



MMB2018000000888

VERZUSI

189

Rada města Brna

ZM7/ 3958

Z7/40. zasedání Zastupitelstva města Brna  
konaná dne 19. 06. 2018

Název:

**„Plán udržitelné městské mobility města Brna“ – stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů k návrhu koncepce**

Obsah:

- důvodová zpráva
- vypořádání požadavků ze stanoviska podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů k návrhu koncepce „Plán udržitelné mobility města Brna“, č.j. JMK 55573/2018
- stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů k návrhu koncepce „Plánu udržitelné městské mobility města Brna“

Návrh usnesení:

Návrh usnesení pro velký rozsah uveden na další straně.

Stanoviska dotčených orgánů:

- Rada města Brna na své schůzi č. R7/173. konané dne 12. 6. 2018 materiál projednala. Stanovisko bude sděleno.

Zpracoval:  
Odbor dopravy MMB

Předkládá:  
Rada města Brna

1/31

## Návrh usnesení:

### Zastupitelstvo města Brna

#### **bere na vědomí**

stanovisko Krajského úřadu Jihomoravského kraje č.j. JMK 55573/2018 podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů k návrhu koncepce „Plánu udržitelné městské mobility města Brna“.

#### **schvaluje**

vypořádání požadavků ze stanoviska podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů k návrhu koncepce „Plán udržitelné mobility města Brna“, č.j. JMK 55573/2018, které tvoří přílohu č. .... těchto usnesení

#### **ukládá**

vedoucímu Odboru dopravy MMB zajištění zpracování požadavků stanoviska č.j. JMK 55573/2018 a projednání doplněné koncepce „Plánu udržitelné městské mobility města Brna“ v orgánech města

T: 4. 9. 2018

## Důvodová zpráva

Zastupitelstvu města Brna je předkládán materiál v souvislosti s dokončením procesu vyhodnocení vlivů koncepce Plán udržitelné městské mobility města Brna na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

**Materiál předkládá souhlasné stanovisko Krajskému úřadu Jihomoravského kraje, odboru životního prostředí ke koncepci Plánu udržitelné městské mobility města Brna (dále jen Plán mobility) a k posouzení požadavky stanovené tímto stanoviskem.**

Plán mobility je strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí i podniků ve městě a jeho okolí a přispět ke zlepšení kvality života. Cílem tohoto dokumentu je za pomoci občanů, městských, regionálních a státních orgánů hledat a najít možnosti udržitelné městské dopravní obsluhy území. Dokument staví na již existujících aktivitách v plánování a rozvoji města.

Zpracovaný Plán mobility je koncepční studií všech subsystémů dopravy ve městě Brně s doporučením do metropolitní oblasti. Bude jedním z územně plánovacích podkladů pro účely územně plánovací činnosti a současně bude závazným podkladem pro plánování dopravní obslužnosti na území města.

Plán mobility města Brna se skládá z těchto částí – analytické, vize a návrhové. Na ně pak navazuje tzv. Akční plán.

Práce na analytické části Plánu mobility byly zahájeny v srpnu 2014 a analytická část byla schválena Radou města Brna dne 30. 6. 2015. Analytická část popisuje současný stav jednotlivých druhů dopravy a systému mobility jako celku, definuje slabé a silné stránky a poskytuje východisko pro formulaci vize Plánu mobility, která bude dále rozpracována v Návrhové části.

Vize Plánu mobility, oblasti změny, strategické cíle byly schváleny Radou města Brna 22. prosince 2015, respektive 8. března 2016. Vize je přílohou tohoto materiálu.

Zpracování návrhové části, která naplňuje schválenou Vizi, oblasti změn a strategické cíle, bylo zahájenou v roce 2016. Koncept návrhové části byl v průběhu zpracovávání dvakrát konzultován s veřejností, dotčenými orgány, městskými částmi a dalšími organizacemi. Stejně tak jako předchozí části Plánu mobility.

Návrhová část (koncepce) bez příloh, a především Vize mobility, oblasti změn, strategické a specifické cíle byly předmětem vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí – proces SEA. Návrhovou část doplňují z ní vycházející přílohy (především tzv. zásobníky projektů, dopravní model), které však nejsou součástí koncepce.

Projekty navržené v zásobnících projektů pro časové horizonty 2023, 2030 a 2050 jsou připraveny v souladu s koncepcí Plánu mobility, avšak vzhledem k tomu, že musí reagovat na změny podmínek (v území či právním rámci), nejsou pevnou součástí koncepce. Toto rozdělení je důležité z hlediska povahy dokumentu – Plán mobility je koncipován jako živý dokument, který musí flexibilně reagovat na změny v území či legislativě.

Akční plán, který ze zásobníku projektů vychází a popisuje již konkrétní projekty v návaznosti na rozpočet města, bude každoročně aktualizován a schvalován v ZMB.

Návrhová část Plánu mobility bude aktualizovaná v delším časovém intervalu, cca 3 – 5 let v závislosti na změnách v území a požadavcích, které budou na systém mobility kladeny. Změny Vize mobility, oblasti změn, strategické a specifické cíle vyžadují posouzení SEA.

## **Proces SEA**

Oznámení koncepce Plánu mobility zpracované v rozsahu přílohy č. 7 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „zákon“) bylo Krajskému úřadu Jihomoravského kraje, odboru životního prostředí (dále jen „krajskému úřadu“, jakožto příslušnému úřadu, předloženo dne 13.03.2017. Zjišťovací řízení k předmětné koncepci bylo zahájeno dne 20.03.2017 zveřejněním informace o oznámení koncepce na úřední desce Jihomoravského kraje a bylo ukončeno dne 26.04.2017 se závěrem, že koncepce PUMMB bude dále posuzována dle zákona.

Návrh koncepce včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (dále též „vyhodnocení SEA“) byl předložen dne 05.12.2017 a po kontrole náležitostí byl zveřejněn dne 12.12.2017 dle § 16 zákona. Veřejné projednání návrhu koncepce včetně vyhodnocení SEA se konalo v souladu se zákonem dne 11.01.2018 v Místodržitelském paláci, Barokním sále, Moravské náměstí 1a v Brně od 14 do 16 hodin. Zápis z veřejného projednání obdržel krajský úřad dne 16.01.2018.

Na základě obdržení připomínek, které byly vyhodnoceny a relevantní z nich byly zapracovány, byl upraven návrh koncepce. Ten včetně vypořádání doručených připomínek, které je jedním z nezbytných podkladů pro vydání stanoviska SEA, obdržel krajský úřad dne 04.04.2018.

## **Poté vydal Krajský úřad Jihomoravského kraje souhlasné stanovisko k návrhu koncepce Plánu mobility a stanovil následující požadavky:**

1. Při navrhování nových úseků cyklostezek využívat přednostně stávajících komunikací. Nové úseky cyklotras směřovat mimo maloplošná zvláště chráněná území, s ohledem na předměty ochrany ve zvláště chráněných územích a lokalitách soustavy Natura 2000.
2. Minimalizovat zábory půdního fondu I. a II. třídy ochrany.
3. Do koncepce bude vhodně doplněna podpora elektromobility v oblasti cyklo dopravy, např. zajištění možnosti nabíjení elektrokol.
4. S ohledem na nárůst letních teplot bude zajištěno klimatizování ve vozidlech veřejné dopravy jak pro cestující, tak pro řidiče.
5. Zároveň s přípravou nových úseků komunikací budou řešena protihluková opatření, včetně výsadby izolační zeleně aj.
6. Při úpravách veřejných prostranství bude zajištěna ochrana hodnotnějších ploch zeleně zachovalých v rámci stávající zástavby.
7. V rámci dopravní výchovy budou zařazovány i prvky týkající se environmentálních vlivů jednotlivých forem dopravy.
8. Do zásobníku projektů s vysokou prioritou bude doplněn požadavek nalezení nové trasy pro páteří severovýchodní výpadovku z Brna II/374 a její následnou realizaci.
9. Z navržených parkovišť P+R bude vypuštěno P+R na ulici Obránské - Teplárna.
10. Koncepce bude doplněna tak, že bude plně respektovat obsah platných Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje.

