENV/16), byly schvalujícímu orgánu (MŽP) stanoveny podmínky dle § 10g odst. 2 zákona č. 100/2001/Sb., které byly v koncepci, tj. v Programu vydávaném tímto opatřením obecné povahy, zohledněny následovně:

Text stanoviska k návrhu koncepce	Odůvodnění podle §10g odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb.
<b>Část A: Podmínky a požadavky z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví:</b>	
1) Pro naplňování jednotlivých opatření obsažených v PZKO Brno vybírat přednostně takové projekty, které budou mít co největší přínos ke snížení znečištění ovzduší u řešených znečišťujících látek.	Podmínka byla zohledněna v plném rozsahu v rámci bodu IV. tohoto opatření obecné povahy, které ukládá, že opatření Programu stanovená v bodu I, II a III tohoto opatření obecné povahy budou realizována v souladu se stanoviskem MŽP vydaným dne 27. dubna 2016 s č.j.: 12145/ENV/16.
2) Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzační opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem.	Podmínka byla zohledněna v plném rozsahu v rámci bodu IV. tohoto opatření obecné povahy, které ukládá, že opatření Programu stanovená v bodu I, II a III tohoto opatření obecné povahy budou realizována v souladu se stanoviskem MŽP vydaným dne 27. dubna 2016 s č.j.: 12145/ENV/16 a zároveň byla v Programu propisána do kapitoly E.4.1.
3) Realizaci nových projektů dopravní infrastruktury, popřípadě zkapacitnění těch stávajících, provádět s takovými technickými opatřeními, která zamezí jejich nadmernému obtěžování obyvatelstva hlukem.	Podmínka byla zohledněna v plném rozsahu v rámci bodu IV. tohoto opatření obecné povahy, které ukládá, že opatření Programu stanovená v bodu I, II a III tohoto opatření obecné povahy budou realizována v souladu se stanoviskem MŽP vydaným dne 27. dubna 2016 s č.j.: 12145/ENV/16.
4) Při realizaci koncepce přihlédnout	Podmínka byla zohledněna v plném rozsahu

k odpovídajícím doporučením k posílení pozitivních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví uvedeným v kapitole 12.3 vyhodnocení SEA.	v rámci bodu IV. tohoto opatření obecné povahy, které ukládá, že opatření Programu stanovená v bodu I, II a III tohoto opatření obecné povahy budou realizována v souladu se stanoviskem MŽP vydaným dne 27. dubna 2016 s č.j.: 12145/ENV/16.
5) Urychlit přípravu a následnou realizaci opatření AB2 „Obchvaty měst a obcí“ včetně nezbytných návazných opatření v dopravě.	Podmínka byla zohledněna v plném rozsahu v rámci bodu IV. tohoto opatření obecné povahy, které ukládá, že opatření Programu stanovená v bodu I, II a III tohoto opatření obecné povahy budou realizována v souladu se stanoviskem MŽP vydaným dne 27. dubna 2016 s č.j.: 12145/ENV/16.
6) Územně a časově diverzifikovat dotační podporu modernizace individuálního vytápění domácností. Lokality s překročením imisního limitu by měly být řešeny přednostně.	Podmínka byla zohledněna v plném rozsahu v rámci bodu IV. tohoto opatření obecné povahy, které ukládá, že opatření Programu stanovená v bodu I, II a III tohoto opatření obecné povahy budou realizována v souladu se stanoviskem MŽP vydaným dne 27. dubna 2016 s č.j.: 12145/ENV/16.
7) Rozšířit realizaci opatření EC1 „Informování a osvěta veřejnosti v otázkách ochrany ovzduší“ rovněž na oblast relevantních environmentálních dotačních programů s cílem omezit riziko nedostatečného zájmu o dotační podporu modernizace individuálního vytápění.	Podmínka byla zohledněna v plném rozsahu v rámci bodu IV. tohoto opatření obecné povahy, které ukládá, že opatření Programu stanovená v bodu I, II a III tohoto opatření obecné povahy budou realizována v souladu se stanoviskem MŽP vydaným dne 27. dubna 2016 s č.j.: 12145/ENV/16.
8) Při výsadbě dřevin mimo zastavěné území je třeba uplatňovat výhradně geograficky původní, stanoviště vhodné dřeviny. Výsadby je vhodné propojovat se stávajícími krajinnými prvky. Zábory sídelní zeleně musí být kompenzovány.	Podmínka byla zohledněna v plném rozsahu v rámci bodu IV. tohoto opatření obecné povahy, které ukládá, že opatření Programu stanovená v bodu I, II a III tohoto opatření obecné povahy budou realizována v souladu se stanoviskem MŽP vydaným dne 27. dubna 2016 s č.j.: 12145/ENV/16.
9) V odůvodněných případech (např. z důvodu vysoké prašnosti způsobované provozem na komunikaci) zajistit zpevnění povrchu nezpevněných komunikací s upřednostňováním druhů povrchu umožňujících vsakování srážkových vod.	Podmínka byla zohledněna v plném rozsahu v rámci bodu IV. tohoto opatření obecné povahy, které ukládá, že opatření Programu stanovená v bodu I, II a III tohoto opatření obecné povahy budou realizována v souladu se stanoviskem MŽP vydaným dne 27. dubna 2016 s č.j.: 12145/ENV/16.
10) Konkrétní projekty, aktivity, opatření budou uskutečňovány za respektování ochrany zvláště chráněných území (ZCHÚ), soustavy NATURA 2000 a lokalit výskytu zvláště chráněných druhů včetně obecné	Podmínka byla zohledněna v plném rozsahu v rámci bodu IV. tohoto opatření obecné povahy, které ukládá, že opatření Programu stanovená v bodu I, II a III tohoto opatření obecné povahy budou realizována v souladu

