

(P)

**KRAJSKÁ HYGIENICKÁ STANICE
JIHOMORAVSKÉHO KRAJE SE SÍDLEM V BRNĚ,
Jeřábkova 4, 602 00 BRNO**

| | |
|--|-------------------|
| MĚSTO ŠLAPANICE podatelna městského úřadu, E1 | čís. úložit. |
| Došlo - 8 -04- 2014 Čj.: 00/21044/2014 | Zpracovatel B9 |
| Pečet listů: | Příloha: |

Číslo jednací : KHSJM 13509 /2014/BM/HOK

Spisová značka : S – KHSJM 6649/2014

K podání : KHSJM 6649/2014/BM/HOK

Vyřizuje : Ing. Petr Plaček
Ing. Jaroslava Švarcová

Tel.: 545 113 049
518 398 620

Č.j. odesílatele : OV – ČJ/10990 – 14/BAB

Městský úřad Šlapanice
odbor výstavby
oddělení územního plánování a památkové péče

Opuštěná 9/2
656 70 Brno

V Brně dne 8. dubna 2014

Návrh územního plánu Šlapanice a vyhodnocení jeho vlivů na udržitelný rozvoj území

Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně (dále také „KHS JmK“) jako dotčený orgán ochrany veřejného zdraví místně příslušný dle ustanovení § 82 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon č. 258/2000 Sb.“), a věcně příslušný dle ustanovení § 82 odst. 2 písm. j) zákona č. 258/2000 Sb., § 4 odst. 2 písm. b) a § 50 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále také „stavební zákon“), v souladu s ustanovením § 2 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále také „správní řád“), uplatňuje toto

stanovisko :

Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně vzhledem k nutnosti eliminace resp. minimalizace potenciálních zdravotních rizik pro populaci vystavenou rizikovým faktorům životních podmínek ve smyslu ustanovení § 2 odst. 2 a 3, § 30 a § 34 zákona č. 258/2000 Sb. ve spojení s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, s odkazem na ustanovením § 19 odst. 1 písm. c) a m) stavebního zákona a § 13 odst. 1 písm. f) přílohy 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, v souladu s ustanovením § 4 odst. 6 stavebního zákona

podmiňuje souhlas

s návrhem územního plánu Šlapanice a vyhodnocením jeho vlivů na udržitelný rozvoj území projednaným na společném jednání o návrhu a vyhodnocení jeho vlivů na udržitelný rozvoj území konaném dne 11. března 2014 s Městským úřadem Šlapanice, odborem výstavby, oddělením územního plánování a památkové péče, Opuštěná 9/2, 656 70 Brno, jako úřadem územního plánování vykonávajícím územně plánovací činnost pro obec ve svém správním obvodu a pořizovatelem územně plánovací dokumentace pro obec Šlapanice, přepracováním a doplněním dle níže uvedeného:

1. V kapitole F.2 STANOVENÍ ZPŮSOBU VYUŽITÍ PLOCHY – REGULATIVY; VYMEZENÍ HLAVNÍHO ÚČELU VYUŽITÍ, PŘÍPUSTNOST / NEPŘÍPUSTNOST / PODMÍNĚNÁ PŘÍPUSTNOST ÚČELŮ VYUŽITÍ INTEGROVANÝCH V ZÁKLADNÍ PLOŠE textové části návrhu upravit pro jednotlivé plochy vymezení „Nepřípustné využití“ tak, aby bylo s odkazem na ustanovení „Všeobecné nepřipustnosti využití ploch“ zřejmě nepřipustné využití pro pozemky, stavby a zařízení, nesouvisející se stanoveným hlavním, přípustným a podmíněně přípustným využitím, naplňující ustanovení o „Všeobecné nepřipustnosti využití ploch“.

2. Ve „Vyhodnocení vlivu územně plánovací dokumentace na udržitelný rozvoj území“ zpracovaném obchodní společností AMEC s.r.o., IČ: 262 11 564 se sídlem Brno, Křenová 58, PSČ 602 00, v září 2013, revize únor 2014 (dále také „VVURÚ“) v kapitole C.III Hygiena životního prostředí část Hluk (str. 16 až 17) upřesnit, že vlivy záměrů umístěných v ploše nesmí zasahovat mimo hranice vymezené plochy, a to ani v součtu kumulativních účinků všech záměrů v ploše umístěných.
3. Ve VVURÚ v kapitole D.II.2 Návrh podnětů resp. opatření pro eliminaci nebo snížení hrozeb řešeného území doplnit opatření deklarující, že vlivy záměrů umístěných v ploše nesmí zasahovat mimo hranice vymezené plochy, a to ani v součtu kumulativních účinků všech záměrů v ploše umístěných.
4. Ve „Vyhodnocení vlivu územně plánovací dokumentace na životní prostředí“ (dále také „SEA“) zpracované obchodní společností AMEC s.r.o., IČ: 262 11 564 se sídlem Brno, Křenová 58, PSČ 602 00, v září 2013, revize únor 2014 v kapitole 4 CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V OBLASTECH, KTERÉ BY MOHLY BÝT PROVEDENÍM KONCEPCE VÝZNAMNĚ ZASAŽENY, doplnit o charakteristiky veřejného zdraví v rámci funkčního využití a krajinných hodnot urbanizovaného a neurbanizovaného území tak, jak je v úvodu kapitoly uvedeno.
5. v kapitole 7.6 SEA upřesnit, že vlivy záměrů umístěných v ploše nesmí zasahovat mimo hranice vymezené plochy, a to ani v součtu kumulativních účinků všech záměrů v ploše umístěných.

Odůvodnění:

KHS JmK bylo dne 18. února 2014 Městským úřadem Šlapanice, odborem výstavby, oddělením územního plánování a památkové péče, Opuštěná 9/2, 656 70 Brno, jako úřadem územního plánování vykonávajícím územně plánovací činnost pro spádové obce ve svém správním obvodu a pořizovatelem územně plánovací dokumentace pro obec Šlapanice, v souladu s ustanovením § 50 odst. 2 stavebního zákona doručeno Oznámení o společném jednání o návrhu územního plánu Šlapanice a vyhodnocení jeho vlivů na udržitelný rozvoj území (dále také „ÚP Šlapanice“ a „VVURÚ“), ze dne 18. února 2014 č.j. OV – ČJ/10990 – 14/BAB.

K návrhu zadání ÚP Šlapanice KHS JmK uplatnila dne 11. července 2011 pod č.j. KHSJM 30875/2011/BM/HOK požadavky na obsah územního plánu Šlapanice.

Součástí návrhu ÚP Šlapanice je „Vyhodnocení vlivu územně plánovací dokumentace na udržitelný rozvoj území“ a „Vyhodnocení vlivu územně plánovací dokumentace na životní prostředí“. Obě dokumentace zpracovala obchodní společnost AMEC s.r.o., IČ: 262 11 564 se sídlem Brno, Křenová 58, PSČ 602 00, v září 2013, revize únor 2014, dle §10i 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.

Základní údaje z návrhu územního plánu Šlapanice a z vyhodnocení jeho vlivů na udržitelný rozvoj území:

Pro řešené území není vydána Jihomoravským krajem žádná územně plánovací dokumentace. Pro území Šlapanicka jsou prověřeny následující „záměry na provedení změn v území vyplývající z územně analytických podkladů (ÚAP) Jihomoravského kraje:

1. Plochy smíšené výrobní nadmístního významu **PZ 3**, plochy jsou vymezeny jako návrh ploch výroby průmyslové a skladování (PP) :
 - rozsah ploch je zpřesněn a koordinován s vymezením koridoru přeložky železniční tratě Brno – Přerov, na základě technické studie, která mimo jiné reaguje na zachování funkce stávající železniční tratě, která bude sloužit pro regionální dopravu;
 - z ploch PP je vyčleněna vodohospodářská plocha.
2. Koridor pro přestavbu krajského tahu **D39** silnice II. třídy č. 417 Brno, Slatina – Šlapanice, přeložka s obchvaty sídel:
 - koridor je územně vymezen plochou dopravy a je koordinován se stávajícím zastavěným územím, i zastavitelnými plochami v kontaktu s trasou přeložky silnice II/417;

- poloha přemostění stávající železniční tratě zajišťuje prostupnost území v místě předpokládané zastávky na železnici (lokalita Brněnská pole);
 - při zachování koridoru pro silniční obchvat sídel Brno, Slatina – Šlapanice (který je vymezen na základě technické dokumentace v územních plánech Šlapanic i města Brna) předpokládá návrh ÚP úpravu trasy přeložky silnice II. třídy č. 417, a to severně podél stávající železniční tratě, k ul. Evropské s pokračováním na území města Brna k útvarové křižovatce D1 (koordinace s ÚP města Brna je průběžně sledována).
3. Jihovýchodní tangenta (JVT) D14-A, resp. způsob připojení přeložky II tř. č.417 na JVT
 - připojení bude realizováno mimo řešené území; koridor na jižní hranici řešeného území neovlivňuje urbanistickou koncepci zastavěného území ani zastavitelných ploch;
 4. Modernizace a rozvoj letiště Brno-Tuřany D 80, DR80, záměry jsou v území dlouhodobě stabilizovány.
 5. Modernizace tratí č. 340 a 300 „Nová přerovská trať“ D 52, případně DR 54 vysokorychlostní trať Brno – Ostrava
 - koridor je vymezen plochou a zpřesněn na základě technické studie, souběžně byl ověřen způsob odvádění dešťových vod vč. koordinace s retenční nádrží vymezené při ploše PZ 1.
 6. Transformační stanice 110/22kV TE 15 včetně napojení na síť – TR Šlapanice + nový přívod vedením 110 KV z V537/58
 - transformační stanice je v ÚAP vymezena mimo řešené území, podstatné je však připojení systému v řešeném území na transformační stanici, pro toto připojení se vymezuje koridor o proměnné šířce, podmínky technické reálnosti v řešeném území budou prověřeny po vymezení plochy TR;
 7. Koridor kmenové stoky FIII, kanalizační soustavy nadmístního významu, není oproti ÚAP 2011 jako záměr specifikován; z hlediska předběžné opatření je v ÚP koridor vymezen.

