



realizováno celkem 105 projektů. Celková investovaná částka na projekty byla v tomto období a pro toto území ve výši cca 1 676 mil. Kč.

Tabulka 65: Přehled schválených projektů OPŽP PO2 ve Zlínském kraji

Podoblast	Počet projektů	Celková cena (Kč)
2.1.1.	10	57 755 660
2.1.2.	2	108 446 240
2.1.3.	50	149 183 927
2.1.4.	1	2 951 397
2.2.a.	6	970 521 128
2.2.b.	2	47 576 258
2.2.c.	8	225 935 437
2.2.d.	26	113 895 999
celkem	105	1 676 266 046

V následující tabulce je uveden přehled projektů prioritní osy 3 OPŽP. Z 3 527 projektů přijatých v tomto programovacím období (2007-2013) do 3.10.2013 je ve Zlínském kraji realizováno celkem 383 projektů. Celková investovaná částka na projekty byla v tomto období a pro toto území ve výši téměř 2 390 mil. Kč.

Tabulka 66: Přehled schválených projektů OPŽP PO3 ve Zlínském kraji

Podoblast	Počet projektů	Celková cena (Kč)
3.1.1.	18	147 574 934
3.1.2.	2	5 667 286
3.2.1.	362	2 231 372 080
3.2.2.	1	5 183 867
celkem	383	2 389 798 167

Zdroj: V následující tabulce je uveden přehled projektů OP Doprava. Ze 177 projektů přijatých v tomto programovacím období (2007-2013) do 30.10.2013 je ve Zlínském kraji realizováno celkem 10 projektů.

V bližších údajích (odkazech u jednotlivých projektů) jsou uvedeny i finanční částky na realizaci projektů, ale tyto informace již nejsou pro Střednědobou strategii kvality ovzduší relevantní. Dopravní stavby jsou realizovány z jiných důvodů, než zlepšení kvality ovzduší (budování potřebné infrastruktury).

Tabulka 67: Přehled schválených projektů OP Doprava ve Zlínském kraji

Projekt	Příjemce	Oblast podpory
Rekonstrukce R 110 kV TNS Nedakonice - 2. etapa	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	1.1
Rekonstrukce žst. Bylnice - I.stavba	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	3.1
Rekonstrukce žst. Bojkovice včetně rekonstrukce zabezpečovacího zařízení	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	3.1
Rekonstrukce Střelenského tunelu, vč. kol. č.1 a 2 v km 22,480-23,610 a kol. č.1 v km 21,110-27,261 trati Horní Lideč - st.hr. SR	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	1.1
Silnice I/50 Bánov - obchvat	Ředitelství silnic a dálnic ČR	4.1
Silnice I/49 Zlín - Malenovice, II. etapa	Ředitelství silnic a dálnic ČR	4.1
D1, stavba 0135 Kroměříž-Říkovice a R55, stavba 5503 Skalka-Hulín	Ředitelství silnic a dálnic ČR	2.1
GSM-R Břeclav - Přerov - Petrovice u Karviné	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	1.2
Modernizace žst. Kroměříž	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	3.1
Silnice I/57 Semetín - Bystřička, 1. stavba	Ředitelství silnic a dálnic ČR	4.1

Jak už bylo uvedeno v textu pro Olomoucký kraj, jsou v následujícím seznamu uvedeny i projekty realizované z ROP Střední Morava. Ve Zlínském kraji byly podpořeny např. následující projekty (vybrány byly hlavní projekty v oblasti dopravy):

Dopravní společnost Zlín-Otrokovice ,s.r.o.:

- Obnova vozového parku - autobusy (28 194 000 Kč)
- Obnova vozového parku - trolejbusy (328 600 000 Kč)

Ředitelství silnic Zlínského kraje, p.o.:

- Silnice II/487: Nový Hrozenkov - Podřaté; 1.etapa - Velké Karlovice (232 028 228 Kč)
- Silnice II/490: Holešov - jihovýchodní obchvat (330 426 742 Kč)
- Silnice II/492: Horní Lhota - Luhačovice, křižovatka se sil. II/493; 1. etapa - Dolní Lhota (90 660 745 Kč)
- Silnice II/492: Horní Lhota Luhačovice, křižovatka se silnicí II/493; 2. Etapa - Horní Lhota (84 860 760 Kč)
- Silnice II/497: Březolupy - Bílovice (162 587 762 Kč)
- Silnice II/497: Šarovy - Březolupy (125 996 077 Kč)

Tabulka 68: Vyhodnocení opatření, PZKO 2012, Zlínský kraj

Kód opatření	Název opatření	Popis opatření	Vyhodnocení opatření
CZ072-1.1.1.	Rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury	Plynofikace obcí nebo jejich částí, rozvoj stávajících sítí CZT, budování nových systémů CZT, výměna kotlů za nízkoemisní spalovací zařízení; energetické využití BRKO a průmyslového odpadního tepla, ekologizace neplynofikovaných obcí.	Realizováno. Např. Uh. Hradiště - přechod z parovodu na horkovod, zvýšení účinnosti, Zlín - energetické využití BRKO je realizováno ve dvou lokalitách, další lokality se budou řešit v příštích letech, OPŽP: 2 projekty plynofikace 2.1.2. a dalších 16 projektů (2.1.1., 2.1.2., 2.2.a). Finance: z PO 2 OPŽP, rozpočtu obcí, MPO a provozovatelů zdrojů. Částka: 1 136 723 tis Kč. Rozvody ZP jsou na 95% obydleného území kraje.
CZ072-1.1.2.	Ekologizace konkrétních bodových zdrojů znečišťování ovzduší	Ekologizace energetických zdrojů v majetku obcí, prachové filtry v CZT, optimalizace mechanických zařízení, energetické sanace, instalace odlučovačů a prachových filtrů; ekologické aspekty ve výběrových řízeních.	Realizováno. V projektové přípravě - odprášení skládky paliva. Snížení emisí ve Zlíně. Dále opatření OPŽP PO 2 (2.1.1.) - dalších 9 projektů. Finance: OPŽP, obce, MPO, provozovatelé. Částka: OPŽP 55 000 tis. Kč.
CZ072-1.1.3.	Ekologizace dopravy	Obměna části vozidlového parku provozovatelů hromadné dopravy s důrazem na zemní plyn a vybavení ostatních autobusů filtry. Pořízení prachových filtrů pro naftové motory HVD a vozidel technické obsluhy. Podpora modernizace vozidlového parku HVD. Nákup a přestavba vozidel HVD na alternativní pohony. Iniciativy v úsporách paliva, Nízkoemisní zóny. Car sharing.	Realizováno. Obnova vozového parku linkové veřejné dopravy v ks nových vozidel (CNG však není uplatňováno): Krodos: 2007 - 7; 2008 - 9; 2009 - 6; 2010 - 6; 2011 - 5; 2012 - 10 (43 ks) ČSAD VS: 2007 - 28; 2008 - 24; 2009 - 12; 2010 - 8; 2012 - 7; 2013 - 10 (89 ks) ČSAD UH: 2007 - 6; 2008 - 4; 2009 - 7; 2010 - 5; 2011 - 11; 2012 - 2; 2013 - 5 (40 ks) Housacar: 2007 - 1; 2008 - 2; 2009 - 1; 2010 - 1; 2011 - 1; 2012 - 1 (7 ks) DSZO – trolejbusy: 2007 - 4; 2008 - 2; 2013 - 9 (15 ks) DSZO - MHD busy: 2009 - 2; 2010 - 2; 2011 - 2; 2012 - 6 (10 ks) KMTS - MHD busy: 2007 - 2. Finance: z rozpočtů dopravců, část vozidel byla s příspěvkem ROP_Stř. M. PO 1. Částka: odhad dle běžných cen vozidel (4,4 mil. Kč standardní linkový bus; 5 mil. Kč městský NP autobus; 10. mil. Kč klasický trolejbus; 14 mil. Kč kloubový trolejbus): obnova vozového parku - 1,055 mld. Kč.
CZ072-1.1.4.	Zvýšení plynulosti silniční dopravy	Úpravy komunikací v intravilánech měst a obcí, organizační dopravní opatření.	Realizováno. Silnice I/49 Zlín - Malenovice, II. etapa (613 mil. Kč; SFDI+OPD PO 4; 2005 - 2008) celkem 23 menších projektů zařazených do ROP_Stř. M. PO 1 (695 mil. Kč; 2007 - 2013) celkem 22 menších projektů zaměřených na revitalizaci území vč. místních komunikací zařazených do

Kód opatření	Název opatření	Popis opatření	Vyhodnocení opatření
			ROP_Stř. M. PO 2 (361 mil. Kč; 2007 - 2013) Rekonstrukcia cesty č. III/04912 Lazy pod Makytou, Čertov (SR) – Javorníky (ČR) (1,5 mil. €; veřejné rozpočty + OP_Crossborder_SK-CZ; 2010 - 2011) další projekty mimo Operační programy - ŘSZK, obce. Finance: ŘSD, ŘSZK, SFDI, ROP_Stř. M., OPD.
CZ072-1.1.5.	Omezení emisí z vybraných zdrojů za nepříznivých podmínek	Snížení maximální rychlosti včetně kontroly rychlosti, kdy dochází k větší tvorbě přízemního ozónu nebo v lednu při zvýšených koncentracích PM ₁₀ a NO _x - pro předpokládaný počet 25 relevantních dní v roce (odhad na základě průměrného překročení prahové hodnoty pro upozornění na koncentraci PM ₁₀ a ozónu). Lze uvažovat o různých variantách omezení maximální rychlosti. Den bez aut včetně MHD zdarma. Aktualizace krajského regulačního řádu.	Nerealizováno. Města zajišťují akci "Den bez aut" včetně MHD zdarma. Neexistují objízdné trasy, lze realizovat až po dostavění R49, která je momentálně pozastavena.
CZ072-1.2.1.	Čištění povrchu komunikací	Pravidelné zvýšené čištění komunikací a jednorázové vyčištění po zimním období. Příspěvek na skrápění komunikací, údržbu komunikací v zimě. Zlepšování stavu a obnova povrchu komunikací.	Realizováno a probíhá. Celkem 41 projektů na nákup techniky pro úklid komunikací (126,4 mil. Kč; rozpočet žadatele + SFŽP + OPŽP PO 2; 2013 -2014 - doposud v realizaci). Minimální přínos.
CZ072-1.2.2.	Odstraňování prašnosti v areálech a jejich okolí	Zpevňování a čištění povrchů v areálech. Organizační opatření na hranicích areálů a v jejich okolí. Snižování re-emise ve stavebnictví. Výsadba městské zeleně. Výsadba ochranné a doprovodné zeleně podél komunikací	Realizováno. Opatření ukládají ve stavebním řízení ve stavebním povolení a kolaudačním rozhodnutí. Minimální přínos.
CZ072-1.2.3.	Omezení sekundární prašnosti v zemědělství	Snižování re-emise např. při manipulaci se sypkými materiály, při obdělávání půdy či sklizňových pracích. Podpora zakládání mezí a údržby stávajících větrolamů jako prevence proti větrné erozi.	Realizováno. Bez uvedení konkrétních projektů. Finance: zemědělci a PO 2 OPŽP. Minimální přínos.
CZ072-1.2.4.	Úprava ostatních prašných ploch (zatravněním, zalesněním)	V městských centrech přechod na osobní a nákladní dopravu bez zatížení emisemi, zřizování vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy, více zón pro pěší. Vysazování zeleně fungujících jako prachový filtr v zónách s vysokou intenzitou dopravy.	Realizováno. Bez uvedení konkrétních projektů. Finance: zemědělci a PO 2 OPŽP. Minimální přínos.
CZ072-1.3.1.	Budování silničních obchvatů měst a obcí	Plánované obchvaty obcí. Vymístění dopravy z obytných částí měst a obcí, snížení emisí vlivem zvýšení plynulosti dopravy.	Realizováno, probíhá. Silnice I/50 Bánov - obchvat (0,736 mld. Kč; SFDI+OPD PO 4; 2008 - 2011) D1, stavba 0135 Kroměříž - Říkovice a R55, stavba 5503 Skalka - Hulín (11,412 mld. Kč; SFDI+OPD PO 2; 2008 - 2012) Silnice I/57 Semetín - Bystřička, 1. stavba (1,433 mld. Kč; SFDI+OPD PO 4; 2005 - 2010) Silnice II/150: Bystřice pod Hostýnem,

Kód opatření	Název opatření	Popis opatření	Vyhodnocení opatření
			propojení (61,5 mil. Kč; ROP_Stř. M. PO 1; 2012 - probíhá) Silnice II/490: Holešov - jihovýchodní obchvat (292 mil. Kč; ROP_Stř. M. PO 1; 2012 - probíhá) D1, 0134.2 Kojetín – Kroměříž-západ (780 mil. Kč; SFDI+EFRD; 2006-8). Důležité opatření. Dále pokračovat.
CZ072-1.3.2.	Omezení automobilové dopravy v centrech měst	úplný zákaz vjezdu, selektivní zákaz vjezdu, rychlostní omezení, parkovací politika. Omezení vjezdu nákladních vozidel do center měst. Dopravní management pro optimální využití stávajících komunikací. Mýtné ve městech	Realizováno. Např. Vsetín - zákaz vjezdu pro nákladní dopravu do centra města - provedeno v minulosti, zjednosměrnění ulic v sídlištích Rybníky a Trávníky - v roce 2013. Neexistují objízdné trasy, lze realizovat až po dostavění R49, která je momentálně pozastavena. Finance: obce, ZK, OPŽP, ROP_Stř. M.
CZ072-1.3.3.	Podpora rozvoje městské hromadné dopravy (včetně integrované dopravy)	Integrace poplatků za systémy "Park and Ride" Zabezpečení úschovy kol ("Bike and Ride") na vybraných lokalitách. Podpora kombinované dopravy - vybudování sítě logistických center v Zlínském kraji. Záchytná parkoviště u ŽST. Vybudování veřejného logistického centra. Podpora informovanosti o možnostech veřejné dopravy.	Realizováno. Vybudování/rekonstrukce terminálů VD a zavedení plošné koordinace MHD Zlín v rámci projektů financovaných z ROP_Stř. M. PO 1 - 8 projektů (109 mil. Kč; od 2008 - dosud). Finance: obce, ZK, OPŽP, ROP_Stř. M. Důležité opatření. Dále pokračovat.
CZ072-1.4.1.	Podpora úspory energií v domácnostech	Informace a bezplatné energetické poradenství, zvýšení účinnosti technologií přípravy teplé vody, "nálepka způsobilosti pece", tepelná čerpadla pro domácnosti, contracting, potenciál úspor energií v domácnostech	Realizováno. Např. město Uh. Hradiště preferuje využití CZT při rekonstrukcích nebo nových stavbách; Vsetín - nový trend - prosazování instalace tepelných čerpadel vzduch - voda pro panelové obytné domy na úkor CZT. Finance: Zelená úsporám. Malý přínos.
CZ072-1.4.2.	Vzdělávání	Eliminace spalování odpadů v domácnostech, poradenství ohledně správného využívání paliv, správného topení a údržby systému vytápění. Vzdelávání instruktorů autoškol a řidičů (včetně nákladních automobilů) k úsporám pohonných hmot. Vzdelávání obyvatelstva ohledně vlivu spalování jednotlivých paliv na ŽP, škodlivosti spalování odpadů, vliv dopravy na kvalitu ovzduší, telematika v dopravě, ambulantní měření či způsoby k získání dotací. Mobilita.	Realizováno. Města využívají služeb Alceda a občanského sdružení LÍSKA - středisko EVVO, pořádá se 1× ročně Den Země. Finance: obce, města, neziskové organizace.
CZ072-1.5.1.	Optimalizace sítě imisního monitoringu, ambulantní měření	Optimalizace sítě imisního monitoringu v zóně, možnost kampaňových ambulantních měření ke zjištění kvality ovzduší v malých obcích, způsoby financování imisního monitoringu. Nutnost venkovské požadové lokality pro správnější modelování OZKO.	Realizováno. Budování požadové stanice na území Zlínského kraje, Monitoring ovzduší ve městě Otrokovice. Finance: z PO 2 OPŽP (2.1.4.). Realizuje ČHMÚ. Částka: 2 951 tis. Kč.