**Návrh vypořádání výše uvedených požadavků je součástí tohoto materiálu.**

**Po jejich zapracování bude doplněná koncepce „Plánu udržitelné městské mobility města Brna“ předložena orgánům města k projednání.**

Vypořádání požadavků ze stanoviska podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů k návrhu koncepce „Plán udržitelné mobility města Brna“, č.j. JMK 55573/2018:

Pořadové číslo	Požadavek	Návrh vypořádání	Poznámka
1	Při navrhování nových úseků cyklostezek využívat přednostně stávajících komunikací. Nové úseky cyklotras směřovat mimo maloplošná zvláště chráněná území, s ohledem na předměty ochrany ve zvláště chráněných územích a lokalitách soustavy Natura 2000.	Bude akceptováno při navrhování nových cyklostezek.	Nad podrobnost Plánu mobility
2	Minimalizovat zábory půdního fondu I. a II. třídy ochrany.	Bude akceptováno při navrhování nových tras komunikací a dopravních staveb.	Nad podrobnost Plánu mobility
3	Do koncepce bude vhodně doplněna podpora elektromobility v oblasti cyklo dopravy, např. zajištění možnosti nabíjení elektrokol.	Bude akceptováno - bude doplněno při navrhování nových tras komunikací a dopravních staveb	Nad podrobnost Plánu mobility
4	S ohledem na nárůst letních teplot bude zajištěno klimatizování ve vozidlech veřejné dopravy jak pro cestující, tak pro řidiče.	Bude akceptováno ve spolupráci s Dopravním podnikem města Brna, a.s. a společností KORDIS JMK, a.s.	Nad podrobnost Plánu mobility
5	Zároveň s přípravou nových úseků komunikací budou řešena protihluková opatření, včetně výsadby izolační zeleně aj.	Bude akceptováno při navrhování nových tras komunikací a dopravních staveb.	Nad podrobnost Plánu mobility
6	Při úpravách veřejných prostranství bude zajištěna ochrana hodnotnějších ploch zeleně zachovalých v rámci stávající zástavby.	Bude akceptováno při navrhování úprav veřejných prostranství.	Nad podrobnost Plánu mobility
7	V rámci dopravní výchovy budou zařazovány i prvky týkající se environmentálních vlivů jednotlivých forem dopravy.	Bude akceptováno.	
8	Do zásobníku projektů s vysokou prioritou bude doplněn požadavek nalezení nové trasy pro páteřní severovýchodní výpadovku z Brna II/374 a její následnou realizaci.	Bude akceptováno - bude požadavek bude zařazen do zásobníku projektů.	
9	Z navržených parkovišť P+R bude vypuštěno P+R na ulici Obřanské - Teplárna.	Bude akceptováno - projekt P+R bude vypuštěn.	
10	Koncepce bude doplněna tak, že bude plně respektovat obsah platných Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje.	Bude akceptováno - koncepce bude doplněna.	

# KRAJSKÝ ÚŘAD JIHOMORAVSKÉHO KRAJE

Odbor životního prostředí  
Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno

Č. j.:  
JMK 55573/2018

Sp. zn.:  
S - JMK 41402/2017 OŽP/Dah

Vyřizuje/linka  
Bc. Daňková/541 652 292

Brno  
16.04.2018

## STANOVISKO

podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů

k návrhu koncepce

### „Plán udržitelné mobility města Brna“

**Předkladatel koncepce:** Statutární město Brno  
Dominikánské náměstí 1  
601 67 Brno

**Zpracovatel koncepce:** AF-CITYPLAN s.r.o.  
Jindřišská 17  
110 00 Praha

**Zpracovatelé posouzení:** EKOTOXA s.r.o.  
Fišova 403/7  
602 00 Brno  
Mgr. Zdeněk Frélich  
*(držitel autorizace k posuzování vlivů na životní prostředí,  
osvědčení odborné způsobilosti: MŽP č. j. 39949/ENV/14)*

Centrum dopravního výzkumu  
Mgr. Ivo Dostál  
Mgr. Vítězslav Křivánek

RADDIT consulting s.r.o.  
Mgr. Radim Misaček  
Mgr. Lenka Trojáčková

Zdravotní ústav se sídlem v Ústí nad Labem  
MUDr. Eva Rychlíková  
Bc. David Šubrt

### **Stručný popis koncepce:**

Plán udržitelné mobility města Brna (dále také jen PUMMB) je strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí i podniků ve městě a jeho okolí a přispět ke zlepšení kvality života.

Dokument staví na již existujících aktivitách v plánování a rozvoji města. Pro jednotlivé segmenty dopravy a pro celý dopravní systém jsou v koncepci navržena opatření, která naplňují schválenou vizi a strategické cíle. Opatření přispívají ke zlepšení životního prostředí ve městě a ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti pro všechny druhy městské dopravy.

Dokument se skládá ze dvou částí – analytické a návrhové.

V analytické části byly shromážděny a analyzovány dostupné informace o stavu a možnostech rozvoje všech dopravních subsystémů. Analytická část obsahuje vyhodnocení všech systémů po stránce kapacity, nabídky a poptávky a z nich vyplývající disproporcí, které je nutné řešit.

Návrhová část Plánu mobility je vypracována na základě analytické části, kde byl posouzen stávající stav dopravního systému města, a na základě schválených Vizí, které nastavily parametry pro rozvoj mobility ve městě do návrhového období 2030 a do výhledu roku 2050. Návrhovou část doplňují přílohy. Z návrhové části vychází mimo jiné i zásobníky projektů: zásobník tvrdých projektů a zásobník měkkých projektů, které jsou navrženy na podporu mobility. Projekty navržené v těchto zásobnících jsou připraveny v souladu s koncepcí PUMMB, avšak vzhledem k tomu, že musí reagovat na změny podmínek (v území, či právním rámci), nejsou součástí koncepce, pouze poukazují na vhodné směřování koncepce. Na návrhovou část navazuje „Akční plán udržitelné městské mobility města Brna“, dále jen „Akční plán“. Ten obsahuje projekty ze zásobníků projektů. Proto, aby Akční plán mohl flexibilně reagovat na změny v území či legislativě, bude jednou ročně aktualizován.

Cílem PUMMB je vytvořit spolehlivý komplexní propojený dopravní systém naplňující potřeby obyvatel i firem s co nejmenším negativním dopadem na životní prostředí města. Z tohoto hlediska se PUMMB zaměřuje nikoliv na zákaz automobilové dopravy jako celku, ale zejména na snižování počtu konvenčně poháněných automobilů.

Řešené území PUMMB je vymezeno hranicí Statutárního města Brna.

PUMMB je strategickým plánem, jehož zpracování je nutnou podmínkou pro získání prostředků z EU v oblasti městské dopravy.

### **Průběh posuzování:**

Oznámení koncepce PUMMB zpracované v rozsahu přílohy č. 7 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „zákon“) bylo Krajskému úřadu Jihomoravského kraje, odboru životního prostředí (dále jen „krajskému úřadu“, jakožto příslušnému úřadu, předloženo dne 13.03.2017. Po kontrole náležitostí bylo rozesláno k vyjádření dotčeným orgánům a dotčeným územním samosprávným celkům a dále bylo zveřejněno v Informačním systému SEA pod kódem JHM022K.

Zjišťovací řízení k předmětné koncepci bylo zahájeno dne 20.03.2017 zveřejněním informace o oznámení koncepce na úřední desce Jihomoravského kraje. Zjišťovací řízení bylo ukončeno dne 26.04.2017 pod č. j. JMK 62246/2017 se závěrem, že koncepce PUMMB bude dále posuzována dle zákona.

Návrh koncepce včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (dále též „vyhodnocení SEA“) byl předložen dne 05.12.2017 a po kontrole náležitostí byl zveřejněn dne 12.12.2017 dle § 16 zákona. Veřejné projednání návrhu koncepce včetně vyhodnocení SEA se konalo v souladu se zákonem dne 11.01.2018 v Místodržitelském paláci, Barokním sále, Moravské náměstí 1a v Brně od 14 do 16 hodin. Zápis z veřejného projednání obdržel krajský úřad dne 16.01.2018. Upravený návrh koncepce včetně vypořádání doručených připomínek, které je jedním z nezbytných podkladů pro vydání stanoviska SEA, obdržel krajský úřad dne 04.04.2018.

### **Stručný popis posuzování:**

Vyhodnocení SEA bylo zpracováno v souladu se zákonem v rozsahu přílohy č. 9 k tomuto zákonu, která stanoví náležitosti vyhodnocení koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a dle požadavků na jeho rozsah a obsah uvedených v závěru zjišťovacího řízení vydaném podle § 10d zákona.

Pro posouzení byla využita metoda referenčních cílů ochrany životního prostředí, vytvořených na základě platných strategických dokumentů na regionální a národní úrovni, a to především porovnáváním možného vlivu na jednotlivé složky životního prostředí. Hodnocen byl rovněž rozsah vlivu, spolupůsobení a časový horizont působení. Byly prověřovány i přeshraniční vlivy, avšak s ohledem na polohu města Brna nebyly žádné zjištěny. Dále byly stanoveny monitorovací ukazatele vlivu koncepce na životní prostředí a stanoveny indikátory pro výběr projektů.

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

Při vyhodnocování koncepce nebyly zjištěny žádné významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Naopak byla zjištěna řada pozitivních dopadů, které by budoucí realizace koncepce měla přinést. Koncepce předpokládá také některé projekty s potenciálně mírným negativním vlivem na životní prostředí a veřejné zdraví. Proto jsou navržena opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci těchto vlivů při provádění koncepce.

Podkladem pro vydání tohoto stanoviska byly kromě vyhodnocení SEA také vyjádření k němu podaná a výsledky veřejného projednání. Závažné negativní vlivy koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly v rámci SEA hodnocení identifikovány.



