

Krajský úřad Jihomoravského kraje

Odbor životního prostředí

Žerotínovo nám. 3, 601 82 Brno

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Č. j.: JMK 137056/2020

Sp. zn.: S-JMK 112868/2020 OŽP/Dah

Vyřizuje: Bc. Hana Daňková

Telefon: 541 652 292

Datum: 26.10.2020

„Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace CZ06A – Brno: Aktualizace 2020“ - závěr zjišťovacího řízení ve smyslu ustanovení § 10d zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Krajský úřad Jihomoravského kraje (dále jen „krajský úřad“) jako věcně a místně příslušný správní úřad ve smyslu ustanovení § 20 písm. b) a § 22 písm. b) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) obdržel dne 11.08.2020 oznámení koncepce „Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace CZ06A – Brno: Aktualizace 2020“.

Krajský úřad Jihomoravského kraje zajistil zveřejnění oznámení, shromáždil písemné připomínky uplatněné v průběhu zveřejnění oznámení ve smyslu § 10c zákona a podle hledisek a měřítek uvedených v příloze č. 8 zákona provedl zjišťovací řízení ve smyslu ustanovení § 10d zákona.

Identifikační údaje:

Název koncepce: Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace CZ06A – Brno: Aktualizace 2020

Řešené území: Statutární město Brno, Město Modřice, Město Rajhrad, Město Šlapanice, Obec Holubice, Obec Jiříkovice, Obec Moravany, Obec Omice, Obec Ostopovice, Obec Podolí, Obec Popovice, Obec Popůvky, Obec Sivice, Obec Troubsko, Obec Tvarožná, Obec Velatice

Předkladatel: Ministerstvo životního prostředí, IČ 00164801, Vršovická 1442/65, 100 10 Praha

Charakter koncepce:

Koncepce „Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno – CZ06A: Aktualizace 2020“ navazuje na dosud platný dokument „Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno – CZ06A“ (dále jen PZKO) z roku 2016, který aktualizuje s ohledem na nové skutečnosti a vyhodnocení účinnosti stávajících opatření. Koncepce je předložena v jediné variantě.

Účelem koncepce „Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno – CZ06A: Aktualizace 2020“ (dále jen „PZKO aglomerace Brno 2020+“) je vytvořit koncepční rámec pro opatření, jejichž cílem je snížit úroveň znečištění a znečišťování ovzduší v dotčeném území tak, aby

bylo co nejdříve dosaženo imisních limitů stanovených v bodech 1 až 3 v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší.

Program vychází z údajů o emisích a imisním zatížení a z analýzy příčin znečištění ovzduší, které jsou zpracovávány Českým hydrometeorologickým ústavem. Pro zpracování PZKO aglomerace Brno 2020+ byl jako referenční rok použit rok 2016, v případě analýzy příčin znečištění ovzduší rok 2015 (pro tento rok byly k dispozici podrobné emisní údaje o zdrojích znečišťování ovzduší umístěných v zahraničí, které do analýzy příčin znečištění ovzduší provedených v PZKO aglomerace Brno 2020+ také vstupovaly). Výchozím rokem pro stanovení opatření je rok 2023, pro který byla vyhotovena analýza dopadu stávajících opatření na kvalitu ovzduší. PZKO aglomerace Brno 2020+ na základě aktuální analýzy příčin znečištění ovzduší a analýzy dopadu stávajících opatření aktualizuje opatření vedoucí ke zlepšení stávajícího stavu.

Koncepce PZKO aglomerace Brno 2020+ obsahuje:

1. Opatření pro omezení vlivu spalovacích zdrojů, zejména provozovaných v domácnostech.
2. Opatření zaměřené na zvyšování povědomí o vlivu spalování pevných paliv na kvalitu ovzduší, přičemž je kladen důraz na správnou údržbu, obsluhu zdrojů a volbu spalovaného paliva.
3. Koncepce PZKO aglomerace Brno 2020+ aktualizuje stávající opatření v sektoru doprava pro omezení znečištění NO₂ a suspendovanými částicemi PM_{2,5} a PM₁₀. V případě aglomerace Brno je hlavní příčinou znečištění ovzduší a lokálního překračování imisních limitů pro NO₂ a PM_{2,5} a PM₁₀ doprava. Problémy kvality ovzduší jsou dlouhodobého charakteru a byly identifikovány již v předcházejícím PZKO z r. 2016, stejně jako opatření navržená k jejich řešení. V realizaci opatření navržených v rámci PZKO 2016 došlo k prodlevě. Cílem aktuálních opatření je odvedení dopravy z hustě obydlených oblastí a z centra města za účelem snížení negativních vlivů dopravy na kvalitu ovzduší.
4. Opatření identifikuje klíčové stavby z hlediska jejich pozitivního dopadu na kvalitu ovzduší. Je kladen důraz na to, aby gestor opatření, tedy Ministerstvo dopravy ČR, postupovalo při realizaci páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu tak, aby byly maximálně zkráceny lhůty pro dokončení Velkého městského okruhu v Brně a navazujících komunikací.

Součástí oznámení záměru byla stanoviska orgánů ochrany přírody (Krajského úřadu Jihomoravského kraje vydané dne 10.08.2020 pod č. j. JMK 111678/2020, Ministerstva životního prostředí, odboru výkonu státní správy VII vydané dne 05.08.2020 pod č. j. MZP/2020/560/1439 a Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky, Správy chráněné krajinné oblasti Moravský kras vydané dne 06.08.2020 pod č. j. SR/0323/JM/2020-2) podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, ve kterých bylo konstatováno, že **koncepce nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na předměty ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality ani ptačí oblasti, případně, že významný vliv koncepce na stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality samostatně nebo ve spojení s jinými záměry lze vyloučit.**

Návrhové období:

Opatření PZKO aglomerace Brno 2020+ jsou stanovena do roku 2025 s tím, že se předpokládá jejich vyhodnocení v rámci následující aktualizace.

Zpracovatel oznámení:

RNDr. Petr Blahník (držitel autorizace dle § 19 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb.), Mgr. Tereza Veselá, Mgr. Lucie Peterková, Ph.D. a Mgr. Bc. Rudolf Polášek (Ecological Consulting a.s., srpen 2020).

Průběh zjišťovacího řízení:

Krajský úřad obdržel dne 12.08.2020 oznámení Ministerstva životního prostředí o koncepci PZKO aglomerace Brno 2020+. Dne 21.08.2020 zveřejnil krajský úřad informaci o oznámení koncepce na úřední desce Jihomoravského kraje. Oznámení koncepce bylo též zveřejněno v Informačním systému SEA. Informace o oznámení koncepce byla písemně zaslána také dotčeným správním úřadům. Lhůta 20 dnů pro zaslání vyjádření k oznámení koncepce uplynula dne 10.09.2020. Kopie všech obdržených vyjádření byly předány předkladateli koncepce k vypořádání. Dne 01.10.2020 příslušný úřad obdržel od předkladatele koncepce „Vypořádání vyjádření obdržených v rámci zjišťovacího řízení ke koncepci PZKO aglomerace Brno 2020+ dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů“, dále jen „Vypořádání předkladatele“, které je přílohou tohoto závěru zjišťovacího řízení. Dne 23.10.2020 krajský úřad obdržel od Ministerstva životního prostředí text koncepce upravený na základě připomínek a vyjádření obdržených v rámci zjišťovacího řízení.

Souhrnné vypořádání připomínek:

V zákonné lhůtě obdržel krajský úřad ke zveřejněnému oznámení vyjádření těchto subjektů:

1. Obvodní báňský úřad pro území krajů Jihomoravského a Zlínského, č. j. SBS 31935/2020/OBÚ-01/1 ze dne 03.09.2020;
2. Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno; č. j. ČIŽP/47/2020/8396 ze dne 08.09.2020;
3. Magistrát města Brna, odbor životního prostředí, č. j. MMB/037751/2020/DUMA ze dne 10.09.2020;
4. Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně, č. j. KHSJM 48329/2020/BM/HOK ze dne 09.09.2020;
5. Spolek Ochránci Brněnské přehrady a okolí, z. s. ze dne 27.08.2020.

1. **Obvodní báňský úřad pro území krajů Jihomoravského a Zlínského** ve svém vyjádření sděluje, že k uvedené koncepci nemá námítky.

Vypořádání: vzato na vědomí.

2. **Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno** ve svém vyjádření sděluje, že k předložené koncepci nemá připomínek.

Vypořádání: vzato na vědomí.

3. **Magistrát města Brna, odbor životního prostředí** sděluje ke koncepci následující připomínky:
- a. *V návrhové části chybí jakákoliv měkká (podpůrná) opatření ke zlepšení kvality ovzduší realizovatelná z pozice města, městských částí, nebo městských společností. Návrhová část nového programu by měla obsahovat komplexní soubor opatření napříč všemi sektory (zejména opatření v oblasti dopravy, energetiky, lokálního vytápění, stavební činnosti a měkkých podpůrných opatření). Nyní je v PZKO 2020 řešena pouze problematika spalovacích zdrojů na tuhá paliva a strategické dopravní stavby. OŽP MMB toto považuje za zásadní nedostatek a PZKO považuje doplnit o další opatření.*
 - b. *Efekt jednotlivých opatření na kvalitu ovzduší je vyčíslen u všech opatření příliš obecně a není zcela jasné, odkud autor čerpal údaje (chybí odkaz na výpočty, studie apod...). Tento nedostatek je nutné napravit uvedením odkazu na studie nebo výpočty zveřejněné jinde, nebo zapracovat klíčové výpočty přímo do PZKO. Jinak bude vyčíslení efektu působit spíše dojmem nekvalifikovaného odhadu a bude tak postrádat svůj význam. U opatření PZKO_2020_1 navíc není efekt vyčíslen pro aglomeraci Brno, ale pro celou ČR.*
 - c. *Dokument postrádá jakákoliv nová (aktualizovaná) podpůrná opatření v oblasti dopravy typu výstavba parkovišť P+R, parkovacích domů, parkovišť K+R, budování nových bezpečných cyklostezek a stezek pro pěší, rozšiřování oblastí placeného stání apod. U těchto podpůrných dopravních staveb sice není vyčíslen jejich efekt na kvalitu ovzduší na území aglomerace Brno, ale jejich pozitivní efekt na kvalitu ovzduší je všem zřejmý.*
 - d. *Připomínky k opatření „Účinná kontrola plnění požadavků kladených na provozovatele spalovacích zdrojů zákonem o ochraně ovzduší“ a opatření „Zvýšení povědomí provozovatelů o vlivu spalování pevných paliv na kvalitu ovzduší, významu správné údržby a obsluhy zdrojů a volby spalovaného paliva“: V rámci tohoto opatření mají, zaměstnanci příslušného úřadu ORP (v případě aglomerace Brno tedy zaměstnanci Odboru životního prostředí Magistrátu města Brna), mimo jiné, aktivně vyhledávat provozovatele spalovacích zdrojů na tuhá paliva a kontrolovat plnění povinností provozovatelů zdrojů vyplývajících ze zákona o ochraně ovzduší (zejména provedení kontroly technického stavu a provozu zdroje na tuhá paliva, instalaci akumulací nádrže v případech, kde je to výrobcem stanovené apod.). OŽP MMB pro úplnost upozorňuje, že na území města Brna (zejména v jeho okrajových částech) v posledních letech výrazně narůstá počet tzv. doplňkových zdrojů tepla pro příležitostné přitápění (krby a krbová kamna o jmenovitém tepelném příkonu do 10 kW, které nejsou napojeny na teplovodní soustavu ústředního vytápění). U takových zdrojů je tedy bezpředmětná instalace akumulací nádrže a na tyto zdroje se navíc nevztahuje povinnost provádět kontrolu technického stavu a provozu spalovacího zdroje dle ust. § 17 odst. 1 písm. h) zákona o ochraně ovzduší! U takových zdrojů lze v podstatě kontrolovat pouze zda proběhla revize spalinové cesty a kvalitu používaného paliva.*
 - e. *připomínky k opatření „Kompletní dostavba Velkého městského okruhu v Brně a navazujících komunikací“: OŽP MMB důrazně doporučuje, aby nový program*

řešil pouze ty části velkého městského okruhu Brno a navazujících komunikací, které již mají alespoň jasně stanovenou trasu. Konkrétně se jedná např. o úseky VMO Žabovřeská I a VMO Tomkovo náměstí a Rokytova (více informací o plánu výstavby např. na webu <http://www.mestsky-okruh-brno.cz/plan-vystavby/>). Stavby, u nichž zatím ještě není známa ani jejich konkrétní trasa a zahájení jejich výstavba bude přesahovat časový rámec řešeného PZKO 2020 (např. D43 Troubsko – Kuřim), doporučujeme do PZKO zapracovávat až v rámci dalších aktualizací PZKO. U dopravních staveb, kde ještě není známa jejich trasa logicky nelze správně vypočítat efekt na kvalitu ovzduší na území města Brna.

Vypořádání: Připomínky jsou komentovány v příloze, která je nedílnou součástí tohoto závěru zjišťovacího řízení „Vypořádání předkladatele“.

4. **Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně** předložené oznámení koncepce bere na vědomí a z hlediska zájmů ochrany veřejného zdraví souhlasí.

Vypořádání: vzato na vědomí.

5. Spolek Ochránci Brněnské přehrady a okolí, z. s. má následující připomínky (uvedena doslovná citace včetně chyb):

1. „V APZKO je uvedeno: „Cílem opatření je odvedení tranzitní dopravy (individuální i nákladní) z hustě obydlených oblastí a z centra města za účelem snížení negativních vlivů dopravy na kvalitu ovzduší. Jedná se o aktualizované opatření uvedené již v koncepci PZKO 2016 a v rámci ní i posouzené dle ZOPV. U tohoto opatření došlo nově, s ohledem na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 5. 2018 č. j. 9 As 17/2017-98, v rámci aktualizace programu, k doplnění rámcového časového plánu pro realizaci jeho úseků a k doplnění odhadu předpokládaného efektu. Zároveň byl u tohoto opatření doplněn seznam dopravních staveb u komunikací navazujících na VMO, které jsou rovněž významné z hlediska kvality ovzduší a jejichž realizace posílí pozitivní efekt VMO. Výčet těchto doplňujících dopravních staveb vychází z platných ZÚR Jihomoravského kraje (2016), s přihlédnutím k jejich připraveným a v současnosti projednávaným aktualizacím č. 1 a č. 2 a k plánu připravovaných dopravních staveb Ředitelství silnic a dálnic ČR.“

S ohledem na citaci NSS částečně zrušujícího PZKO 2016 „Program neobsahuje koncepční návrh na provedení dostatečných územně plánovacích opatření, především na úrovni neexistujících zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, které by zajistily, že do oblastí, kde dochází k překračování imisních limitů znečišťujících látek, zejména v důsledku mobilních zdrojů (dopravy), nebudou umístovány nové dopravní stavby přivádějící do této oblasti další dopravu, ale že naopak dojde k odvedení dopravy z těchto nadlimitně zatížených oblastí.“, je zřejmé, že ani současně předkládané APZKO nenavrhuje koncepčně opatření k odvedení dopravy z nadlimitně zatížených oblastí. APZKO pouze přidává seznam dopravních staveb a předjímá výsledek procesu A1ZÚR. Současně tímto APZKO schvaluje zavedení transevropské tranzitní dopravy do rekreační oblasti Brněnské přehrady a silné urbanizovaných oblastí Brno-Kníničky, Brno-Bystrc a Brno-Bosonohy.

