

Příloha č. 2 k opatření obecné povahy č.j.: 33589/ENV/16

Použité zkratky:

PZKO = Program zlepšování kvality ovzduší zóny Jihozápad – CZ03

OOP = opatření obecné povahy

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

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

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

OPŽP 2014 – 2020 PO2 = Operační program Životní prostředí 2014 -2020, prioritní osa 2

Úvodem ke všem připomínkám k OOP o vydání PZKO zdůrazňujeme, že OOP je podle § 171 správního řádu vydáváno v případě, kdy zvláštní zákon ukládá povinnost vydat závazné opatření obecné povahy, které není právním předpisem ani rozhodnutím (tj. akt, který má konkrétně vymezený předmět a obecně určené adresáty). **Opatření obecné povahy, jak stanovila judikatura, nemůže nahrazovat podzákonnou normotvorbu ani nad rámec zákona stanovovat nové povinnosti** a slouží toliko ke konkretizaci již existujících povinností, vyplývajících ze zákona, a nikoliv k ukládání nových povinností, které zákon neobsahuje. (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 27. 9. 2005, č.j. 1 Ao 1/2005-98, publikovaný pod č.740/2006 Sb. NSS). Ukládá-li ministerstvu zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší vydat program zlepšování kvality ovzduší formou opatření obecné povahy a současně stanoví v příloze č. 5 jeho náležitosti, nelze se při vydávání PZKO od tohoto postupu odchýlit. **Orgány ochrany ovzduší budou aplikovat opatření uvedená v OOP způsobem, jaký zákon předvídá**, např. v ust. § 13 odst. 1 a § 9 odst. 3 zákona. **Ostatní opatření budou příslušné orgány veřejné správy aplikovat vždy způsobem přiměřeným jejich povaze.**

č.j.:	Identifikace odesílatele	ID ¹	Text připomínky	Vypořádání
57070/ENV/15	Petr Hlávka, Poskytovatel certifikačních služeb: Certifikační autorita PostSignum, Česká pošta, s.p.,	1	Doplnit opatření K. 3. 6. 2. Podpora monitoringu kvality ovzduší – změnit ve stanici Kamenný Újezd měřicí program na automatizovaný měřicí program, přidat stanici se stejným programem přímo do Rokycan ke kruhovému objezdu na křižovatce Jiráskova - Josefa Růžičky, nebo do Soukenické ulice. Zdůvodnění: křižovatkou Jiráskova - Josefa Růžičky denně projíždí více jak 12 tis. aut, Soukenickou ulicí více jak 10 tisíc aut. Provoz u nejbližší stanice v Kamenném Újezdu je určitě nižší. V Soukenické ul. plánuje	Vysvětleno, neakceptováno V rámci zmiňovaného opatření K. 3. 6. 2. se hodnotí stav plnění opatření navržených v PZKO z roku 2012, jaká opatření se provedla, nikoliv opatření plánovaná. Nicméně stanice imisního monitoringu v Kamenném Újezdě měří již od roku 2013 SO ₂ a NO ₂ a od května 2015 i částice PM ₁₀ a PM _{2,5} automaticky. V rámci Státní sítě imisního monitoringu se měří na stanoveném počtu lokalit, které odpovídají české a evropské legislativě.

