



OPERAČNÍ PROGRAM  
ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ



EVROPSKÁ UNIE  
Evropský fond pro regionální rozvoj

Pro vodu,  
vzduch a přírodu



# PROGRAM ZLEPŠOVÁNÍ KVALITY OVZDUŠÍ ZÓNA CZ06Z – JIHOVÝCHOD

*PŘÍLOHA Č. 1: PŘEHLED VYJÁDŘENÍ DOŠLÝCH V RÁMCI ZJIŠŤOVACÍHO  
ŘÍZENÍ A JEJICH VYPOŘÁDÁNÍ*

Říjen 2015

Integra Consulting s.r.o.

Pobřežní 16

186 00 Praha 8

tel.: +420 234 134 236

[www.integranet.cz](http://www.integranet.cz)



Vzhledem k tomu, že majoritní část připomínek je dopravního charakteru, vkládáme před samotnou tabulku vypořádání připomínek komentáře předkladatele koncepce k problematickým komunikacím zmiňovaným ve vztahu k PZKO zóny Jihovýchod (dále jen „CZ06Z“) i aglomerace Brno (dále jen „CZ06A“).

Ve věci 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 potažmo PZKO CZ06A schváleny. Na území JMK je tedy k dispozici pouze ÚPD na národní úrovni (PÚR ČR z roku 2008, aktualizována v letošním roce), 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. V připomínkách se opakovaně objevuje odkaz na dopravní koncepci Ing. Strnada, která však není v souladu se strategickými dokumenty platnými v ČR (zejména s PÚR). PZKO proto vychází z platné územně plánovací dokumentace, tedy PÚR. 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 bude v rámci posuzování dopadů aktualizace ZÚR JMK na životní prostředí a následných kroků (vč. EIA k jednotlivým dopravním stavbám), jak ostatně činí i v ostatních případech, usilovat o to, aby celkové přínosy nových dopravních staveb byly z pohledu životního prostředí 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 – 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) a rovněž by mělo řešit bezpečnost dopravy (pravidelně se opakující dopravní nehody se smrtelnými následky). PZKO v souladu s PÚR 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 přínos 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 tvořící západní tangentu. Dopady na okolní obce 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, koncepce páteřní silniční sítě, ve které čl. 106 jasně vymezuje koridor pro zkvalitnění silničního spojení Brno – Vídeň s vazbou na rakouskou síť a to v trase: Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen/Rakousko (E461). Alternativní varianta spojení do Rakouska z návrhu Ing. Strnada vedená přes Břeclav nemá v PÚR oporu, protože v čl. 109 je vymezen koridor pro R55 pouze v úseku Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště–Hodonín-D2. Navíc tato varianta odporuje veškerým mezinárodním dohodám, které s Rakouskem byly ohledně spojení Brno - Vídeň učiněny. Navíc by došlo k významnému nárůstu zátěže na bratislavské dálnici D2 a v místech jejího dnes již problematického připojení na dálnici D1 v jižním prostoru Brna. S ohledem na výše uvedené s jinou variantou PZKO pracovat nemůže.

### Jihozápadní tangenta

Je nutné zdůraznit, že severo-j jižní dopravní vztahy jsou již v současnosti realizovány tímto prostorem a bez realizace tangenty dojde v blízké době k přetížení dopravního uzlu s dálnicí D1 a k stálému růstu zátěže v Modřicích. Existuje více možných variant vedení této komunikace, což je úkolem pro územní plánování vybrat nejvhodnější řešení, které by mělo co nejmenší dopad na životní prostředí a zdraví lidí. Slovní obrat Jihozápadní tangenta byl z PZKO vypuštěn, aby již nedocházelo k nedorozuměním, jelikož PZKO pod tímto označením míní napojení D1 na R52, bez další specifikace konkrétního vedení.

### Obchvat Znojma

Tranzitní doprava prochází přímo hustě obydleným centrem Znojma, z toho důvodu je třeba začít s realizací obchvatové komunikace co nejdříve. Tu si lze představit jen a pouze v dlouhodobě stabilizované trase, jak je zakreslena v platném ÚP Znojma, který je v platné podobě v souladu s PÚR. Část obchvatu již dnes stojí, na zbylou část jsou vykoupěny všechny pozemky a je vydáno stavební povolení. Jeho přínos je zejména v tom, že se zvýší plynulost dopravy a odstraní se kolony, čímž se omezí časté popojíždění vozidel v nich. Stejně tak tato varianta přispěje ke snížení přímé zátěže obcí ležících na silnici II/408, kudy dnes doprava přetížené centrum města objíždí. Jiná varianta realizace by znamenala časově neúnosný odklad řešení (určitě ne méně než 10 let), který by měl výrazně negativní dopad na obyvatele Znojma i zmiňovaných přilehlých obcí (Suchohrdly, Kuchařovice, Přímětice).

### **použité zkratky:**

JMK = Jihomoravský kraj

OOP = Opatření obecné povahy

PZKO = program zlepšování kvality ovzduší

PÚR = Politika územního rozvoje

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

Autor připomínky	Připomínky	Vypořádání
Statutární město Brno	<p>Město Brno především požaduje, aby bylo provedeno plné posuzování SEA pro oba PZKO, a to včetně posouzení vlivů na veřejné zdraví osobou s příslušnou autorizací vydanou Ministerstvem zdravotnictví.</p> <p>MŽP v oznámení o zahájení předmětných zjišťovacích řízení požádalo o vyjádření ke dvěma bodům, a to (1) „Na které aspekty zpracovávané a posuzované koncepce, složky životního prostředí a jejich parametry, vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví by se mělo vyhodnocení zejména zaměřit" a (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 bodu (1) město Brno uvádí, že podalo své připomínky ke zveřejněným návrhům obou PZKO. Tyto připomínky jsou důležité i pro proces SEA. Město Brno uplatňuje všechny tyto připomínky i do procesu SEA Tyto připomínky MŽP obdrželo, takže zde nejsou opakovány, ale požaduje se jejich vypořádání i v procesu SEA. Tyto připomínky jsou zásadní a musí být respektovány při dopracování návrhu obou PZKO a provádění posouzení SEA.</p> <p>K bodu (2) město Brno uvádí, že skutečná náprava stávajícího stavu v prostoru celého Brna a jeho okolí, kdy jsou dlouhodobě a významně překračovány zákonně limity znečištění ovzduší, musí být založena na opačném principu, než tomu v návrhu PZKO je. Doposud se v návrhu PZKO vychází ze záměru dalšího navyšování množství zdrojů znečištění (zvýšování intenzity tranzitní dopravy) v oblasti Brna a v jeho okolí. Tento přístup nemůže být použit k</p>	<p>Vyhodnocení bylo zpracováno</p> <p>Posouzení vlivů na veřejné zdraví /kap. 12 dokumentace vyhodnocení) bylo provedeno autorizovanou osobou dle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví</p> <p>1) Všechny připomínky, které MŽP obdrželo v rámci zveřejnění návrhu OOP, byly vypořádány a v případě relevantnosti byl dle těchto připomínek i upraven PZKO CZ06Z a CZ06A. Upravený PZKO na základě připomínek podaných v rámci zveřejnění návrhu OOP byl poskytnut zpracovateli dokumentace SEA a je v rámci procesu SEA dále takto posuzován. Bez stanoviska SEA nebude OOP vydáno. Připomínka tedy byla zohledněna.</p> <p>2) Navrhovaná opatření v PZKO vznikla na základě detailní rozptylové studie, jejíž souhrnnou aplikací by mělo být dosaženo zákonem stanovené kvality ovzduší. Rozptylová studie jednoznačně ukázala, že pro dosažení požadované kvality ovzduší je nutné aplikovat opatření s maximálním synergickým efektem. Pro tento postup je navržena sada synergických</p>

	<p>nápravě existující protiprávní situace s překročenými zákonnými limity, neboť je zřejmé, že navyšování počtu zdrojů znečištění ovzduší nemůže vést k snížení znečištění. Je proto nutně postupovat opačně a pracovat s koncepcí odvedení co největší části tranzitní dopravy mimo město Brno a jeho okolí. Při pořizování ZÚR JMK jsou podkladem autorizované dokumenty s koncepcí ing. Strnada (2011, 2012, 2014) a autorizované posouzení tzv. oficiální koncepce označované jako „koncepce ZÚR 2011“ a koncepce ing. Strnada. Tyto autorizované dokumenty\ s kterými pracuje i krajský úřad JMK, je nutné vzít za základ i pro oba PZKO a pro SEA.</p>	<p>dopravních opatření v PZKO, která mimo jiné právě omezují zbytnou dopravu v obcích a městech (např. omezení vjezdu, zavedení nízkoe emisní zóny, budování obchvatů). PZKO nemluví o konkrétní podobě vedení komunikací, pouze podporuje nové silniční stavby, aby došlo k rozmělnění stávající dopravní zátěže v lokalitě. Trasování jednotlivých komunikací je předmětem územního plánování. 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 intenzity, pokud jde o tranzitní nákladní dopravu (AA23).</p> <p>Dále viz úvodní text k problematice ÚPD.</p>
MÚ Choceň	Připomínka k návrhu PZKO CZ05	Připomínka není relevantní
Statutární město Brno	<p>1) Podle zákona o ovzduší (§ 9 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb.) měly být nové PZKO vyhlášeny ministerstvem a platné před drahovou dobou. Požadujeme, aby PZKO byly vyhlášeny bez dalšího prodloužení a aby se opatření v nich stanovená začala naplňovat.</p>	<p>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.</p>
	<p>2) Připomínka se týká vyhlášení OOP PZKO je vyhlášen jako OOP, což znamená, že výrok OOP musí být jednoznačný, konkrétní a vykonatelný. Struktura zveřejněného OOP</p>	<p><b>Akceptováno částečně.</b> Výroková část bude upravena tak, aby obsahovala pouze konkrétně (svým předmětem)</p>

<p>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 materiálně další části patřící jak do výroku OOP a tak i části patřící do odůvodnění OOP.</p>	<p>vymezené povinnosti vztahující se k obecně určeným adresátům, které OOP stanoví. Odstavec „Cílem Programu je ...“ a odstavec „Program je strukturován ...“ bude přesunut do části odůvodnění.</p>
<p>3) Město Brno vítá návrh MŽP stanovit emisní strop pro silniční dopravu v aglomeraci CZ06A – Brno, a to jako snížení emisí dopravy na 65% v roce 2020 oproti emisím z dopravy v roce 2011. Požaduje se však vyjádřit tento cíl transparentně i přímo měřitelnými veličinami vázanými specificky na zákonné limity znečištění, tj. jako cílový procentní podíl ze zákonem stanovených limitů polévatého prachu (pro PM10 imisního limitu pro 24hodinové koncentrace a pro PM2,5 pro roční imisní limit), ročního imisního limitu benzo(a)pyren a ročního imisního limitu pro NO2. Tyto procentní podíly musí být logicky menší než 100 %, tedy menší než hodnota každého ze zákonných limitů.</p>	<p>Emisní strop pro silniční dopravu nelze vyjádřit jako procentní podíl na imisních koncentracích ze zákonem stanovených limitů. Emisní stropy jsou definovány v zákoně jako nejvýše přípustné množství znečišťující látky vnesené do ovzduší za kalendářní rok (jsou tedy vyjádřeny jako emise z dopravy v t/rok)., resp. v relativním vyjádření v %). Hodnota dopravního emisního stropu pro částice PM10 vyjadřuje v % o kolik je nutné snížit emise z dopravy do roku 2020 oproti referenčnímu roku 2011 . Pro silniční dopravu k roku 2020 je hodnota emisního stropu v PZKO CZ06Z a CZ06A stanovena pro jednotlivá města na úroveň mezi 60–85 %. Modelovanou znečišťující látkou pro emisní strop z dopravy jsou záměrně zvoleny suspendované částice PM10, u nichž je podíl dopravy na emisní a imisní zátěži nejvýraznější. Efekt opatření k dosažení emisního stropu se nepochybně projeví i na imisních koncentracích pro PM<sub>2,5</sub>, neboť PM<sub>2,5</sub> je součástí frakce PM<sub>10</sub>, efekt bude patrný také na imisních koncentracích B(a)P, který je v drtivé většině na</p>

	<p>suspendované částice navázán. Realizace jednotlivých opatření k dosažení emisních stropů (jejich minimální výčet je v PZKO uveden jako dopravní opatření v kapitole E) bude mít nepochybně také pozitivní vliv na snížení imisních koncentrací NO<sub>2</sub>. Stanovení emisního stropu pouze pro PM<sub>10</sub> se tedy jeví jako dostatečné omezení i pro výsledné emise a imise PM<sub>2,5</sub> a BaP pocházející ze silniční dopravy.</p> <p>Očekávané změny emisí byly přiřazeny na komunikační síť a bylo provedeno srovnání imisních příspěvků pro současný stav a výhledovou situaci v roce 2020 se zohledněním všech stanovených opatření. V kapitole F.1 je pak vyjádřen dopad opatření vedoucích ke snížení vlivu silniční dopravy na úroveň znečištění pro PM<sub>10</sub> a B(a)P, které je vhodné aplikovat aby byl emisní strop dosažen –efektu emisního stropu pro silniční dopravu na imisních koncentracích dané zóny CZ06Z a aglomerace CZ06A odpovídá efektu dopravních opatření, který je vyjádřen v kapitole F.1.</p>
<p>4) Město Brno nesouhlasí s vyjádřením emisního stropu pouze v hodnotách vzdáleného roku 2020, ale požaduje, aby z důvodů kontrolovatelnosti účinnosti navrhovaných opatření byl stanoven i průběžný cílový emisní strop (vyjádřený i výše specifikovanými přímo měřitelnými veličinami), a to k 31. 12. 2016 a k 31. 12. 2018.</p>	<p>Pro dosažení emisního stropu v dopravě bude nutné realizovat dopravní opatření, jejichž implementace bude záviset na řadě aspektů, které není možné v tuto chvíli v PZKO ovlivnit (mimo jiné i schválení příslušné ÚPD, viz úvodní text). Řada dopravních opatření bude vyžadovat</p>



	<p>na realizaci delší časový úsek, a proto se jeví stanovení emisního stropu v dopravě k roku 2020 jako optimální. Konkrétní harmonogram implementace opatření na úrovni jednotlivých obcí bude moci být stanoven až na implementačním výboru PZKO, jehož členy budou orgány kompetentní k provedení jednotlivých opatření. Harmonogram bude stanoven individuálně ve vztahu k jednotlivým územním celkům s přihlédnutím ke správním lhůtám jednotlivých úkonů, které se k realizaci stanovených opatření vztahují a vyplývají z jiných zákonů. Současně platí, že plnění PZKO bude průběžně monitorováno a každoročně vyhodnocováno, včetně míry plnění emisních stropů. Na tato vyhodnocení bude následně reagováno v rámci výše zmíněných implementačních výborů.</p>
<p>5) 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 (věcně i místně) mají být realizována. Toto musí být zahrnuto ve výrokové části OPP a ne jinde.</p>	<p><b>Akceptováno částečně.</b>  Výroková část bude upravena tak, aby obsahovala pouze konkrétně (svým předmětem) vymezené povinnosti vztahující se k obecně určeným adresátům, které OOP stanoví. Odstavec „Cílem Programu je ...“ a odstavec „Program je strukturován ...“ bude přesunut do části odůvodnění.</p>
<p>6) Je-li u jednotlivých opatření ke snížení emisí a ke zlepšení kvality ovzduší uváděno více subjektů jako gestoři za jednotlivé opatření, je třeba specifikovat jaké konkrétní úkoly a v jakém harmonogramu</p>	<p><b>Akceptováno.</b>  Přesný harmonogram aplikace všech v PZKO uvedených opatření není možné podrobněji na</p>

<p>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 termínem celého jednotlivého opatření. Termíny pro aktivity musí reálně umožňovat splnění opatření jako celku. Není možné u všech navržených aktivit uvést pouze nekontrolovatelný termín formulovaný zcela vágně 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 parciálních odpovědností (gescí) a nedostatečně popsanych 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>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 předpisy.</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), bude provedeno v rámci implementace PZKO na implementačním výboru. Viz také vypořádání k předchozímu bodu.</p>
<p>7) Město Brno klade důraz na koncepci nízkoemisních zón. Toto opatření je ve výroku OOP vedeno 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 měly být součástí většího uceleného souboru opatření“. Město Brno se nevzdává vedoucí gesční role pro tento typ opatření, nicméně mělo by zde být dáno, že JM kraj a Ministerstvo dopravy zajistí splnění zákonem daných podmínek pro umožnění vyhlášení nízkoemisních zón v městě Brně. Nízkoemisní zóny lze totiž dle ust. § 14 odst. 2 in fine zákona o ovzduší vyhlásit pro některé typy nízkoemisních zón (zahrnující průjezdní úsek silnice nebo dálnice) pouze tehdy, pokud „na území</p>	<p>Prostorový rozsah zóny a podmínky, za jakých by byla vyhlášena, jsou čistě v kompetenci vyhlášovatele, tj. Statutárního města Brna. Řešení stavby obchvatových komunikací je součástí opatření AB1 popř. AB2 v PZKO CZ06A, kde jsou v gesci uvedeny i příslušné úřady na národní úrovni (MMR, MD ve spolupráci s ŘSD), jejichž součinnost se tímto předpokládá. Spolugesce MD a JMK tedy v případě opatření AB7 není na místě, neboť vyhlášení NEZ je zákonem svěřeno výhradně obci, a současně je zajištěna spolugesce resp. gesce zajištěna tam, kde je to relevantní, tedy v případě opatření AB1</p>

<p>obce mimo nízkoemisní zónu anebo mimo zastavěné území téže nebo sousední obce existuje jiná dálnice nebo silnice stejné nebo vyšší třídy9), po které je možné zajistit obdobné dopravní spojení.“ Město Brno nemá doposud obchvat celého města ve směru sever - jih a je zde tedy nutná součinnost Ministerstva dopravy a JM kraje, aby tento obchvat celého města Brna vzniknul.</p>	<p>a AB2.</p>
<p>8) 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 jednou dosažená vyhovující kvalita 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 závazné Evropské směrnice nerespektují.</p>	<p>Imisní limit je nejvýše přípustnou úrovní znečištění stanovenou zákonem o ochraně ovzduší pro jednotlivé znečišťující látky a může být jako takový chápán jako stanovení únosné míry zatížení území ve smyslu ust. §§ 11 a 12 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí. Obecně platí, že imisní limity jsou závazné pro všechny orgány ochrany ovzduší při výkonu jejich působnosti podle zákona o ochraně ovzduší. Do území nemohou být umísťovány zdroje, které by způsobily překročení imisních limitů nebo výrazně zhoršily kvalitu ovzduší. Tento princip vychází ze zákona o ochraně ovzduší v §§11 a 12.</p> <p>PZKO definuje opatření na základě rozptylové studie a dle imisního významu a v souladu s dostupnou ÚPD, neurčuje podobu konkrétních projektů. V případě konkrétních záměrů bude vyhodnocen jejich vliv na životní prostředí v rámci procesu EIA, kde bude mimo jiné i vyhodnocen vliv na kvalitu ovzduší. Tento princip nemůže být aplikován extenzivně, neboť</p>

	<p>by v důsledku bránil jakémukoliv rozvoji území a zabraňoval výstavbě obchvatů obecně. Obchvaty jsou vždy spojeny s přesunem zatížení z jednoho místa na jiné, přijatelnější. Pro tyto účely zákon o ochraně ovzduší vyžaduje realizaci kompenzačních opatření v případech, kdy by umístění nového stacionárního zdroje nebo pozemní komunikace o stanovené kapacitě tento princip významně narušovalo. MŽP je tedy toho názoru, že zmiňovaný princip je v PZKO obsažen reálně aplikovatelným způsobem.</p>
<p>9) Současně je nutné jednoznačně specifikovat, že jedním z klíčových opatření, které musí být doplněno do Programu, je zákaz umístování nových páteřních komunikací do oblastí, kde jsou již nyní překračovány zákonné limity znečištění ovzduší nebo kde jejich překročení hrozí. Toto musí být jednoznačně v Programu konstatováno jako základní a nepominutelné východisko Programu.</p>	<p>Do území nemohou být umístovány zdroje, které by způsobily překročení imisních limitů nebo výrazně zhoršily kvalitu ovzduší. Tento princip vychází ze zákona o ochraně ovzduší v §§ 11 a 12 zákona o ochraně ovzduší a není proto nezbytné jej explicitně uvádět v PZKO, příslušné orgány se tímto principem musí řídit.</p>
<p>10) 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 blízkého okolí odváděna a ne do této oblasti s překročenými limity znečištění ovzduší přiváděna. Návrh OOP a jeho detailní popis v dokumentu označeném jako PZKO tento princip nerespektuje a je koncipován jako soubor opatření ke koncentraci dálkové tranzitní</p>	<p>S ohledem na termín zpracování PZKO, byly pro definování opatření využity schválené a státem uznané koncepce datované do poloviny roku 2014.</p> <p>V opatřeních (např. AB1 – realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu) není znázorněna mapa konkrétního vedení komunikací, nicméně program počítá s dobudováním silnic R43, R55, R52 a I/38. Finální podoba vedení těchto komunikací je</p>

<p>dopravy do Brna a jeho blízkého okolí. Není ani náznakem zahrnuta veřejně známá koncepce dokončení páteřní silniční infrastruktury v JM kraji s odvedením dálkové tranzitní dopravy na trasy 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 z města Brna a jeho okolí (zahrnutou i do procesu pořizování ZÚR JMK na krajské úrovni) je nutné vzít jako základ pro účinná opatření v obou PZKO.<sup>1</sup></p>	<p>předmětem územního plánování, nikoliv PZKO.</p> <p>Opatření v PZKO vznikla na základě detailní rozptylové studie, jejíž souhrnnou aplikací by mělo být dosaženo zákonem stanovené kvality ovzduší. Pro tento postup je navržena sada synergických dopravních opatření v PZKO, která mimo jiné právě omezují zbytnou dopravu v obcích a městech (např. omezení vjezdu, zavedení nízkoemisní zóny, budování obchvatů). Vyjádření k jednotlivým dopravním stavbám v JM kraji viz v úvodním textu.</p>
<p>11) Návrh PZKO vychází z představy vedení transevropské komunikace R43 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 nově páteřní komunikace nelze umísťovat do oblastí, kde jsou již překračovány zákonné limity znečištění ovzduší. Už vůbec nelze navrhnout umístění R43 a MÚK v prostoru Brno – Bosonohy /</p>	<p>Realizace dopravních opatření uvedených v PZKO byla stanovena dle imisního významu pomocí rozptylové studie a je v souladu s platnou ÚPD. Dopravní opatření neurčují však konkrétní podobu jednotlivých projektů. Konkrétní trasování silnice R43 není v PZKO uvedeno (viz dále úvodní text k R43).</p> <p>Podmínky umístování nových zdrojů znečišťování ovzduší jsou stanoveny zákonem o ochraně ovzduší v §§ 11 a 12, nová stavba</p>

<sup>1</sup> 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.;

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 1 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.