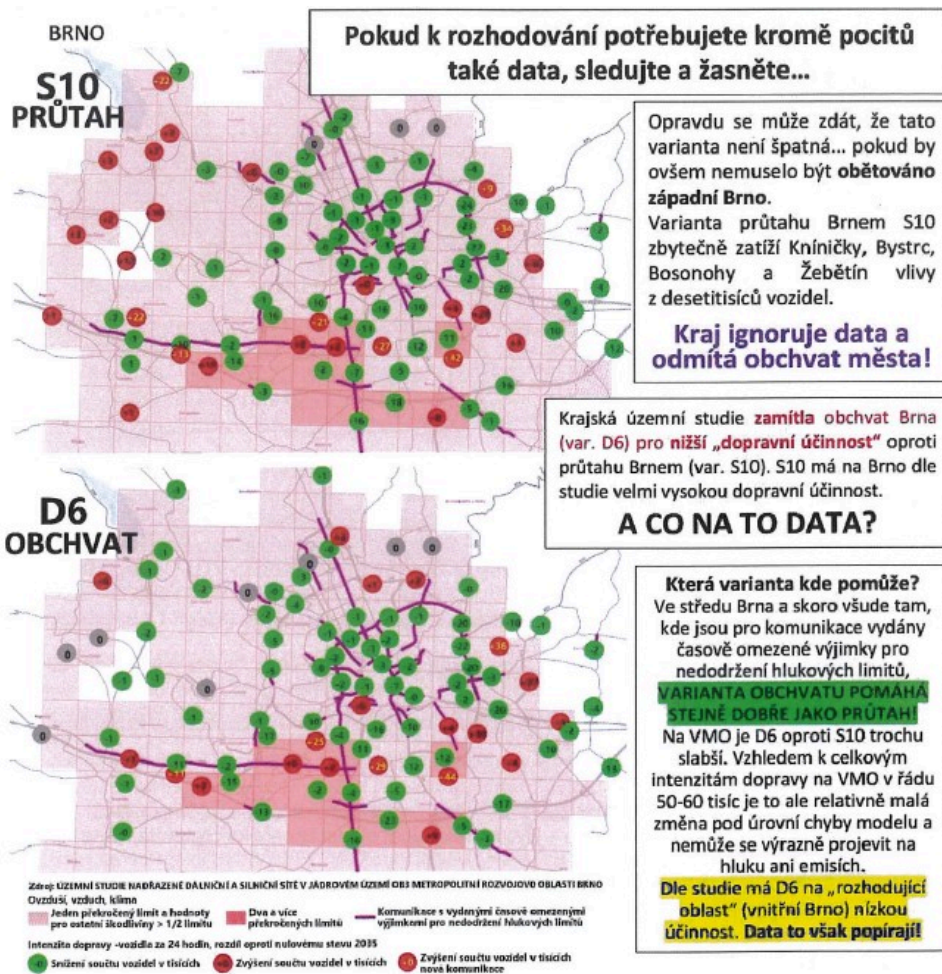
2. PZKO má předcházet ZÚR a ne naopak. Vyz rozsudek NSS2018 částečně zrušující PZKO: „K námitkám, že opatření uvedená v Programu jsou **nekonkrétní ve vztahu k zásadám územního rozvoje Jihomoravského kraje, jejichž podkladem má Program být**, se Nejvyšší správní soud v obecném rozsahu vyjádřil již výše, kde připustil, že navrhovaná opatření jsou opravdu nekonkrétní.“ V současnosti se blíží proces A1ZÚR JMK svému konci, aniž by byl postaven na platných PZKO, které byly dle NSS v roce 2018 zrušeny. V APZKO se pak nelze odvolávat na záměry protlačené politickou reprezentací s absencí PZKO bez ohledu na existující a neposuzovaná řešení v rámci A1ZÚR, které z hlediska životního prostředí nevnáší novou dopravu v řádu desítek tisíc vozidel do husté obydlených oblastí, kde je již překračován limit. Dopravu je z těchto oblastí nutné vyvést nikoli naopak.
3. V APZKO není dostatečně posouzena koncentrace přízemním ozónem (O₃). V okolních krajích dochází u této škodliviny k překračování limitů na nezanedbatelných částech území. V APZKO je k hodnocení použita jediná příměstská stanice Brno Tuřany a další dvě městské. Je proto zcela nepřijatelné, aby v rámci APZKO byla o této škodlivině na základě takto nedostatečných údajů vyvozovány závěry pro celou aglomeraci, především předměstské části, které jsou touto škodlivinou zatíženy dle textu APZKO více.
4. V programu zcela absentuje zákaz umístování nových páteřních komunikací do oblastí, kde jsou již překračovány zákonné limity znečištění ovzduší nebo kde jejich překročení hrozí. Přivedení dopravy do těchto oblastí přirozené situaci nezlepší. Toto musí být jednoznačně v Programu konstatováno jako základní a nepominutelné východisko Programu a jako zásadní územně plánovací opatření.
5. V APZKO je zcela ignorován požadavek na vyvedení tranzitní dopravy ze silně urbanizovaných oblastí.
6. Dle rozsudku NSS „Soud je však povinen vykládat národní právo v souladu s unijním. Eurokonformní výklad přílohy č. 5 k zákonu o ochraně ovzduší tak vede soud k závěru, že náležitostí Programu mělo být též vyčíslení očekávaného přínosu jednotlivých opatření ke zlepšení kvality ovzduší za účelem jejich vzájemného porovnání z hlediska účinnosti, a dále časový plán provádění jednotlivých opatření tak, aby bylo možné průběžně kontrolovat jejich plnění.“ Toto stále v APZKO není dostatečně obsaženo.
7. Obsah navrhovaných PZKO je vadný „Při projektování a zpracování podkladů pro povolování nových komunikací je zapotřebí realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzačních opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde k nadlimitnímu zhoršení imisní situace.“ Tato ideologie je špatná obzvláště při předjímaném schválení A1ZÚR s trasováním X43 přes Bystrc. PZKO má předcházet ZÚR a jako taková má vytvářet koncepci a navrhovat opatření k vyvedení dopravy na obchvat Brna, nikoli obhajovat nesmyslný průtah Brnem.
Program se musí věnovat pouze takovým dopravním řešením, které vedou ke snížení intenzity dálkové tranzitní dopravy oblastmi s již nadlimitně znečištěným ovzduším. Takové řešení existuje a je obsaženo v autorizovaných dopravních studiích ing. Strnada (2011, 2012) a zahrnuto mezi varianty v připravovaných ZÚR a částečně i v Územní studii nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno varianta D6. 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.

8. *Komunikaci R43 je tedy nutné v územně plánovací dokumentaci (ZÚR JMK a ÚP obcí) trasovat jako plnohodnotný obchvat celého města Brna, tedy i mimo oblast Troubsko / Brno-Bosonohy / Ostopovice. Nejblíže prostor, kde je trasování z hlediska geomorfologického možné je tzv. Boskovická brázda s napojením R43 na D1 západně od MÚK Kývalka. Toto řešení je dobře známo a bylo zahrnuto jako jedna z variant již v návrhu ZÚR Z roku 2011 aktualizovaná v roce 2019. MŽP je dobře znám autorizovaný projekt pro tuto trasu R43, neb MŽP bylo samo zadavatelem této vyhledávací studie (Kalčík, 2007).*

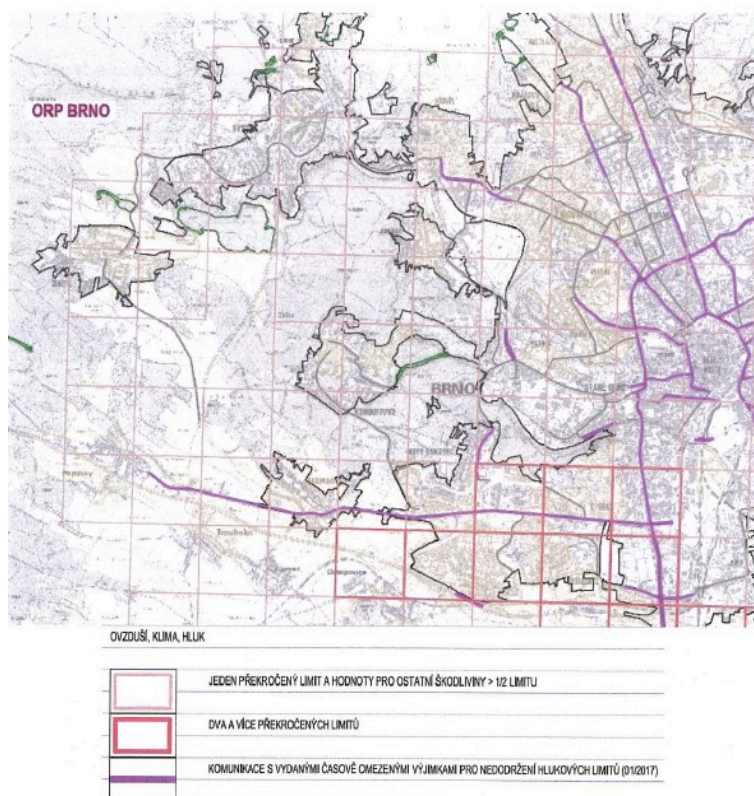
Je nepochybně žádoucí, aby z území Brna (všech jeho MČ) byla vymístěna existující i budoucí (a to i transevropská) tranzitní doprava. K tomu je naprosto adekvátní použití standardní a všeobecně aplikovaný přístup, tj. vybudování plnohodnotného obchvatu celého sídelního útvaru, tedy celého města Brna (lze se odvolat i na vládou schválenou „DOPRAVNÍ POLITIKU ČR PRO OBDOBÍ 2014 – 2020 S VÝHLEDEM DO ROKU 2050“, která logicky a jednoznačně na str. 65 požaduje „Zohledňovat dopravní problémy v plánech rozvoje dopravy krajů a měst a obcí k dosažení imisních limitů, např. budováním obchvatů a zřizováním nízkoemisních zón.“).

9. *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. Podle dopravního modelování pro A1ZÚR JMK a hlavního podkladu Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno lze vidět pozitivní vliv obchvatu celého Brna, který dosahuje srovnatelných výsledků v centrální oblasti Brna jako varianta S10-průtah Brnem protlačená JMK do A1ZÚR. Zásadním rozdílem je ovšem brutální nárůst dopravy v oblastech západního Brna při nerozváženě realizaci průtahu. I v těchto oblastech je již dle dat překračován minimálně jeden zákonný limit. Jediný pozitivní vliv průtahu je kosmetické snížení intenzity na VMO, kde z celkově intenzity řádově 50-60 tisíc vozidel zmizí v roce 2035 oproti současnému stavu 1-3 tisíce vozidel (u obchvatu je modelován nárůst 1-2 tisíce vozidel). Je nutné dodat, že tyto hodnoty jsou pod úrovní nejistot dopravního modelování a nemohou být důvodem k zavedení nové dopravy v řádu 20 tisíc vozidel denně (Kníničky) na komunikace, kde se nyní pohybuje cca 8 tisíc vozidel denně (jižní Bystrc, data výchozí stav 2020 ÚS JMK).*

Nutné je také dodat, že případné budování rozsáhlého tunelového úseku komunikace (pokud k němu kdy dojde) zatíží prachem a hlukem dotčené oblasti na další dlouhé roky a ve výsledku nepřinese žádným oblastem Brněnské aglomerace úlevu, ale pouze přivede transevropskou dopravu do města, což je také proti současným světovým trendům.

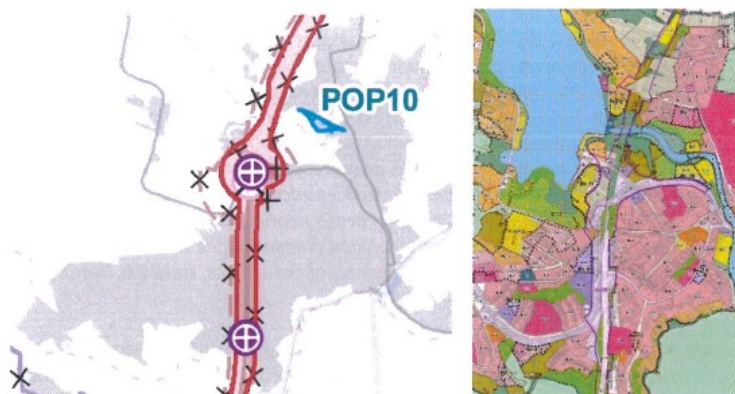


10. Návrh zkapacitnění D1 s obchvatem Bosonoh a kolektory tak jak je navrhován v A1ZÚR znamená komunikaci v počtu 10 pruhů. Tímto způsobem nedojde ke snížení emisí v oblastech, kde jsou překročeny i dva limity.
11. Návrh vést komunikaci X43 v trase v prostoru Brno-Bosonohy / Brno-Bystrc / Brno-Kníničky je nepřijatelný, neb v této oblasti jsou dlouhodobě překračovány limity znečištění ovzduší (viz Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno, Výkres charakteristik životního prostředí a lidského zdraví -dle kterého je ve jmenovaných oblastech jeden překročený limit a hodnoty pro ostatní škodliviny jsou > 1/2 limitu). PZKO toto musí explicitně uvést nepřijatelnost jmenovaného záměru, neboť 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.



12. Z hlediska znečištění ovzduší je velmi problematická německá trasa R43 a je jí nemožné realizovat v prostoru Brno - Bystrc, rekreační oblast Brněnská přehrada, Brno - Kníničky.

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 plánované nové urbanizaci. Problém neřeší ani tunel v Bystrci, neb ten nemůže zakrýt oblast mimoúrovňové 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.



13. APZKO obsahují rozpor, je uvedeno: „V oblastech, kde nedochází k překročení žádného z imisních limitů, je potřeba zajistit dodržování dobré kvality ovzduší. To odpovídá jedné ze základních zásad směrnice 2008/50/EC, která obdobně požaduje, aby již jednou dosažená vyhovující kvalita ovzduší byla nadále dodržována.“
Trasování X43 jako průtah Brnem toto zcela nesplňuje.
14. APZKO obsahují rozpor, je uvedeno: „V případě aglomerace Brno se s ohledem na charakter znečištění bude jednat především o zavedení opatření k omezování prašnosti ze stavební činnosti a omezování emisí ze stavební mechanizace, opatření k omezování spalování suchých rostlinných materiálů na otevřených ohništích a dále o zavedení dopravních opatření vedoucí ke snížení objemu IAD a podpoře jiných způsobů dopravy.“
Výstavba X43 jako průtahu Bystrcí zcela popírá tento uvedený bod a omezení emisí ze stavební mechanizací je v tomto směru vzhledem k rozsahu záměru zcela nerealizovatelné.
15. APZKO obsahují rozpor, je uvedeno: „Opatření pod kódem „PZKO_2020_5: Kompletní dostavba Velkého městského okruhu v Brně (VMO) a navazujících komunikací“ je založeno na efektu jednotlivých záměrů dopravních staveb, pro které vytváří rámec z hlediska jejich umístění a investičního zajištění jiné koncepce (zejména ZÚR Jihomoravského kraje), na kvalitu ovzduší v současné době silně dopravně zatížených lokalitách v Brně. Nejde tedy ve své podstatě o kumulativní či synergický účinek těchto záměrů s PZKO 2020+, nýbrž o zdůraznění významu zajištění realizace těchto staveb ve stanovených termínech pro zlepšení kvality ovzduší v exponovaných částech Brna“
Vzhledem ke směrnici 2008/50/EC nelze vytlačit dopravu ze silně zatížených lokalit do jiných silně urbanizovaných lokalit Brna. Jediným možným řešením naplňujícím stanovené cíle je vybudování obchvatu celého Brna tzv. Optimalizovaná varianta Boskovickou brázdou.
16. APZKO obsahují rozpor, je uvedeno: „Možnost kumulativních účinků PZKO 2020+ s jednotlivými záměry (jinými než v opatření „PZKO_2020_5: Kompletní dostavba Velkého městského okruhu v Brně (VMO) a navazujících komunikací“) není možno posoudit, vzhledem k velmi obecnému charakteru PZKO 2020+.“
V APZKO lze předvídat kumulativní a synergické účinky minimálně vzhledem k materiálu JMK Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno. Zde je zcela jasně vymezena problematická oblast vzhledem ke kumulativním a synergickým účinkům. V rámci APZKO se tedy nelze tvářit, že nová komunikace x43 Zařazená do seznamu TEN-T nebude mít kumulativní a synergické účinky na západní a jižní část Brna, obzvláště uvádí-li APZKO, že dominantním zdrojem znečištění oxidy dusíku, PM₁₀ a PM_{2,5} je doprava.
17. APZKO je v hodnocení znečištění nedostatečná. Z jednotek měřících stanic není možné dostatečně komplexně popsat situaci v jednotlivých oblastech aglomerace. Z takto prostorově řídkých informací zatížených navíc lokálními i krátkodobými zdroji znečištění pak nelze dlouhodobým průměrem dostatečně kvantifikovat emisní situaci v celé aglomeraci.
18. Předpokládané vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví v APZKO neuvažují vlivy transevropské dopravní tepny plánované dle A1ZÚR jako průtah Bystrcí. 22 tisíc nových vozidel bude v dané oblasti produkovat nezanedbatelné množství škodlivin

a nové MUK a změna intenzity dopravy např. ulice Páteřní (na kterou bude převedena lokální doprava MČ) aj, ve kterých je již dnes dle hlukových map MZ ČR 2017 překračována mezní hodnota hluku budou nepopíratelně zasaženy. Z tohoto hlediska je text aktualizace zcela vadný: „Žádné negativní vlivy PZKO 2020+ na obyvatelstvo a zdraví nejsou očekávány. Očekávané pozitivní vlivy spočívající ve snížení expozice obyvatelstva nadlimitním koncentracím znečišťujících látek a zlepšení kvality bydlení v imisně zatížených lokalitách. Očekávané nepřímé pozitivní vlivy na obyvatelstvo spočívají v rovině účinků psychologických (například předpokládané snížení četnosti smogových situací) a sociálních (například stabilizace demografické situace v sídlech, která jsou často postižena smogovými situacemi). "