ochrany přírody v souladu se zákonem o ochraně přírody a krajiny.	se stanoviskem MŽP vydaným dne 27. dubna 2016 s č.j.: 12145/ENV/16.
11) Nová technická opatření naplňující PZKO CZ06Z primárně neumisťovat do ZCHÚ. V případě jejich umístění ve ZCHÚ je nezbytné vyloučit či minimalizovat možné negativní vlivy na předměty a cíle ochrany dotčených ZCHÚ.	Podmínka byla zohledněna v plném rozsahu v rámci bodu IV. tohoto opatření obecné povahy, které ukládá, že opatření Programu stanovená v bodu I, II a III tohoto opatření obecné povahy budou realizována v souladu se stanoviskem MŽP vydaným dne 27. dubna 2016 s č.j.: 12145/ENV/16.
12) V rámci přípravy jednotlivých opatření, která se mohou dotýkat zájmů ochrany přírody a krajiny, postupovat v součinnosti s orgány ochrany přírody.	Podmínka byla zohledněna v plném rozsahu v rámci bodu IV. tohoto opatření obecné povahy, které ukládá, že opatření Programu stanovená v bodu I, II a III tohoto opatření obecné povahy budou realizována v souladu se stanoviskem MŽP vydaným dne 27. dubna 2016 s č.j.: 12145/ENV/16.
13) Nové záměry lokalizovat v souladu s územně plánovacími dokumentacemi, v případě nutnosti umístění na zemědělskou půdu preferovat půdu v nižších třídách ochrany.	Podmínka byla zohledněna v plném rozsahu v rámci bodu IV. tohoto opatření obecné povahy, které ukládá, že opatření Programu stanovená v bodu I, II a III tohoto opatření obecné povahy budou realizována v souladu se stanoviskem MŽP vydaným dne 27. dubna 2016 s č.j.: 12145/ENV/16.
14) Při realizaci aktivit minimalizovat zábor a zásah do pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL), především do lesů zvláštního určení a lesů ochranných.	Podmínka byla zohledněna v plném rozsahu v rámci bodu IV. tohoto opatření obecné povahy, které ukládá, že opatření Programu stanovená v bodu I, II a III tohoto opatření obecné povahy budou realizována v souladu se stanoviskem MŽP vydaným dne 27. dubna 2016 s č.j.: 12145/ENV/16.
15) Ministerstvo životního prostředí jako předkladatel koncepce zajistí ve spolupráci s orgány kompetentními k realizaci jednotlivých opatření PZKO sledování a rozbor vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví dle § 10h zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Vývoj kvality životního prostředí v aglomeraci Brno bude sledován s uplatněním monitorovacích indikátorů uvedených v kapitole 9 vyhodnocení SEA. Vyhodnocení plnění PZKO CZ06Z proběhne každoročně. V případě zjištění významných negativních vlivů na životní prostředí provádět průběžnou aktualizaci této koncepce a dodržovat další povinnosti	Sledování a rozbor vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví dle § 10h zákona č. 100/2001 Sb. bude zajištěno prostřednictvím indikátorů uvedených v bodě 2 přílohy č. 4 k opatření obecné povahy s č.j.: 30724/ENV/16. Kapitola 9 vyhodnocení SEA odkazuje pro hodnocení vlivů realizace Programu na ovzduší na výčet indikátorů navržených v Programu, v kapitole D.2 v tabulce „Matice logického rámce“, která rovněž obsahuje i dva konkrétně jmenované indikátory uvedené v kapitole 9 vyhodnocení SEA. Tyto indikátory nejsou určeny pro každoroční hodnocení plnění Programu (viz v matice logického rámce ve sloupci „prostředky“).