<p>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 i zhoršení stavu ovzduší v oblasti nadlimitním znečištěním ovzduší.</p>	<p>nemůže být umístěna v rozporu se zákonem. PZKO nemůže suplovat územní plánování a posuzování vlivů na životní prostředí a určovat konkrétní vedení pozemních komunikací.</p>
<p>12) Problémy se znečištěním ovzduší podél stávající dálnice D1 je kromě výše popsané koncepce odvedení co největší části tranzitní dopravy z Brna a jeho okolí potřeba řešit i opatřeními přímo na úseku dálnice D1 na území města Brna. Jako jedno z opatření je třeba zavést snížení rychlosti na D1, a to nejen v denní době, ale i v době noční.</p>	<p>Snižování rychlosti je opodstatněné především z hlediska snížení hluku a zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Tato možnost bude nicméně zvážena a diskutována na implementačním výboru k PZKO, s orgány, které jsou k realizaci navrženého snížení rychlosti kompetentní.</p> <p>Opatření AB8 navrhuje omezit vjezd kamionů v jižním segmentu města, které zatěžují obytné oblasti.</p> <p>Je nutné konstatovat, že opatření obsažená v PZKO jsou koncipována jako minimum, kterým lze dosáhnout imisní limity. Nad rámec tohoto minima je možné realizovat další opatření ke snížení emisí a zlepšení kvality ovzduší.</p>
<p>13) Dále považujeme za žádoucí realizovat částečné zakrytí dálnice D1 do tubusu, a to minimálně v kritických místech kontaktu s městskými částmi Brno-Bosonohy, Brno-Starý Lískovec, Brno- jih, Brno-Slatina a obcemi Troubsko a Ostopovice.</p>	<p>Ke zlepšení kvality ovzduší lze uplatnit i taková opatření, která nejsou vypsána 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 prašnosti výsadbou liniové zeleně.</p>

	<p>14) V okrajových částech města Brna je žádoucí urychleně vybudovat lokální obchvaty, a to zejména pro městské části Brno-Maloměřice a Obřany, Brno-Kníničky, Brno-Bosonohy a Brno-Tuřany. Obchvat městské části Brno-Bosonohy je žádoucí řešit v koordinaci se zakrytím dálnice D1 v tomto prostoru.</p>	<p>PZKO doporučuje realizovat obchvaty okrajových částí městských částí Brna dle opatření AB2. Uvedené obchvaty v dokumentu PZKO nemusí být konečným výčtem dopravních objektů, které budou vystaveny.</p> <p>Plánování a předložení návrhu městského obchvatu je předmětem ÚPD.</p>
Město Modřice	<p>1) Program je zpracován v roce 2015, váže se k roku 2020, pro který je vymezená 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 opatření je uveden údaj „průběžně“.</p>	<p>PZKO bude průběžně aktualizován (dle zákona nejméně jednou za 3 roky), v rámci aktualizace bude řešena jednak kumulace vlivu realizovaných opatření (v rámci aktualizace analytické části) a také výhled do dalšího období po roce 2020, který bude vždy provázán také s dokumenty na národní úrovni, které jsou již v současné době zpracovány s výhledem do roku 2030.</p>
	<p>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 přepočtem dat na správní jednotky. Jak bude vyhodnocen vliv opatření na navazující území, která jsou bezprostředně ovlivněna provozem aglomerace CZ06A (např. město Modřice, které je bezprostředně ovlivněno dopravou). Nedojde k těmto opatřením na úkor navazujících území?</p>	<p>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 a každoročně provádět MŽP.</p>
	<p>3) Jsou vyloučena opatření, týkající se zemědělství. Ta se týkají oblastí mimo centrální část města. Potřeba opatření je zřejmá zejména v</p>	<p>V zóně CZ06Z je navrženo opatření CB2 „Snížení emisí TZL a PM10 – omezení větrné eroze“, u</p>

<p>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 remízky, případně malé nádrže, tůně, opatření na nezpevněných obslužných a polních cestách (prašnost), osevní postupy.</p>	<p>kteřého jsou popsána organizační, agrotechnická a technická opatření k zabránění větrné eroze. Gesce k tomuto opatření je navržena na národní (Ministerstvo zemědělství) i regionální (kraje a obce) úrovni. Výsadba liniové zeleně je popsána pod kódem opatření AB17, k dosažení vyššího zastoupení vegetace je velmi vhodné opatření je EB1 – zpevnění povrchu nezpevněných komunikací a zvyšování podílu zeleně v obytné zástavbě.</p> <p>Dále se dá uplatnit opatření na národní úrovni (v koncepci Národní program snižování emisí) BA1, CA1, CB1 a CB7.</p> <p>Koncepce PZKO se zabývá problematikou kvality ovzduší, nevěnuje se hospodaření s vodou.</p>
<p>4) Program se musí věnovat pouze takovým dopravním řešením, které vedou ke snížení intenzity dálkové tranzitní dopravy s již nadlimitně znečištěným ovzduším.</p>	<p>V PZKO jsou navržena opatření, která omezují zbytnou dopravu v obcích a městech (např. omezení vjezdu, zavedení nízkoemisní zóny, budování obchvatů).</p> <p>Při umístování staveb a tvorbě územního a regulačního plánu ve svém stanovisku musí brát veřejná správa v potaz úroveň znečištění ovzduší v dané lokalitě. Způsob umístování zdrojů do oblastí, kde je překročen imisní limit, je řešen zákonem o ochraně ovzduší (§12 odst. 1 zákona) a není tedy nezbytné toto explicitně uvádět v PZKO.</p> <p>Pokud existuje více možných variant vedení</p>



	<p>doporučené stavby, je úkolem pro proces územního plánování (a nikoliv PZKO) vybrat takové řešení, které bude mít co nejmenší environmentální dopady. Dopravní stavby musí procházet procesem EIA, tj. procesem, který má za cíl vyhodnotit a minimalizovat vliv na životní prostředí a zdraví obyvatel.</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 intenzity, pokud jde o tranzitní nákladní dopravu (AA23).</p>
<p>5) Z obou programů je nutné vypustit jakákoliv doporučení pro realizaci JZT města Brna, neb tato tangenta by celá procházela oblastmi, kde jsou dlouhodobé překračovány limity znečištění prostředí.</p>	<p>Slovní obrat Jihozápadní tangenta byl z PZKO vypuštěn, aby již nedocházelo k nedorozuměním, jelikož PZKO pod tímto označením míní napojení D1 na R52, bez další specifikace vedení komunikace.</p> <p>Bez realizace nové komunikace (tangenty) dojde v blízké době k přetížení dopravního uzlu s dálnicí D1 a k stálému růstu zátěže v Modřicích. Pro vedení této komunikace existuje více variant, volba vhodné varianty je předmětem územního plánování, nikoliv PZKO.</p>
<p>6) V Programu je nutné zohlednit vlivy trasování JT města Brna dle „Technické studie R 52 - Jižní tangenta v úseku R 52 Rajhrad - D2 Chrlice H“ - varianta B</p>	<p>Pro vedení komunikace existuje více variant, volba vhodné varianty je předmětem územního plánování a následně procesu EIA/SEA, nikoliv PZKO.</p>

	<p>Požadujeme, aby bylo akceptováno:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. plné provedení posuzování SEA podle zákona č. 100/20D1 Sb., a to pro PZKO pro zónu jihovýchod i pro aglomeraci Brno.</li> <li>2. provedení plnohodnotného posouzení vlivů na veřejné zdraví (HIA - Human Impact Assessment), a to specificky osobou s autorizací pro toto posuzování vydanou Ministerstvem zdravotnictví,</li> <li>3. podání všech našich připomínek k návrhům obou Programů s jejich jednotlivým vypořádáním 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> <li>4. podání všech připomínek k návrhům obou Programů s respektováním při zpracování návrhů obou Programů, oznámení SEA a následně v posouzení SEA.</li> <li>5. v obou návrzích zapracování plánovaného transevropského Baltsko-Adriatického koridoru, který je kriticky důležitý z hlediska dopadů na stav znečištění ovzduší, pokud by měl procházet obcemi na jih od Brna a územím města Brna.</li> <li>6. jak v návrzích PZKO, tak v oznámení SEA pro oba Programy zcela odborné vypracování a posouzení ve zjišťovacím řízení Ministerstvem, a byla plnohodnotně navržena opatření na základě koncepce odvedení tranzitní dopravy z Brna a obcí Brněnské aglomerace</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Posouzení bylo provedeno.</li> <li>2. Vyhodnocení vlivů bylo provedeno, výstupy posouzení jsou obsaženy v kap. 12, dílčí hodnocení jsou dále obsažena v kap. 5 a 6 této dokumentace vyhodnocení. Stav zdraví před a po realizaci opatření koncepce byl pomocí metod HIA vypočten. Posouzení bylo zpracováno autorizovanou osobou.</li> <li>3. Rozsah posouzení je dán závěrem zjišťovacího řízení, který zohledňuje došlá vyjádření.</li> <li>4 Všechny připomínky, které MŽP obdrželo v rámci zveřejnění návrhu OOP, byly vypořádány a v případě relevantnosti byly dle těchto připomínek i upraveny PZKO CZ06Z a CZ06A. Upravené PZKO byly poskytnuty zpracovateli dokumentace SEA. Bez stanoviska SEA nebudou OOP PZKO CZ06Z ani PZKO CZ06A vydány.</li> <li>5. Problematika vedení Baltsko-Adriatického koridoru je řešena na národní (nadnárodní) úrovni. PZKO je svým pojetím koncepcí regionální. PZKO vychází pouze z platné ÚPD, která byla v době zpracování k dispozici – viz úvodní text.</li> </ol>
--	---	--

		<p>6. V připomínce není jasně specifikováno, o které koncepcce by se mělo jednat. PZKO vychází z platných a uznaných koncepcí, které byly v době zpracování PZKO k dispozici. Viz dále úvodní text týkající se problematiky ÚPD.</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>
<p>Obec Skalička  Obec Nebovidy  Obec Jinačovice  Obec Ostopovice  Obec Malhostovice  Spolek „Dolní Dunajovice proti R52“  Spolek „OBCHVAT“  Občané brněnské aglomerace proti dálničním průtahům svým městem  Spolek Za lepší životní prostředí  Spolek „Spokojené Díly“  „Občané Brna proti stavbě rychlostní komunikace R43 v trase Kuřim - Troubsko“, z. s.</p>	<p>1) Především požadujeme, aby bylo provedeno plné posuzování SEA podle zákona č. 100/2001Sb., a to i pro PZKO pro aglomeraci Brno.</p> <p>2) Požadujeme, aby bylo provedeno plnohodnotné posouzení vlivů na veřejné zdraví (HIA –Human Impact Assessment), a to specificky osobou s autorizací pro toto posuzování vydanou Ministerstvem zdravotnictví</p>	<p>1) Posouzení bylo provedeno.</p> <p>2) Vyhodnocení vlivů bylo provedeno, výstupy posouzení jsou obsaženy v kap. 12, dílčí hodnocení jsou dále obsažena v kap. 5 a 6 této dokumentace vyhodnocení. Stav zdraví před a po realizaci opatření koncepce byl pomocí metod HIA vypočten. Posouzení bylo zpracováno autorizovanou osobou.</p> <p>Proces SEA nemusí předcházet zveřejnění návrhu OOP o vydání PZKO. Tento postup nemá oporu v zákoně o posuzování vlivů na životní prostředí a není procesně efektivní. Námitky a připomínky, které MŽP obdrží k návrhu opatření obecné povahy, mohou zásadní způsobem změnit vlastní obsah PZKO. V případě, že by stanovisko SEA k</p>

<p>Brno - Bosonohy  RNDr. Anastasios Jiaxis  Ing. Miroslav Michal,  Troubsko  Dr. Zdeněk Jobánek a spol.,  Drásov  Doc. RNDr. Petr Firbas, CSc.  a PhDr. Věra Firbasová, Brno  PhDr. Michael Straka,  Znojmo  Dagmar Dufková  Ludmila Krejčová, Znojmo  M. Odehnalová,  Malhostovice  Karel Šimeček, Drásov  Josef Buchal a spol.,  Malhostovice</p>		<p>PZKO bylo vydáno před zveřejněním návrhu opatření obecné povahy, mohlo by pozbýt po zapracování připomínek a námitek uplatněných v řízení o návrhu opatření obecné povahy platnosti (díky závažným změnám v PZKO) a proces SEA by musel být následně opakován. Z uvedených důvodů probíhají řízení o návrhu OOP a proces SEA souběžně, tj. nejprve je zveřejněn návrh OOP spolu s oznámením koncepce, posléze jsou vypořádány námitky a připomínky a případně je upraveno znění PZKO a následně proběhne vlastní vyhodnocení koncepce. Jedině tímto způsobem lze zajistit, aby stanovisko SEA zohlednilo finální podobu návrhu PZKO. Účast veřejnosti je umožněna jak v rámci řízení o návrhu opatření obecné povahy, tak v rámci procesu SEA.</p> <p>Po vypořádání všech připomínek a námitek obdržných v rámci zveřejnění návrhu OOP a v rámci posuzování koncepce v procesu SEA a po obdržení souhlasného stanoviska SEA bude OOP o vydání PZKO vydáno. Bez stanoviska SEA nebude OOP o vydání PZKO vydáno, tj. vydání OOP bude v souladu se správním řádem.</p> <p>Na průběh posuzování vlivu koncepce (PZKO) na životní prostředí a lidské zdraví lze nahlédnout v informačním systému SEA na portálu CENIA (<a href="http://portal.cenia.cz/eiasea/view/SEA100_koncepce">http://portal.cenia.cz/eiasea/view/SEA100_koncepce</a>).</p>
--	--	--

		<p>Dále doplňujeme, že podle § 174 odst. 1 správního řádu platí pro řízení podle části šesté ustanovení části druhé správního řádu pouze přiměřeně. Vzhledem k absenci přímého odkazu na § 36 v ustanovení § 172 odst. 1 se správní orgán nedomnívá, že je nutné vyzývat osoby k podávání námitek a připomínek prostřednictvím usnesení. S ohledem na skutečnost, že řízení o návrhu opatření obecné povahy nemá účastníky, je nutno aplikovat ustanovení části druhé správního řádu pouze přiměřeně. Správní orgán tedy vyšel z pravidla § 39 odst. 1, které mu ukládá stanovit pro podání námitek a připomínek lhůtu přiměřenou. Současně se je nutné právě v zájmu souladnosti postupů správního orgánu ve výzvě upřesnit, do jakého okamžiku je možné připomínky podávat. Lhůta pro uplatnění připomínek byla stanovena na 30 dnů ode dne zveřejnění návrhu opatření obecné povahy a je tak zcela totožná se lhůtou, kterou zákon v ust. § 173. odst. 5 stanoví pro uplatnění námitek, nelze tak v žádném případě hovořit o omezování procesních práv či nerovném přístupu k dotčeným osobám. Program zlepšování kvality ovzduší bude podroben procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí (tzv. SEA). Závěrečného stanovisko bude podkladem pro vydání opatření obecné povahy podle § 173 správního řádu. Do procesu SEA</p>
--	--	--

		<p>vstoupil stejný dokument, subjekty tak mají možnost vyjádřit se ke stejnému podkladu, ovšem ve dvou paralelně probíhajících procesech. Obsah programu je závazně určen přílohou č. 5 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší a jeho součástí je i poměrně rozsáhlá analytická část. Ministerstvo vychází z objektivního stavu kvality ovzduší v ČR, které je vyhodnocen v analytické části programu.</p>
	<p>V dokumentech zahajujících zjišťovací řízení pro oba Programy MŽP uvedlo:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Na které aspekty zpracovávané a posuzované koncepce, složky životního prostředí a jejich parametry, vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví by se mělo vyhodnocení zejména zaměřit.</li> <li>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.</li> </ol> <p>K otázce 1 položené z MŽP tedy požadujeme, aby:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Všechny naše připomínky podané k Návrhům obou Programů (viz příloha) 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> <li>- Všechny připomínky podané k Návrhům obou Programů byly respektovány při přepracování Návrhu obou Programů, Oznámení SEA a následně v posouzení SEA.</li> </ul> <p>K otázce 2 položené z MŽP tedy požadujeme, aby:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- jak Návrhy PZKO, tak Oznámení SEA pro oba Programy byly zcela</li> </ul>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>PZKO vychází z platných a uznaných koncepcí, které byly v době zpracování PZKO k dispozici. Viz také úvodní text. K těmto dokumentům bylo zpracováno vyhodnocení SEA.</p> <p>Účinnost opatření zlepšit imisní situaci byla ověřena prostřednictvím rozptylové studie (viz kapitola F).</p>

	<p>fundamentálně přepracovány, a aby bylo ve zjišťovacím řízení Ministerstvem nařízeno, že je nutné plnohodnotně navrhnout opatření na základě koncepce odvedení tranzitní dopravy z Brna a obcí Brněnské aglomerace (viz autorizované studie ing. Strnada (2011, 2012, 2014) a viz autorizované posouzení vlivů na veřejné zdraví (MUDr. J. Volf, 2014)<sup>2</sup></p>	
<p>Obec Skalička Obec Malhostovice Spolek Za lepší životní prostředí Spolek „Spokojené Díly“ Dr. Zdeněk Jobánek a spol., Drásov M. Odehnalová, Malhostovice Karel Šimeček, Drásov Josef Buchal a spol., Malhostovice Občané brněnské aglomerace proti dálničním průtahům svým městem „Občané Brna proti stavbě</p>	<p>1) Je na první pohled zřejmé, že nejzásadnějšími a koncepčními opatřeními jsou územně plánovací opatření. 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 opatření hierarchicky nejvyšší v Programu specifikovat podmínky pro územní plánování (tedy ZÚR JMK), kde bude uvedeno jak metodicky postupovat z hlediska znečištění ovzduší, aby v co nejkratší době a co nejúčinněji byla situace s nadlimitní zátěží území (překročenými zákonnými limity) uvedena do souladu se zákonem a bylo naplněno státem garantované ústavní právo na příznivé 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> Obecné podmínky pro územní plánování jsou uvedeny v opatření ED1. Konkrétní specifikace ÚPD (ZÚR JMK) je v gesci Jihomoravského kraje (viz úvodní text).  Opatření jsou rozdělena do základních sektorů (silniční doprava, stacionární zdroje, zemědělská výroba atd.), každá obec si dle svého charakteru zvolí pro dosažení maximálního synergického efektu své priority. Prioritní zdroje jsou v PZKO popsány. 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, kde budou priority mezi</p>

<sup>2</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 Nýdrle 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.

<p>rychlostní komunikace R43 v trase Kuřim -Troubsko“, z. s. Brno - Bosonohy  RNDr. Anastasios Jiaxis  Ing. Miroslav Michal, Troubsko  Doc. RNDr. Petr Firbas, CSc. a PhDr. Věra Firbasová, Brno</p>		<p>opatřeními a harmonogram jejich realizace stanoveny až na úroveň jednotlivých obcí. Základní podmínky pro umístování nových pozemních komunikací do území jsou pak stanoveny přímo zákonem o ochraně ovzduší.</p>
	<p>2) Z uvažování o trasách R43 je nutné vyloučit trasu R43 (německou, Hitlerovu) pro neprůchodnost i z hlediska znečištění ovzduší v prostoru Drásov / Malhostovice / Všechnovice / Skalička. Ve variantě DS01-B (Malhostovické) se stejným důsledkem pro Malhostovice-Nuzířov a Skaličku.</p>	<p>Podrobné trasování komunikace R43 není předmětem PZKO, je předmětem ÚPD a vstupuje do něj vedle aspektů ochrany ovzduší řada dalších faktorů, které jsou mimo působnost PZKO. Posuzování environmentálních dopadů pak spadá do působnosti procesu EIA /SEA. Pro umístování pozemních komunikací do území stanovuje základní podmínky přímo zákon o ochraně ovzduší.</p>
	<p>3) Jedním z klíčových opatření, které musí být doplněno do Programu, je zákaz umístování nových páteřních komunikací do oblasti, kde jsou již překračovány zákonné limity znečištění ovzduší 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>Vysvětleno.</b>  Do území obecně nemohou být umístovány zdroje, které by způsobily překročení imisních limitů nebo výrazně zhoršily kvalitu ovzduší. Tento princip vychází ze zákona o ochraně ovzduší (§§ 11 a 12) a PZKO jej nijak neomezuje. Pro tyto účely zákon o ochraně ovzduší vyžaduje případně realizaci kompenzačních opatření, pokud by umístěním nového stacionárního zdroje nebo pozemní komunikace o stanovené kapacitě došlo k překročení imisních limitů nebo pokud jsou již imisní limity v daném území překročeny.</p>
	<p>4) Návrh vést komunikaci R43 v trase s mimoúrovňovou křižovatkou (MÚK) s dálnicí D1 v prostoru Troubsko / Brno-Bosonohy / Ostopovice je nepřipustný, neb v této oblasti jsou dlouhodobě překračovány</p>	<p><b>Vysvětleno.</b>  Realizace dopravních opatření uvedených v PZKO byla stanovena dle imisního významu pomocí</p>



<p>limity znečištění ovzduší a PZKO to musí explicitně uvést, neb návrh PZKO má být založen nejen na popisu stavu znečištění území, ale také na odborné analýze příčin 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>rozptylové studie a vychází z platné ÚPD. PZKO nicméně neuvádí konkrétní podobu dopravní stavby ani varianty (viz úvodní text).</p> <p>Do území obecně nemohou být umísťovány zdroje, které by způsobily překročení imisních limitů nebo výrazně zhoršily kvalitu ovzduší. Tento princip vychází ze zákona o ochraně ovzduší (§§ 11 a 12) a PZKO jej nijak neomezuje. Pro tyto účely zákon o ochraně ovzduší vyžaduje případně realizaci kompenzačních opatření, pokud by umístěním nového stacionárního zdroje nebo pozemní komunikace o stanovené kapacitě došlo k překročení imisních limitů nebo pokud jsou již imisní limity v daném území překročeny.</p>
<p>5) 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 / Ostopovice. Nejbližší prostor, kde je trasování z hlediska geomorfologického možné je tzv. Boskovická brázda s napojením R43 na D1 západně od MÚK Kývalka. Toto řešení je dobře známo a bylo zahrnuto jako jedna z variant již v návrhu ZÚR z roku 2011. MŽP je 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</p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>Realizace dopravních opatření uvedených v PZKO byla stanovena dle imisního významu pomocí rozptylové studie a je v souladu s platnou ÚPD, dopravní opatření však neurčují konkrétní podobu jednotlivých projektů. Konkrétní trasování silnice R43 není v PZKO uvedeno (viz dále úvodní text k R43).</p> <p>Podmínky umístování nových zdrojů znečišťování ovzduší jsou stanoveny zákonem o ochraně ovzduší v §§ 11 a 12, nová stavba nemůže být</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 předmětné autorizované studie obce z JMK předaly na Krajský úřad JMK pro zahrnutí do ZÚR JMK.