19. *Předpokládané vlivy na ovzduší a klima nejsou v APZKO popsány dostatečně, např. „emise znečišťujících látek z dopravy“ není dostatečným popisem záměru doprovodné stavby dobudování VMO, tedy realizací X43 jako průtah Bystrcí.*
20. *APZKO nepopisuje správně vlivy na ovzduší a klima, je uvedeno: „Předběžná identifikace vlivů na relevantní problémové okruhy životního prostředí v důsledku uplatňování PZKO 2020+ Je očekáván pozitivní vliv na ovzduší, spočívající ve snížení emisí suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} a NO₂ V oblastech s překročením imisních limitů a převážné části obydlených oblastí města Brna. Lokálně může docházet ke zhoršení kvality ovzduší v důsledku jak výstavby nových komunikací (dočasný negativní vliv), tak v důsledku samotného provozu těchto komunikací, tyto však budou eliminovány technickými opatřeními (skrápění stavenišť, čištění komunikací, omezení rozptylu znečišťujících látek protihlukovými stěnami apod.).“*

V popisu zcela absentuje dominantní problematika X43 a především její negativní vlivy. Pokud je cca 30 tisíc obyvatel Brna Kníniček, Brna Bystrce, Brna Bosonoh myšleno jako lokální problém, tak je aktualizace zcela závažně zpracována.

21. *APZKO nepopisuje situaci správně, např: „Snížení emisí z dopravy v lokalitách s překročenými imisními limity prostřednictvím odvedení části dopravy z obydlených oblastí a zvýšením plynulosti dopravy na území města“. Současně s tímto APZKO uvádí nutnost výstavby navazujících staveb VMO tedy i X43. Kam tedy bude doprava odvedena? Pokud jsou autorům APZKO podklady A1ZÚR známe, musí jim být zřejmé, že na X43, která v případě realizace průtahu X43 Brnem hustě obydlenou oblastí města Brna bude mít 22 tisíc nových vozidel a další neuvažovaná doprava baltsko-adriatického koridoru TEN-T dost problematické důsledky vzhledem ke stanoveným limitům. Jen v Brně-Bystrci je více než 24 tisíc obyvatel, kteří budou tímto záměrem negativně ovlivněny. Dokonce ani opatření typu tunel/tubus neřeší emise z nájездů a sjezdů, případně problematiku výduchů.*
22. *APZKO několikrát uvádí dobudování VMO a navazujících staveb jako prostředek ke snížení emisí, současně je ovšem potřeba připomenout rozsudek NSS 2018: „Přestože odpůrce vychází z toho, že právě realizací obchvatů se celkové imisní zatížení v brněnské aglomeraci sníží, takovýto předpoklad je přinejmenším pochybný. Lze totiž připustit, že budování lepších silnic s vyšší kapacitou má mnohdy za následek také nárůst celkového množství automobilové dopravy, a nemusí nutně vést ke kýženému odlehčení stávajících tras.“*

Tento rozpor APZKO je vzhledem k rozsudku NSS potřeba vysvětlit, a především doložit daty.

Vypořádání: Připomínky jsou komentovány v příloze „Vypořádání předkladatele“, která je nedílnou součástí tohoto závěru zjišťovacího řízení. Pozn.: Krajský úřad pro úplnost uvádí, že v průběhu zjišťovacího řízení schválilo zastupitelstvo Jihomoravského kraje dne 17.09.2020 Aktualizaci č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, ve které byla mj. vybrána varianta trasy silnice X43.

Závěr:

Na podkladě oznámení a doručených vyjádření Krajský úřad Jihomoravského kraje vydává závěr zjišťovacího řízení podle ustanovení §10d zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů v tom smyslu, že koncepce „Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno CZ06A: Aktualizace 2020“

**nebude posuzována
podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí,
ve znění pozdějších předpisů.**

Odůvodnění:

PZKO aglomerace Brno 2020+ naplňuje definici koncepce podle ustanovení § 10a zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Proto bylo podle ustanovení § 10d zákona provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda koncepce může mít významný vliv na životní prostředí a bude dále posuzována podle uvedeného zákona.

K výše uvedenému závěru zjišťovacího řízení dospěl krajský úřad na základě zhodnocení obsahu oznámení podle kritérií uvedených v příloze zákona č. 8, s přihlédnutím k charakteru, kapacitě a umístění koncepce a s přihlédnutím vyjádření dotčených orgánů, dotčených územně samosprávných celků, veřejnosti a „Vypořádání předkladatele“. Dále krajský úřad uvádí podle kritérií v příloze č. 8 zákona a ve smyslu ust. § 10d odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí důvody, pro které není posuzování podle tohoto zákona požadováno:

1) Obsah koncepce, zejména s ohledem na:

a) účelnost stanovených variant řešení k dosažení sledovaných cílů koncepce

Koncepce PZKO 2020+ je zpracována invariantně. Z hlediska cílů PZKO aglomerace Brno 2020+ je toto řešení dostačující.

b) míru, v jaké koncepcí stanoví rámec pro záměry a jiné činnosti, a to buď vzhledem k jejich umístění, povaze, velikosti a provozním podmínkám nebo z hlediska požadavků na přírodní zdroje

Opatření v sektoru lokálního vytápění pro omezení znečištění ovzduší částicemi spočívají v uplatnění požadavků zákona o ochraně ovzduší a v rámci opatření uvedených pod kódem PZKO_2020_1 a PZKO_2020_2 nevytváří žádné rámce pro záměry nebo jiné činnosti, a to ani vzhledem k jejich umístění, povaze, velikosti. Podstata opatření uvedeného pod kódem PZKO_2020_1 spočívá v důsledné kontrole dodržování požadavků zákona o ochraně ovzduší, kterou bude provádět Magistrát

města Brna v rámci pravomoci obecního úřadu obce s rozšířenou působností, v rámci přenesené působnosti, u provozovatelů spalovacích zdrojů.

Aktualizovaná stávající opatření v sektoru doprava pro omezení znečištění ovzduší NO₂, částicemi PM_{2,5} a PM₁₀ uvedená pod kódem PZKO_2020_5: „Kompletní dostavba Velkého městského okruhu v Brně (VMO) a navazujících komunikací“ spočívá v doplnění rámcového časového plánu pro realizaci úseků Velkého městského okruhu v Brně – pro každý úsek stanoven rámcový časový plán provádění tohoto opatření, který stanovuje časové lhůty pro provedení jednotlivých úkonů. Současně je aktualizován výčet komunikací, jejichž výstavba povede v komplexu s VMO k vyššímu pozitivnímu efektu na kvalitu ovzduší. Tyto stavby mají rovněž stanoven rámcový časový plán.

Koncepce PZKO aglomerace Brno 2020+ nevytváří v rámci tohoto opatření žádné rámce pro záměry nebo jiné činnosti, a to ani vzhledem k jejich umístění, povaze, velikosti, provozním podmínkám nebo požadavkům na přírodní zdroje. Vyplývá to z charakteru opatření koncepce, jak je výše popsáno. Toto opatření PZKO aglomerace Brno 2020+ spočívá v uplatnění požadavků usnesení vlády, týkajících se Velkého městského okruhu a navazujících komunikací.

c) míru, v jaké ovlivňuje jiné koncepce

PZKO aglomerace Brno 2020+ má vztah k celé řadě strategických dokumentů na mezinárodní, národní i regionální úrovni, jako je Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES z 21.05.2008, o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu a dále následující celostátní koncepční dokumenty: Národní program snižování emisí: Aktualizace 2019, Státní politika životního prostředí ČR 2012-2020 (ve znění aktualizace 2016), Střednědobá strategie zlepšení kvality ovzduší v ČR. Vztah s jinými koncepcemi, které mají územní průmět s dotčeným územím, byl vyhodnocen pomocí stupnice dle Metodického doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí (MŽP, 2018).

Na národní úrovni jsou přímým podkladem pro zpracování dokumentu následující koncepce: „Národní program snižování emisí (2015): aktualizace 2019“, „Státní politika životního prostředí ČR 2012-2020 (ve znění aktualizace 2016)“ a „Střednědobá strategie zlepšení kvality ovzduší v ČR“. PZKO 2020+ přímo navazuje na PZKO 2016 a dále rozvíjí cíle a opatření směřující ke zlepšení kvality ovzduší.

Koncepce, se kterými může mít Program pozitivní kumulativní účinky, jsou: „Územně energetická koncepce (2018-2043)“, „Národní program snižování emisí České republiky: Aktualizace 2019 a „ZÚR Jihomoravského kraje (2016) včetně Aktualizace č. 1 (2020)“. Územní energetická koncepce (2018–2044), kterou přijal Jihomoravský kraj, stanoví jako dlouhodobý cíl „Dále snižovat množství emisí škodlivin produkovaných zdroji znečištění na území kraje“. V rámci toho přijal opatření č. 5.1 „Podpora projektů na snižování emisí a zvyšování energetické účinnosti energetických zdrojů, č. 5.2 „Monitorovat vývoj emisí skleníkových plynů, stanovit cíl jejich absolutního snížení v budoucnu, a navrhnout strategii jeho dosažení“ a Opatření č. 5.3 „Podporovat rychlejší obnovu kotelního fondu na území kraje“. Předpoklad pozitivních kumulativních účinků s PZKO aglomerace Brno 2020+ je tedy v tomto koncepčním dokumentu výslovně deklarován. Národní program snižování emisí České republiky: Aktualizace 2019 stanoví opatření AB26, které přinese snížení emisí NO_x v sektoru silniční dopravy celorepublikově min. o 5 tisíc tun. Program může

mít pozitivní kumulativní účinky s připravenými a v současnosti projednávanými koncepcemi (případně v mezidobí schválenými): Aktualizace č. 1 a 2 ZÚR Jihomoravského kraje. V celku je možno konstatovat, že PZKO aglomerace Brno 2020+ je v souladu s koncepcemi v oblasti ochrany životního prostředí, dopravy a energetiky jako na nadnárodní, tak i národní a regionální úrovni. PZKO aglomerace Brno 2020+ navazuje na cíle těchto koncepcí, které spočívají ve snížení zatížení obyvatelstva znečištěním ovzduší.

d) význam koncepce pro začlenění požadavků na ochranu životního prostředí a veřejné zdraví, zejména s ohledem na podporu udržitelného rozvoje

S ohledem na charakter a obsah koncepce lze předpokládat pozitivní význam koncepce s ohledem na podporu udržitelného rozvoje.

e) vliv koncepce na udržitelný rozvoj dotčeného území (včetně sociálně-ekonomických aspektů)

S ohledem na charakter a obsah koncepce lze předpokládat pozitivní význam koncepce s ohledem na podporu udržitelného rozvoje.

f) problémy životního prostředí a veřejného zdraví, které jsou závažné pro koncepci

Dle Zprávy o životním prostředí České republiky 2018, Zprávy o životním prostředí v Jihomoravském kraji 2018 a analýzy stavu a vývoje ŽP v řešeném území, lze identifikovat následující problémy životního prostředí v aglomeraci, a tím i problematiku složky a témata životního prostředí, vůči kterým byl PZKO aglomerace Brno 2020+ vztahován.

Klimatický systém: vývoj teplotních a srážkových poměrů v posledních letech vedl k rozvoji hydrologického a půdního sucha; nepříznivá struktura spotřeby primárních energetických zdrojů; rostoucí tranzitní doprava.

Ovzduší: překračování imisních limitů pro 24hodinovou koncentraci suspendovaných částic PM₁₀; překračování imisního limitu pro roční průměrnou koncentraci PM_{2,5}; překračování imisního limitu pro roční průměrnou koncentraci NO₂; emise znečišťujících látek z malých stacionárních zdrojů (domácích topenišť); emise znečišťujících látek z mobilních zdrojů znečišťování ovzduší.

Voda: nedostatečný podíl sekundárního a terciálního stupně čištění odpadních vod, nedosažení dobrého ekologického a chemického stavu útvarů povrchových vod; nedosažení dobrého chemického stavu útvarů podzemních vod svrchní vrstvy; nízké využití přirozeného potenciálu krajiny zadržovat vodu; malý podíl zasakování srážkových vod.

Živočichové, rostliny, ekosystémy, biologická rozmanitost a krajina: pokles druhové diverzity ptáků zemědělské krajiny; fragmentace krajiny; eutrofizace ekosystémů; celkové snižování biodiverzity, vymírání některých druhů volně žijících živočichů, případně ohrožení populací, včetně významného snižování početnosti bezobratlých (hmyzu); úbytek vhodných biotopů a ekosystémů v důsledku nevhodného využívání krajiny; špatný zdravotní stav lesních ekosystémů, zvýrazněný působením klimatické změny i druhové a věkové struktury lesů – jehličnaté monokultury (odumírání jehličnatých lesů v důsledku synergického účinku kůrovcové kalamity a půdního sucha v rozsáhlých oblastech regionu); šíření nepůvodních a invazních druhů rostlin a živočichů.

Půda: nadále dochází k významným záborům zemědělské (a z toho orné) půdy pro potřeby výstavby a rozšiřování ostatních ploch; kvalita zemědělské půdy se nezlepšuje, obsahy rizikových látek (např. PAH, DDT); stále překračují přípustné limity, příčinou je zejména residuální znečištění z minulosti; ohrožení zemědělské půdy vodní a větrnou erozí.

Odpady a materiálové toky: zvyšování celkové produkce odpadů a v rámci toho i komunálních odpadů.

Obyvatelstvo a veřejné zdraví: velký podíl obyvatelstva, které je vystaveno nadměrné hlukové zátěži, pocházející z převážné části ze silniční dopravy.

Hlavním problémem v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví v dotčeném území, který vedl k vypracování PZKO aglomerace Brno 2020+, se týká oblasti ochrany ovzduší, kdy nejsou dodržovány imisní limity pro suspendované částice PM₁₀ a PM_{2,5} a oxid dusičitý (NO₂), které vystavuje významný podíl populace zdravotnímu riziku.