### Závěry posuzování:

Na základě návrhu koncepce „Plánu udržitelné mobility města Brna“ a vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví, vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů a veřejnosti a veřejného projednání vydává Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí jako příslušný orgán podle § 22 písm. b) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí

## **SOUHLASNÉ STANOVISKO**

k návrhu koncepce

### **„Plán udržitelné mobility města Brna“**

a stanoví podle § 10g odst. 2 zákona následující požadavky, kterými budou zároveň zajištěny minimální možné dopady realizace uvedené koncepce PUMMB na životní prostředí a veřejné zdraví:

1. Při navrhování nových úseků cyklostezek využívat přednostně stávajících komunikací. Nové úseky cyklotras směřovat mimo maloplošná zvláště chráněná území, s ohledem na předměty ochrany ve zvláště chráněných územích a lokalitách soustavy Natura 2000.
2. Minimalizovat zábory půdního fondu I. a II. třídy ochrany.
3. Do koncepce bude vhodně doplněna podpora elektromobility v oblasti cyklodopravy, např. zajištění možnosti nabíjení elektrokol.
4. S ohledem na nárůst letních teplot bude zajištěno klimatizování ve vozidlech veřejné dopravy jak pro cestující, tak pro řidiče.
5. Zároveň s přípravou nových úseků komunikací budou řešena protihluková opatření, včetně výsadby izolační zeleně aj.
6. Při úpravách veřejných prostranství bude zajištěna ochrana hodnotnějších ploch zeleně zachovalých v rámci stávající zástavby.
7. V rámci dopravní výchovy budou zařazovány i prvky týkající se environmentálních vlivů jednotlivých forem dopravy.
8. Do zásobníku projektů s vysokou prioritou bude doplněn požadavek nalezení nové trasy pro páteřní severovýchodní výpadovku z Brna II/374 a její následnou realizaci.
9. Z navržených parkovišť P+R bude vypuštěno P+R na ulici Obřanské - Teplárna.
10. Koncepce bude doplněna tak, že bude plně respektovat obsah platných Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje.

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

Krajský úřad Jihomoravského kraje upozorňuje na povinnost dle § 10g odst. 4 až odst. 6 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, kdy je schvalující orgán povinen zohlednit požadavky a podmínky vyplývající ze

stanoviska ke koncepci, popřípadě pokud toto stanovisko požadavky a podmínky obsahuje a do koncepce nejsou zahrnuty nebo jsou zahrnuty pouze částí, je schvalující orgán povinen svůj postup odůvodnit. Předkladatel je povinen zveřejnit schválenou koncepci, a to včetně prohlášení. O zveřejnění prohlášení je předkladatel povinen **do 7 pracovních dnů informovat příslušný úřad, dotčené orgány a dotčené územní samosprávné celky.**

**Dotčené Statutární město Brno** žádáme ve smyslu ustanovení § 16 odst. 2 zákona, o zveřejnění informace o vydaném stanovisku a o tom, kdy a kde je možné do něj nahlížet, na úřední desce. Doba zveřejnění je nejméně 15 dní. **Současně žádáme dotčené Statutární město Brno o zaslání písemného vyrozumění o dni vyvěšení této informace na úřední desce Krajskému úřadu Jihomoravského kraje.**

**Ing. František Havíř**  
vedoucí odboru

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

Za správnost vyhotovení: Bc. Hana Daňková

Přílohy:

1. Přehled vyjádření obdržných k návrhu koncepce Plán udržitelné městské mobility Brno
2. Vypořádání vyjádření (zpracovatel: Mgr. Zdeněk Frélich, EKOTOXA s.r.o., březen 2018)

## Rozdělovník

Obdrží dotčené územní samosprávné celky se žádostí o zveřejnění informace o vydaném stanovisku na úřední desce a o zpětné vyrozumění o dni vyvěšení na úřední desce (vč. obdržených vyjádření):

Statutární město Brno, k rukám primátora, Dominikánské nám. 1, 601 67 Brno – DS  
Jihomoravský kraj, Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno – zde

### Dotčené orgány:

Magistrát města Brna, odbor životního prostředí, Kounicova 67, 601 67 Brno – DS  
Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje, Jeřábkova 4, 602 00 Brno – DS  
ČIŽP Ol Brno, Lieberzeitova 14, 614 00 Brno – DS

### Obdrží na vědomí:

Statutární město Brno, MČ Brno-Bohunice k rukám starosty, Dlouhá 3, 625 00 Brno – DS  
Statutární město Brno, MČ Brno-Bosonohy k rukám starosty, Bosonožské nám. 1, 642 00 Brno – DS  
Statutární město Brno, MČ Brno-Bystrc k rukám starosty, Nám. 28. dubna 60, 635 00 Brno – DS  
Statutární město Brno, MČ Brno-Černovice k rukám starosty, Bolzanova 1, 618 00 Brno – DS  
Statutární město Brno, MČ Brno-Chrlice k rukám starosty, Chrlické nám. 4, 643 00 Brno – DS  
Statutární město Brno, MČ Brno-Ivanovice k rukám starostky, Mácova 3, 621 00 Brno – DS  
Statutární město Brno, MČ Brno-Jehnice k rukám starosty, Nám. 3. května 5, 621 00 Brno – DS  
Statutární město Brno, MČ Brno-jih, k rukám starosty, Mariánské nám.13, 617 00 Brno – DS  
Statutární město Brno, MČ Brno-Jundrov, k rukám starostky, Veslařská 56, 637 00 Brno – DS  
Statutární město Brno, MČ Brno-Kníničky, k rukám starosty, Nová 11, 635 00 Brno – DS  
Statutární město Brno, MČ Brno-Kohoutovice, k rukám starosty, Bašného 36, 623 00 Brno – DS  
Statutární město Brno, MČ Brno-Komín, k rukám starostky, Vavřinecká 15, 624 00 Brno – DS  
Statutární město Brno, MČ Brno-Královo Pole, k rukám starostky, Palackého tř. 59, 612 93 Brno – DS  
Statutární město Brno, MČ Brno-Líšeň, k rukám starosty, Jírova 2, 628 00 Brno – DS  
Statutární město Brno, MČ Brno-Maloměřice a Obřany, k rukám starostky, Selská 66, 614 00 Brno – DS  
Statutární město Brno, MČ Brno-Medlánky, k rukám starostky, Hudcova 7, 621 00 Brno – DS  
Statutární město Brno, MČ Brno-Nový Lískovec, k rukám starostky, Oblá 75 a, 634 00 Brno – DS  
Statutární město Brno, MČ Brno-Ořešín, k rukám starosty, Ronovská 10, 621 00 Brno – DS  
Statutární město Brno, MČ Brno-Řečkovice a Mokrý Hora, k rukám starosty, Palackého nám. 11, 621 00 Brno – DS  
Statutární město Brno, MČ Brno-sever, k rukám starosty, Bratislavská 70, 601 47 Brno – DS  
Statutární město Brno, MČ Brno-Slatina, k rukám starosty, Tilhonova 59, 627 00 Brno – DS  
Statutární město Brno, MČ Brno-Starý Lískovec, k rukám starosty, Oderská 4, 625 00 Brno – DS

Statutární město Brno, MČ Brno-střed, k rukám starosty, Dominikánská 2, 601 69 Brno – DS

Statutární město Brno, MČ Brno-Tuřany, k rukám starosty, Tuřanské nám. 1,

620 00 Brno – DS

Statutární město Brno, MČ Brno-Útěchov, k rukám starosty, Adamovská 6, 644 00

Brno – DS

Statutární město Brno, MČ Brno-Vinohrady, k rukám starosty, Velkopavlovická 25,

628 00 Brno – DS

Statutární město Brno, MČ Brno-Žabovřesky, k rukám starosty, Horova 28, 616 00 Brno – DS

Statutární město Brno, MČ Brno-Žebětín, k rukám starosty, Křivánkovo nám. 35,

641 00 Brno – DS

Statutární město Brno, MČ Brno-Židenice, k rukám starosty, Gajdošova 7, 615 00 Brno – DS

EKOTOXA s.r.o., Fišova 403/7, 602 00 Brno – DS

**Příloha č. 1: Přehled vyjádření obdržných k návrhu koncepce Plán udržitelné městské mobility Brno**

	Odesílatel vyjádření	Kontaktní adresa	Č. j.	Ze dne:
<b>Příponičky zastupitelů veřejného návrhu koncepce</b>				
1.	Městská část Brno-Maloměřice a Obřany	Selská 66 614 00 Brno	McBMOB/01067/18	3. 1. 2018
2.	Spolek Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích, z.s.	U luhu 23 635 00 Brno	-	7. 1. 2018
<b>Příponičky zastupitelů z úřadů veřejného projednání (Dz a Jpřh z VZ)</b>				
3.	PaeDr. Strubl	Brno	-	11. 1. 2018
4.	pan Boucník	-	-	11. 1. 2018
5.	Ing. arch. Vařejková	Brno	-	11. 1. 2018
<b>Příponičky občanů po veřejném projednání</b>				
6.	Městská část Brno - Bosonohy	Bosonožské nám. 1 642 00 Brno	MČBBOS 2469/17/STA/Soj	16. 1. 2018
7.	Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně	Jeřábkova 4 602 00 Brno	KHSJMO 01028/2018/HO/HOK	12. 1. 2018
8.	Městská část Brno-Kníničky  (+ Příloha vyjádření z 25. 4. 2017)	Nová 11 635 00 Brno	MCBKNI/00123/2018  (+ MCBKNI/00769/2017)	15. 1. 2018  (+ Příloha z 25. 4. 2017)
9.	Spolek Občané za D43 jako obchvat celého Brna, z.s.	Opálkova 758/16, Bystrc, 635 00 Brno	SJMK41402/2017 OŽP/Dah	15. 1. 2018
10.	Josef Strubl, zastupitel v MČ Bystrc	Brno	S-JMK 41402/2017 OŽP/Dah	16. 1. 2018