¹ Identifikační číslo připomínky

Příloha č. 2 k opatření obecné povahy č.j.: 33589/ENV/16

č.j.:	Identifikace odesílatele	ID ¹	Text připomínky	Vypořádání
	Politických vězňů 909/4, 225 99 Praha 1		Plzeňský kraj zobousměrnit provoz, což by do ulice přivedlo další auta a kamiony, které nyní využívají ve směru od Plzně na Hrádek a Holoubkov Jiráskovu ulici.	Dopravní stanice v rámci zóny Jihozápad jsou v Táboře a v blízké Plzni, tudíž další dopravní stanice v rámci zóny jihozápad je nadbytečná. Pokud by však město nebo jiný subjekt o toto měření mělo zájem a finančně se podílelo na jeho provozu, je ČHMÚ schopen spravovat měření i na stanici v Rokycanech. Město Rokycany může zažádat o dotaci z OPŽP 2014-2020 PO2 jako např. město Plzeň.
		2	E.4 Popis opatření ke snížení emisí a k požadovanému zlepšení kvality ovzduší AB3: doplnit o napojení silnice mezi Volduchy a Svojkovicemi na dálnici u Rokycan a vybudování napojení z oblasti Radnicka na dálnici, Zdůvodnění: AB3 - napojení na dálnici zmenší počet kamionů jedoucích přes Rokycany,	Vysvětleno, neakceptováno Výčet uvedených komunikací v PZKO k realizaci je minimální, další konkrétní komunikace/napojení je na zvážení a možnostech obcí, krajů a případně i Ministerstva dopravy do jejichž kompetence toto opatření spadá.
		3	AB7: doplnit nízkoemisní zónu do ulice Soukenická, Rokycany v úseku křižovatek s ulicemi Pražská a Dvořákova před napojením silnice mezi Volduchy a Svojkovicemi a z oblasti Radnicka na dálnici, po jejich dokončení doplnit nízkoemisní zónu v celé délce ulic Soukenická a Jiráskova,	Vysvětleno, neakceptováno Zřízení nízkoemisní zóny je plně v kompetenci obce nikoliv MŽP (podmínky pro zavedení NEZ stanovuje zákon viz § 14 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění). NEZ lze vyhlášovat ve zvláště chráněných územích, v lázeňských místech či v území, kde došlo k překročení některého z imisních limitů. Při stanovení NEZ na průjezdním úseku dálnice nebo silnice musí být splněna podmínka existence objízdné trasy bez omezení po pozemní komunikaci stejné nebo vyšší třídy.

Příloha č. 2 k opatření obecné povahy č.j.: 33589/ENV/16

č.j.:	Identifikace odesílatele	ID ¹	Text připomínky	Vypořádání
		4	AB8: selektivní zákaz průjezdu kamionů, vyhýbajících se mýtným branám, Soukenickou ulicí, Rokycany, v úseku křižovatek s ulicemi Pražská a Dvořákova před napojením silnice mezi Volduchy a Svojkovicemi a z oblasti Radnicka na dálnici, po jejich dokončení doplnit zákaz v celé délce ulic Soukenická a Jiráskova. Zdůvodnění: AB7, 8 - Soukenická, Rokycany v úseku křižovatek s ulicemi Pražská a Dvořákova je úzká ulice s vysokou hustotou obyvatel. Kamiony mohou již nyní využít pro oba směry volnou a širší Jiráskovu ulici s nižší hustotou obyvatel. V Soukenické ul. byly překračovány limity hluku (v letošním roce vyprší výjimka) a dle tab. 32 (str. 38) je v celém kraji překračován roční průměr imisí benzo(a)pyrenu. Protože imise přímo ve městě nejsou měřeny, obáváme se, že jsou překračovány i limity kvality ovzduší tuhých znečišťujících látek, PM10 i PM2,5, m. j. v důsledku nárůstu dopravy a proto, že Rokycany leží v údolí mezi dálnicí D5 a Železárnami Veselí - Hrádek. Podle „Programu“ zaujímá v Plzeňském kraji D5 v úsecích Mýto-Rokycany (vzdálená od ul. Soukenická 1200 m) a Rokycany – Ejpovice 3. resp. 5. místo s emisemi tuhých znečišťujících látek a 1. resp. 2. místo s emisemi benzo(a)pyrenu (str. 90). Železárnám Veselí – Hrádek (vzdálené od Soukenické 3500 m) patří 8. místo mezi zdroji tuhých znečišťujících látek a 4. místo mezi zdroji benzo(a)pyrenu (str. 92). Ovzduší v ulici ještě zhoršují v letních měsících přízemní ozón a v zimních měsících emise lokálních topenišť.	Vysvětleno, neakceptováno Výčet uvedených zákazů vjezdu v PZKO je minimální, další jsou na zvážení konkrétních obcí v jejichž kompetenci je toto opatření.