Dopravní infrastruktura

Silniční doprava

Pro silniční dopravu stabilizovat tahy krajského, oblastního i místního významu vymezené v generelu dopravy JMK (označení dle generelu).

Tahy krajského významu:

- K36 Křenovice – Prace – Kobylnice – přeložka obchvat Šlapanice, Brno – Evropská (případně Brno/Hviezdoslavova) – silnice II. tř. 417.
- K35 Vyškov – Rousínov – (kontakt Bedřichovice) – Brno/Hviezdoslavova - silnice II. tř. 430.

Tahy oblastního významu:

- O 62 Brno/Evropská – letiště,
- O 56 Prace – Ponětovice – Šlapanice – Bedřichovice,
- O 55 Kobylnice – Brno/obchvat Tuřany.

Tahy lokálního významu:

- Jiřikovice – Šlapanice

Silniční síť v území:

- silnice II. tř. – výhledově přeložka silnice č. 417,
- silnice III. tř. – 15287 Ponětovská; 15286 Jiřikovská; 4171 Bedřichovická.

Zásady návrhu silniční sítě a komunikací místního významu:

- trasu silnice II. tř., výhledově přeložku silnice č. 417 vymezit jako část obchvatu Šlapanic na rozhraní ploch rezidenčních a výroby (PP), s mimoúrovňovým křížením železniční tratě a pokračováním ve směru Brno – Evropská a Brno Slatina – Řípská; přeložka silnice bude v průjezdním úseku zařazena ve funkční skupině B, (to platí i pro případné rozhodnutí o trase v pokračování ve směru Brno Slatina -Hviezdoslavova); k této trase směřovat část dopravy z ul. Brněnské a lokality „Brněnských polí“ a tím snížit intenzitu dopravy v ul. Brněnské a jejím pokračování směrem k městské části Brno-Slatina,
- zamezit přímému průjezdu z ploch výrobních (PP) do rezidenčního území; odstavování vozidel (doprava v klidu),
- v zastavěném území řešit odstavování vozidel přednostně jako součást zastavěných ploch resp., racionálním uspořádáním veřejných prostranství; v dopravním prostoru, ve kterých jsou vedeny průjezdní úseky stávajících silnic III. tř. neznemožnit jejich vedení v plynulé trase, v šířce odpovídající funkční skupině a zatížení silnice.

Železniční doprava

Respektovat plochu pro umístění koridoru vysokorychlostní dopravy Brno – Ostrava – hranice ČR/Polsko, v řešeném území jako přeložku železniční tratě Brno – Přerov:

- uspořádání ploch v prostoru zastávky a terminálu hromadné dopravy IDS JMK „Letiště Brno – Tuřany“, prioritně podřídit prostorovým nárokům terminálu hromadné dopravy IDS JMK, včetně plochy pro P+R (park and ride),
- stávající železniční trať stabilizovat v území,
- uspořádání ploch v prostoru „Nádraží Šlapanice“ podřídit možnostem zřízení terminálu hromadné dopravy IDS JMK, včetně plochy pro P+R (park and ride),
- uspořádání ploch v prostoru „Brněnská Pole“ podřídit umístění nové zastávky včetně plochy pro P+R; případné vytvoření terminálu posoudit v kontextu uspořádání rozvojového území aglomeračního významu – Tuřanská pláň.

Letecká doprava

Respektovat plochy pro rozvoj mezinárodního letiště Brno Tuřany včetně rezerv. Zpřesnit navržený způsob využití a prostorové uspořádání, které v návaznosti na plochy letiště umožní vytvořit dopravní terminál pro vazbu letecká doprava, železniční doprava a veřejná hromadná doprava, v poloze zastávky Letiště Brno – Tuřany. Respektovat upořádání a způsob využití ploch, v ochranných pásmech letiště, včetně předpokládaného zpřesnění PHO.

Veřejná hromadná doprava

Systém veřejné hromadné dopravy (IDS JMK) doplnit novými zastávkami resp. terminály, pro lepší plošné pokrytí území včetně rozvojových ploch zejména:

- zřízení terminálu Nádraží Šlapanice,
- rozšíření terminálu „busové“ dopravy (Šlapanice – Riegrova), včetně prodloužení a ukončení trolejbusové linky v terminálu,
- zřízení nové zastávky železniční dopravy Šlapanice – Brněnská pole; případné zřízení terminálu v této lokalitě posoudit v kontextu dostupnosti areálů v území Tuřanské pláně,
- vymezení ploch pro terminál VHD Letiště Brno – Tuřany v návaznosti na železniční zastávku.

Technická infrastruktura – zásobování vodou

- chránit všechny koridory tras pro posílení zásobování vodou včetně zásobování z Vířského oblastního vodovodu (VOV),
- v každé etapě přípravy využití zastavitelných ploch posoudit vhodnou variantu; za tím účelem stanovit špičkové potřeby vody v celém vodovodním systému tak, aby byla stanovena potřeba doplnění kapacity vodního zdroje, a to včetně potřeby vody pro hašení požárů; zvlášť hodnotit využití rezerv zastavitelných ploch,

- prověřit technické, kapacitní možnosti brněnského vodovodního systému v ul. Tuřanka k posílení vodovodního systému Šlapanicka;

Dobývání nerostů

Těžbu provádět povoleným způsobem v lokalitách vymezených jako plochy těžby:

- těžba nevyhrazených nerostů prováděná hornickým způsobem,
- těžba ložiska prováděná hornickou činností.

V části území s ukončenou těžbou provádět rekultivace; předpokládat využití rekultivovaných ploch pro zeleň (plochy přírodní) za podmínky zrušení dobývacího prostoru.

Nakládání s odpady

Koncepce nakládání s odpady zůstane zachována

Základní údaje z VVURÚ:

Kvalita ovzduší

Pro účely celkového zhodnocení imisní zátěže zájmového území se uvažuje, s ohledem na druh posuzovaného dokumentu, se stávající zátěží oxidem dusičitým NO₂, tuhými látkami frakce PM₁₀ (resp. PM_{2,5}), oxidem siřičitým SO₂, benzenem a benzo(a)pyrenem. Kvalita ovzduší v regionu je ovlivňována velkými i malými zdroji znečišťování. U emisí SO₂ jsou dominantním zdrojem velké zdroje. U emisí NO_x je jednoznačně patrný vysoký podíl z dopravy (dálnice D1) a u emisí CO a C_xH_y rovněž vliv mobilních zdrojů. Emise prachových částic jsou vázány také na mobilní zdroje znečišťování ovzduší, ale také například období zemědělských kampaní, kdy je do ovzduší emitováno velké množství prachových částic ve formě tzv. sekundárních emisí.

Hluk

Jedním z negativních důsledků rostoucí životní úrovně i změny životního stylu je zvyšování podílu hluku na zhoršování životního prostředí obyvatelstva. Zvyšování hladiny hluku ve venkovním prostoru má neustále rostoucí tendenci především vlivem nárůstu automobilové dopravy. Rozhodujícími zdroji hluku je doprava a výroba. Zatímco hluk z výroby se převážně omezuje na pracoviště s minimálními dosahy do okolí, hluk z dopravy prostupuje celým územím města. Podél nejzatíženějších dopravních tras a jejich křižovatek (dálnice D1 a silnice II. třídy) dosahují hlukové hladiny cca 75 dB v denních hodinách. Přitom přípustná hladina hluku ve vnějším prostředí je dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací dána součtem základní hladiny A = 50 dB a korekcí vztahujících se k místním podmínkám a denní době. Pro noční dobu platí obecně korekce -10 dB. Pro dokladování stávajícího stavu celoplošné hlukové zátěže venkovního prostoru území Šlapanic z pozemní silniční dopravy je možné využít Strategickou hlukovou mapu silniční dopravy, která dokumentuje hluk z provozu po dálnici D1. Zpracované výstupy jsou podkladovým souborem pro tvorbu územně plánovací dokumentace. Území města je součástí Aglomerace Brno vymezené pro hodnocení a snižování hluku z hlediska dlouhodobého průměrného hlukového zatížení životního prostředí. Hlavním zdrojem hlukové zátěže venkovního prostoru na území města Šlapanice je v současné době pozemní doprava, a to především doprava silniční. Mezi významné zdroje nadměrného hluku pro chráněný venkovní prostor na území města můžeme zařadit, dálnici D1, letiště Brno – Tuřany a Vlárskou železniční trať. Pro letiště Brno – Tuřany bylo v roce 1993 vyhlášeno pásmo hygienické ochrany. Územní plán vymezuje rozšířené hlukové pásmo letiště Brno – Tuřany za účelem ochrany obyvatel před očekávaným hlukem v souvislosti s intenzifikací provozu. Z hlediska hlukové zátěže ze stacionárních zdrojů nejsou na území města Šlapanice zastoupeny provozy nebo jednotlivá zařízení, jejichž provozování tvoří významné a trvalé stacionární zdroje hluku pro chráněný venkovní prostor. Vlivy existujících stacionárních zdrojů hluku (např. průmysl, výroba) jsou z hlediska územního dosahu i působení obvykle nepodstatné, pouze lokálního významu. Stávající hluková situace v hodnoceném území je dle strategických hlukových map dána zejména provozem na komunikaci D1 míjející město z východní strany a dále provozem na silnicích druhé třídy, především II/417 a II/420. Podél těchto komunikací místně dochází k překračování hlukových limitů.