**Příloha č. 2: Vypořádání vyjádření (zpracovatel: Mgr. Zdeněk Frélich, EKOTOXA s.r.o., březen 2018)**

Číslo vyjádření	Zásadní podmínky	Vypořádání vyjádření
1.	<p>Městská část Brno- Maloměřice a Obřany</p>	<p>1) MČ Maloměřice a Obřany požaduje doplnit do zásobníku projektů s vysokou prioritou nalezení nové trasy pro pátešní severovýchodní výpadovku z Bma II/374 a její následnou realizaci.</p> <p>2) MČ Maloměřice a Obřany požaduje výjmutí P+R Obřanská u Teplárny ze zásobníku projektů v souladu s vůlí ZMB (v poslední době bylo 2x projednáváno s jasným zamítavým stanoviskem ZMB) (ř. 33 záložka 2023). Místo tohoto projektu doporučuje MČ upřednostnit dohodu Brna na P+R v Bílovicích n. Svitavou u vlakového nádraží.</p> <p>3) MČ Maloměřice a Obřany požaduje, aby město vyjedhalo se SŽDC zřízení železniční zastávky Obřany (nebo Maloměřice při konečné tramvaje 4).</p> <p>4) MČ požaduje urychlení prací na R43 a preferuje bystrčskou stopu.</p> <p>5) MČ Maloměřice a Obřany nesouhlasí se strategickým cílem: Zvýšit počet domácností nevlastnících auto o 20% do roku 2050 a žádá o odstranění tohoto navrhovaného cíle z Plánu mobility.</p>
		<p><b>Ad1)</b> Požadavek bude prověřen a případně doplněn do zásobníku projektů</p> <p><b>Ad2)</b> Bude prověřeno vypuštění P+R Obřanská u Teplárny a prověřena možnost zařazení P+R v Bílovicích n. Svitavou.</p> <p><b>Ad3)</b> Požadavek je v souladu s PUMM Brno a město bude jednat se SŽDC o proveditelnosti tohoto požadavku.</p> <p><b>Ad4)</b> Připomínka je v souladu s plánem PUMM Brno. (pozn. R43 je původní označení této komunikace, dále v textu je již použito jen označení D43).</p> <p><b>Ad5)</b> Požadavek nelze akceptovat – vize a strategické cíle byly schváleny Radou města Brna na schůzi č. R7/047 konané dne 22. prosince 2015 a doplněny na schůzi</p>

14/131

<p>Spolek Občané za ochranu kvality bydlení v Brně - Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích, z.s.</p>	<p>1) Zpracovatel vyhodnocení SEA nerespektoval závěr zjišťovacího řízení, kdy všechna vyjádření, která krajský úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení, je nezbytné ve vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví vypořádat". Za vypořádání mnoha stran konkrétních námitek ke koncepci nelze považovat jeden odstavec na str. 142 Vyhodnocení. Tvrzení na detailním a zcela konkrétním vyhodnocení podaných námitek.</p>	<p>Rady města Brna č. R7/055 konané dne 8. března 2016.</p> <p>(V budoucnu je možno jej v rámci aktualizací PUMM Brno upravit s ohledem na vývoj v dané oblasti, změnám podmínek v území, provedenými studii apod.)</p> <p><b>Ad1)</b> V rámci Vyhodnocení byly naplněny a v závěru zjišťovacího řízení a všechna vyjádření, která krajský úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení. Uvedená připomínka obsahuje konkrétní požadavek, který byl naplněn a k němu odůvodnění tohoto požadavku, které popisuje aspekty dopravy na území města Brna ve vztahu k životnímu prostředí, zejména ovzduší. Tato problematika je v rámci Vyhodnocení zpracována na podrobné úrovni.</p> <p>Dále jsou v rámci odůvodnění zmíněny požadavky na modifikaci zásobníku projektů. Ten však nebyl předmětem Vyhodnocení. K jednotlivým projektům se lze z hlediska vlivů na životní prostředí vyjadřovat např. v dalších fázích jejich přípravy.</p> <p>Město Brno preferuje PUMM Brno uvedené řešení D43 v Bystřické trase. Nicméně k problematice D43 je potřeba doplnit, že je na základě ZÚR v současnosti JMK připravována územní studie, která bude podrobně řešit dopravní situaci v Brněnské aglomeraci a která bude podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK a případně také pro PUMM Brno. Součástí této studie bude také podrobné modelování dopravy a hlukové a rozptylové studie. Studie by měla být schválena v r. 2019.</p> <p><b>Ad2)</b> Překračování imisních limitů je považován za jeden z problémů životního prostředí v Brně. Proto této problematice byla věnována v rámci Vyhodnocení a stejně tak v samotné koncepci velká pozornost. V rámci Vyhodnocení bylo konstatováno, že koncentrace PM<sub>10</sub> jsou na území města Brna zásadně ovlivněny topnou sezónou a aktuální meteorologickou situací, ovlivnění dopravou je méně zásadní. Větší korelace je u oxidů dusíku.</p> <p>V rámci Vyhodnocení byly hodnoceny především strategické a specifické cíle</p>
--	---	---

15/31

	<p><b>3)</b> Poukazuje na nevyhodnocení dopadů těžké tranzitní dopravy – koncentrace navržené v ZÚR JMK (návrhový koridor pro transevropský Baltiskojaderný koridor přes území města Brna, včetně zavlečení dopravy od Vídně ve směru k Praze po tomto transevropském koridoru do Brna a její další vedení přes Brno, a dále pak situaci, která by nastala zmiňnou územní rezervy dle Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) pro transevropskou kapacitní komunikaci, dálnici D43 na území města Brna) a obavu že tato skutečnost může ohrozit i čerpání evropských dotací pro integrované územní investice z evropských fondů v programovém období 2014-2020 pro celé území Brněnské metropolitní oblasti.</p> <p><b>4)</b> Poukazuje na nesplnění některých požadavků závěru zjišťovacího řízení:</p> <p><b>a)</b> Nebyla vzata v úvahu Politika územního rozvoje ČR, 2015, v níže je uvedena základní koncepce sítě kapacitních silnic, která však musí být posouzena a potvrzena v hierarchicky nejvyšším stupni územně plánovací dokumentace, tj. v ZÚR. Současně je nutno pro koncepci, kde době jejich implementace přesáhne horizont roku 2020 při posuzování z</p>	<p>uvedené v Návrhové části a vyplývá z něj, že realizace těchto cílů povede k významnému rozvoji udržitelných forem dopravy, k omezení negativních vlivů dopravy na kvalitu ovzduší a přispěje ke zlepšení současného stavu na území města.</p> <p>Cílem PUMM Brno je přispět ke zlepšení stávajícího stavu ovzduší, ale současně je nutno upozornit, že snížením emisí z dopravy nelze zcela vyřešit stávající znečištění ovzduší ve městě, neboť velký význam mají také lokální topeniště, dálkový přenos emisí a meteorologické podmínky. PUMM Brno proto nemůže mít ambici celkově vyřešit kvalitu ovzduší v Brně.</p> <p><b>Ad3)</b> PUMM Brno respektuje platné Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje, které byly vydány dne 5. 10. 2016 Zastupitelstvem Jihomoravského kraje. Ty byly posouzeny z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území, respektive z hlediska vlivů na životní prostředí a bylo k nim vydáno ze strany MŽP souhlasné stanovisko pod č. j.: 85.1166/ENV/15. PUMM Brno ZÚR respektuje a dále je do větších podrobností nerozpracovává. Naopak se na mnohem podrobnější koncepční úrovni zabývá podporou udržitelných forem dopravy, které jsou rozvedeny do oblastí změny, strategických a specifických cílů. Zejména tyto byly proto předmětem Vyhodnocení.</p> <p><b>Ad4)</b></p> <p><b>Bod a)</b> PUMM Brno respektuje aktuální verzi Politiky územního rozvoje ČR, stejně</p>
--	--	---



Oblast výhledu	Znění přílohy I Výhled	Výhodnění Výhled
	<p>hlediska prašnosti posuzování provádět již na nový zákonný limit pro celoroční koncentraci polétavého prachu frakce PM<sub>2,5</sub>, tj. oproti hodnotě 20 µg/m<sup>3</sup>.</p> <p><b>b)</b> Byly ignorovány ZÚR JMK. PUMM Brno nespĺňuje požadavky na konkrétnější a podrobnější než ZÚR. V posuzované koncepci i vyhodnocení SEA chybí relevantní posouzení vlivů tranzitní dopravy přes Brno, především dopravní model predikovaný na období cca 2035+. Generel dopravy z roku 2003 – 2004 je zastaralým, nerespektující ani PÚR ČR. Rovněž PZKO Brno – CZ06A je irrelevantní, protože byl soudně napaden.</p> <p><b>c)</b> Nesouhlasí s kvalitou posudku z hlediska veřejného zdraví, na které se vztahují také výše uvedené připomínky (např. modely dopravy). Dále vytýkají absenci informací o překračování denních IL pro PM<sub>10</sub>.</p> <p><b>d)</b> Ve vyhodnocení nejsou doloženy dopady koncepce na stávající imisní zatížení ovzduší. Námitka se týká např. manipulace s časovými řadami a odkazuje na obrázek na str. 53 vyhodnocení SEA, kdy je formulace „dlouhodobě klesající trend“ zavádějící, protože se jedná o střednědobý výřez. Navíc zde byly ponechány časové řady měřících stanic nalézajících se mimo zástavbu města Brna.</p>	<p>tak byla vzata v úvahu také v rámci Vyhodnocení (viz kap. 1 a 5). PUMM Brno přímo naplňuje uvedené republikové priority územního plánování, zejména č. 24. Z Vyhodnocení rovněž vyplývá, že realizace stanovených cílů v ní uvedených přispěje ke snížení vypouštěného množství emisí do ovzduší a ke zlepšení kvality ovzduší, včetně imisních koncentrací PM<sub>2,5</sub>.</p> <p><b>Bod b)</b> PUMM Brno respektuje platné ZÚR JMK, které byly posouzeny z hlediska vlivů na ŽP, a to včetně kumulativních a synergických vlivů. PUMM Brno se na podrobnější koncepční úrovni zabývá podporou udržitelných forem dopravy, které jsou rozvedeny do oblasti změny, strategických a specifických cílů. Z Vyhodnocení ve kterém bylo vycházeno z řady aktuálních zdrojů (Bucek, BKOM, ČHMÚ, platného PZKO JMK apod.) vyplývá, že např. u imisí PM<sub>10</sub> jsou hlavním zdrojem znečištění lokální topeniště a stav ovzduší je dále významně závislý na meteorologických podmínkách.</p> <p>Z Vyhodnocení dále vyplývá, že realizace stanovených cílů přispěje ke snížení vypouštěného množství emisí z dopravy do ovzduší a ke zlepšení kvality ovzduší. Doplňujeme, že zmiňovaný Generel dopravy JMK je pouze jedním z informativních podkladů pro PUMM Brno – využita byla celá řada dalších zdrojů.</p> <p><b>Bod c)</b> Vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví je zpracované v nadstandardní podrobnosti a rozsahu. Doplňuje hlavní část Vyhodnocení a předmětem řešení je predikce dopadů cílů koncepce na veřejné zdraví, a to včetně ve vztahu k ovlivnění kvality ovzduší. S ohledem na skutečnost, že analýza současného stavu v oblasti kvality ovzduší byla podrobně zpracována v hlavní části dokumentu, nejsou zde</p>