č.j.:	Identifikace odesílatele	ID ¹	Text připomínky	Vypořádání
59701/ENV/15 57973/ENV/15 58088/ENV/15		5	Po prostudování celého materiálu jsem zjistila, že jsou zde opomenuty několik bodů či informací, které vzešly z průzkumů, studií, nějakých zjištění a které zde byly zaznamenány. Tyto body či informace nebyly řádně odůvodněny, nejsou zde podané žádné další informace k této záležitosti. Jsou zde uvedeny i neúplné údaje. Uvedu několik z nich, které jsou podle mého názoru velmi palčivé, neřešené, přehlížené, velmi nedostatečně se jim věnují kompetentní úřady a příslušné obce. Jedná se o tyto: opatření Zpevnění povrchu nebezpečných komunikací, plošná výsadba zeleně. V rámci tohoto opatření dochází ke zpevňování nebezpečných komunikací mimo zastavené území, zpevňující se vyježděné koleje na orné půdě, zadávající se v návrzích územních plánů jako účelové komunikace pro soukromého investora a posléze se neřeší komunikace právě v zastavěném území pro bydlení, ale znehodnocující se trvalý travnatý porost či samotná orná půda. Následně dle vašeho doporučení, tak nyní nastává boom v rámci územních plánů obcí, že veškeré „komunikace“ v ÚP musí být zpevněné.	Vysvětleno Opatření jsou v PZKO stanovena s ohledem na cíl PZKO, tj. dosáhnout požadované kvality ovzduší. Jedním z nich je omezování sekundární prašnosti z nebezpečných komunikací, z nichž se resuspenzí (znovuvzvičením již usazeného prachu) dostává prach do ovzduší. Pro naplnění cíle je nicméně možné využít i jiná opatření, v žádném případě se nepředpokládá zpevnění všech komunikací. V kartě opatření EB1 je uvedeno, že přednost budou mít lokality s překročeným imisním limitem v blízkosti obytné zástavby. Orgány ochrany ovzduší budou aplikovat opatření uvedená v OOP způsobem přiměřeným jejich povaze. V této souvislosti zmiňujeme ust. § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, podle kterého obec pečuje o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů; při plnění svých úkolů chrání též veřejný zájem.
		6	Opatření Obchvaty měst a obcí. Popis opatření- primárním cílem tohoto opatření je odvedení tranzitní dopravy, především nákladní, jež je významným zdrojem znečištění ovzduší, z prostoru obytné zástavby do extravilánu či periferních částí měst a obcí. Opatření se však netýká pouze tranzitní dopravy (tj. dopravy se zdrojem i cílem cesty mimo dotčené město/obec), ale zajistí také přenesení části vnitroměstské, cílové i zdrojové dopravy, čímž opět odlehčí centrálním částem města/obce. Zde musím opět reagovat, je hezké, že obchvatem nějaké obce či města se odstranění problémy, které obchvat neřeší. Ale zda,	Vysvětleno Opatření byla v PZKO stanovena takovým způsobem, aby jejich celkovou aplikací v uvedeném rozsahu došlo k dosažení požadované kvality ovzduší. Tato skutečnost vychází ze zpětné remodelace vlivu opatření na imisní zatížení (viz kapitola F.1). PZKO obsahuje stavby, které byly vybrány s ohledem na omezení vlivu dopravy na imisní zatížení zóny a splnění imisních limitů. Není účelem PZKO stanovovat trasy dopravních staveb, toto je předmětem územně plánovací dokumentace.