Zásobování vodou a odkanalizování

V předkládaném územním plánu je navrženo posílení zásobování pitnou vodou v souvislosti s navrhovanými rozvojovými plochami zajištěné z více zdrojů a rovněž hájení koridorů pro vedení vodovodních řadů. Všechna tato opatření mají technický charakter, bez významných vlivů na životní prostředí, kapacitní zásobování kvalitní pitnou vodou má pozitivní vliv na veřejné zdraví. V současné době je zajištěna dostatečná kapacita ČOV v Modřicích i pro očekávaný rozvoj Brna a blízkého okolí a čistírna odpadních vod splňuje podmínky české i evropské legislativy. Smyslem investic do kanalizace je připojování nových lokalit a minimalizace vypouštění odpadních vod do recipientů ze stávající sítě, tj. znečištění dosud přepadající do toků bude zachyceno v nových retenčních nádržích a transportováno a čištěno na ČOV. Proto musí být tyto investice realizovány s vědomím vazby kanalizace na ČOV.

Veřejné zdraví

Hlavní škodlivý vliv v území má automobilová doprava, z hlediska zdravotních rizik působí hluk z provozu motorových vozidel a dále znečišťování ovzduší jako důsledek emisí výfukových plynů. K hlavním škodlivinám, emitovaným automobilovým provozem do vnějšího ovzduší patří:

- Oxid uhelnatý (CO);
- Oxidy dusíku (NOX) - směs oxidu dusičitého (NO₂) a oxidu dusnatého (NO);
- Oxid dusičitý (NO₂);
- Prach (PM₁₀);
- Benzen (C₆H₆), představitel cyklických uhlovodíků s karcinogenními účinky.

Mechanismus negativních účinků uvedených škodlivin na lidské zdraví je velmi složitý. Provoz na komunikacích v řešených katastrálních územích nebude významně ovlivněn. Prachové částice PM₁₀ patří obecně k nejproblematičtějším škodlivinám z hlediska běžně se vyskytujících imisí v České republice, zejména pak ve vztahu k výši velmi přísných doporučených limitů WHO. Lze konstatovat, že v současné době jsou v řešeném území překračovány směrnice WHO stanovené na ochranu zdraví obyvatel. Tyto limity jsou za současných imisních podmínek v ČR obtížně dosažitelné a obvykle jsou překračovány především vlivem sekundární prašnosti a vlivem způsobu hospodaření v krajině. Ve Šlapanicích patří mezi nejvýznamnější primární zdroje emisí prachových částic doprava, procesy spalování tuhých paliv (průmyslové i v sektoru bydlení), průmyslové poléťavé emise prachu (TONDACH), přeprava a zejména nakládka a vykládka materiálů, spalování dřeva a ostatní biomasy, požáry, demolice budov, stavby, výkopy. Nezpevněné nebo nezatravněné plochy, kde vlivem půdní eroze vznikají částičky prachu, také patří mezi základní zdroje pro vznik prašnosti (nevidovaných v emisních bilancích). Částičky prachu se vlivem fyzikálních procesů v atmosféře zmenšují a čím jsou menší, tím déle se udrží ve vzduchu. Jejich „odbouratelnost“ v atmosféře je minimální a zůstávají zde po výrazně delší dobu než klasické polutanty. Nezpevněné a nezatravněné plochy jsou zřejmě nejvýznamnějším zdrojem emisí primární prašnosti ve městě (jejich emise nejsou sledovány a nejsou podchyceny v emisních bilancích). Řešené území je situováno v rovinném až pahorkatinném terénu. Blízké okolí je intenzivně zemědělsky obhospodařováno. V posuzovaném případě nejsou z hlediska ochrany obyvatelstva navrhovány žádné funkční plochy, jež by, vzhledem k navrženým podmínkám využití území, mohly mít významně negativní vliv na veřejné zdraví.

Návrh podnětů resp. opatření pro eliminaci nebo snížení hrozeb řešeného území

- Neodvádět atmosférické srážky do kanalizačního řádu, pakliže je jejich kvalita nezměněna. Při výstavbě objektů se soustředit na vybudování zasakovacích ploch atmosférických srážek;
- Omezit zpevněné plochy na minimum;
- Při zastavování jednotlivých ploch je třeba důsledně dbát na vhodné architektonické a hmotové řešení umísťovaných objektů tak, aby v jednotlivých případech nevznikaly nevhodné dominanty vůči centrální zóně města. Tuto skutečnost je třeba posoudit v rámci povolených řízení jednotlivých staveb;
- Minimalizovat trvalé záборы půdy, zejména na půdách I. a II. třídy ochrany, stanovit maximální zastavěnost pozemků dle jednotlivých funkčních využití návrhových ploch;
- Postupně realizovat navrhovaná krajinná a protierozní opatření - výsadbu navrhované zeleně a realizaci retenční nádrže;
- Z důvodu předcházení a snížení zejména kumulativních vlivů ÚP na zemědělský půdní fond je nezbytné stanovit systém zaplňování jednotlivých funkčních ploch tak, aby docházelo k postupné realizaci souvisejících funkčních ploch na základě jednoznačného prokázání potřeby dalších záborů, a velikost a tvar stavebních pozemků v rámci navrhovaných ploch bydlení vymezovat tak, aby zůstala zachována struktura stávajícího zastavěného území;
- Při zastavování ploch dosud sloužících jako sady či zahrady minimalizovat kácení vzrostlé zeleně, resp. doprovodných porostů podél vodotečí;

- V rámci realizace dopravní infrastruktury zajistit pomocí technických opatření ochranu obytných objektů před hlukem;
- Před zastavováním rozvojových ploch v jihozápadním a západním sektoru města stanovit postup výstavby tak, aby plochy byly zastavovány postupně na základě prokázání jejich potřeby a aby související dopravní a technická infrastruktura byla vybudována současně s postupem zastavování ploch v celém rozsahu;
- Další výstavbu v západním a jihozápadním sektoru města doporučujeme podmínit vybudováním obchvatu města a přímým napojením rozvojových ploch na dopravní infrastrukturu vyššího řádu;
- Neumísťovat ve výrobních zónách v blízkosti obytného území záměry s významnou emisí pachových látek, resp. prachu, a to z technologických zdrojů, stejně jako vyvolané případnou dopravou;
- Zachovat rozsah a retenční kapacitu poldru bez ohledu na postup výstavby v souvisejících plochách resp. přehodnocení jejich rozsahu. Poldr vybudovat jako podmíněnou investici pro uvolnění souvisejících ploch výroby a dopravní infrastruktury pro zástavbu;
- Současně s umísťováním záměrů do konkrétních ploch, zejména výrobních, obchodních a logistických funkcí, zajistit napojení na dopravní infrastrukturu vyššího řádu tak, aby nedocházelo k zatížení obytných zón tranzitní a nákladní dopravou, a to včetně fáze výstavby;
- Z hlediska ochrany podzemních a povrchových vod je nezbytné zajistit dostatečnou kapacitu čištění odpadních vod. Nově navrhované lokality musí být odkanalizovány oddílnou kanalizační sítí v souladu s § 38 zákona č. 254/2001 Sb.
- V rámci navrhovaných ploch musí být realizována opatření k maximálnímu zdržení dešťových vod na těchto pozemcích, např. pomocí zasakovacích systémů, resp. retenčních nádrží;
- Před zahájením výstavby konkrétních záměrů (zejména souvisejících větších celků - tj. rozvojových zón podmíněných zpracováním územní studie), pro které byl ÚP pořízen, budou zpracovány hydrologické/hyrotechnické studie dotčeného území, včetně hydrologicky souvisejících ploch, zaměřené na stanovení podmínek bezpečného odvádění vod z návrhových ploch vzhledem ke stavu a kapacitě recipientů;
- Jako podmíněnou investici v případě umísťování jakýchkoliv staveb do záplavových území realizovat navrhovaná protipovodňová opatření v hydrologicky souvisejícím území;
- Získat pro nově navrhované plochy výroby silné investory s předstihem tak, aby se zabránilo vzniku výrobních a skladovacích areálů, které by nebyly naplněny.