Emisní zatížení Brna je z celorepublikového pohledu hlediska specifické. Bodové zdroje provozované na jeho území jsou až na výjimky minoritní a významný podíl emisí pochází z dopravy nebo z lokálního vytápění. Na území aglomerace Brno opakovaně dochází k překračování denních imisních limitů PM₁₀ a ročních imisních limitů NO₂, a to zejména v dopravně zatížených lokalitách. Vzhledem k tomu, že tyto lokality jsou umístěné v centru města a v blízkosti obytné zástavby, je nutné tento stav řešit právě s ohledem na expozici obyvatelstva těmto nadlimitním koncentracím. Zároveň je třeba brát v úvahu, že zejména v okrajových částech Brna se ke znečištění z dopravy připojuje i znečištění z lokálního vytápění domácností, které má původ jak na území samotného Brna, tak i v okolních obcích (ležících v zóně Jihovýchod – CZ06Z). I přes pokles emisí primárních částic PM₁₀, PM_{2,5} i NO_x v období 2005 až 2018, dochází stále k překračování imisních limitů, přičemž meziročně jsou imisní koncentrace intenzivně ovlivňovány meteorologickými faktory a dálkovým přenosem znečištění (včetně sekundárních aerosolů).

- g) význam koncepce pro implementaci požadavků vyplývajících z právních předpisů Evropského společenství týkajících se životního prostředí a veřejného zdraví (např. plány a programy v oblasti odpadového hospodářství nebo ochrany vod)

Z hlediska významu koncepce pro implementaci požadavků vyplývajících z právních předpisů Evropského společenství týkajících se životního prostředí, PZKO aglomerace Brno 2020+ byl připraven na základě ustanovení § 9 zákona o ochraně ovzduší s přihlédnutím k mezinárodním závazkům České republiky, na základě právního rámce Evropské unie a s ohledem aktuální projekce pro plnění imisních limitů pro některé znečišťující látky (zejména suspendované částice velikostních frakcí PM₁₀ a PM_{2,5} a benzo[a]pyren). Východiskem pro zpracování koncepce je mimo jiné Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008, o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu.

2) Charakteristika vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a charakteristika dotčeného území, zejména s ohledem na:

- a) pravděpodobnost, dobu trvání, četnost a vratnost vlivu

Není očekáván žádný potenciální negativní vliv realizace PZKO aglomerace Brno 2020+, v rámci realizace koncepce mohou případně vznikat negativní krátkodobé a lokální vlivy, a to při realizaci jednotlivých záměrů. Vzhledem k výše uvedenému jsou očekávané vlivy koncepce celkově a dlouhodobě pozitivní.

b) kumulativní a synergickou povahu vlivu

Lze očekávat, že PZKO aglomerace Brno 2020+ bude mít pozitivní kumulativní a synergický účinek s vyšším počtem jednotlivých záměrů, majících pozitivní vliv na kvalitu ovzduší.

Kumulace a synergické působení negativních vlivů na životní prostředí plynoucí z realizace opatření uvedených v PZKO aglomerace Brno 2020+ již z podstaty opatření (jako je informační kampaň vedoucí k výměně kotlů za ekologičtější, správné technologické používání kotlů vedoucí k lepšímu spalování paliv, či zvýšené plynulosti dopravy realizací VMO) není očekáváno.

c) přeshraniční povahu vlivu

Lze důvodně očekávat, že PZKO aglomerace Brno 2020+ nebude mít žádný vliv na životní prostředí přesahující hranice České republiky, a to vzhledem k relativně velké vzdálenosti hranic České republiky od hranice aglomerace Brno – CZ06A na straně jedné (35 km od hranice aglomerace Brno ke státní hranici s Rakouskem a 44 km od hranice aglomerace Brno ke státní hranici se Slovenskem) a charakteru opatření PZKO aglomerace Brno 2020+ na straně druhé. Realizace opatření uvedených v koncepci budou mít pozitivní vliv na životní prostředí, ale tento vliv bude lokální, neboť opatření PZKO aglomerace Brno 2020+ neřeší velké bodové zdroje znečištění, které se v aglomeraci Brno téměř nevyskytují.

d) rizika pro životní prostředí a veřejné zdraví vyplývající z provedení koncepce (např. při přírodních katastrofách, při haváriích)

Žádné negativní vlivy PZKO aglomerace Brno 2020+ na obyvatelstvo a zdraví nejsou očekávány. Očekávané pozitivní vlivy spočívají ve snížení expozice obyvatelstva nadlimitním koncentracím znečišťujících látek a zlepšení kvality bydlení v imisně zatížených lokalitách. Očekávané nepřímé pozitivní vlivy na obyvatelstvo spočívají v rovině účinků psychologických (například předpokládané snížení četnosti smogových situací) a sociálních (například stabilizace demografické situace v sídlech, která jsou často postižena smogovými situacemi).

e) závažnost a rozsah vlivu (velikost území a počet obyvatel, který by mohl být pravděpodobně zasažen)

Agglomerace Brno včetně obcí, které by mohly být dotčeny má rozlohu 33 793 ha s počtem obyvatel 415 436. Žádné negativní vlivy PZKO aglomerace Brno 2020+ na obyvatelstvo a zdraví nejsou očekávány. Očekávané jsou naopak pozitivní vlivy spočívající ve snížení expozice obyvatelstva nadlimitním koncentracím znečišťujících látek a zlepšení kvality bydlení.

f) důležitost a zranitelnost oblasti, která by mohla být zasažena, s ohledem na:

i. *zvláštní přírodní charakteristiku nebo kulturní dědictví*

Žádný potenciální negativní vliv z hlediska vlivů na hmotný majetek a kulturní dědictví, včetně architektonických a archeologických aspektů, není očekáván. Naopak je očekáván potenciální pozitivní vliv na hmotný majetek a předměty kulturního dědictví umístěné pod širým nebem nepřímým působením PZKO

aglomerace Brno 2020+ prostřednictvím snižováním emisí suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5}, kdy je možno předpokládat snížení emisí látek zvyšujících korozivní vlastnosti ovzduší a atmosférických srážek.

Žádný potenciální negativní vliv na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy) není očekáván, naopak je očekáván zprostředkovaný pozitivní vliv na terestrické i vodní ekosystémy snižováním emisí okyselujících (NO_x) a eutrofizujících (NO_x).

ii. *hustotu obyvatel, osídlení a míru urbanizace*

Nejsou předpokládány negativní vlivy aktualizace koncepce na hustotu obyvatel, osídlení a míru urbanizace.

iii. *překročení norem kvality životního prostředí nebo mezních hodnot*

Není očekáván žádný potenciální negativní vliv realizace PZKO aglomerace Brno 2020+ na krajinu a její ekologické funkce. Realizací koncepce nebude docházet k překračování norem kvality životního prostředí nebo mezních hodnot tak, jak jsou nastaveny v právních předpisech na ochranu životního prostředí.

iv. *kvalitu půdy a intenzitu jejího využívání*

Žádný potenciální negativní vliv na půdy není očekáván, avšak je očekáván zprostředkovaně pozitivní vliv na půd v důsledku snižování emisí okyselujících (NO_x) látek.

v. *dopady změny klimatu*

Žádné potenciální negativní vlivy na klimatický systém ani na ovzduší nejsou očekávány, naopak je očekáván pozitivní vliv na ovzduší spočívající ve snížení emisí suspendovaných částí PM₁₀ a PM_{2,5}.

g) dopad na oblasti nebo krajiny s uznávaným statusem ochrany na národní, komunitární nebo mezinárodní úrovni

Není očekáván žádný potenciální negativní vliv realizace PZKO aglomerace Brno 2020+ na krajinu a její ekologické funkce. Realizací koncepce nebude docházet k překračování norem kvality životního prostředí nebo mezních hodnot tak, jak jsou nastaveny v právních předpisech na ochranu životního prostředí.

Dotčené orgány ochrany přírody ve svých stanoviscích konstatovaly, že koncepce nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na předměty ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit ani ptačích oblastí.

3) Předpokládaný přínos posouzení koncepce ve vztahu k posouzení jiných koncepcí zpracovávaných na odlišných úrovních v téže oblasti

Přínos posouzení koncepce ve vztahu k posouzení jiných koncepcí zpracovávaných na odlišné úrovni v téže oblasti je shledán jako minimální. Zájmy ochrany životního prostředí a veřejného zdraví lze prosadit standardními postupy podle zvláštních právních předpisů při realizaci konkrétních opatření.

Krajský úřad Jihomoravského kraje zhodnotil předložené oznámení koncepce podle kritérií uvedených v příloze č. 8 zákona s konstatováním, že se jedná o koncepci, u které není předpoklad takových vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, které by odůvodňovaly požadavek dalšího posuzování.

Závěr zjišťovacího řízení není rozhodnutím ve smyslu správního řádu a nelze se proti němu odvolat.

Krajský úřad Jihomoravského kraje zasílá ve smyslu ustanovení § 10d odst. 6 zákona závěr zjišťovacího řízení předkladateli, dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům a současně jej zveřejňuje podle § 16 zákona.

Žádáme dotčené územní samosprávné celky o zveřejnění závěru zjišťovacího řízení na úřední desce. Doba zveřejnění je nejméně 15 dní.

Ing. Jiří Hájek v. r.
vedoucí oddělení
posuzování vlivů na životní prostředí

Za správnost vyhotovení: Bc. Hana Daňková

Příloha, která je nedílnou součástí závěru zjišťovacího řízení:

Vypořádání vyjádření obdržených v rámci zjišťovacího řízení ke koncepci „Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno – CZ06A: Aktualizace 2020“ (vypracovalo Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, 23.09.2020)

**Vypořádání vyjádření obdržených v rámci zjišťovacího řízení ke koncepci „PROGRAM ZLEPŠOVÁNÍ KVALITY OVZDUŠÍ
AGLOMERACE BRNO – CZ06A: AKTUALIZACE 2020“ dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění
pozdějších předpisů:**

Vypracoval: odbor ochrany ovzduší, MŽP, Praha dne 23. září 2020

Vyjádření		Vypořádání předkladatele	číslo
<p>MAGISTRÁT MĚSTA BRNA</p> <p>ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ</p>	<p>Odboru životního prostředí Magistrátu města Brna byla dne 21.08.2020 doručena informace Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Odboru životního prostředí, Žerotínovo nám. 3, 601 82 Brno, o zahájení zjišťovacího řízení ke koncepci „Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace CZ06A – Brno: Aktualizace 2020“ zpracované podle přílohy č. 7 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Předkladatelem koncepce je Ministerstvo životního prostředí, Vršovická 1442/65, 100 10 Praha, IČ 00164801.</p> <p>V souladu s ust. § 10c odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, zasílá Odbor životního prostředí Magistrátu města Brna tyto připomínky:</p> <p><u>K analytické části PZKO</u></p> <p>V úvodu je uvedeno, že aktuální imisní analýza pracuje s daty z let 2013 – 2017. Nicméně analytická část vyhodnocuje imisní situaci z let 2012 - 2016. Aktuálnost použitých dat o kvalitě ovzduší, s ohledem na vývoj kvality ovzduší, již nemusí korespondovat se stavem v době vydání PZKO 2020.</p> <p><u>K návrhové části PZKO:</u></p> <p>a) V návrhové části chybí jakákoliv měkká (podpůrná) opatření ke zlepšení kvality ovzduší realizovatelná z pozice města, městských částí, nebo městských společností. Návrhová část nového programu by měla obsahovat komplexní soubor opatření napříč všemi sektory (zejména opatření v oblasti dopravy, energetiky, lokálního vytápění, stavební činnosti a měkkých podpůrných opatření). Nyní je v PZKO</p>	<p><u>K analytické části</u></p> <p>Tvrzení, že APZKO obsahuje aktuální imisní analýzu za použití dat k roku 2013-2017 odráží fakt, že dokument byl vzhledem k jeho rozsahu, zpracováván po dobu tří let, přičemž v průběhu tohoto období byla postupně k dispozici nová data. Práce na APZKO byly zahájeny již v roce 2017 (resp. 2018) analýzou imisní situace v uplynulých letech - v té době byla k dispozici kompletní validovaná data (tj. jak ze stanic imisního monitoringu, tak i prostorová data pro území aglomerace) pouze k roku 2016. Pro rok 2017 byla validována pouze data ze stanic imisního monitoringu, avšak bez map koncentrací pro území aglomerace (tato skutečnost je rovněž popsána v kapitole B.1.5 APZKO). Data (emisní a imisní) z let 2012 – 2016 byla použita v rámci imisní a emisní analýzy a dále pro analýzu příčin znečištění ovzduší. Pro predikci koncentrací znečišťujících látek již byla použita i validovaná data z roku 2017.</p> <p>Obecně je to problém všech koncepčních dokumentů, jejichž zpracování vyžaduje delší čas (není možné je zpracovat „up to date“), APZKO nevyjímaje. APZKO však analyzuje nejen historická data, ale obsahuje také predikci budoucího stavu zohledňující stávající opatření. Opatření v APZKO jsou stanovena na základě obou těchto analýz, přičemž analýza historických dat byla použita zejména pro identifikaci původců znečištění a vzhledem ke známým skutečnostem, které jsou APZKO popsány nelze předpokládat, že aktualizace těchto dat by vedla k odlišným výsledkům.</p> <p><u>K návrhové části</u></p> <p>a) V PZKO jsou uvedena taková opatření, která dle provedených analýz povedou ke splnění imisního limitu a zároveň budou splňovat atributy uvedené v rozsudku NSS 9 As 17/2017-117, a to, že navržená opatření musí mít stanoven časový plán a rozsah realizace, musí být</p>	<p>1</p>