C.8.3 Programy přijaté na lokální úrovni

V návaznosti na opatření na národní a regionální úrovni byly i na lokální úrovni prováděna opatření s cílem zlepšit kvalitu ovzduší.

Na území zóny CZ07 Střední Morava byly zpracovány místní Programy ke zlepšení kvality ovzduší ve městech Hranice, Olomouc, Prostějov, Přerov, Šumperk, Rožnov pod Radhoštěm a Zlín.

Na kvalitu ovzduší v jednotlivých městech a obcích zóny CZ07 mělo zásadní vliv provedení následujících opatření:

- Plošná plynofikace a teplofikace domácností a ostatních zdrojů znečišťování ovzduší,
- Změna palivové základny,
- Modernizace a ekologizace zdrojů,
- Ukončení provozu nevyhovujících zdrojů,
- Dotace MHD a rozvoj veřejné dopravy,
- Čištění komunikací,
- Výsadba izolační zeleně,
- Zvýšení plynulosti a omezování automobilové dopravy v centrech měst,
- Informační kampaně a zprostředkování informací o kvalitě ovzduší.

C.8.4 Hodnocení účinnosti uvedených opatření

I přes snížení emisí na území zóny CZ07 Střední Morava (viz. kapitola C.4 a graf na obrázku níže, Obrázek 49:) dochází na rozsáhlém území k překračování imisních limitů pro suspendované částice PM₁₀, PM_{2,5} a benzo(a)pyren (viz kapitola C.1 a grafy níže, Obrázek 50: až Obrázek 52:).

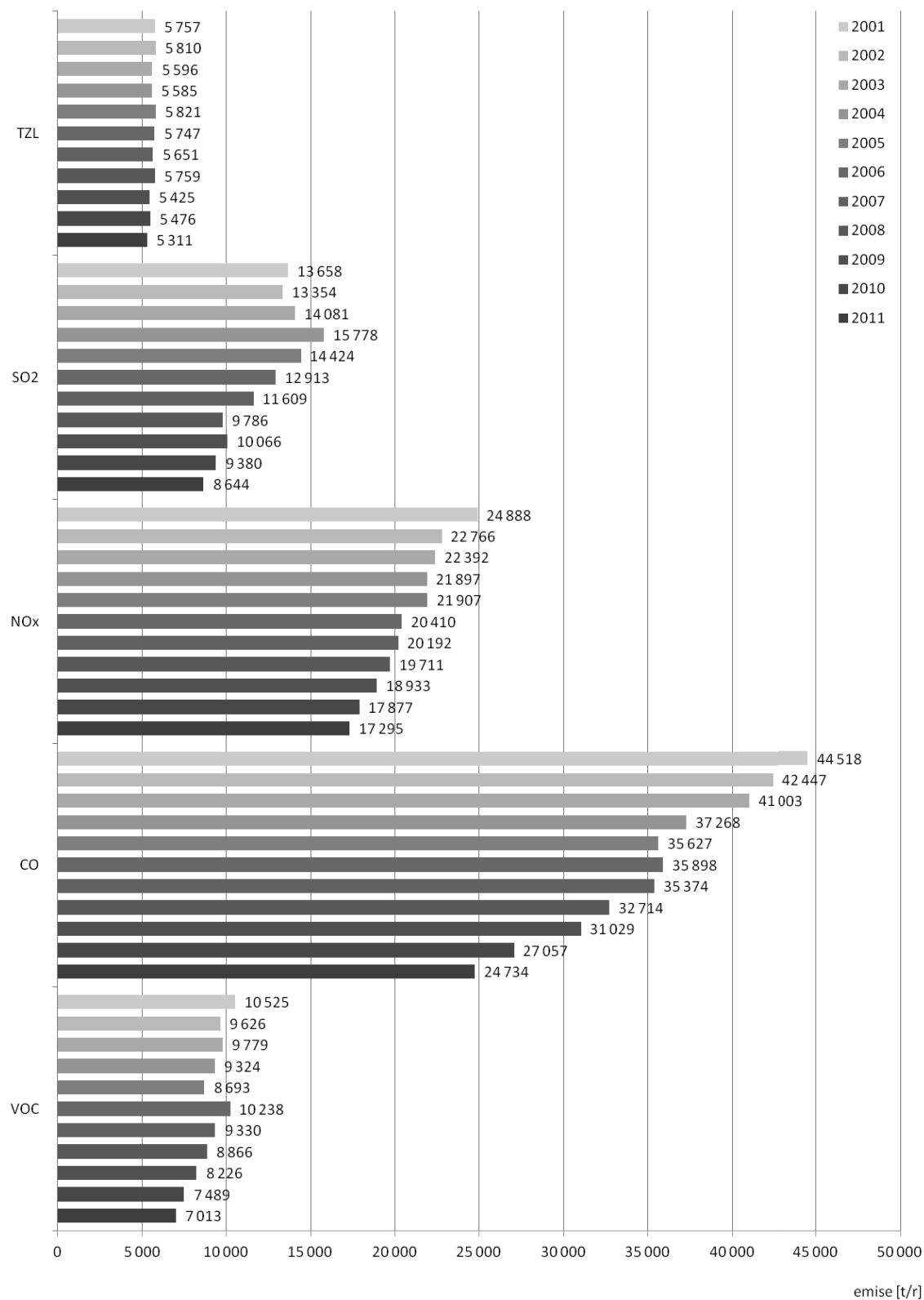
Na pozitivní dopad provedených opatření směřujících ke zlepšení kvality ovzduší na území zóny CZ07 Střední Morava lze nicméně usuzovat z následujících důvodů:

- Vyhodnocení průměrných ročních koncentrací PM_{10} a charakteristiky pro 36. nejvyšší 24hodinovou koncentraci PM_{10} na lokalitách imisního monitoringu ukazuje, že oproti maximu dosaženému v letech 2005 a 2006 (velmi nepříznivé rozptylové podmínky, se imisní situace v následujících letech se srovnatelnými rozptylovými podmínkami, např. rok 2011) již nedostala na úroveň extrémních hodnot zaznamenaných v roce 2005 a 2006. Úroveň imisního zatížení na jednotlivých typech lokalit imisního monitoringu (dopravní lokality, požadové lokality) se pro průměrnou roční koncentraci téměř vyrovnaly a rozdíl zprůměrovaných koncentrací pro 36. nejvyšší 24hodinovou koncentraci PM_{10} na obou typech lokalit činí méně než $10 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

Situace imisního zatížení benzo(a)pyrenem podobné pozitivní trendy nenaznačuje. Průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu se po celou dobu měření udržují nad stanoveným imisním limitem.

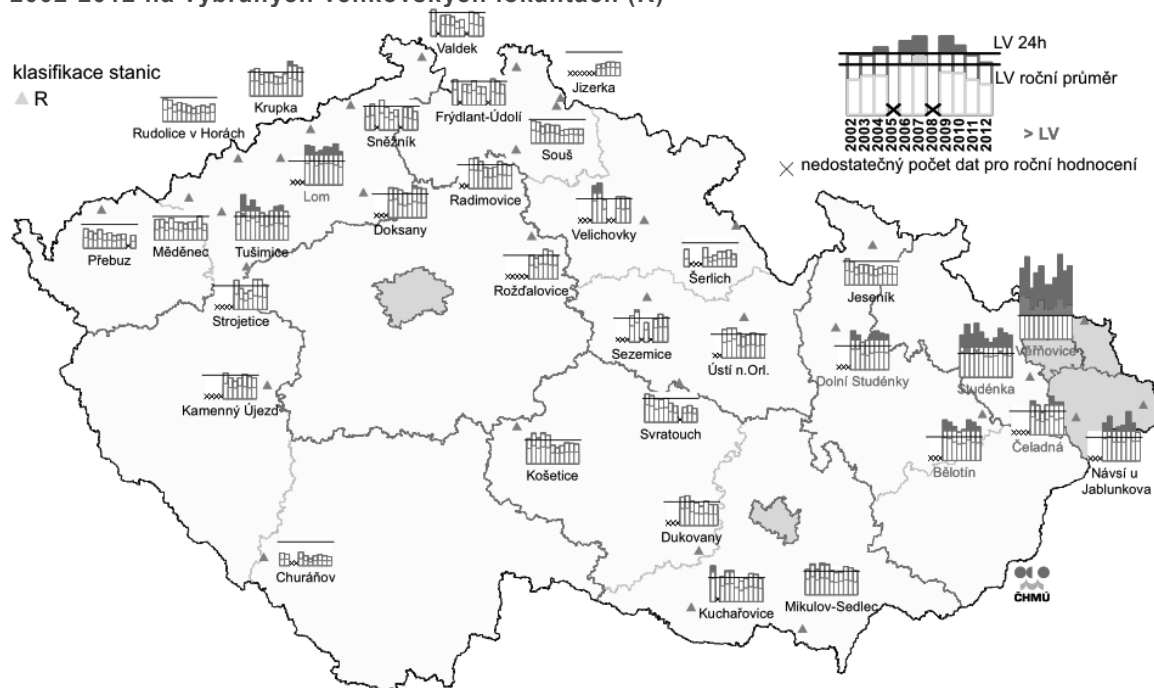
Je jisté, že na kvalitu ovzduší mají vliv rovněž zdroje nezahrnuté v emisních bilancích ČHMÚ (zejména zdroje fugitivních emisí, resuspenze, větrná eroze aj.), dálkový přenos znečištění (např. epizody prашného spadu ze vzdálených destinací) a v neposlední řadě rovněž meteorologické podmínky.

Obrázek 49: Celkové emise základních znečišťujících látek, zóna CZ07 Střední Morava, 2001 - 2011



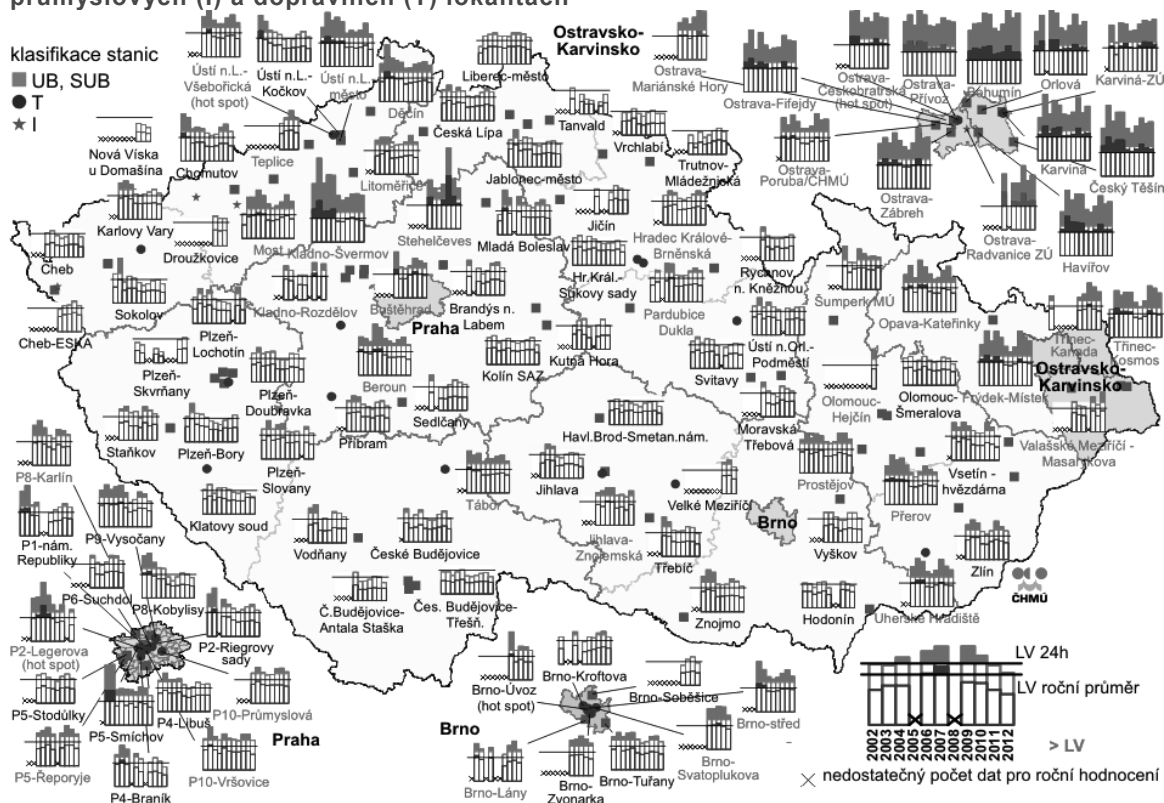
Zdroj dat: ČHMÚ

Obrázek 50: 36. nejvyšší 24hodinová koncentrace a roční průměrné koncentrace PM₁₀ v letech 2002-2012 na vybraných venkovských lokalitách (R)



Zdroj dat: ČHMÚ

Obrázek 51: 36. nejvyšší 24hodinová koncentrace a roční průměrné koncentrace PM₁₀ v letech 2002-2012 na vybraných městských pozadových (UB), předměstských pozadových (SUB), průmyslových (I) a dopravních (T) lokalitách



Zdroj dat: ČHMÚ

Obrázek 52: Roční průměrné koncentrace benzo(a)pyrenu v letech 2002-2012 na vybraných lokalitách



Zdroj dat: ČHMÚ

C.9 SWOT analýza

SWOT analýza představuje standardní výstup analytických částí strategických dokumentů. Jejím cílem je přehledně shrnout výstupy analýz, identifikovat rizika a nastítnit možná řešení.