Základní údaje ze SEA:

Vlivy na hlukovou situaci

Návrh možných zdrojů hluku v podobě ploch výroby je soustředěn především do jihozápadní části řešeného území, do blízkosti dopravních koridorů či jiných hlukově již zatížených území v dostatečné vzdálenosti od rezidenčních ploch, resp. od obytného území odcloněných.

Zdrojem hlukové zátěže je zejména doprava. Hlukově nejzatíženějším prostorem je bezprostřední okolí dálnice D1 a letiště Brno-Tuřany, přičemž největší vlivy na obyvatelstvo má hlavní komunikační síť v zastavěném území města. V této souvislosti navrhuje předkládaný územní plán řadu opatření v podobě nové organizace dopravy (kombinovaný systém jednosměrné a obousměrné dopravy) v centru města a především západní obchvat Šlapanic a související dopravní systém, jehož realizace je pro zlepšení hlukové situace v území a její další udržitelnost zcela klíčová.

Navrhované rozvojové lokality z akustického hlediska vyhovují navrhovanému využití území. Záměry umístěné v návrhových plochách nesmí svými vlivy přesáhnout hranice ploch.

Silniční dopravní plochy vymezené v návrhu územního plánu a na ně vázané dopravní stavby odvedou dopravu ze zastavěného území města, s efektem snížení hlukové i imisní zátěže a poklesu počtu dopravních nehod s účastí chodců.

Z celkového pojetí územního plánu a způsobu vymezení funkčních ploch v území je patrná snaha vypořádat se se stávajícím zatížením území vhodnou zonací ploch spočívající v odclonění nejproblematičtějších zdrojů hluku od ploch bydlení pomocí funkce smíšených ploch, občanské vybavenosti, případně ploch obchodu a služeb či lehké výroby. Regulativy funkčního využití přitom zcela jasně stanovují, že v návrhových plochách je možné umísťovat bydlení pouze za předpokladu dodržení hygienických norem. Totéž pak vyplývá z legislativy. Smíšené plochy umožňují v rámci jednoho funkčního využití zastavět danou plochu tak, aby byly objekty určené např. jako služby či občanské vybavení orientovány tak, aby odclonily objekty určené k bydlení od dominantních zdrojů hluku. Vzhledem k neznalosti konkrétních zastavovacích plánů ani orientaci jednotlivých budov a v nich obsažených pobytových místností nelze předem vyloučit možnost vhodného využití územním plánem navrhovaných ploch, byť jsou v hlukově zatíženém území. Z pohledu SEA lze konstatovat, že všechny navrhované plochy umožňují řešení hlukové problematiky tak, aby nedocházelo k zatížení hlukově chráněných prostor nadlimitním hlukem.

Je vymezeno rozšířené ochranné pásmo Letiště Brno-Tuřany, jako pásmo předpokládaného hlukového zatížení, kde není přípustné navrhovat objekty bydlení a občanské vybavenosti jako jsou školy, zdravotnická zařízení a objekty sociálního vybavení.

Návrh územního plánu je navržen tak, aby jako celek nezpůsobil další zatížení obyvatel města dopravou a aby zároveň přispěl ke snížení hlukové a imisní zátěže prostřednictvím odvedení dopravy mimo rezidenční části města – návrhové plochy bydlení jsou umísťovány v území, kde nebudou zasaženy hlukem z dopravy resp. přílehlých výrobních ploch, anebo jsou pomocí územně plánovacích prostředků učiněna opatření k zamezení vlivu dopravních koridorů na chráněné objekty prostřednictvím nastavení podmínek využití ploch a vhodnou zonací jednotlivých funkcí v území s využitím bariérového efektu smíšených a komerčních ploch vůči plochám s možností umístění chráněných prostor. Nově vymezené dopravní koridory a řešení stávající dopravy ve městě je navrženo tak, aby umožnilo v maximální míře odlehčit zastavěným územím města před externalitami způsobenými především tranzitní a nákladní dopravou. Významně pozitivním vlivem z tohoto pohledu bude především vybudování západního obchvatu města, přímé napojení rozvojových ploch na sběrné komunikace a dopravní síť vyššího řádu, stejně jako dopravní úpravy v centru města.

Je třeba konstatovat, že všechny navrhované plochy je možné využít tak, aby nedošlo k zatížení hlukově chráněných prostor nadlimitním hlukem z přílehlých dopravních koridorů. Podle platné legislativy je nutno podél nové silnice realizovat taková opatření, která u veškeré obytné zástavby zajistí splnění limitů 60 dB ve dne a 50 dB v noci. Ve výsledku tedy ke vzniku rizika nebude docházet a jako nadlimitní mohou zůstat pouze některé oblasti podél současných silnic. Veškeré nové komunikace musí splnit platné hygienické limity ve venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb.

Vlivy na veřejné zdraví

Jak bylo výše uvedeno, zdraví obyvatel je ovlivňováno řadou faktorů. Působí na něj stav životního prostředí, zdravotní péče, životní styl obyvatel, vrozené dispozice i socioekonomické faktory. Vlivy koncepce s dopadem na životní prostředí se většinou odrazí ve veřejném zdraví, jedná se o většinu již posuzovaných vlivů na jednotlivé složky ŽP, znečištění ovzduší, hluk, ale i vlivy na estetickou kvalitu ŽP resp. psychickou pohodu, jako je krajinný ráz, možnosti trávení volného času apod. Vlivy koncepce na životní prostředí a na zdraví obyvatelstva se tedy z velké části překrývají, avšak mohou existovat i vlivy s dopadem na životní prostředí, které se ve zdraví obyvatel přímo neprojeví, resp., které se neodrazí ve stavu životního prostředí, zato ale ovlivní lidské zdraví. Životní prostředí ovlivňuje lidské zdraví nepřetržitým působením prostřednictvím interakce organismu a fyzikálních, chemických i biologických faktorů dýcháním, příjmem potravy a tekutin, kontaktem se smyslovými receptory sliznicemi i pokožkou. Vzhledem k šíři působení prostředí na lidské zdraví je však velice obtížné přesně vyhodnotit jednotlivé vlivy faktorů ŽP na lidské zdraví. Zlepšení kvality životního prostředí v nejširším významu, včetně omezení používání nebezpečných chemických látek a odstranění dlouhodobě působících zátěží, znamená splnění jedné z podmínek pro zlepšení zdraví obyvatelstva. Neméně důležitou determinantou lidského zdraví jsou, vedle faktorů životního prostředí, i socioekonomické vlivy, které se odrážejí na objektivním i subjektivním zdravotním stavu obyvatelstva v rámci různých socioekonomických skupin v interakci s životním stylem, stejně jako se vzděláním. Subjektivní pocit dobrého zdraví a psychické pohody je ovlivněn zařazením člověka v rámci socioekonomické struktury společnosti. Územní plán Šlapanice může tyto determinanty ovlivnit jak pozitivně, tak i negativně – rozvojem občanské vybavenosti, podporou zaměstnanosti, změnou počtu pracovních příležitostí, zvýšenou kvalitou života ve městě, možnostmi zdravého využití volného času. Z výše uvedeného popisu zdravotních determinant a relevantních cílů koncepčních dokumentů v oblasti zdraví a zdravotního stavu obyvatel lze vyvodit následující zdravotní determinanty s vazbou k předkládanému územnímu plánu:

- Faktory životního prostředí, zejména kvalita ovzduší, hluk, kvalita vodních zdrojů;
- Zaměstnanost;
- Zdravé využití volného času;
- Úroveň a dostupnost zdravotní péče;
- Bezpečnost (od bezpečnosti dopravy, protipovodňové ochraně až po např. kvalitní bezpečné stavební materiály, zejména v případě recyklace odpadů).

Rozvoj dopravní infrastruktury ve městě a jeho okolí bude mít potenciálně pozitivní vliv na bezpečnost obyvatel (snížený průjezd nákladní a tranzitní dopravy rezidenčním územím, zvýšená kvalita komunikací, bezpečnostní opatření typu mimoúrovňových křižovatek, kruhových objezdů, úprav značení apod.). Na druhou stranu zvýšení absolutní délky komunikací přinese rovněž zvýšení absolutního počtu nehod. Rozvoj kombinované dopravy a vybudování nové železniční zastávky potom přispěje k lepší dostupnosti města, relativnímu upřednostnění hromadné dopravy před dopravou individuální, což se příznivě odrazí ve zlepšení dopravní situace ve městě, a tím i zvýšení bezpečnosti a snížení emisí hluku a znečištění ovzduší. Nebylo identifikováno žádné opatření, které by vykazovalo výrazně negativní vazbu na některou zdravotní

determinantu bez jiných pozitivních vlivů a u kterého by zároveň nebylo možné tuto negativní vazbu eliminovat pomocí opatření navrhovaných v územním plánu. Klíčové záměry v území ve vztahu k veřejnému zdraví a územnímu plánu Šlapanice je možno hodnotit následovně:

Rozšíření dálnice

Na základě údajů uvedených v územním plánu je možné konstatovat následující závěry: V okolí dálnice D1 je nutno očekávat zvýšené riziko expozice suspendovaným částicím (frakcí PM10 i PM2,5) a dennímu i nočnímu hluku. Otázkou však zůstává, do jaké míry dojde k dalšímu nárůstu této zátěže vlivem pouhého rozšíření dálnice. Naznačenou úvahu v rámci HIA ZUR JMK, že rozšíření může vést k cca 10% zvýšení zátěže, je dle tohoto podkladu nutno prověřit na základě dopravního modelování. Záměr rozšíření dálnice je na druhé straně významnou příležitostí pro realizaci protihlukových opatření. V důsledku realizace záměru a především protihlukových opatření dojde dle podkladových studií (EIA pro rozšíření dálnice a HIA k připravovaným ZUR JMK) k významnému snížení zatížení obyvatel stávajících ploch bydlení v Bedřichovicích. Ve vztahu k nově vymezeným plochám v rámci územního plánu Šlapanice lze konstatovat, že rozšíření dálnice D1 nebude mít na tyto plochy vliv. Z hlediska expozice suspendovaným částicím je pak zapotřebí obdobně realizovat i soubor opatření ke snížení prašnosti z dálnice, popř. i ke snížení imisní zátěže tuhých částic přímo v dotčených sídlech. Tato opatření však nejsou relevantní na úrovni územně plánovací dokumentace.