<p>Č. Odeslatel vyžádání</p>	<p>Wobiatlův předměstek</p> <p>5) Ze stejného důvodu neznalosti věrohodné predikce intenzit dopravy nebylo možné vyhodnotit negativní dopady v oblasti hlukové zátěže ve vztahu k dopravní zátěži. K hodnocení SEA musí být tedy doplněno jako zásadní podklad dopravní modelování pro dobu realizace koncepce, tj. ve smyslu ČSN min. na období 2038+, a musí být provedeny takové úpravy předimětné koncepce, aby bylo možné ve vyhodnocení prokázat na celém území města Brna prokazatelně dodržení zákonných limitů jak pro znečištění ovzduší, tak z hlediska hlučnosti. Schází rozptylová studie</p> <p>6) Požaduje, aby zveřejněné vyhodnocení SEA bylo odmítnuto a vráceno k přepracování.</p>
	<p>Wobiatlův předměstek</p> <p>tyto informace znovu do detailu opakovány, ale doplňovány ve vazbě na veřejné zdraví.</p> <p><b>Bod d)</b> Z Vyhodnocení vyplývá, že realizace stanovených cílů v koncepci uvedených přispěje ke snížení vypouštěného množství emisí do ovzduší a ke zlepšení kvality ovzduší, včetně imisních koncentrací PM<sub>2.5</sub>. Současně je nutno upozornit, že snížením emisí z dopravy nelze zcela vyřešit stávající znečištění ovzduší ve městě, neboť významnou roli hrají také lokální topeniště, dálkový přenos emisí a meteorologické podmínky. Z časových řad, ať už pro období 2010 - 2016 uvedené v koncepci nebo v dlouhodobějším horizontu od r. 1996 uvedeným v připomínce, je patrné, že trend uvedených imisních koncentrací je i přes roční výkyvy mírně klesající. Současně se ztotožňujeme s názorem uvedeným v připomínce, že významný vliv zde hrají rozptylové podmínky, teploty v zimě aj.</p> <p><b>Ad 5)</b> Vlivy v oblasti hlukového znečištění byly hodnoceny podrobně jak s ohledem na mobilní, tak i stacionární zdroje. Pro potřeby vyhodnocení těchto aspektů byla využita aktuální dostupná data a modely charakterizující dostatečně stav této problematiky v území (např. Ládyš, 2016, MZ, 2017 aj.). Primárním účelem koncepce je podpora udržitelných forem dopravy, tj. veřejné dopravy, pěší, cyklistické, rozvoj dopravní telematiky apod. Toto je rozvedeno do řady strategických a specifických cílů. Z Vyhodnocení vyplývá, že realizace stanovených cílů v koncepci uvedených přispěje ke snížení hlukové zátěže na území města a ke snížení počtu obyvatel vystavených negativnímu působení hluku.</p> <p>U problematiky ovzduší bylo vycházeno z řady aktuálních zdrojů (Bucek, BKOM ČHMÚ, platného PZKO JMK apod.). Z Vyhodnocení vyplývá, že realizace stanovených cílů v koncepci uvedených přispěje ke snížení vypouštěného množství emisí do ovzduší a ke zlepšení kvality ovzduší. Současně je nutno upozornit, že snížením emisí z dopravy nelze zcela vyřešit stávající znečištění ovzduší ve městě, neboť velkou úlohu hrají lokální topeniště, dálkový přenos emisí a meteorologické podmínky.</p> <p><b>Ad 6)</b> Požadavky vyplývající ze závěrů zjišťovacího řízení byly dostatečně naplněny.</p>

10/24

<p>Č. 1 Odbor územního rozvoje vyjádření</p>	<p>Vypracování a vyhodnocení Zeměpisná příloha</p>	<p>Vyhodnocení je zpracováno v odpovídající podrobnosti a rozsahu. Vyhodnocení koncepce z hlediska vlivů na veřejné zdraví bylo zpracováno ve spolupráci s držitelkou osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví. Podrobně byly vyhodnoceny vlivy na stávající imisní zatížení ovzduší a také vlivy v oblasti hlukového znečištění jak s ohledem na mobilitu, tak i stacionární zdroje. Pro potřeby vyhodnocení těchto aspektů byla využita řada aktuálních dostupných dat a modelů charakterizující dostatečně stav této problematiky v území.</p>
<p>3. PaeDr. Strubl</p>	<p>1) Vyjádřil názor, že zpracovatel Vyhodnocení záměrně nehledal problémy návrhu koncepce. Již v minulosti upozorňoval na skutečnost, že PUMM obsahuje nelogické skutečnosti, např. předjímá velké dopravní stavby, např. trasu D/43 přes městskou část Bystrc, zejména když dosud není zpracována a schválena studie nejhodnějšího vedení trasy D/43. Ve vyhodnocení koncepce se uvádí, že převedení tranzitní dopravy sníží zatížení Brna dopravou. Převedením tranzitní dopravy z jedné do druhé části Brna se však zatížení města Brna tranzitní dopravou nezmění, pouze dojde k přesunu vlivů dopravy na ŽP do jiné části města.</p> <p>2) Dotaz k Příloze č. 1 k Zákresu hranic širšího města a širšího centra. Proč se v „širším městě“ nenachází městské části Bystrc nebo např. Komín, ad. Celý materiál byl zpracován hlavně pro Brno-střed a okolí a další části jsou zmíněny jen okrajově, tedy jako ty, o něž se není potřeba starat a chránit je (stejně jako např. Řečkovice). Ve svém vyjádření upozornil na</p>	<p>Na připomínky bylo odpovězeno v rámci veřejného projednání (viz zápis):</p> <p>Mgr. Machalová: Hranice širšího města budou v závěrečné verzi koncepce upraveny ve smyslu připomínky. Pokud se týká komunikace D43: PUMM Brno doporučuje tuto trasu, tak jak byla uvedena v územním plánu města Brna. PUMM Brno respektuje její nezbytnost pro převedení tranzitní dopravy z centra města Brna, tuto trasu považuje za nejschůdnější.</p>

19/34

<p>Číslo Odesílatel Místo</p>	<p>potenciální odtržení okrajových městských částí od města Brna.</p>	<p>Na připomínky bylo odpovězeno v rámci veřejného projednání (viz zápis).</p>
<p>Železniční doprava:</p>	<p>1) návrh na zapracování požadavku, aby byl v každém vlaku zařazen alespoň jeden bezbariérový vůz. 2) návrh pro zrychlení průjezdu vlaků přes Brno, aby spoje zbytečně nečekaly při průjezdech Brnem. 3) návrh na zlepšení informovanosti ve vlacích. 4) návrh na více prostoru ve vlacích pro kola a kočárky, např. úprava vybraných vozů.</p> <p>Veřejná prostranství:</p> <p>5) Návrh na vyčištění okolí tratí a tedy zvýšení kvality veřejných prostranství. Zvýšení bezpečnosti:</p> <p>6) návrh na mimoúrovňové řešení křížení komunikací a tramvají. 7) návrh týkající se nástupních ostrůvků – zřízení vyšších nástupišť, hlavně u tramvají, a instalace zábradlí mezi ostrůvky a silnicí. 8) návrh na výstavbu bezbariérových nástupišť v rámci pořizování nízkopodlažních vlaků. 9) návrh na omezení využívání elektrokol, která mohou být vzhledem ke své rychlosti a bezhluknému provozu rizikovým faktorem bezpečnosti (mohou jet až 30 km/h).</p>	<p>Ing. Kyp: Návrhy a náměty budou doplněny do koncepce s tím, že v případě železniční dopravy není kompetentní samotné město Brno, ale vlakoví dopravci, v případě veřejného prostranství také městské části. Součástí strategie tedy může být návrh, aby orgány města Brna (primátor, Rada) jednaly s dopravci, případně Jihoomoravským krajem, v souladu s výše uvedenými doporučeními.</p> <p>Mgr. Dostál: Jihoomoravský kraj připravuje projekt pro nákup nových vlaků pro aglomeraci Brno, které splňují požadavky, uvedené v návrzích a k tomu mohou být využity strukturální fondy EU.</p>
<p>4. pan Boucnik</p>	<p>1) Dotaz, zda se týkají některá opatření ke snížení intenzity dopravy také lokality Královo Pole?</p>	<p>Na připomínky bylo odpovězeno v rámci veřejného projednání (viz zápis).</p>