č.j.:	Identifikace odesílatele	ID ¹	Text připomínky	Vypořádání
			vůbec někdo kontroluje, zda daný obchvat opravdu řeší, to co měl vyřešit. Zda je jen o nějaký kousek přesunut na jiné občany či problém není vůbec vyřešen. Daná stavba bude stát jen finanční prostředky nás všech. Ve skutečnosti se řeší obchvaty měst/obcí z důvodu nově vybudované průmyslové zony, která pro sebe (soukromé investory) potřebuje obchvat. Až následně se zjistí, že veškeré exhalace z obchvatu a z průmyslové zóny se dostávají pomocí větru zpět do města (hluk, prašnost, zvýšená doprava i ve městě, zvýšení škodlivých látek z dopravy, ale i ze samotné výroby - z průmyslových zón apod.) Nikdo zatím neřeší, není vypracována žádná studie týkající se vlivu těchto obchvatů, nových komunikací sekundárně. Nezkoumá se, zda vzniknout problémy jiným osobám (v dané obci ,mimo danou obec, osoby zasažené novou komunikací, novým obchvatem či jiným obcím, samotnému životnímu prostředí, zvěři, fauně, zda se zvýší hluk a znečištění mimo obce, kde mám být uveden obchvat. Dále nikdo již neřeší jaký sekundární dopad bude mít nové vybudování komunikaci, přivaděčů či další staveb s tím spojené vliv na člověka jako jedince, skupiny osob, poté i na samotné životní prostředí, zvěř, floru, narušení jednotlivých biokoridorů, přerušení či směru toků potoků, vodotečí, zvýšení hluku v ostatních místech okolo nového obchvatu jak pro přírodu, člověka mimo město či obec, ale i právě znovu i samotné občany, kde byl vytvořen daný obchvat. Tyto změny mohou mít za následek to, že příroda nefunguje jako dříve, např. není dostatek vody, jako dříve, dochází k erozním procesům, přesunu zvěře jinam (hluk, ztráta své jedinečnosti, úhyn apod.) , flora, změni se ekologická stabilita krajiny i ke změně v místě počasí (méně srážek, přílivové deště..... Dále zde není řešeno pomocí nějaké studie – v textu se objevují buď nové škodlivé látky, nebo se zvýší koncentrace nějaké	Některá města zpracovávají v návaznosti na Územní plán měst Komplexní dopravní studie. Komplexní návrh se zaměřuje na hlavní směry rozvoje dopravního systému města, jejich vzájemnou koordinaci, návrh postupu realizace s ohledem na dopravní potřebnost a stanovení priorit v daném horizontu, ale i řešení aktuálních dopravních problémů. Konkrétní podoby projektů musí být následně posuzovány v rámci řízení podle zvláštních předpisů (především územní řízení či pořizování územně plánovací dokumentace) tak, jak to ukládá zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (EIA). Součástí procesu EIA je posouzení vlivu záměru na všechny složky životního prostředí. Vliv na ovzduší je hodnocen na základě předložení rozptylové studie, která hodnotí stav aktuálního znečištění ovzduší před realizací záměru, tak i stav znečištění ovzduší po realizaci záměru ve všech dotčených lokalitách. Dále je dle § 11 odst. 1 písm. b) zákona u pozemní komunikace s dopravní intenzitou 15 000 a více vozidel za 24 hodin v navrhovaném období nejméně 10 let a parkovacího stání s kapacitou nejméně 500 stání, požadováno vydání závazného stanoviska MŽP. Při povolování nových komunikací v lokalitách s překročenými limity budou dle stanoviska SEA realizovány v nejvyšší možné míře technická nebo kompenzační opatření, která zajistí, že v obytné zástavbě nedojde ke zhoršení imisní zátěže v porovnání s výchozím stavem. Kulturní památky PZKO neřeší – nerelevantní připomínka. Návrh dalších konkrétních staveb komunikací je v kompetenci obcí, krajů a případně i Ministerstva dopravy (viz připomínka č. 2).