Obchvat města a navrhovaný systém sběrných komunikací v jihozápadní části území

Podle platné legislativy je nutno podél nové silnice realizovat taková opatření, která u veškeré obytné zástavby zajistí splnění limitů 60 dB ve dne a 50 dB v noci. Ve výsledku tedy zde ke vzniku rizika nebude docházet a jako nadlimitní zůstanou pouze některé oblasti podél současných silnic. Veškeré nové komunikace musí splnit platné hygienické limity ve venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb.

Jihovýchodní tangenta

Jihovýchodní tangenta se nachází mimo území řešené územním plánem Šlapanice. Z vyhodnocení HIA zpracovaného pro připravované ZUR JMK je patrné, že aktivní varianta představuje zlepšení situace v porovnání s variantou nulovou, a to i v situaci bez protihlukových opatření. Příznivě se zde projevuje odvedení dopravy v kontextu celé brněnské aglomerace, včetně průjezdu obyvatel okolních obcí zastavěným územím Šlapanic směrem na Brno.

Letiště Brno – Tuřany – rozšíření

Letiště do budoucna počítá s nárůstem provozu a tedy i s novým vymezením hlukového ochranného pásma (dále jen „OHP“) letiště. Předpokládané vymezení nového hlukového pásma letiště bylo zohledněno při návrhu urbanistické koncepce řešení jižní části města Šlapanice. Došlo k upuštění od sledování ploch bydlení a rekreace v tomto prostoru dříve vymezených a do prostoru budoucího ochranného pásma letiště tak nadále nejsou umísťovány plochy s možností umístění hlukově chráněných prostor. Podle izofon hluku z leteckého provozu diskutovaných v rámci HIA připravovaných ZUR JMK je hlukem silně zasažena pouze úzká oblast kolem letiště – nad 50 dB v noci oblast do 1 800 m ve směru přistávací dráhy a do 200 m ve směru kolmém na přistávací dráhu – tedy relevantním směru vůči zastavěnému území Šlapanic, nad 60 dB ve dne oblast do 1 200 m ve směru přistávací dráhy a do 200 m ve směru kolmém na přistávací plochu. Tato skutečnost však nesouvisí bezprostředně se změnou OHP ani s vymezením ploch pro rozvoj zázemí letiště v ÚP Šlapanice, ale s plánovaným navýšením provozu letiště. Obdobný nárůst, jaký je prezentován pro konzervativní rozvoj, by nastal i v případě, že by stávající OHP zůstalo beze změny, ale bylo by plně využito, co do intenzity provozu. Vzhledem k orientaci přistávacích drah a koncepci rozvoje jižní části města nelze očekávat negativní vliv na obytnou zástavbu Šlapanic, ani na nově vymezené plochy. Vliv nově vymezených ploch v návrhu územního plánu Šlapanice v souvislosti s uvažovaným rozvojem letiště – tj. ploch určených pro zázemí letiště, logistické a skladovací funkce, resp. jimi generovanou dopravou a s tím spojenou hlukovou zátěží vůči rezidenčnímu území letiště, lze považovat za indiferentní vůči zastavěnému území Šlapanic resp. vymezeným plochám s možností umístění hlukově chráněných prostor, v důsledku přímého napojení těchto ploch na nadřazený dopravní systém bez dopravních vazeb a průjezdu zastavěným územím města. Z hlediska znečištění ovzduší jsou tyto plochy využitelné za podmínky omezení vnějších vlivů na hranici vymezených ploch.

VRT Brno – Přerov

Celkově lze záměr vybudování vysokorychlostních tratí hodnotit z hlediska vlivů na veřejné zdraví pozitivně. Lze očekávat, že se po vybudování sítě vysokorychlostních tratí stane železniční doprava podstatně atraktivnější ve srovnání se současným stavem a zvýší se její konkurenceschopnost ve vztahu k dopravě silniční. Vzhledem k vedení navrhovaných tras podél stávajících velmi dopravně vytižených dálnic, lze předpokládat, že se na železnici přesune nezanedbatelná část individuální přepravy osob. V případě katastrálního území Šlapanice je vysokorychlostní trať vedena v zářezu pod úroveň terénu a v dostatečné vzdálenosti od zastavěného území města. Vliv tohoto koridoru na veřejné zdraví v podobě hlukové zátěže lze tedy uvažovat jako mírně pozitivní. Na druhé straně je však nutno očekávat negativní vliv v případě vysokorychlostních tratí v podobě dělicího efektu v území. Tento jev je nutno minimalizovat dostatečnou průchodností tratí pro pěší, cyklisty i automobilovou dopravu.

Plochy výroby – průmyslová zóna Šlapanice

Plochy výroby PP vymezené v jihozápadním sektoru území dávají rámeček umístění záměrů generujících emise v podobě hluku i emisí do ovzduší, a to jak v důsledku umístění výroby v území, tak vyvolanou dopravou. Dopravní napojení těchto ploch na nadřazenou dopravní infrastrukturu a návrh systému sběru a odvedení dopravních zátěží pomocí vymezené sítě komunikací zajistí, že nedojde k zatížení ploch bydlení ani ve městě Šlapanice, ani v souvisejících rezidenčních územích města Brna, hlukem a znečištěním ovzduší spojenými s dopravou. Za účelem zamezení negativního ovlivnění území vně této zóny z hlediska vlivů spojených s využitím ploch PP byly do návrhu ÚP Šlapanice zapracovány podmínky pro využití území spočívající v omezení vlivů na hranice plochy PP včetně kumulativního působení součtu všech záměrů umístěných v plochách výroby. Při uplatnění této podmínky nepředpokládáme negativní vliv vymezení ploch výroby v návrhu územního plánu Šlapanice na veřejné zdraví.

Celkově lze koncepci řešení územního plánu Šlapanice považovat z hlediska vlivu na veřejné zdraví za pozitivní především z důvodů „vyčištění“ města jako celku a zejména jeho rezidenčních území od vlivů tranzitní a nákladní dopravy a stacionárních zdrojů v podobě ploch průmyslu uvnitř města, a tím i pozitivního vlivu na sledované determinanty veřejného zdraví. Silniční dopravní plochy vymezené v návrhu územního plánu a na ně vázané dopravní stavby odvedou dopravu ze zastavěného území města, s efektem snížení hlukové i imisní zátěže a poklesu počtu dopravních nehod s účastí chodců. Vymezené plochy z oblasti železniční infrastruktury vytvářejí potenciál k převzetí části dopravních výkonů automobilové dopravy a tím i k snížení emisí a hluku z automobilové dopravy. Z tohoto důvodu jsou železniční stavby hodnoceny vůči veřejnému zdraví pozitivně. V případě vymezení VRT v jižní části území je však z důvodů vedení tělesa tratě v zářezu a vzhledem ke vzdálenosti obytné zástavby od koridoru VRT toto riziko eliminováno. Pro lokality, dotčené novou výstavbou silnic a železnic obecně platí, že z definice nelze připustit vznik nepřijatelné úrovně rizika ani u malé části obyvatel ve prospěch celku. V posuzovaném případě nejsou z hlediska ochrany obyvatelstva navrhovány žádné funkční plochy, jež by vzhledem k navrženým podmínkám využití území mohly mít významně negativní vliv na veřejné zdraví. Z hlediska možného ovlivnění obyvatelstva imisním působením nových zdrojů lze konstatovat, že ÚP neumísťuje do obytného území města zdroje znečištění ve formě rozsáhlé průmyslové či jiné výroby, jež by mohla významně znečišťovat ovzduší emisemi či zápachem, za předpokladu dodržení navrhovaných podmínek využití území pro výrobní plochy. Přesto dojde k významnému rozvoji ploch výroby a dopravních a logistických funkcí, tyto plochy jsou v rámci řešeného území umístěny a podmínky jejich využití jsou nastaveny tak, aby nezpůsobovaly zatížení rezidenčních částí města. V dlouhodobém horizontu lze očekávat mírné zvýšení intenzity dopravy realizací územního plánu, které však v případě dobudování nadřazené dopravní infrastruktury nebude významně zatěžovat rezidenční území města. Pozitivním vlivem na veřejné zdraví obyvatel bude mít realizace navržených ploch krajinné a veřejné zeleně a izolačních pásů zeleně. Touto výsadbou může dojít v řešeném území ke snížení šíření sekundární prašnosti, jak z komunikací, tak z intenzivně zemědělsky obhospodařovaných pozemků. V rámci posouzení územního plánu jako celku je možné konstatovat, že bylo při návrhu funkčního využití území přihlíženo k hlukové situaci a všechny navrhované plochy je možné v rámci regulativů využít takovým způsobem, aby bylo zajištěno dodržení hygienických limitů pomocí územně plánovacích prostředků, tj. návrhem podmínek využití ploch. Z hlukového hlediska nebyla v rámci SEA identifikována žádná plocha, která by zcela vylučovala její využití pro navrhované účely. Do území, u kterých je předpoklad možného budoucího hlukového zatížení, jsou s funkcí bydlení navrhovány především plochy S, jejichž funkční využití umožňuje realizaci celé řady záměrů neobsahujících chráněné prostory. Plochy bydlení jsou navrženy tak, aby nebyly v bezprostředním kontaktu s potenciálními zdroji hluku. Plochy komerční vybavenosti i výroby obsahují takové podmínky využití území, aby bylo zamezeno ovlivnění sousedících ploch s možností realizace chráněných prostor. Dle všeobecných podmínek využití ploch, jež jsou stanoveny v návrhu územního plánu, je při zastavování všech ploch vyloučena realizace takových záměrů, které mohou být zdrojem závad nebo vlivů, zejména hygienických, technických nebo estetických, které jsou neslučitelné s

