

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

**Použité zkratky:**

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

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

JMK = Jihomoravský kraj

MŽP = Ministerstvo životního prostředí

NEZ = Nízkoemisní zóny

NSS = Nejvyšší správní soud

OOP = opatření obecné povahy

PÚR = Politika územního rozvoje

PZKO = program zlepšování kvality ovzduší zóna Jihovýchod – CZ06Z

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

ÚP = územní plán

ÚPD = územně plánovací dokumentace

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

ZÚR = zásady územního rozvoje

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

**Opatření obecné povahy, jak stanovila judikatura, nemůže nahrazovat podzákonnou normotvorbu ani nad rámec zákona stanovovat nové povinnosti** a slouží toliko ke konkretizaci již existujících povinností, vyplývajících ze zákona, a nikoliv k ukládání nových povinností, které zákon neobsahuje. (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 9. 2005, čj. 1 Ao 1/2005-98, publikovaný pod č.740/2006 Sb. NSS). Ukládá-li ministerstvu zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší vydat program zlepšování kvality ovzduší formou opatření obecné povahy a současně stanoví v příloze č. 5 jeho náležitosti, nelze se při vydávání programu od tohoto postupu odchýlit.

**Orgány ochrany ovzduší budou aplikovat opatření uvedená v OOP způsobem, jaký zákon předvídá**, např. v ust. § 13 odst. 1 a § 9 odst. 3 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění. **Ostatních opatření budou příslušné orgány veřejné správy aplikovat vždy způsobem přiměřeným jejich povaze.**

Ve 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 schváleny. Na území JMK byla tedy k dispozici pouze na národní úrovni PÚR ČR z roku 2008 (aktualizována v roce 2015), ze které PZKO CZ06Z vychází. Vzhledem k termínu zpracování byly do PZKO zahrnuty odkazy na studie a vyjádření týkající se územního plánování datované do poloviny roku 2014, vyjma PÚR ve znění její aktualizace z roku 2015. Výsledné trasování komunikací bude dle vyjádření pořizovatele ZÚR JMK s jednotlivými obcemi podrobně projednáváno, přičemž bude kladen důraz na minimalizaci dopadů na životní prostředí a zdraví lidí. MŽP v rámci posuzování dopadů aktualizace ZÚR JMK na kvalitu ovzduší (vč. následného procesu EIA k jednotlivým dopravním

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

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

**Problematika R43** - Vedení komunikace R43 vychází z předpokladu PÚR ve znění aktualizace z roku 2015 – viz čl. 121 R43, který jednoznačně určuje koridor ve směru Brno – Moravská Třebová (E461). Tato komunikace by měla řešit kritickou situaci na stávající silnici I/43, což by mělo ulevit zátěži obyvatelstva dotčených obcí (např. Lipůvka, Lažany, Letovice atd.). PZKO v souladu s PÚR (znění 2015) k této stavbě pouze uvádí, že by bylo vhodné pro obce podél silnice I/43 vytvořit obchvaty, zajistit vymístění tranzitní dopravy s velkým podílem těžkých vozidel. **Předmětem PZKO není určovat konkrétní vedení silnice ani případná variantní řešení, to je předmětem pořizování územně plánovací dokumentace.** Vedení úseku komunikace R43, který je dle připravovaných ZÚR JMK součástí územní rezervy, bude variantně prověřeno prostřednictvím územní studie, která bude podkladem pro následnou aktualizaci ZÚR. PZKO konstatuje, že 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 (aktualizováno dle znění 2015), 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).

**Napojení R52 na D1** (tzv. „Jihozápadní tangenta“) - Je nutné zdůraznit, že severo-jihní dopravní vztahy jsou již v současnosti realizovány tímto prostorem, dopravního uzel silnice I/52 s dálnicí D1 (MÚK Brno – centrum, exit 194 na D1) je již v současnosti značně přetížen. Existuje více možných variant vedení této komunikace, což je úkolem pro územní plánování vybrat 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 R52 na D1, bez další specifikace konkrétního vedení.

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

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

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

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
58191/ENV/15, 59427/ENV/15, 59127/ENV/15; 58217/ENV/15	Magistrát města Brna; Marek Janíček; náměstek primátora Martin Ander; Martin Vaněček	2	1. Podle zákona o ovzduší (§ 9 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb.) měly být nové PZKO vyhlášeny ministerstvem a platné před drahnou dobou. <b>Požadujeme, aby byly PZKO vyhlášeny bez dalšího prodlení a aby se opatření v nich stanovená začala naplňovat.</b>	<b>Vysvětleno</b> Program musí nejprve projít schvalovacím procesem. Po jeho schválení mohou být programy vyhlášeny. Tyto procesní kroky, které vyplývají zejména ze správního řádu a zákona o posuzování dopadů na životní prostředí, je nutné respektovat a nelze je nikterak zkrátit. Do doby vydání nového PZKO je na území aglomerace Brno stále platný PZKO vydaná dle zákona č. 86/2002 Sb. s názvem „Aktualizace Programu zlepšení kvality ovzduší statutárního města Brna“ z roku 2012.
		3	2. PZKO je vyhlášován jako OOP, což znamená, že výrok OOP musí být jednoznačný, konkrétní a vykonatelný. Struktura zveřejněného OOP tyto zákonné požadavky nesplňuje. Byl zveřejněn výrok OOP pro PZKO, odůvodnění OOP a samostatný dokument označený jako PZKO. Toto je v rozporu se správním řádem, který požaduje oddělení výroku a odůvodnění a nepřipouští existenci dalšího dokumentu (zde označeno jako PZKO) a obsahující materiálně další části patřící jak do výroku OOP a tak i části patřící do odůvodnění OOP.	<b>Akceptováno částečně</b> Výroková část byla upravena tak, aby obsahovala pouze konkrétně (svým předmětem) vymezené povinnosti vztahující se k obecně určeným adresátům, které OOP stanoví. Odůvodnění bylo přepracováno. Základní povaze právního institutu opatření obecné povahy dle našeho názoru plně odpovídají všechny části výroku: Ve výrokové části návrhu opatření obecné povahy se uvádí, že „Program zlepšování kvality ovzduší zóna Jihovýchod – CZ06Z (dále jen „Program“) je nedílnou součástí tohoto opatření obecné povahy a tvoří jeho přílohu“. Cílem této formulace uvedené ve výrokové části nebylo „zezávaznit“ celý vlastní dokument nazvaný „Program zlepšování kvality ovzduší“, který je uveden v příloze. Tento postup byl zvolen s ohledem na speciální úpravu zákona o ochraně ovzduší, neboť více než 200 stránkový program zlepšování kvality ovzduší, zpracovaný v souladu s požadavky § 9 a přílohy č. 5 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší nesplňuje pojmové znaky OOP. Nejedná se o správní akt s konkrétně vymezeným předmětem a obecně určenými adresáty ani o správní akt s obecně vymezeným předmětem a konkrétně určenými adresáty, avšak pouze

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

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

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

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p><b>jednotlivé opatření, je třeba specifikovat jaké konkrétní úkoly a v jakém harmonogramu má každý jednotlivý gesční orgán splnit.</b> 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. <b>Není možné u všech navržených aktivit uvést pouze nekontrolovatelný termín formulovaný zcela vágně jako „průběžně“.</b> Musí být také zřejmé, že uvedené aktivity v definici obsahu opatření pokrývají skutečně všechny klíčové milníky, které je potřeba naplnit, aby došlo k reálnému splnění předmětného opatření jako celku. Jako příklad nedostatečně formulovaného obsahu opatření, neúplně stanovených parciální odpovědností (gescí) a nedostatečně popsaných aktivit a jejich harmonogramu je např. <b>opatření AB7 v tab. 66</b> dokumentu označeného jako PZKO a stejně je tomu i pro řadu dalších opatření.</p>	<p>opatření není možné podrobněji na této úrovni určit. Harmonogram aplikace opatření bude závislý i na správních rozhodnutích provedených v rámci jednotlivých orgánů veřejné správy, které upravují včetně lhůt jiné právní předpisy. Podrobnější specifikace harmonogramu realizace jednotlivých opatření na úrovni jednotlivých obcí a stanovení konkrétních odpovědných orgánů veřejné správy, které jsou kompetentní k jednotlivým opatřením (tj. konkrétní gesce), může být provedena v rámci implementace PZKO na implementačním výboru. Dále upozorňujeme, že veškerá opatření jsou pojata na úrovni koncepce, konkretizace projektů musí tedy proběhnout na úrovni jednotlivých gestorů.</p>
		7	<p>6. Město Brno klade důraz na <b>koncepci nízkoemisních zón.</b> Toto opatření je ve výroku OOP vedeno <b>jako opatření AB7</b> a je dáno do <b>výlučné gesce města Brna.</b> Lze souhlasit s formulací v tabulce 66 v dokumentu označeném jako PZKO, kde se uvádí „<i>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.</i>“ 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 obce mimo nízkoemisní zónu anebo mimo zastavěné území téže nebo sousední obce existuje jiná dálnice nebo silnice stejné nebo vyšší třídy), po které je možné zajistit obdobné</p>	<p><b>Vysvětleno</b> Řešení stavby obchvatových komunikací je součástí opatření AB1 popř. AB2 v PZKO CZ06A, kde jsou v gesci uvedeny i příslušné úřady na národní úrovni (MD, ŘSD), jejichž součinnost se tímto při budování obchvatu předpokládá.</p>

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

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

<sup>2</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.



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

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námitky	Vypořádání
				<p>Vyhodnocení plnění PZKO bude provádět MŽP 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). Krajský úřad bude na vyhodnocení spolupracovat v souladu se svými kompetencemi. Pro vyhodnocení bude zřízen implementační výbor PZKO, na kterém bude postup odpovědných úřadů konzultován a případně korigován. Na základě připomínky byla do kapitoly F.2 doplněna informace o zřízení implementačního výboru v souladu s výše uvedeným.</p>
		15	<p><b>2. Zavádějící analytické podklady</b>            Již ve fázi zpracovávání Analytické části by zpracovatel Programu upozorňován na nepravdivé informace 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</i> - což v reálu proběhlo částečně nebo vůbec. Ojedinelé výsadby zeleně byly v analýze vykazovány jako systematická opatření ke zlepšení životního prostředí v zatížených lokalitách atd. <b>Na takto nekvalitně provedené analýze lze velmi těžko postavit smysluplný a efektivní Program.</b></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 vždy nutně na již proběhlé akce.</p>
		16	<p><b>3. Neefektivní návrhy opatření</b>            Brno má <b>dlouhodobé problémy s emisemi z dopravy - polétavým prachem, benzoapyrenem, ozonem.</b> Navržená opatření evidentně intenzitu dopravy nesníží, spíše naopak. Například opatření <i>ABI Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu.</i>  <b>Výstavba kapacitních komunikací vede k nárůstu</b></p>	<p><b>Vysvětleno</b>            PZKO vyvedení dopravy z obydlených oblastí podporuje. Souhlasíme s připomínkou, že nové kapacitní komunikace neodstraní veškeré problémy s emisemi z dopravy, pouze převedou dopravní zátěž z centra města do okolí Brna. V PZKO jsou však opatření zaměřená na dostavbu komunikací vždy provázána s doprovodnými</p>