č.j.:	Identifikace odesílatele	ID ¹	Text připomínky	Vypořádání
			škodlivé látky, která se v dané studii jako by nezkoumá. Nikde v textu jsme nenašla, zda se tímto stavem bude někdo zabývat. Nejhorší situace je ta, že má přednost kulturní památka před občany z okolí. Což mě přijde velká drzost toho, kdo posoudil, že památka má větší váhu než samotní lidé. Dále se neřeší návaznost předchozí přerušené dopravní infrastruktury v dané lokalitě či vlastnické vazby na okolí pozemky, lesy. Dle mého názoru je nemyslitelné, že kvůli jednomu obchvatu obce a následně dotvoření nových komunikací musí trpět další životní prostředí (flora, fauna, ekologická stabilita krajiny), vliv na zdraví obyvatel, znečištění ovzduší, nové komunikace - studie vytvářené v blízkosti jiných obcí/obydlí, zvýšení exhalace, prašnost, narušení ekologické stability, poupravování těchto údajů apod....) Například viz I/27: Borovy – Klatovy, přeložka (stavba 27/09), Přeštice I/27: Dolní Lukavice – Lužany, přeložka (stavba 27/08). Některé navržené úseky jsou vytvořeny nesmyslně, přesouvání problémů jinam, neřeší se daný stav v lokalitě a pro samotné občany to vrhá stín korupce, klientelismu.	
		7	Opatření týkající se samotných dotací – mám pochyby, zda tyto dotace vůbec pomohou. Už nyní jsou signály, že dotace budou využity pro projekty uměle vytvořené - jen pro získání nějakého prospěchu/financí. Nejde o samotný prospěch životnímu prostředí. Například začínají se vytvářet nové rybníky v územních plánech, které zde nikdy nebyly nebo nejsou vhodné do daného prostředí. Či k obnově mezí, niv....., které zde též nikdy nebyly – tvorba jen za účelem zisku a ne pomoci přírodě. Některé tyto uměle vytvořené projekty nikdy nebudou plnit své účely, budou jen čerpat finanční prostředky a přírodě spíše uškodí. Nehledí se např. v rámci územního plánování – při tvorbě ÚP či při jejich aktualizaci k samotné ekologické stabilitě přírody, snížení vlivu erozí, proti	Vysvětleno Připomínka není relevantní k PZKO. Opatření byla v PZKO stanovena takovým způsobem, aby jejich celkovou aplikací v uvedeném rozsahu došlo k dosažení požadované kvality ovzduší. Zároveň byla vybrána taková opatření, která jsou financovatelná z dostupných dotačních programů (viz kapitola E.5.1).

č.j.:	Identifikace odesílatele	ID ¹	Text připomínky	Vypořádání
			povodňové opatření. (např. objevují se i případy, kdy je navržena výstavba nového lesa v blízkosti řeky apod.) – tj. možnost zamezení odlivu vody při povodni – tj. dojde ke zvýšení hladiny řeky a zalití obce). Objevují se v ÚP opatření, která mají řešit retenci vody v krajině (některé uměle vytvoření, neodborně vsazené do krajiny, vsazené tam, kde není účinek apod.). Prostě vložit opatření do ÚP obce za každou cenu. Což mi přijde jako velmi krátkodobé řešení dané problematiky (vše řešeno rychlou jehlou, jen aby tam ty opatření byly, ale neřeší se pravá příčina těchto problémů – tj. mizející živočišná výroba, nenavrácení humusu do půdy, velké lány, špatné seti plodiny na nevhodném místě, chybí dřive rozorané meze, remízky, majitelé velkých zemědělských podniků mají půdu jako výrobu a do půdy nic nevracejí, mizejí z půdy nejkvalitnější část půdy).	
		8	Ve výše uvedeném návrhu není patrné, jak tento dokument je závazný, povinný či je jen doporučujícím opatřením pro ostatní instituce a jaké. Jaký dopad má toto opatření pro jednotlivce (občany).	Vysvětleno Upozorňujeme, že závaznost PZKO vyplývá ze zákona a z formy, kterou se vydává, tj. OOP, nemůže tedy nahrazovat podzákonnou normotvorbu ani nad rámec zákona stanovovat nové povinnosti a slouží toliko ke konkretizaci již existujících povinností, vyplývajících ze zákona, a nikoliv k ukládání nových povinností, které zákon neobsahuje. Opatření jsou v PZKO stanovena s ohledem na cíl PZKO, tj. dosáhnout požadované kvality ovzduší. Na plnění tohoto cíle spolupracují všechny úrovně veřejné správy, většinu opatření je nutné provést ve spolupráci více správních úrovní. Pro naplnění cíle je nicméně možné využít i jiná opatření, která PZKO nestanovuje, pokud k naplnění cíle povedou. Tato skutečnost je povolena správním řádem, který definuje pojetí OOP. Orgány ochrany ovzduší budou tedy aplikovat opatření uvedená v OOP způsobem, jaký zákon předvídá, např. v ust. § 13 odst. 1 a § 9 odst. 3 zákona č. 201/2012 Sb. U ostatních opatření je budou příslušné orgány veřejné správy aplikovat vždy způsobem

Příloha č. 2 k opatření obecné povahy č.j.: 33589/ENV/16

č.j.:	Identifikace odesílatele	ID ¹	Text připomínky	Vypořádání
				přiměřeným jejich povaze.