pohodou prostředí odpovídající hlavnímu účelu využití a prostorovému uspořádání v ploše samotné nebo v lokalitě. Z legislativy potom vyplývá, že realizace staveb s chráněnými prostory je přípustná za předpokladu splnění požadavku v oblasti ochrany zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, tj. splnění hygienických limitů u vnitřních resp. venkovních chráněných prostor. Při rozhodování o zastavování návrhových ploch je třeba zajistit, aby byly realizovány pouze takové projekty, které jsou v souladu s podmínkami využití území navrženými v územním plánu, a které splňují následující kritéria:

- Projekty, které nezvyšují zátěž ovzduší látkami ze spalovacích procesů;
- Projekty, které nezvyšují zátěž ovzduší emisemi z průmyslu;
- Projekty, které eliminují riziko vzniku havárií a nejsou spojeny se vstupy toxických látek z průmyslu do ovzduší, vody a půdy;
- Projekty, které zajistí zásobování obyvatel nezávadnou pitnou vodou;
- Projekty, které nezvyšují zátěž obyvatelstva hlukem z dopravy;
- Projekty, které nesnižují bezpečnost dopravy.

Pro sledování dopadů územního plánu na veřejné zdraví jsou využitelné následující indikátory:

- Pohyb obyvatelstva (sleduje ÚZIS, ČSÚ);
- Specifická úmrtnost (sleduje ÚZIS);
- Střední délka života při narození (sleduje ÚZIS, ČSÚ);
- Index stáří (sleduje ČSÚ);
- Nemocnost/úmrtnost na nejčastější civilizační onemocnění – kardiovaskulární onemocnění a nádory dle diagnostických skupin (sleduje ÚZIS);
- Nemocnost na alergie a astma (sleduje ÚZIS);
- Dostupnost záchranné služby – dojezdový čas (sleduje ÚZIS).

V této souvislosti je třeba konstatovat, že je monitorování takto široce zaměřené koncepce z hlediska veřejného zdraví velmi obtížné, neboť vazba mezi indikátory veřejného zdraví a realizovanými aktivitami na základě územního plánu je většinou nepřímá, resp. velmi těžce prokazatelná. Realizaci předkládaného územního plánu nebudou zdravotní determinanty významně dotčeny. V optimálním případě, tzn. že se územní plán realizuje jako celek, bude mít územní plán pozitivní vliv na veřejné zdraví, zejména zlepšením hlukové situace v území a zlepšením ekonomických a sociálních determinant zdraví obyvatel. Ani v dílčích částech územního plánu nelze předpokládat negativní ovlivnění veřejného zdraví. V souvislosti s realizací ÚP Šlapanice, při uplatnění navržených podmínek využití území, není očekáváno zhoršení životního prostředí a jeho zdravotních determinant. V koncepci je navržena řada stavebních záměrů z oblasti dopravy, technické infrastruktury a vymezených rozvojových oblastí, které budou mít pozitivní vliv na rozvoj oblasti a zlepšení kvality životního prostředí. Koncepce splňuje stanovené referenční cíle. Realizací územního plánu Šlapanice jako celku nebude veřejné zdraví obyvatel výrazně dotčeno.

Veřejné zdraví

- V plochách navrhovaného bydlení přiléhajících k dopravním koridorům, prokázat v rámci územního řízení před umístěním staveb splnění hlukových limitů;
- Navrhnout a realizovat protihluková opatření k ochraně chráněných prostor před hlukem z provozu na plánovaných dopravních stavbách;

Předmětný návrh ÚP Šlapanice a VVURÚ včetně SEA byl ze strany KHS JmK posouzen ve smyslu ustanovení § 2 správního řádu, a to v rozsahu požadavků na ochranu veřejného zdraví vyplývajících ze souvisejících ustanovení zákona č. 258/2000 Sb. a právních předpisů prováděcích, a s odkazem na § 13 odst. 1 a přílohu č. 7 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů (dále také „vyhláška č. 500/2006 Sb.“). Při posuzování KHS JmK postupovala v souladu s ustanovením § 3 správního řádu tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a ve smyslu ustanovení § 6 odst. 2 a § 50 odst. 1 správního řádu KHS JmK uvážila skutečnosti známé z moci úřední a skutečnosti obecně známé, a podklady vyhodnotila ve smyslu ustanovení § 50 odst. 4 správního řádu dle své úvahy.

Při posuzování návrhu ÚP Šlapanice včetně VVURÚ a SEA se KHS JmK zabývala především otázkou posouzení vlivů na veřejné zdraví ve vztahu k predikci potenciálních zdravotních rizik pro populaci vystavenou rizikovým faktorům životních podmínek souvisejících s uplatňováním územního plánu, resp. s deklarovaným využíváním konkrétních ploch a koridorů vymezených v návrhu územního plánu Šlapanice, a to mj. v návaznosti na požadavek uplatněný k návrhu zadání pod bodem 3 na vypracování Health Impact

Assessment (dále také „HIA“).

Jak je zřejmé, byl požadavek z hlediska předběžné opatrnosti a s odkazem na bod 5. přílohy k tehdy platné právní úpravě stavebního zákona uplatněn vzhledem ke skutečnosti, že návrh zadání územního plánu Šlapanice deklaroval zohlednění úkolů vyplývajících z projednávaných Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také „ZÚR JmK“), a to s ohledem na kumulaci potenciálních záměrů, konkrétně rozšíření dálnice D1, jihovýchodní tangenty, nové přerovské trati a rozvoje letiště Brno – Tuřany a plochy smíšené výrobní mezi Brnem a Šlapanicemi.

Pro úplnost KHS JmK uvádí, že jako jeden z podkladů pro posuzování ZÚR JmK byla společností ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., Hvoždanská 2053/3, 148 01 Praha 4, IČ 27181278, zpracována HIA, která oblast Šlapanicka charakterizovala jako značně problematickou vzhledem ke kumulaci plánovaných záměrů s tím, že je nutno na základě podrobné studie posoudit očekávanou zátěž při realizaci všech záměrů a následně pak i navrhnout nezbytná opatření k ochraně dotčených obyvatel. Výstupy z tohoto resortního podkladu by pak měly být zohledněny v územní studii zpracované ve smyslu ustanovení § 30 stavebního zákona. HIA k ZÚR JmK současně uvádí důležitou skutečnost, a to že oblast kumulací uvedených vlivů zasahuje území obcí Šlapanice, Ponětovice, Jiříkovice, Prace, Kobylnice a městských částí Brno – Slatina a Brno – Tuřany, což je ve vztahu k projednávanému ÚP Šlapanice z hlediska nadmístního významu zásadní.

K otázce pořizování hlukových studií v rámci územního plánování je nutno podotknout, že z mezirezortního jednání mezi Ministerstvem zdravotnictví ČR a Ministerstvem pro místní rozvoj ČR, které proběhlo dne 12.9.2005, vyplynulo, že orgán územního plánování není zmocněn pořizovat hlukové studie a orgán ochrany veřejného zdraví nemůže jejich pořizování od orgánu územního plánování požadovat. Tato zásada nebyla dotčena ani platností nového stavebního zákona č. 183/2006 Sb.