Metodika

Po formální stránce je zohledněno uspořádání jednotlivých položek podle priorit a celková přehlednost SWOT analýzy. Součástí analýz je stručný průvodní komentář, který popisuje a zdůvodní příslušné údaje ve SWOT tabulkách.

SWOT analýza je členěna na:

- silné stránky
- slabé stránky
- rizika
- příležitosti.

Z hlediska problémových okruhů zahrnuje SWOT analýza následující položky:

- znečišťování ovzduší (emise)
- znečištění ovzduší (imise)
- řízení kvality ovzduší (strategie, legislativa, nástroje, instituce, veřejná/státní správa)

Emisní vyhodnocení

Z vyhodnocení postavení zóny CZ07 Střední Morava vyplývá, že co do absolutní výše emisí sledovaných znečišťujících látek ze stacionárních i mobilních zdrojů je zóna z celorepublikového pohledu na 7. místě. Na shodném sedmém pořadí se umístila i v plošných měrných emisích.

Nejvýznamnější podíl na emisích PM_{10} a $PM_{2,5}$ mají mobilní zdroje (doprava). Na emisích benzo(a)pyrenu se zcela jednoznačně podílí nejvýznamněji vytápění domácností. Vytápění domácností se na emisích PM_{10} a $PM_{2,5}$ podílí cca 24 - 28 %. Např. v roce 2011 představovala cca 72 % emisí z celkových emisí PM_{10} doprava a vytápění domácností 24 %. U $PM_{2,5}$ představovala cca 67 % emisí z celkových emisí $PM_{2,5}$ doprava a vytápění domácností 28 %.

V zóně CZ07 Střední Morava došlo mezi roky 2001-2011 k poklesu emisí tuhých znečišťujících látek (TZL), produkovaných stacionárními i mobilními zdroji, o cca -7,8 % (-446 t).

Imisní vyhodnocení

Suspendované částice představují spolu s na ně navázanými polycyklickými aromatickými uhlovodíky největší problém z hlediska vlivu znečištění ovzduší na lidské zdraví. V případě částic PM_{10} je imisní limit v zóně CZ07 Střední Morava překračován zejména na dopravních lokalitách, imisní limit pro $PM_{2,5}$ nebyl překročen. Doprava je rovněž majoritním zdrojem emisí tuhých látek i suspendovaných částic PM_{10} a $PM_{2,5}$ na území zóny CZ07 Střední Morava (emisní analýza), druhým nejvýznamnějším zdrojem jsou pak lokální topeniště (vytápění domácností). Stanice, které nejsou přímo ovlivněny dopravou, překračují pouze imisní limit pro 24hodinovou koncentraci PM_{10} , a to především v letech, kdy se v zimním období vyskytují delší epizody s nepříznivými meteorologickými a rozptylovými podmínkami. Častěji je pak limit překračován v topné sezóně, a to zejména na předměstských a venkovských lokalitách, kde je vliv lokálních topenišť markantnější. V městech, kde je výrazněji zastoupeno CZT, dochází k menšímu počtu překročení v topné sezóně.

Navíc v zimním období dochází často k inverznímu charakteru počasí, vyznačujícím se stabilním zvrstvením atmosféry a tedy zhoršenými rozptylovými podmínkami, které významně přispívají ke zvýšeným koncentracím PM_{10} .

V případě koncentrací jemnější frakce $PM_{2,5}$ je riziko překračování imisního limitu, stanoveného v příloze č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší především na dopravních stanicích.

Pro koncentrace oxidů dusíku/oxidu dusičitého je rozhodující, je-li území ovlivněno dopravou či nikoli, protože doprava je majoritním zdrojem emisí oxidů dusíku. Žádná z lokalit imisního monitoringu zóny CZ07 Střední Morava nepřekračuje ani dolní mez pro posuzování.

Imisní limit pro benzo(a)pyren je dlouhodobě překračován na všech lokalitách zóny CZ07 Střední Morava, v některých případech až čtyřnásobně.

Troposférický ozon je celoevropský problém, jelikož vzniká z prekurzorů až v atmosféře. Nejvyšších koncentrací je na území České republiky dosahováno na pozařových lokalitách Jihomoravského kraje, kde jednak působí na tvorbu vhodnější meteorologické podmínky a rovněž není v ovzduší dostatek látek, se kterými by mohl ozon reagovat a jeho koncentrace tak zůstávají zvýšené. Kulminace koncentrací (na rozdíl od všech ostatních škodlivin) nastává v létě, zejména při dostatku slunečního záření a vyšších teplotách.

Olomoucký kraj

Z vyhodnocení analýz imisního monitoringu období 2000 až 2011 (resp. pětiletý průměr 2007-2011), vyplývají pro Olomoucký kraj následující závěry:

- na území Olomouckého kraje jsou dodržovány platné imisní limity pro ochranu zdraví pro oxid siřičitý, oxid dusičitý, oxid uhelnatý, benzen, olovo,
- na území Olomouckého kraje jsou dodržovány imisní limity pro arsen, kadmium a nikl,
- na území Olomouckého kraje (dopravou silně ovlivněné lokality, lokality s významným vlivem lokálního vytápění a lokality ovlivněné přenosem znečištění) není dodržován platný 24hodinový imisní limit pro ochranu zdraví pro suspendované částice frakce PM₁₀,
- na území Olomouckého kraje je dodržován platný roční imisní limit pro suspendované částice PM₁₀ a PM_{2,5} (výjimkou byl rok 2011, kdy došlo na omezené ploše k překročení imisního limitu),
- na území Olomouckého kraje není dodržen roční imisní limit benzo(a)pyrenu. Vyšší než povolené koncentrace byly naměřeny na všech stanicích imisního monitoringu. Překročení imisního limitu je soustředěno do území měst a obcí a souvisí s kombinací vlivů vytápění obytné zástavby (lokální topeniště) a intenzitou dopravy. Imisní limit není dodržován zejména na území ORP Hranice, Jeseník, Lipník nad Bečvou, Litovel, Mohelnice, Olomouc, Prostějov, Přerov, Šternberk, Šumperk, Uničov, Zábřeh.

Zlínský kraj

Z vyhodnocení analýz imisního monitoringu období 2000 až 2011 (resp. pětiletý průměr 2007-2011), vyplývají pro Zlínský kraj následující závěry:

- na území Zlínského kraje jsou dodržovány platné imisní limity pro ochranu zdraví pro oxid siřičitý, oxid dusičitý, oxid uhelnatý, benzen, olovo,
- na území Zlínského kraje jsou dodržovány imisní limity pro arsen, kadmium a nikl,
- na území Zlínského kraje není zejména na území významně ovlivněném dopravou, lokálním vytápěním a přenosem znečištění dodržován platný 24hodinový imisní limit pro ochranu zdraví pro suspendované částice frakce PM₁₀,
- na území Zlínského kraje je dlouhodobě dodržován platný roční imisní limit pro suspendované částice PM₁₀ a PM_{2,5},
- na území Zlínského kraje není dodržen roční imisní limit benzo(a)pyrenu. Vyšší než povolené koncentrace byly naměřeny na všech stanicích imisního monitoringu. Překročení imisního limitu je soustředěno do území měst a obcí a souvisí s kombinací vlivů vytápění obytné zástavby (lokální topeniště) a intenzitou dopravy. Imisní limit není dodržován na území všech ORP Bystřice pod Hostýnem, Holešov, Kroměříž, Luhačovice, Otrokovice, Rožnov pod Radhoštěm, Uherské Hradiště, Uherský Brod, Valašské Klobouky, Valašské Meziříčí, Vizovice, Vsetín, Zlín (rozsah a míra překročení se v jednotlivých ORP liší).

Řízení kvality ovzduší

Pro Zlínský i Olomoucký kraj byly zpracovány a aktualizovány Programy ke zlepšení kvality ovzduší (Program ke zlepšení kvality ovzduší na úrovni zóny Olomoucký kraj, Aktualizace Programu snižování emisí a zlepšování kvality ovzduší ve Zlínském kraji). Od 1. 9 2012 je Olomoucký a Zlínský kraj zákonem sloučen do zóny Střední Morava – CZ07.

Opatření stanovená ke zlepšení kvality ovzduší se na území Olomouckého kraje daří naplňovat v oblasti snižování emisí z liniových zdrojů (nákup techniky k čištění komunikací, provádění čištění komunikací, omezení eroze na nezpevněných a nezatravněných plochách, výsadba izolační zeleně, odstraňování prašnosti v areálech a jejich okolí, obnova vozidlového parku, podpora a ekologizace MHD a rozvoj integrované dopravy, částečně i výstavba silniční infrastruktury, budování obchvatů). Jsou realizována opatření ke snížení emisí z vytápění domácností (informační kampaň, obecně závazné vyhlášky k zákazu spalování některých druhů paliv, půjčky a dotace občanům na výměnu kotle). Na území Olomouckého kraje je 45 % bytů vytápěno plynem, pevná paliva (uhlí, koks, dřevo) využívá 17 % a 28 % bytů je vytápěno z kotelny mimo dům. Plyn je na území kraje zaveden do 74 % bytů. Plní se opatření ke snižování energetické náročnosti budov v majetku kraje a obcí, spolu s ekologizací zdrojů vytápění a rozvojem environmentálně příznivé infrastruktury. Jsou kladeny požadavky při umísťování nových záměrů na jejich připojení k systému CZT/bezemisní zdroje. Jsou prováděny projekty ekologizace (snížení emisí TZL, SO₂, NO_x, VOC, NH₃) u vyjmenovaných zdrojů.

Mezi priority v oblasti dopravní infrastruktury patří dostavba silnice R55 (Olomouc-Přerov) a dálnice D1 (Hulín-Lipník nad Bečvou).

Na území Olomouckého kraje se nachází šest lázeňských měst – Bludov, Jeseník, Lipová-Lázně, Slatinice, Teplice nad Bečvou a Velké Losiny, kde je nezbytné dbát na nízké imisní zatížení.

Ve Zlínském kraji jsou realizována opatření ke snižování emisí z dopravy (ekologizace dopravy, zvýšení plynulosti silniční dopravy, čištění povrchu komunikací, budování silničních obchvatů měst a obcí, částečně rovněž omezení dopravy v centrech měst, podpora rozvoje městské hromadné dopravy). Na území kraje jsou prováděny projekty k rozvoji environmentálně příznivé energetické infrastruktury (rozvoj CZT, plynofikace, energetické využití biologicky rozložitelných komunálních odpadů) a snižování energetické náročnosti budov v majetku měst a obcí. Ve městech a obcích je prováděna informační a osvětová kampaň k veřejnosti. Jsou prováděny projekty ekologizace (snížení emisí TZL, SO₂, NO_x, VOC, NH₃) u vyjmenovaných zdrojů.

Mezi priority v oblasti dopravní infrastruktury patří:

- Výstavba jihovýchodního obchvatu Otrokovic.
- Výstavba rychlostní silnice R49 (v první etapě řešit úsek Hulín – Fryšták s připojením na silnici II/490 do Zlína).
- Rozšíření stávající silnice I/49 v úseku Otrokovice –Malenovice.
- Stavba silnice R35 v úseku Palačov – Valašské Meziříčí a I/57 v úseku Valašské Meziříčí –Vsetín.
- Výstavba přeložky silnice I/35 v úseku Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm.
- Výstavba obchvatu Vizovic a Lutoniny a stoupacích pruhů na silnici I/69.
- Odstraňování lokálních závad na současné silniční síti (I/57, I/49).

- Instalace ochranných dělících ostrůvků nastávající silnici I/55 v celé její délce na území kraje, na silnici I/49 v úseku Otrokovice –Zlín –Vizovice, na silnici II/490 v úseku Holešov –Fryšták – Zlín a na stávající silnici I/35 v úseku Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm.

Na území Zlínského kraje jsou 2 lázeňská města – Luhačovice a Ostrožská Nová Ves, kde je nezbytné dbát na nízké imisní zatížení.

Silné stránky	Slabé stránky	Rizika	Příležitosti
Znečišťování ovzduší (emise)			
<p>Výrazný klesající trend emisí TZL, SO₂, NO_x, VOC a CO v období 2007 – 2011 a pokles i u emisí dalších látek.</p> <p>Snížení emisí do roku 2020 v souladu s Přechodným národním plánem.</p> <p>Významné investice do technologií ke snižování emisí u stacionárních zdrojů.</p> <p>Nastavení legislativních podmínek k omezení emisí z vytápění domácností, vrcholící nejpozději v r. 2022.</p>	<p>Vysoké ztráty energie v kombinaci s vysokým podílem pevných paliv v primárních zdrojích.</p> <p>Nedokončená dopravní infrastruktura (dálniční síť, chybějící obchvaty měst a obcí).</p> <p>Vysoký podíl dopravy na emisích.</p> <p>Významný podíl emisí z vytápění domácností.</p>	<p>Odpojování uživatelů od CZT.</p> <p>Návrat domácností k vytápění uhlím či dřevem v lokálních topeništích dřívě plynofikovaných / spoluspalování odpadů v lokálních topeništích</p> <p>Výrazně rostoucí podíl dřeva v sektoru „lokální vytápění domácností“, spalovaného v nevyhovujících zařízeních, a tím riziko dalšího vzrůstu podílu primárních částic PM₁₀, PM_{2.5} a benzo(a)pyrenu na celkových emisích.</p>	<p>Snížení emisí z lokálních topenišť.</p> <p>Snížení emisí z dopravy dobudováním silniční infrastruktury.</p> <p>Zavedení „nízkoemisních zón“.</p>

Silné stránky	Slabé stránky	Rizika	Příležitosti
Znečištění ovzduší (imise)			
V zásadě plošné dodržování imisních limitů pro SO ₂ , NO ₂ , CO, Pb, As, Cd a Ni.	Problémy s kvalitou ovzduší jsou spojeny především s dopravou (hustě obydlená sídla, významné liniové zdroje) a s malými zdroji (domácnosti, lokální topeniště – zejména menší obce bez plynofikace). Překračování 24hodinového imisního limitu pro PM ₁₀ a ročního imisního limitu B(a)P a s tím spojená zdravotní rizika. Dálkový přenos škodlivin z Polska a Moravskoslezského kraje na území zóny a s tím spojená úzká vazba na kvalitu ovzduší v zóně. Nemožnost efektivně působit na faktory ovlivňující kvalitu ovzduší (počasí, větrná eroze).	Nedosažení kvality ovzduší v souladu s platnými imisními limity i přes opatření realizovaná na zdrojích na území zóny. Nedosažení kvality ovzduší v souladu s platnými imisními limity i přes opatření realizovaná na zdrojích mimo území zóny. Zhoršení kvality ovzduší v důsledku umístění a provozu nových zdrojů. Zhoršení imisní situace při nepříznivých rozptylových podmínkách.	Vyvedení „v malé výšce emitujících“ mobilních i stacionárních zdrojů mimo hustě osídlené oblasti. Snížení imisních příspěvků z relevantních zdrojů emisí.