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

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			z hlediska imisního zatížení bylo možné uvažovat o vedení rychlostní silnice R43 okolo Bosonoh a Troubska.	
		17	<b>4. Neprovozánost s dalšími dokumenty</b> Brno aktuálně zpracovává <b>Plán mobility</b> a měl by být s navrhovaným Programem minimálně v souladu. Bohužel na seznamu opatření není ani explicitně definována provázanost s územním plánováním tak, aby nedocházelo k povolování staveb indukujících dopravu v územích, která jsou již dnes přetížena znečišťujícími látkami v ovzduší z dopravy.	<b>Vysvětleno</b> Zpracování Plánu udržitelné mobility (SUMP) bylo zahájeno až v srpnu 2014, tedy v době, kdy již byl PZKO těsně před dokončením. SUMP by měl naopak reflektovat závěry a opatření uvedená v PZKO.
		18	<b>5. Účast veřejnosti</b> Požaduje účast zástupců DejcheyBrno na pracovních skupinách MŽP k řešení zlepšování kvality ovzduší.	<b>Vysvětleno</b> MŽP počítá se zapojováním nevládních neziskových organizací do aktivit MŽP v rámci řízení kvality ovzduší, nicméně toto opatření nemůže být OOP ukládáno. OOP konkretizuje zákonem již uložené úkoly, nelze jím stanovovat úkoly, které zákon neukládá.
		19	<b>6. Posouzení vlivu koncepce na životní prostředí</b> a dosavadní procesní vady při přijímání opatření obecné povahy Navzdory původnímu plánu neprochází Program nejprve procesem posuzování vlivů na životní prostředí, tzv. SEA, ve kterém by veřejnost a 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.	<b>Vysvětleno</b> Proces SEA nemusí předcházet zveřejnění návrhu OOP o vydání PZKO a takovýto postup nebyl nikdy plánován, jelikož nemá oporu v zákoně o posuzování vlivů na životní prostředí. Tento postup není ani procesně a věcně efektivní. Námítky a připomínky, obdržené k návrhu opatření obecné povahy, mohou změnit vlastní obsah PZKO. V případě, že by stanovisko SEA k PZKO bylo vydáno před zveřejněním návrhu opatření obecné povahy, mohlo by pozbýt platnosti po zapracování připomínek a námitek uplatněných v řízení o návrhu opatření obecné povahy (díky změnám v PZKO) a proces SEA by musel být následně opakován. Z uvedených důvodů probíhala řízení o návrhu OOP a proces SEA souběžně, tj. nejprve byl zveřejněn návrh OOP a oznámením koncepce, posléze byly vypořádány námítky a připomínky vznesené v procesu projednání

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>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 těmiž právy nebo povinnostmi dotčené osoby. V současné chvíli se však zdá, že proces SEA bude zahájen zcela nezávisle na procesu přijímání opatření obecné povahy a tyto dva nejsou nikterak koordinovány.</p> <p>Je tedy zřejmé, že v případě, že bude vyžadováno dodržení stanovené lhůty, bude proces nezákonný.</p>	<p>OOP a případně bylo upraveno znění PZKO, dále probíhalo vlastní vyhodnocení takto upravené koncepce dle zákona o posuzování vlivů. Jedině tímto způsobem bylo možné zajistit, aby stanovisko SEA zohlednilo finální podobu návrhu PZKO.</p> <p>OOP o vydání PZKO je vydáno na základě stanoviska SEA. Připomínku považujeme za nedůvodnou.</p>
<p>56960/ENV/15; 56182/ENV/15; 57759/ENV/15; 57745/ENV/15; 56462/ENV/15; 57471/ENV/15; 57236/ENV/15; 56952/ENV/15; 56959/ENV/15; 57468/ENV/15; 57676/ENV/15; 57611/ENV/15; 57750/ENV/15; 57658/ENV/15; 67657/ENV/15; 57666/ENV/15; 60135/ENV/15;</p>	<p>Obec Ostopovice; obec Moravany; spolek Občané za kvalitu bydlení v Brně-Bosonohách; spolek OBCHVAT; obec Ponětovice; Jinačovice; Nebovidy; Želešice; obec Ostopovice; obec Jinačovice, spolek Občané Brna proti stavbě rychlostní komunikace R43</p>	<p>20</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 vykonatelná opatření a zcela konkrétní plán, v jakém čase budou jednotlivá 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> 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</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>Cílem PZKO je dosažení zákonem stanovených limitů. K dosažení tohoto cíle PZKO stanovuje v kapitole E opatření, která vycházejí z rozptylové studie. Opatření jsou v souladu s dikcí zákona stanovena na úrovni koncepce, konkrétní projekty bude muset vypracovat kompetentní orgán. Vyhodnocování PZKO bude řešeno v rámci implementačního výboru viz ID1.</p> <p>Detailní harmonogram aplikace všech opatření uvedených v PZKO bude stanoven po vydání programu v rámci implementačního výboru. Harmonogram aplikace opatření bude závislý i na správních rozhodnutích provedených v rámci jednotlivých orgánů veřejné správy, které upravují včetně lhůt jiné právní předpisy. Vyhodnocení plnění PZKO bude prováděno MŽP každoročně (uvedeno v kapitole F.2). Nová zjištění budou sloužit k aktualizaci PZKO, které dle zákona</p>

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
57754/ENV/15; 57676/ENV/15; 57767/ENV/15; 57749/ENV/15; 57760/ENV/15; 57585/ENV/15; 58058/ENV/15; 58960/ENV/15; 58965/ENV/15; 58992/ENV/15; 58993/ENV/15; 58959/ENV/15; 58967/ENV/15; 59782/ENV/15; 58034/ENV/15; 58032/ENV/15; 58045/ENV/15; 58055/ENV/15; 58039/ENV/15; 60152/ENV/15	v trase Kuřim – Troubsko; obec Skalička; obec Malhostovice; občanské sdružení Drasov; Zdeněk Jobánek a spol., Drasov; Drásovská iniciativa, Drasov; obec Malhostovice; spolek Občané za ochranu a rozvoj zdravého bydlení v Jinačovicích a okolí; Občané Brna proti stavbě rychlostní komunikace R43 v trase Kuřim-Troubsko; spolek Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích; David Vališ, Jinačovice; Věra Fírbasová, Brno; občané brněnské aglomerace proti		<p>programů v budoucnosti.</p> <p><b>Připomínka 60152/ENV/15</b> navíc obsahuje: Během posledního desetiletí byl stav ovzduší v Brně 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 stanovenými imisními limity dosaženo v nejkratší možné době</b> (viz § 9 zákona č. 201/2012 Sb.). <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>proběhne jednou za 3 roky (vyplývá z § 9 odst. 5 zákona).</p> <p>Nesouhlasíme s tvrzením, že se imisní situace se na území statutárního města Brna za posledních 10 let nezlepšuje, opak tohoto tvrzení dokazují údaje z měřicích stanic za posledních deset let (viz tabulární ročenky ČHMÚ 2006-2014) nicméně pro oblast statutárního města Brna a jeho okolí jsou zásadním krokem pro zlepšení kvality ovzduší dopravní opatření, která nebyla v Brně a v Jihomoravském kraji dosud v dostatečné míře realizována. Předpokladem pro realizaci dopravních opatření, vedoucí ke zlepšení kvality ovzduší, je mimo jiné i vydání ZÚR JMK, zejména ve vztahu k budování obchvatů. V případech komunikací, jejichž realizace závisí na schválení ZÚR JMK, je nutné vyvinout maximální úsilí k jejich zahájení a alespoň částečné realizaci do roku 2020.</p>
		21	<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 nepřipustné. 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.</p> <p>Tuto zmatečnost je nutné napravit. Výrok OOP smí obsahovat jen vlastní výrok a ne žádné doplňkové analýzy a úvahy. Tedy</p>	<p><b>Akceptováno</b></p> <p>Výroková část byla upravena tak, aby obsahovala pouze konkrétně (svým předmětem) vymezené povinnosti vztahující se k obecně určeným adresátům, které OOP stanoví. Výroková část představuje závazné části PZKO. Odůvodnění bylo rovněž přepracováno, viz ID 3.</p>

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
	dálničným průtahům svým městem; spolek Za lepší životní prostředí; Troubsko; spolek Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Troubsku; Brno-Bosonohy; Brno-Bosonohy; Ing. Miroslav Michal,		ve výroku OOP musí být zahrnuty přesné a konkrétní formulace toho, co je výrokem. Řada formulací z dokumentu nazvaného „PROGRAM ZLEPŠOVÁNÍ KVALITY OVZDUŠÍ“ musí tedy být přenesena do výroku, naopak ty části dokumentu nazvaného „PROGRAM ZLEPŠOVÁNÍ KVALITY OVZDUŠÍ“, které jsou 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.	
	Troubsko; Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Troubsku; spolek Spokojené Díly; Spolek NEBOJSA; Spolek „Dolní Dunajovice proti R52“; spolek Dolní Dunajovice proti R52; spolek Nebojsa; spolek Za lepší životní prostředí; Pavel Kolňačka,	22	<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 tvoří 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 implementován nesprávně a i toto je důvod, proč obce v okolí	<b>Vysvětleno</b> Způsob zpracování programů zlepšování kvality ovzduší v rámci projektu Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR zajistil požadované provázání na program zlepšování kvality ovzduší pro zónu Jihovýchod, jakož i na Národní program snižování emisí ČR, který byl v rámci tohoto projektu rovněž zpracován. Vymezení zón a 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</b> , nebo v případě aglomerací s počtem obyvatel nižším nebo rovnajícím se 250 000 zóna s danou hustotou obyvatelstva na km2

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
	Chudichromy		<p>Brna a proč město Brno a jeho občané musí současně poukazovat na nedostatky současně v obou PZKO. <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 oblastí řešení v Programu Aglomerace Brno měla být stanovena jinak.</b> Na toto bylo opakovaně v minulosti poukazováno, nicméně k nápravě doposud nedošlo.</p>	<p>stanovenou členskými státy“. Článek 4 dále říká, že „Členské státy na celém svém území stanoví zóny a aglomerace. Posuzování kvality ovzduší se provádí ve všech zónách a aglomeracích“. V zákoně o ochraně ovzduší je v § 5 odst. 2 uvedeno, že „<b>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“).</b> 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 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 následně přehledné a jasné aplikace a vymahatelnosti. Kromě toho pro účely efektivního čerpání financí z fondů EU se nejvíce</p>



Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
				využívá region na úrovni NUTS II (regiony soudržnosti). <b>Vymezení zón a aglomerací v ČR je tedy plně v souladu se směrnicí 2008/50/ES.</b>
		23	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 (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><b>Vysvětleno</b> PZKO již obsahuje opatření, které stanovuje požadavky na územní plánování, které cílí na minimalizaci dopadů nových staveb na kvalitu ovzduší – viz opatření ED1.</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 (viz ED1).</p> <p>Upozorňujeme, že imisních limitů nebude dosaženo pouze skrze územní plánování, k dosažení zákonem stanovené kvality ovzduší je nutné realizovat všechna opatření v PZKO.</p>
		24	5. Jedním z klíčových <b>opatření, které musí být doplněno do Programu je zákaz umístování nových páteřních komunikací do oblastí, 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><b>Akceptováno jinak</b> Na základě připomínky byla do textu kapitoly k dopravním opatřením (do kapitoly E.4.1 v CZ06Z) doplněna následující podmínka: „Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzačních opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem.“ V případě důsledné realizace PZKO v navržené podobě a uplatnění doporučení uvedených v dokumentaci SEA lze vyloučit zhoršení stávající imisní situace v aglomeraci, naopak by mělo dojít k významnému snížení zátěže v</p>

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námitky	Vypořádání
				<p>obydlených oblastech, a tedy i negativních vlivů na veřejné zdraví.</p> <p>Připomínáme, že PZKO stanovuje spolu s výstavbou vybraných komunikací také opatření, která eliminují jejich možné negativní dopady (NEZ, podpora veřejné dopravy, omezení zbytné dopravy apod.). Opatření v PZKO je vždy nutné realizovat jako celek, jinak nebude dosaženo očekávaného výsledku.</p>
		25	<p>6. <b>Návrh vést komunikaci R43 v trase s mimoúrovňovou křižovatkou (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><b>Vysvětleno</b></p> <p>Zmíněná komunikace je nezbytným předpokladem optimalizace dopravní sítě a zmírnění celkového dopadu dopravy v aglomeraci na zdraví. Konkrétní vedení trasy PZKO neřeší, MÚK zmíněná v připomínce není nikde v PZKO uvedena. Konkrétní trasování bude řešeno v ZÚR JMK viz úvodní text. Na základě připomínky byla nicméně do kapitoly k dopravním opatřením (do kapitoly E.4.1 v CZ06Z) doplněna následující podmínka: „Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzačních opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem.“</p>
		26	<p>7. Komunikaci R43 je tedy nutné v územně plánovací dokumentaci (ZÚR JMK a ÚP obcí) trasovat <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</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>PZKO není územně plánovací dokumentace ani jí nenahrazuje, trasování nelze proto v PZKO stanovovat. PZKO je nicméně v souladu s aktuálně platnou PÚR.</p> <p>Konkrétní trasování silnice R43 není v PZKO uvedeno (viz dále úvodní text k R43).</p>

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

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>dobře známa autorizovaný projekt pro tuto trasu R43, neb MŽP bylo samo zadavatelem této vyhledávací studie (Kalčík, 2007)<sup>3</sup>. MŽP jsou také dobře známy autorizované dopravní studie ing. Strnada (2011, 2012), které posoudily existující dopravní koncepce pro JMK a dospěly k závěrům, že tranzitní dopravu z prostoru brněnské aglomerace je nutné a možné účinně odvést na plnohodnotný obchvat celého města Brna.</p> <p>Je nepochybně žádoucí, aby z území Brna (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 celého sídelního útvaru, tedy celého města Brna<sup>4</sup></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>	
		27	<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</b> intenzita dopravy v roce 2035 cca 15</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>Minimalizace dopadů tranzitní dopravy na obydlené oblasti je cílem dopravních opatření stanovených v PZKO. Na tuto problematiku je zaměřeno zejména opatření AB2, AB4, AB7, AB8, ale také AB17.</p>

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

<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 nízkemisních zón.“

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			tis. vozidel denně, z toho cca 5 tis. vozidel těžké nákladní dopravy (tj. nad 12 tun tonáže). <b>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>	
		28	9. MČ Brno-Bystrc je sídelním útvarem velikosti okresního města. <b>Nelze přesouvat problém z jedné hustě urbanizované oblasti</b> (centrální části Brna) <b>do jiných hustě urbanizovaných částí</b> , zejména ne v situaci, kdy je prověřeno, že existuje standardní a důsledné řešení, tj. <b>plnohodnotný obchvat celého města Brna</b> v trase tzv. Boskovickou brázdou a kdy ZÚR JMK toto řešení zahrnuje do posuzovaných variant trasování R43. Podstatné je také poukázat na to, že při vedení R43 přes Bystrc by podstatná část nově přivedené dopravy do této oblasti byla dopravou tranzitní prakticky k celému Brnu, tedy vybudováním této trasy by pro občany oblasti vznikla pouze zátěž a prakticky ne žádný pozitivní přínos. Toto dokazuje i dopravní modelování, které bylo zpracováno pro pořizování ZÚR 2011.	<b>Vysvětleno</b> PZKO neuvádí rozsah ani hranice NEZ. NEZ předchází zpracování studie proveditelnosti, která se bude zabývat i možnostmi minimalizace negativních vlivů na okrajové části NEZ. Konkrétní podoba NEZ je však zcela v kompetenci Statutárního města Brna.
		29	10. Trendem je vymezování 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 byla v neprospěch místních občanů znehodnocena transevropskou komunikací TEN-T (se všemi negativními průvodními vlivy) a tím by se znemožnilo zachování stávajícího nízkoemisního charakteru oblasti.	<b>Vysvětleno</b> PZKO neuvádí rozsah ani hranice NEZ. NEZ předchází zpracování studie proveditelnosti, která se bude zabývat i možnostmi minimalizace negativních vlivů na okrajové části NEZ. Konkrétní podoba NEZ je však zcela v kompetenci Statutárního města Brna.
		30	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	<b>Akceptováno</b> Text na str. 119 PZKO CZ06Z je obecné konstatování o stavu chybějící silniční infrastruktury JMK. PZKO není projektovou dokumentací a nepopisuje vedení

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

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			formulace „ <i>Silnice R43 s prioritami úseků [v] Brně</i> “ na str. 119 Programu pro zónu Jihovýchod.	komunikací, proto byl z Programu v kapitole C.9 na str. 119 vypuštěn přehled chybějících klíčových komunikací v Jihomoravském kraji, neboť to je předmětem ÚPD (viz úvodní text). Dopravní opatření, jež jsou obsažena v kapitole E.4.1 v CZ06Z konkrétní podobu vedení R43 nepředjímají a jsou v souladu s PÚR (2015).
		31	<p><b>12. Z obou Programů je nutné vypustit jakákoliv doporučení pro realizaci JZ tangenty města Brna, neb tato tangenta by celá procházela oblastmi, kde jsou dlouhodobě překračovány limity znečištění prostředí,</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 „Jihozápadní 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><b>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 PZKO CZ06Z je obecné konstatování, které vychází z platné PÚR (2015) – viz ID 30.</p>
		32	<p><b>13. 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</p>	<p><b>Vysvětleno</b> Konkrétní vedení jižní tangenty není v PZKO uvedeno. K odvedení tranzitní dopravy komunikace R52 z oblasti obce Modřice je navrženo opatření AB2 v PZKO CZ06Z. Doplnujeme dále, že do PZKO byla doplněna následující podmínka (kapitola E.3.1 v PZKO CZ06A i do kapitoly E.4.1 v PZKO CZ06Z:</p>

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>města Modřice jsou oblasti s již překročenými limity znečištění ovzduší.</p> <p>Je 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 studiích ing. Strnada (2011, 2012) a zahrnuto mezi varianty v připravovaných ZÚR. <b>Program nemůže ignorovat toto známé řešení a nemůže doporučovat jako opatření ke zlepšení znečištění ovzduší opatření, které znečištění ovzduší zhoršuje v oblastech s již existujícím nadlimitním zatížením ovzduší.</b></p>	<p>„Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzačních opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem.“</p>
		33	<p>14. Je 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.</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 doporučovat jako opatření ke zlepšení znečištění ovzduší opatření, které znečištění ovzduší zhoršuje v oblastech s již existujícím nadlimitním zatížením ovzduší.</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>Pro vedení komunikace existuje více variant, volba vhodné varianty a popř. technická řešení jednotlivých komunikací je předmětem územního plánování, nikoliv PZKO.</p> <p>Jihomoravský kraj dosud nemá schválené platné ZÚR JMK, PZKO proto vycházel z PÚR ČR z roku 2008 a byl dán do souladu rovněž s aktualizací PÚR 2015.</p> <p>Opatření obsažená v PZKO je třeba vnímat také v kontextu Národního programu snižování emisí ČR (NPSE), který byl schválen Usnesením vlády ČR č. 978/2015. NPSE zahrnuje opatření na národní úrovni, která povedou ke snížení dopravní zátěže z tranzitní nákladní silniční dopravy (např. opatření AA23).</p>
		34	<p>15. Je nepřipustné 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></p> <p>Nesouhlasíme s tvrzením, že vedení Baltsko-Adriatického koridoru není uvedeno v PZKO z důvodu zamlčování informací, ale proto, že PZKO je koncepcí regionální a respektuje dopravní koncepce schválené na národní úrovni (PÚR ČR). PZKO nerozhoduje o vedení</p>

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
				pozemních komunikací na národní a nadnárodní úrovni a proto s tímto pojmem nemusí nijak pracovat.
		35	<p>16. Z programu je tedy rovněž nutné vypustit jakákoliv doporučení pro realizaci komunikace R52 v úseku <b>Silnice R52 Pohořelice – Mikulov – 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><b>Vysvětleno</b>            Jak již bylo řečeno v úvodu, PZKO byl zpracován v souladu s PÚR 2008 (následně aktualizován dle PÚR 2015), vymezení koridoru proto vychází z PÚR čl. 106. Konkrétní podoba projektu je v kompetenci ZÚR JMK, který však není v současné době k dispozici pro Jihomoravský kraj. PZKO podporuje vyvedení dopravy mimo obydlené oblasti, ale nepopisuje konkrétní trasu komunikace.            Opatření obsažená v PZKO je třeba vnímat také v kontextu Národního programu snižování emisí ČR (NPSE), který byl schválen Usnesením Vlády ČR č. 978/2015. NPSE zahrnuje opatření na národní úrovni, která povedou ke snížení dopravní zátěže z tranzitní nákladní silniční dopravy (opatření AA23).</p>
		36	<p>17. Je tedy nutné hledat taková <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 (2011, 2012)</b>, jejichž jádrem je právě odvedení dálkové tranzitní dopravy z oblastí s již překročenými limity znečištění ovzduší, tj. z oblasti dopravně přetížení brněnské aglomerace (součástí 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>            PZK podporuje vyvedení dopravy ze zastavěných území, musí však respektovat platnou UPD. Vzhledem k neexistenci platných ZÚR JMK vychází PZKO z PÚR a je s ní v souladu. PZKO nemůže řešit konkrétní trasování a technická řešení jednotlivých dopravních komunikací, neboť to je předmětem ÚPD a nikoliv PZKO.            Problematika vedení Baltsko-adriatického koridoru je řešena na národní (nadnárodní) úrovni. PZKO je svým pojetím koncepcí regionální a konkrétní trasování pozemních komunikací nijak nepředurčuje.</p>