606a

<p>6. Městská část Brno - Bosonohy</p>	<p>6. Městská část Brno - Bosonohy</p>	<p>6. Městská část Brno - Bosonohy</p>
<p>Mgr. Frélich: V tomto případě záleží na konkrétních projektech, které budou dále uvedeny v zásobníku projektů, a na přípravě projektů konkrétních komunikací.</p> <p>Ing. Kyp: V technických přílohách analytické části jsou uvedeny výkresy stávajících i plánovaných intenzit dopravy pro léta 2023 a 2030 v jednotlivých částech Brna. Mezi zpracovateli návrhu koncepce a autorkou dotazu bylo dohodnuto, že analytické podklady, tedy porovnání současné a budoucích intenzit dopravy, bude autorce dotazu připomínky zasláno po veřejném projednání pro možnost zaslání písemné připomínky, pokud to bude podle jejího názoru účelné.</p>	<p>1) V posuzované koncepci nejsou zpracovány a ve vyhodnocení SEA nejsou vyhodnoceny jak vlivy potřebných úseků obchvatu celého města Brna, tak obchvaty jednotlivých městských částí, včetně obchvatu Bosonoh. Posuzovatel SEA měl odmítnout posuzovat neúplný podklad. I z tohoto důvodu je vyhodnocení SEA nutné vrátit k přepracování a přepracovat je nutné i vlastní posuzovanou a neúplnou koncepci. K posuzované koncepci měl být doložen věrohodný dopravní model. Žádný takový doložen nebyl a proto celé posouzení SEA je bezhodnotné.</p> <p>2) Odvolání na nesoulad Vyhodnocení se závěrem zjišťovacího řízení, čj. JMK 62246/2017, kdy vyhodnocení vlivů dopravy, tj. mobilních zdrojů znečištění, na ovzduší, hlučnost a veřejné zdraví nelze provést bez vstupních údajů, kterými jsou současné a předikované intenzity dopravy a současné</p>	<p>Mgr. Frélich: V tomto případě záleží na konkrétních projektech, které budou dále uvedeny v zásobníku projektů, a na přípravě projektů konkrétních komunikací.</p> <p>Ing. Kyp: V technických přílohách analytické části jsou uvedeny výkresy stávajících i plánovaných intenzit dopravy pro léta 2023 a 2030 v jednotlivých částech Brna. Mezi zpracovateli návrhu koncepce a autorkou dotazu bylo dohodnuto, že analytické podklady, tedy porovnání současné a budoucích intenzit dopravy, bude autorce dotazu připomínky zasláno po veřejném projednání pro možnost zaslání písemné připomínky, pokud to bude podle jejího názoru účelné.</p>
<p>6. Městská část Brno - Bosonohy</p>	<p>6. Městská část Brno - Bosonohy</p>	<p>6. Městská část Brno - Bosonohy</p>
<p>Ad1) V rámci Vyhodnocení byl posuzován návrh koncepce dodaný překladačem. Návrh koncepce byl dlouhodobě připravován a projednáván, zpracovatel Vyhodnocení návrh považuje za dostatečný pro zpracování Vyhodnocení.</p> <p>Obchvaty jednotlivých městských částí jsou zahrnuty v zásobníku projektů. Tato problematika je rovněž obsažena ve specifických cílech u strategického cíle „Nezvyšovat kapacity komunikační sítě pro IAD v centrální části uvnitř města po dobudování ochranného dopravního systému.</p> <p>Hodnocení projektů uvedených v Zásobníku projektů bude předmětem hodnocení v navazujících fázích přípravy konkrétních staveb (ÚR, EIA).</p>	<p>Ad2) Požadavky vyplývající ze závěrů zjišťovacího řízení byly dostatečně naplněny – Vyhodnocení koncepce z hlediska vlivů na veřejné zdraví bylo zpracováno ve spolupráci s držitelkou osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví. Podrobně byly vyhodnoceny vlivy na stávající emisní zatížení ovzduší a také vlivy v oblasti hlukového znečištění jak s ohledem na mobilní, tak</p>	<p>Ad1) V rámci Vyhodnocení byl posuzován návrh koncepce dodaný překladačem. Návrh koncepce byl dlouhodobě připravován a projednáván, zpracovatel Vyhodnocení návrh považuje za dostatečný pro zpracování Vyhodnocení.</p> <p>Obchvaty jednotlivých městských částí jsou zahrnuty v zásobníku projektů. Tato problematika je rovněž obsažena ve specifických cílech u strategického cíle „Nezvyšovat kapacity komunikační sítě pro IAD v centrální části uvnitř města po dobudování ochranného dopravního systému.</p> <p>Hodnocení projektů uvedených v Zásobníku projektů bude předmětem hodnocení v navazujících fázích přípravy konkrétních staveb (ÚR, EIA).</p>

21/31

C Oblastní výběh	Znění přílohy 1 Znění přílohy 1	Výpočetní příloha Výpočetní příloha
	<p>a předikované složení dopravních proudů. Protože zveřejněné posouzení SEA neobsahuje žádné z těchto informací - modelování dopravy, je jednoznačné, že nebylo možné vyhodnocení vlivů dopravy provést a nebylo možné naplnit výše stanovené požadavky 3 – 5 závěru zjišťovacího řízení. Navíc k naplnění těchto požadavků závěru zjišťovacího řízení bylo nutné pořádky a zveřejnit rozptylovou a hlukovou studii, které nebyly provedeny. Zpracovatel posouzení SEA zcela ignoroval požadavky stanovené v závěrech zjišťovacího řízení správním orgánem. Požadují, aby bylo zveřejněné vyhodnocení SEA správním orgánem odmítnuto a vráceno k přepracování a současně byl pořizovatel koncepce úřední cestou správním orgánem upozorněn, že musí být doplněna předložená koncepce, a to i o problematiku tranzitní dopravy.</p> <p><b>3)</b> Ohrazuje se proti použití Generelu dopravy JMK jako pňhodnotného podkladu pro zpracování dopravního modelu a koncepce. Rovněž dopravní modelování z roku 2014 bylo doloženo jako nepoužitelné, k posuzované koncepci měl být doložen věrohodný dopravní model. Žádný takový doložen nebyl a proto celé posouzení SEA je bezhodnotné.</p> <p><b>4)</b> Nelze ani argumentovat poklesy znečištění ve městě Brně, pokud se nevyčká ze zákonem stanovených limitů. Není pravdou, že v Brně nejsou překračovány zákonné limity a ostatně k jejich překročení došlo i v roce 2017, a to dokonce na řadě měřicích stanic. Brno-Zvonařka, Brno-Svatoplukova 1, Brno-Masná, Brno-Dětská nemocnice a k dosažení limitu 35 dnů s</p>	<p>i stacionární zdroje. Pro potřeby vyhodnocení těchto aspektů byla využita řada aktuálních dostupných dat a modelů charakterizující dostatečně stav této problematiky, tj. ovzduší a hluku, v území.</p> <p><b>A43)</b> Uvedený Generel dopravy JMK je pouze jedním z informativních zdrojů pro PUMM Brno – využita byla celá řada dalších zdrojů.</p>