Silné stránky	Slabé stránky	Rizika	Příležitosti
Řízení kvality ovzduší (strategie, legislativa, nástroje, instituce, veřejná/státní správa)			
Vyhovující hustota sítě stanic imisního monitoringu. Zpracované koncepční a strategické dokumenty ke zlepšení kvality ovzduší.	Absence metodik pro prosazování nástrojů využitelných ke kontrole provozu zdrojů vytápění domácností. Nedostatek nástrojů pro regulaci „relevantních“ zdrojů emisí. Nedostatečné promítnutí požadavků ochrany ovzduší do standardní rozhodovací praxe orgánů veřejné správy, zejména stavebních úřadů (např. v případech odpojování odběratelů CZT). Chybějící pravidla pro posuzování ekonomické přijatelnosti CZT a bezemisních zdrojů tepla.	Omezená kontrola dovozu pevných paliv potenciálně použitelných pro vytápění domácností a komunální sektor.	Efektivní využívání podpůrných prostředků z fondů EU. Spolupráce s organizacemi zabývajícími se měřením a vyhodnocením kvality ovzduší (prezentace, přednášky, školení zejména k malým zdrojům a vlivu na kvalitu ovzduší). Spolupráce se sousedními regiony a na mezinárodních projektech. Provedení receptorového modelování (identifikace původu znečištění ovzduší)

D. CÍLE A PRIORITY PROGRAMU

D.1 Identifikace cílů a priorit

D.1.1 Stanovení cíle Programu zlepšování kvality ovzduší

Cílem PZKO je do roku 2020 dosáhnout na celém území zóny CZ07 Střední Morava splnění imisních limitů daných zákonem o ochraně ovzduší v příloze č. 1 v bodě 1 a 3.

Cíl programu je stanoven tak, aby do roku 2020:

- došlo ke snížení koncentrací znečišťujících látek v ovzduší, aby kvalita ovzduší byla zlepšena tam, kde jsou imisní limity na území zóny překračovány.
- byla kvalita ovzduší udržena a zlepšována také tam, kde jsou současné koncentrace znečišťujících látek pod hodnotami imisních limitů.

D.1.2 Řešené znečišťující látky

Z analýzy kvality ovzduší vyplývají následující **řešené znečišťující látky**:

- **suspendované částice:**
 - **PM₁₀**: Dochází k překračování imisního limitu pro 24hodinové koncentrace, dochází k překračování ročního imisního limitu.
 - **PM_{2,5}**: Dochází k překračování ročního imisního limitu. K překročení imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci PM_{2,5} došlo v letech 2009 až 2012, a to na třech měřicích stanicích Běloutín (2012), Přerov (2009 – 2011) a Zlín (2010). Dle prostorového zobrazení měřených koncentrací došlo k překročení ročního imisního limitu pro PM_{2,5} pouze v letech 2011 až 2012.
- **benzo(a)pyren**: dochází k překračování imisního limitu. Dle prostorové interpretace měřených dat v roce 2011 se 42,8 % území zóny Severozápad pohybuje nad imisním limitem ročních koncentrací benzo(a)pyrenu v intervalu 1 – 2 ng.m⁻³.
- **NO₂**: V minulosti docházelo dle prostorového zobrazení měřených koncentrací k překročení ročního imisního limitu pro NO₂ (2007 až 2008).

NO₂ je tímto PZKO řešen nepřímo především skrze dopravní opatření a skrze opatření na malých spalovacích zdrojích. PM_{2,5} jsou řešeny spolu s opatřeními ke snížení částic PM₁₀.

Ostatní znečišťující látky nejsou již delší časové období překračovány.

D.1.3 Prioritní kategorie zdrojů

Pro každou řešenou znečišťující látku jsou na úrovni zóny CZ07 Střední Morava stanoveny následující prioritní kategorie zdrojů. Příspěvek skupin zdrojů byl stanoven podrobnou rozptylovou studií, zpracovanou pro celé území ČR (viz podkladový materiál č. 04), jejíž výstupy jsou popsány v kapitole C.5. Na znečištění ovzduší se významně podílejí následující kategorie zdrojů:

1. Spalování pevných paliv ve zdrojích do jmenovitého tepelného příkonu do 300 kW, které slouží jako zdroj tepla pro teplovodní soustavu ústředního vytápění – nejvýznamnější zdroj imisního zatížení benzo(a)pyrenem, zdroj imisního zatížení PM₁₀ a PM_{2,5}.
2. Mobilní zdroje (doprava) – významný zdroj imisního zatížení PM₁₀ a PM_{2,5}, v závislosti na intenzitě dopravy rovněž velmi významný zdroj imisního zatížení benzo(a)pyrenem a NO₂.
3. Vyjmenované bodové stacionární zdroje – zdroje primárních a fugitivních emisí PM₁₀ a PM_{2,5}. Zdroje prekurzorů sekundárních aerosolů (vyjmenované stacionární zdroje s emisemi SO₂ a NO_x).
4. Nevyjmenované zdroje fugitivních emisí pevných částic (TZL, PM₁₀) - stavební činnost, větrná eroze ze zemědělských pozemků

Následující tabulka vyjadřuje sílu vazby mezi řešenými znečišťujícími látkami a prioritními kategoriemi zdrojů.¹⁷

Tabulka 69: Vazba mezi řešenými znečišťujícími látkami a prioritními zdroji, zóna CZ07 Střední Morava

Skupina zdrojů emisí	Suspendované částice PM ₁₀ , PM _{2,5}	Benzo(a)pyren	NO ₂
Mobilní zdroje (doprava)	+++	+++	+++
Spalování pevných paliv ve zdrojích do 300 kW	+	+++	-
Vyjmenované bodové stacionární zdroje	++	++	++
Nevyjmenované zdroje fugitivních emisí pevných částic	++(+)	-	-

D.1.4 Územní priority

Prioritní města a obce jsou rozděleny do 4 kategorií, podle počtu překročených imisních limitů v prostoru obytné zástavby a podle počtu obyvatel.

- **KATEGORIE I** – Překročení více než jednoho imisního limitu alespoň na části obytné zástavby obce,
 - **Kategorie Ia** - obce nad 1000 obyvatel (viz Obrázek 53:, červená barva)
 - **Kategorie Ib** - obce do 1000 obyvatel (viz Obrázek 53:, růžová barva)

¹⁷ - bez přímé vazby, + slabá vazba, ++ významná vazba, +++ velmi významná vazba

- **KATEGORIE II** – Překročení jednoho imisního limitu alespoň na části obytné zástavby obce,
 - **Kategorie IIa** - obce nad 1000 obyvatel (viz Obrázek 53:, tmavě modrá barva)
 - **Kategorie IIb** - obce do 1000 obyvatel (viz Obrázek 53:, světle modrá barva)

V následujících tabulkách (Tabulka 70: až Tabulka 77:) jsou uvedena města a obce dle výše uvedených kategorií, vždy samostatně pro jednotlivé kraje. Obce byly identifikovány na základě vyhodnocení prostorové interpretace dat ČHMÚ za pětileté období 2007-2011 tak, aby byly identifikovány oblasti, kde dochází dlouhodobě k překračování imisních limitů. Informace o konkrétním limitu, který je na území dané obce překračován je uvedena v tabulkách v kapitole B.3.4 (Tabulka 31: a Tabulka 32:). Obrázek níže (Obrázek 53:) uvádí kategorie Ia, Ib, IIa a IIb, bíle označená území jsou území obcí, kde dlouhodobě (na základě vyhodnocení pětiletých průměrů 2007-2011) nedochází k překračování imisních limitů.

Tabulka 70: Prioritní města a obce, kategorie Ia, Olomoucký kraj, zóna CZ07 Střední Morava

ORP	Název obce
Hranice	Bělotín, Hranice
Lipník nad Bečvou	Lipník nad Bečvou
Litovel	Litovel
Mohelnice	Loštice, Mohelnice
Olomouc	Bohuňovice, Doloplazy, Hlubočky, Hněvotín, Horka nad Moravou, Lutín, Majetín, Olomouc, Přáslavice, Skrbeň, Velká Bystřice, Velký Týnec,
Prostějov	Držovice, Kostelec na Hané, Kralice na Hané, Němčice nad Hanou, Olšany u Prostějova, Prostějov, Smržice, Určice
Přerov	Brodek u Přerova, Dřevohostice, Horní Moštěnice, Kojetín, Přerov, Radslavice, Rokytnice, Troubky
Šternberk	Šternberk
Šumperk	Bludov, Rapotín, Sudkov, Šumperk, Vikýřovice
Uničov	Uničov
Zábřeh	Dubicko, Postřelmov, Zábřeh

Tabulka 71: Prioritní města a obce, kategorie Ia, Zlínský kraj, zóna CZ07 Střední Morava

ORP	Název obce
Bystřice pod Hostýnem	Bystřice pod Hostýnem, Chvalčov
Holešov	Holešov
Kroměříž	Hulín, Chropyně, Kroměříž, Kvasice, Morkovice-Slížany
Luhačovice	Luhačovice, Slavičín
Otrokovice	Napajedla, Otrokovice, Tlumačov
Rožnov pod Radhoštěm	Dolní Bečva, Rožnov pod Radhoštěm, Vidče, Zubří
Uherské Hradiště	Boršice, Březolupy, Hluk, Jalubí, Kněžpole, Kunovice, Ostrožská Nová Ves, Staré Město, Topolná, Uherské Hradiště, Uherský Ostroh, Velehrad, Zlechov
Uherský Brod	Dolní Němčí, Nivnice, Uherský Brod,
Valašské Meziříčí	Kelč, Krhová, Poličná, Valašské Meziříčí, Zašová
Vizovice	Slušovice
Vsetín	Jablůnka, Vsetín
Zlín	Fryšták, Tečovice, Zlín, Želechovice nad Dřevnicí

Tabulka 72: Prioritní města a obce, kategorie Ib, Olomoucký kraj, zóna CZ07 Střední Morava

ORP	Název obce
Hranice	Klokočí, Teplice nad Bečvou
Lipník	Týn nad Bečvou
Olomouc	Bystrovany
Přerov	Bochoř, Tučín, Turovice

Tabulka 73: Prioritní města a obce, kategorie Ib, Zlínský kraj, zóna CZ07 Střední Morava

ORP	Název obce
Kroměříž	Skaštice
Uherské Hradiště	Modrá
Valašské Meziříčí	Jarcová, Střítež nad Bečvou,
Vizovice	Veselá

Tabulka 74: Prioritní města a obce, kategorie IIa, Olomoucký kraj, zóna CZ07 Střední Morava

ORP	Název obce
Hranice	Hustopeče nad Bečvou
Jeseník	Jeseník, Lipová-lázně, Vidnava
Lipník nad Bečvou	Dolní Újezd, Osek nad Bečvou
Litovel	Červenka, Náklo
Mohelnice	Moravičany
Olomouc	Bělkovice-Lašťany, Dolany, Dub nad Moravou, Grygov, Křelov-Břuchotín, Libavá, Příkazy, Samotíšky, Slatinice, Štěpánov, Těšetice, Tršice, Velký Újezd, Věrovany
Prostějov	Bedihošť, Brodek u Prostějova, Čelechovice na Hané, Nezamyslice, Smržice, Určice, Vrbátky
Přerov	Kokory, Tovačov
Šumperk	Dolní Studénky, Libina, Nový Malín, Olšany, Petrov nad Desnou
Uničov	Medlov, Šuvald, Troubelice, Újezd
Zábřeh	Leština

Tabulka 75: Prioritní města a obce, kategorie IIa, Zlínský kraj, zóna CZ07 Střední Morava

ORP	Název obce
Holešov	Prusinovice
Otrokovice	Spytihněv, Žlutava
Rožnov pod Radhoštěm	Hutisko-Solanec
Uherské Hradiště	Babice, Bílovice, Nedakonice
Uherský Brod	Bojkovice, Strání, Šumice, Vlčnov
Valašské Klobouky	Brumov-Bylnice, Nedašov, Štítná nad Vláří-Popov, Valašské Klobouky
Valašské Meziříčí	Lešná
Vizovice	Vizovice
Vsetín	Halenkov, Hovězí, Karolinka, Lidečko, Nový Hrozenkov, Ratiboř
Zlín	Březnice