<p>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 (všech jeho MČ) byla vymístěna existující i budoucí (a to i transevropská) tranzitní doprava. K tomu je naprosto 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>	<p>umístěna v rozporu se zákonem. PZKO nemůže suplovat územní plánování a posuzování vlivů na životní prostředí a určovat konkrétní vedení pozemních komunikací.</p>
<p>6) Je nepochybné, 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 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 nepochybně vedlo k</p>	<p>Vysvětleno.</p> <p>Minimalizace dopadů tranzitní dopravy na obydlené oblasti je klíčovou problematikou sledovanou u všech dopravních opatření navrhovaných v PZKO. PZKO však nemůže ze své povahy stanovit konkrétní trasování komunikací.</p>

<sup>4</sup> Lze se odvolat i na vládou 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.“

<p>zlepšení situace v centrální části města Brna. Plnohodnotný obchvat celého města Brna tedy je zlepšením pro celé Brno.</p>	
<p>7) MČ Brno-Bystrc je sídelním útvarom 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.</p> <p>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 žádný pozitivní přínos. Toto dokazuje i dopravní modelování, které bylo zpracováno pro pořizování ZÚR 2011.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b> Navržené obchvaty vycházejí z platné ÚPD, PZKO nedefinuje podobu konkrétní stavby, trasování ani jeho varianty. Dále viz úvodní text.</p>
<p>8) Z obou Programů je tedy nutné vypustit všechny formulace, které předjímají vedení R43 přes území města Brna, a tedy trasování s napojením na D1 v prostoru Troubsko / Brno-Bosonohy / Ostopovice. Jedná se např. o formulace „Silnice R43 s prioritami úseků [v] Brně“ na str. 119 Programu pro zónu Jihovýchod.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b> Text na str. 119 je obecné konstatování, které vychází z platné ÚPD. Dopravní opatření jsou obsažena až v kapitole E. 4. 1. V opatření AB1 (Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu) konkrétní podobu vedení R43 nepředjímá.</p>
<p>9) Situace s nadlimitním znečištěním v jižní části brněnské aglomerace a na jihu Brna úzce souvisí s chybným plánovaným vedením tranzitní dopravy ve směru od Vídně 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.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b> 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</p>

	předmětem procesu EIA/SEA. Základní podmínky pro umístování nových pozemních komunikací do území jsou stanoveny přímo zákonem o ochraně ovzduší.
<p>10) 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>- 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).</p> <p>- Druhou koncepcí je koncepce ing. Strnada (2011, 2012) založená na přesně opačném principu, a to na odvedení dálkové tranzitní dopravy na nejkratší a logické trasy, a to na trasy zcela míjející oblasti s již překročenými limity znečištění ovzduší.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>Toto není předmětem PZKO. PZKO nemá za cíl posuzovat dopady schválených ani ostatních koncepcí, toto je zejména předmětem hodnocení v rámci procesu SEA.</p> <p>PZKO vychází pouze ze schválených koncepcí, které byly v době zpracování k dispozici.</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. Základní podmínky pro umístování nových pozemních komunikací do území pak stanovuje přímo zákon o ochraně ovzduší.</p>
<p>11) 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).</p> <p>Požaduje se proto řádně zvážit nepříznivé dopady tzv. německé (Hitlerovy trasy) R43, tzv. malhostovické (DS01-B) R43 a příznivé dopady tzv. trasy „optimalizované“, která byla navržena specificky s cílem minimalizovat dopady na znečištění ovzduší a dopady na</p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>PZKO neobsahuje podrobnosti o trasování ani variantách jednotlivých komunikací, toto je předmětem ÚPD a SEA/EIA, nikoliv PZKO.</p>

<p>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>12) Z hlediska znečištění ovzduší je velmi problematická německá trasa R43 a je ji nemožné realizovat v prostoru Jinačovice – Moravské Knínice / Kuřim.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b> Podrobné trasování komunikace R43 není předmětem PZKO, je předmětem ÚPD a řešení environmentálních dopadů spadá do posouzení v rámci procesu SEA/EIA.</p>
<p>13) 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.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b> Podrobné trasování komunikace R43 není předmětem PZKO, je předmětem ÚPD a řešení environmentálních dopadů spadá do posouzení v rámci procesu SEA/EIA.</p>
<p>14) Z hlediska znečištění ovzduší je velmi problematická německá trasa R43 a je ji nemožné realizovat v prostoru Svitávka – Chrudichromy.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b> Podrobné trasování komunikace R43 není předmětem PZKO, je předmětem ÚPD a řešení environmentálních dopadů spadá do posouzení v rámci procesu SEA/EIA.</p>
<p>15) Z hlediska znečištění ovzduší je velmi problematická až nemožné realizovat R43 v prostoru Sudice – Jevíčko – Chornice.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b> Podrobné trasování komunikace R43 není předmětem PZKO, je předmětem ÚPD a řešení environmentálních dopadů spadá do posouzení v rámci procesu SEA/EIA.</p>
<p>16) Doposud, za řadu minulých let, vytvořené 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. Toto je velmi</p>	<p>Dle analýzy imisních dat došlo ke zlepšení stavu kvality ovzduší v JMK a jedná se o důsledek opatření aplikovaných v minulosti.</p>

	<p>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 nápravě). 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>PZKO podporuje další vyvedení 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 aplikací by mělo být dosaženo zákonem stanovené kvality ovzduší. Rozptylová studie jednoznačně ukázala, že pro dosažení požadované kvality ovzduší je nutné aplikovat opatření s maximálním synergickým efektem. Tento efekt je namodelován a vyhodnocen v kapitole F. T</p>
<p>Obec Nebovidy Obec Jinačovice Obec Ostopovice Spolek „OBCHVAT“</p>	<p>1) Česká republika dlouhodobě porušuje závazné limity stanovené k ochraně zdraví svých obyvatel. Za poslední roky se situace však významně nezlepšila a každoročně jsou překračovány limitní hodnoty pro ochranu zdraví lidí.</p> <p><b>Požadujeme proto, aby Program obsahoval zcela konkrétní a vyko- natelná opatření a zcela konkrétní plán, v jakém čase budou jednot- livá konkrétní opatření realizována a jaké zlepšení kvality ovzduší mají přinést.</b></p> <p><b>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.</b></p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>Opatření jsou v PZKO obsažena v kapitole E. Opatření byla definována na základě informací získaných z rozptylové studie. Aplikací všech opatření v uvedeném rozsahu by mělo být dle modelového odhadu dosaženo imisních limitů. Předpokládaný výsledek opatření na kvalitu ovzduší je modelově ohodnocen v kapitole F. Vliv opatření na kvalitu ovzduší je uveden v souhrnu, tj. vliv dopravních opatření, vliv opatření na vytápění a vliv opatření na vyjmenovaných stacionárních zdrojích.</p> <p>Detailní harmonogram aplikace všech v PZKO</p>

	<p>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.</p>	<p>uvedených opatření na úrovni jednotlivých obcí není možné na úrovni tohoto programu stanovit. Ten bude stanoven po vydání programu v rámci implementačního výboru, který bude ustaven. Harmonogram aplikace opatření bude závislý i na správních rozhodnutích provedených v rámci jednotlivých orgánů veřejné správy, které upravují včetně lhůt jiné právní předpisy.</p> <p>Vyhodnocení plnění PZKO bude prováděno MŽP každoročně (již je uvedeno v kapitole F. 2), přičemž zjištění budou sloužit k aktualizaci PZKO, které dle zákona proběhne jednou za 3 roky (vyplývá z §9 odst. 5 zákona). Na základě připomínky bude PZKO doplněn o zpřesnění do kapitoly F.2 PZKO.</p>
	<p>2) Namítáme, že <b>struktura OPP je chybná a zmatečná</b>. 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 jasně určeno, kdo a kdy je povinen výrok provést. Soubor „Návrh OOP ...“ navíc obsahuje i text nadepsaný 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. Tuto zmatečnost je nutné napravit. Výrok OOP smí obsahovat jen vlastní výrok a ne žádné doplňkové analýzy a úvahy. Tedy ve výroku OOP musí být zahrnuty přesné a konkrétní formulace toho, co je</p>	<p><b>Akceptováno částečně.</b></p> <p>Výroková část bude upravena tak, aby obsahovala pouze konkrétně (svým předmětem) vymezené povinnosti vztahující se k obecně určeným adresátům, které OOP stanoví. Odstavec „Cílem programu je...“ a odstavec „Program je strukturován...“ bude přesunut do části odůvodnění.</p>

<p>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 odůvodněním, musí být zahrnuty do Odůvodnění OOP. Není přípustné, aby OOP měl zmatečně a v rozporu se správním řadem tři části, a to (a) nekonkrétní výrokovou část s texty, které nejsou výrokem, (b) odůvodnění, které není věcným odůvodněním 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 odůvodnění zahrnout.</p>	
<p><b>3) Vymezení zóny Jihovýchod a Aglomerace Brno je věcně nesprávné.</b> Aglomerací 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 tvoří pouze ve spojení s obcemi přilehlými k Brnu. Je sice pravdou, že zákon o ovzduší vychází z členění na NUTS4 , nicméně zákon má být implementací 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 aglomerací s členěním v souladu s NUTS, dokonce naopak v čl. 4 směrnice je specificky požadováno stanovení zón a aglomerací. 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 implemen-</p>	<p><b>Vysvětleno.</b> Vymezení zón a aglomerací 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 nejeefektivnější. Směrnice 2008/50/ES v článku 2 odst. 17 říká, že „<b>aglomerací“ je zóna, která je městskou aglomerací s počtem obyvatel vyšším než 250 000</b>, nebo v případě aglomerací s počtem obyvatel nižším nebo rovnajícím se 250 000 zóna s danou hustotou obyvatelstva na km2 stanovenou členskými státy“. Článek 4 dále říká, že „Členské státy na celém svém území stanoví zóny a aglomerace. Posuzování kvality ovzduší se</p>



<p>tován nesprávně a i toto je důvod, proč obce v okolí Brna a proč město Brno a jeho občané musí současně poukazovat na nedostatky současně v obou PZKO. <b>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.</b></p> <p>Je naprosto zjevné, že <b>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.</b> Na toto bylo opakovaně v minulosti poukazováno, nicméně k nápravě doposud nedošlo.</p>	<p>provádí ve všech zónách a aglomeracích“. V zákoně o ochraně ovzduší je v § 5 odst. 2 uvedeno, že „<b>posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění se provádí pro území vymezené pro účely posuzování a řízení kvality ovzduší</b> (dále jen „zóna“) a <b>pro zónu, která je městskou aglomerací s počtem obyvatel vyšším než 250 000</b> (dále jen „aglomerace“). Seznam zón a aglomerací je uveden v příloze č. 3 k tomuto zákonu“.</p> <p>Z výše uvedených ustanovení směrnice 2008/50/ES i zákona o ochraně 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.</p> <p>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 znečišťování 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 znečišťování ovzduší, nemůže aplikací izolovaných opatření na vlastním území</p>
---	--

	<p>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 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> <p>Dále je třeba poznamenat, že 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.</p>
<p>4) Program je sepsán zcela chaoticky a zcela mu schází hierarchický přístup. Je na první pohled zřejmé, že <b>nejzásadnějšími a koncepčními 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 (tedy ZÚR JMK), kde bude uvedeno jak metodicky postupovat z hlediska znečištění ovzduší, aby v co nejkratší době a co nejúčinněji byla situace s nadlimitní zátěží území</b></p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>V PZKO je stanoveno, které komunikace jsou pro zlepšení kvality ovzduší na území zóny a aglomerace klíčové. Finální podoba vedení těchto komunikací je předmětem územního plánování, nikoliv PZKO. Obecné podmínky pro územní plánování jsou uvedeny v opatření ED1. Konkrétní specifikace ÚPD (ZÚR JMK) je v gesci Jihomoravského kraje a nemůže být součástí samotného Programu (viz úvodní text ke všem</p>

<p><b>(překročenými zákonnými limity) uvedena do souladu se zákonem</b> a bylo naplněno státem garantované ústavní právo na příznivé životní prostředí, tedy takové prostředí, kde obyvatelé nejsou zatěžováni nadlimitně znečištěným ovzduším. Toto Program negarantuje a je proto nutné jeho zásadní přepracování.</p>	<p>připomínkám k návrhu OOP o vydání PZKO). Konkrétní harmonogram a prioritizaci opatření bude možné řešit v rámci implementačních výborů k PZKO.</p> <p>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, kde budou priority mezi opatřeními a harmonogram jejich realizace stanoveny až na úroveň jednotlivých obcí.</p> <p>Základní podmínky pro umístování nových pozemních komunikací do území jsou pak stanoveny přímo zákonem o ochraně ovzduší.</p>
<p>5) Jedním z klíčových <b>opatření, které musí být doplněno</b> do Programu je <b>zákaz umístování nových páteřních komunikací do oblasti, kde jsou již překračovány zákonné limity znečištění ovzduší</b> nebo kde jejich překročení hrozí. <b>Toto musí být jednoznačně v Programu konstatováno jako základní a nepominutelné východisko Programu a jako zásadní územně plánovací opatření.</b></p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>Do území obecně nemohou být umístovány zdroje, které by způsobily překročení imisních limitů nebo výrazně zhoršily kvalitu ovzduší. Tento princip vychází ze zákona o ochraně ovzduší (§§ 11 a 12) a PZKO jej nijak neomezuje. Pro tyto účely zákon o ochraně ovzduší vyžaduje případně realizaci kompenzačních opatření, pokud by umístěním nového stacionárního zdroje nebo pozemní komunikace o stanovené kapacitě došlo k překročení imisních limitů nebo pokud jsou již imisní limity v daném území překročeny.</p>
<p>6) <b>Návrh vést komunikaci R43 v trase s mimoúrovňovou křižovatkou</b></p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p>

<p><b>(MÚK) s dálnicí D1 v prostoru Troubsko / Brno-Bosonohy / Ostopovice je nepřipustný,</b> neb v této oblasti jsou dlouhodobě překračovány limity znečištění ovzduší a PZKO to musí explicitně uvést, neb návrh PZKO má být založen nejen na popisu stavu znečištění území, ale také na odborné analýze příčin 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>Realizace dopravních opatření uvedených v PZKO byla stanovena dle imisního významu pomocí rozptylové studie. PZKO neuvádí konkrétní podobu dopravní stavby ani varianty (viz úvodní text). Do území obecně nemohou být umísťovány zdroje, které by způsobily překročení imisních limitů nebo výrazně zhoršily kvalitu ovzduší. Tento princip vychází ze zákona o ochraně ovzduší (§§ 11 a 12) a PZKO jej nijak neomezuje. Pro tyto účely zákon o ochraně ovzduší vyžaduje případně realizaci kompenzačních opatření, pokud by umístěním nového stacionárního zdroje nebo pozemní komunikace o stanovené kapacitě došlo k překročení imisních limitů nebo pokud jsou již imisní limity v daném území překročeny.</p>
<p>7) Komunikaci R43 je tedy nutné v územně plánovací dokumentaci (ZÚR JMK a ÚP obcí) trasovat <b>jako plnohodnotný obchvat celého města Brna, tedy i mimo oblast Troubsko / Brno-Bosonohy / Ostopovice.</b> Nejbližší prostor, kde je trasování z hlediska geomorfologického možné je tzv. Boskovická brázda s napojením R43 na D1 západně od MÚK Kývalka. Toto řešení je dobře známo a bylo zahrnuto jako jedna z variant již v návrhu ZÚR z roku 2011. MŽP je dobře známa autorizovaný projekt pro tuto trasu R43, neb MŽP bylo samo zadavatelem této vyhledávací studie (Kalčík, 2007)5. 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><b>Vysvětleno.</b> Realizace dopravních opatření uvedených v PZKO byla stanovena dle imisního významu pomocí rozptylové studie. Tyto stavby jsou v souladu s platnou ÚPD, neurčují však konkrétní podobu jednotlivých projektů. Konkrétní trasování silnice R43 není v PZKO uvedeno (viz dále úvodní text k R43). Podmínky umístění nových zdrojů znečišťování ovzduší jsou stanoveny zákonem o ochraně ovzduší v §§ 11 a 12, nová stavba nemůže být umístěna v rozporu se zákonem. PZKO nemůže suplovat územní plánování a posuzování vlivů na</p>

<p>Je nepochybně žádoucí, aby z území Brna (všech jeho MČ) byla vymístěna existující i budoucí (a to i transevropská) tranzitní doprava. K tomu je naprosto adekvátní použití <b>standardní a všeobecně aplikovaný přístup</b>, tj. <b>vybudování plnohodnotného obchvatu</b> celého sídelního útvaru, tedy <b>celého města Brna</b>.</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>	<p>životní prostředí a určovat konkrétní vedení pozemních komunikací.</p>
<p>8) Je nepochybné, 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><b>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 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 nepochybně vedlo k zlepšení situace v centrální části města Brna. Plnohodnotný obchvat celého města Brna tedy je zlepšením pro celé Brno.</b></p>	<p><b>Vysvětleno.</b> Minimalizace dopadů tranzitní dopravy na obydlené oblasti je klíčovou problematikou sledovanou u všech dopravních opatření navrhovaných v PZKO. PZKO však nemůže ze své povahy stanovit konkrétní trasování komunikací. Viz výše.</p>
<p>9) MČ Brno-Bystrc je sídelním útvarům velikosti okresního města.</p> <p><b>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.</b></p>	<p><b>Vysvětleno.</b> Navržené obchvaty vycházejí z platné ÚPD, PZKO nedefinuje podobu konkrétní stavby, trasování ani jeho varianty.</p>

<p><b>plnohodnotný obchvat celého města Brna</b> v trase tzv. Boskovickou brázdou a kdy ZÚR JMK toto řešení zahrnuje do posuzovaných variant trasování R43.</p> <p>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 žádný pozitivní přínos. Toto dokazuje i dopravní modelování, které bylo zpracováno pro pořizování ZÚR 2011.</p>	<p>Viz výše.</p>
<p>10) Trendem je vymezení tzv. <b>nízkoemisních zón</b> (viz i citovaná Dopravní politika ČR). <b>Tyto však nelze vymezit, pokud neexistuje komunikace stejného nebo vyššího řádu, kam je možné dopravu převést.</b> Bylo by jistě absurdní se vzdát situace, kdy v MČ Bystrc a MČ Kníničky je oblast čistého bydlení a je zde čisté prostředí rekreační oblasti Brněnské přehrady. Je tedy absurdní, aby tato oblast by byla v neprospěch místních občanů znehodnocena transevropskou komunikací TEN-T (se všemi negativními průvodními vlivy) a tím by se zne-možnilo zachování stávajícího nízkoemisního charakteru oblasti.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b> 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>
<p>11) <b>Z obou Programů je tedy nutné vypustit všechny formulace, které předjímají vedení R43 přes území města Brna, a tedy trasování s napojením na D1 v prostoru Troubsko / Brno-Bosonohy / Ostopovice.</b> Jedná se např. o formulace „<i>Silnice R43 s prioritami úseků [v] Brně</i>“ na str. 119 Programu pro zónu Jihovýchod.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b> Text na str. 119 je obecné konstatování, které vychází z platné ÚPD. Dopravní opatření jsou obsažena až v kapitole E. 4. 1. V opatření AB1 (Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu) konkrétní podoba vedení R43 nepředjímá.</p>
<p>12) <b>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</b></p>	<p><b>Vysvětleno, částečně akceptováno.</b> Slovní obrat Jihozápadní tangenta byl z PZKO vypuštěn, aby již nedocházelo k nedorozumění,</p>

<p><b>prostředí</b>, a to nejen oblastí Troubsko / Brno-Bosonohy / Ostopovice, ale i oblastí Modřice / Nebovidy / Moravany / Želešice. Je tedy nutné vypustit např. formulaci na str. 119 Programu kde je uveden text „Ji-hozápadní tangenta Troubsko (D1/R43) – Rajhrad (R52),“ Je naopak třeba hledat řešení pro odvedení tranzitní dopravy z komunikací R52 a I/52.</p> <p><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 zahrnuto 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>jelikož PZKO pod tímto označením míní napojení D1 na R52, bez další specifikace.</p> <p>Text na str. 119 je obecné konstatování, které vychází z platné ÚPD. Dopravní opatření jsou obsažena až v kapitole E. 4. 1.</p>
<p>13) <b>Z Programu je nutné vypustit jakákoliv doporučení pro realizaci Jižní tangenty (Modřice – Chrlice) (JT).</b> V tomto prostoru je nutné zajistit odvedení dopravy z prostoru města Modřice, ale je současně nepřipustné 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 města Modřice jsou oblasti s již překročenými limity znečištění ovzduší.</p> <p>Je naopak třeba hledat řešení pro odvedení tranzitní dopravy z komunikací 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</p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>Bez realizace nové komunikace (tangenty) dojde v blízké době k přetížení dopravního uzlu s dálnicí D1 a k stálému růstu zátěže v Modřicích. Pro vedení této komunikace existuje více variant, volba vhodné varianty je předmětem územního plánování, nikoliv PZKO. Dopravní stavby musí procházet procesem SEA/EIA, tj. proces, který má za cíl vyhodnotit a minimalizovat vliv na životní prostředí a zdraví obyvatel.</p>