Ověřovací výsledky	Změny podmínek	Výsledná podmínka
	<p>překročením denního průměru koncentrace PM<sub>10</sub> došlo na lokalitě Brno-Lány 2. To je významnější překročení oproti roku 2016, kdy rozptylové podmínky byly zjevně o něco příznivější.</p> <p>5) Požaduje, aby byla koncepce doplněna tak, že bude plně respektovat obsah platných Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) vydaných v říjnu 2016 a aby byla v SEA vyhodnocena realizovatelnost posuzované koncepce „Plánu udržitelné mobility města Brna“, tj. zda tato koncepce po doplnění tak, že bude respektovat ZÚR JMK, bude garantovat, že v žádné části města Brna realizace koncepce nepovede k překračování zákonných hygienických limitů pro znečištění ovzduší (viz příloha č. 1 zákona o ochraně ovzduší), a to ne jen pro v současnosti platné zákonné limity, ale pro limity, které jsou již zákonně stanoveny na dobu od roku 2020 (specificky snížený zákonný limit pro roční průměrné koncentrace polévatvého prachu frakce PM<sub>2,5</sub>), protože daná koncepce není plánována k plné implementaci do roku 2020, ale i pro období po tomto datu. Stejně tak musí být posouzena i problematika hlučnosti. Pokud by dopravní koncepce v ZÚR JMK prokazatelně nemohla zaručit dodržování zákonných hygienických limitů pro znečištění ovzduší a hlučnost, musí koncepce „Plánu udržitelné mobility města Brna“, aby mohla být schválena, posoudit také varianty řešení a tak se stát podkladem pro úpravu ZÚR JMK v procesu</p>	<p><b>Ad4)</b> Co se týče imisních koncentrací a limitů pro PM<sub>10</sub>, jak ročních, tak denních, tak trend v Brně je popsán ve Vyhodnocení v kapitole 2.4. Ke smogovým situacím dochází prakticky výhradně při SV proudění. Roční IL byl na území Brna naposledy překročen v r. 2010. Ovlivnění dopravou není zásadní, významný vliv má vytápění a meteorologické podmínky.</p> <p>Zlepšit kvalitu ovzduší je mezi hlavními cíli PUMM Brno a k jeho naplnění směřuje celá řada strategických a specifických cílů uvedených v předkládané koncepci. Z Vyhodnocení vyplývá, že realizace stanovených cílů v koncepci uvedených přispěje ke snížení vypouštěného množství emisí do ovzduší a ke zlepšení kvality ovzduší. Současně je nutno upozornit, že snížením emisí z dopravy nelze zcela vyřešit stávající zatížení ovzduší ve městě, neboť větší význam mají lokální topeniště, dálkový přenos a meteorologické podmínky.</p> <p><b>Ad5)</b> V rámci Vyhodnocení byl řešen i požadavek č. 2 závěru zjišťovacího řízení a byl hodnocen také soulad se ZÚR JMK. Bylo konstatováno, že PUMM Brno respektuje plochy a koridory uvedené v ZÚR JMK, respektuje priority koncepce, zohledňuje její cíle a rozvíjí opatření pro udržitelný rozvoj dopravy na území města Brna. V rámci Vyhodnocení bylo konstatováno, že koncentrace polévatvého prachu jsou na území města Brna zásadně ovlivněny topnou sezónou a aktuální meteorologickou situací, ovlivnění dopravou je méně zásadní. U problematiky ovzduší bylo vycházeno z řady aktuálních zdrojů (Bucek, BKOM, ČHMÚ, platného PZKO JMK apod.). Z Vyhodnocení dále vyplývá, že realizace stanovených cílů v koncepci uvedených přispěje ke snížení vypouštěného množství emisí do ovzduší a ke zlepšení kvality ovzduší. Současně je nutno upozornit, že snížením emisí</p>

Číslo jednací výběrové výběrové	Základní podmínky	Výpočetní podmínky
7.  Krajská hygienická stanice JMK se sídlem v Brně	<p>pořizování Aktualizace ZÚR JMK.</p> <p>1) Upozorňuje, v souvislosti s odkazem na část 6.4.9 Návrh zpracovatele návrhové části upozorňuje, že výběr varianty D43 je předmětem pořizované Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti.</p> <p>2) Konstatování zpracovatele SEA hodnocení v kapitole 2.5 HLUKOVÉ ZNEČIŠTĚNÍ (str. 75) a obdobně v kapitole 4.1 HLUKOVÉ ZNEČIŠTĚNÍ (str. 92), a to „...v odůvodněných případech je možné přistoupit k realizaci individuálních protihlukových opatření (IPH), např. ve formě výměny oken, resp. prověření zvukové izolace obvodového pláště zasazených objektů, podle skutečně zjištěných hladin akustického tlaku na fasádách zasazených objektů.“ je neúplné, neboť mimo zajištění dostatečné neprůzvučnosti obvodového pláště musí být zajištěno také nucené větrání nadlimitně zatížených chráněných vnitřních prostor staveb.</p> <p>3) Upřesňuje ke konstatování zpracovatele vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí v kapitole 2.5.2 Akční plán protihlukových opatření pro aglomeraci Brno (str. 77), dle něhož „...je nezbytné zamezovat výstavbě akusticky chráněných staveb v blízkém okolí komunikací s vysokým dopravním zatížením.“ (a</p>	<p>z dopravy nelze zcela vyřešit stávající znečištění ovzduší ve městě, neboť velký význam mají lokální topeniště, dálkový přenos emisí a meteorologické podmínky.</p> <p>Rovněž je potřeba doplnit, že je na základě ZÚR připravována územní studie, která bude podrobně řešit dopravní situaci v Brněnské aglomeraci a která bude podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK a případně také pro PUMM Brno. Součástí této studie bude také podrobné modelování dopravy a hlukové a rozptylové studie. Studie by měla být schválena v r. 2019.</p>
	<p><b>Ad1) Akceptováno</b></p> <p>Výběr výsledné varianty D43 bude zohledňovat závěry pořizované Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti a bude do PUMM Brno zahrnut v budoucích aktualizacích.</p> <p><b>Ad2) Akceptováno</b></p> <p>Zpracovatelé Vyhodnocení se ztotožňují se zpřesňující poznámkou KHS. Návrh neovlivňuje výsledné závěry vyhodnocení.</p>	



<p>Číslo vyzváání</p>	<p>obdobně v kapitole 4.1 <b>HLUKOVÉ ZNEČIŠTĚNÍ</b> na str. 92), že toto opatření je skutečně nutno primárně řešit již v rámci pořizování územně plánovacích dokumentací, a to mj. s odkazem na část I. odst. 1 písm. Dpřílohy č. 7 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů, a ve smyslu ustanovení § 19 odst. 1 písm. c) a m) zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.</p> <p>S výše uvedeným konstatováním zpracovatele KHS JmK v plné míře souhlasí, ale současná právní úprava zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, provedená zákonem č. 267/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, která nabyla účinnosti 01.12.2015, za určitých podmínek nevylučuje umístění akusticky chráněných objektů (mj. s nuceným větráním) do území zatíženého zdroji hluku. Je tedy zřejmé, že za předpokladu splnění všech souvisejících podmínek a požadavků nemůže KHS JmK s ohledem na současnou platnou právní úpravu nesouhlasit s umístěním akusticky chráněných objektů do území zatíženého zdroji hluku.</p>	<p><b>Ad3) Akceptováno</b></p> <p>Zpracovatelé Vyhodnocení se ztotožňují s doplňující poznámkou KHS. Poznámka neovlivňuje výsledné závěry vyhodnocení.</p>
<p>8.</p>	<p><b>1)</b> V posuzované koncepci nejsou zpracovány a ve vyhodnocení SEA nejsou vyhodnoceny jak vlivy potřebných úseků obchvatu celého města Brna, tak obchvaty jednotlivých městských částí, včetně</p>	<p><b>Ad1)</b> V rámci Vyhodnocení byl posuzován návrh koncepce dodaný překladatelem. Návrh koncepce byl dlouhodobě připravován a projednáván, zpracovatel Vyhodnocení návrh považuje za dostatečný pro zpracování Vyhodnocení.</p> <p>Obchvaty jednotlivých městských částí jsou zahrnuty v zásobníku projektů. Tato</p>

Ověřovací otázky	Znění srovnávek	Vybledání srovnávek
	<p>obchvatu Bosonoh. Posuzovatel SEA měl odmítnout posuzovat neúplný podklad. I z tohoto důvodu je vyhodnocení SEA nutné vrátit k přepracování a přepracovat je nutné i vlastní posuzovanou a neúplnou koncepci. K posuzované koncepci měl být doložen věrohodný dopravní model. Žádný takový doložen nebyl a proto celé posouzení SEA je bezhodnotné.</p> <p>2) Odvolání na nesoulad Vyhodnocení se závěrem zjišťovacího řízení, čj. JMK 62246/2017, kdy vyhodnocení vlivů dopravy, tj. mobilních zdrojů znečištění, na ovzduší, hlučnost a veřejné zdraví nelze provést bez vstupních údajů, kterými jsou současné a predikované intenzity dopravy a současné a predikované složení dopravních proudů. Protože zveřejněné posouzení SEA neobsahuje žádné z těchto informací - modelování dopravy, je jednoznačné, že nebylo možné vyhodnocení vlivů dopravy provést a nebylo možné naplnit výše stanovené požadavky 3 – 5 závěru zjišťovacího řízení. Navíc k naplnění těchto požadavků závěru zjišťovacího řízení bylo nutné pořádit a zveřejnit rozptylovou a hlukovou studii, které nebyly provedeny. Zpracovatel posouzení SEA zcela ignoroval požadavky stanovené v závěrech zjišťovacího řízení správním orgánem. Požadují, aby bylo zveřejněné vyhodnocení SEA správním orgánem odmítnuto a vráceno k přepracování a současně byl pořizovatel koncepce úřední cestou správním orgánem upozorněn, že musí být doplněna předložená koncepce, a to i o problematiku tranzitní dopravy.</p>	<p>problematika je rovněž obsažena ve specifických cílech u strategického cíle „Nezvyšovat kapacity komunikační sítě pro IAD v centrální části uvnitř města po dobudování ochranného dopravního systému.</p> <p>Hodnocení projektů uvedených v Zásobníku projektů bude předmětem hodnocení v navazujících fázích přípravy konkrétních staveb (ÚR, EIA).</p> <p><b>Ad2)</b> Požadavky vyplývající ze závěrů zjišťovacího řízení byly dostatečně naplněny – Vyhodnocení koncepce z hlediska vlivů na veřejné zdraví bylo zpracováno ve spolupráci s držitelkou osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví. Podrobně byly vyhodnoceny vlivy na stávající imisní zatížení ovzduší a také vlivy v oblasti hlukového znečištění jak s ohledem na mobilní, tak i stacionární zdroje. Pro potřeby vyhodnocení těchto aspektů byla využita řada aktuálních dostupných dat a modelů charakterizující dostatečně stav této problematiky, tj. ovzduší a hluku, v území.</p>