vyplývající z výše uvedeného ustanovení.	ověření“). Indikátory hodnocení vlivů realizace Programu na ovzduší byly nastaveny v kapitole F.2 a plně pokrývají cílové a výsledkové indikátory stanovené v matici logického rámce pro zónu CZ06Z. Opatření vedoucí k naplnění výstupových indikátorů matice logického rámce pro mobilní zdroje budou průběžně sledovány jednak na základě vyhodnocování plnění emisních stropů (viz. indikátor d) v kapitole F.2) a dále na základě vyhodnocování realizace jednotlivých opatření (viz kapitola F.2). Z důvodů uvedených výše je v bodě 2 přílohy č. 4 k opatření obecné povahy s č.j.: 30724/ENV/16 pro vyhodnocování kvality ovzduší odkázáno na indikátory kapitoly F.2 Programu. V bodě 2 této přílohy jsou rovněž stanoveny indikátory, které budou sloužit k vyhodnocování vlivu koncepce na veřejné zdraví. Tím bude v plném rozsahu naplněn účel podmínky stanovené ve stanovisku SEA.
16) Předkladatel koncepce zveřejní na svých internetových stránkách vypořádání veškerých došlých vyjádření a připomínek, a to jak k návrhu koncepce, tak i k jejímu vyhodnocení a zveřejní schválenou koncepcí. Dále zpracuje odůvodnění (tzv. prohlášení) podle ustanovení § 10g odst. 4 věty druhé zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, které bude součástí odůvodnění opatření obecné povahy.	Texty všech došlých připomínek a vyjádření a jejich vypořádání budou zveřejněny na webových stránkách MŽP v sekci ochrana ovzduší. Koncepce je zveřejněna tímto opatřením obecné povahy.  Odůvodnění podle ustanovení § 10g odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb. je obsaženo v odůvodnění tohoto opatření obecné povahy a v příloze č. 4 tohoto opatření obecné povahy.

**2) Opatření pro zajištění sledování a rozboru vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví podle § 10h zákona č. 100/2001 Sb.:**

Pro sledování a rozbor vlivů Programu, jakožto koncepce, na životní prostředí a veřejné zdraví podle § 10h zákona č. 100/2001 Sb. budou sledovány a vyhodnocovány níže uvedené monitorovací indikátory, které byly navrženy v kapitole 9 vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí.

Příloha č. 5 k opatření obecné povahy s č.j.: 30724/ENV/16

## Ovzduší

Pro hodnocení vlivů realizace Programu na ovzduší budou sledovány indikátory uvedené v kapitole F.2 Programu.

### Veřejné zdraví

Podíl populace zóny žijící v oblastech s nadlimitními koncentracemi (klouzavé průměry za uplynulých 5 let) částic PM<sub>10</sub> pro roční imisní limit

Jednotky: %

Podíl populace zóny žijící v oblastech s nadlimitními koncentracemi (klouzavé průměry za uplynulých 5 let) benzo(a)pyrenu

Jednotky: %

### Emise skleníkových plynů<sup>1</sup>

Emise skleníkových plynů

Jednotky: t CO<sub>2</sub>ekv.

### Voda

Počet překroční limitů NEK (normy environmentální kvality) pro ukazatele ze skupiny PAU (respektive pro benzo(a)pyren)

Jednotky: počet

### Příroda a krajina, lesní ekosystémy<sup>2</sup>

Míra defoliace lesních porostů v Jihomoravském kraji a v kraji Vysočina

Jednotky: %

### Hluk

Počet obyvatel exponovaných překročeným hladinám hluku, kteří ubyli po realizaci dopravních opatření ke snížení emisí

Jednotky: obyvatelé

---

<sup>1</sup> Dle vyhodnocení koncepce jsou z hlediska Programu významné zejména sektory doprava, energetický průmysl, vytápění residenčních a komerčních budov. Standardně jsou data sledována pouze na úrovni ČR, tj. pro Program je tento indikátor pouze doplňkový a informativní.

<sup>2</sup> Zdravotní stav stromů je hodnocen podle úrovně defoliace, která je definována jako relativní ztráta asimilačního aparátu v koruně stromu v porovnání se zdravým stromem, rostoucím ve stejných porostních a stanovištních podmínkách. Je to ztráta, která je způsobena především vlivem nepříznivých změn prostředí lesních ekosystémů jako důsledku dlouhodobého a nadměrného znečištění ovzduší různými škodlivinami (SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, O<sub>3</sub>, prachové částice aj.)