<p>studíích ing. Strnada (2011, 2012) a zahrnuto mezi varianty v připravovaných ZÚR . <b>Program nemůže ignorovat toto známé řešení a nemůže doporučit jako opatření ke zlepšení znečištění ovzduší opatření, které znečištění ovzduší zhoršuje v oblastech s již existujícím nadlimitním zatížením ovzduší.</b></p>	
<p>14) Je nepřijatelné, 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 naopak třeba <b>hledat řešení pro odvedení tranzitní dopravy z komunikací R52 a I/52.</b> Toto řešení existuje a je obsaženo v autorizovaných dopravních studiích ing. Strnada (2011, 2012) a zahrnuto mezi varianty v připravovaných ZÚR. Program nemůže ignorovat toto známé řešení a nemůže doporučit jako opatření ke zlepšení znečištění ovzduší opatření, které znečištění ovzduší zhoršuje v oblastech s již existujícím nadlimitním zatížením ovzduší.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b> Pro vedení komunikace existuje více variant, volba vhodné varianty je předmětem územního plánování, nikoliv PZKO.</p> <p>Jihomoravský kraj dosud nemá schválené platné ZÚR JMK, PZKO proto vycházel z PÚR ČR z roku 2008. Dopravní řešení dle Ing. Strnada zatím není v souladu s aktuálními strategickými dokumenty platnými na území ČR (s PÚR).</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>
<p>15) Je nepřijatelné zamlčovat, že argumentace odkazující na <b>převádění dopravy z místa exitu 194 na D1</b> není ničím jiným než <b>pokusem prosadit zavlečení tzv. Baltsko-adriatického koridoru</b> do města Brna a obcí na jih od Brna.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b> Problematika vedení Baltsko-adriatického koridoru je řešena na národní (nadmárodní) úrovni. PZKO je svým pojetím koncepcí regionální a konkrétní trasování pozemních komunikací nijak nepředurčuje.</p>
<p>16) <b>Z programu je tedy rovněž nutné vypustit jakákoliv doporučení pro realizaci komunikace R52 v úseku Silnice R52 Pohořelice – Miku-</b></p>	<p><b>Vysvětleno.</b> Konkrétní podoba projektu je v kompetenci ZÚR</p>



<p><b>lov – státní hranice.</b> Realizace této komunikace by vedla k dalšímu <b>nárůstu intenzity dálkové tranzitní dopravy</b> v prostoru jihu brněnské aglomerace a jihu Brna, <b>kde jsou již nyní</b>, resp. dlouhodobě, <b>překračovány zákonné hygienické limity</b>, mj. limity znečištění ovzduší prachovými částicemi.</p>	<p>JMK, který však není v současné době k dispozici pro Jihomoravský kraj. PZKO podporuje vyvedení dopravy mimo obydlené oblasti, ale nepopisuje konkrétní trasu komunikace.</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>
<p>17) Je tedy nutné hledat taková <b>dopravní řešení, kdy bude dálková tranzitní doprava odváděna z jihu brněnské aglomerace</b> (části zóny Jihovýchod) a jihu Brna. Jak je již opakovaně uvedeno výše, <b>takové dopravní řešení existuje</b> a je dobře známo jak MŽP, tak i JMK a městu Brnu. Znovu tedy lze odkázat na autorizované <b>dopravní studie ing. Strnada</b> (2011, 2012), jejichž jádrem je právě odvedení dálkové tranzitní dopravy z oblastí s již překročenými limity znečištění ovzduší, tj. z oblasti dopravně přetížení brněnské aglomerace (součásti zóny Jihovýchod) a města Brna.</p> <p>Je nutné se explicitně v Programu vypořádat s transevropským Baltsko-adriatickým koridorem v trase od Vídně ve směru do aglomerace Katowicko 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></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 umístování 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>Dopravní řešení dle Ing. Strnada zatím není v souladu s aktuálními strategickými dokumenty</p>

	<p>platnými na území ČR.</p> <p>Problematika vedení Baltsko-adriatického koridoru je řešena na národní (nadmárodní) úrovni. PZKO je svým pojetím koncepcí regionální a konkrétní trasování pozemních komunikací nijak nepředurčuje.</p>
<p>18) <b>Situace s nadlimitním znečištěním v jižní části brněnské aglomerace a na jihu Brna úzce souvisí s chybným plánovaným vedením tranzitní dopravy ve směru od Vídně na Prahu/Liberec/Německo</b> 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.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>Konkrétní trasování pozemních komunikací PZKO nijak nepředurčuje a není to jeho náplní. Základní podmínky pro vedení pozemních komunikací z pohledu ochrany ovzduší stanovuje přímo zákon o ochraně ovzduší.</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>
<p>19) <b>Situace s nadlimitním znečištěním v jižní části brněnské aglomerace a na jihu Brna úzce souvisí s chybným plánovaným vedením tranzitní dopravy ve směru od Vídně na Olomouc, Ostravu a aglomeraci Katowicko v Polsku</b> závlekovou trasou na Brno místo použití silnice I/55 v okolí Břeclavi a R55 od Břeclavi k SV. Toto není v Programu řádně vyhodnoceno.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b></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 umístování nových pozemních komunikací do území jsou stanoveny přímo zákonem o ochraně ovzduší.</p>

	Viz úvodní text Problematika R52, obchvat Břeclavi.
<p>20) <b>Program postrádá jasné stanovisko k řešení situace v prostoru Znojma a okolí.</b> V této oblasti jsou známa dvě řešení. <b>První</b> z nich je více než 20 let starý koncept přeložky silnice I/38 do prostoru mezi <b>městské části Znojmo – město a Znojmo – Přímětice</b>, protínající i zástavbu na území obce Dobšice a Znojmo-Oblekovice (v prostoru Nesachleb). <b>Druhým známým řešením</b> (Strnad, 2012) je tzv. velký <b>obchvat Znojma vedený zcela mimo Znojmo a Dobšice</b> a také za obcemi Kuchařovice a Suchohrdly. Zpracovatel Programu je povinen se k těmto známým řešením vyjádřit, a to i proto, že <b>v městě Znojmě bylo zaznamenáno několik kalendářních let, kdy došlo k překročení imisního limitů pro 24hodinovou koncentraci PM10.</b></p>	<p><b>Vysvětleno.</b> PZKO 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. Viz úvodní text (obchvat Znojma).</p>
<p>21) <b>Program postrádá jasné stanovisko k řešení situace v prostoru Břeclavi.</b> V této oblasti jsou známa dvě řešení, kde <b>prvním z nich je přeložka komunikace I/55</b> těsně se přimykající k obytné zástavbě a sloužící zjevně primárně k obsluze plánovaného velkého logistického centra. <b>Druhým řešením</b> (Kalčík 2007, Strnad 2012) je kapacitní <b>obchvat 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 těmto známým řešením vyjádřit.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b> PZKO 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 environmentální dopady, což bude následně posouzeno v rámci procesu SEA/EIA. Viz úvodní text.</p>
<p>22) Popis situace se znečištěním v prostoru jak zóny Jihovýchod, tak města Brna není dostatečně popsán v částech A a B dokumentu označeném jako PROGRAM ZLEPŠOVÁNÍ KVALITY OVZDUŠÍ. <b>Do Programu je třeba zahrnout co nejúplnější popis relevantních údajů, a ten by měl zahrnovat i následující informace o prostoru Troubsko / Brno – Bosonohy / Ostopovice a navazujících oblastí</b></p>	<p>Podrobná imisní analýza, která zahrnovala celou posuzovanou oblast. Žádné lokality nebyly z posuzování vynechány. V analytické části PZKO v kapitole C jsou uvedeny tabulky týkající se naměřených koncentrací jednotlivými monitorovacími stanicemi za</p>

<p><b>Modřice / Nebovidy / Moravany / Želešice a Brno-Chrlice / Brno – Tuřany / Šlapanice / Ponětovice / Jiřkovice / Blažovice / Tvarožná.</b></p> <p>Z tohoto prostoru jsou data ze stanice Brno – Lány (provozováno městem Brnem), Brno – Tuřany (provozováno ČHMÚ) a Brno – Bosonohy (provozováno Brno – Bosonohy).</p> <p>V oblasti Brno – Bosonohy / Troubsko / Ostopovice jsou již více než 15 let dlouhodobě překračovány zákonné limity znečištění ovzduší polévatým prachem (částice PM10).</p> <p>Do roku 2010 byla nejbližší měřicí stanice k D1 a oblasti Brno-Bosonohy v Brně-Tuřany, od roku 2010 je to stanice v Brně-Bohunicích 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>jednotlivé roky. Imisní koncentrace jsou rovněž prezentovány plošně pomocí prostorové interpretace naměřených dat.</p> <p>Dále jsou u každé znečišťující látky zobrazeny koncentrace pětiletých průměrů, které mohou doložit dlouhodobé překračování imisních limitů. Znázornění koncentrací je dostatečné a vychází z údajů Českého hydrometeorologického ústavu.</p> <p>V analytické části je rovněž vyhodnocen podíl jednotlivých kategorií zdrojů na celkových emisích pro dané znečišťující látky PZKO tedy obsahuje dostatečně veškeré dostupné analytické informace o zmiňovaných lokalitách.</p>
<p><b>23) Vzhledem k vysokému podílu zdrojů z dopravy na znečištění je podstatné i jaké je absolutní znečištění ovzduší frakcí PM2.5 a jaký je podíl frakce PM2.5 na celkovém znečištění PM10.</b> Znečištění ovzduší frakcí PM2.5 je za posledních 5 let velice stabilní a je v průměru nadlimitní. (Frakce PM2.5 je přitom těsněji vázaná 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 frakcí PM2.5 je za posledních 5 let velice stabilní a <b>je v průměru nadlimitní.</b> (Frakce PM2.5 je přitom těsněji vázaná na znečištění z dopravy než frakce PM10).</p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>V kapitole C (Analýza situace) se PZKO podrobně věnuje suspendovaným částicím, a to jak frakci PM10, tak i PM2,5. Na tyto suspendované látky jsou nastavena opatření ke zlepšení kvality ovzduší.</p>

<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>- <b>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).</b></p> <p>- <b>Druhou koncepcí je koncepce ing. Strnada (2011, 2012) založená na přesně opačném principu, a to na odvedení dálkové tranzitní dopravy na nejkratší a logické trasy, a to na trasy zcela míjející oblasti s již překročenými limity znečištění ovzduší.</b></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 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 <b>hlavními zdroji znečištění</b>, 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>nárůstem koncentrace tranzitní dopravy</b> v prostoru Brna a oblasti Brněnské aglomerace (části zóny Jihovýchod), pak by v oblasti s překročenými limity <b>nesnižoval</b> počat zdrojů znečištění, ale naopak se počet zdrojů znečištění by se <b>zvyšoval</b>. Tedy i bez hlubokých úvah je zřejmé, že situace se znečištěním ovzduší by</p>	<p>Předmětem SEA byl dokument PZKO tj. cíle a opatření navržená PZKO. Není tedy možné hodnotit v rámci posouzení ucelené dopravní koncepce, které nejsou obsaženy v PZKO – to musí být předmětem SEA pro tyto koncepce.</p> <p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>PZKO ani vyhodnocení SEA k PZKO však nemá za cíl posuzovat dopady schválených ani ostatních koncepcí, toto je zejména předmětem hodnocení v rámci procesu SEA.</p> <p>PZKO vychází pouze ze schválených koncepcí, které byly v době zpracování k dispozici.</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. Základní podmínky pro umístování nových pozemních komunikací do území pak stanovuje přímo zákon o ochraně ovzduší.</p>
--	--

<p>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“. To činí návrh Programu zcela chybným.</b></p>	
<p>25) Už vůbec pak není představitelné, že by <b>koncepce s nárůstem koncentrace tranzitní dopravy mohla splnit základní kritérium úspěšnosti návrhu Programu</b> pro aglomeraci Brno pro zátěž ze silniční dopravy, které je na str. 2 návrhu OOP a zní...</p> <p>Pokud by kritérium poklesu zátěže na 65 % pro město Brno bylo docíleno, pak by totéž muselo nastat pro obce téměř 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 koncentrace tranzitní dálkové dopravy.</b></p> <p>V návaznosti na předchozí připomínky 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 zón Jihovýchod...</p> <p>Výše jsou uvedeny pouze Šlapanice, ale je de facto ignorována celá oblast mnoha postižených obcí v ORP Šlapanice.</p> <p>Navíc vzhledem k tomu, že pokud bude dálková tranzitní doprava <b>koncentrována</b> do oblasti Brna (a také zde trasován i transevropský Baltsko – Adriatický koridor), pak je při tomto <b>nárůstu</b> dopravy v dané</p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>PZKO vychází pouze ze schválených koncepcí, které byly v době zpracování k dispozici.</p> <p>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 jednotlivých dopravních staveb je pak předmětem procesu EIA/SEA. Základní podmínky pro umístování 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</p>

<p>oblasti nepředstavitelné, že by se zátěž ve Šlapanicích <b>snížila</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 koncepce ing. Strnada (2011, 2012).</b></p>	<p>zátěže z tranzitní nákladní silniční (opatření AA23).</p>
<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 vlivů 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 Programů PZKO. 7</p> <p>Tato posouzení jednoznačně <b>vyhodnotila a potvrdila koncepci ing. Strnada (2011, 2012) jako výhodnější a šetrnější než koncepci „ZÚR 2011“.</b></p> <p><b>Základem Programů 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 závěrů autorizovaného posouzení MUDr. J. Volfa...</p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>Jihomoravský kraj nemá schválené platné ZÚR JMK, PZKO proto vycházel z PÚR ČR z roku 2008. Studie Ing. Strnada není v souladu s PÚR. 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 územní plánovací dokumentace.</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 chápat 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 mít co nejmenší environmentální dopady.</p>
<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 chybné závěry.</p> <p>Lze naopak poukázat na to, že studie ing. Strnada (2011, 2012) obsahují i jasně doložené informace kvantitativní o intenzitách dopravy v příčných řezech podél hlavních navrhovaných komunikací</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 nejmenší environmentální</p>

<p>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 odůvodňují 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><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>Dopravní koncepce ing. Strnada tedy dává v synergetickém působení s dalšími opatřeními (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.</b></p> <p>Lze ještě dodat, že vzhledem k fyzikálním vlastnostem frakcí prachových částic je jejich koncentrace podobná do vzdálenosti minimálně několika kilometrů od velkých liniových zdrojů generujících znečištění ovzduší, tedy od kumulativních a synergických vlivů prostorově nahloučených a již existujících dálničních komunikací D1, D2 a R52 v prostoru Brněnské aglomerace.</p> <p><b>Není tedy možné snižování dopravy řešit např. JZ, J a JV tangentou,</b></p>	<p>dopady. K volbě environmentálně nejvhodnější varianty by měl přispět také emisní strop pro silniční dopravu.</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>
---	--



<p>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 nepřipustné přivádět do této oblasti s naplněnými a překročenými zákonnými 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 (realizací 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 podmínku, že tyto trasy jsou natolik vzdálené, že nemůže dojít ke vzniku významných kumulativních a synergických negativních vlivů z dopravy v Brněnské aglomeraci z těchto 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 chybnou koncentrací dopravních toků do Brna a brněnské aglomerace (části zóny Jihovýchod) ...</p>	
<p>28) V Programu by měly být shrnuty základní aspekty dopadů dopravních koncepcí na dotčené lidská sídla. (obrázky, tabulky)</p> <p>Z uvedeného přehledu je jasně 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></p> <p>Je nepochybné, 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</p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>PZKO vychází ze schválených koncepcí, které byly v době zpracování dostupné a státem uznané.</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</p>

<p>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 avizované 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 liniovým zdrojem, tedy rychlostní silnicí R52.</p> <p>Řešení s odvedením podstatné části tranzitní dopravy z Mikulova je tedy naprosto nejvýhodnější, a to ani nemluvě o ekonomické stránce věci, tj. úspoře mnoha miliard.</p>	<p>předmětem procesu EIA/SEA. Základní podmínky pro umístování 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>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>Dále odkazujeme na úvodní text.</p>
<p>29) 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.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>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 PZKO) vybrat takové řešení, které bude mít co nejmenší environmentální dopady, což bude následně posouzeno v rámci procesu SEA/EIA.</p>
<p>30) Z uvažování o trasách R43 je nutné vyloučit trasu R43 (německou, Hitlerovu) pro neprůchodnost i z hlediska znečištění ovzduší v prosto-</p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>Podrobné trasování komunikace R43 není</p>

<p>ru 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>Je zde jasně 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 intenzívně realizovanou.</p> <p><b>V této oblasti je tedy prakticky nemožné dodržet hygienické limity.</b></p>	<p>předmětem PZKO, je předmětem ÚPD. V případě více variant 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>
<p>31) Z hlediska znečištění ovzduší je <b>velmi problematická německá trasa R43 a je ji 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 nové urbanizaci:</p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>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 umístování nových pozemních komunikací do území jsou stanoveny přímo zákonem o ochraně ovzduší.</p>
<p>32) Z hlediska znečištění ovzduší je <b>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, neb ten nemůže zakrýt oblast mimoúrovňová křižovatky,</p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>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</p>

<p>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>dopadů jednotlivých dopravních staveb je pak předmětem procesu EIA/SEA. Základní podmínky pro umísťování nových pozemních komunikací do území jsou stanoveny přímo zákonem o ochraně ovzduší.</p>
<p>33) Z hlediska znečištění ovzduší je velmi problematická německá trasa R43 a je ji nemožné realizovat v prostoru Svitávka – Chrudimochromy</p>	<p><b>Vysvětleno.</b> Podrobné trasování komunikace R43 není předmětem PZKO, je předmětem ÚPD. 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 umísťování nových pozemních komunikací do území jsou stanoveny přímo zákonem o ochraně ovzduší.</p>
<p>34) Z hlediska znečištění ovzduší je velmi problematická až nemožné realizovat R43 v prostoru Sudice – Jevíčko - Chornice Problémová oblast na R43 - Sudice – Jevíčko - Chornice, problémové oblasti severně od Boskovic</p>	<p><b>Vysvětleno.</b> Podrobné trasování komunikace R43 není předmětem PZKO, je předmětem ÚPD. 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 umísťování nových pozemních komunikací do území jsou stanoveny přímo zákonem o ochraně</p>

	ovzduší.
<p>35) Je požadováno zahrnout ochranná stavební opatření na dálnici D1 u Brna.</p> <p>- 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>Ke zlepšení kvality ovzduší lze uplatnit i taková opatření, která nejsou vypsána 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 prašnosti výsadbou liniové zeleně. PZKO však neřeší konkrétní trasování jednotlivých dopravních staveb, neboť to je předmětem ÚPD, ani jejich následné posouzení dopadů, což je předmětem procesu SEA/EIA ke konkrétním dokumentům. Z tohoto důvodu nemůže PZKO obsahovat specifické prvky jednotlivých dopravních staveb.</p>
<p>36) Je požadováno zahrnout ochranná stavební opatření pro obchvat Brna – Bosonoh</p> <p>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, Nebovidy, Moravany, Modřice, atd.</p>	<p><b>Vysvětleno, akceptováno částečně.</b></p> <p>PZKO neurčuje konkrétní podobu projektu, nejedná se o projektovou dokumentaci dané stavby. Připomínka přesahuje možnosti PZKO.</p> <p>Zákaz vjezdu vozidel nad 3,5 t do navrhovaných oblastí bude prověřen a případně bude akceptován (v rámci opatření AB8 – Selektivní nebo úplné zakazy vjezdu).</p>
<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 rychlostmi pro podobné situace v zahraničí.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>Pro navrhované opatření uvedené v připomínce není přiložen podklad, který by pozitivní přínos snížení rychlosti vzhledem ke kvalitě ovzduší na daném</p>

<p>Tedy rychlost na D1 by měla být v úseku Popůvky – Tvarožná snížena na 100 km/h ve dne a na 80 km/h pro noční dobu. Tím by bylo současně dosaženo i snížení emisí z dopravy.</p>	<p>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>
<p>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 vyžaduje existenci plnohodnotného obchvatu celého města Brna.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>Pro vyhlášení nízkoemisní zóny je třeba, aby Magistrát města Brno vypracoval studii proveditelnosti nízkoemisní zóny a uvažil její zavedení ve vhodné variantě. Bližší informace viz PZKO CZ06A opatření AB7.</p> <p>V zákoně je uveden 24hodinový imisní limit <math>PM_{10}</math> <math>50 \mu g/m^3</math> s maximálním počtem překročení 35x za rok. To znamená, že průměrná 24hodinová koncentrace <math>PM_{10}</math> může být 35x překročena za rok, proto je s imisním limitem porovnávána 36. hodnota průměrné denní koncentrace. Imisní limit pro koncentrace <math>PM_{10}</math> vychází ze směrnice 2008/50/ES, z přílohy 11, nejedná se o žádné vymyšlené a zkomolené hodnoty. PZKO řeší zejména překračování imisních limitů. Pětileté průměry se používají pro zobrazení dlouhodobého problému zatížené lokality, aby byl eliminován vliv meteorologických odlišností jednotlivých let. Obě charakteristiky (roční průměr a 36. nejvyšší denní průměr) dobře odrážejí požadavky zákona i</p>

	evropské směrnice. Obě tyto roční charakteristiky jsou běžně používány i v evropském měřítku <sup>5</sup> .
39) Namítáme tedy proti postupům, které jsou v rozporu se závaznou evropskou směrnicí, a požadujeme <b>odstranit z Programů všechny odkazy na jiné limity</b> , než stanovené v evropské směrnici, tedy <b>požadujeme odstranit i průměry 36. nejvyšší hodnoty</b> .	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>V zákoně je uveden 24hodinový imisní limit PM10 50 µg/m<sup>3</sup> s maximálním počtem překročení 35x za rok. To znamená, že průměrná 24hodinová koncentrace PM10 může být 35x překročena za rok, proto je s imisním limitem porovnávána 36. hodnota průměrné denní koncentrace. Imisní limit pro koncentrace PM<sub>10</sub> vychází ze směrnice 2008/50/ES, z přílohy 11, nejedná se o žádné vymyšlené a zkomolené hodnoty.</p> <p>Zákon hodnotí kvalitu ovzduší rovněž na základě map klouzavých pětiletých průměrů, které jsou vždy prostým aritmetickým průměrem, a jsou využívány pro oproštění naměřených koncentrací od vlivu meteorologie. Tento způsob je využíván zejména s ohledem na povolování zdrojů znečišťování ovzduší.</p> <p>Pro identifikaci překročení znečišťující látky v daném kalendářním roce jsou předmětná pouze imisní data z daného roku a nikoliv zprůměrované hodnoty za více let.</p> <p>Postup hodnocení znečištění ovzduší v zákoně i v PZKO je zcela v souladu se směrnicí 2008/50/ES.</p>
40) Nepřípustná je také argumentace odkazující na výkyvy počasí	<b>Vysvětleno.</b>