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

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



Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námitky	Vypořádání
			<p><b>Břeclavi napojený na silnici R55</b> (pokračující od D2 k východu) a vedený ve větší vzdálenosti od obytných částí Břeclavi. Zpracovatel Programu je povinen se k těmto známým řešením vyjádřit.</p>	<p>environmentální dopady, což bude následně posouzeno v rámci procesu SEA/EIA. Viz úvodní text.</p>
		41	<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.</p> <p><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 Modřice / Nebovidy / Moravany / Želešice a Brno-Chrlice / Brno – Tuřany / Šlapanice / Ponětovice / Jiříkovice / 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). V oblasti Brno – Bosonohy / Troubsko / Ostopovice jsou již více než 15 let dlouhodobě překračovány zákonné limity znečištění ovzduší polétavým prachem (částice PM10). Do roku 2010 byla nejbližší měřicí stanice k D1 a oblasti Brno-Bosonohy v Brně-Tuřany, od roku 2010 je to stanice v Brně-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><b>Vysvětleno</b> 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 jednotlivé roky. Imisní koncentrace jsou rovněž prezentovány plošně pomocí prostorové interpretace naměřených dat. Dále jsou u každé znečišťující látky zobrazeny koncentrace pětiletých průměrů, které dokreslují stav z dlouhodobějšího hlediska (dále viz ID 44).</p> <p>Znázornění koncentrací je dostatečné a vychází z údajů Českého hydrometeorologického ústavu. V analytické části je rovněž vyhodnocen podíl jednotlivých kategorií zdrojů na celkových emisích pro dané znečišťující látky PZKO tedy obsahuje dostatečně veškeré dostupné analytické informace o zmiňovaných lokalitách. Doplňujeme, že měřicí stanice Brno-Bosonohy není zahrnuta v síti AIM ČHMÚ, proto data z této stanice nebyla využita k hodnocení imisní situace na území aglomerace CZ06A.</p>
		42	<p>23. <b>Vzhledem k vysokému podílu zdrojů z dopravy na znečištění je podstatné i jaké je absolutní znečištění ovzduší</b></p>	<p><b>Vysvětleno</b> V kapitole C (Analýza situace) se PZKO podrobně</p>

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p><b>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). Počty dnů s koncentrací nad 25 µg/m<sup>3</sup> jsou alarmující. Jedná se o cca 4 – 6 měsíců v roce. 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>věnuje suspendovaným částicím, a to jak frakci PM10, tak i PM2,5. Na suspendované látky jsou v kapitole E.4 nastavena opatření ke zlepšení kvality ovzduší.</p>
		43	<p><b>24. Při posuzování účinnosti opatření je nutné plně hodnotit ne jen jednotlivá opatření individuálně, ale je nutné hodnotit jejich synergické efekty.</b> Pro JMK i pro brněnskou aglomeraci je tedy nutné hodnotit dopady ucelených dopravních koncepcí. Tyto koncepce jsou v podstatě jen dvě.</p> <p><i>- První je koncepce zahrnutá v ZÚR 2011 (zrušených rozsudkem Nejvyššího správního soudu v roce 2012) a nyní replikovaná v rozpracovaných ZÚR JMK. Tato koncepce je založena na další koncentraci dálková tranzitní dopravy do oblasti Brna a brněnské aglomerace (části zóny Jihovýchod).</i></p> <p><i>- Druhou koncepcí je koncepce ing. Strnada (2011, 2012) založená na přesně opačném principu, a to na odvedení dálkové tranzitní dopravy na nejkratší a logické trasy, a to na trasy zcela míjející oblasti s již překročenými limity znečištění ovzduší.</i></p> <p>Již na první pohled je každému rozumně uvažujícímu občanu srozumitelné, že pokud je doprava <b>odváděna</b> z oblastí, kde jsou již překročeny limity znečištění ovzduší, pak nižší počet zdrojů znečištění (nižší počet vozidel) <b>povede k zlepšení stavu</b></p>	<p><b>Vysvětleno</b> PZKO vychází pouze ze schválených koncepcí, které byly v době zpracování k dispozici, PZKO nemá za cíl posuzovat dopady schválených ani ostatních koncepcí. Posuzování dopadů schválených koncepcí je předmětem hodnocení v rámci procesu SEA. Pokud existuje více variant vedení dopravní stavby, je úkolem územního plánování (a nikoliv PZKO) a následně procesu SEA/EIA vybrat takové řešení, které bude mít co nejmenší environmentální dopady.</p>

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p><b>ovzduší.</b> Současně pokud se jedná o odklonění dálkové tranzitní dopravy, pak je zřejmé, že tímto odkloněním se z kritické oblasti s již překročenými limity se odvádí v podstatném podílu i ta vozidla, která jsou <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> počet 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 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>	
		44	<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 rostlé s městem Brnem, tj. obce na jih od hranice města Brna.</p> <p><b>To je ale nepřestavitelné, pokud by zde došlo ve smyslu doposud v Programech zahrnutého doporučení ke zvýšení</b></p>	<p><b>Vysvětleno</b>  PZKO vychází pouze ze schválených koncepcí, které byly v době zpracování k dispozici.  Minimalizace dopadů tranzitní dopravy na obydlené oblasti je klíčovou problematikou sledovanou u předmětných dopravních opatření navrhovaných v PZKO. Vzhledem k neexistenci platných ZÚR JMK vychází PZKO z PÚR a je s ní v souladu. PZKO nemůže řešit konkrétní trasování jednotlivých dopravních staveb, neboť to je předmětem ÚPD. Posouzení dopadů</p>

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

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p><b>koncentrace tranzitní dálkové dopravy.</b>  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...  Výše jsou uvedeny pouze Šlapanice, ale je de facto ignorována celá oblast mnoha postižených obcí v ORP Šlapanice.  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 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>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. Opatření obsažená v PZKO je třeba vnímat také v kontextu Národního programu snižování emisí ČR (NPSE), který je v současné době v závěrečné fázi schvalování. NPSE zahrnuje opatření na národní úrovni, která povedou ke snížení dopravní zátěže z tranzitní nákladní silniční (opatření AA23).</p> <p>Nesouhlasíme s tvrzením, že PZKO neobsahuje žádné emisní limity pro dopravu v bodě I. OOP pro PZKO CZ06A a CZ06Z byly stanoveny emisní stropy pro silniční dopravu, Detailní popis způsobu stanovení emisních stropů je obsahem kapitol E.1 obou PZKO.</p>
		45	<p>26. Nelze přehlédnout fakt, že koncepce ZÚR 2011 (de facto doporučovaná v Programech Jihovýchod a zóna Brno) a koncepce ing. Strnada (2011, 2012) byly vzájemně posouzeny z hlediska 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. Tato posouzení jednoznačně <b>vyhodnotila a potvrdila koncepci ing. Strnada (2011, 2012) jako výhodnější a šetrnější než koncepci „ZÚR 2011“.</b>  <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>  Lze citovat ze závěrů autorizovaného posouzení MUDr. J.</p>	<p><b>Vysvětleno</b>  Jihomoravský kraj nemá schválené platné ZÚR JMK, PZKO proto vycházel z PÚR ČR z roku 2008 a následně byl dán do souladu s aktualizací PÚR 2015. PZKO musí být v souladu s platnými koncepcemi a proto stavby uvedené v opatření AB1 a AB2 (a další) vychází v obecné rovině z platné PÚR.  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. V PZKO byla na základě vznesených připomínek definována</p>

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námitky	Vypořádání
			Volfa...	nová podmínka doplněné do kapitoly E.4.1 PZKO CZ06Z.
		46	<p>27. Lze poukázat na to, že odůvodnění v Programu je neúplné a omezuje se na pouze kvalitativní a ne kvantitativní úvahy, navíc v řadě případů jen spekulativní formulace nebo dokonce zcela a na první pohled 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 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>Je možné provést korelaci se reálně zjištěnými intenzitami dopravy v úseku D1 okolo měřicí stanice Brno-Lány (údaje ŘSD) s publikovaným znečištěním ovzduší frakcí PM2.5 (zdroj ČHMÚ)...</p> <p><b>Je tedy odvozeno, že znečištění ovzduší narůstá / klesá o 14.1 % mezní hodnoty pro roční průměrnou koncentraci PM2.5 na 10 tis. vozidel denně</b></p> <p><b>Závěr tohoto kvantitativního dohadu je zcela jasný: V kritické oblasti s překročenými limity v prostoru jihu Brna a v jižní části brněnské aglomerace (části zóny Jihovýchod) vede dopravní koncepce ZÚR k zhoršení stavu znečištění ovzduší na cca 170%, zatímco dopravní koncepce ing. Strnada vede k zlepšení stavu znečištění ovzduší na cca 77 %.</b></p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>PZKO musí vycházet ze schválených a uznaných koncepcí, které byly v době zpracování PZKO k dispozici. V případě více variant vedení doporučené stavby je úkolem pro územní plánování (a nikoliv PZKO) vybrat takové řešení, které bude mít co nejmenší environmentální dopady. K volbě environmentálně nejvhodnější varianty by měl přispět také emisní strop pro silniční dopravu. V PZKO jsou opatření zaměřená na dostavbu komunikací vždy provázána s doprovodnými dopravně organizačními opatřeními (např. omezení využití individuální dopravy, podpora hromadné dopravy, parkovací politika, nízkemisní zóna...), které kompenzují negativní vliv výstavby. Dopravní opatření v PZKO je nutné realizovat jako celek, jinak nebudou mít kýžený efekt na snížení expozice obyvatel imisnímu zatížení z dopravy a dosažení emisního stropu.</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>

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<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, neboť tyto komunikace jsou tak blízko dálnici D1, že k jakémukoliv podstatnému snížení znečištění ovzduší z fyzikálních důvodů takto nemůže dojít.</b></p> <p><b>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 (realizaci tzv. Baltsko-adriatického koridoru přes Brněnskou aglomeraci).</b></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</p>	

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			chybnou koncentrací dopravních toků do Brna a brněnské aglomerace (části zóny Jihovýchod) ...	
		47	<p>28. V Programu by měly být shrnuty základní aspekty dopadů dopravních koncepcí na dotčená lidská sídla. (obrázky, tabulky)</p> <p>Z uvedeného přehledu je 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><b>Podrobněji je možné doložit situaci v Mikulově, Znojmu a Břeclavi.</b></p> <p>V Mikulově dochází v případě realizace koncepce ing. Strnada ke snížení intenzity tranzitní dopravy díky rozdělení podstatné části dnešního dopravního proudu na dopravní směry využívající obchvaty Znojma a Břeclavi.</p> <p>Mikulov má nově vybudovaný obchvat celé urbanizované části Mikulova. Komunikace I/52 byla z Pohořelic přes Mušovská jezera až po státní hranici u Mikulova kompletně nově vybudována za cca 3 miliardy Kč v polovině 90. let (kolaudace byla dokončena až v období po roce 2000).</p> <p>Při odvedení</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>dálkové tranzitní dopravy Praha – Vídeň na trasu S8 přes obchvat Znojma,</i></li> <li>• <i>dopravy Katowice/Ostrava/Olomouc – Vídeň na R55 (trasa do Vídně přes obchvat Břeclavi)</i></li> <li>• <i>tranzitní dopravy Brno – Vídeň z I/52 (přes existující obchvat Mikulova) na existující dálnici D2 a plánovaný obchvat Břeclavi</i></li> </ul> <p>by nepochybně a logicky došlo ke snížení intenzity tranzitní dopravy (cca 5000 vozidel na hraničním přechodu</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>PZKO vychází ze schválených koncepcí, které byly 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 předmětem procesu EIA/SEA. Pro umístění nových pozemních komunikací do území byla do PZKO doplněna následující zásadní podmínka: „Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzační opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem.“ V PZKO jsou opatření zaměřená na dostavbu komunikací vždy provázána s doprovodnými dopravně organizačními opatřeními (např. omezení využití individuální dopravy, podpora hromadné dopravy, parkovací politika, nízkoemisní zóna...), které kompenzují negativní vliv výstavby. Dopravní opatření v PZKO je nutné realizovat jako celek, jinak nebudou mít kýžený efekt na snížení expozice obyvatel imisnímu zatížení z dopravy a dosažení emisního stropu.</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>