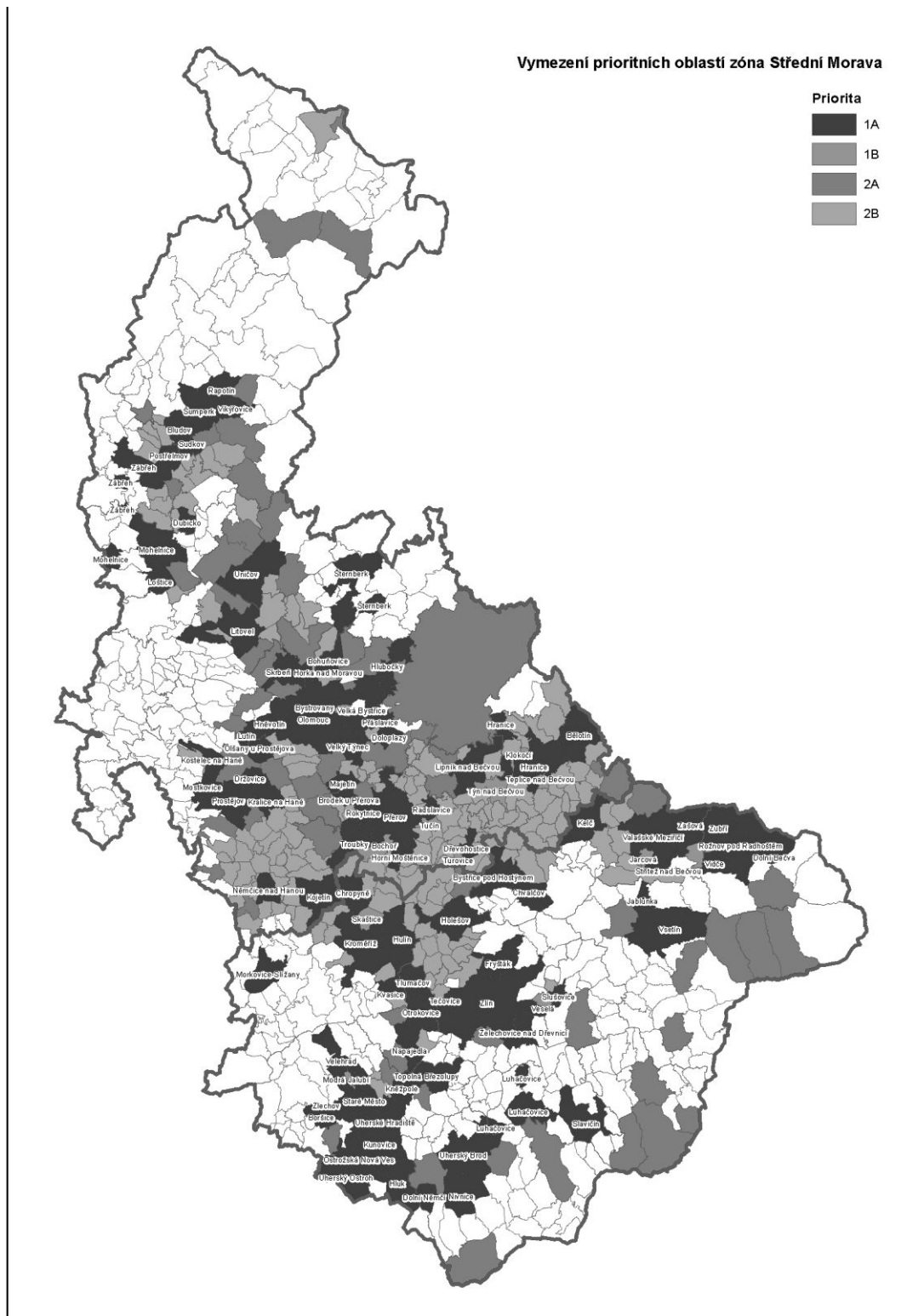
Tabulka 76: Prioritní města a obce, kategorie IIb, Olomoucký kraj, zóna CZ07 Střední Morava

ORP	Název obce
Hranice	Býškovice, Černotín, Dolní Těšice, Horní Těšice, Horní Újezd, Hrabůvka, Jindřichov, Malhotice, Milenov, Milotice nad Bečvou, Olšovec, Opatovice, Paršovice, Polom, Provodovice, Radíkov, Rakov, Rouské, Skalička, Střítež nad Ludinou, Špičky, Ústí, Všechnovice, Zámrsky
Jeseník	Velká Kraš
Lipník nad Bečvou	Bohuslávky, Dolní Nětčice, Hlinsko, Horní Nětčice, Jezernice, Kladníky, Lhota, Radotín, Soběchleby, Veselíčko
Litovel	Haňovice, Mladeč, Pňovice, Střeň
Mohelnice	Palonín
Olomouc	Blatec, Bystročice, Hlušovice, Charváty, Kožušany-Tážaly, Krčmaň, Liboš, Suchonice, Svěsedlice
Prostějov	Bílovice-Lutotín, Biskupice, Čehovice, Čelčice, Dobrochov, Dobromilice, Doloplazy, Dřevnovice, Hradčany-Kobeřice, Hrdibořice, Hrubčice, Hruška, Ivaň, Klenovice na Hané, Klopotovice, Mořice, Obědkovice, Pivín, Skalka, Srbce, Tištín, Tvorovice, Víceměřice, Vranovice-Kelčice, Vrchoslavice, Vřesovice, Výšovice
Přerov	Beňov, Bezuchov, Buk, Císařov, Citov, Čechy, Čelechovice, Dobrčice, Domaželice, Grymov, Hradčany, Křenovice, Křtomil, Lazníčky, Lazníky, Lhotka, Lipová, Líšná, Lobodice, Měrovice nad Hanou, Nahošovice, Nelešovice, Oldřichov, Oplocany, Oprostovice, Pavlovice u Přerova, Podolí, Polkovice, Prosenice, Přestavky, Radkova Lhota, Radkova, Radvanice, Říkovice, Sobíšky, Stará Ves, Stříbrnice, Sušice, Šišma, Uhřičice, Věžky, Vlkoš, Výkleky, Zábeštní Lhota, Želatovice
Šternberk	Hnojice, Strukov, Štarnov, Žerotín,
Šumperk	Bohutín, Dlouhomilov, Hrabišín, Chromeč
Uničov	Nová Hradečná, Želechovice
Zábřeh	Bohuslavice, Brníčko, Hrabová, Kolšov, Lesnice, Lukavice, Postřelmůvek, Rájec, Rovensko, Vyšehoří, Zvole

Tabulka 77: Prioritní města a obce, kategorie IIb, Zlínský kraj, zóna CZ07 Střední Morava

ORP	Název obce
Bystřice pod Hostýnem	Blazice, Loukov, Mrlínek, Osíčko, Vítonice, Žákovice
Holešov	Bořenovice, Horní Lapač, Kostelec u Holešova, Kurovice, Lehotice, Ludslavice, Martinice, Míškovice, Němčice, Pacetluky, Přílepy, Roštění, Rymice, Třebětice, Zahnašovice, Žeranovice
Kroměříž	Bezměrov, Břest, Jarohněvice, Kyselovice, Lutopecny, Pravčice, Skaštice, Střížovice, Záhříč, Zlobice, Žalkovice
Otrokovice	Bělov, Pohořelice
Uherské Hradiště	Huštěnovice, Sušice
Valašské Meziříčí	Branky, Choryně, Kladeruby, Mikulůvka, Oznice, Police
Vizovice	Březová
Vsetín	Bystřička
Zlín	Machová, Mysločovice, Racková, Sazovice

Obrázek 53: Vymezení územních priorit, zóna CZ07 Střední Morava



D.2 Matice logického rámce

Pro identifikaci cílů Programu zlepšování kvality ovzduší byla zadáním projektu požadována metoda Logického rámce.

Metoda Logického rámce je postupem, s jehož pomocí jsou popsány v řádcích matice:

- cíl programu,
- potřebné výsledky programu v číselném vyjádření rozdílu mezi současným a cílovým stavem,
- očekávané výstupy z jednotlivých navrhovaných aktivit,
- doporučené aktivity Programu zlepšování kvality ovzduší.

Matice logického rámce PZKO se skládá ze čtyř sloupců, které vyjadřují:

- vertikální logiku projektu – strom cílů,
- objektivně ověřitelné ukazatele (indikátory),
- zdroje (informací) k ověření (prostředky ověření),
- předpoklady / rizika, které podmiňují dosažení výsledků a cílů projektu.

Uplatněním metodiky logického rámce byly nastaveny nástroje pro implementaci a hodnocení PZKO (byly stanoveny indikátory, podle kterých budou výsledky, výstupy, cíl i aktivity hodnoceny a sledovány). Logický rámec tvoří základ pro přípravu jednotlivých aktivit a rozvoj monitorovacího systému.

STŘEDNĚDOBÁ STRATEGIE (DO ROKU 2020) ZLEPŠENÍ KVALITY OVZDUŠÍ V ČR
Tabulka 78: Matice logického rámce, zóna CZ07 Střední Morava

	Intervenční logika	Indikátor	Prostředky ověření	Předpoklady/rizika
Cíl	Kvalita ovzduší v zóně CZ07 Střední Morava je zlepšena	Expozice obyvatelstva nadlimitním koncentracím PM ₁₀ [% obyvatelstva žijícího v území, kde došlo k překročení imisního limitu] Expozice obyvatelstva nadlimitním koncentracím B(a)P [% obyvatelstva žijícího v území, kde došlo k překročení imisního limitu]	Reporting pro EK na základě prostorové interpretace úrovní znečištění ovzduší ČHMÚ	Předpoklad: Nezhoršení kvality ovzduší tam, kde nejsou imisní limity překračovány
Výsledky	1. Příspěvky k úrovni znečištění PM ₁₀ na území ORP: Prostějov, Přerov, Lipník nad Bečvou, Hranice, Olomouc, Litovel, Šternberk, Uničov, Mohelnice, Zábřeh, Šumperk, Kroměříž, Holešov, Bystřice pod Hostýnem, Valašské Meziříčí, Rožnov, Zlín, Vsetín, Uherský Brod, Uherské Hradiště jsou sníženy	a. Snížení koncentrace PM ₁₀ ve vnějším ovzduší v ORP: Prostějov, Přerov, Lipník nad Bečvou, Hranice, Olomouc, Litovel, Šternberk, Uničov, Mohelnice, Zábřeh, Šumperk, Kroměříž, Holešov, Bystřice pod Hostýnem, Valašské Meziříčí, Rožnov, Zlín, Vsetín, Uherský Brod, Uherské Hradiště o 1 až 10 µg/m ³ dle konkrétních čtvrců sítě ¹⁸	OOO MŽP: Vyhodnocení plnění programu - modelový výpočet každé 3 roky (Cílový stav bude hodnocen vzhledem k referenčním podmínkám výchozího stavu) ¹⁹	Rizika: Nepředvídatelnost klimatických a meteorologických podmínek Dálkový přenos znečištění
	2. Příspěvky k úrovni znečištění B(a)P v území ORP Prostějov, Přerov, Lipník nad Bečvou, Hranice, Olomouc, Litovel, Šternberk, Uničov, Mohelnice, Zábřeh, Šumperk, Kroměříž, Holešov, Bystřice pod Hostýnem, Valašské Meziříčí, Rožnov, Zlín, Vsetín, Uherský Brod, Uherské Hradiště, Vizovice jsou sníženy	b. Snížení koncentrace B(a)P ve vnějším ovzduší v ORP Prostějov, Přerov, Lipník nad Bečvou, Hranice, Olomouc, Litovel, Šternberk, Uničov, Mohelnice, Zábřeh, Šumperk, Kroměříž, Holešov, Bystřice pod Hostýnem, Valašské Meziříčí, Rožnov, Zlín, Vsetín, Uherský Brod, Uherské Hradiště, Vizovice o 1 až 5 ng/m ³ dle konkrétních čtvrců sítě		
	3. Příspěvky k úrovni znečištění PM ₁₀ v území obcí: Jeseník, Valašské Klobouky, Luhačovice jsou sníženy	c. Snížení koncentrace PM ₁₀ ve vnějším ovzduší v území obcí: Jeseník, Valašské Klobouky, Luhačovice o 1 až 10 µg/m ³ dle konkrétních čtvrců sítě		

¹⁸ konkrétní čtverce sítě: Vyhodnocení pětileté průměrné koncentrace dle údajů ČHMÚ (http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html)

¹⁹ referenční podmínky výchozího stavu: Pětileté průměrné koncentrace podle zákona č. 201/2012 Sb., §11 odst. 5 a 6, 2007-2011

STŘEDNĚDOBÁ STRATEGIE (DO ROKU 2020) ZLEPŠENÍ KVALITY OVZDUŠÍ V ČR

	Intervenční logika	Indikátor	Prostředky ověření	Předpoklady/rizika
	4. Příspěvky k úrovni znečištění B(a)P v území obcí Jeseník, Valašské Klobouky, Luhačovice, Huslenky, Halenkov, Nový Hrozenkov, Karolinka, Valašská Polanka, Lidečko, Liptál, Prostřední Bečva, Zlaté Hory, Vidnava, Konice jsou sníženy	d. Snížení koncentrace B(a)P ve vnějším ovzduší v území obcí Jeseník, Valašské Klobouky, Luhačovice, Huslenky, Halenkov, Nový Hrozenkov, Karolinka, Valašská Polanka, Lidečko, Liptál, Prostřední Bečva, Zlaté Hory, Vidnava, Konice o 1 až 3 ng/m ³ dle konkrétních čtvrců sítě		
Výstupy	1.1 Emise PM ₁₀ na území obcí v Olomouckém kraji: Hranice, Jeseník, Kojetín, Lipník nad Bečvou, Litovel, Mohelnice, Olomouc, Prostějov, Přerov, Šternberk, Šumperk, Uničov, Zábřeh a ve Zlínském kraji: Brumov-Bylnice, Bystřice pod Hostýnem, Holešov, Hulín, Kroměříž, Kunovice, Luhačovice, Napajedla, Otrokovice, Rožnov pod Radhoštěm, Slavičín, Staré Město, Uherské Hradiště, Uherský Brod, Valašské Meziříčí, Vsetín, Zlín, Zubří z mobilních zdrojů (doprava, vč. resuspenze) jsou sníženy	a. Snížení emisí PM ₁₀ na území obcí v Olomouckém kraji: Hranice, Jeseník, Kojetín, Lipník nad Bečvou, Litovel, Mohelnice, Olomouc, Prostějov, Přerov, Šternberk, Šumperk, Uničov, Zábřeh a ve Zlínském kraji: Brumov-Bylnice, Bystřice pod Hostýnem, Holešov, Hulín, Kroměříž, Kunovice, Luhačovice, Napajedla, Otrokovice, Rožnov pod Radhoštěm, Slavičín, Staré Město, Uherské Hradiště, Uherský Brod, Valašské Meziříčí, Vsetín, Zlín, Zubří z mobilních zdrojů (doprava, vč. resuspenze) o 10 až 40 %.	OOO MŽP: Vyhodnocení plnění programu - výpočet každé 3 roky (Cílový stav bude hodnocen vzhledem k referenčním podmínkám výchozího stavu)	Předpoklady: Ekonomické nástroje fungují (dotace) Rizika: Byla provedena změna metodiky výpočtu emisí
	1.2 Emise PM ₁₀ v území ORP Prostějov, Přerov, Lipník nad Bečvou, Hranice, Olomouc, Litovel, Šternberk, Uničov, Mohelnice, Zábřeh, Šumperk, Kroměříž, Holešov, Bystřice pod Hostýnem, Valašské Meziříčí, Rožnov, Zlín, Vsetín, Uherský Brod, Uherské Hradiště z vytápění domácností jsou sníženy	b. Snížení emisí PM ₁₀ v území ORP Prostějov, Přerov, Lipník nad Bečvou, Hranice, Olomouc, Litovel, Šternberk, Uničov, Mohelnice, Zábřeh, Šumperk, Kroměříž, Holešov, Bystřice pod Hostýnem, Valašské Meziříčí, Rožnov, Zlín, Vsetín, Uherský Brod, Uherské Hradiště z vytápění domácností o 55 %.		