<sup>5</sup> viz článek ČHMÚ: ETC/ACM Technical Paper 2014/4, [http://acm.eionet.europa.eu/reports/ETCACM\\_TP\\_2014\\_4\\_spatAQmaps\\_2012](http://acm.eionet.europa.eu/reports/ETCACM_TP_2014_4_spatAQmaps_2012)

<p>Požadujeme proto odstranění všech spekulativních manipulací s daty, kdy se data posuzovaná odlišují od dat naměřených.</p>	<p>Hodnocení kvality ovzduší se provádí v souladu se směrnicí z monitorovacích stanic, které měří za každého počasí. Imisní koncentrací se hodnotí celý rok z celé datové sady, tj. za všech meteorologických podmínek – nedochází k manipulaci s daty.</p>
<p><b>41) Poukazujeme na chybné výpočty pětiletých průměrů publikovaných ČHMÚ.</b>  <b>Požadujeme proto zcela vypustit z Programů všechny odkazy na pětileté průměry a vypustit i obrázky s pětiletými průměry.</b>  Podmínkou pro ocenění rizik ze znečištěného ovzduší je nejen <b>zhodnocení kde a jak jsou již překročeny konkrétní limity, ale i</b> kde jejich překročení hrozí, tedy <b>naměřené hodnoty</b> (ať již připočtením chyb měření nebo ne), které <b>se blíží k hodnotám limitů</b>. Nic takového není v Programech zahrnuto a je to nutné napravit.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b>  S tvrzením o chybných výpočtech nesouhlasíme a nejsou nikterak podloženy. PZKO vyhodnocuje kvalitu ovzduší dle pětiletých průměrů, a také i dle jednotlivých let. Použití pětiletých průměrů je v souladu se zákonem o ochraně ovzduší, a proto budou v PZKO zachovány. PZKO řeší zejména oblasti, kde dochází k překračování imisních limitů, současně však obsahuje opatření k udržení a dalšímu zlepšení kvality ovzduší v oblastech, kde jsou imisní limity plněny.</p>
<p><b>42) Doposud, 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>  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>  Dle analýzy imisních dat došlo v posuzované oblasti ke zlepšení kvality ovzduší a jedná se o dopad již realizovaných opatření.  Navrhovaná opatření v PZKO vznikla všechny na základě detailní rozptylové studie, jejich souhrnnou aplikací by mělo být dosaženo zákonem stanovené kvality ovzduší. Rozptylová studie jednoznačně ukázala, že pro dosažení požadované kvality ovzduší je nutné aplikovat opatření s maximálním synergickým efektem.</p>



	<p>Tento efekt je namodelován a vyhodnocen v kapitole F.</p> <p>Požadované zhodnocení bylo provedeno v analytické části PZKO. Byly identifikovány příčiny překračování imisních limitů v jednotlivých lokalitách a byla navržena opatření k zajištění plnění imisních limitů. Kvantitativní vyhodnocení přínosů opatření bylo provedeno a je obsaženo v kapitole F. 1.</p>
<p>43) Poukazujeme na závažné procesní vady z hlediska jak přijímání PZKO jako OOP, tak i z hlediska SEA.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>Proces SEA nemusí předcházet zveřejnění návrhu OOP o vydání PZKO. Tento postup nemá oporu v zákoně o posuzování vlivů na životní prostředí a není procesně efektivní. Námitky a připomínky, které MŽP obdrží k návrhu opatření obecné povahy, mohou zásadní způsobem změnit vlastní obsah PZKO. V případě, že by stanovisko SEA k PZKO bylo vydáno před zveřejněním návrhu opatření obecné povahy, mohlo by pozbýt po zapracování připomínek a námitek uplatněných v řízení o návrhu opatření obecné povahy platnosti (díky závažným změnám v PZKO) a proces SEA by musel být následně opakován. Z uvedených důvodů probíhají řízení o návrhu OOP a proces SEA souběžně, tj. nejprve je zveřejněn návrh OOP spolu s oznámením koncepce, posléze jsou vypořádány námitky a připomínky a případně je upraveno znění PZKO a následně proběhne vlastní</p>

		<p>vyhodnocení koncepce. Jedině tímto způsobem lze zajistit, aby stanovisko SEA zohlednilo finální podobu návrhu PZKO. Účast veřejnosti je umožněna jak v rámci řízení o návrhu opatření obecné povahy, tak v rámci procesu SEA.</p> <p>Po vypořádání všech připomínek a námitek obdržených v rámci zveřejnění návrhu OOP a v rámci posuzování koncepce v procesu SEA a po obdržení souhlasného stanoviska SEA bude OOP o vydání PZKO vydáno. Bez stanoviska SEA nebude OOP o vydání PZKO vydáno, tj. vydání OOP bude v souladu se správním řádem.</p> <p>PZKO bude podroben procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí (tzv. SEA). Závěrečné stanovisko bude podkladem pro vydání opatření obecné povahy podle § 173 správního řádu. Do procesu SEA vstoupil stejný dokument, subjekty tak mají možnost vyjádřit se ke stejnému podkladu, ovšem ve dvou paralelně probíhajících procesech. Obsah programu je závazně určen přílohou č. 5 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší a jeho součástí je i poměrně rozsáhlá analytická část. Ministerstvo vychází z objektivního stavu kvality ovzduší v ČR, které je vyhodnocen v analytické části programu.</p>
MÚ Boskovice	Z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále zákona) sděluje-me následující:	Bez připomínek

	nemáme připomínek k zahájení zjišťovacího řízení ke koncepci „Program zlepšování kvality ovzduší Zóna CZ06Z - JIHOVÝCHOD“.	
	Z hlediska odpadového hospodářství dle § 79 odst. 4 zák. č. 185/2001 Sb. o odpadech v platném znění: Bez připomínek	Bez připomínek
	Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu podle zákona ČNR č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění (dále jen zákon): Bez připomínek	Bez připomínek
	Z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a změně některých zákonů (vodní zákon) ve znění pozdějších předpisů sdělujeme: Bez připomínek	Bez připomínek
	Vyjádření z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 289/95 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákon, v platném znění (dále jen lesní zákon) Městský úřad Boskovice, orgán státní správy lesů, k předložené koncepci - „Program zlepšování kvality ovzduší Zóna CZ06Z - JIHOVÝCHOD“ nemá žádné připomínky.	Bez připomínek
	Z hlediska zájmů chráněných zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění uvádíme: nemáme připomínek k zahájení zjišťovacího řízení ke koncepci „Program zlepšování kvality ovzduší Zóna CZ06Z - JIHOVÝCHOD“.	Bez připomínek
ČiŽP OI Havlíčkův Brod	Stanovisko oddělení odpadového hospodářství: Z hlediska odpadového hospodářství nemáme k předložené koncepci „Program zlepšování kvality ovzduší Zóna CZ06Z - JIHOVÝCHOD“ žádné připomínky, nepožadujeme pokračování v procesu EIA. Vypracoval: Ing. Bárta	Bez připomínek
	Stanovisko oddělení ochrany vod: K předložené koncepci „Program zlepšování kvality ovzduší Zóna CZ06Z - JIHOVÝCHOD“ nemáme připomínek. Nepožadujeme	Bez připomínek

	<p>pokračování v procesu EIA. Vypracoval: Ing. Sláma</p> <p>Stanovisko oddělení ochrany lesa: K předložené koncepci nemáme žádné připomínky. Nepožadujeme pokračování v procesu EIA. Vypracoval: Miřácký, DiS.</p> <p>Stanovisko oddělení ochrany přírody: K předložené koncepci "Program zlepšování kvality ovzduší Zóna CZ06Z - JIHOVÝCHOD" nemáme připomínek. Příslušné orgány ochrany přírody vyloučily významný vliv předložené koncepce na celistvost a příznivý stav předmětů ochrany prvků NATURA 2000. Nepožadujeme další posuzování předložené koncepce. Vypracoval: Ing. Korábek</p> <p>Stanovisko oddělení ochrany ovzduší: K předložené koncepci "Program zlepšování kvality ovzduší Zóna CZ06Z - JIHOVÝCHOD" nejsou z hlediska ochrany ovzduší připomínky. Nepožadujeme další pokračování v procesu EIA. Vypracoval: Ing. Lacina</p> <p>Na základě výše uvedených stanovisek inspekce nepožaduje pokračování procesu EIA, dílčí připomínky budou řešeny v navazujících správních řízeních.</p>	<p>Bez připomínek</p> <p>Bez připomínek</p> <p>Bez připomínek</p> <p>Bez připomínek</p>
ČiŽP OI Brno	<p>Programy zlepšování kvality ovzduší jsou vytvářeny pro zóny a aglomerace (stanovené zákonem o ochraně ovzduší), kde došlo k překročení imisního limitu popřípadě k více než povolenému počtu překročení imisního limitu (§ 9 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění).</p> <p>Předložený program analyzuje stav kvality ovzduší mimo jiné v Jihomoravském kraji (program zlepšování kvality ovzduší je zpracován pro území kraje Vysočina a Jihomoravského kraje), jeho příčiny znečišťování, identifikují významné zdroje znečišťování ovzduší, navrhuji opat-</p>	<p>Bez připomínek</p>

	<p>ření vedoucí ke zlepšení stávajícího stavu.</p> <p>ČIŽP OI Brno souhlasí s tím, aby byla opatření vedoucí ke zlepšení stávajícího stavu soustředěna pouze na hlavní priority ochrany ovzduší v zóně:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- snížení emisí z dopravy v sídlech (s vyjasněním termínů a zodpovědnosti za realizaci opatření v dopravě)</li> <li>- modernizací individuálního vytápění domácností.</li> </ul>	
<p>Krajská hygienická stanice se sídlem v Brně</p>	<p>1) Při zpracování návrhu koncepce a vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je třeba pro část zóny JIHOVÝCHOD týkající se Jihomoravského kraje, využít údajů z dokumentu <u>„Generální rozptylové studie Jihomoravského kraje 2016, zpracovaná podle § 11 odst. (9) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší“</u> (listopad 2013), jejímž autorem je Mgr. Jakub Bucek, Bucek s.r.o., Pekařská 364/76, 602 00 Brno (Č:28266111), údajů z dokumentu <u>„Rozptylová studie větrné eroze Jihomoravského kraje, zpracovaná dle § 11 odst. (9) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší“</u> (listopad 2014), jejímž autorem je Mgr. Jakub Bucek, Bucek s.r.o., Pekařská 364/76, 602 00 Brno, <u>údajů z dlouhodobého monitoringu environmentálních polutantů ve volném ovzduší</u> na území Jihomoravského kraje (2005-2014), který zajišťuje Centrum pro výzkum toxických látek v prostředí, Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Kamenice 753/5, 625 00 Brno.</p> <p>2) V návrhu koncepce je třeba konkretizovat nejvýznamnější zdroje znečišťování ovzduší a navrhnout adekvátní opatření odpovídající konkrétním typům zdrojů alespoň na principiální úrovni.</p>	<p>Pro zpracování koncepce PZKO vznikla samostatná detailní rozptylová studie, jejímž zpracovatelem byl rovněž Mgr. Bucek. Do rozptylové studie vstupovaly všechny emisní zdroje s nenulovou emisí a fugitivní emise, které byly pro potřeby PZKO nově ohodnoceny.</p> <p>V hodnocení vlivu na zdraví jsme se zaměřili na strategický cíl naplnění imisního limitu a porovnání se současnými reálnými koncentracemi znečištění a jejich vlivu.</p> <p>V PZKO jsou vyjmenovány nejvýznamnější zdroje znečišťování ovzduší v kapitole C. 6 (Výčet významných zdrojů znečišťování ovzduší z hlediska emisí doplněný jejich geografickým vyznačením). Zdroje a skupiny zdrojů, které se na překračování imisních limitů významně podílejí, byly identifikovány a v souladu se zákonem o ochraně</p>

		ovzduší pro ně byla stanovena opatření ke snížení jejich vlivu tak, aby v kombinaci s dalšími navrženými opatřeními bylo dosaženo imisních limitů.
	3) Stávající vlivy imisní zátěže ovzduší a efekt jednotlivých opatření, které budou navrženy ke zlepšení kvality ovzduší v Programu pro Jihomoravský kraj, se doporučuje vyhodnotit z hlediska změn dopadu na zdraví populace v Zóně CZ06Z - JIHOVÝCHOD (změny vlivů na zdraví před a po realizaci opatření) metodou hodnocení vlivů na zdraví především z inhalační cesty expozice Health Impact Assessment (HIA).	Vyhodnocení vlivů bylo provedeno, výstupy posouzení jsou obsaženy v kap. 12, dílčí hodnocení jsou dále obsažena v kap. 5 a 6 této dokumentace vyhodnocení. Stav zdraví před a po realizaci opatření koncepce byl pomocí metod HIA vypočten. Posouzení bylo zpracováno autorizovanou osobou.
	4) Vyhodnocení vlivů na zdraví lidí z inhalace ovzduší v zóně JIHOVÝCHOD (část Jihomoravský kraj) metodou Health Risk Assessment pro látky s prahovým a bezprahovým účinkem se pro možnost průběžného vyhodnocování dopadů Programu na zdraví lidí doporučuje aplikovat do Rozptylové studie Jihomoravského kraje a Rozptylové studie Brna (tyto studie jsou pravidelně aktualizovány). Jednalo by se o jeden z nástrojů pro možnost vyhodnocování efektu Programu z hlediska zájmů ochrany veřejného zdraví.	Stav před a po realizaci všech opatření strategie se splněním cíle byl pomocí metod HIA vypočten. Imisní „úbytek“ pro každé opatření a stavbu nebyl vypočten, není k dispozici v této strategické fázi.
	5) Další připomínky, týkající se aspektů zpracovávané a posuzované koncepce, složek životního prostředí a jejich parametrů, vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, na které by se mělo vyhodnocení zejména zaměřit a zda přicházejí v úvahu varianty (alternativy) dosažení cílů koncepce, lišící se svými vlivy na životní prostředí, které by měly být předmětem vyhodnocení a posouzení.	Připomínka neobsahuje konkrétní návrhy či komentáře, na které by bylo možné reagovat.
KÚ Jihomoravského kraje	Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů: Bez připomínek. Ing. Iva Balajková, kl. 2694	Bez připomínek

<p>2) Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů:</p> <p>Ve věci vydal orgán ochrany přírody a krajiny samostatné stanovisko pod č. j. JMK 57451/2015 ze dne 11. 05. 2015 v tom smyslu, že posuzovaná koncepce nemůže mít významný vliv na lokality soustavy Natura 2000.</p> <p>Současně zdejší správní orgán sděluje, že mu nejsou známy žádné další zájmy, k jejichž ochraně je příslušný krajský úřad a které by mohly být oznamovanou koncepcí dotčeny. Ing. Zdenka Štouračová, kl. 1547</p>	<p>Bez připomínek</p>
<p>3) Z hlediska zákona č.201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů:</p> <p>Oznámení koncepce obsahuje prioritní opatření, které mohou mít pozitivní vliv na snížení emisí znečišťujících látek do ovzduší a mohou zlepšit kvalitu ovzduší. V souvislosti s některými opatřeními a posouzení jejich vlivů na životní prostředí, upozorňujeme na některá úskalí a ne zcela jednoznačný pozitivní vliv.</p> <p>V návaznosti na opatření ke snižování emisí v Jihomoravském kraji, tak jak jsou navržena v části PZKO, upozorňujeme na rizika spojená s neexistencí platných Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, které mají dopad zejména na opatření v dopravě ke zvýšení plynulosti silniční dopravy spočívající v dobudování silniční infrastruktury, zejména páteřní síť dálnic a rychlostních silnic a železniční dopravy na území kraje. <u>Navrhované termíny aplikace této koncepce</u> jsou tak mimo časový rámec projednání a vybudování klíčových dopravních opatření na území města Brna s dominantním vlivem na zlepšení kvality ovzduší. Vzhledem k časové náročnosti a komplikovanosti procesu aplikace opatření v dopravě ke zvýšení plynulosti silniční dopravy, navrhuje,</p>	<p>PZKO neobsahuje žádné opatření, které by vedlo k navyšování emisí ze sektoru vytápění domácností. Při výměně stávajícího zdroje tepla za nový (buť na pevná paliva) bude vždy spojeno s významným snížením emisí. Rozvoji stávající sítě CZT se v obou dokumentech PZKO věnuje opatření DB3, tj. rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury – zemní plyn, CZT. Souhlasíme s formulací, že dobudování a vytvoření kvalitní silniční sítě bude v aglomeraci Brno a v zóně Jihovýchod velice zásadní opatření.</p> <p>Nejednoznačný vliv některých opatření je v dokumentaci identifikován a komentován. Je také doporučena prioritizace dopravních opatření se zjevnými pozitivními vlivy před ostatními. Podle názoru hodnotitele je zde také dostatečně</p>

<p>aby byl v rámci procesu posuzování PZKO aplikován kritický přístup a byla přiznána rizika nerealizace uváděných opatření v navrhovaných termínech, byť je odborné veřejnosti zřejmé, že mají bez pochyby největší potenciál na zlepšení kvality ovzduší v brněnské aglomeraci.</p> <p>Ke <u>snížení imisní zátěže z dopravy v konkrétním území</u> je navíc nutno vždy uplatňovat <u>soubor více vzájemně provázaných nástrojů</u>, směřujících jednak k redukci objemu automobilové dopravy a současně i k jejímu převedení na komunikace vedené mimo obytnou zástavbu. Tohoto cíle je v současné silně motorizované společnosti možné dosáhnout pouze pomocí kombinace více typů opatření, kdy je znevýhodnění individuální dopravy (např. omezení parkování, zákazy vjezdu, preference MHD) doprovázeno nabídkou vhodných alternativ (zejména komfortní hromadná doprava). Důležité je, aby byla zachována mobilita obyvatel a omezení se týkalo jen zvoleného způsobu dopravy. Prezentovaná opatření pro snížení objemu dopravy ve městech je tak nutno vnímat jako funkční celek, kdy k dosažení potřebného zlepšení je nutno obvykle realizovat větší počet vzájemně provázaných dílčích aktivit.</p> <p><u>V sektoru vytápění domácností</u> nenacházíme opatření, která by mohla být širě aplikována v podmínkách města Brna. Zemní plyn je dostupný na skoro 99% území města a nemělo by tedy být klíčovým opatřením nahrazení v podstatě marginálních zdrojů na pevná paliva. Smyslem opatření by mělo být udržení ušlechtilého zemního plynu jako dominantního paliva v domácnostech v kombinaci s bezemisními zdroji a rozvojem CZT. V tomto sektoru tak při neexistenci dostatečně účinných opatření na udržení vytápění ušlechtilých paliv spatřujeme možné riziko navýšení emisí z vytápění domácností přechodem na kotle na tuhá paliva resp. krbové vložky, kamna a jiná spalovací zařízení, která</p>	<p>upozorněno na všechna podstatná rizika praktické realizace navržených opatření do roku 2020.</p> <p>Nezbytná provázanost a koordinovaná realizace prioritních dopravních opatření je rovněž součástí hodnocení v dokumentaci SEA, v části týkající se kumulativních efektů. Souhlasíme také s potřebou udržení minimálně stávající funkčnosti systému CZT v aglomeraci.</p>
--	--



	<p>nemusí nutně splňovat všechny legislativní a nízkoemisní požadavky (napojení na teplovodní soustavu, příkon nad 10 kW aj.). Klíčovým opatřením by tedy mělo být udržení a rozvoj stávající sítě CZT zejména centrální a jižní části Brna v kombinaci s bezemisními zdroji.</p> <p>Z vyhodnocení je zřejmé, že PZKO bude mít na kvalitu ovzduší převažující pozitivní vliv v dlouhodobém horizontu, ale to jen při realizaci celého komplexu opatření s tím, že prioritní opatření týkající se dobudování páteřní silniční sítě jsou zcela klíčovým opatřením.</p> <p>Ing. Tomáš Helán, kl. 2626</p>	
	<p>4) Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů:</p> <p>Bez připomínek. Ing. Petr Krejzek, PhD., kl. 2638</p>	Bez připomínek
	<p>5) Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů:</p> <p>Bez připomínek. Ing. Jiří Holuša, kl. 1587</p>	Bez připomínek
MŽP, odbor ochrany vod	<p>ve věci Zahájení zjišťovacího řízení ke koncepci „Program zlepšování kvality ovzduší Zóna CZ06Z – JIHOVÝCHOD“, Vám za odbor ochrany vod sdělujeme, že problematika dopadu atmosférické depozice na stav povrchových a podzemních vod je v oznámení koncepce řešena nedostatečně. Dopad atmosférické depozice se na stavu povrchových a podzemních vod projevuje v širším rozsahu než je definovaná eutrofizace - "atmosférická depozice nutrientů (zejména dusíku) může přispět k eutrofizaci povrchových vod". Kumulace látek z atmosférické depozice ve vodním prostředí se projevuje dále především depozicí kovů z prachových částic a zvýšením koncentrace benzo-a-pyrenu. Požadujeme doplnit.</p>	Připomínka vzata na vědomí a zohledněna v rámci zpracování dokumentace vyhodnocení vlivů
MŽP, odbor zvláštní územní ochrany přírody a krajiny	<p>Z předloženého oznámení koncepce vyplývá, že ve vazbě na zvláště chráněná území (dále jen "ZCHÚ") by mohla být problematická</p>	Koncepce obsahuje záměry, které mohou mít vliv na ZCHÚ (např. rychlostní silnice). Vlivy byly