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

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



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

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

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

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>dopravní infrastruktury v městě Znojmě, tedy vybudování druhého mostu, a tedy i paralelní komunikace k ulici I. Máje.</p> <p>Naprostá většina stávající dopravy v Břeclavi je v současnosti dopravou vnitroměstskou, cílovou a zdrojovou. Problémem je i umístění nákupních středisek.</p> <p>Nelze ale podcenit ani dopravu tranzitní, a to zejména z hlediska jejího neustálého nárůstu. Kritickou se situace stane po dobudování rychlostní silnice R55 od Olomouce k dálnici D2 (napojení u Břeclavi). Vznikne tak velmi výhodná trasa pro dálkové spojení ze Zlínského kraje, Olomoucka, Ostravska a Katowické aglomerace do Vídně, neb tato trasa je o desítky kilometrů kratší (zkrácení o cca 70 km pro trasu Vídeň – Ostrava a zpět) než trasa přes dopravně přetíženou brněnskou aglomeraci. Proto je nutné při koncipování obchvatu Břeclavi již v současnosti brát v úvahu očekávaný nárůst dopravních intenzit dálkové tranzitní dopravy a změn v dopravním proudu (nárůstu těžké kamionové dopravy).</p> <p>Tato nově postupně přiváděná doprava k Břeclavi nesmí být zavlečena do středu Břeclavi, nesmí být ale ani přiváděna na jakoukoliv komunikaci v těsném kontaktu s urbanizovaným územím nebo omezující rozvoj Břeclavi (Břeclav se totiž má velká omezení, kam se může rozvíjet neb je z mnoha stran obklopena lokalitami NATURA 2000).</p> <p>Koncepce velkého obchvatu Břeclavi dle ing. Strnada (projektanti obchvatu ing. Kalčík, 2007 a HBH Projekt sro, 2008) tuto situaci řeší optimálním způsobem. V současné době by jistě stačilo tento obchvat budovat jako dvou pruh (tzv. podélná etapizace).</p>	
		48	<p>29. Jak bylo zmíněno výše pro rychlostní komunikaci R43 Program zvažuje její nesprávné trasování a ignoruje tzv. Optimalizovanou trasu, která byla vyprojektována v rámci projektu objednaného z MŽP (projektant ing. Kalčík, 2009, 2015).</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</p>

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

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

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

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

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

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

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

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

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>Je zde 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 intenzivně realizovanou.</p> <p><b>V této oblasti je tedy prakticky nemožné dodržet hygienické limity.</b></p>	<p>vedení doporučené stavby je úkolem pro územní plánování (a nikoliv PZKO) vybrat takové řešení, které bude mít co nejmenší environmentální dopady, což bude následně posouzeno v rámci procesu SEA/EIA.</p>
		50	<p>31. Z hlediska znečištění ovzduší je <b>velmi problematická německá trasa R43 a 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>V PZKO CZ06Z je pouze uveden směr vedení rychlostní komunikace R43 (Brno – Moravská Třebová) a to v souladu s vymezením tohoto koridoru v PÚR. Podrobné trasování komunikace R43 není předmětem PZKO, je předmětem ÚPD.</p> <p>Vzhledem k neexistenci platných ZÚR JMK vychází PZKO z PÚR a je s ní v souladu. PZKO nemůže řešit konkrétní trasování jednotlivých dopravních staveb, neboť to je předmětem ÚPD. Posouzení dopadů jednotlivých dopravních staveb je pak předmětem procesu EIA/SEA. Základní podmínky pro umístování nových pozemních komunikací do území jsou stanoveny přímo zákonem o ochraně ovzduší a dále byla do PZKO doplněna následující podmínka: „Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzační opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem.“ V PZKO jsou opatření zaměřena na dostavbu komunikací vždy provázána s doprovodnými dopravně organizačními opatřeními (např. omezení využití individuální dopravy, podpora hromadné dopravy, parkovací politika, nízkoe emisní zóny...), které</p>

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
				<p>kompenzují negativní vliv výstavby. Dopravní opatření v PZKO je nutné realizovat jako celek, jinak nebudou mít kýžený efekt na snížení expozice obyvatel imisnímu zatížení z dopravy a dosažení emisního stropu.</p>
		51	<p><b>32. Z hlediska znečištění ovzduší je velmi problematická německá trasa R43 a je ji nemožné realizovat v prostoru Brno – Bystřec, rekreační oblast Brněnská přehrada, Brno – Kníničky.</b>            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 Bystřici, neb ten nemůže zakrýt oblast mimoúrovňová křižovatky, oblast překročení řeky Svatky. K podstatnému znečištění by zde docházelo nejen nad vodní hladinou brněnské přehrady, ale i v údolí pod přehradní hrází, tedy v obou oblastech, kde jsou časté lokální inverze a z mlhy by zde vznikal smog, který by se nesl údolím Svatky i brněnských městských částí Komín, Jundrov a Žabovřesky.</p>	<p><b>Vysvětleno</b>            V PZKO CZ06Z je pouze uveden směr vedení rychlostní komunikace R43 (Brno – Moravská Třebová) a to v souladu s vymezením tohoto koridoru v PÚR. Podrobné trasování komunikace R43 není předmětem PZKO, je předmětem ÚPD.            Vzhledem k neexistenci platných ZÚR JMK vychází PZKO z PÚR a je s ní v souladu. PZKO nemůže řešit konkrétní trasování jednotlivých dopravních staveb, neboť to je předmětem ÚPD. Posouzení dopadů jednotlivých dopravních staveb je pak předmětem procesu EIA/SEA.</p>
		52	<p><b>33. Z hlediska znečištění ovzduší je velmi problematická německá trasa R43 a je ji nemožné realizovat v prostoru Svitávka – Chrudichromy</b></p> <p><b>Problémová oblast na R43 - Svitávka / Chrudichromy</b>            ZÚR 2011 necitlivě zasáhla oblast Svitávka / Chrudichromy.</p> <p><b>Koridor R43 překryl více než polovinu urbanizované oblasti obce Chrudichromy.</b>            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.            Následné drobné modifikace trasy R43 studií z poslední doby</p>	<p><b>Vysvětleno</b>            V PZKO CZ06Z je pouze uveden směr vedení rychlostní komunikace R43 (Brno – Moravská Třebová) a to v souladu s vymezením tohoto koridoru v PÚR. Podrobné trasování komunikace R43 není předmětem PZKO, je předmětem ÚPD.            Vzhledem k neexistenci platných ZÚR JMK vychází PZKO z PÚR a je s ní v souladu. PZKO nemůže řešit konkrétní trasování jednotlivých dopravních staveb, neboť to je předmětem ÚPD. Posouzení dopadů jednotlivých dopravních staveb je pak předmětem procesu EIA/SEA.</p>



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

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>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 závlekiem 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>11</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>	
		53	<p>34. Z hlediska znečištění ovzduší je velmi problematická až nemožné realizovat R43 v prostoru Sudice - Jevíčko - Chornice  <b>Problémová oblast na R43 - Sudice - Jevíčko - Chornice, problémové oblasti severně od Boskovic</b>  ZÚR 2011 necitlivě zasáhla oblast Sudic.</p> <p>Následné drobné modifikace trasy R43 studií z poslední doby</p>	<p><b>Vysvětleno</b>  V PZKO CZ06Z je pouze uveden směr vedení rychlostní komunikace R43 (Brno – Moravská Třebová) a to v souladu s vymezením tohoto koridoru v PÚR. Podrobné trasování komunikace R43 není předmětem PZKO, je předmětem ÚPD.  Vzhledem k neexistenci platných ZÚR JMK vychází</p>

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>však nic nevyřešily, neb došlo k posunu trasy R43 jen o minimální vzdálenost a jedná se pouze o kosmetické a ne skutečné změny. Trasa R43 je stále v těsné blízkosti obce Sudice.</p> <p>Klíčovým problémem z hlediska ochrany ovzduší v této oblasti je geomorfologie krajiny, kdy trasa R43 je vedena dlouhých 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 intenzivně postižené poléťavým 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 II/384.</p>	<p>PZKO z PÚR a je s ní v souladu. PZKO nemůže řešit konkrétní trasování jednotlivých dopravních staveb, neboť to je předmětem ÚPD. Posouzení dopadů jednotlivých dopravních staveb je pak předmětem procesu EIA/SEA.</p>
		54	<p><b>35. Je požadováno zahrnout ochranná stavební opatření na dálnici D1 u Brna.</b></p> <p>Podatelé těchto připomínek nerozporují nutnost zkapacitnění dálnice D1 v úseku od Kývalky po Holubice na šestipruh, nicméně jedním z opatření jak Programu pro aglomeraci Brno, tak programu pro zónu Jihovýchod je <b>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.</b></p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>Ke zlepšení kvality ovzduší lze uplatnit i taková opatření, která nejsou vypsána v PZKO. Mezi takové doporučené aktivity patří i zakrytí 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>
		55	<p><b>36. Je požadováno zahrnout ochranná stavební opatření pro obchvat Brna – Bosonoh</b></p> <p>Městskou částí Brno-Bosonohy probíhá velmi frekventovaná</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>PZKO neurčuje konkrétní podobu projektu, nejedná se o projektovou dokumentaci dané stavby. Připomínka</p>