STŘEDNĚDOBÁ STRATEGIE (DO ROKU 2020) ZLEPŠENÍ KVALITY OVZDUŠÍ V ČR

Intervenční logika	Indikátor	Prostředky ověření	Předpoklady/rizika
<p>1.3 Emise TZL (PM₁₀) z vyjmenovaných zdrojů v lokalitách Olomouc – Hejčín, Hlubočky - Hrubá Voda, Brodek u Prostějova –Koběřice, Ondratice, Bludov, Komňa - Bystřice pod Lopeníkem, Nejdek, Dolní Němčí , Valašské Meziříčí – Krásno nad Bečvou jsou sníženy.</p>	<p>c. Snížení emisí TZL (PM₁₀) v lokalitách Olomouc – Hejčín, Hlubočky - Hrubá Voda, Brodek u Prostějova –Koběřice, Ondratice, Bludov, Komňa - Bystřice pod Lopeníkem, Nejdek, Dolní Němčí , Valašské Meziříčí – Krásno nad Bečvou z vyjmenovaných zdrojů pro:</p> <p>Primární emise (vykazované): Kategorie 3: 10-20% podle konkrétního typu opatření Kategorie 4: 10-30% podle konkrétního typu opatření Kategorie 5: 20-30% podle konkrétního typu opatření</p> <p>Fugitivní emise: Kategorie 3: 10-25% podle konkrétního typu opatření Kategorie 4: 20-30% podle konkrétního typu opatření Kategorie 5: 20-40% podle konkrétního typu opatření.</p>		
<p>2.1 Emise B(a)P v území ORP Prostějov, Přerov, Lipník nad Bečvou, Hranice, Olomouc, Litovel, Šternberk, Uničov, Mohelnice, Zábřeh, Šumperk, Kroměříž, Holešov, Bystřice pod Hostýnem, Valašské Meziříčí, Rožnov, Zlín, Vsetín, Uherský Brod, Uherské Hradiště, Vizovice a na území obcí Lipová-lázně, Nejdek, Bukovice, Hraběšice, Bohdíkov, Hradčany-Koběřice, Hrabůvka, Hlubočky, Bludov, Olomouc, Uničov, Lutín, Holešov, Hranice, Hrabová, Huslenky, Halenkov, Nový Hrozenkov, Karolinka, Valašská Polanka, Lidečko, Liptál, Prostřední Bečva z vytápění domácností jsou sníženy</p>	<p>d. Snížení emisí B(a)P v území ORP Prostějov, Přerov, Lipník nad Bečvou, Hranice, Olomouc, Litovel, Šternberk, Uničov, Mohelnice, Zábřeh, Šumperk, Kroměříž, Holešov, Bystřice pod Hostýnem, Valašské Meziříčí, Rožnov, Zlín, Vsetín, Uherský Brod, Uherské Hradiště, Vizovice a na území obcí Lipová-lázně, Nejdek, Bukovice, Hraběšice, Bohdíkov, Hradčany-Koběřice, Hrabůvka, Hlubočky, Bludov, Olomouc, Uničov, Lutín, Holešov, Hranice, Hrabová, Huslenky, Halenkov, Nový Hrozenkov, Karolinka, Valašská Polanka, Lidečko, Liptál, Prostřední Bečva z vytápění domácností o 60 %.</p>		

STŘEDNĚDOBÁ STRATEGIE (DO ROKU 2020) ZLEPŠENÍ KVALITY OVZDUŠÍ V ČR

	Intervenční logika	Indikátor	Prostředky ověření	Předpoklady/rizika
	2.2 Emise B(a)P v území ORP Prostějov, Přerov, Lipník nad Bečvou, Hranice, Olomouc, Litovel, Šternberk, Uničov, Mohelnice, Zábřeh, Šumperk, Kroměříž, Holešov, Bystřice pod Hostýnem, Valašské Meziříčí, Rožnov, Zlín, Vsetín, Uherský Brod, Uherské Hradiště, Vizovice a na území obcí Lipová-lázně, Nejdek, Bukovice, Hraběšice, Bohdíkov, Hradčany-Kobefice, Hrabůvka, Hlubočky, Bludov, Olomouc, Uničov, Lutín, Holešov, Hranice, Hrabová, Huslenky, Halenkov, Nový Hrozenkov, Karolinka, Valašská Polanka, Lidečko, Liptál, Prostřední Bečva z mobilních zdrojů (doprava) jsou sníženy	e. Emise B(a)P v území ORP Prostějov, Přerov, Lipník nad Bečvou, Hranice, Olomouc, Litovel, Šternberk, Uničov, Mohelnice, Zábřeh, Šumperk, Kroměříž, Holešov, Bystřice pod Hostýnem, Valašské Meziříčí, Rožnov, Zlín, Vsetín, Uherský Brod, Uherské Hradiště, Vizovice a na území obcí Lipová-lázně, Nejdek, Bukovice, Hraběšice, Bohdíkov, Hradčany-Kobefice, Hrabůvka, Hlubočky, Bludov, Olomouc, Uničov, Lutín, Holešov, Hranice, Hrabová, Huslenky, Halenkov, Nový Hrozenkov, Karolinka, Valašská Polanka, Lidečko, Liptál, Prostřední Bečva z mobilních zdrojů (doprava) jsou sníženy o 30%.		
Aktivita	A. Snížení vlivu silniční dopravy na úroveň znečištění ovzduší		veřejné rozpočty	Předpoklady: Ekonomické nástroje fungují (dotace) Rizika: Dlouhodobá příprava staveb dopravní infrastruktury.
	Parkovací politika (omezení a zpoplatnění parkování v centrech měst)	obce		
	Ekonomická podpora (dotace) provozu veřejné hromadné dopravy*	obce, kraj		
	Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu	MD (ŘSD)		
	Prioritní výstavba obchvatů měst a obcí	obce, kraj, MD (ŘSD)		
	Odstaňování bodových problémů na komunikační síti	obce, kraj, MD (ŘSD)		
	Výstavba a rekonstrukce železničních tratí	MD (SŽDC)		
	Výstavba a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí	obce		
	Odstavná parkoviště, systémy Park&Ride a Kiss&Ride	obce		
	Nízkoemisní zóny	obce		
	Selektivní nebo úplné zákazy vjezdu	obce		
	Integrované dopravní systémy veřejné hromadné dopravy	obce, kraj, MD		
	Zvyšování kvality v systému veřejné hromadné dopravy	obce, kraj, MD		

STŘEDNĚDOBÁ STRATEGIE (DO ROKU 2020) ZLEPŠENÍ KVALITY OVZDUŠÍ V ČR

Intervenční logika	Indikátor	Prostředky ověření	Předpoklady/rizika
Zajištění preference veřejné hromadné dopravy	obce, kraj, MD		
Rozvoj alternativních pohonů ve veřejné hromadné dopravě	obce, kraj		
Podpora cyklistické dopravy	obce, kraj		
Podpora pěší dopravy	obce, kraj		
Zvýšení plynulosti dopravy v intravilánu	obce, kraj		
Úklid a údržba komunikací	obce, kraj, MD (ŘSD)		
Omezení prašnosti výsadbou liniíové zeleně	obce, kraj, MD (ŘSD)		
Omezování emisí z provozu vozidel obce/kraje a jeho organizací	obce, kraj		
Podpora využití nízkoemisních a bezemisních pohonů v automobilové dopravě	obce, kraj		
Podpora carsharingu	obce, kraj		
B. Snížení vlivu stacionárních zdrojů na úroveň znečištění ovzduší		soukromé rozpočty/ veřejné rozpočty	Rizika: Technická a organizační opatření nebudou v dostatečné míře uplatňována případně kontrolována.
Snížení vlivu stávajících průmyslových a energetických stacionárních zdrojů na úroveň znečištění ovzduší – Čištění spalin nebo odpadních plynů, úprava technologie	krajský úřad		
Snížování prašnosti v areálech průmyslových podniků, pořízení techniky pro omezení fugitivních emisí ze skládkování/skládek/z volného prostoru/z manipulace se sypkými materiály	krajský úřad		
Zpřísňování/stanovování podmínek provozu	krajský úřad		
Minimalizace imisních dopadů provozu nových stacionárních zdrojů	krajský úřad		
Omezování prašnosti ze stavební činnosti	obecní úřad obce s rozšířenou působností, krajský úřad	Soukromé rozpočty	
C. Snížení vlivu zemědělské výroby na úroveň znečištění ovzduší		soukromé rozpočty/ veřejné rozpočty	
Snížení emisí TZL a PM ₁₀ – Omezení větrné eroze	obecní úřad obce s rozšířenou působností		
D. Snížení vlivu stacionárních zdrojů provozovaných v živnostenské činnosti a v domácnostech na kvalitu ovzduší.		soukromé rozpočty/ veřejné	Předpoklady: Ekonomické

STŘEDNĚDOBÁ STRATEGIE (DO ROKU 2020) ZLEPŠENÍ KVALITY OVZDUŠÍ V ČR

Intervenční logika	Indikátor	Prostředky ověření	Předpoklady/rizika
Podpora přeměny topných systémů v domácnostech – Instalace a využívání nových nízkoemisních či bezemisních zdrojů energie	obce, kraj, MŽP	rozpočty	nástroje fungují (dotace) Rizika: Finanční situace potenciálních žadatelů o dotaci neumožní získání prostředků na realizaci náhrady stávajících nevyhovujících kotlů.
Snížení potřeby energie	obce, kraj		
Rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury, rozšiřování sítí zemního plynu a soustav zásobování tepelnou energií	obce, kraj		
E. Technická a organizační opatření na jiných zdrojích:		veřejné rozpočty	
Podmínky ochrany ovzduší pro veřejné zakázky	obce, kraj,		
Zpevnění povrchu nebezpečných komunikací a zvyšování podílu zeleně v obytné zástavbě	obce, kraj		
Snížování vlivu průmyslových areálů na kvalitu ovzduší	obce, kraj, MPO		
Informování a osvěta veřejnosti v otázkách ochrany ovzduší	obce, kraj, MŽP		
Územní plánování	obecní úřad, krajský úřad, MMR, MO, MŽP		

E. POPIS OPATŘENÍ STANOVENÝCH K POŽADOVANÉMU ZLEPŠENÍ KVALITY OVZDUŠÍ

V následujícím textu jsou popsána opatření, která byla stanovena takovým způsobem, aby jejich aplikací v doporučeném rozsahu bylo dosaženo požadované kvality ovzduší.

E.1 Emisní stropy

E.1.1 Postup stanovení územních emisních stropů pro skupiny vyjmenovaných stacionárních zdrojů

Emisní stropy jsou stanoveny pro ta území, kde je překročen imisní limit pro některou ze znečišťujících látek a kde byl současně rozptylovou studií identifikován významný příspěvek skupiny (ve smyslu přílohy č. 2 zákona) vyjmenovaných stacionárních zdrojů k překročení imisního limitu. Emisním stropem je nejvyšší přípustná úhrnná emise znečišťující látky nebo stanovené skupiny znečišťujících látek vznikajících v důsledku lidské činnosti, vyjádřená v hmotnostních jednotkách z vymezené skupiny zdrojů znečišťování na vymezeném území.

Při identifikaci lokalit, ve kterých mají vyjmenované stacionární zdroje dané skupiny ve smyslu přílohy č.2 zákona v souhrnu významný imisní příspěvek k překročení imisního limitu, jsou uplatněny následující principy:

- a) Sledovanou znečišťující látkou, u které jsou analyzovány imisní příspěvky vyjmenovaných stacionárních zdrojů ve vztahu ke stanovení územních emisních stropů, jsou suspendované částice frakce PM_{10} . Suspendované částice PM_{10} byly zvoleny jako vhodná znečišťující látka, jelikož je-li zdroj imisně významný s ohledem na PM_{10} , je zpravidla úměrně tomu významný i s ohledem na $PM_{2,5}$ (jedná se o podmnožinu PM_{10}). Volbou této znečišťující látky pro stanovení emisních stropů jsou řešeny dostatečně rovněž i imisní koncentrace benzo(a)pyrenu z vyjmenovaných stacionárních zdrojů (díky jeho vazbě na suspendované částice).
- b) Imisní příspěvek byl stanoven pomocí rozptylové studie podrobně popsané v podkladovém materiálu č. 04 z vykazovaných emisních dat všech vyjmenovaných zdrojů pro rok 2011 a u vybraných technologií nacházejících se v daných skupinách stacionárních zdrojů také z jejich fugitivních emisí, vypočtených pro potřeby rozptylové studie.
- c) Imisní příspěvek skupiny vyjmenovaných stacionárních zdrojů je označen za významný, pokud jeho imisní příspěvek k ročním koncentracím PM_{10} přesahuje hodnotu $4\mu g \cdot m^{-3}$. Tato hodnota vychází z doprovodné analýzy provedené v podkladovém materiálu č. 07, ze které vyplynulo následující. Zvolená hodnota $4\mu g \cdot m^{-3}$ zajišťuje, že ve skupině významných vyjmenovaných stacionárních zdrojů budou zahrnuty všechny zdroje, které emitují nezanedbatelné množství emisí (tj. z výběru vypadly vyjmenované zdroje, které emitují v řádech kg emisí TZL za rok, jejichž regulace je bezpředmětná, jelikož by nepřinesla kýžený výsledek v podobě snížení imisní zátěže). Hodnota dále zajišťuje, že množství významných stacionárních zdrojů je administrativně uchopitelné a v praxi je tedy jejich regulace odpovědnými orgány proveditelná. V neposlední řadě se jedná o hodnotu, která minimalizuje vliv chyby rozptylového modelu, do kterého byly zahrnuty nejen emise vykazované nýbrž i emise fugitivní, které se v současnosti nevykazují a v době zpracování rozptylové studie byly určeny odborným odhadem, jehož správnost byla následně ČHMU ověřena.