	<p>realizace technických opatření vedoucích ke snížení emisí a ke zlepšení kvality ovzduší, zejm. opatření ke snížení vlivu silniční dopravy na úroveň znečištění ovzduší. Konkrétní podopatření sice nejsou vzhledem k obecnému charakteru oznámení koncepce jeho součástí, nicméně v souvislosti s řešenou problematikou dovozujeme, že by se mohlo jednat např. o budování obchvatů měst a obcí s cílem vymístit zdroje emisí znečišťujících látek mimo obydlené oblasti. Realizace takových podopatření může být v některých případech potencionálním rizikem pro předměty a cíle ochrany ZCHÚ . S ohledem na výše uvedené požadujeme v rámci zpracování vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví navrhnout opatření k předcházení, vyloučení či snížení takového vlivu na předměty a cíle ochrany ZCHÚ v dotčeném území, pokud by případná rizika byla identifikována.</p> <p>K textu oznámení koncepce dále uplatňujeme následující formální připomínku: Na str. 34 v části "ZCHÚ a Natura 2000" spolu nekoresponduje údaj o celkovém počtu maloplošných zvláště chráněných území (dále jen "MZCHÚ") nacházejících se na území Jihomoravského kraje a kraje Vysočina (530) s údajem o celkovém počtu MZCHÚ na území těchto krajů bez započtení těch, která se nacházejí na území okresu Brno město (401), pro který je zpracováván vlastní Program . V této souvislosti žádáme překontrolovat a opravit v oznámení koncepce uvedené počty MZCHÚ dle Ústředního seznamu ochrany přírody spravovaného Agenturou ochrany přírody a krajiny ČR.</p>	<p>v dokumentaci vyhodnoceny v míře odpovídající obecnosti koncepce a byla navržena obecná opatření k předcházení a minimalizaci vlivů. Koncepce neřeší lokalizaci staveb a jejich vlivy tak nelze blíže vyhodnotit. Negativní vlivy musí být eliminovány především zákonnými postupy při územním plánování a projektové přípravě.</p> <p>Správné počty: Na území obou krajů se nachází 530 maloplošných zvláště chráněných území, a to v kategorii národní přírodní památka (19), přírodní památka (322), přírodní rezervace (165) a národní přírodní rezervace (24), bez okresu Brno – město, pro který je zpracováván vlastní PZKO, je to 501 MZCHÚ (17 NPP, 303 PP, 157 PR a 24 NPR).</p>
MŽP, odbor odpadů	1) Str. 14 - Dokumenty ČR - národní úroveň - doporučujeme za POH	1) Je uvedeno u dokumentů, kde bylo možné

	<p>ČR, SPŽP a ostatní dokumenty uvést období platnosti, tj. období dokumentů aktuálně platných.</p> <p>2) Str. 30 - Není evidentní zdroj dat u tabulky č. 1. Údaje obsažené v tomto dokumentu musí korespondovat s krajským POH. Musí být využita data získaná dle zákona o odpadech, nikoliv data uváděná prostřednictvím ČSÚ.</p> <p>3) Str. 31 - Odpady související s ochranou ovzduší v energetice - odst. 2 - Na základě dotazníkového šetření mezi provozovateli provedeného v rámci procesu SEA PNP ČR lze odhadnout, že v současné době (rok 2013) vzniká cca 897 000 t/rok odpadů a cca 10 887 000 t/rok výrobků, tedy celkem necelých 12 mil. tun/rok." - V tomto odstavci je nutné u každé hodnoty uvést, o jaký druh odpadu se jedná. Takto uvedené tvrzení je zavádějící např. z hlediska celkové produkce odpadů.</p>	<p>období platnosti z veřejně dostupných zdrojů dohledat.</p> <p>2) Informace byly nově převzaty z návrhu koncepce POH JMK a upraveny v kapitole 2.2 SEA vyhodnocení.</p> <p>3) Připomínka byla vypořádána, úpravy byly provedeny v kapitole 2.2 SEA dokumentace.</p>
Český báňský úřad pro území krajů Libereckého a Vysočina	<p>Koncepce „Program zlepšování kvality ovzduší Zóna CZ06Z - JIHOVÝCHOD“, jehož cílem je identifikace příčin znečištění ovzduší a stanovení opatření ke zlepšení jeho kvality neřeší využití nerostných surovin na území v působnosti OBÚ se sídlem v Liberci, a proto z hlediska ochrany a využití nerostného bohatství OBÚ se sídlem v Liberci.</p> <p>N e m á n á m í t k y ke koncepci „Program zlepšování kvality ovzduší Zóna CZ06Z - JIHOVÝCHOD“.</p>	Bez připomínek
MÚ Slavkov u Brna	<p>1) Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů k tomuto zákonu, § 104 odst. 2 písm. c) v souvislosti s § 18 odst. 1:</p> <p>K předložené koncepci „Program zlepšování kvality ovzduší Zóna CZ06Z – JIHOVÝCHOD“ nemá vodoprávní úřad připomínky. (Ing. A.</p>	Bez připomínek

	Večerková)	
	2) Z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů k tomuto zákonu, § 79 odst. 4 písm. b): K předložené koncepci „Program zlepšování kvality ovzduší Zóna CZ06Z – JIHOVÝCHOD“ nejsou žádné připomínky. (Ing. S. Kubešová)	Bez připomínek
	3) Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, § 11 odst. 3: K předložené koncepci „Program zlepšování kvality ovzduší Zóna CZ06Z – JIHOVÝCHOD“ nejsou žádné připomínky. (Ing. S. Kubešová)	Bez připomínek
	4) Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů k tomuto zákonu, § 4 odst. 2, § 12 odst. 2 a § 68 odst. 1: K předložené koncepci „Program zlepšování kvality ovzduší Zóna CZ06Z – JIHOVÝCHOD“ nejsou žádné připomínky. (Ing. D. Vajíková)	Bez připomínek
	5) Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů k tomuto zákonu, § 15 : K předložené koncepci „Program zlepšování kvality ovzduší Zóna CZ06Z – JIHOVÝCHOD“ nejsou žádné připomínky. (Ing. D. Vajíková)	Bez připomínek
	6) Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů k tomuto zákonu, § 48 odst. 2 písm. c) v souvislosti s § 14 odst. 2: K předložené koncepci „Program zlepšování kvality ovzduší Zóna CZ06Z – JIHOVÝCHOD“ nejsou žádné připomínky. (Ing. J. Kamínek)	Bez připomínek
	7) Z hlediska zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů k tomuto zákonu, § 29 odst. 2 písm. b): K předložené koncepci „Program zlepšování kvality ovzduší Zóna CZ06Z – JIHOVÝCHOD“ nejsou žádné připomínky. (Ing. arch. H. Drechslerová)	Bez připomínek
Město Šlapanice	1) Požadujeme proto, aby Program obsahoval konkrétní a	<b>Vysvětleno.</b>

	<p>proveditelná opatření spolu s plánem, kdy budou jednotlivá opatření realizována v čase a kde bude definováno, jaké zlepšení mají přinést.</p>	<p>PZKO obsahuje konkrétní a proveditelná opatření ke zlepšení kvality ovzduší, včetně vyhodnocení jejich přínosu, viz kapitola F. 1.</p> <p>Přesný harmonogram aplikace <b>všech v PZKO uvedených opatření</b> není možné na úrovni tohoto dokumentu stanovit. Harmonogram bude závislý i na a správních rozhodnutí provedených v rámci jednotlivých orgánů veřejné správy, které upravují včetně lhůt jiné právní předpisy. Podrobnější harmonogram k realizaci jednotlivých opatření až na úroveň jednotlivých obcí proto bude stanoven až v rámci implementace PZKO, na úrovni implementačního výboru.</p>
	<p>2) Aby úřad každoročně vypracoval zprávu o tom, která opatření se realizovala v uplynulém roce a jaký je jejich dopad na kvalitu ovzduší, jaký je časový horizont jejich dokončení.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b> Vyhodnocení plnění PZKO CZ06Z (i CZ06A) bude prováděno každoročně (již je uvedeno v kapitole F. 2).</p>
	<p>3) Aby se program zaměřil na územně plánovací opatření, která jsou zásadní pro řešení stavu znečištěného ovzduší a která by měly odpovědné orgány uplatňovat.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b> Toto opatření PZKO CZ06A i CZ06Z obsahuje, je znázorněno pod opatřením ED1.</p>
	<p>4) Vzhledem k dominanci znečištění ovzduší z dopravy je třeba zaměřit se na otázky dopravy v připravovaných územně plánovacích dokumentech kraje. Požadujeme je řešit z pohledu tranzitní dopravy a jejího pohybu v nadměrně zatížených oblastech, ke kterým z dlouhodobého pohledu patří i obce spadající do gesce ORP Šlapanice včetně Šlapanic samotných.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b> PZKO obsahuje opatření ke snížení vlivu dopravy na kvalitu ovzduší. Odvedení tranzitní dopravy do extravilánů a periferních částí měst a obcí je řešeno v opatření AB2 (obchvaty měst a obcí). Dalším řešením k omezení tranzitní dopravy je aplikovat opatření AB8 (selektivní nebo úplné zákazy vjezdu), které by mělo vést k ochraně</p>

	<p>širších center velkých měst a souvisle zastavěných obytných oblastí před nákladní dopravou, která nemá zdroj ani cíl v dané oblasti.</p> <p>Vzhledem k neexistenci platných ZÚR JMK však vychází PZKO z PÚR a je s ní v souladu. PZKO nemůže však 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 umístování nových pozemních komunikací do území jsou stanoveny přímo zákonem o ochraně ovzduší.</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>
<p>5) Aby vymezení zóny Jihovýchod a aglomerace Brno bylo opraveno vzhledem k faktu těsného sousedství a návaznosti obou oblastí, kdy je třeba, aby opatření v obou těchto dosud administrativně rozdělených zónách, byla navrhována a realizována a posuzována jako společná.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>Vymezení zón a aglomerací 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 nejefektivnější.</p> <p>Směrnice 2008/50/ES v článku 2 odst. 17 říká, že „<b>aglomerací“ je zóna, která je městskou aglomerací s počtem obyvatel vyšším než 250 000, nebo v případě aglomerací s počtem</b></p>

	<p>obyvatel nižším nebo rovnajícím se 250 000 zóna s danou hustotou obyvatelstva na km<sup>2</sup> stanovenou členskými státy“.</p> <p>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 znečišťování 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 znečišťování ovzduší, nemůže aplikací izolovaných opatření na vlastním území splnit cíle kvality ovzduší, jelikož k překročení imisního limitu došlo díky vlivu zdrojů umístěných vně jeho území. Současně je třeba konstatovat, že všechny PZKO byly zpracovávány koordinovaně a provázaně v rámci jednoho projektu „Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR“.</p>
<p>6) Doporučujeme zaměřit se především na aspekty, vedoucí k:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- omezení prašnosti z plošných a liniových zdrojů, včetně prašnosti ze zemědělské činnosti s důrazem na nezavlékání tranzitní dopravy do znečištěných oblastí</li> <li>- podpoře rozvoje a zvýhodnění MHD a IDS oproti jiným způsobům dopravy, zejména automobilové (omezení automobilové dopravy v centrech měst)</li> </ul>	<p>Koncepce zahrnuje opatření výsadby liniové zeleně a zalesňování orné půdy, což přispěje ke snížení prašnosti a zlepšování funkce prvků ÚSES.</p> <p>Vyjmenovaná opatření PZKO obsahují, např. omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně je opatření pod kódem AB17, podpora rozvoje a</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- vybudování více záchytných parkovišť na uzlech IDS</li> <li>- podpoře železniční dopravy oproti silniční nákladní a osobní dopravě</li> <li>- podpoře výsadby zeleně v sídelních aglomeracích</li> <li>- rozšíření osvětové činnosti mezi provozovateli „malých“ zdrojů znečišťování ovzduší</li> <li>- reálnějšímu vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší a s tím souvisejícím rozšířením sítě měřících stanic</li> <li>- zaměření se na ochranu sítě ÚSES a významných krajinných prvků jako opatření na ochranu krajiny a krajinného rázu</li> </ul>	<p>zvýhodnění MHD a IDS je opatření AB9 (integrováné dopravní systémy), vybudování více záchytných parkovišť na uzlech IDS je v opatření AB6 (odstavná parkoviště, systémy Park&amp;Ride a Kiss&amp;Ride), podpora železniční dopravy oproti silniční nákladní a osobní dopravě je v opatření AB4 (výstavba a rekonstrukce železničních tratí), výsadba zeleně v sídelních aglomeracích je zahrnuta v opatření AB17 (omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně). Součástí programů je i opatření EC1, které podporuje informování a osvětu veřejnosti v otázkách ochrany ovzduší.</p> <p>Všechna uvedená opatření jsou v PZKO obsažena. 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 umístování nových pozemních komunikací do území jsou pak 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>
--	--



		Ke zlepšení kvality ovzduší lze uplatnit i taková opatření, která nejsou vypsána v PZKO jako doporučené aktivity, pokud přispějí k udržení dobré kvality ovzduší.
Spolek „Dolní Dunajovice proti R52“	<p><b>1) Oblast Mikulovska včetně našich obcí Dolní Dunajovice a Bavy má být podle návrhu obou Programů dále zatěžována tranzitní dálkovou dopravou, což nepochybně může vést jen ke zhoršení kvality ovzduší v našich obcích. Je zcela nesmyslné koncentrovat dálkovou tranzitní dopravu od Vídně k SZ i SV do jednoho koridoru okolo našich obcí a vyvolávat tak velmi významně kumulativní a synergické jevy.</b> Právě toto pochybení je základem návrhu obou Programů.</p> <p>Poukazujeme na to, že existuje autorizovaná dopravně ekonomické studie ing. Strnada (2012), která prosazuje snížení znečištění 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 znečištění ovzduší díky poklesu intenzity dopravy i na Mikulovsko. Jasně to dokládá i dopravní modelování zpracované Mgr. Dufkem (2007).</p> <p>Z výše uvedeného je jasně 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 - Misteibach / Poysdorf.</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 Vídně na Prahu a na Ostravu (viz údaje z EIA pro</p>	<p><b>Vysvětleno.</b></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 umístování 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>Dále viz úvodní text.</p>

	<p>R52 a EIA pro rakouskou A5) by zde došlo k poklesu na cca 1,7 tis vozidel. To by nepochybně vyřešilo všechny problémy s výskytem překročení limitů znečištění ovzduší v Mikulově (viz níže).</p>	
	<p><b>2) Česká republika dlouhodobě porušuje závazné limity stanovené k ochraně zdraví svých obyvatel. Za poslední roky se situace však významně nezlepšila a každoročně jsou překračovány limitní hodnoty pro ochranu zdraví lidí.</b></p> <p><b>Požadujeme proto, aby Program obsahoval zcela konkrétní a vyko-natelná opatření a zcela konkrétní plán, v jakém čase budou jednot-livá konkrétní opatření realizována a jaké zlepšení kvality ovzduší mají přinést.</b></p> <p><b>Rovněž požadujeme, aby s cílem vyhodnocovat postup odpovědných úřadů a stav ovzduší, byla každoročně krajským úřadem vypracová-na 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.</b> Zprávy by měly každý rok obsahovat i evaluaci dopadů opatření realizovaných v pře-dešlých letech a poskytnou tak jasnou informaci pro obyvatele, a také užitečný přehled pro úřady k přípravě programů v budoucnosti.</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>Opatření jsou v PZKO obsažena v kapitole E – všechna opatření byla stanovena za účelem zlepšení kvality ovzduší. Opatření byla definována na základě informací získaných z rozptylové studie. Aplikací všech opatření v uvedeném rozsahu by mělo být dle modelového odhadu dosaženo imisních limitů. Předpokládaný výsledek opatření na kvalitu ovzduší je modelově ohodnocen v kapitole F. Vliv opatření na kvalitu ovzduší je uveden v souhrnu, tj. vliv dopravních opatření, vliv opatření na vytápění a vliv opatření na vyjmenovaných stacionárních zdrojích.</p> <p>Přesný harmonogram aplikace <b>všech v PZKO uvedených opatření</b> není možné na úrovni tohoto dokumentu stanovit. Harmonogram bude závislý na správních rozhodnutích, jednotlivých orgánů veřejné správy, jejichž lhůty, vyplývají z jiných právních předpisů. Podrobnější harmonogram realizace jednotlivých opatření až na úroveň jednotlivých obcí bude stanoven v rámci implementace PZKO na implementačních výborech.</p> <p>Vyhodnocení plnění PZKO bude prováděno MŽP každoročně (již je uvedeno v kapitole F. 2),</p>

	<p>příčemž zjištění budou sloužit k aktualizaci PZKO, které dle zákona proběhne nejméně jednou za 3 roky (vyplývá z §9 odst. 5 zákona). Pro vyhodnocení je rovněž uvažováno se zřízením implementačních výborů, na kterých bude postup odpovědných úřadů konzultován a případně korigován.</p>
<p><b>3) Namítáme, že struktura OPP je chybná a zmatečná.</b> 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.</p>	<p><b>Akceptováno částečně.</b>  Výroková část bude upravena tak, aby obsahovala pouze konkrétně (svým předmětem) vymezené povinnosti vztahující se k obecně určeným adresátům, které OOP stanoví. Odstavec „Cílem programu je...“ a odstavec „Program je strukturován...“ bude přesunut do části odůvodnění.</p>
<p><b>4) Vymezení zóny Jihovýchod a Aglomerace Brno je věcně nesprávné.</b></p>	<p><b>Vysvětleno.</b>  Vymezení zón a aglomerací 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 nejefektivnější.  Směrnice 2008/50/ES v článku 2 odst. 17 říká, že „<b>aglomerací“ je zóna, která je městskou aglomerací s počtem obyvatel vyšším než 250 000, nebo v případě aglomerací s počtem obyvatel nižším nebo rovnajícím se 250 000 zóna s danou hustotou obyvatelstva na km<sup>2</sup> stanovenou členskými státy</b>“. Článek 4 dále říká,</p>

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 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 tomuto zákonu“.

Z výše uvedených ustanovení směrnice 2008/50/ES i zákona o ochraně 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 znečišťování 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

	<p>vlastní zdroje znečišťování ovzduší, nemůže aplikací izolovaných opatření na vlastním území splnit cíle kvality ovzduší, jelikož k překročení imisního limitu došlo díky vlivu zdrojů umístěných vně jeho území.</p> <p>Dále je třeba dodat, že PZKO CZ06A i CZ06Z byly připravovány společně a jejich vzájemný vliv je v obou programech reflektován.</p>
<p><b>5) Program je sepsán zcela chaoticky a zcela mu schází hierarchický přístup. Je na první pohled zřejmé, že nejzásadnějšími a koncepčními opatřeními jsou územně plánovací opatření.</b></p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>Obecné podmínky pro územní plánování jsou uvedeny v opatření ED1. Konkrétní specifikace ÚPD (ZÚR JMK) je v gesci Jihomoravského kraje a nemůže být součástí samotného Programu ().</p>
<p><b>6) Jedním z klíčových opatření, které musí být doplněno do Programu, je zákaz umístování nových páteřních komunikací do oblasti, kde jsou již překračovány zákonné limity znečištění ovzduší nebo kde jejich překročení hrozí. Toto musí být jednoznačně v Programu konstatováno jako základní a nepominutelné východisko Programu a jako zásadní územně plánovací opatření.</b></p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>Imisní limit je nejvýše přípustnou úrovní znečištění stanovenou zákonem o ochraně ovzduší pro jednotlivé znečišťující látky a může být jako takový chápán jako stanovení únosné míry zatížení území ve smyslu ust. §§ 11 a 12 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí. Obecně platí, že imisní limity jsou závazné pro všechny orgány ochrany ovzduší při výkonu jejich působnosti podle zákona o ochraně ovzduší. Do území nemohou být umístovány zdroje, které by způsobily překročení imisních limitů nebo výrazně zhoršily kvalitu ovzduší. Tento princip vychází ze zákona o ochraně ovzduší v §§11 a 12.</p> <p>Realizace dopravních opatření uvedených v PZKO</p>

	<p>byla stanovena dle imisního významu pomocí rozptylové studie. A jsou v souladu s dostupnou ÚPD, PZKO neurčuje podobu konkrétních projektů. V případě konkrétních záměrů bude vyhodnocen jejich vliv na životní prostředí v rámci procesu EIA, kde bude mimo jiné i vyhodnocen vliv na kvalitu ovzduší.</p> <p>Tento princip nemůže být aplikován extenzivně, neboť by v důsledku bránil jakémukoliv rozvoji území a zabraňoval výstavbě obchvatů obecně. Obchvaty jsou vždy spojeny s přesunem zatížení z jednoho místa na jiné, přijatelnější. Pro tyto účely zákon o ochraně ovzduší vyžaduje realizaci kompenzačních opatření v případech, kdy by umístění nového stacionárního zdroje nebo pozemní komunikace o stanovené kapacitě tento princip významně narušovalo. MŽP je tedy toho názoru, že zmiňovaný princip je v PZKO obsažen reálně aplikovatelným způsobem.</p>
<p><b>7) Návrh vést komunikaci R43 v trase s mimoúrovňovou křižovatkou (MÚK) s dálnicí D1 v prostoru Troubsko / Brno-Bosonohy / Ostrovice je nepřipustný, neb v této oblasti jsou dlouhodobě překračovány limity znečištění ovzduší</b></p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>Realizace dopravních opatření uvedených v PZKO byla stanovena dle imisního významu pomocí rozptylové studie. Tyto stavby vycházejí z platné ÚPD, PZKO nicméně neuvádí konkrétní podobu dopravní stavby ani varianty.</p> <p>Do území nemohou být umísťovány zdroje, které by způsobily překročení imisních limitů nebo výrazně zhoršily kvalitu ovzduší. Tento princip</p>

	vychází ze zákona o ochraně ovzduší v §12 a §11 a není PZKO dotčeno.
<b>8) 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</b>	<b>Vysvětleno, částečně akceptováno.</b> Slovní obrat Jihozápadní tangenta byl z PZKO vypuštěn, aby již nedocházelo k nedorozumění, jelikož PZKO pod tímto označením míní napojení D1 na R52, bez další specifikace. Text na str. 119 je obecné konstatování, které vychází z platné ÚPD. Dopravní opatření jsou obsažena až v kapitole E. 4. 1.
<b>9) Z Programu je nutné vypustit jakákoliv doporučení pro realizaci Jižní tangenty (Modřice – Chrlice) (JT).</b>	<b>Vysvětleno.</b> Bez realizace nové komunikace (tangenty) dojde v blízké době k přetížení dopravního uzlu s dálnicí D1 a k stálému růstu zátěže v Modřicích. Pro vedení této komunikace existuje více variant, volba vhodné varianty je předmětem územního plánování, nikoliv PZKO. Dopravní stavby musí procházet procesem SEA/EIA, tj. proces, který má za cíl vyhodnotit a minimalizovat vliv na životní prostředí a zdraví obyvatel.
<b>10) Je nepřipustné, 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.</b>	<b>Vysvětleno.</b> Pro vedení komunikace existuje více variant, volba vhodné varianty je předmětem územního plánování, nikoliv PZKO. Jihomoravský kraj dosud nemá schválené platné ZÚR JMK, PZKO proto vycházel z PÚR ČR z roku 2008.