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>komunikace II/602, tzv. „stará pražská“. Pro tuto komunikaci je v ZÚR JMK i ÚP města Brna navrhována přeložka, obchvat městské části Brno – Bosonohy, který se má přimykát k dálnici D1. Je požadováno, aby tento obchvat byl veden v povrchovém tunelu přimykajícím se k tunelovému zakrytí dálnice D1 v této oblasti.</p> <p><b>Je požadováno zahrnout dopravně technická opatření, zákaz vjezdu tranzitní dopravy nad 3.5 t do městských částí Brno – Bosonohy a Brno – Kníničky a do všech obcí v blízkosti Brna, tj. Jinačovice, Rozdrojovice, Troubsko, Ostopovice, Nebovidy, Moravany, Modřice, atd.</b></p>	<p>přesahuje možnosti PZKO. Zákaz vjezdu vozidel nad 3,5 t do navrhovaných oblastí bude prověřen a případně diskutován v rámci implementačního výboru (viz opatření AB8 – Selektivní nebo úplné zakazy vjezdu).</p>
		56	<p><b>37. Je požadováno zahrnout dopravně – technická opatření, a to snížení rychlosti na D1</b></p> <p>Toto snížení rychlosti musí být realizováno v souladu s již obecně přijímanými limitními rychlostmi pro podobné situace v zahraničí. Tedy <b>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.</b></p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>Pro navržené opatření uvedené v připomínce není přiložen podklad, který by pozitivní přínos snížení rychlosti vzhledem ke kvalitě ovzduší na daném úseku adekvátně podporoval.</p> <p>Tato možnost bude nicméně zvážena a diskutována na implementačním výboru k PZKO, s orgány, které jsou k realizaci navrženého snížení rychlosti kompetentní.</p>
		57	<p><b>38. Je požadováno explicitně zahrnout opatření, které by umožnilo vytvoření nízkoemisních zón v Brně, a to včetně nízko emisní zóny v oblasti čistého bydlení v městských částech Brno-Bystrc, Brno-Kníničky, Brno-Žebětín, Brno-Kohoutovice a pokud možno i v části Brna-Komín a Brna – Jundrov. Toto vyžaduje existenci plnohodnotného obchvatu celého města Brna.</b></p> <p><b>Průměrování 36. nejvyšší hodnoty koncentrace PM10 je samo o sobě nesprávným postupem.</b> Smysluplně lze průměrovat jen koncentrace za určité období (např. denní průměry), ale ne 36. nejvyšší hodnotu PM10. Tím se se zcela smazává skutečný informační obsah monitorování. Navíc nic takového závazná evropská směrnice nepřepokládá a je to</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>Vymezení nízkoemisní zóny (NEZ) a její realizace by měla vést k částečnému omezení provozu automobilové dopravy určité emisní kategorie v širším centru města a souvisle zastavěných obytných oblastí. NEZ je přímo definována zákonem o ochraně ovzduší.</p> <p>Pro vyhlášení NEZ je třeba, aby Magistrát města Brno vypracoval studii proveditelnosti NEZ a uvážil její zavedení ve vhodné variantě. Bližší informace viz PZKO CZ06A opatření AB7. PZKO však neuvádí rozsah ani hranice NEZ, to je v kompetenci statutárního města Brna.</p> <p>Pro dosažení správného efektu by měla být nízkoemisní zóna součástí většího uceleného souboru opatření</p>

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

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>znečištěným ovzduším je to de facto popírání kumulativních a synergických jevů a tyto nelze pomíjet, neb jejich vyhodnocení požaduje zákon.</p> <p><b>Požadujeme proto odstranění všech spekulativních manipulací s daty, kdy se data posuzovaná odlišují od dat naměřených.</b></p>	<p>Pokud je připomínka směřována na pětileté průměry tak odkazujeme výše a připomínáme, že pětileté průměry jsou v PZKO využity pouze doplňkově. PZKO vychází z překračování imisních limitů s dobou průměrování stanovenou v zákoně a to v jednotlivých letech v období let 2003-2012, rok 2013 je komentován v kapitole C.2.</p>
		60	<p><b>41. Poukazujeme na chybné výpočty pětiletých průměrů publikovaných ČHMÚ.</b> ČHMÚ byl o problému informován, ale doposud není znát žádná náprava.</p> <p>Lze poukázat např. na lokalitu měřící stanice Brno-Svatoplukova.</p> <p>Z výše uvedené tabulky je vidět, že v publikovaných hodnotách pětiletých průměrů jsou zřejmě zásadní pochybení, neb v tak znečištěné lokalitě jako okolí stanice Brno.</p> <p>Svatoplukova není možné, aby pětileté průměry odečtené z map pětiletých průměrů publikovaných ČHMÚ byly na úrovni 55 µg/m<sup>3</sup>, když všechny 36. Nejvyšší hodnoty jsou výrazně vyšší (viz předchozí tabulka).</p> <p><b>Požadujeme proto zcela vypustit z Programů všechny odkazy na pětileté průměry a vypustit i obrázky s pětiletými průměry.</b></p> <p>Je nepochybné, že data je nutné pro věrohodné posuzování brát v úvahu za několik let, aby se zachovala informace o zjištěných překročeních limitů, tedy je nutné pracovat se všemi známými naměřenými hodnotami. Správné obrázky jsou tedy ty, která zahrnují situaci za minimálně posledních 10 – 15 let, a to hodnoty z každého kalendářního roku bez jakéhokoliv dalšího „průměrování“.</p> <p>Nelze však situaci v lokalitách ani koncepčně průměrovat, neb je nutné vycházet ze všeobecně uznávaného principu předběžné opatrnosti (<i>precautionary principle</i>) a je nutné zachovávat</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>Měřící stanice Brno-Svatoplukova patří mezi dopravní stanice, jejíž reprezentativnost činí pouze několik m až 100 m, zachycuje zejména lokální vliv dopravy. V širším okolí stanice je již situace lepší. Pro vytvoření map pětiletých průměrů se naměřené hodnoty modelují i s daty z dalších měřících stanic.</p> <p>Pětileté průměry jsou v PZKO využity pouze pro doplnění informací o dlouhodobějším průběhu imisních koncentrací. Zákon ukládá vytvářet mapy pětiletých průměrů pro látky s imisním limitem vztaženým k době průměrování jeden kalendářní rok, které slouží jako podklad pro návrh kompenzačních opatření podle § 11 odst. 6 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, konkrétně k posouzení, zda dojde vlivem daného záměru k překročení některého ročního imisního limitu na dané lokalitě a tedy k aplikaci cit. ustanovení. Zákon nepoužívá pětileté průměry k posouzení překročení imisního limitu. Tvorba pětiletých průměrů 36. nejvyšší koncentrace není legislativou vyžadována. Průměrování vztažené k době 5 let je zvoleno především z důvodu eliminace vlivu meteorologických a rozptylových podmínek na koncentrace znečišťujících látek, které se mohou v jednotlivých letech výrazně lišit a tím i ovlivňovat úroveň znečištění ovzduší a je tak ilustrativním doplněním informace o kvalitě ovzduší</p>

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>naměřená maxima a současně zvažovat chyby měření. Je zásadní chybou, že postup v Programech toto ignoruje a je i zásadní chybou dat ČHMÚ, že nejsou doprovázeny intervaly dokládajícími chyby měření. Správné hodnoty z pohledu principu předběžné opatrnosti jsou tzv. „<i>maximum likelihood values</i>“.</p> <p>Podmínkou pro ocenění rizik ze znečištěného ovzduší je nejen zhodnocení kde a jak jsou již překročeny konkrétní limity, ale i kde jejich překročení hrozí, tedy naměřené hodnoty (ať již připočtením chyb měření nebo ne) se blíží k hodnotám limitů. Nic takového není v Programech zahrnuto a je to nutné napravit.</p>	<p>v dané lokalitě. PZKO vychází z překračování imisních limitů s dobou průměrování stanovenou v zákoně a to v jednotlivých letech v období let 2003-2012, rok 2013 je komentován v kapitole C.2, dále viz ID 57.</p>
		61	<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> Toto je velmi tristní, nicméně důvody pro absenci zlepšení jsou naprosto zřejmé. Dominantní znečištění pochází z dopravy a zde nedošlo k odvedení dopravy z celého města Brna (Brno nemá obchvat pro dopravu ve směru sever – jih a obchvat nebyl ani navrhován jako opatření k 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><b>Vysvětleno</b></p> <p>Dle analýzy imisních dat došlo v posuzované oblasti ke zlepšení kvality ovzduší a jedná se o dopad již realizovaných opatření. PZKO podporuje další 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 dle zpětné remodelace být dosaženo zákonem stanovené kvality ovzduší.</p> <p>Zhodnocení příčin znečištění bylo provedeno v analytické části PZKO. Byly identifikovány příčiny překračování imisních limitů v jednotlivých lokalitách a byla navržena opatření k zajištění plnění imisních limitů. Vyhodnocení přínosů opatření na kvalitu ovzduší PZKO bylo provedeno a je obsaženo v kapitole F. 1.</p>

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

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námitky	Vypořádání
			podávání připomínek k návrhu předmětného opatření obecné povahy, která uplyne dne 3. 8. 2015 (a to ani v případě, že by bylo postupováno dle ustanovení § 10j zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, které upravuje postup posuzování vlivů na životní prostředí, pokud jde o koncepci zpracovávanou ústředním správním úřadem).	
		63	<p>od spolku „Spokojené Díly“</p> <p><b>17. 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. Dokládá to i níže připojená grafika:</p> <p>Severní obchvat Kuřimi vedený mimo obytná území - trasa je vedena za kopcem Zborov a ke Kuřimi se přibližuje pouze v prostoru továren.</p> <p>Intenzita dopravy zjištěná oficiálním sčítáním dopravy v roce 2010 byla 5086 vozidel / denně. Místo nárůstu na cca 400% při koncentraci dálkové dopravy od 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 vozidel. To by nepochybně vyřešilo všechny problémy s výskytem překročení limitů znečištění ovzduší v Mikulově.</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>PZKO podporuje vyvedení dopravy ze zátěžových oblastí skrze stanovená opatření, které však nelze 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>
		64	<p><b>1. Oblast Mikulovska včetně našich obcí Dolní Dunajovice a Bavory 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</b></p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>PZKO podporuje další vyvedení dopravy ze zátěžových oblastí skrze stanovená opatření. PZKO např. podporuje výstavbu obchvatových komunikací. Dopravní opatření v PZKO je nutné realizovat jako celek, jinak nebudou mít kýžený efekt na snížení expozice obyvatel imisnímu zatížení z dopravy – bude třeba realizovat i doprovodná</p>



Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p><b>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 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 Vidně na Prahu a na Ostravu (viz údaje z EIA pro R52 a EIA pro rakouskou A5) by zde došlo k poklesu na cca 1,7 tis vozidel. To by nepochybně vyřešilo všechny problémy s výskytem překročení limitů znečištění ovzduší v Mikulově (viz níže).</p>	<p>dopravně organizační opatření (např. omezení využití individuální dopravy, podpora hromadné dopravy, parkovací politika, nízkoemisní zóny...).</p> <p>Vzhledem k neexistenci platných ZÚR JMK vychází PZKO z PÚR a je s ní v souladu. PZKO nemůže řešit konkrétní trasování jednotlivých dopravních staveb, neboť to je předmětem ÚPD. Posouzení dopadů jednotlivých dopravních staveb je pak předmětem procesu EIA/SEA. Dále viz úvodní text.</p> <p>Do PZKO byla doplněna následující podmínka (kapitola E.3.1 v PZKO CZ06A i do kapitoly E.4.1 v PZKO CZ06Z):</p> <p>„Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzačních opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem.“</p>
		65	<p><b>2. neefektivní návrhy opatření a jejich náprava</b></p> <p>Opatření v navrhovaných PZKO jsou nejen neefektivní, ale i chybně specifikovaná. Označení SEA to mělo identifikovat.</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>PZKO vyvedení dopravy z obydlených oblastí podporuje. Souhlasíme s připomínkou, že nové kapacitní komunikace neodstraní veškeré problémy s emisemi z dopravy, pouze převedou dopravní zátěž z centra města</p>