IČ
708 88 337

DIČ
CZ70888337

Telefon
541 651 111

Fax
541 651 209

E-mail
posta@kr-jihomoravsky.cz

Internet
www.kr-jihomoravsky.cz

	<p>2020 řešena pouze problematika spalovacích zdrojů na tuhá paliva a strategické dopravní stavby. OŽP MMB toto považuje za zásadní nedostatek a PZKO považuje doplnit o další opatření.</p> <p>b) Efekt jednotlivých opatření na kvalitu ovzduší je vyčíslen u všech opatření příliš obecně a není zcela jasné, odkud autor čerpal údaje (chybí odkaz na výpočty, studie apod...). Tento nedostatek je nutné napravit uvedením odkazu na studie nebo výpočty zveřejněné jinde, nebo zapracovat klíčové výpočty přímo do PZKO. Jinak bude vyčíslení efektu působit spíše dojmem nekvalifikovaného odhadu a bude tak postrádat svůj význam. U opatření PZKO_2020_1 navíc není efekt vyčíslen pro aglomeraci Brno, ale pro celou ČR. Magistrát města Brna Odbor životního prostředí MMB/0347751/2020/DUMA Kounicova 67 601 67 Brno www.brno.cz 2</p> <p>c) Dokument postrádá jakákoliv nová (aktualizovaná) podpůrná opatření v oblasti dopravy typu výstavba parkovišť P+R, parkovacích domů, parkovišť K+R, budování nových bezpečných cyklostezek a stezek pro pěší, rozšiřování oblastí placeného stání apod. U těchto podpůrných dopravních staveb sice není vyčíslen jejich efekt na kvalitu ovzduší na území aglomerace Brno, ale jejich pozitivní efekt na kvalitu ovzduší je všem zřejmý.</p> <p>d) Připomínky k opatření „Účinná kontrola plnění požadavků kladených na provozovatele spalovacích zdrojů zákonem o ochraně ovzduší“ a opatření „Zvýšení povědomí provozovatelů o vlivu spalování pevných paliv na kvalitu ovzduší, významu správné údržby a obsluhy zdrojů a volby spalovaného paliva“: V rámci tohoto opatření mají, zaměstnanci příslušného úřadu ORP (v případě aglomerace Brno tedy zaměstnanci Odboru životního prostředí Magistrátu města Brna), mimo jiné, aktivně vyhledávat provozovatele spalovacích zdrojů na tuhá paliva a kontrolovat plnění povinností provozovatelů zdrojů vyplývajících ze zákona o ochraně ovzduší (zejména provedení kontroly technického stavu a provozu</p>	<p>technicky způsobilá dosáhnout cíle a musí být provedena alespoň přibližná kvantifikace, v jaké míře opatření povede ke zlepšení kvality ovzduší. Na základě provedených konzultací s MMB (a KÚ JMK) a s využitím Akčního plánu zlepšování kvality ovzduší v Brně 2020 se nepodařilo nalézt jiná opatření (kromě lokálního vytápění a dopravy), která by splňovala výše uvedené atributy. Zároveň si uvědomujeme, že pro další zlepšení kvality ovzduší je vhodné realizovat i další opatření, která mohou posílit efekt opatření uvedených v kapitolách C.4.1 a C.4.2. Ta jsou uvedena v kapitole C.4.3 návrhové části s názvem Definice podpůrných opatření. Zde je uveden výčet skupin opatření, jejichž realizací se přispěje k dalšímu snížení koncentrací znečišťujících látek a která mají být v maximální míře realizována společně s opatřeními uvedenými v kapitolách C.4.1 a C.4.2. Lze tedy konstatovat, že APZKO obsahuje veškerá potřebná opatření.</p> <p>b) Vzhledem k nedostupnosti spolehlivých statistických dat nutných k vyčíslení na úrovni zón a aglomerací je vyčíslení pro opatření PZKO_2020_1 a PZKO_2020_2 vyjádřeno jako průměr za ČR. Efekt opatření PZKO_2020_1 byl odhadován na základě emisních bilancí dostupných na http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/oez/emisnibilance_CZ.html, efekt opatření PZKO_2020 byl odhadován na základě šetření ENERGO 2015. V kapitole C.4.1 jsou pak podrobně uvedeny všechny předpoklady, z nichž se vycházelo při výpočtu efektu těchto dvou opatření. Efekt opatření PZKO_2020_5 byl vyčíslen pomocí modelu MEFA 13 verze 1.0.7 (výpočet emisí z výfuků a otěrů) a programu Sekundární prašnost 2019 (výpočet emisí z resuspenze). Informace o způsobu výpočtu odhadovaného efektu budou doplněny do Návrhové části programu (do opatření PZKO_2020_5).</p> <p>c) Viz odpověď na bod a).</p> <p>d) Bereme na vědomí. Těmto zdrojům se věnují vybraná podpůrná opatření.</p> <p>e) Jednotlivé úseky VMO a jejich trasy jsou v APZKO uvedeny v souladu se ZÚR 2016 a rovněž informacemi MD (resp. ŘSD ČR) o plánu staveb k roku 2023 (viz https://www.rsd.cz). VMO jako celek je komplexní</p>	
--	---	--	--

	<p>zdroje na tuhá paliva, instalaci akumulární nádrže v případech, kde je to výrobcem stanovené apod.). OŽP MMB pro úplnost upozorňuje, že na území města Brna (zejména v jeho okrajových částech) v posledních letech výrazně narůstá počet tzv. doplňkových zdrojů tepla pro příležitostné přitápění (krby a krbová kamna o jmenovitém tepelném příkonu do 10 kW, které nejsou napojeny na teplovodní soustavu ústředního vytápění). U takových zdrojů je tedy bezpředmětná instalace akumulární nádrže a na tyto zdroje se navíc nevztahuje povinnost provádět kontrolu technického stavu a provozu spalovacího zdroje dle ust. § 17 odst. 1 písm. h) zákona o ochraně ovzduší! U takových zdrojů lze v podstatě kontrolovat pouze zda proběhla revize spalinové cesty a kvalitu používaného paliva.</p> <p>e) připomínky k opatření „Kompletní dostavba Velkého městského okruhu v Brně a navazujících komunikací“:</p> <p>OŽP MMB důrazně doporučuje, aby nový program řešil pouze ty části velkého městského okruhu Brno a navazujících komunikací, které již mají alespoň jasně stanovenou trasu. Konkrétně se jedná např. o úseky VMO Žabovřeská I a VMO Tomkovo náměstí a Rokytova (více informací o plánu výstavby např. na webu http://www.mestsky-okruh-brno.cz/plan-vystavby/).</p> <p>Stavby, u nichž zatím ještě není známa ani jejich konkrétní trasa a zahájení jejich výstavba bude přesahovat časový rámec řešeného PZKO 2020 (např. D43 Troubsko – Kuřim), doporučujeme do PZKO zapracovávat až v rámci dalších aktualizací PZKO. U dopravních staveb, kde ještě není známa jejich trasa logicky nelze správně vypočítat efekt na kvalitu ovzduší na území města Brna.</p>	<p>opatření, které přispěje ke zlepšení kvality ovzduší na území Brna. Uvedené úseky a navazující komunikace pak považujeme za důležité k dosažení co největšího efektu na kvalitu ovzduší, a to i s ohledem na tranzitní dopravu.</p> <p>Pokud bychom do PZKO uváděli vždy jen dílčí části VMO, efekt takového opatření na kvalitu ovzduší by bylo jednak velmi obtížné vyčíslit a zároveň by tento dílčí efekt mohl být i negativní (může např. vzniknout potřeba objížděk přes obydlené části, docházet ke koncentraci dopravy v okolí chybějících částí VMO a kongescím, atp.). V opatření PZKO_2020_5 pak bude upravena textace ke komunikaci X/43 následovně.</p> <p>Nové znění v PZKO 2020:</p> <p>X43 Troubsko – Kuřim</p> <p>V současné době není rozhodnuto o variantě, nicméně z hlediska dopadu na kvalitu ovzduší v Brně přispějí všechny dosud zvažované varianty k odvedení tranzitní dopravy směřující z východních Čech na D1, čímž dojde ke snížení intenzit dopravy na VMO i centru Brna.</p> <p>Původní:</p> <p>D43 Troubsko – Kuřim</p> <p>V současné době jsou zvažovány dvě varianty vedení komunikace (tzv. Bystrcká a Bítýšská).</p> <p>Z hlediska dopadu na kvalitu ovzduší v Brně jsou přínosné obě varianty, neboť přispějí k odvedení tranzitní dopravy směřující z východních Čech na D1, čímž dojde ke snížení intenzit dopravy na VMO i centru Brna.</p>	
<p>SPOLEK OCHRÁNCI BRNĚNSKÉ PŘEHRADY A OKOLÍ, Z.S.</p>	<p>Věc: Připomínky k Aktualizaci Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno – CZ06A (dále APZKO).</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. V APZKO je uvedeno: „Cílem patření je odvedení tranzitní dopravy (individuální i nákladní) z hustě obydlených oblastí a z centra za účelem snížení negativních vlivů dopravy na kvalitu ovzduší. Jedná se o aktualizované opatření uvedené 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Návrhu APZKO předcházelo provedení analýzy příčin znečištění a vytvoření modelu budoucího stavu v roce 2023, z něhož vyplynulo pravděpodobné překročení imisních limitů pro suspendované částice PM_{2,5} v lokalitě Brno – Bohunice. Vzhledem k tomu, že dlouhodobě dochází (od roku 2012) k překročení denních imisních limitů pro suspendované částice PM₁₀ na stanici Brno-Svatoplukova a ročních imisních limitů NO₂ 	<p>2</p>

	<p>již v koncepci PZKO 2016 a v rámci ní i posouzené dle ZOPV. U tohoto opatření došlo nově, s ohledem na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29.5.2018 č.j.9 As 17/2017-98, v rámci aktualizace programu, k doplnění rámcového časového plánu pro realizaci jeho úseků a k doplnění efektu předpokládaného efektu. Zároveň byl u tohoto opatření doplněn seznam dopravních staveb u komunikací navazujících na VMO, které jsou rovněž významné z hlediska kvality ovzduší a jejichž realizace posílí efekt VMO. Výčet těchto doplňujících dopravních staveb vychází z platných ZÚR Jihomoravského kraje (2016), s přihlédnutím k jejich připraveným a v současnosti projednávaným aktualizacím č. 1 a č. 2 a k plánu připravovaných dopravních staveb Ředitelství silnic a dálnic ČR“.</p> <p>S ohledem na citaci NSS částečně zrušujícího PZKO 2016 „Program neobsahuje koncepční návrh na provedení dostatečných územně plánovacích opatření, především na úrovni neexistujících zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, které by zajistily, že do oblastí, kde dochází k překračování imisních limitů znečišťujících látek, zejména v důsledku mobilních zdrojů (dopravy), nebudou umístovány nové dopravní stavby přivádějící do této oblasti další dopravu, ale že naopak dojde k odvedení dopravy z těchto nadlimitní zatížených oblastí. APZKO pouze přidává seznam dopravních staveb a předjímá výsledek procesu A1ZÚR. Současně tímto APZKO schvaluje zavedení transevropské tranzitní dopravy do rekreační oblasti Brněnské přehrady a silně urbanizovaných oblastí Brno-Kníničky, Brno-Bystrc a Brno-Bosonohy.</p> <p>2. PZKO má předcházet ZÚR a ne naopak. Viz rozsudek NSS2018 částečně zrušujícího PZKO: „K námitkám, že opatření uvedená v programu jsou nekonkrétní ve vztahu k zásadám územního rozvoje Jihomoravského kraje, jejichž podkladem má program být, se Nejvyšší správní soud v obecném rozsahu vyjádřil již výše, kde připustil, že</p>	<p>a denních imisních limitů PM₁₀ na stanici Brno-Úvoz a s ohledem na charakter znečištění v okolí těchto stanic, které pochází výhradně z dopravy, byly tyto stanice vyhodnoceny jako rizikové z hlediska možného překračování imisních limitů i v příštích letech. V návaznosti na výše uvedené bylo jako cíl programu definováno splnění imisních limitů v lokalitách Brno-Úvoz, Brno-Svatoplukova a Brno-Bohunice. Dle hodnocení pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek, které vyjadřuje dlouhodobější vývoj kvality ovzduší s omezením vlivu meziročních výkyvů meteorologických podmínek, v oblasti Brna – Rozdrojovic, Kníniček a Bystrce v těchto oblastech nedošlo v období 2014-2018 k překročení žádného z platných imisních limitů. Stejně tak z plošného hodnocení koncentrací v jednotlivých letech vyplývá, že v oblasti Brna-Kníniček, Rozdrojovic a Bystrce nedošlo k překročení žádného z imisních limitů podle bodů 1 – 3 přílohy č. 1 zákona o ochraně ovzduší. Rovněž predikce imisní situace provedené v rámci PZKO (viz kapitola C.1.3) nárůst koncentrací nad limitní hodnoty nenaznačují, naopak bude docházet k dalšímu zlepšování kvality ovzduší oproti současnému stavu. Hodnocení vlivu konkrétních komunikací s ohledem na jejich konkrétní trasování je předmětem jiných koncepcí a dokumentů, nikoliv PZKO. Vzhledem k tomu, že výše uvedené „cílové“ lokality se nacházejí v dopravou silně zatížených oblastech s častým výskytem kongescí v důsledku dlouhodobě chybějící objízdné komunikace, považujeme kompletní dostavbu VMO za klíčové a koncepční opatření, které odlehčí řadě městských částí tím, že umožní plynulý průjezd městem (bez kongescí a tedy i s nižším množstvím emisí způsobených resuspenzí a otěry pneumatik a brzdových destiček) a zároveň odvedou část dopravy z oblastí, kde dochází k překračování imisních limitů.</p> <p>APZKO netrasuje nové komunikace. APZKO pouze vychází ze ZÚR 2016, které byly platné v době jeho zpracování (tj. v letech 2017-2019) a kde byly pro komunikaci X/43 v úseku Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim jako územní rezervy vymezeny tzv. Bystrcká a Bítýšská varianta. Teprve v rámci A1ZÚR, která byla schválena zastupitelstvem Jihomoravského</p>	
--	--	---	--

	<p>navrhovaná opatření jsou opravdu nekonkrétní.“</p> <p>V současnosti se blíží proces A1ZÚR JMK svému konci, aniž by byl postaven na platných PZKO, které byly dle NSS v roce 2018 zrušeny. V APZKO se pak nelze odvolávat na záměry protlačené politickou reprezentací s absencí PZKO bez ohledu na existující a neposuzovaná řešení v rámci A1ZÚR, které z hlediska životního prostředí nevnáší novou dopravu v řádu desítek tisíc vozidel do hustě obydlených oblastí, kde je již překračován limit. Dopravu je z těchto oblastí nutné vyvést nikoli naopak.</p> <p>3. V APZKO není dostatečně posouzena koncentrace přzemní ozónem (O3). V okolních krajích dochází u této škodliviny k překračování limitů na nezanedbatelných částech území. V APZKO je k hodnocení této škodliviny použita jediná příměstská stanice Brno Tuřany a další dvě městské. Je proto zcela nepřijatelné, aby v rámci APZKO byla o této škodlivině na základě takto nedostatečných údajů vyvozovány závěry pro celou aglomeraci, především předměstské části, které jsou touto škodlivinou zatíženy dle textu APZKO více.</p> <p>4. V programu zcela absentuje zákaz umísťování nových páteřních komunikací do oblasti, kde jsou již překračovány zákonné limity znečištění ovzduší nebo kde jejich překročení hrozí. Přivedení dopravy do těchto oblastí přirozeně situaci nezlepší. Toto musí být jednoznačně v Programu konstatované jako základní a nepominutelné východisko Programu a jako zásadní územně plánovací opatření.</p> <p>5. V APZKO je zcela ignorován požadavek na vyvedení tranzitní dopravy ze silně urbanizovaných oblastí.</p> <p>6. Dle rozsudku NSS „Soud je však povinen vykládat národní právo v souladu s unijním. Eurokomfortní výklad přílohy č. 5 k zákonu o ochraně ovzduší tak vede soud k závěru, že náležitostí programu mělo být též vyčíslení očekávaného</p>	<p>kraje dne 17. 9. 2020, byla zpracovávána a posuzována pouze varianta Bystrcká, v rámci níž budou dále posuzovány tři možné podvarianty., Tyto podvarianty komunikace X/43 musí dle bodu I., 1) souhlasného stanoviska vydaného dne 4. února 2020 podle zákona č. 100/2001 Sb., splnit následující podmínky pro územní plánování a využívání území: „Zpřesnit a vymezit koridor s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) a na snížení imisních příspěvků komunikace (např. vegetační bariéry, ozelenění), s ohledem na zmírnění pohledového působení komunikace (např. vegetační bariéry, překrytí, ozelenění). Zajistit územní podmínky pro zachování či nahrazení stávající průchodnosti územím.“ Všechny výše uvedené podvarianty byly zhodnoceny pozitivně z hlediska významného snížení intenzit dopravy v Jinačovicích a Kníničkách a rovněž radiálách brněnské aglomerace a VMO.</p> <p>2. Oba dokumenty ZÚR a PZKO by se měly vzájemně zohledňovat, avšak při přípravě dokumentů je třeba zohlednit také aktuální časové hledisko jejich zpracování, resp. při přípravě každého z těchto koncepčních dokumentů by se mělo vycházet z dokumentů, které jsou aktuálně platné v době jejich přípravy, případně zohlednit, v jaké fázi schvalovacího procesu se aktuálně nacházejí a zohledňovat příslušné výstupy.</p> <p>Ke konstatování, že se „v APZKO nelze odvolávat na záměry bez ohledu na existující a neposuzovaná řešení v rámci A1ZÚR...“ uvádíme, že klíčové komunikace navazující na VMO uvedené v APZKO (resp. D43, D52 a zkapacitnění D1) vycházejí ze stávajících platných ZÚR z roku 2016. Zároveň se jedná o komunikace, které byly podrobeny již dříve a rovněž i v rámci přípravy A1ZÚR posouzení vlivů na životní prostředí. V případě komunikace X/43 je v APZKO uvedeno, že ještě nebylo rozhodnuto mezi variantou Bystrckou a Bítýšskou, což vyplývá z platných ZÚR 2016 (kde jsou vymezeny tyto varianty jako územní rezervy). V době tvorby APZKO a následně oznámení podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“)</p>	
--	---	--	--