	<p>V případě více variant vedení doporučené stavby je úkolem pro územní plánování (a nikoliv PZKO) vybrat takové řešení, které bude mít co nejmenší environmentální dopady.</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>
<p>11) Je nepřípustné zamlčovat, že argumentace odkazující na převádění dopravy z místa exitu 194 na D1 není ničím jiným než pokusem prosadit zavlečení tzv. Baltsko-adriatického koridoru do města Brna a obcí na jih od Brna.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>Problematika vedení Baltsko-adriatického koridoru je řešena na národní (nadmárodní) úrovni. PZKO je svým pojetím koncepcí regionální a konkrétní trasování pozemních komunikací nijak nepředurčuje.</p>
<p>12) <b>Z programu je tedy rovněž nutné vypustit jakákoliv doporučení pro realizaci komunikace R52 v úseku Silnice R52 Pohořelice – Mikulov – státní hranice.</b></p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>PZKO musí být v souladu s platnými koncepcemi a proto stavby uvedené v opatření AB1, AB2 atd. vychází v obecné rovině z platné územní plánovací dokumentace. 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 skrze dopravní opatření, ale nepopisuje konkrétní trasu komunikace – viz úvodní text, problematika R52.</p> <p>Opatření obsažená v PZKO je třeba vnímat také</p>



	<p>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>13) Je tedy nutné hledat taková dopravní řešení, kdy bude dálková tranzitní doprava odváděna z jihu brněnské aglomerace (části zóny Jihovýchod) a jihu Brna.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b>  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 umístování 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).  Dopravní řešení dle Ing. Strnada zatím není v souladu s aktuálními strategickými dokumenty platnými na území ČR.  Problematika vedení Baltsko-adriatického koridoru je řešena na národní (nadmárodní) úrovni. PZKO je svým pojetím koncepcí regionální.</p>
<p>14) Situace s nadlimitním znečištěním v jižní části brněnské aglomera-</p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p>

<p>ce a na jihu Brna úzce souvisí s chybným plánovaným vedením tranzitní dopravy ve směru od Vídně 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.</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 umístování nových pozemních komunikací do území jsou stanoveny přímo zákonem o ochraně ovzduší.</p>
<p>15) Situace s nadlimitním znečištěním v jižní části brněnské aglomerace a na jihu Brna úzce souvisí s chybným plánovaným vedením tranzitní dopravy ve směru od Vídně na Olomouc, <b>Ostravu a aglomeraci Katowicko v Polsku závlekovou trasou na Brno místo použití silnice 1/55 v okolí Břeclavi a R55 od Břeclavi k SV. Toto není v Programu řádně vyhodnoceno.</b></p>	<p><b>Vysvětleno.</b> 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 umístování nových pozemních komunikací do území jsou stanoveny přímo zákonem o ochraně ovzduší. Viz úvodní text Problematika R52, obchvat Břeclavi.</p>
<p>16) <b>Program postrádá jasné stanovisko k řešení situace v prostoru Znojma a okolí.</b></p>	<p><b>Vysvětleno.</b> PZKO 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</p>

	nejmenší environmentální dopady, což bude následně posouzeno v rámci procesu SEA/EIA.
17) Program postrádá jasné stanovisko k řešení situace v prostoru Břeclavi.	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>PZKO podporuje realizaci obchvatu pro Břeclav, avšak <b>nedefinuje konkrétní variantu</b> vedení této komunikace.</p> <p>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>Viz úvodní text.</p>
18) Při posuzování účinnosti opatření je nutné plně hodnotit ne jen jednotlivá opatření individuálně, ale je nutné hodnotit jejich synergické efekty.	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>Pro dosažení maximálního synergického efektu je jednoznačně vhodné kombinovat několik typů opatření. Každá obec si dle svého charakteru zvolí taková opatření, která budou mít nejvýznamnější imisní dopad.</p> <p>Souhrnné vyhodnocení navrhovaných opatření je provedeno v kapitole F. 1 v PZKO CZ06Z.</p>
19) 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 vlivů na veřejné zdraví (tedy i prašnosti), a to v autorizovaném posouzení MUDr. Jaroslava Volfa, PhD. Základem Programů PZKO pro zónu Jihovýchod a pro aglomeraci Brna je tedy nutné vzít koncepci ing. Strnada a ne koncepci typu „ZÚR 2011“.	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>Jihomoravský kraj nemá schválené platné ZÚR JMK, PZKO proto vycházel z PÚR ČR z roku 2008. Studie Ing. Strnada není v souladu s PÚR. 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 územní plánovací dokumentace.</p> <p>PZKO neurčuje trasování ani podobu konkrétního</p>

	<p>projektu. PZKO podporuje vyvedení dopravy ze zátěžových oblastí skrze doporučené aktivity v jednotlivých opatřeních, které však nelze chápat 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 mít co nejmenší environmentální dopady.</p>
<p>20) 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 chybné závěry.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b> PZKO vychází z kvantitativních dat a obsahuje kvantitativní závěry. Např. všechna opatření byla stanovena rozptylovou studií, do které vstupovaly veškeré vykazované emise z roku 2011 a dále emise fugitivní. Opatření byla na základě rozptylové studie stanovena ve velmi konkrétní podobě s jasně definovaným efektem, který je obsažen v kapitole F. 2. S připomínkou nelze souhlasit.</p>
<p>21) V Programu by měly být shrnuty základní aspekty dopadů dopravních koncepcí na dotčená lidská sídla.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b> PZKO vychází ze schválených koncepcí, které byly v době zpracování dostupné a státem uznané.</p>
<p>22) Dopusud, 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.</p>	<p>Imisní situace se dle analýzy dat z monitorovacích stanic zlepšuje a jedná se o důsledek již realizovaných opatření.</p>
<p>23) Poukazujeme na závažné procesní vady z hlediska jak přijímání PZKO jako OOP, tak z hlediska SEA.</p>	<p><b>Vysvětleno</b> Proces SEA nemusí předcházet zveřejnění návrhu OOP o vydání PZKO. Tento postup nemá oporu v zákoně o posuzování vlivů na životní prostředí a</p>

		<p>není procesně efektivní. Námitky a připomínky, které MŽP obdrží k návrhu opatření obecné povahy, mohou zásadní způsobem změnit vlastní obsah PZKO. V případě, že by stanovisko SEA k PZKO bylo vydáno před zveřejněním návrhu opatření obecné povahy, mohlo by po zpracování připomínek a námitek uplatněných v řízení o návrhu opatření obecné povahy platnosti (díky závažným změnám v PZKO) a proces SEA by musel být následně opakován. Z uvedených důvodů probíhají řízení o návrhu OOP a proces SEA souběžně, tj. nejprve je zveřejněn návrh OOP spolu s oznámením koncepce, posléze jsou vypořádány námitky a připomínky a případně je upraveno znění PZKO a následně proběhne vlastní vyhodnocení koncepce. Jedině tímto způsobem lze zajistit, aby stanovisko SEA zohlednilo finální podobu návrhu PZKO. Účast veřejnosti je umožněna jak v rámci řízení o návrhu opatření obecné povahy, tak v rámci procesu SEA.</p>
<p>Spolek Za lepší životní prostředí Pavel Kolmačka, Boskovice</p>	<p>1) Časový plán a průběžná kontrola Česká republika již více než 10 let porušuje závazné limity stanovené k ochraně zdraví svých obyvatel. Během posledního desetiletí byl stav ovzduší v Brně a okolí opakovaně 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 nezákonný stav mají vyřešit předkládané PZKO, které nyní <b>musí obsahovat dostatečná opatření, aby bylo souladu se zákonně</b></p>	<p><b>Vysvětleno.</b> <b>Předpokládaný výsledek</b> opatření na kvalitu ovzduší je modelově ohodnocen v kapitole F. Vliv opatření na kvalitu ovzduší je uveden v souhrnu, tj. vliv dopravních opatření, vliv opatření na vytápění a vliv opatření na vyjmenovaných stacionárních zdrojích. <b>Časový harmonogram</b> aplikace <b>všech uvedených</b></p>

	<p><b>stanovenými imisními limity dosaženo v nejkratší možné době</b> (viz § 9 zákona č. 201/2012 Sb.).</p> <p><b>Návrhy PZKO</b> obsahují pouze odkazy na rok 2020, ale žádným způsobem nespecifikují jakými kroky a v jakém časovém horizontu ke zlepšení kvality ovzduší dojde. <b>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.</b></p> <p>Rovněž se <b>požaduje, 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</b> s tím, že bude <b>porovnán jejich předpokládaný a jejich reálný dopad na zlepšení kvality ovzduší a bude uvedeno, jaká doba je ještě potřebná doba k dosažení podlimitního znečištění ovzduší pro oblasti, kde tomu tak ještě není.</b> Zprávy by poskytnout 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>	<p><b>opatření</b> bude předmětem jednání implementačních výborů k PZKO. Harmonogram bude závislý na správních rozhodnutích, jednotlivých orgánů veřejné správy, jejichž lhůty, vyplývají z jiných právních předpisů.</p> <p>Vyhodnocení plnění PZKO bude prováděno každoročně (již 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).</p>
	<p>2) Neefektivní návrhy opatření a jejich náprava</p> <p>Opatření v navrhovaných PZKO jsou nejen neefektivní, ale i chybně specifikovaná. Oznámení SEA to mělo identifikovat.</p> <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 navržená v obou PZKO evidentně intenzitu dopravy nesníží, naopak v obou PZKO je navrhováno přivést do oblastí s již překročenými limity dopravy další dopravu (tj. koncentrovat dopravu do Brna a okolí čím může dojít jen</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>PZKO musí vycházet pouze ze schválených a uznaných koncepcí. PZKO podporuje vyvedení dopravy z obydlených oblastí.</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</p>

<p>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 Lískovec, Brno -Starý Lískovec, Brno -Chrlice, Brno -Tuřany, a okolní obce Troubsko, Ostopovice, Nebovidy, Moravany, Želešice, Modřice, Šlapanice, 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, Všechovice, Skalička, Malá Lhota, <b>Chrudichromy, Svitávka, Sudice podél R43</b> 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 přicházeli 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 okolí a na kvalitních obchvatech všech obcí v koridorech hlavních směrů dopravy. <b>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</b></p>	<p>předmětem procesu EIA/SEA. Základní podmínky pro umístování 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><b>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.</b></p>	
<p>3) Obchvat celého města Brna a přilehlých obcí na severu. 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 studii 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 nezavlékání této dopravy do obcí severně od Brna a do městských částí města Brna, které doposud nejsou tranzitní dopravou zatíženy. Toto opatření</p>	<p><b>Obchvat města Brna je řešen v PZKO CZ06A. Vyvedení dopravy z obydlených oblastí je cílem značné části dopravních opatření (viz kapitola E. 4. 1).</b> 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 umístování 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>se musí stát prioritou PZKO.</p>	
<p>4) Z hlediska znečištění ovzduší je velmi problematická až nemožné realizovat R43 v prostoru Sudice - Jevíčko - Chornice</p> <p><b>Problémová oblast na R43 - Sudice - Jevíčko - Chornice, problémové oblasti severně od Boskovic.</b> ZÚR 2011 necitlivě zasáhla oblast Sudic. Následné drobné modifikace trasy R43 studií z poslední doby 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 nepřerušným terénním korytem o šíři pouhých cca 3 km. Tato vzdálenost je akceptována i konzervativně pojatých hodnoceních HDM-4 (hodnocení dle World Bank) používaných ŘSD, které pro externality týkající se oblasti intenzívně postižené polétavým prachem berou právě pás s dopady na obyvatelstvo o šíři 3 km.</p> <p>Jak je uvedeno výše pro problémovou oblast Chrudichromy — Svitávka, 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 11/384.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>Problematika vedení Baltsko-adriatického koridoru je řešena na národní (nadmárodní) úrovni. PZKO je svým pojetím koncepcí regionální a konkrétní trasování pozemních komunikací nijak nepředurčuje.</p>
<p>5) Z hlediska znečištění ovzduší je velmi problematická německá trasa R43 a je ji nemožné realizovat v prostoru Svitávka - Chrudichromy</p> <p><b>Problémová oblast na R43 - Svitávka / Chrudichromy</b></p> <p>ZÚR 2011 necitlivě zasáhla oblast Svitávka / Chrudichromy. Koridor R43 překryl více než polovinu urbanizované oblasti obce Chrudichromy.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b></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</p>

<p>V této oblasti je jakékoliv posouvání koridoru R43 je obtížné, neb by došlo k ovlivnění jiných urbanizovaných lokalit (Skalice nad Svitavou, Svitávka). Optimální by bylo posoudit význam R43 v nadkrajských souvislostech. Toto měl udělat pořizovatel ZÚR JMK.</p> <p>Následné drobné modifikace trasy R43 studií z poslední doby však nic nevyřešily, neb úzký prostor mezi Chrudichromy a Svitávkou je neměnným 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 jihu vůbec stavět. Je naprosto 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 závletem do Starého Města a Jevíčka 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 Vídně přes Znojmo na Jihlavu a Kolín 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.</p> <p>Situaci navrhl vyřešit ing. Strnad (2014)<sup>3</sup> a projekčně řešení zrealizoval 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 nepochybně nejvhodnější řešení i z hlediska ochrany ovzduší.</p>	<p>předmětem procesu EIA/SEA. Základní podmínky pro umístování 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>6) Posouzení vlivu koncepce na životní prostředí a dosavadní procesní</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p>

<p>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 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. 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 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.</p> <p>Je tedy zřejmé, že pokud bude vyžadováno dodržení stanovené lhůty pro vyjádření k návrhům PZKO, bude proces tohoto projednávání</p>	<p>Proces SEA nemusí předcházet zveřejnění návrhu OOP o vydání PZKO. Tento postup nemá oporu v zákoně o posuzování vlivů na životní prostředí a není procesně efektivní. Námitky a připomínky, které MŽP obdrží k návrhu opatření obecné povahy, mohou zásadním způsobem změnit vlastní obsah PZKO. V případě, že by stanovisko SEA k PZKO bylo vydáno před zveřejněním návrhu opatření obecné povahy, mohlo by pozbýt po zpracování připomínek a námitek uplatněných v řízení o návrhu opatření obecné povahy platnosti (díky závažným změnám v PZKO) a proces SEA by musel být následně opakován. Z uvedených důvodů probíhají řízení o návrhu OOP a proces SEA souběžně, tj. nejprve je zveřejněn návrh OOP spolu s oznámením koncepce, posléze jsou vypořádány námitky a připomínky a případně je upraveno znění PZKO a následně proběhne vlastní vyhodnocení koncepce. Jedině tímto způsobem lze zajistit, aby stanovisko SEA zohlednilo finální podobu návrhu PZKO. Účast veřejnosti je umožněna jak v rámci řízení o návrhu opatření obecné povahy, tak v rámci procesu SEA.</p> <p>Po vypořádání všech připomínek a námitek obdržených v rámci zveřejnění návrhu OOP a v rámci posuzování koncepce v procesu SEA a po obdržení souhlasného stanoviska SEA bude OOP o vydání PZKO vydáno. Bez stanoviska SEA nebude</p>
--	--

nezákonný.	<p>OOP o vydání PZKO vydáno, tj. vydání OOP bude v souladu se správním řádem.</p> <p>Na průběh posuzování vlivu koncepce (PZKO) na životní prostředí a lidské zdraví lze nahlédnout v informačním systému SEA na portálu CENIA (<a href="http://portal.cenia.cz/eiasea/view/SEA100_koncepce">http://portal.cenia.cz/eiasea/view/SEA100_koncepce</a>).</p> <p>Dále doplňujeme, že podle § 174 odst. 1 správního řádu platí pro řízení podle části šesté ustanovení části druhé správního řádu pouze přiměřeně. Vzhledem k absenci přímého odkazu na § 36 v ustanovení § 172 odst. 1 se správní orgán nedomnívá, že je nutné vyzývat osoby k podávání námitek a připomínek prostřednictvím usnesení. S ohledem na skutečnost, že řízení o návrhu opatření obecné povahy nemá účastníky, je nutno aplikovat ustanovení části druhé správního řádu pouze přiměřeně. Správní orgán tedy vyšel z pravidla § 39 odst. 1, které mu ukládá stanovit pro podání námitek a připomínek lhůtu přiměřenou. Současně se je nutné právě v zájmu souladnosti postupů správního orgánu ve výzvě upřesnit, do jakého okamžiku je možné připomínky podávat. Lhůta pro uplatnění připomínek byla stanovena na 30 dnů ode dne zveřejnění návrhu opatření obecné povahy a je tak zcela totožná se lhůtou, kterou zákon v ust. § 173. odst. 5 stanoví pro uplatnění námitek, nelze tak</p>
------------	--

		<p>v žádném případě hovořit o omezování procesních práv či nerovném přístupu k dotčeným osobám. Program zlepšování kvality ovzduší bude podroben procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí (tzv. SEA). Závěrečného stanovisko bude podkladem pro vydání opatření obecné povahy podle § 173 správního řádu. Do procesu SEA vstoupil stejný dokument, subjekty tak mají možnost vyjádřit se ke stejnému podkladu, ovšem ve dvou paralelně probíhajících procesech. Obsah programu je závazně určen přílohou č. 5 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší a jeho součástí je i poměrně rozsáhlá analytická část. Ministerstvo vychází z objektivního stavu kvality ovzduší v ČR, které je vyhodnocen v analytické části programu.</p>
<p>Spolek „Spokojené Díly“</p>	<p><b>Nevyjasněná koncepce 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 přínosný 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.  Severní obchvat Kuřimi vedený mimo obytná území - trasa je vedena za kopcem Zborov a ke Kuřimi se přibližuje pouze v prostoru továren.  Intenzita dopravy zjištěná oficiálním sčítáním dopravy v roce 2010 byla 5086 vozidel / denně. Místo nárůstu na cca 400% při koncentraci dálkové dopravy od Vídně 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 vo-</p>	<p><b>Vysvětleno.</b>  PZKO podporuje vyvedení dopravy ze zátěžových oblastí skrze stanovená opatření, které však nelze chápat 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>

	zidel. To by nepochybně vyřešilo všechny problémy s výskytem překročení limitů znečištění ovzduší v Mikulově.	
PhDr. Michael Straka, Znojmo Dagmar Dufková Ludmila Krejčová, Znojmo	1) Tímto se také požaduje provedení plného řízení SEA pro oba PZKO	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>Program zlepšování kvality ovzduší byl podroben procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí (tzv. SEA) Na průběh posuzování vlivu koncepce (PZKO) na životní prostředí a lidské zdraví lze nahlédnout v informačním systému SEA na portálu CENIA (<a href="http://portal.cenia.cz/eiasea/view/SEA100_koncepce">http://portal.cenia.cz/eiasea/view/SEA100_koncepce</a>). Závěrečného stanovisko bude podkladem pro vydání opatření obecné povahy podle § 173 správního řádu. Do procesu SEA vstoupil stejný dokument, subjekty tak mají možnost vyjádřit se ke stejnému podkladu, ovšem ve dvou paralelně probíhajících procesech. Obsah programu je závazně určen přílohou č. 5 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší a jeho součástí je i poměrně rozsáhlá analytická část. Ministerstvo vychází z objektivního stavu kvality ovzduší v ČR, které je vyhodnocen v analytické části programu.</p> <p>2) a to včetně posouzení vlivů na veřejné zdraví (HIA) osobou s autorizací od Ministerstva zdravotnictví.</p> <p>Vyhodnocení vlivů bylo provedeno, výstupy posouzení jsou obsaženy v kap. 12, dílčí hodnocení jsou dále obsažena v kap. 5 a 6 této dokumentace vyhodnocení. Stav zdraví před a po realizaci opatření koncepce byl pomocí metod HIA vypočten. Posouzení bylo zpracováno autorizovanou osobou.</p>