KHS JmK poznamenává, že v dané věci je resp. byla při posuzování ÚP Šlapanice přiměřeně vázána Politikou územního rozvoje České republiky 2008 schválenou usnesením vlády ze dne 20. července 2009 č. 929 (dále také „PÚR ČR“), neboť dle bodu IV. usnesení Vláda České republiky ukládá členům vlády a vedoucím ostatních ústředních správních úřadů (*poznámka - tj. i resortu ministerstva zdravotnictví*) v bodě a) dodržovat Politiku územního rozvoje České republiky 2008 při zpracovávání koncepčních dokumentů v působnosti jimi řízených ministerstev a úřadů, a v bodě b) plnit úkoly stanovené Politikou územního rozvoje České republiky 2008.

V Důvodové zprávě k PÚR ČR 2008 (Příloha III / 1), v kapitole Důvody pořízení PÚR ČR 2008, zohlednění platného právního stavu, je mimo jiné uvedeno, že PÚR ČR je směrnici pro činnost veřejné správy, která je při jejím provádění povinna postupovat v souladu se všemi závaznými dokumenty (např. právní předpisy, usnesení vlády, mezinárodní dohody).

Zvláštní část Důvodové zprávy ve stati Ke kapitole „koridory a plochy dopravní infrastruktury“ pak konkretizuje, že v zásadách územního rozvoje bude vymezení koridoru zpřesněno v příslušné podrobnosti této územně plánovací dokumentace (zpravidla v měřítku 1:100 000), v rámci takto zpřesněných koridorů budou územně plánovací činnosti dotčených obcí a příslušným územním rozhodnutím stanoveny podmínky pro umístění staveb, včetně posouzení jejich vlivu na udržitelný rozvoj území, resp. na životní prostředí, bude-li tak stanoveno příslušnými předpisy.

Vzhledem ke skutečnosti, že ZÚR JmK byly zrušeny rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 21. června 2012 (1 Ao 7/2011), a že v současné době nelze předjímat vymezení výše uvedených koridorů a ploch v ZÚR JmK, resp. nelze předjímat zpřesnění ve smyslu ustanovení § 43 odst. 3 stavebního zákona, a ve svém důsledku ani míru kumulace a synergie potenciálních vlivů, přehodnotila KHS JmK požadavek na zpracování HIA s níže uvedeným závěrem a odůvodněním.

KHS JmK se zabývala při posuzování návrhu ÚP Šlapanice otázkou posouzení vlivů na veřejné zdraví v dikci potenciálních zdravotních rizik pro populaci vystavenou rizikovým faktorům životních podmínek souvisejících s uplatňováním územního plánu resp. s následným využíváním konkrétních ploch a koridorů vymezených v návrhu územního plánu Šlapanice.

V případě posuzování územně plánovací dokumentace (dále také „ÚPD“) z hlediska vlivů na veřejné zdraví, tj. i návrhu ÚP Šlapanice, je zcela zásadním krokem posouzení, zda lze z dostupných podkladů dostatečným způsobem identifikovat vlivy na veřejné zdraví resp. potenciální zdravotní rizika související s deklarovaným způsobem využíváním ploch a koridorů vymezených v ÚPD. K tomu KHS JmK konstatuje, že z návrhu ÚP

Šlapanice, VVURÚ a SEA jsou vlivy na veřejné zdraví zřejmé, jak je uvedeno dále.

Následně KHS JmK posuzovala, zda návrh územního plánu vzhledem k možným vlivům na veřejné zdraví v dostatečném rozsahu, a to i s přihlédnutím k potenciálnímu synergickému a kumulativnímu účinku, stanoví v souladu s ustanovením § 43 odst. 1 stavebního zákona a § 13 a přílohou č. 7 vyhlášky č. 500/2006 Sb. podmínky pro využití ploch a koridorů, a dospěla k závěru, že navržené podmínky, za předpokladu provedení úpravy dle bodu 1 výrokové části tohoto stanoviska, směřují k relevantnímu a především reálnému řízení zdravotních rizik jako procesu s cílem snížit zdravotní rizika ve smyslu ustanovení § 2 odst. 3 zákona č. 258/2000 Sb.

Současně se KHS JmK zabývala faktem, zda lze při uplatňování územního plánu očekávat takové změny v území, které ve svém důsledku povedou ke zlepšení životních podmínek obyvatel Šlapanic. Je zřejmé, že pozitivní efekt bude mít ve smyslu výše uvedeného bezpochybně realizace obchvatu, čímž dojde ke snížení intenzity dopravy v zastavěném území sídla a tím ke snížení hlukové zátěže a ke snížení zátěže látkami znečišťujícími ovzduší.

Otázku naplnění požadavku na zpracování HIA uzavřela KHS JmK tím, že projednávaný územní plán Šlapanice sice záměry nadmístního významu vymezuje, nicméně vymezení je vzhledem ke zrušení ZÚR JmK pouze v teoretické rovině. Podrobnější posouzení vlivů na veřejné zdraví by nebylo provedeno na základě objektivních podkladů a účelnost jejího zpracování by byla diskutabilní, a to s přihlédnutím k souvisejícím deklarovaným důvodům pro přijetí Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES ze dne 27. června 2001 o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále také „Směrnice SEA“) a k zásadám z tohoto dokumentu vyplývajícím.

Rozsah a parametry posouzení vlivů na veřejné zdraví nejsou legislativně upraveny a v dimenzi hodnocení vlivů na obyvatelstvo je lze vyvodit pouze ze souvisejících bodů přílohy ke stavebnímu zákonu do níž je implementována Směrnice SEA, která v preambuli deklaruje ochranu lidského zdraví, a pod písmenem f) přílohy I řeší posuzování možných významných vlivů na životní prostředí včetně vlivů na obyvatelstvo a lidské zdraví s odkazem na poznámku 1, dle níž by vlivy měly zahrnovat vlivy sekundární, kumulativní, synergické, krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé, trvalé a přechodné, pozitivní a negativní. Příloha II Směrnice SEA pak definuje mj. charakteristiky vlivů a oblastí, které by mohly být zasaženy, a to i s ohledem na rizika pro lidské zdraví.

Zcela logicky lze dovodit, že vlivy na veřejné zdraví musí být posuzovány nejen ve vztahu ke změnám v území prováděným při uplatňování územně plánovacích dokumentací, ale i ve vztahu k synergickému a kumulativnímu působení a ve vztahu k zátěži území objektivizovatelné v době realizace očekávaných změn v území.

Vzhledem k absenci ZÚR JmK jako podkladu pro zpřesňování ploch a koridorů lze důvodně předpokládat, že v době vlastního zpřesňování v ÚP Šlapanice (viz § 43 odst. 3 stavebního zákona) bude odlišná úroveň zátěže předmětného území oproti stávajícímu stavu, a to mimo jiné i vzhledem k intervencím směřujícím do oblastí souvisejících determinant zdraví (především hluková zátěž a parametry kvality ovzduší).

S ohledem na výše uvedené skutečnosti je zřejmé, že striktní setrvání na splnění požadavku na zpracování HIA by bylo ve fázi pořizování ÚP Šlapanice neadekvátní a v rozporu s ustanovením § 2 odst. 2 a 6 odst. 2 správního řádu a ustanovením článku 2 bodu 2 Usnesení předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb. o vyhlášení Listiny základních práv a svobod, neboť by vlivy na veřejné zdraví definované bez bližších informací o vymezení předmětných ploch a koridorů v ZÚR JmK a bez aktuálních údajů o zátěži území v době zpřesňování záměrů nadmístního významu byly s vysokou mírou pravděpodobnosti neobjektivní a bez vypovídající hodnoty.

K potenciální hlukové zátěži související s realizací nových dopravních systémů KHS JmK dále uvádí, že pro dané komunikace, které nebudou představovat pouze rekonstrukci a to ve smyslu př. 3 bodu 4 k nařízení vlády č. 272/2011 Sb., nebude odůvodnitelně uplatněna korekce pro tzv. starou hlukovou zátěž; v tomto smyslu je možno změnu dopravního systému považovat za opatření s pozitivním efektem na veřejné zdraví.

Ve vztahu k potenciálním vlivům na veřejné zdraví se KHS JmK zabývala, jak již je uvedeno výše, otázkou kumulativních a synergických vlivů a konstatuje, že akceptuje míru vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů provedené v SEA s tím, že tyto vlivy budou vyvolány realizací záměrů nadmístního významu, které jsou v ÚP vymezeny, a s vysokou mírou pravděpodobnosti ovlivní parametry životního prostředí i v dalších sídlech.

Současně KHS JmK posuzovala jednoznačnost závěrů týkajících se otázky ochrany veřejného zdraví deklarovaných ve VVURÚ a SEA, a to vzhledem k vyjádření pouhé domněnky v komentáři na str. 18 VVURÚ, a dospěla k závěru, že v návaznosti na kapitulu 11 NÁVRH POŽADAVKŮ NA ROZHODOVÁNÍ VE VYMEZENÝCH PLOCHÁCH A KORIDORECH Z HLEDISKA MINIMALIZACE NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ SEA lze z vlastního návrhu ÚP dovodit, že SEA a VVURÚ byly adekvátním podkladem pro zpracování návrhu, z něhož je zřejmé, jakým způsobem budou (po provedení úpravy dle bodu 1 výrokové části tohoto stanoviska), řízena zdravotní rizika dle ustanovení § 2 odst. zákona č. 258/2000 Sb.