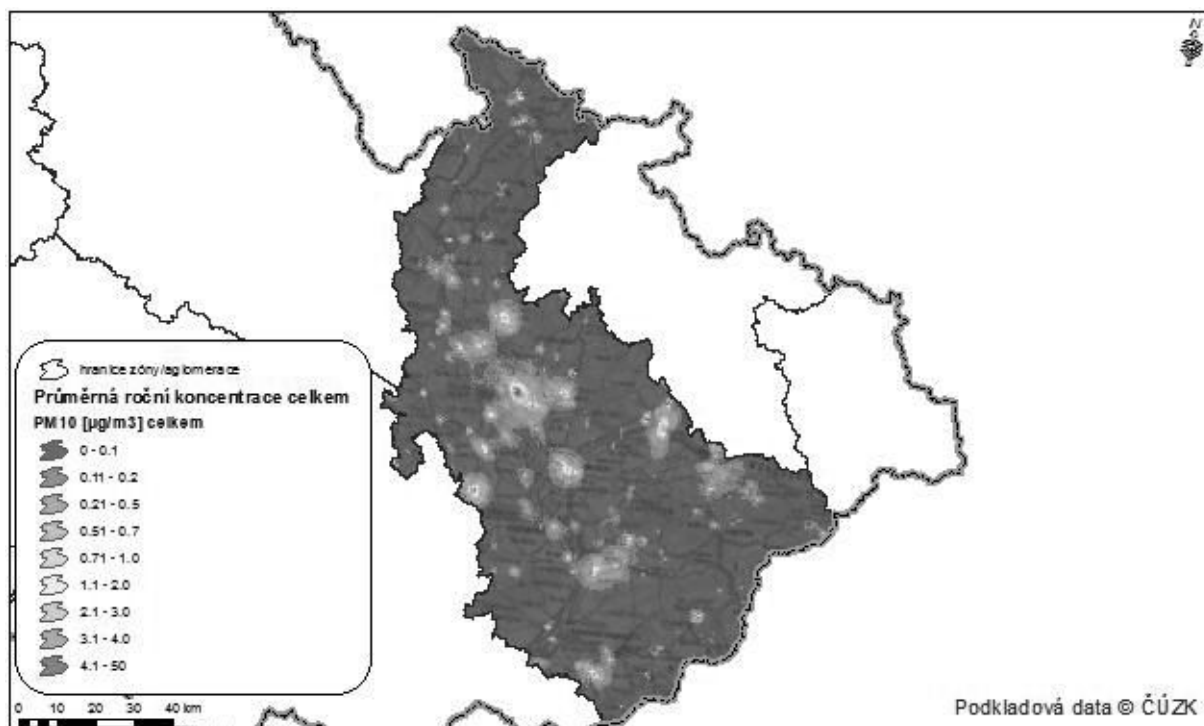
Ve všech lokalitách s významným imisním příspěvkem vyjmenovaných stacionárních zdrojů znečišťování bylo analyzováno, které skupiny vyjmenovaných stacionárních zdrojů mají v souhrnu vyšší imisní příspěvek než $4\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ k ročním koncentracím PM_{10} . Pokud byla taková skupina vyjmenovaných zdrojů ve smyslu přílohy č. 2 zákona identifikována, bylo dále určeno, jaké zdroje a jaké provozovny se v dané skupině nalézají.

Emisní strop pro skupiny vyjmenovaných stacionárních zdrojů je stanoven v lokalitách, ve kterých byl stanoven významný imisní příspěvek vyjmenovaných stacionárních zdrojů (v souhrnu pro celou identifikovanou skupinu) k ročním koncentracím PM_{10} , a které leží na území ORP, kde je dle ČHMÚ (klouzavý průměr let 2007-2011) překročen některý z imisních limitů pro PM_{10} , – buď pro dlouhodobé imisní charakteristiky (roční průměr pro PM_{10}) a/nebo 24hodinový imisní limit pro PM_{10} . Území zóny s překročeným imisním limitem pro částice PM_{10} zahrnuje rovněž plochy, ve kterých je překročen imisní limit pro $\text{PM}_{2,5}$ a benzo(a)pyren. Současně platí, že regulace vyjmenovaných stacionárních zdrojů emisním stropem je stanovena tam, kde se v identifikované skupině vyjmenovaných zdrojů nacházejí zdroje patřící dvěma a více provozovatelům (v opačném případě, viz kapitola E.2). Při definici území pro stanovení emisních stropů pro skupiny vyjmenovaných stacionárních zdrojů a pro výčet vyjmenovaných stacionárních zdrojů s významným imisním příspěvkem jsou uplatněny následující principy:

- a) Emisní strop pro skupinu vyjmenovaných stacionárních zdrojů je stanoven pro tuhé znečišťující látky (jejich vykazované i fugitivní emise). Regulace vyjmenovaných stacionárních zdrojů prostřednictvím tuhých znečišťujících látek (v imisním kontextu suspendované částice) se pozitivně projeví jak na imisním zatížení PM_{10} tak $\text{PM}_{2,5}$. Zvolený způsob regulace rovněž řeší i emise benzo(a)pyrenu z vyjmenovaných stacionárních zdrojů, neboť je převážně na suspendované částice navázán (především na jemné frakce).
- b) Emisní strop je nastaven pro tu skupinu vyjmenovaných stacionárních zdrojů podle přílohy č. 2 k zákonu, která má v dané lokalitě v souhrnu významný imisní příspěvek - tj. příspěvek dané skupiny zdrojů k imisnímu zatížení je vyšší než $4\mu\text{g}/\text{m}^3$ a to souhrnně pro jejich vykazované i fugitivní emise.
- c) Zdroje zahrnuté pod regulaci emisním stropem jsou umístěny v dané lokalitě (příslušném ORP), ale mohou se nacházet i mimo něj pokud mají významný příspěvek k překročení imisního limitu daného ORP. V praxi nebyla tato podmínka nikde splněna, jelikož nebyl identifikován vyjmenovaný stacionární zdroj náležící do skupiny s významným imisním příspěvkem k překročení imisního limitu, jenž by ležel mimo území ORP s překročeným imisním limitem.
- d) Výpočet úrovně emisních stropů pro skupiny vyjmenovaných stacionárních zdrojů vychází primárně z analýzy technicky dostupného potenciálu snížení emisí.
- e) Emisní stropy jsou stanoveny jako absolutní hodnota emisí k roku 2020. Výpočet vychází z referenčních hodnot emisí vybraných vyjmenovaných stacionárních zdrojů v roce 2011 (výčet zdrojů a úroveň emisí: zdroj dat ČHMÚ) a procentuálního snížení emisí (redukčního potenciálu, viz níže) oproti referenčnímu roku. Výpočet zahrnuje jak vykazované, tak fugitivní emise.

Na území zóny CZ07 Střední Morava je celková rozloha území s vypočteným imisním příspěvkem PM_{10} vyšším než $4\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ze všech skupin vyjmenovaných zdrojů na úrovni $6,2\text{ km}^2$. Příspěvek všech stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší v souběhu je uveden na následujícím obrázku (Obrázek 54:).

Obrázek 54: Příspěvky vyjmenovaných stacionárních zdrojů k průměrné roční koncentraci PM₁₀ zóna Střední Morava – CZ07



Na území zóny CZ07 Střední Morava se nacházejí následující lokality (Tabulka 79:), kde byl identifikován příspěvek k imisnímu zatížení PM₁₀ ze skupiny vyjmenovaných stacionárních zdrojů dle přílohy č. 2 k zákonu o ochraně ovzduší vyšší než 4 µg.m⁻³.

Tabulka 79: Identifikované lokality, zóna CZ07 Střední Morava

Lokalita	ORP	Lokalita leží v ORP s překročeným imisním limitem pro PM ₁₀ denní nebo roční	Zasahuje plocha do obytné zástavby?	Skupina zdrojů dle přílohy č. 2 k zákonu č. 201/2012 Sb.
Olomouc – Hejčín, Křelov	Olomouc	Ano	Ano	4 ²⁰
Hlubočky - Hrubá Voda	Olomouc	Ano	Ano	5 ²¹
Brodek u Prostějova – Koběřice, Ondratice	Prostějov	Ano	Ano	5
Bludov	Šumperk	Ano	Ano	5
Komňa - Bystřice pod Lopeníkem	Uherský Brod	Ano	Ne	5
Žulová, Černá Voda	Jeseník	Ne	Ne	5
Nejdek	Hranice	Ano	Ano	5

²⁰ Číslem „4“ je označována pro potřeby Programu skupina VÝROBA A ZPRACOVÁNÍ KOVŮ A PLASTŮ vyjmenovaných stacionárních zdrojů dle přílohy č. 2 zákona

²¹ Číslem „5“ je označována pro potřeby Programu skupina ZPRACOVÁNÍ NEROSTNÝCH SUROVIN vyjmenovaných stacionárních zdrojů dle přílohy č. 2 zákona

Lokalita	ORP	Lokalita leží v ORP s překročeným imisním limitem pro PM ₁₀ denní nebo roční	Zasahuje plocha do obytné zástavby?	Skupina zdrojů dle přílohy č. 2 k zákonu č. 201/2012 Sb.
Dolní Němčí	Uherský Brod	Ano	Ne	3 ²²
Valašské Meziříčí – Krásno nad Bečvou	Valašské Meziříčí	Ano	Ne	3

V uvedených lokalitách je navrženo využití některého z nástrojů pro účinnou regulaci provozu a/nebo snížení emisí a imisního příspěvku z vyjmenovaných zdrojů:

- regulace zdroje v souladu s ustanovením § 13 odst. 1 zákona č. 201/2012 Sb.,
- prověření provozu zdroje/zdrojů, v oblastech, kde není překročený imisními limit.

Tabulka 80: Identifikované lokality a stanovený způsob regulace vyjmenovaných zdrojů, zóna CZ07 Střední Morava

Lokalita	ORP	Plocha, kde je imisní příspěvek vyjmenovaných zdrojů vyšší než 4 µg.m ⁻³	Lokalita leží v ORP s překročeným imisním limitem pro PM ₁₀	Zasahuje plocha do obytné zástavby?	Skupina zdrojů dle přílohy č. 2 k zákonu č. 201/2012 Sb.	Použitý nástroj k regulaci vyjmenovaných zdrojů
Olomouc – Hejčín, Křelov	Olomouc	2,38	Ano	Ano	4	§13
Hlubočky - Hrubá Voda	Olomouc	1,63	Ano	Ano	5	§13
Brodek u Prostějova –Koběřice, Ondratice	Prostějov	0,68	Ano	Ano	5	§13
Bludov	Šumperk	0,66	Ano	Ano	5	§13
Komňa - Bystřice pod Lopeníkem	Uherský Brod	0,3	Ano	Ne	5	§13
Žulová, Černá Voda	Jeseník	0,26	Ne	Ne	5	prověření provozu zdroje
Nejdek	Hranice	0,14	Ano	Ano	5	§13
Dolní Němčí	Uherský Brod	0,1	Ano	Ne	3	§13
Valašské Meziříčí – Krásno nad Bečvou	Valašské Meziříčí	0,04	Ano	Ne	3	§13

²² Číslem „3“ je označována pro potřeby Programu skupina ENERGETIKA - OSTATNÍ vyjmenovaných stacionárních zdrojů dle přílohy č. 2 zákona

E.1.2 Emisní stropy pro vyjmenované stacionární zdroje v zóně CZ07 Střední Morava

Na území zóny CZ07 Střední Morava nejsou identifikovány skupiny zdrojů, pro které by byla navržena regulace za použití emisního stropu.

E.1.3 Postup stanovení emisních stropů pro silniční dopravu

Emisní stropy pro silniční dopravu byly stanoveny na základě posouzení souboru očekávaných efektů opatření ke snížení imisní zátěže z automobilové dopravy. Stanovení výše emisních stropů vychází z následujících skutečností:

- automobilová doprava je ve větších městech velmi významným zdrojem znečišťování ovzduší,
- pro dosažení imisních limitů nepostačí pokračovat v realizaci opatření ke snížení emisí a imisí z dopravy v dosavadním rozsahu, naopak bude nutno aplikovat mnoho dodatečných opatření, výrazně rozšiřujících či prohlubujících dosavadní kroky v tomto směru, případně zásadně urychlit realizaci plánovaných záměrů v této oblasti,
- potřebného snížení imisní zátěže z dopravy je možné dosáhnout pouze pomocí kombinace více typů opatření – nejen proto, aby byl dosažen potřebný efekt, ale rovněž s ohledem na zachování mobility a dopravní obsluhy měst. Zejména restrikce individuální automobilové dopravy je vždy nutno spojit s nabídkou alternativ na celostátní, regionální i místní úrovni.

Vlastní určení hodnot emisních stropů pro automobilovou dopravu je založeno na předpokladu maximálního **využití dostupného potenciálu snížení emisí** (s určitými, níže uvedenými výjimkami). Podkladem pro jejich určení je tedy modelový odhad účinnosti opatření stanovených v tomto Programu. Ve výpočtu byl zohledněn očekávaný nárůst objemů automobilové dopravy (který je následně omezován pomocí stanovených opatření) a obměna vozového parku (která je urychlena stanovenými opatřeními na celostátní úrovni).

Emisní strop byl stanoven pro obce s více než 5000 obyvateli, neboť u této kategorie měst již lze předpokládat podstatnější efekty spojené s omezováním objemů dopravy pomocí vyvážené nabídky regulačních a motivačních opatření (tj. nikoliv jen prostý přesun dopravy na nadřazenou komunikační síť). Modelovanou znečišťující látkou jsou suspendované částice PM₁₀, u nichž je podíl dopravy na emisní a imisní zátěži nejvýraznější a nejvýraznější jsou tedy i efekty stanovených opatření. Očekávané změny emisí byly přiřazeny na komunikační síť a bylo provedeno srovnání emisí pro současný stav a výhledovou situaci v roce 2020 se zohledněním všech navržených opatření. Do stanovení vstupují pouze vybrané komunikace v zastavěném území obce, vyčíslení emisí proto neslouží ke stanovení celkové emisní bilance, ale pouze pro získání relativní změny emisí mezi roky 2011 a 2020. Mezi vybrané komunikace (pro které je emisní strop počítán) nejsou zařazeny obchvatové komunikace, neboť jsou jedním ze zásadních opatření je právě vyvedení dopravy z intravilánu měst na jejich obchvaty. Hodnota emisních stropů následně vychází z předpokladu, že obchvaty by měly být vedeny převážně mimo zástavbu, je proto stanoven pro emise z automobilové dopravy vedené v zastavěném území měst.