	<p>přínosu jednotlivých opatření ke zlepšení kvality ovzduší za účelem jejich vzájemného porovnání z hlediska účinnosti, a dále časový plán provádění jednotlivých opatření tak, aby bylo možné průběžně kontrolovat jejich plnění.“ Toto stále není v APZKO dostatečně obsaženo.</p> <p>7. Obsah navrhovaných PZKO je vadný „Při projektování a zpracování podkladů pro povolování nových komunikací je zapotřebí realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzační opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde k nadlimitnímu zhoršení imisní situace.“ Tato ideologie je špatná obzvláště při předjímaném schválení A1ZÚR s trasováním X43 přes Bystrc. PZKO má předcházet ZÚR a jako taková má vytvářet koncepci a navrhovat opatření k vyvedení dopravy na obchvat Brna, nikoli obhajovat nesmyslný průtah Brnem. Program se musí věnovat pouze takovým dopravním řešením, které vedou ke snížení intenzity dálkové tranzitní dopravy oblastmi s již nadlimitně znečištěným ovzduším. Takové řešení existuje a je obsaženo v autorizovaných dopravních studiích ing. Strnada (2011, 2012) a zahrnuto mezi varianty v připravovaných ZÚR a částečně i v Územní studii nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno varianta D6. 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>8. Komunikaci R43 je tedy nutné v územně plánovací dokumentaci (ZÚR JMK a ÚP obcí) trasovat jako plnohodnotný obchvat celého města Brna, tedy i mimo oblast Troubsko/Brno-Bosonohy/Ostopovice. Nejbližší prostor, kde je trasování z hlediska geomorfologického možné, je tzv. Boskovická brázda s napojením na 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 aktualizovaná v roce 2019. MŽP je dobře znám</p>	<p>nebylo přihlíženo k verzím rozpracovaným v rámci A1ZÚR. Jak vyplývá z výše uvedeného, APZKO tedy nepředjímala výsledky probíhajícího procesu A1ZÚR, a v době svého zpracování vycházela z aktuálně platných dokumentů.</p> <p>3. Programy zlepšování kvality ovzduší jsou v souladu s odst. 1, § 9 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“), zpracovány pouze pro případ překročení imisních limitů stanovených v bodech 1 až 3 přílohy č. 1 zákona o ochraně ovzduší. Imisní limity pro troposférický ozón jsou stanoveny v bodě 4. přílohy č. 1 zákona o ochraně ovzduší a nejsou tak předmětem APZKO.</p> <p>4. Cílem ani kompetencí PZKO není v souladu se zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“), stanovovat zákazy umístování nových páteřních komunikací. PZKO mají dle zákona o ochraně ovzduší přijímat opatření k dosažení imisních limitů v oblastech, kde došlo k jejich překročení. V APZKO jsou uvedeny pouze ty páteřní komunikace, které jsou již dlouhodobě naplánovány (v ZÚR 2016 či usnesení vlády č. 978, ze dne 2. prosince 2015 k Národnímu programu snižování emisí ČR) a jejichž dokončení či realizace jsou nezbytné pro zlepšení kvality ovzduší v Brně v tom smyslu, že odvádí dopravu z hustě obydlených oblastí, odstraňují kongesce a zvyšují plynulost dopravy, což jsou faktory, které se v současné době zejména podílejí na překračování imisních limitů v oblastech identifikovaných v APZ APZKO (Brno-Svatoplukova, Brno – Úvoz). Zároveň uvádíme, že v popisu aplikace opatření PZKO_5 je uvedeno: „Při projektování a zpracování podkladů pro povolování nových komunikací je zapotřebí realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzační opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde k nadlimitnímu zhoršení imisní situace.“ Stejně tak bude nutné zohlednit při přípravě dopravních záměrů podmínky uvedené v souhlasném stanovisku vydaném 4. 2. 2020 dle zákona č. 100/2001 Sb., k A1ZÚR, která byla dne 17. 9. 2020 schválena zastupitelstvem Jihomoravského</p>	
--	---	---	--

	<p>autorizovaný projekt pro tuto trasu R43, neb MŽP bylo samo zadavatelem této vyhledávací studie (Kalčík, 2007). je nepochybně žádoucí, aby z území Brna (všech jeho MČ) byla vymístěny existující i budoucí (a to i transevropská) tranzitní doprava. K tomu je naprosto adekvátní použití standardní a všeobecně aplikovaný přístup, tj. vybudování plnohodnotného obchvatu celého sídelního útvaru, tedy celého města Brna (Ize se odvolat i na vládou schválenou „Dopravní politiku ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050“, která logicky a jednoznačně na str. 65 požaduje „Zohledňovat dopravní problémy v plánech rozvoje dopravy krajů a měst a obcí k dosažení imisních limitů, např. budováním obchvatů a zřizováním nízkoemisních zón.“).</p> <p>9. 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. Podle dopravního modelování pro A1ZÚR JMK a hlavního podkladu Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno lze vidět pozitivní vliv obchvatu celého Brna, který dosahuje srovnatelných výsledků centrální části Brna jako varianta S10 – průtah Brnem protlačená JMK do A1ZÚR. Zásadním rozdílem je ovšem brutální nárůst dopravy v oblastech západního Brna při nerozvážené realizaci průtahu. I v těchto oblastech je již dle dat překračován minimálně jeden zákonný limit. Jediný pozitivní vliv průtahu je kosmetické snížení intenzity na VMO, kde z celkové intenzity řádově 50-60 tisíc vozidel zmizí v roce 2035 oproti současnému stavu 1-3 tisíce vozidel (u obchvatu je modelován nárůst 1-2 tisíce vozidel). Je nutné dodat, že tyto hodnoty jsou pod úroveň nejistot dopravního modelování a nemohou být důvodem k zavedení nové dopravy v řádu 20 tisíc vozidel denně (Kníničky) na komunikace, kde se nyní pohybuje cca 8 tisíc vozidel denně (jižní Bystrc, data výchozí stav 2020 ÚS JMK). Nutné je také dodat, že případné budování rozsáhlého tunelového úseku komunikace (pokud k němu kdy dojde) zatíží prachem a hlukem dotčené oblasti na další dlouhé</p>	<p>kraje.</p> <p>Opatření uvedená v kapitolách C.4.1 a C.4.2 by měla být dostačující, nicméně je žádoucí realizovat i podpurná opatření k vytvoření podmínek pro další zlepšení. V případě aglomerace Brno je vhodné se zaměřit zejména na opatření na omezování prašnosti ze stavební činnosti a omezování emisí ze stavební mechanizace, omezování spalování suchých rostlinných materiálů na otevřených ohništích a dopravní opatření vedoucí ke snížení objemu IAD a podpoře jiných způsobů dopravy. Ačkoli efekt těchto opatření nelze vyčíslit a nelze na nich proto založit splnění imisních limitů v PZKO, mohou přinést zvýšení efektu opatření PZKO_2020_1, PZKO_2020_2 a PZKO_2020_5 a proto jsou doporučena k realizaci.</p> <p>K připomínce je zároveň třeba poznamenat, že § 11, odst. 5 zákona o ochraně ovzduší připouští možnost umístění nové komunikace o definované kapacitě i v oblasti, kde dochází k překročení imisního limitu, avšak pouze za předpokladu realizace tzv. kompenzačních opatření (která dále specifikuje zákon o ochraně ovzduší a jeho prováděcí právní předpisy).</p> <p>5. Není jasné, z čeho (resp. z jakého právního předpisu či koncepce) má tento požadavek vyplývat, avšak lze jej považovat za obecnou zásadu, aplikovatelnou na všech úrovních územního plánování a tvorby koncepcí. Nicméně v případě APZKO je tento požadavek naplněn v rámci opatření PZKO_2020_5 prostřednictvím stavby komunikace X/43, zkapacitnění D1 a výstavby tzv. Jižní tangenty. Odvedení tranzitu působí v tomto případě komplementárně ke kompletní dostavbě VMO, která byla identifikována v rámci APZKO jako klíčová pro splnění imisních limitů v oblastech s jeho překročením (Brno-Úvoz, Brno-Svatoplukova).</p> <p>6. Z připomínky není jasné, jak má vypadat „dostatečné“ vyčíslení a časový plán provádění opatření. V opatření PZKO_2020_5 jsou pro každou zde uvedenou stavbu uvedeny konkrétní lhůty, v nichž se mají uskutečnit jednotlivé konkrétní kroky (např. podání žádosti o územní rozhodnutí, podání žádosti o stavební povolení, atd.) nezbytné k dosažení daného dílčího cíle, kterým je</p>	
--	--	--	--

	<p>roky a ve výsledku nepřinese žádným oblastem brněnské aglomerace úlevu, ale pouze přivede transevropskou dopravu do města, což je také proti současným světovým trendům.</p> <p>10. Návrh zkapacitnění D1 s obchvatem Bosonoh a kolektory tak, jak je navrhován v a1ZÚR znamená komunikaci v počtu 10 pruhů. Tímto způsobem nedojde ke snížení emisí v oblastech, kde jsou překročeny i dva limity.</p> <p>11. Návrh vést komunikaci X/43 v trase v prostoru Brno-Bosonohy/Brno-Bystrc/Brno-Kníničky je nepřijatelný, neb v této oblasti jsou dlouhodobě překračovány limity znečištění ovzduší (viz Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno, výkres charakteristik životního prostředí a lidského zdraví – dle kterého je ve jmenovaných oblastech jeden překročený limit a hodnoty pro ostatní škodliviny jsou > ½ limitu). PZKO musí toto explicitně uvést nepřijatelnost jmenovaného záměru, neboť 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>12. Z hlediska znečištění ovzduší je velmi problematická německá trasa R43 a je jí nemožné realizovat v prostoru Brno-Bystrc, rekreační oblast Brněnská přehrada, Brno-Kníničky. 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 plánované nové urbanizaci. Problém neřeší ani tunel v Bystrci, neb ten nemůže zakrýt oblast mimoúrovňové křižovatky, oblast překročení řeky Svratky. 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 vznikala smog, který by se nesl údolím Svratky i brněnských částí Komín,</p>	<p>v případě tohoto opatření uvedení konkrétních staveb do provozu. Všechny lhůty uvedené v APZKO se shodně odpočítávají od doby vydání APZKO ve Věstníku MŽP, přičemž lhůty pro jednotlivé kroky (milníky) vyplývající z právních předpisů (např. vydání územního rozhodnutí, vydání stavebního povolení, atd.) stanoví příslušné právní předpisy (zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, zákon č. 416/2009 Sb., zákon o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury, zákon č. 183/2006 Sb., stavební zákon), zatímco k aktivitám prováděným mezi těmito zákonnými rozhodnutími (podání žádosti o územní rozhodnutí, podání žádosti o stavební povolení,) stanoví lhůty APZKO. Ty jsou stanoveny tak, aby proběhly co nejdříve.</p> <p>Pro celé opatření PZKO_2020_5 je pak uveden předpokládaný efekt v podobě vhodného indikátoru, v tomto případě poklesu emisí příslušné znečišťující látky v %. Stejně tak opatření PZKO_1 a 2 pak obsahují popis činností, které mají realizovat jednotlivé subjekty a v jakém časovém horizontu. Je provedeno vyčíslení efektu v podobě snížení emisí příslušných znečišťujících látek (resp. suspendovaných částic PM_{2,5}, PM₁₀ a benzo[a]pyrenu) v %.</p> <p>7. APZKO v době přípravy nepředjímala schválení A1ZÚR a vycházela z v té době platných ZÚR 2016, v nichž byly vymezeny koridory pro bystrckou a bítýšskou variantu komunikace X/43, a to i přesto, že jak Územní studie metropolitní oblasti Brno (podklad pro A1ZÚR) a rovněž souhlasné stanovisko k A1ZÚR vydané v rámci posuzování koncepce dle zákona č. 100/2001 Sb., upřednostňují variantu bystrckou (ve třech podvariantách). Žádný platný právní předpis (resp. zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu a jeho prováděcí právní předpisy) nestanoví, že PZKO má být podkladem pro ZÚR. Během procesu schvalování ZÚR zohledňují příslušné dotčené orgány obsah platných PZKO v rámci svých stanovisek k ZÚR a zároveň je v rámci vyhodnocení vlivů koncepce na udržitelný rozvoj území hodnocen vztah těchto dvou koncepcí (ZÚR a PZKO). Ve výše uvedených případech jsou vždy podkladem pro rozhodování aktuálně platné dokumenty, tzn. pro přípravu ZÚR PZKO vydané</p>	
--	--	--	--

	<p>Jundrov a Žabovřesky.</p> <p>13. APZKO obsahují rozpor, je uvedeno: „V oblastech, kde nedochází k překročení žádného z imisních limitů, je potřeba zajistit dodržování dobré kvality ovzduší. To odpovídá jedné ze základních zásad směrnice 2008/50/EC, která obdobně požaduje, aby již jednou dosažená vyhovující kvalita ovzduší byla nadále dodržována.“ Trasování X/43 jako průtah Brnem toto zcela nesplňuje.</p> <p>14. APZKO obsahují rozpor, je uvedeno: „V případě aglomerace Brno se s ohledem na charakter znečištění bude jednat především o zavedení opatření k omezování prašnosti ze stavební činnosti a omezování emisí ze stavební mechanizace, opatření k omezování spalování suchých rostlinných materiálů na otevřených ohništích a dále o zavedení dopravních opatření vedoucích ke snížení objemu IAD a podpoře jiných způsobů dopravy.“ Výstavba X/43 jako průtahu Bystrčí zcela popírá tento uvedený bod a omezení emisí ze stavební mechanizací je v tomto směru vzhledem k rozsahu záměru zcela nerealizovatelné.</p> <p>15. APZKO obsahují rozpor, je uvedeno: „<i>Opatření pod kódem PZKO_2020_5: Kompletní dostavba Velkého městského okruhu v Brně (VMO) a navazujících komunikací je založeno na efektu jednotlivých záměrů dopravních staveb, pro které vytváří rámec z hlediska jejich umístění a investičního zajištění jiné koncepce (zejména ZÚR Jihomoravského kraje), na kvalitu ovzduší v současné době silně dopravně zatížených lokalitách v Brně. Nejde tedy ve své podstatě o kumulativní či synergický účinek těchto záměrů s PZKO 2020+, nýbrž o zdůraznění významu zajištění realizace těchto staveb ve stanovených termínech pro zlepšení kvality ovzduší v exponovaných částech Brna.</i>“ Vzhledem ke směrnici 2008/50/EC nelze vytlačit dopravu ze silně zatížených lokalit do jiných silně urbanizovaných lokalit Brna. Jediným možným řešením naplňujícím stanovené cíle je vybudování obchvatu celého Brna tzv. Optimalizovaná</p>	<p>v roce 2016.</p> <p>APZKO nemůže nahrazovat územně plánovací dokumentaci, dopravní koncepci ani předjímat konkrétní řešení nových záměrů, při kterém je nezbytné zohledňovat také další aspekty. To je předmětem k tomu určených dokumentů.</p> <p>8. APZKO nenavrhuje ani netrasuje nové komunikace, toto není cílem ani kompetencí tohoto koncepčního dokumentu. Cílem stávající APZKO je faktická realizace alespoň těch opatření, která jsou dlouhodobě plánována a schválena koncepčními dokumenty na úrovni státu i kraje a u nichž je zřejmé, že přispějí ke snížení imisní zátěže v oblastech s překročením imisních limitů (což je doloženo vyčíslením efektu opatření PZKO_2020_5). Z toho důvodu pak nelze po APZKO požadovat výběr konkrétní varianty, ten je prováděn v rámci zpracování ZÚR či jejich aktualizací (kdy je zohledňována řada dalších aspektů a širší územní hledisko) a dále pak v rámci navazujících kroků územního řízení.</p> <p>9. Dle map znečištění ovzduší v jednotlivých letech 2014–2018, nedošlo na území Brna-Bystrce, Kníniček ani Rozdrojovic k překročení denních imisních limitů pro suspendované částice PM₁₀, ročních imisních limitů pro suspendované částice PM_{2,5}, NO₂ a benzo[a]pyren. To samé pak platí o imisních limitech pro ostatní znečišťující látky stanovené v příloze č. 1, částech 1–3 zákona o ochraně ovzduší. Zároveň opakujeme, že předmětem APZKO není výběr varianty vedení komunikace X/43 a stejně tak APZKO nepředjímala podobu v té době neschválené A1ZÚR (viz vypořádání připomínek č. 1) a 7)). Naopak je v APZKO konstatováno, že výběr varianty ještě není jasný, nicméně že realizací X/43 dojde ke snížení intenzit dopravy na VMO a snížení dopravy v centru Brna.</p> <p>10. APZKO neřeší varianty A1ZÚR ani konkrétní trasy. V případě zkapacitnění D1 v oblasti Bosonoh vychází z údajů ŘSD, které předpokládají šestipruhové uspořádání dálnice s protihlukovými stěnami v blízkosti obytné zástavby.</p>	
--	---	--	--