Za zcela zásadní opatření směřující k ochraně veřejného zdraví a eliminaci potenciálních zdravotních rizik z hlediska obezřetnosti je nutno uvést opatření pro plochy

- 201, 202, 203, 204 - "Akceptovatelné za podmínky realizace souvisejících ploch zeleně (930) k odclonění od dopravních koridorů a dálnice D1, resp. za podmínky dodržení hlukových limitů u hlukově chráněných objektů",
- 209 - "Akceptovatelná za podmínky sanace ekologických zátěží",
- 211 - „Akceptovatelné za podmínky prověření dodržení hlukových limitů u případně umístěných hlukově chráněných prostor“,
- 501, 502 - "Vnější vlivy záměrů umístěných v ploše nesmí zasahovat mimo hranice vymezené plochy, a to ani v součtu kumulativních účinků všech záměrů v ploše umístěných" a "Související dopravní a technickou infrastrukturu realizovat současně se zastavováním ploch",
- 616, 617, 618, 620 - „Akceptovatelné za podmínky realizace protihlukových opatření vůči souvisejícím plochám s funkcí bydlení“,
- 101, 102, 103, tj. plochy, jejichž další sledování se doporučuje ještě prověřit a odůvodnit, ale doporučení nemá charakter podmínky:
 - Další sledování ploch zvážit, resp. odůvodnit z hlediska sociálního či ekonomického pilíře udržitelného rozvoje resp. stávajícímu stavu v území a vyvážení negativ vůči pilíři environmentálnímu.
 - Současně s umístěním záměrů do ploch s funkčním využitím výroba a skladování zajistit napojení na dopravní infrastrukturu tak, aby nedocházelo k zatížení obytných zón tranzitní a nákladní dopravou.

Poznámka

V otázce obezřetnosti resp. zásady předběžné opatrnosti v obecné rovině KHS JmK odkazuje na Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1350/2007/ES ze dne 23. října 2007, kterým se zavádí druhý akční program Společenství v oblasti zdraví (2008 – 2013), a to především článek (25), který uvádí, že klíčovými faktory ochrany lidského zdraví je mj. zásada obezřetnosti.

Po posouzení všech aspektů KHS JmK dospěla k závěru, že návrh územního plánu Šlapanice nevymezuje plochy a koridory v dimenzích vylučujících řešení případných střetů zájmů v navazujících řízeních resp. vymezení ploch a koridorů (a stanovení podmínek pro jejich využití) predikuje reálný předpoklad pro naplňování principů udržitelného rozvoje území, který dle ustanovení § 18 odst. 1 stavebního zákona spočívá ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.

Současně však k textové části územního plánu a VVURÚ včetně SEA uplatnila KHS JmK ve výrokové části svého stanoviska požadavky na změnu formulací a to tak, aby byla dána jednoznačnost uvedeného. Provedení požadované změny formulací však ve svém důsledku nevyvolá nutnost změny textové části územního plánu Šlapanice.

Ve vztahu k udržitelnému rozvoji území KHS JmK při posuzování ÚP Šlapanice a souvisejících VVURÚ a SEA přihlížela ke všem očekávaným důsledkům uplatňování ÚP, a to ve vztahu k pojetí veřejného zdraví, které je ustanovením § 2 odst. 1 zákona č. 258/2000 Sb. definováno jako zdravotní stav obyvatelstva a jeho skupin s tím, že tento zdravotní stav je určován souhrnem přírodních, životních a pracovních podmínek a

způsobem života (v obecně rovině KHS JmK odkazuje na definici Světové zdravotnické organizace z roku 1946, dle níž zdraví není vnímáno jako absence nemoci nebo vady, ale jako komplexní stav fyzické, duševní i sociální pohody).

KHS JmK se dále v otázce uplatňování ÚP Šlapanice zabývala reálnou možností ovlivnění všech potenciálně dotčených determinant zdraví, a to nejen environmentálních, ale i determinant souvisejících se způsobem života (konkrétně psychická zátěž, stres), které ve svém důsledku představují jednu z nejzásadnějších oblastí vlivů na zdraví, např. v souvislosti s nezaměstnaností jako významným stresovým faktorem. V tomto smyslu lze pozitivní efekt spatřovat ve vymezení plochy pro průmysl v oblasti "Troje" (za předpokladu související regulace pro využití této plochy) s tím, že realizace výrobních aktivit může mimo hospodářského rozvoje ovlivnit zaměstnanost regionu.

KHS JmK konstatuje, že ÚP Šlapanice je zpracován s respektem k dikci obecně platné zásady předběžné opatrnosti související s nezbytností eliminovat, případně regulovat, potenciální střety oprávněných zájmů s požadavky danými na úseku ochrany veřejného zdraví a jeho uplatňování lze považovat za opatření resp. činnost směřující k vytváření a ochraně zdravých životních podmínek ve smyslu ustanovení § 2 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., neboť v dikci udržitelného rozvoje území mj. navrhuje taková řešení, která eliminují potenciální nebezpečí ohrožení veřejného zdraví jako stavu, při kterém jsou obyvatelstvo nebo jeho skupiny vystaveny nebezpečí, z něhož míra zátěže mj. rizikovými faktory přírodních a životních podmínek překračuje obecně přijatelnou úroveň a představuje významné riziko poškození zdraví.

KHS JmK má za to, že vzhledem k aktuálním znalostem podmínek v území je v současné době zřejmé, jakými opatřeními bude při uplatňování ÚP Šlapanice zajištěno řízení zdravotních rizik ve smyslu ustanovení § 82 odst. 2 písm. j) zákona č. 258/2000 Sb. s tím, že tato opatření lze vzhledem k ochraně veřejného zdraví považovat za kompenzační opatření dle ustanovení § 19 odst. 1 písm. m) stavebního zákona.

V navazujícím přístupu KHS JmK odkazuje na ustanovení § 55 stavebního zákona a § 15 vyhlášky č. 500/2006 Sb. s tím, že KHS JmK bude v rámci vyhodnocování územního plánu Šlapanice (a jeho změn) dotčeným orgánem s právem uplatnit odůvodněné požadavky vyplývající ze zákona č. 258/2000 Sb. a právních předpisů tento zákon prováděcích, a to i v souvislosti s případným zpřesňováním a rozvíjením cílů a úkolů územního plánování v souladu se ZÚR JmK, pokud budou v době vyhodnocování případně provádění změny územního plánu Šlapanice vydány a budou naplňovat požadavky na relevantní změnu ÚP Šlapanice.

KHS JmK posoudila návrh územního plánu Šlapanice a vyhodnocení jeho vlivů na udržitelný rozvoj území ve smyslu ustanovení § 2 odst. 2 správního řádu, a to v rozsahu požadavků na ochranu veřejného zdraví vyplývajících ze souvisejících ustanovení zákona č. 258/2000 Sb. a právních předpisů prováděcích, mj. nařízení vlády č. 272/2011 Sb. a vyhlášky č. 252/2004 Sb., kterou se stanoví hygienické požadavky na pitnou a teplou vodu a četnost a rozsah kontroly pitné vody, ve znění pozdějších předpisů, a s odkazem na § 13 odst. 1 a přílohu č. 7 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů.

Při posuzování návrhu ÚP Šlapanice a vyhodnocení jeho vlivů na udržitelný rozvoj území se KHS JmK zabývala identifikací potenciálních zdravotních rizik souvisejících s využíváním konkrétních ploch a koridorů vymezených v návrhu územního plánu a dospěla k závěru, že dostupné podklady, tj. VVURÚ a SEA, lze považovat za dostatečný podklad pro posouzení návrhu z hlediska ochrany veřejného zdraví, neboť jsou z nich zřejmá potenciální zdravotní rizika a současně je zřejmé, jakými opatřeními bude zajištěno řízení zdravotních rizik ve smyslu ustanovení § 82 odst. 2 písm. j) zákona č. 258/2000 Sb.

KHS JmK konstatuje, že v návrhu územního plánu, mj. v části F. STANOVENÍ PODMÍNEK VYUŽITÍ PLOCH S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ A STANOVENÍ PODMÍNEK PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ, jsou zpracovány požadavky vyplývající ze SEA, a jsou navrhovány podmínky, které představují při svém důsledném naplňování opatření omezující zdravotní rizika a směřující k řízení těchto rizik za účelem jejich snížení ve smyslu ustanovení § 2 odst. 3 a § 82 odst. 2 písm. j) zákona č. 258/2000 Sb..

Návrh ÚP Šlapanice dává předpoklad pro naplnění cílů územního plánování vyplývajících z ustanovení § 18 stavebního zákona, a to mj. vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích, resp. je zřejmý reálný předpoklad eliminace resp. minimalizace potenciálních zdravotních rizik pro populaci vystavenou rizikovým faktorům životních podmínek. Proto bylo stanoveno tak,

jak je uvedeno ve výrokové části tohoto stanoviska.

OTISK ÚŘEDNÍHO RAZÍTKA

oprávněná úřední osoba
Ing. Petr Plaček v.r.
odborný referent oddělení
hygieny obecné a komunální

Rozdělovník:

1. adresát
2. KHS JmK – spis odd. HOK