<p><b>3) Neefektivní návrhy opatření a jejich náprava</b></p> <p>Znojmo má dlouhodobé problémy s emisemi z dopravy. Doprava je navíc dominantním zdrojem znečištění ovzduší jak v Znojmě, tak v oblasti okolo Znojma.</p> <p><b>Opatření v navrhovaných PZKO jsou nejen neefektivní, ale i chybně 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></p> <p>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 přicházejí 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 ke zhoršení a ne ke 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 okolí a na kvalitních obchvatech všech obcí v koridorech hlavních směrů dopravy. <b>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 nepřehlednutelná. 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</b></p>	<p>Vzhledem k neexistenci platných ZÚR JMK vychází PZKO z PÚR a je s ním v souladu. Obchvat města Znojmo je řešen opatřením AB2 a je v PZKO podporován. PZKO nemůže <b>nedefinovat konkrétní variantu</b> vedení komunikací. 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><b>konceptce 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 (konceptce ing. Strnada) a toto je nutné vyhodnotit v SEA.</b></p> <p>Hlásíme se i ze Znojma ke koncepci ing. Strnada, neb jako jediná řádně reflektuje situaci s vládou schválenou koncepcí kapacitní silnice S (Viz Politika územního rozvoje a její aktualizace z roku 2015).</p>	
<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 studii 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? <b>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 nezavlékání 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.</b></p>	<p><b>Vysvětleno.</b></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 umístování 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><b>5) Řešení prostoru jihu Brna a obcí jižně od Brna</b></p>	<p><b>Vysvětleno.</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 závlekem 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 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 koncepce 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).</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 umístování nových pozemních komunikací do území jsou stanoveny přímo zákonem o ochraně ovzduší.</p> <p>Vedení koridoru je řešeno na celostátní úrovni, PZKO je svým pojetím regionální koncepcí.</p> <p>Vyjádření k problematice R52 viz v úvodním textu.</p>
<p><b>6) Řešení prostoru dálnice D1</b>  Dálnice D1 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 používá se jejich ventilace s filtrací. V kritických lokalitách jako Bosonohy/Troubsko a Ostopovice/Bohunice/starý Lískovec je nutné vybudovat nad D1 povrchový tubus. Současně je do opatření v PZKO nutné zahrnout vybudování plnohodnotného obchvatu Bosonoh, a to v tubusu přiléhajícím k zakrytému úseku D1. Je nutné dát prioritu vybudování páteřních komunikací R35 umožňující odvedení dopravy Praha - Ostrava z D1 a komunikací R55 a S8 odvádějících dálkovou tranzitní dopravu z jihu (od Vídně) na logické a nejkratší směry přes ČR.</p>	<p><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 připomínky přesahuje míru podrobnosti PZKO.</p> <p>Ke zlepšení kvality ovzduší lze uplatnit i taková opatření, která nejsou vypsána 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 prašnosti výsadbou liniové zeleně.</p>

<p><b>7) Plnohodnotné obchvaty Znojma a Břeclavi</b></p> <p>Historické významné spojení Prahy a Vídně a doprava ve směru z Německa do Rakouska logicky narůstá s integrací Evropy. Vláda schválila výmezem' 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 nesprávně zavlékána do dopravně přetížené brněnské aglomerace. Požadujeme, aby součástí PZKO bylo opatření požadující vybudování plnohodnotného obchvatu Znojma a urychlené zkapacitnění komunikace Jihlava - Znojmo - hranice s Rakouskem. Stejně tak se požaduje i plnohodnotný obchvat Břeclavi vedený co nejdál od existující obytné zástavby.</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>Úprava komunikace Jihlava- Znojmo- hranice s Rakouskem je v PZKO CZ06Z podpořena v opatření AB1.</p> <p>Obchvat Znojma a Břeclavi je v PZKO obsažen a podporován v rámci opatření AB2 CZ06Z.</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 umísťování nových pozemních komunikací do území jsou stanoveny přímo zákonem o ochraně ovzduší.</p> <p>Vyjádření k problematice R52 a obchvatu Znojma viz v úvodním textu.</p>
<p><b>8) Specificky pro oblast Znojma lze uvést:</b></p> <p><b>Program Jihovýchod postrádá jasné stanovisko k řešení situace v prostoru Znojma a okolí.</b> V této oblasti jsou známa dvě 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- 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 těmto známým řešením vyjádřit, a to i proto, že <b>v městě Znojmě bylo zaznamenáno několik kalendářních let, kdy došlo k překročení imis-</b></p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>PZKO problematiku dopravního zatížení 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. Posouzení dopadů jednotlivých dopravních staveb je pak předmětem procesu EIA/SEA. Základní podmínky</p>

	<p><b>ního limitů pro 24hodinovou koncentraci PM10.</b></p>	<p>pro umístování 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). Vyjádření k obchvatu Znojma viz v úvodním textu.</p>
<p>Dagmar Dufková Ludmila Krejčová, Znojmo</p>	<p>9) <b>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, tj obce již zatížené znečištěním ovzduší od kapacitní silnice 1/53 pro dopravní směr od Brna do Znojma.</p> <p><b>Bez doloženého odůvodnění snížení emisního stropu na 60 % je celý program PZKO naprosto nedůvěryhodný. Opatření obecné povahy přitom požadujeme jasné odůvodnění.</b></p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>Dané procentní snížení emisí z dopravy je navázáno především na obchvatové komunikace a dobudování dopravní infrastruktury (viz opatření AB1 a AB2). Dále je pro naplnění emisního stropu nutné aplikovat dopravní opatření, které vztah ke Znojmu explicitně uvádějí, např. opatření AB8, AB10, AB12 a další (viz kapitola E. 4. 1).</p>
	<p>10) Je nepřehlédnutelné, že do vládou ČR schválené Aktualizace Politiky územního rozvoje (PÚR) byla zahrnuta i kapacitní komunikace</p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>Problematika vedení dálkové dopravy mezi Vídní,</p>

	<p>S8 ve směru z Vídně přes Znojmo na Jihlavu a Kolín. S koncepcí kapacitní silnice S8 se PZKO Jihovýchod vůbec nevypořádal, což je zásadní chybou. Toto musí být zhodnoceno.</p>	<p>Prahou a Německem je předmětem pro řešení na národní (až nadnárodní) úrovni. PZKO je svým pojetím koncepcí regionální vycházející z nadřazených strategických a územně-plánovacích dokumentů. V koncepci není nikde význam koridoru pro kapacitní komunikaci S8 dle PÚR zpochybněn.</p> <p>Vzhledem k neexistenci platných ZÚR JMK vychází PZKO právě z PÚR, která sama byla podrobena posouzení SEA. PZKO je s ní v souladu, nemůže ale 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 umístování nových pozemních komunikací do území jsou stanoveny přímo zákonem o ochraně ovzduší.</p>
	<p><b>11) Posouzení vlivu koncepce na životní prostředí a dosavadní procesní vady při přijímání opatření obecné povahy</b></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 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,</p>	<p>Proces SEA nemusí předcházet zveřejnění návrhu OOP o vydání PZKO. Tento postup nemá oporu v zákoně o posuzování vlivů na životní prostředí a není procesně efektivní. Námitky a připomínky, které MŽP obdrží k návrhu opatření obecné povahy, mohou zásadní způsobem změnit vlastní obsah PZKO. V případě, že by stanovisko SEA k PZKO bylo vydáno před zveřejněním návrhu opatření obecné povahy, mohlo by po zpracování připomínek a námitek uplatněných v řízení o návrhu opatření obecné povahy platnosti</p>

<p>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 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.</p> <p>Je tedy zřejmé, že pokud bude vyžadováno dodržení stanovené lhůty pro vyjádření k návrhům PZKO, bude proces tohoto projednávání</p>	<p>(díky závažným změnám v PZKO) a proces SEA by musel být následně opakován. Z uvedených důvodů probíhají řízení o návrhu OOP a proces SEA souběžně, tj. nejprve je zveřejněn návrh OOP spolu s oznámením koncepce, posléze jsou vypořádány námitky a připomínky a případně je upraveno znění PZKO a následně proběhne vlastní vyhodnocení koncepce. Jedině tímto způsobem lze zajistit, aby stanovisko SEA zohlednilo finální podobu návrhu PZKO. Účast veřejnosti je umožněna jak v rámci řízení o návrhu opatření obecné povahy, tak v rámci procesu SEA.</p> <p>Po vypořádání všech připomínek a námitek obdržných v rámci zveřejnění návrhu OOP a v rámci posuzování koncepce v procesu SEA a po obdržení souhlasného stanoviska SEA bude OOP o vydání PZKO vydáno. Bez stanoviska SEA nebude OOP o vydání PZKO vydáno, tj. vydání OOP bude v souladu se správním řádem.</p> <p>Na průběh posuzování vlivu koncepce (PZKO) na životní prostředí a lidské zdraví lze nahlédnout v informačním systému SEA na portálu CENIA (<a href="http://portal.cenia.cz/eiasea/view/SEA100_koncepce">http://portal.cenia.cz/eiasea/view/SEA100_koncepce</a>).</p> <p>Dále doplňujeme, že podle § 174 odst. 1 správního řádu platí pro řízení podle části šesté ustanovení části druhé správního řádu pouze přiměřeně. Vzhledem k absenci přímého odkazu na § 36 v</p>
--	--

ustanovení § 172 odst. 1 se správní orgán nedomnívá, že je nutné vyzývat osoby k podávání námitek a připomínek prostřednictvím usnesení. S ohledem na skutečnost, že řízení o návrhu opatření obecné povahy nemá účastníky, je nutno aplikovat ustanovení části druhé správního řádu pouze přiměřeně. Správní orgán tedy vyšel z pravidla § 39 odst. 1, které mu ukládá stanovit pro podání námitek a připomínek lhůtu přiměřenou. Současně se je nutné právě v zájmu souladnosti postupů správního orgánu ve výzvě upřesnit, do jakého okamžiku je možné připomínky podávat. Lhůta pro uplatnění připomínek byla stanovena na 30 dnů ode dne zveřejnění návrhu opatření obecné povahy a je tak zcela totožná se lhůtou, kterou zákon v ust. § 173. odst. 5 stanoví pro uplatnění námitek, nelze tak v žádném případě hovořit o omezování procesních práv či nerovném přístupu k dotčeným osobám. Program zlepšování kvality ovzduší bude podroben procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí (tzv. SEA). Závěrečného stanovisko bude podkladem pro vydání opatření obecné povahy podle § 173 správního řádu. Do procesu SEA vstoupil stejný dokument, subjekty tak mají možnost vyjádřit se ke stejnému podkladu, ovšem ve dvou paralelně probíhajících procesech. Obsah programu je závazně určen přílohou č. 5 zákona č.

		201/2012 Sb., o ochraně ovzduší a jeho součástí je i poměrně rozsáhlá analytická část. Ministerstvo vychází z objektivního stavu kvality ovzduší v ČR, které je vyhodnocen v analytické části programu.
Vladimír Soška, Brno	<p><b>1) Časový plán a průběžná kontrola</b></p> <p>ČR již přes 10 let nedodrhuje a porušuje závazné limity stanovené k ochraně zdraví svých obyvatel a situace s nadlimitním znečištěním Brna a jeho okolí a dalších lokalit se v posledních letech nijak nezlepšila. To je důkazem toho, že opatření v předchozích PZKO nebyly správně stanoveny. Tento nezákonný stav mají vyřešit předkládané PZKO, které ale nyní musí obsahovat taková dostatečná opatření, aby byly zákonně 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</i> a rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 10. 2014, č.j. 2 As 127/2014-32).</p> <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. <b>Požadují proto, aby PZKO obsahovaly jasně stanovený časový plán, kdy budou konkrétní navrhovaná opatření realizována a informaci o tom, jaké zlepšení kvality ovzduší mají přinést.</b> 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, <b>byla každoročně krajským úřadem a městem Brno vypracována zpráva o stavu realizace opatření v uplynulém roce s tím, že bude porovnán jejich</b></p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p><b>Předpokládaný výsledek</b> opatření na kvalitu ovzduší je modelově ohodnocen v kapitole F. Vliv opatření na kvalitu ovzduší je uveden v souhrnu, tj. vliv dopravních opatření, vliv opatření na vytápění a vliv opatření na vyjmenovaných stacionárních zdrojích.</p> <p>Přesný harmonogram aplikace <b>všech v PZKO uvedených opatření</b> není možné na této úrovni stanovit. Harmonogram bude závislý na správních rozhodnutích, jednotlivých orgánů veřejné správy, jejichž lhůty, vyplývají z jiných právních předpisů. Podrobný harmonogram realizace jednotlivých opatření bude řešen v rámci implementace PZKO implementačním výborem.</p> <p>Vyhodnocení plnění PZKO bude prováděno každoročně (již 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).</p>

	<p><b>předpokládaný a jejich reálný dopad na zlepšení kvality ovzduší a bude uvedeno, jaká doba je ještě potřebná doba k dosažení podlimitního znečištění ovzduší pro oblasti</b>, kde tomu tak ještě není. Zprávy by poskytnout 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>	
	<p><b>2) Zavádějí analytické podklady</b>  Zpracovatel PZKO pro Brno byl již ve fázi zpracovávání Analytické části upozorňován na <b>nepravdivé informace</b> 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 vozového parku DPMB, instalace prachových filtrů - což v reálu proběhlo pouze částečně nebo vůbec. Ojedinelé 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>	<p><b>Vysvětleno.</b>  Informace o proběhlých aktivitách byly získány v rámci přípravy podkladových materiálů PZKO a zakládají se na informacích od st. města Brna, které byly zpracovatelem PZKO využity a považovány za pravdivé. Věc bude prošetřena na implementačním výboru PZKO.  Upozorňujeme však, že opatření byla stanovena s ohledem na jejich imisní efekt a nenavazují nutně na již proběhlé akce.</p>
	<p><b>3) Neefektivní návrhy opatření a jejich náprava</b>  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. <b>Opatření v navrhovaných PZKO jsou nejen neefektivní, ale i chybně specifikovaná. Oznámení SEA to mělo identifikovat.</b>  Požadují tedy:  <b>A. 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</p>	<p>A. 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 umístování 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</p>



<p>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 studii 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? Všechna velká města v ČR (Praha, Plzeň, Olomouc) mají již vybudovány plnohodnotné obchvaty. Požadujeme proto, 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 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 obcí Jižně 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 závlekem 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 zákonem postavit nové komunikace tam, kde již jsou překročeny zákonné limity znečištění ovzduší. Požadují proto, aby součástí PZKO bylo opatření požadující realizaci alternativní silniční</p>	<p>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><b>B. Vysvětleno.</b>  Problematika vedení Baltsko-Adriatického koridoru je řešena na národní (nadanárodní) úrovni. PZKO je svým pojetím koncepcí regionální. PZKO vychází pouze z platné ÚPD, která byla v době zpracování k dispozici.  Vyjádření k problematice silnice R52 viz v úvodním textu.  Posouzení dopadů jednotlivých dopravních staveb je pak předmětem procesu EIA/SEA. Základní podmínky pro umístování nových pozemních komunikací do území jsou stanoveny přímo zákonem o ochraně ovzduší.</p> <p><b>C. Vysvětleno</b>  Ke zlepšení kvality ovzduší lze uplatnit i taková opatření, která nejsou vypsána 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 prašnosti výsadbou liniové zeleně.</p>
--	---

<p>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 obcí na dnešní silnici 1/52 a také situace v Břeclavi (obchvat Břeclavi).</p> <p><b>C. Řešení prostoru dálnice D1:</b> Dálnice D1 a silnice 11/602 („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 komunikací budují zakryté autobusy a používá se jejich ventilace s filtrací. V kritických lokalitách jako Bosonohy/Troubsko a Ostopovice/Bohunice/starý Lískovec je nutné vybudovat nad D1 povrchový autobus. Současně je do opatření v PZKO nutné zahrnout vybudování plnohodnotného obchvatu Bosonoh, a to v autobusu přiléhajícím k zakrytému úseku D1. Je nutné dát prioritu vybudování páteřních komunikací R35 umožňující odvedení dopravy Praha - Ostrava z D1 a komunikací R55 a S8 odvádějících dálkovou tranzitní dopravu z jihu (od Vídně) na logické a nejkratší směry přes ČR.</p> <p><b>D. Plnohodnotné obchvaty Znojma a Břeclavi:</b> Historické významné spojení Prahy a Vídně 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 zavlékána do dopravně přetížené brněnské aglomerace. Požadujeme, aby součástí PZKO bylo opatření, požadující vybudování plnohodnotného obchvatu Znojma a urychlené zkapacitnění komunikace Jihlava - Znojmo - hranice s Rakouskem. Stejně tak se požaduje i plnohodnotný obchvat</p>	<p><b>D. Vysvětleno</b></p> <p>Obchvat Znojma a Břeclavi je v PZKO CZ06Z obsažen a podporován v rámci opatření AB2. Úprava komunikace Jihlava- Znojmo- hranice s Rakouskem je v PZKO CZ06Z podpořena v opatření AB1.</p> <p>Vzhledem k neexistenci platných ZÚR JMK vychází PZKO z PÚR a je s ní v souladu.</p> <p>PZKO nestanovuje trasování ani podobu konkrétního projektu jednotlivých komunikací. K této činnosti je odpovědné územní plánování a ZÚR JMK, PZKO neobsahuje náležitosti jako územní plánovací dokumentace. V případě více variant 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 EIA/SEA.</p> <p>Vyjádření k problematice R52 a obchvatu Znojma viz v úvodním textu.</p>
---	---

Břeclavi vedený co nejdál od existující obytné zástavby.	
<p>4) Neprovázanost s dalšími dokumenty</p> <p>Brno aktuálně <b>zpracovává Plán mobility a měl by být s navrhovaným Programem minimálně v souladu</b>. Bohužel na seznamu opatření není ani explicitně definována <b>provázanost s územním plánováním</b> tak, aby nedocházelo k povolování staveb indukujících dopravu v územích, která jsou již dnes přetížena znečišťujícími látkami v ovzduší z dopravy.</p>	<p><b>Vysvětleno.</b></p> <p>Zpracování Plánu udržitelné mobility (SUMP) bylo zahájeno až v srpnu 2014, tedy v době, kdy již byl PZKO těsně před dokončením zpracování. Naopak by měl SUMP reflektovat závěry a opatření uvedená v PZKO. MŽP má snahu při aktualizaci PZKO v roce 2020 zohlednit provázanost těchto dokumentů.</p>
<p>5) Posouzení vlivu koncepce na životní prostředí a dosavadní procesní vady při přijímání opatření obecné povahy</p> <p>Navzdory původnímu plánu <b>neprochází Program nejprve procesem posuzování vlivů na životní prostředí, tzv. SEA</b>, 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. 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</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>Proces SEA nemusí předcházet zveřejnění návrhu OOP o vydání PZKO. Tento postup nemá oporu v zákoně o posuzování vlivů na životní prostředí a není procesně efektivní. Námitky a připomínky, které MŽP obdrží k návrhu opatření obecné povahy, mohou zásadní způsobem změnit vlastní obsah PZKO. V případě, že by stanovisko SEA k PZKO bylo vydáno před zveřejněním návrhu opatření obecné povahy, mohlo by po zpracování připomínek a námitek uplatněných v řízení o návrhu opatření obecné povahy platnosti (díky závažným změnám v PZKO) a proces SEA by musel být následně opakován. Z uvedených důvodů probíhají řízení o návrhu OOP a proces SEA souběžně, tj. nejprve je zveřejněn návrh OOP spolu s oznámením koncepce, posléze jsou vypořádány námitky a připomínky a případně je upraveno znění PZKO a následně proběhne vlastní</p>

<p>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.</p> <p>Je tedy zřejmé, že pokud bude vyžadováno dodržení stanovené lhůty pro vyjádření k návrhům PZKO, bude proces tohoto projednávání nezákonný.</p>	<p>vyhodnocení koncepce. Jedině tímto způsobem lze zajistit, aby stanovisko SEA zohlednilo finální podobu návrhu PZKO. Účast veřejnosti je umožněna jak v rámci řízení o návrhu opatření obecné povahy, tak v rámci procesu SEA.</p> <p>Po vypořádání všech připomínek a námitek obdržných v rámci zveřejnění návrhu OOP a v rámci posuzování koncepce v procesu SEA a po obdržení souhlasného stanoviska SEA bude OOP o vydání PZKO vydáno. Bez stanoviska SEA nebude OOP o vydání PZKO vydáno, tj. vydání OOP bude v souladu se správním řádem.</p> <p>Na průběh posuzování vlivu koncepce (PZKO) na životní prostředí a lidské zdraví lze nahlédnout v informačním systému SEA na portálu CENIA (<a href="http://portal.cenia.cz/eiasea/view/SEA100_koncepce">http://portal.cenia.cz/eiasea/view/SEA100_koncepce</a>).</p> <p>Dále doplňujeme, že podle § 174 odst. 1 správního řádu platí pro řízení podle části šesté ustanovení části druhé správního řádu pouze přiměřeně. Vzhledem k absenci přímého odkazu na § 36 v ustanovení § 172 odst. 1 se správní orgán nedomnívá, že je nutné vyzývat osoby k podávání námitek a připomínek prostřednictvím usnesení. S ohledem na skutečnost, že řízení o návrhu opatření obecné povahy nemá účastníky, je nutno aplikovat ustanovení části druhé správního řádu pouze přiměřeně. Správní orgán tedy vyšel</p>
--	--

		<p>z pravidla § 39 odst. 1, které mu ukládá stanovit pro podání námitek a připomínek lhůtu přiměřenou. Současně se je nutné právě v zájmu souladnosti postupů správního orgánu ve výzvě upřesnit, do jakého okamžiku je možné připomínky podávat. Lhůta pro uplatnění připomínek byla stanovena na 30 dnů ode dne zveřejnění návrhu opatření obecné povahy a je tak zcela totožná se lhůtou, kterou zákon v ust. § 173. odst. 5 stanoví pro uplatnění námitek, nelze tak v žádném případě hovořit o omezování procesních práv či nerovném přístupu k dotčeným osobám.</p> <p>Program zlepšování kvality ovzduší bude podroben procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí (tzv. SEA). Závěrečného stanovisko bude podkladem pro vydání opatření obecné povahy podle § 173 správního řádu. Do procesu SEA vstoupil stejný dokument, subjekty tak mají možnost vyjádřit se ke stejnému podkladu, ovšem ve dvou paralelně probíhajících procesech. Obsah programu je závazně určen přílohou č. 5 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší a jeho součástí je i poměrně rozsáhlá analytická část. Ministerstvo vychází z objektivního stavu kvality ovzduší v ČR, které je vyhodnocen v analytické části programu.</p>
--	--	--





Evropská unie

Spolufinancováno z Prioritní osy 8 – Technická pomoc financovaná z  
Fondu soudržnosti

Ministerstvo životního prostředí

Státní fond životního prostředí České republiky

[www.opzp.cz](http://www.opzp.cz)

Zelená linka 800 260 500

[dotazy@sfzp.cz](mailto:dotazy@sfzp.cz)