	<p>varianta Boskovickou brázdou.</p> <p>16. APZKO obsahují rozpor, je uvedeno: „<i>Možnost kumulativních účinků PZKO_2020+ s jednotlivými záměry (jinými než v opatření PZKO_2020_5: Kompletní dostavba Velkého městského okruhu v Brně a navazujících komunikací) není možno posoudit, vzhledem k velmi obecnému charakteru PZKO 2020+.</i>“ V APZKO lze předvídat kumulativní a synergické účinky minimálně vzhledem k materiálu JMK Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno. Zde je zcela jasně vymezena problematická oblast vzhledem ke kumulativním a synergickým účinkům. V rámci APZKO se tedy nelze tvářit, že nová komunikace X/43 zařazená do seznamu TEN-T nebude mít kumulativní a synergické účinky na západní a jižní část Brna, obzvláště uvádí-li APZKO, že dominantním zdrojem znečištění oxidy dusíku, PM10 a PM2,5 je doprava.</p> <p>17. APZKO je v hodnocení znečištění nedostatečná. Z jednotek měřicích stanic není možné dostatečně komplexně popsat situaci v jednotlivých oblastech aglomerace. Z takto prostorově řídkých informací zatížených navíc lokálními i krátkodobými zdroji znečištění pak nelze dlouhodobým průměrem dostatečně kvantifikovat emisní situaci v celé aglomeraci.</p> <p>18. Předpokládané vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví v APZKO neuvažují vlivy transevropské dopravní tepny plánované dle A1ZÚR jako průtah Bystrcí. 22 tisíc nových vozidel bude v dané oblasti produkovat nezanedbatelné množství škodlivin a nové MÚK a změna intenzity dopravy např. ulice Páteřní (na kterou bude převedena lokální doprava MČ) aj., ve kterých je již dnes dle hlukových map MZ ČR 2017 překračována mezní hodnota hluku budou nepopíratelně zasaženy. Z tohoto hlediska je text aktualizace zcela vadný: „<i>Žádné negativní vlivy PZKO 2020 + na obyvatelstvo a zdraví nejsou očekávány. Očekávané pozitivní vlivy spočívají ve snížení expozice obyvatelstva</i></p>	<p>Zároveň odkazujeme na skutečnost uvedenou ve vypořádání připomínky č. 9), a sice, že v Brně-Bosonohách nedošlo v letech 2014-2018 k překročení žádného imisního limitu stanoveného v bodech 1. až 3. přílohy 1 zákona o ochraně ovzduší.</p> <p>Dále uvádíme, že dopad všech komunikací, navrhovaných v rámci A1ZÚR, byl posouzen v rámci vyhodnocení vlivů této koncepce na životní prostředí v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb. Vhodné varianty komunikací a podmínky pro jejich realizaci jsou uvedeny v souhlasném stanovisku ze dne 4. 2. 2020.</p> <p>11. V brněnských částech Bosonohy, Kníničky a Bystrc nedochází k překračování platných imisních limitů, viz připomínky výše.</p> <p>Součástí APZKO je rozsáhlá analytická část, která obsahuje imisní a emisní analýzu a na jejich základě pak stanoví příčiny znečištění v oblastech s překročením imisního limitu, ke kterým v současné době dochází. Na tuto část pak navazuje model predikce budoucího stavu, který rovněž zohledňuje některá vybraná opatření (zákaz provozu kotlů 1. a 2. třídy v roce 2022), jejichž realizace se předpokládá a která se pozitivně projeví na úrovních znečištění. V rámci města Brna je opatření týkající se zákazu kotlů 1. a 2. třídy méně významné v oblastech, kde je dominantním zdrojem znečištění doprava, nicméně zejména v okrajových částech Brna může nabírat na významu, mimo jiné i v důsledku přenosu znečištění z přilehlých obcí ležících v Jihomoravském kraji (viz kapitola C.1.3, obr. 66). Po provedení výše uvedeného pak byly identifikovány oblasti, kde bude docházet k překračování imisních limitů a pro tyto pak stanovena opatření ve vztahu k dominantním zdrojům znečištění. Pro aglomeraci Brno byla stanovena opatření jak ve vztahu k dopravě, tak ve vztahu ke spalování v domácnostech. Jako oblasti, kde dochází v současné době k překračování imisních limitů (pro oxid dusičitý, suspendované částice PM₁₀ a PM_{2,5}) a zároveň je toto předpokládáno i v budoucnu, byly identifikovány pouze oblasti v okolí měřicích stanic v Brně-Úvoze, Brně-Svatoplukově a dále oblast Brna-Bohunic. Jako vhodné opatření k řešení těchto lokálních problémů, u něhož lze zároveň kvantifikovat dopad na kvalitu ovzduší, byla identifikována kompletní dostavba VMO,</p>	
--	--	--	--

	<p><i>nadlimitním koncentracím znečišťujících látek a zlepšení kvality bydlení v imisně zatížených lokalitách. Očekáváme nepřímé pozitivní vlivy na obyvatelstvo spočívají v rovině účinků psychologických (například předpokládané snížení četnosti smogových situací) a sociálních (například stabilizace demografické situace v sídlech, která jsou často postižena smogovými situacemi).“</i></p> <p>19. Předpokládané vlivy na ovzduší a klima nejsou v APZKO popsány dostatečně, např. „emise znečišťujících látek z dopravy“ není dostatečným popisem záměru doprovodné stavby dobudování VMO, tedy realizací X43 jako průtahu Bystrcí.</p> <p>20. APZKO nepopisuje správně vlivy na ovzduší a klima, je uvedeno: „<i>Předběžná identifikace vlivů ne relevantní problémové okruhy životního prostředí v důsledku uplatňování PZKO 2020+. Je očekáván pozitivní vliv na ovzduší, spočívající ve snížení emisí suspendovaných částic PM10 a PM2,5 a NO2 v oblastech s překročením imisních limitů a převážné části obydlených oblastí města Brna. Lokálně může docházet ke zhoršení kvality ovzduší v důsledku jak výstavby nových komunikací (dočasný negativní vliv), tak v důsledku samotného provozu těchto komunikací, tyto však budou eliminovány technickými opatřeními (skrápění stavenišť, čištění komunikací, omezení rozptylu znečišťujících látek protihlukovými stěnami, apod.).“ V popisu zcela absentuje dominantní problematika X43 a především její negativní vlivy. Pokud je cca 30 tis. obyvatel Brna Kníniček, Brna Bystřice, Brna Bosonoh myšleno jako lokální problém, tak je aktualizace zcela závadně zpracována.</i></p> <p>21. APZKO nepopisuje situaci správně, např.: „Snížení emisí z dopravy v lokalitách s překročenými imisními limity prostřednictvím odvedení části dopravy z obydlených oblastí a zvýšením plynulosti dopravy na území města.“ Současně s tímto APZKO uvádí nutnost výstavby navazujících staveb VMO tedy i X43. Kam tedy bude</p>	<p>včetně vybraných navazujících komunikací. Beze zbytku se jedná o záměry, které byly již schváleny některým z koncepčních dokumentů na národní či krajské úrovni (NPSE či v ZÚR 2016) a prošly procesem posouzení vlivu na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb.</p> <p>12. APZKO neřeší trasování ani varianty komunikací, které jsou uvedeny v rámci opatření PZKO_2020_5, to je úkolem územního plánování a jednotlivých kroků v rámci tohoto procesu. Cílem APZKO bylo zejména uspišit a skutečně zrealizovat stavby, které jsou dlouhodobě navrženy v rámci ZÚR (prošly procesem posouzení vlivu na životní prostředí), a které budou mít pozitivní vliv na kvalitu ovzduší tím, že odvedou část dopravy z osídlených oblastí, kde v současné době dochází k překračování imisních limitů a zvýší plynulost dopravy, sníží riziko kongescí. Při výběru variant koridorů komunikací schválených v rámci A1ZÚR, pak bude nezbytné splnit požadavky ve vztahu ke kvalitě ovzduší v souladu se souhlasným stanoviskem k A1ZÚR vydaným dne 4. 2. 2020 v rámci jeho posouzení podle zákona č. 100/2001 Sb.</p> <p>13. V APZKO je v opatření PZKO_2020_5 uvedena komunikace D43 Troubsko – Kuřim, přičemž nově navrhovaná X/43 přispěje k odlehčení provozu na VMO. Cílem ani kompetencí APZKO není výběr variant komunikací, to je předmětem ZÚR a navazujících územních řízení. Aby toto bylo zřejmé dojde k úpravě textace opatření následujícím způsobem:</p> <p>X43 Troubsko – Kuřim</p> <p>V současné době není rozhodnuto o variantě, nicméně z hlediska dopadu na kvalitu ovzduší v Brně přispějí všechny dosud zvažované varianty k odvedení tranzitní dopravy směřující z východních Čech na D1, čímž dojde ke snížení intenzit dopravy na VMO i centru Brna.</p> <p>Původní:</p> <p>D43 Troubsko – Kuřim</p> <p>V současné době jsou v příslušných dokumentech zvažovány dvě varianty vedení komunikace (tzv. Bystrcká a Bítýšská).</p>	
--	---	---	--

	<p>doprava odvedena? Pokud jsou autorům APZKO podklady A1ZÚR známy, musí jim být zřejmé, že na X43, která v případě realizace průtahu X43 Brnem hustě obydlenou oblastí města Brna bude mít 22 tisíc nových vozidel a další neuvažovaná doprava baltsko-adriatického koridoru TEN-T dost problematické důsledky vzhledem ke stanoveným limitům. Jen v Brně-Bystřici je více než 24 tisíc obyvatel, kteří budou tímto záměrem negativně ovlivněni. Dokonce ani opatření typu tunel/tubus neřeší emise z nájezdů a sjezdů, případně problematiku výdechů.</p> <p>22. APZKO několikrát uvádí dobudování VMO a navazujících staveb jako prostředek ke snížení emisí, současně je ovšem potřeba připomenout rozsudek NSS 2018: <i>„Přestože odpůrce vychází z toho, že právě realizací obchvatů se celkové imisní zatížení v brněnské aglomeraci sníží, takovýto předpoklad je přinejmenším pochybný. Lze totiž připustit, že budování lepších silnic s vyšší kapacitou má mnohdy za následek také nárůst celkového množství automobilové dopravy, a nemusí nutně vést ke kýženému odlehčení stávajících tras.“</i> Tento rozpor APZKO je vzhledem k rozsudku NSS potřeba vysvětlit a především doložit daty.</p>	<p>Z hlediska dopadu na kvalitu ovzduší v Brně jsou přínosné obě varianty, neboť přispějí k odvedení tranzitní dopravy směřující z východních Čech na D1, čímž dojde ke snížení intenzit dopravy na VMO i centru Brna.</p> <p>Výše uvedená nová textace je zároveň v souladu s nově schválenou A1ZÚR Jihomoravského kraje.</p> <p>14. Každá výstavba ze své podstaty působí dočasně negativně na kvalitu ovzduší, nicméně kvůli této dočasné aktivitě nelze zastavit další rozvoj území. Výše citovaný text se vztahuje k podpůrným opatřením uvedeným v kapitole C.4.3 APZKO, která obsahuje návrh dodatečných skupin opatření, které je vhodné realizovat nad rámec opatření stanovených v kapitolách C.4.1 a C.4.2. Smyslem opatření na omezování prašnosti ze stavební činnosti není a ani nemůže být požadavek na zastavení veškeré stavební činnosti v daném území, ale stanovení takových opatření, která mají za cíl eliminovat vliv probíhající stavby na kvalitu ovzduší obecně. Toto opatření má být realizováno OÚ ORP, příp. krajským úřadem ve vztahu ke všem stavbám probíhajícím na příslušném území, tedy nejen ve vztahu ke stavbě X/43. Opatření doporučuje kroky, které mají výše uvedené úřady provádět v rámci všech fází staveb a to od projektové přípravy přes samotnou realizaci stavby až po její provoz tak, aby byl minimalizován negativní vliv staveb na okolní prostředí.</p> <p>Sohledem na výše uvedené se nejedná o rozpor v APZKO, ale nepochopení konstrukce APZKO.</p> <p>15. Z připomínky nevyplývá, z jakého důvodu by měla být v APZKO navržená opatření v rozporu se směrnicí 2008/50/EC. Cílem opatření je snížit zátěž v konkrétních oblastech s nadlimitními koncentracemi zvýšením plynulosti dopravy, rozproštěním dopravního proudu do více lokalit a částečně odvést tranzitní dopravu z centra města v souladu s platnými koncepčními dokumenty.</p> <p>Tvrzení, že jediným možným řešením je vybudování obchvatu celého Brna v tzv. Optimalizované variantě považujeme za zavádějící, neboť výběr varianty prochází v rámci ZÚR</p>	
--	--	--	--

		<p>dlouholetým vývojem, kdy je zvažována celá řada aspektů týkajících se jak ochrany lidského zdraví a ochrany přírody, ale také dopravní obslužnosti území a dalších a s ohledem na tyto skutečnosti nelze prohlašovat tuto variantu za „jedinou správnou“.</p> <p>16. Samotná APZKO, stejně jako oznámení zpracované k této koncepci dle zákona č. 100/2001 Sb., se rozhodně nedomnívá (resp. „netváří se“), že budoucí vybraná varianta komunikace X/43 (stejně jakákoli jiná dopravní či jiná stavba), nebude mít v dotčeném území kumulativní účinky. Opětovně však podotýkáme, že APZKO nenavrhuje žádné nové komunikace, které by nebyly již obsahem jiných dokumentů, nebo neprošly posouzením dopadů na životní prostředí.</p> <p>Výše citovaný text je součástí kapitoly B.9.2 „Vztah k přijatým cílům v oblasti životního prostředí“ oznámení, která primárně hodnotí vztah APZKO jako celku k cílům jednotlivých koncepcí na regionální i národní úrovni. Mimo jiné je však v této kapitole konstatováno, že kumulativní vlivy APZKO s jinými záměry není možno posoudit a kvantifikovat vzhledem k obecnosti koncepce, avšak je možné očekávat spíše pozitivní účinek. Toto konstatování tedy nepopírá možnost vzniku „kumulativních či synergických“ účinků.</p> <p>17. Pro hodnocení imisní situace (resp. úrovně znečištění ovzduší) na území aglomerace Brno byla použita data z 12 stanic imisního monitoringu, které jsou součástí státní sítě imisního monitoringu. Počet měřicích stanic a kvalita poskytovaných dat je na území města Brna (stejně jako ve zbytku ČR) v souladu s požadavky pro posuzování a vyhodnocování úrovně znečištění, stanovenými § 5 zákona o ochraně ovzduší, vyhlášky č. 330/2012 Sb., o způsobu posuzování a vyhodnocování úrovně znečištění, rozsahu informování veřejnosti o úrovni znečištění a při smogových situacích a rovněž v souladu s požadavky směrnice 2008/50/EC, o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu. Reálně naměřená data koncentrací znečišťujících látek jsou pak následně používána jako vstupní data do prostorových modelů koncentrací, z nichž se za pomoci meteorologických dat získávají informace o úrovni koncentrací znečišťujících látek na určitém</p>	
--	--	--	--