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>Specificky lze poukázat na navrhované opatření <i>ABI 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 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, Vsechovice, 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</p>	<p>do okolí Brna. V PZKO jsou však opatření zaměřená na dostavbu komunikací vždy provázána s doprovodnými dopravně organizačními opatřeními (např. omezení využití individuální dopravy, podpora hromadné dopravy, parkovací politika, nízkoemisní zóny...), které kompenzují negativní vliv výstavby. Dopravní opatření v PZKO je nutné realizovat jako celek, jinak nebudou mít kýžený efekt na snížení expozice obyvatel imisnímu zatížení z dopravy.</p> <p>MŽP si je vědomo nevyhovující dopravní infrastruktury JMK a zejména problematiky v jádrovém území metropolitní oblasti Brno. PZKO musí vycházet pouze ze schválených a uznaných koncepcí. Co se týče vedení zmiňovaných staveb, PZKO nemůže nahrazovat UPD a proto není trasování možné v PZKO řešit.</p> <p>Vzhledem k neexistenci platných ZÚR JMK vychází PZKO z PÚR a je s ní v souladu. PZKO navrhuje dopravní opatření na základě rozptylové studie tak, aby byly minimalizovány negativní vlivy na životní prostředí, zatímco určení konkrétní vedení komunikací je čistě v kompetenci územně plánovací dokumentace.</p>

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námitky	Vypořádání
			<p>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 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>	
		66	<p><b>Obchvat celého města Brna a přilehlých obcí na severu</b>  V současnosti Brno nemá ve směru sever-jih obchvat, a tedy celá narůstající tranzitní doprava od severu musí projíždět městem Brnem a dochází k zhoršování znečištění ovzduší. Tranzitní dopravu je nutné vyvést mimo celé Brno, tedy mimo všechny jeho městské části. Je tedy nutné co nejdříve realizovat plnohodnotný obchvat celého města Brna. Petici za tento obchvat podepsalo téměř 40 tisíc občanů, ale 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</b></p>	<p><b>Vysvětleno</b>  Obchvat města Brna je řešen v PZKO CZ06A, viz opatření AB2, a to s termínem do roku 2020. PZKO jednoznačně podporuje urychlenou výstavbu obchvatu, který by přispěl ke zlepšení kvality ovzduší. Konkrétní podobu obchvatu a její trasování však PZKO řešit nemůže, to je předmětem UPD.  Vyvedení dopravy z obydlých oblastí je dále cílem značné části dopravních opatření (viz PZKO CZ06A kapitola E.3.1).</p>

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

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

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>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>ABI Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu</i>. 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 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 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>je řešen opatřením AB2 a je v PZKO CZ06Z 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>Co se týče konkrétní podoby zmíněných úseků, PZKO nenahrazuje UPD a proto nelze problematiku trasování v PZKO obsáhnout.</b></p>

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

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			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><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> Viz ID 66.</p>
		71	<p><b>5. řešení prostoru jihu Brna a obcí jižně od Brna</b></p> <p>Evropa je propojována transevropskou sítí, přes ČR by měl vést tzv. Baltsko-adriatický silniční koridor. Z nepochopitelných důvodů kraj prosazuje vedení tohoto koridoru do Polska 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</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>PZKO podporuje vyvedení transitní dopravy. PZKO však nemůže nahradit UPD a proto není možné PZKO stanovovat trasování.</p> <p>Pro umístování nových pozemních komunikací do území byla do PZKO (do kapitoly E.4.1 v CZ06Z) doplněna následující zásadní podmínka:</p>

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			souladu se zákonem postavit nové komunikace tam, kde již jsou překročeny zákonné limity znečištění ovzduší. Požadujeme, aby součástí PZKO bylo opatření požadující urychlenou realizaci alternativní silniční 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).	„Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity znečištění ovzduší realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzačních opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem.“
		72	<p><b>6. řešení prostoru dálnice D1</b></p> <p>Dálnice D1 a silnice <b>II/602</b> („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></p> <p>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>
		73	<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 výmезem' 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</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. Obě opatření jsou PZKO stanovena s termínem do roku 2020, PZKO tedy jednoznačně podporuje jejich urychlenou realizaci.</p>

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			komunikace Jihlava - Znojmo - hranice s Rakouskem. Stejně tak se požaduje i plnohodnotný obchvat Břeclavi vedený co nejdál od existující obytné zástavby.	
		74	<p><b>8. Specificky pro oblast Znojma lze uvést:</b>  <b>Program Jihovýchod postrádá jasné stanovisko k řešení situace v prostoru Znojma a okolí.</b> V této oblasti jsou známa 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 imisního limitů pro 24hodinovou koncentraci PM10.</b></p>	<p><b>Vysvětleno</b>  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.</p>
		75	<p><b>9. není absolutně doloženo, jak by mohla situace se znečištěním ovzduší ve Znojmě zlepšit o 40 %, když není navrženo žádné účinné opatření pro Znojmo, jak se uvádí ve výrokové části návrhu PZKO Jihovýchod.</b></p> <p>Převedení komunikace 1/38 na trasu označovanou politiky jako obchvat Znojma (v realitě průtah mezi městskými částmi Znojmo-město a Znojmo-Přímětice je z hlediska snížení znečištění ovzduší ve Znojmě v podstatě zanedbatelné. V severní části Znojma, u sídliště Pražská, je posuv pouze o cca 700 - 800 m, což je z hlediska šíření poletavého prachu a zejména jeho frakce z dopravy PM2.5 a menší prakticky bez významu. Podobná situace je v západní části Znojma a v prostoru obce Dobšice, 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 %</b></p>	<p><b>Vysvětleno</b>  Zmíněné procento se vztahuje k emisnímu stropu. Dané procentní snížení emisí z dopravy je navázáno na realizaci všech dopravních opatření, které PZKO ve vztahu ke Znojmu stanovuje (opatření AA1 až AC1). Stanovení emisního stropu je podrobně popsáno v kapitole E.1. Jednotlivým dopravním opatřením byl přiřazen v podkladových materiálech k PZKO procentní potenciál snížit emise PM10. Pro město Znojmo bylo stanoveno, jaká dodatečná opatření je zde možné realizovat, načež, byl určen celkový procentní potenciál snížení emisí, které PZKO uvádí jako emisní strop pro dopravu. Procentní potenciál opatření pochází z projektu, který byl vyhotoven v rámci TA ČR.</p>



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

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námitky	Vypořádání
			<p>je celý program PZKO naprosto nedůvěryhodný. Opatření obecné povahy přitom požadujeme jasné odůvodnění.</p>	
		76	<p>10. Je nepřehlédnutelné, že do vládou ČR schválené Aktualizace Politiky územního rozvoje (PÚR) <b>byla zahrnuta i kapacitní komunikace S8</b> ve 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.  <b>S koncepcí kapacitní silnice S8 se PZKO Jihovýchod vůbec nevypořádal, což je zásadní chybou.</b> Toto musí být zhodnoceno.</p>	<p><b>Vysvětleno</b>  PZKO musí být v souladu s platnou UPD, není však jeho cílem stanovovat jeho dopady nýbrž stanovovat opatření k dosažení imisních limitů. Není v síle PZKO se zabývat dopadem UPD, to je předmětem SEA.</p>
			<p>11. <b>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</p>	<p><b>Vysvětleno</b>  Viz ID 19</p>

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

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>přítom 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 těmiž 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 protizákonný.</p>	
			<p>12. Především požadujeme, <b>aby bylo provedeno plné posuzování SEA</b> podle zákona č. 100/2001 Sb., a to i pro PZKO pro aglomeraci Brno.</p>	<p><b>Vysvětleno</b> PZKO prošlo řádným procesem SEA, dále viz ID 68.</p>
			<p>13. Požadujeme, aby bylo provedeno plnohodnotné posouzení vlivů na veřejné zdraví (HIA), a to specificky osobou s autorizací pro toto posuzování vydanou Ministerstvem zdravotnictví. Zejména pro posouzení situace ve Znojmě a toto klíčové.</p>	<p><b>Vysvětleno</b> Viz ID 69</p>
		77	<p>14. V dokumentech zahajujících zjišťovací řízení pro oba Programy MŽP uvedlo;</p>	<p><b>Vysvětleno</b> PZKO vychází z platných a uznaných koncepcí, které</p>

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

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>1. Na které aspekty opracovávané a posuzované koncepce, složky životního prostředí a jejich parametry, vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví by se mělo vyhodnocení zejména zaměřit.</p> <p>2. Zda přicházejí v úvahu varianty (alternativy) dosažení cílů koncepce, lišící se svými vlivy na životní prostředí, které by měly být předmětem vyhodnocení a posouzení.</p> <p>K otázce 1 odpovídáme, že jsme na MŽP zaslali podrobné připomínky k Návrhu obou Programů jako Opatření obecné povahy (OOP). Tyto připomínky v kopii přikládáme a činíme je i nedílnou součástí tohoto podání. Tyto připomínky jasně identifikují, co by mělo v předmětných Programech být detailně zapracováno, a také tedy v SEA plnohodnotně posouzeno.</p> <p><b>K otázce 1 položené z MŽP tedy Požadujeme, aby</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>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.</b></li> <li>• <b>Všechny připomínky podané k Návrhům obou Programů byly respektovány při přepracování Návrhu obou Programů. Oznámení SEA a následně v posouzení SEA.</b></li> </ul> <p><b>K otázce 2 M2T*</b> zdůrazňujeme, že oba Návrhy PZKO jsou naprosto chybnou variantou k dosažení cílů stanovených závaznou evropskou směrnicí. Oba Návrhy PZKO totiž jednak zcela viditelně vycházejí z výhledové koncepce páteřní silniční dopravy v JMK, která nesprávně řeší hlavní zdroj znečištění</p>	<p>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>

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

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>ovzduší v JM kraji a specificky také v Brně a v Brněnské aglomeraci (obcích okolo Brna, tedy součástí zóny Jihovýchod), tj. otázku tranzitní silniční dopravy a tím i nesprávně formuluje opatření, která by mohla a musí být přijata k co nejrychlejší nápravě stávající protizákonné situace s nadlimitním zatížením ovzduší.</p> <p>Oba Návrhy PZKO vycházejí z <b>nesprávné koncepce</b>, kdy se jako opatření k nápravě předpokládá dobudování páteřní silniční infrastruktury, která by <b>do Brna a obcí v okolí Brna přiváděla další tranzitní dopravu, tedy dále navyšovala množství mobilních zdrojů znečištění v oblastech s již dlouhodobě a významně nadlimitně zatíženým ovzduším.</b></p> <p>Jak je každému na první pohled zřejmé, zvyšování počtu zdrojů znečištění v oblastech s již nadlimitně znečištěným ovzduším nemůže ani omylem vést ke snížení současného znečištění, tedy se nemůže jednat o naplnění cílů PZKO.</p> <p><b>Opatření navrhovaná v obou Návrzích PZKO tedy nejsou opatřeními k nápravě protiprávní situace, ale kroky ke zhoršení již existujícího protiprávního stavu.</b></p> <p>V PZKO tedy nemohou být jako opatření k nápravě prezentována opatření zahrnující vybudování přeložky 1/38, která je de facto pouze průtahem mezi městskými částmi Znojma a průtahem Dobšic-</p> <p>Současně jak Návrhy obou PZKO, tak i Obě Oznámení SEA <b>zcela zamlčují existenci alternativní dopravní koncepce pro JMK</b>, která je MŽP známá již mnoho let, je zpracována v rámci autorizovaných studií a je zahrnuta do variantního zpracování Návrhu ZÚR JMK, ke kterému se MŽP vyjadřovalo.</p> <p><b>K otázce 2 položené z MŽP tedy požadujeme, aby</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>jak Návrhy PZKO, tak Oznámení SEA pro oba Programy byly zcela fundamentálně přepracovány, a aby bylo ve</b></li> </ul>	

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

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námitky	Vypořádání
			<p><b>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>5</sup>.</b></p> <p>Současně upozorňujeme MŽP, že procesní postupy pro projednávání Návrhů OOP a Oznámení SEA byly doposud fundamentálně chybné a že je zde nutno zjednat nápravu. V tomto směru odkazujeme na přiložené připomínky k oběma Programům.</p>	
58068/ENV/15	Dr. Vladimír Soška, Brno		<p><b>1. Časový plán a průběžná kontrola</b></p> <p>ČR již přes 10 let nedodrzuje 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><b>Vysvětleno</b> Viz ID 20</p>

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

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

Ing. Milan Strnad a 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.