<p>Číslo Výhled</p>	<p>Znění připomínky</p>	<p>Vyprávění připomínky</p>
	<p>č. 1 zákona o ochraně ovzduší), a to ne jen pro v současnosti platné zákonné limity, ale pro limity, které jsou již zákonně stanoveny na dobu od roku 2020 (specificky snížený zákonný limit pro roční průměrné koncentrace polétavého prachu frakce <math>PM_{10}</math>), protože daná koncepce není plánována k plné implementaci do roku 2020, ale i pro období po tomto datu. Stejně tak musí být posouzena i problematika hlučnosti. Pokud by dopravní koncepce v ZÚR JMK prokazatelně nemohla zaručit dodržování zákonných hygienických limitů pro znečištění ovzduší a hlučnost, musí koncepce „Plánu udržitelné mobility města Brna“, aby mohla být schválena, posoudit také varianty řešení a tak se stát podkladem pro úpravu ZÚR JMK v procesu pořizování Aktualizace ZÚR JMK.</p> <p>Dále je reagováno na vyjádření MČ Brno-Kníničky z dubna 2017.</p> <p>A) Poukázala na dlouhodobé překračování zákonných limitů znečištění ovzduší v Brně, a to včetně oblasti Brno-Bosonohy a požaduje vyvedení tranzitní dopravy mimo sídelní útvary, tj. realizaci standardního řešení - obchvatu celého města Brna.</p> <p>B) MČ nesouhlasí s vedením D43 v tzv. bystrcké trase a</p>	<p>topeniště, dálkový přenos a meteorologické podmínky.</p> <p><b>Ad5)</b> V rámci Vyhodnocení byl řešen i požadavek č. 2 závěru zjišťovacího řízení a byl hodnocen také soulad se ZÚR JMK. Bylo konstatováno, že PUMM Brno respektuje plochy a koridory uvedené v ZÚR JMK, respektuje priority koncepce, zohledňuje její cíle a rozvíjí opatření pro udržitelný rozvoj dopravy na území města Brna. V rámci Vyhodnocení bylo konstatováno, že koncentrace polétavého prachu jsou na území města Brna zásadně ovlivněny topnou sezónou a aktuální meteorologickou situací, ovlivnění dopravou je méně zásadní. U problematiky ovzduší bylo vycházeno z řady aktuálních zdrojů (Bucek, BKOM, ČHMÚ, platného PZKO JMK apod.). Z Vyhodnocení dále vyplývá, že realizace stanovených cílů v koncepci uvedených přispěje ke snížení vypouštěného množství emisí do ovzduší a ke zlepšení kvality ovzduší. Současně je nutno upozornit, že snížením emisí z dopravy nelze zcela vyřešit stávající zatížení ovzduší ve městě, neboť větší význam mají lokální topeniště, dálkový přenos a meteorologické podmínky.</p> <p>Rovněž je potřeba doplnit, že je na základě ZÚR v současnosti připravována územní studie, která bude podrobně řešit dopravní situaci v Brněnské aglomeraci a která bude podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK a případně také pro PUMM Brno. Součástí této studie bude také podrobné modelování dopravy a hlukové a rozptylové studie. Studie by měla být schválena v r. 2019.</p>

20/30

<p>Občané za D43 jako obchvat celého</p>	<p>dále požaduje obchvat celého města Brna s cílem vymezení tranzitní dopravy. Dále nesouhlasí s realizací D52 v trase dle ZÚR.</p> <p>C) Upozorňují, že v roce 2016 byla Ing. J. Kalčíkem zpracována studie nazvaná „<i>Silniční obchvat MČ Brno - Knínický</i>“, která prověřuje několik možných dopravních spojení. Požaduje, aby studii doporučené dopravní řešení pro obchvat MČ Knínický odlehčující ulice Ondrovu a U ZOO bylo zahrnuto do návrhu Plánu mobility pro Brno.</p>	<p>Ad A) Co se týče imisních koncentrací a limitů pro PM<sub>10</sub>, jak ročních, tak denních, tak trend v Brně je popsán ve Vyhodnocení v kapitole 2.4. Ke smogovým situacím dochází prakticky výhradně při SV proudění. Roční IL byl na území Brna naposledy překročen v r. 2010. Hlavní vliv má vytápění a meteorologické podmínky, vliv dopravy je méně zásadní, vliv má zde také plynulost dopravy. Zlepšit kvalitu ovzduší je mezi hlavními cíli PUMM Brno a k jeho naplnění směřuje celá řada strategických a specifických cílů uvedených v předkládané koncepci. Z Vyhodnocení vyplývá, že realizace stanovených cílů v koncepci uvedených přispěje ke snížení vypouštěného množství emisí do ovzduší a ke zlepšení kvality ovzduší. Současně je nutno upozornit, že snížením emisí z dopravy nelze zcela vyřešit stávající zatížení ovzduší ve městě, neboť velký význam mají také lokální topeniště, dálkový přenos a meteorologické podmínky.</p> <p>Ad B) PUMM Brno respektuje nadřazenou územně plánovací dokumentaci. Současně město Brno preferuje PUMM Brno uvedeného řešení D43 v Bystrcké trase. Rovněž je potřeba doplnit, že je na základě ZÚR v současnosti připravována územní studie, která bude podrobně řešit dopravní situaci v Brněnské aglomeraci a která bude podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK a případně také pro PUMM Brno. Součástí této studie bude také podrobné modelování dopravy a hlukové a rozptylové studie. Studie by měla být schválena v r. 2019.</p> <p>Ad C) Uvedená studie byla zadána v rozporu se statutem statutárního města Brna a není považována za územně plánovací podklad. Neakceptováno.</p> <p>Ad1)</p>
<p>9.</p>	<p>1) V dokumentaci je stále používáno nesprávné označení, je stále různými způsoby zaměňována I/43 a D/43!!! - jsou to však rozdílné komunikace!!! Z textu vyplývá,</p>	<p>Ad1)</p>

<p>Brna, z.s.</p>	<p>že zpracovatelé pod označením „I/43 v tzv. bystrecké trase“ mají na mysli D43. I/43 je zcela jiná silnice, která zaústíje do Brna-Řečkovice!!!</p> <p>2) Vyjadřuje názor, že Vyhodnocení nereaguje na došlé připomínky a nevychází ze Závěru zjišťovacího řízení! Podkladový materiál je zcela nedostatečný. Navíc nikde ani zmínka o Brněnské přehradě - rekreační oblasti na území města Brna, která by byla realizací D43 v tzv. bystrecké trase zasažena!!!</p>	<p>Připomínka akceptována – text koncepce bude prověřen a upraven</p> <p><b>Ad2)</b></p> <p>Požadavky vyplývající ze závěrů zjišťovacího řízení byly dostatečně naplněny – Vyhodnocení koncepce z hlediska vlivů na veřejné zdraví bylo zpracováno ve spolupráci s držitelkou osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví. Podrobně byly vyhodnoceny vlivy na stávající imisní zatížení ovzduší a také vlivy v oblasti hlukového znečištění jak s ohledem na mobilní, tak i stacionární zdroje. Pro potřeby vyhodnocení těchto aspektů byla využita řada aktuálních dostupných dat a modelů charakterizující dostatečně stav této problematiky v území.</p> <p>Vypořádány byly rovněž připomínky k Oznámení. Vyhodnocení SEA je zpracováno v plném rozsahu dle Přílohy č. 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Vychází ze Závěru zjišťovacího řízení a reaguje také na došlé připomínky.</p> <p>Město Brno preferuje PUMM Brno uvedené řešení D43 v Bystrecké trase. Současně upozorňujeme, že je na základě ZÚR v současnosti připravována územní studie, která bude podrobně řešit dopravní situaci v Brněnské aglomeraci a která bude podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK a případně také pro PUMM Brno (Úp apod.). Součástí této studie bude také podrobné modelování dopravy a hlukové a rozptylové studie.</p> <p>Rekreačního významu Brněnské přehrady si jsou zpracovatelé Vyhodnocení</p>
-------------------	--	---

Č. Odběratel vyžádání	Sdílení informací	Vyhodnocení pojízky
10.  Josef Strubl, zastupitel v MČ Bystrc	<p>1) Žádost o vypuštění formulace v odstavci 6.4.9. „Realizace D43 v tzv. bystrcké trase, která má největší efekt na snížení tranzitní dopravy ve městě.“ z koncepce.</p> <p>2) Zmíňuje problematiku územního plánování a jeho vlivu na objemy dopravy. Doporučuje nepokračovat v budování izolovaných obytných a zaměstnaneckých oblastí, ale integrovat je do obytných zón (a naopak)</p>	<p>vědomy, což je reflektováno např. v kap. 2. Vyhodnocení koncepce.</p> <p><b>Ad1)</b> Město Brno preferuje PUMM Brno uvedené řešení D43 v Bystrcké trase. Současně upozorňujeme, že je na základě ZÚR v současnosti připravována územní studie, která bude podrobně řešit dopravní situaci v Brněnské aglomeraci a která bude podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK a případně také pro PUMM Brno (Úp apod.). Součástí této studie bude také podrobné modelování dopravy a hlukové a rozptylové studie.</p> <p><b>Ad2)</b> Tato problematika je v rámci PUMM Brno také reflektována, a to především v rámci Strategického cíle: Propojit dopravní a územní plánování, zavést principy integrovaného dopravního plánování včetně posílení významu telematických systémů.</p>