		<p>území. Rovněž tyto modely splňují požadavky stanovené výše citovanými právními předpisy. Jedná se o standardní postup prostorové interpretace naměřených dat.</p> <p>K připomínkám 18. – 21. lze shodně uvést následující:</p> <p>PZKO 2020+ nevytváří žádné rámce pro jednotlivé úseky Velkého městského okruhu v Brně (ani navazujících komunikací), ani pro jiné záměry nebo činnosti z hlediska jejich umístění, povahy, velikosti, provozních podmínek, požadavků na přírodní zdroje nebo financování. Vyplývá to z charakteru PZKO 2020+.</p> <p>Rámce pro toto opatření vytvářejí jiné koncepce, především ZÚR Jihomoravského kraje (2016) ve znění aktualizace č. 1 (2020), u kterých bylo provedeno posouzení vlivu koncepce na životní prostředí. Aktualizace č. 1 ZÚR Jihomoravského kraje vymezila koridor pro komunikaci „X43“ ve třech variantách, a to DS40-A, DS40-B a DS40-C. Komunikace „X43“, jako navazující komunikace k Velkému městskému okruhu je dosud v počátečním stádiu přípravy. Vzhledem k jejímu charakteru bude úsek „X43“ Troubsko-Kuřim posouzen v procesu posuzování vlivů na životní prostředí (EIA). PZKO 2020+ pro období své maximální platnosti (4 roky) stanovuje pro úsek „X43“ Troubsko-Kuřim v rámci opatření PZKO_2020_5 (s velkou pravděpodobností) jediné dva termíny, a to je zahájení zjišťovacího řízení dle § 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „ZOPV“) a doručení dokumentace vlivů záměru na životní prostředí příslušnému úřadu. Nelze důvodně předpokládat, že posouzení vlivů záměru na životní prostředí bude mít negativní vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví.</p> <p>K připomínkám 18. – 21. jednotlivě, lze dále uvést:</p> <p>18. Jako podklad pro Aktualizaci č. 1 ZÚR Jihomoravského kraje byla zpracována „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (knesl kynčl architekti s.r.o., architektonický ateliér Brno, červen 2020 – dále jen „Územní studie“). V rámci Územní studie bylo provedeno velké množství rozptylových studií. Na základě jejich</p>	
--	--	--	--

		<p>vyhodnocení Územní studie došla k závěru, že realizací jakékoliv varianty dálniční a silniční sítě dojde k poklesu imisního zatížení z automobilové dopravy pro výrazně významnější počet obyvatel, než u jakého dojde k nárůstu imisní zátěže oproti stávajícímu stavu. To platí pro všechny varianty a všechny znečišťující látky. Závěr studie je, že ze všech hodnocených aspektů je nejhorší řešení bez nové komunikace „X43“. Dále konstatuje, že realizace komunikace „X43“ nebude mít vliv na zatížení tzv. Přehradní radiály. Intenzity dopravy jsou vždy přibližně shodné. Je to dáno vlivem chování dopravy v Bystrci a nové „X43“ na okolí. O co nová komunikace „X43“ zvyšuje intenzitu dopravy na Přehradní radiále, o to na ní klesá intenzita dopravy vlivem spojení Bystrce s dálnicí D1.</p> <p>Dílčí rozptylové studie jsou v souladu s předpoklady vlivů na obyvatelstvo v Oznámení. Například rozptylová studie pro variantu S.10 (doporučená optimální varianta) uvádí, že pro ukazatel průměrná roční koncentrace NO₂ dojde v městské části Brno-Bosonohy k nulovému nárůstu podílu zastavěné plochy s nárůstem koncentrace nad 1% imisní limitu (dále jen „IL“), avšak k nárůstu podílu zastavěné plochy s poklesem větším než 1% IL na 37,6% výměry zastavěného území, v městské části Brno-Kníničky k nárůstu podílu zastavěné plochy s nárůstem koncentrace nad 1% imisní limitu (dále jen „IL“) na 3,21% výměry, avšak k nárůstu podílu zastavěné plochy s poklesem větším než 1% IL na 7,25% výměry zastavěného území.</p> <p>19. Předpokládané vlivy na ovzduší a klima jsou v Oznámení na str. 119 popsány dostatečně z hlediska úlohy oznámení SEA. Je nutno vzít v úvahu, že koncepce PZKO 2020+ je poměrně obecná a míře její obecnosti odpovídá i předpoklad jejího vlivu na ovzduší a klima.</p> <p>20. Předpokládané vlivy na ovzduší a klima jsou v Oznámení na str. 119 popsány dostatečně z hlediska úlohy oznámení SEA. Je nutno vzít v úvahu, že koncepce PZKO 2020+ je poměrně obecná a míře její obecnosti odpovídá i předpoklad jejího vlivu na ovzduší a klima. Z hlediska předpokladu jejího vlivu na ovzduší a klima je možno vycházet ze závěrů studie, že nasávací efekt úseku Troubsko-Kuřim bude minimální a podíl dálkové dopravy je zde</p>	
--	--	---	--

		<p>malý. Zvýšením plynulosti dopravy dojde ke snížení měrných emisí a vzhledem k tomu, že není očekáván výrazný nárůst intenzity dopravy, rovněž ke snížení celkových emisí do ovzduší. Posouzení, že „Lokálně může docházet ke zhoršení kvality ovzduší v důsledku nových komunikací.....“ je správné, ovšem rozhodně je nelze vztahovat na celé území městských částí Brno-Bosonohy, Brno-Bystrc a Brno-Kníničky. Z údajů provedených rozptylových studií vyplývá, že bilance imisního zatížení bude pozitivní nejen v rámci města Brna jako celku, ale i v rámci městských částí Brno-Bosonohy a Brno-Kníničky a v městské části Brno-Bystrc dojde ke zhoršení bilance pouze v rámci jednotek procent.</p> <p>21. Snížení emisí z dopravy v lokalitách s překročenými imisními limity prostřednictvím odvedení části dopravy z obydlených oblastí a zvýšením plynulosti dopravy na území města“ je v oznámení uvedeno jako „příležitost“ a je to uvedeno naprosto správně. Účelem oznámení není suplovat podrobnou analýzu, která je obsahem PZKO 2020+, který je přílohou Oznámení. Kompletní dostavbou Velkého městského okruhu v Brně se sníží imisní zátěž v lokalitách, kde je v současné době překračován imisní limit. Výstavba komunikací na VMO navazujících, případně jejich zkapacitnění pak primárně povede k dalšímu zvýšení plynulosti dopravy ve městě, příp. částečnému odvedení tranzitu z centrálních částí Brna, což se pozitivně projeví na kvalitě ovzduší. V této souvislosti je nutno upozornit, že otázka nájezdů a sjezdů na komunikaci „X43“ v Bystrci nezhorší stávající situaci, neboť se jedná o dopravu v rámci této městské části, u které se žádné významné navýšení neočekává. S tím souvisí i otázka provozu na tzv. Přehradní radiále, která je blíže rozvedena u vypořádání připomínky č. 18.</p> <p>22. Uvedená formulace, že realizace obchvaty „nemusí nutně vést ke kýženému odlehčení tras“ je spekulativní. Na opatření stanovená v rámci APZKO je navíc nutné pohlížet v kontextu všech opatření, která budou realizována na národní i lokální úrovni. Jak vyplývá z vyčíslení efektu opatření PZKO_2020_5, dojde v cílových lokalitách (Brno-Svatoplukova, Brno-Úvoz a Brno-</p>	
--	--	---	--

		<p>Bohunice) k poklesu emisí oxidu dusičitého o přibližně 24 % (Úvoz i Svatoplukova) a k poklesu emisí suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} o 10 % (Úvoz), resp. 40 % (Svatoplukova). V Brně Bohunicích dojde v důsledku opatření k poklesu emisí suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} o 5 %. Tyto efekty budou posíleny podmínkou stanovenou v rámci tohoto opatření, která ukládá, že při projektování a zpracování podkladů pro povolování nových komunikací je zapotřebí realizovat v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzačních opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde k nadlimitnímu zhoršení imisní situace. Při přípravě nových komunikací, které jsou v souladu s A1ZÚR pak bude toto opatření dále podpořeno plněním úkolů v rámci územního plánování (viz souhlasné stanovisko z 4. 2. 2020), kdy je zapotřebí vymezit vybrané koridory komunikací s cílem minimalizovat dopady na obytnou zástavbu a s ohledem na snížení imisní zátěže.</p> <p>Na efekt opatření PZKO_2020_5 budou mít dále vliv opatření realizovaná v rámci Národního programu snižování emisí, konkrétně opatření AB26 Dodatečné snížení emisí k roku 2030 ze sektoru silniční doprava, AA12 Podpora nákupu nízkoemisních a bezemisních vozidel pro veřejnou osobní dopravu, AA7 Podpora výstavby čerpací a dobíjecí infrastruktury pro alternativní pohony v dopravě, AB27 Zdokonalení postupů k odhalování manipulací se systémy ke snížení emisí znečišťujících látek u vozidel v provozu a AB23 Přesun přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnic na železnici. Pozitivně se budou projevat i další opatření obsažená v dalších dokumentech.</p> <p>Ke zvýšení efektu opatření v APZKO je doporučena realizace podpůrných opatření týkajících se dopravy, na něž je odkazováno v kapitole C.4.3 APZKO.</p>	
KRAJSKÁ HYGIENICKÁ STANICE JIHOMORAVS KÉHO KRAJE	Vyjádření orgánu ochrany veřejného zdraví Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně jako orgán ochrany veřejného zdraví místně a věcně příslušný podle § 82 odst. 1 a odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění	Bereme na vědomí.	3

SE SÍDLEM V BRNĚ	<p>pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 258/2000 Sb.“) a jako dotčený správní úřad podle § 82 odst. 2 písm. i) zákona č. 258/2000 Sb. a § 23 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“), vydává podle § 77 zákona č. 258/2000 Sb. a §10c odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., k oznámení koncepce „Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace CZ06A - Brno: Aktualizace 2020“, na základě žádosti Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru životního prostředí, oddělení posuzování vlivů na životní prostředí, Žerotínovo náměstí 449/3, 601 82 Brno, doručené dne 21. 08. 2020, toto</p> <p style="text-align: center;">vyjádření:</p> <p>Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně oznámení koncepce „Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace CZ06A - Brno: Aktualizace 2020“ vypracované v srpnu 2020 Ing. Petrem Blahníkem (autorizovaná osoba) a kolektivem spolupracovníků společnosti Ecological Consulting a. s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc (IČO:25873962), posuzované v rámci zjišťovacího řízení podle zákona č. 100/2001 Sb., bere na vědomí a s aktualizovanou koncepcí, jejímž předkladatelem je Ministerstvo životního prostředí, Vršovická 1442/65, 100 10 Praha (IČO:00164801), z hlediska zájmů ochrany veřejného zdraví</p> <p style="text-align: center;">s o u h l a s í .</p>		
ČESKÁ INSPEKCE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, OBLASTNÍ INSPEKTORÁT BRNO	<p>Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace CZ06A - Brno: Aktualizace 2020</p> <p>Dne 20. 8. 2020 jsme obdrželi Vaši žádost o vyjádření se k oznámení koncepce „Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace CZ06A - Brno: Aktualizace 2020“ vypracovaného ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>Předkladatelem oznámení koncepce je Ministerstvo životního prostředí, Vršovická 1442/65, 100 10 Praha, IČ 00164801.</p> <p>Na základě předložených podkladů ČIŽP sděluje, že k předložené</p>	Bereme na vědomí.	4

	koncepti nemá připomínek.		
OBVODNÍ BÁŇSKÝ ÚŘAD PRO ÚZEMÍ KRAJŮ JIHOMORAVS KÉHO ZLÍNSKÉHO A	<p>Věc: „Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace CZ06A – Brno: Aktualizace 2020“ zveřejnění oznámení koncepce ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů a zahájení zjišťovacího řízení - stanovisko</p> <p>K Vašemu přípisu podanému dne 21. 8. 2020, evidovanému Obvodním báňským úřadem pro území krajů Jihomoravského a Zlínského pod čj. SBS 31935/2020, ve výše uvedené věci, zdejší úřad jako orgán státní báňské správy, podle ustanovení § 39 odst. 1 zákona č. 61/1988 Sb., o hornické činnosti, výbušninách a o státní báňské správě, ve znění pozdějších předpisů, vydává následující</p> <p>stanovisko:</p> <p>1. Zdejší úřad k výše uvedené věci, tj. k posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů - zahájení zjišťovacího řízení ke koncepci „Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace CZ06A – Brno: Aktualizace 2020“ - nemá námítky.</p>	Bereme na vědomí.	5

Použité zkratky:

APZ – Analýza příčin znečištění

APZKO – Aktualizace programu zlepšování kvality ovzduší

A1ZÚR – Aktualizace č.1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje

KÚ JMK – Krajský úřad Jihomoravského kraje

MMB – Magistrát města Brna

NSS – Nejvyšší správní soud

ZÚR 2016– Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje 2016

NPSE – Národní program snižování emisí

VMO – Velký městský okruh v Brně

Rozdělovník:

Předkladatel koncepce:

- Ministerstvo životního prostředí, Odbor ochrany ovzduší, Vršovická 65, 100 10 Praha 10 – DS

Dotčené územní samosprávné celky (k vyvěšení na úřední desce)

- Jihomoravský kraj, Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno – zde
- Statutární město Brno, Dominikánské nám. 196/1, 601 67 Brno – DS
- Město Modřice, náměstí Svobody 93, 664 42 Modřice – DS
- Město Rajhrad, Masarykova 32, 664 61 Rajhrad – DS
- Město Šlapanice, Masarykovo náměstí 100/7, 664 51 Šlapanice – DS
- Obec Holubice, Holubice 6, 683 51 Holubice – DS
- Obec Jiříkovice, Za Školou 230, 664 51 Jiříkovice – DS
- Obec Moravany, Vnitřní 49/18, 664 48 Moravany – DS
- Obec Omice, Tetčická 51, 664 41 Omice – DS
- Obec Ostopovice, U Kaple 260/5, 664 49 Ostopovice – DS
- Obec Podolí, Podolí 1, 664 03 Podolí – DS
- Obec Popovice, Popovice 2, 664 61 Popovice – DS
- Obec Popůvky, Náves 32/25, 664 41 Popůvky – DS
- Obec Sivice, Sivice 19, 664 07 Sivice – DS
- Obec Troubsko, Zámecká 150/8, 664 41 Troubsko – DS
- Obec Tvarožná, Tvarožná 40, 664 05 Tvarožná – DS
- Obec Velatice, Velatice 92, 664 05 Velatice – DS

Dotčené orgány

- AOPK ČR – Regionální pracoviště Jižní Morava, Kotlářská 51, 602 00 Brno – DS
- ČIŽP Ol Brno, Lieberzeitova 14, 614 00 Brno – DS
- Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně, Jeřábkova 1847/4, 602 00 Brno – DS
- Obvodní báňský úřad pro území krajů Jihomoravského a Zlínského, Cejl 13, 601 42 Brno – DS
- Magistrát města Brno, OŽP, Kounicova 67, 601 67 Brno – DS
- Městský úřad Šlapanice, OŽP, Masarykovo náměstí 100/7, 664 51 Šlapanice – DS
- Městský úřad Slavkov, OŽP, Palackého náměstí 65, 684 01 Slavkov u Brna – DS
- Městský úřad Židlochovice, OŽP, Masarykova 100, 667 01 Židlochovice – DS

Na vědomí:

- Ecological Consulting a. s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc – DS

- Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Brně, nám. Svobody 8, 601 54 Brno – DS
- Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy VII, Mezírka 1, 602 00 Brno – DS

Potvrzení o zveřejnění (provedou dotčené územní samosprávné celky).
Vyvěšeno na úřední desce dne:

razítko a podpis