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

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>Návrhy PZKO však obsahují pouze odkazy na rok 2020, aniž by jakýmkoliv způsobem specifikovaly, jakými postupnými kroky a v jakém časovém horizontu dojde ke zlepšení kvality ovzduší. <b>Požaduji 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 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. Zavádějící analytické podklady</b>                      Zpracovatel PZKO pro Brno byl již ve fázi zpracovávání Analytická části upozorňován na <b>nepravdivá 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.</i> 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.</p>	<p>Vysvětleno                      Viz ID 15</p>
		78	3. Neefektivní návrhy opatření a jejich náprava	Vysvětleno

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

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>Brno a řada obcí z okolí Brna má dlouhodobé problémy s emisemi z dopravy - polétavým prachem, benzo-a-pyrenem a ozonem. Doprava je navíc dominantním zdrojem znečištění ovzduší jak v Brně, tak v oblasti okolo Brna. Opatření v navrhovaných PZKO jsou nejen neefektivní, ale i chybně specifikovaná. Oznámení SEA to mělo identifikovat.</p> <p>Poukázat lze konkrétně např. na navrhované opatření <i>ABI Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu</i>: opatření, navržená v obou PZKO, evidentně intenzitu dopravy 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 dolít k dalšímu zvýšení znečištění ovzduší, a to včetně oblastí, kde jsou již nyní limity překročeny. Jde o prakticky všechny vnitřní části města Brna, dále o okrajové městské části jako Brno-Bosonohy, Brno-Bohunice, Brno-Nový Lískovec, Brno-Starý Lískovec, Brno-Chrlice, Brno-Tuřany, a také o okolní obce Troubsko, Ostopovice, Nebovidy, Moravany, Želešice, Modřice, Šlapanice, Ponětovice, Jiřkovice, 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, Chrudichromy, Svitávka, Sudice podél R43 a k ohrožení by došlo i v Mikulově, Bavorech, Dolních Dunajovicích, Perné, Nové Vsi u Pohořelic, v Pohořelicích. Ke zhoršení by došlo při realizaci průtahu mezi Znojmo-Město a Znojmo - Přímětice také ve Znojmě a okolních obcích, zejména v Dobšicích.</p> <p>MŽP klade otázku, zda přicházejí v úvahu varianty dosažení cílů koncepce, které by měly být zváženy a vyhodnoceny. Odpověď na tuto otázku je jednoduchá: ano, existuje: oba PZKO totiž zcela ignorují existenci autorizované alternativní koncepce,</p>	<p>Viz připomínka ID 16  A – Viz ID 66  B – Viz ID 71  C – Viz ID 72  D – Viz ID 73</p>

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

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>založené na odvedení dálkové tranzitní dopravy z Brna a jeho okolí a na kvalitních obchvatech všech obcí v koridorech hlavních směrů dopravy. Tato alternativní koncepce (koncepce ing. Strnada) je založena na naprosto opačném principu řešení dopravní z 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 nutné ji brát jako možnou výhodnější alternativu. Autorizovaná posouzení ing. Strnada z let 2011, 2012 a 2014 jsou k dispozici na krajském úřadě v Brně, stejně jako autorizované porovnání dopravní koncepce ZÚR 2011 a koncepce ing. Strnada (posouzení MUDr. J. Volfa z 2014) z hlediska veřejného zdraví. V obou</p> <p><b>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>Požadují tedy;</p> <p><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 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,</p>	



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

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>čekat na odvedení tranzitní dopravy mimo město? Všechna velká města v ČR (Praha, Plzeň, Olomouc) mají již vybudovány plnohodnotné obchvaty. Požadujeme proto, aby komunikace R43 od severu k 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 závletem 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 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 II/602 („stará pražská“ přes Bosonohy) jsou silným zdrojem znečištění ovzduší a je proto nutné minimalizovat tyto negativní vlivy na zdraví obyvatel. V civilizovaných zemích Evropy se proto v takovýchto kritických úsecích komunikací budují zakryté autobusy a používá se jejich ventilace s filtrací. V kritických lokalitách jako Bosonohy/Troubsko a Ostopovice/Bohunice/starý Lískovec</p>	

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

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>je nutné vybudovat nad DI povrchový tubus. Současně je do opatření v PZKO nutné zahrnout vybudování plnohodnotného obchvatu Bosonoh, a to v tubusu přiléhajícím k zakrytému úseku DI. Je nutné dát prioritu vybudování páteřních komunikací R35 umožňující odvedení dopravy Praha - Ostrava z DI 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 Břeclavi vedený co nejdál od existující obytné zástavby.</p>	
			<p>4. Neprovázanost s dalšími dokumenty</p> <p>Brno aktuálně zpracovává <b>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> Viz ID 17</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</p>	<p><b>Vysvětleno</b> Viz ID 19</p>

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

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>nelze souhlasit. Z obsahu návrhu opatření obecné povahy je přitom 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. Je tedy zřejmé, že pokud bude vyžadováno dodržení stanovené lhůty pro vyjádření k návrhům PZKO, bude proces tohoto projednávání nezákonný.</p>	
57604/ENV/15	město Modřice	79	<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</p>	<p><b>Vysvětleno</b>  Všechna opatření byla hodnocena s ohledem na jejich kumulativní vliv, rovněž další aktualizace PZKO budou tento postup respektovat.  Pro realizaci dopravních opatření je mimo jiné potřebné i vydání Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK), zejména ve vztahu k budování obchvatů. V případech komunikací, jejichž realizace závisí na</p>

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

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

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

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

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

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

Evidováno pod č.j.:	Identifikace odesílatele	ID <sup>1</sup>	Vlastní text připomínky / námítky	Vypořádání
			<p>kraj se v PZKO uvádí, že podíl lokálních topenišť na emisích BaP je 61 % a že 10 % domácností je vytápěno uhlím nebo dřevem. Přitom imisní limit BaP je překračován většinou jen v sídlech na území Jihomoravského kraje. Srovnání emisní a imisní situace BaP v obou krajích ukazuje, že vliv lokálních zdrojů vytápění spalujících uhlí a dřevo na imisní koncentrace BaP (resp. polycyklických aromatických uhlovodíků) je přeceňován.</p>	<p>měření imisního zatížení koncentrace benzo(a)pyrenu (měření ČHMÚ na žádost Krajského úřadu Jihomoravského kraje), které mělo odhalit zdroje znečištění a na základě ní byl potvrzen významný vliv lokálních topenišť zejména v zimním období. Připomínka je pouze spekulace, neopírá se o skutečná data, zatímco podkladem pro PZKO jsou data ČHMÚ.</p>
		89	<p>5. Údaje o vytápění domácností v Rosicích použité pro emisní charakteristiku REZZ03 (modelově vypočítávané emise z domácností) v r. 2011 ukazují zanedbatelný podíl pevných paliv (tabulka).</p> <p>Podíl domácích zdrojů spalujících v Rosicích dřevo a uhlí je asi 1,5 % z celkového počtu zdrojů, přitom v r. 2012 a 2013 byl v Rosicích překročen IL BaP. Podle našeho názoru se na imisní koncentraci BaP v Rosicích podílí především silniční doprava, přenos znečištění z brněnské aglomerace i dálkový přenos znečištění z Moravskoslezského kraje a z Polska. Významný vliv silniční dopravy v Rosicích na kvalitu ovzduší dokládají i zdejší relativně vysoké průměrné roční koncentrace tuhých znečišťujících látek frakce 2,5 µm (PM2.5), které se pohybují kolem 23,5 µg.m (IL je 25 µg.m ). Částice PM2.5 mají původ právě v emisích z výfuků motorových vozidel.</p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>Souhlasíme s připomínkou, že na území města Rosice se na koncentracích BaP podílí silniční doprava a další jmenované zdroje. Rosice leží na silnici I/23 a v blízkosti dálnice D1. Vyhodnocení procentuálního zastoupení zdrojů na území Jihomoravského kraje, které poukazuje na hlavní zdroj znečištění ovzduší lokální topeniště, se vztahuje k celému kraji.</p> <p>Rosice významně ovlivňuje morfologie zdejšího terénu. Město leží v nadmořské výšce cca 240 m n.m. a okolní kopce dosahují výšky přes 400 m n.m. Dochází zde k významným inverzním stavům s výrazně delší dobou trvání než např. v Troubsku či ve Střelicích, které jsou přes kopec. V těchto klimatických podmínkách naopak narůstá vliv lokálních topenišť. Na výměnu lokálních topenišť je v PZKO zaměřeno opatření DB1, které je na národní úrovni podporováno z OPŽP.</p>
		90	<p>7. Město Rosice patří mezi sídla s &gt; 5000 obyvateli, na jejichž území <b>došlo v r. 2012 a 2013 k překročení IL BaP vlivem dopravy. Požadujeme proto v PZKO v části E.4.1 (Opatření ke snížení vlivu silniční dopravy na úroveň znečištění) zařadit do výčtu opatření AB2 (obchvaty měst a obcí) i opatření „Rosice, I/23: obchvat“.</b></p>	<p><b>Vysvětleno</b></p> <p>Dopravní opatření byla navrhována pro prioritní obce (viz kapitola D.1.4) na jejichž území došlo na základě prostorové interpretace dat v uplynulém období 2007-2011 k překročení některého z imisních limitů. Na území ORP Rosice za toto pětiletí dle prostorové interpretace nebyl překročen žádný imisní limit, proto nebylo město Rosice zahrnuto do tabulky pro stavbu obchvatů, PZKO</p>

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

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