Potenciály snížení emisí (hodnoty, na které lze emise snížit) pro silniční dopravu v zóně CZ07 Střední Morava jsou uvedeny v následujících tabulkách.

Tabulka 81: Hodnoty potenciálu snížení emisí pro silniční dopravu – Olomoucký kraj

Zastavěné území obce	Počet obyvatel	Emise za r. 2011 (t/rok)	Emise za r. 2020 vč. opatření (t/rok)	Potenciál snížení 100 % = současný stav
Hranice	18 397	16,062	8,225	51%
Jeseník	11 465	9,698	6,539	67%
Kojetín	6 170	5,838	2,391	41%
Lipník nad Bečvou	7 969	5,032	3,177	63%
Litovel	9 719	5,454	3,192	59%
Mohelnice	9 428	4,075	2,957	73%
Olomouc	101 003	71,396	48,323	68%
Prostějov	44 857	11,997	8,261	69%
Přerov	44 361	25,965	13,931	54%
Šternberk	13 574	7,967	5,125	64%
Šumperk	26 737	8,495	5,887	69%
Uničov	11 659	10,396	6,106	59%
Zábřeh	14 001	5,815	4,861	84%

Tabulka 82: Hodnoty potenciálu snížení emisí pro silniční dopravu – Zlínský kraj

Zastavěné území obce	Počet obyvatel	Emise za r. 2011 (t/rok)	Emise za r. 2020 vč. opatření (t/rok)	Potenciál snížení 100 % = současný stav
Brumov-Bylnice	5 602	5,35	3,05	57%
Bystřice pod Hostýnem	8 186	6,42	3,50	54%
Holešov	11 755	8,76	5,31	61%
Hulín	6 896	4,92	2,39	49%
Kroměříž	29 154	10,05	6,77	67%
Kunovice	5 496	6,69	4,85	73%
Luhačovice	5 172	2,85	2,34	82%
Napajedla	7 246	3,28	2,25	69%
Otrokovice	18 343	3,32	1,53	46%
Rožnov pod Radhoštěm	16 728	6,30	5,49	87%
Slavičín	6 611	5,74	4,01	70%
Staré Město	6 693	7,78	6,02	77%
Uherské Hradiště	25 818	8,48	5,42	64%
Uherský Brod	16 758	6,86	5,21	76%
Valašské Meziříčí	22 922	14,10	9,76	69%
Vsetín	26 638	8,22	6,10	74%
Zlín	75 318	29,11	18,66	64%

Výsledné porovnání emisí pak bylo aplikováno na stanovení emisních stropů následujícím způsobem:

- emisní stropy jsou stanoveny relativně, jako procentuální hodnota současných emisí (k roku 2011). Termínem dosažení emisního stropu je rok 2020.
- emisní strop platí pro veškerou dopravu v zastavěném území obce. Zastavěné území obce je definováno stavebním zákonem.
- emisní strop byl odvozen z vyčísleného snížení emisí tak, že vypočtená hodnota byla zaokrouhlena s následujícími výjimkami:
 - Nejnižší hodnota emisního stropu byla stanovena na 60 % emisí roku 2011. V některých městech byl sice vypočten i výraznější potenciál ke snížení emisí, avšak s ohledem na nejistoty výpočtu by bylo obtížné vyšší redukci emisí garantovat.
 - U některých měst bylo zjištěno, že ani využití veškerého vyčísleného potenciálu snížení emisí pravděpodobně nebude dostačující k dosažení emisního limitu pro 24hodinové koncentrace PM₁₀. V těchto případech byla hodnota emisního stropu snížena o dalších 5 %. Redukce emisí o 5 % je dosažitelná pomocí relativně nenáročných technických opatření, jako je například intenzivnější čištění komunikací, výraznější ozelenění města, přísnější regulace nákladní dopravy ve městě apod. Jedná se konkrétně o město Šumperk.

E.1.4 Emisní stropy pro silniční dopravu v zóně CZ07 Střední Morava

Emisní stropy pro silniční dopravu k roku 2020 (hodnoty, na které lze emise snížit) v zóně CZ07 Střední Morava jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 83: Hodnoty emisních stropů pro silniční dopravu – Zlínský a Olomoucký kraj

Zlínský kraj		Olomoucký kraj	
Zastavěné území obce	Emisní strop jako procentní snížení emisí PM ₁₀ z dopravy oproti současnému stavu (současný stav = 100 %)	Zastavěné území obce	Emisní strop jako procentní snížení emisí PM ₁₀ z dopravy oproti současnému stavu (současný stav = 100 %)
Brumov-Bylnice	60%	Hranice	60%
Bystřice pod Hostýnem	60%	Jeseník	70%
Holešov	65%	Kojetín	60%
Hulín	60%	Lipník nad Bečvou	60%
Kroměříž	70%	Litovel	60%
Kunovice	75%	Mohelnice	75%
Luhačovice	85%	Olomouc	70%
Napajedla	70%	Prostějov	70%
Otrokovice	60%	Přerov	60%
Rožnov pod Radhoštěm	90%	Šternberk	65%
Slavičín	70%	Šumperk	70%

Zlínský kraj		Olomoucký kraj	
Zastavěné území obce	Emisní strop jako procentní snížení emisí PM ₁₀ z dopravy oproti současnému stavu (současný stav = 100 %)	Zastavěné území obce	Emisní strop jako procentní snížení emisí PM ₁₀ z dopravy oproti současnému stavu (současný stav = 100 %)
Staré Město	80%	Uničov	60%
Uherské Hradiště	65%	Zábřeh	85%
Uherský Brod	80%		
Valašské Meziříčí	70%		
Vsetín	75%		
Zlín	65%		
Zubří	90%		

E.2 Regulace vyjmenovaných stacionárních zdrojů v souladu s §13 odst. 1 zákona o ochraně ovzduší

Regulace podle § 13 je stanovena v případech, kdy byla v dané lokalitě ležící v ORP s překročenými imisními limity/imisním limitem identifikována skupina zdrojů ve smyslu přílohy č. 2 zákona obsahující pouze zdroje patřící do jedné provozovny jednoho provozovatele, přičemž imisní příspěvek těchto zdrojů v souhrnu překračuje 4 μ g/m³. Zároveň není vyloučeno, že každý z těchto zdrojů může mít dle provedené rozptylové studie (viz podkladový materiál č. 04) imisní příspěvek k ročním koncentracím PM₁₀ překračující 4 μ g/m³.

Sledovanou znečišťující látkou, u které jsou analyzovány imisní příspěvky vyjmenovaných stacionárních zdrojů, jsou suspendované částice frakce PM₁₀. Suspendované částice PM₁₀ byly obdobně jako v případě emisních stropů zvoleny jako vhodná znečišťující látka, jelikož je-li zdroj imisně významný s ohledem na PM₁₀, je zpravidla úměrně tomu významný i s ohledem na PM_{2,5}. Volbou této znečišťující látky jsou řešeny dostatečně rovněž imisní koncentrace benzo(a)pyrenu (díky jeho vazbě na suspendované částice).

Imisní příspěvek k ročním koncentracím PM₁₀ přesahující hodnotu 4 μ g/m³ je označen za významný, jelikož z doprovodné analýzy provedené v podkladovém materiálu č. 07 vyplývá ve prospěch této hodnoty následující. Zvolená hodnota 4 μ g/m³ zajišťuje, že mezi významnými vyjmenovanými stacionárními zdroji budou zahrnuty všechny zdroje, které emitují nezanedbatelné množství emisí (tj. z výběru vypadly vyjmenované zdroje, které emitují v řádech kg emisí TZL za rok, jejichž regulace je bezpředmětná, jelikož by nepřinesla kýžený výsledek v podobě snížení imisní zátěže). Hodnota dále zajišťuje, že množství významných stacionárních zdrojů je administrativně uchopitelné a v praxi je tedy jejich regulace odpovědnými orgány proveditelná. V neposlední řadě se jedná o hodnotu, která minimalizuje vliv chyby rozptylového modelu, do kterého byly zahrnuty nejen emise vykazované nýbrž i emise fugitivní, které se v současnosti nevykazují a v době zpracování rozptylové studie byly určeny odborným odhadem, jehož správnost byla následně ČHMÚ ověřena.

Lokality, ve kterých je uplatněn § 13 na základě analýzy příspěvků vyjmenovaných stacionárních zdrojů ke koncentracím PM₁₀ jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 84: Identifikované lokality a stanovený způsob regulace vyjmenovaných zdrojů, zóna CZ07 Střední Morava

Lokalita	ORP	Plocha, kde je imisní příspěvek vyjmenovaných zdrojů vyšší než $4 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$	Lokalita leží v ORP s překročeným imisním limitem pro PM_{10}	Zasahuje plocha do obytné zástavby?	Skupina zdrojů dle přílohy č. 2 k zákonu č. 201/2012 Sb.	Použitý nástroj k regulaci vyjmenovaných zdrojů
Olomouc – Hejčín, Křelov	Olomouc	2,38	Ano	Ano	4	§13
Hlubočky - Hrubá Voda	Olomouc	1,63	Ano	Ano	5	§13
Brodek u Prostějova – Koběřice, Ondratice	Prostějov	0,68	Ano	Ano	5	§13
Bludov	Šumperk	0,66	Ano	Ano	5	§13
Komňa - Bystřice pod Lopeníkem	Uherský Brod	0,3	Ano	Ne	5	§13
Nejdek	Hranice	0,14	Ano	Ano	5	§13
Dolní Němčí	Uherský Brod	0,1	Ano	Ne	3	§13
Valašské Meziříčí – Krásno nad Bečvou	Valašské Meziříčí	0,04	Ano	Ne	3	§13

Tabulka 85: Zdroje regulované v souladu s § 13, lokalita Olomouc-Hejčín, zóna CZ07 Střední Morava

Lokalita		Olomouc-Hejčín	
IDFPROV	Název	Pořadové číslo zdroje dle SPE k roku 2011	Kód dle přílohy č. 2 k zákonu
710710142	ROUČKA SLÉVÁRNA, a.s. - Olomouc	101	4.6.4.
710710142	ROUČKA SLÉVÁRNA, a.s. - Olomouc	102	4.6.1.

Tabulka 86: Zdroje regulované v souladu s § 13, lokalita Hlubočky-Hrubá Voda, zóna CZ07 Střední Morava

Lokalita		Hlubočky - Hrubá Voda	
IDFPROV	Název	Pořadové číslo zdroje dle SPE k roku 2011	Kód dle přílohy č. 2 k zákonu
710708432	ZAPA beton a.s. - lom Hrubá Voda, Hlubočky	101	5.11.

Tabulka 87: Zdroje regulované v souladu s § 13, lokalita Brodek u Prostějova – Koběřice, Ondratice, zóna CZ07 Střední Morava

Lokalita		Brodek u Prostějova –Koběřice, Ondratice	
IDFPROV	Název	Pořadové číslo zdroje dle SPE k roku 2011	Kód dle přílohy č. 2 k zákonu
710800592	Kámen Brno spol. s r.o. - kamenolom Koběřice	101	5.11.

Tabulka 88: Zdroje regulované v souladu s § 13, lokalita Bludov, zóna CZ07 Střední Morava

Lokalita		Bludov	
IDFPROV	Název	Pořadové číslo zdroje dle SPE k roku 2011	Kód dle přílohy č. 2 k zákonu
711102872	Obecní lesy Bludov s.r.o. - pískovna Bludov	101	5.11.

Tabulka 89: Zdroje regulované v souladu s § 13, lokalita Komňa – Bystřice pod Lopeníkem, zóna CZ07 Střední Morava

Lokalita		Komňa - Bystřice pod Lopeníkem	
IDFPROV	Název	Pořadové číslo zdroje dle SPE k roku 2011	Kód dle přílohy č. 2 k zákonu
720803282	LIKOL, spol. s r.o. - Kamenolom Bučník, Komňa	101	5.11.
720870022	Ludvík Novák - Kamenolom Bučník	101	5.11.
720870022	Ludvík Novák - Kamenolom Bučník	102	5.11.
720870022	Ludvík Novák - Kamenolom Bučník	103	5.11.

Tabulka 90: Zdroje regulované v souladu s § 13, lokalita Nejdek, zóna CZ07 Střední Morava

Lokalita		Nejdek	
IDFPROV	Název	Pořadové číslo zdroje dle SPE k roku 2011	Kód dle přílohy č. 2 k zákonu
710101012	KAMENOLOMY ČR s.r.o. - kamenolom Nejdek	101	5.11.

Tabulka 91: Zdroje regulované v souladu s § 13, lokalita Dolní Němčí, zóna CZ07 Střední Morava

Lokalita		Dolní Němčí	
IDFPROV	Název	Pořadové číslo zdroje dle SPE k roku 2011	Kód dle přílohy č. 2 k zákonu
720805172	ZEVOS a.s. - provozovna Dolní Němčí	101	3.1.

Tabulka 92: Zdroje regulované v souladu s § 13, lokalita Valašské Meziříčí – Krásno nad Bečvou, zóna CZ07 Střední Morava

Lokalita		Valašské Meziříčí – Krásno nad Bečvou	
IDFPROV	Název	Pořadové číslo zdroje dle SPE k roku 2011	Kód dle přílohy č. 2 k zákonu
721000822	LUKROM, spol. s r.o. - Hranická, Valašské Meziříčí	102	3.1.

E.3 Prověření provozu vyjmenovaných zdrojů v ORP, kde nedochází k překročení imisního limitu

V lokalitách kde není překračován imisní limit, ale jsou zde provozovány zdroje, jejichž příspěvek k celkové imisní zátěži PM₁₀ je vyšší než 10 µg.m⁻³ navrhujeme provedení kontroly stanovených podmínek provozu zdroje a zvážení uplatnění některých z opatření navrhovaných ke snížení emisí a imisního příspěvku.

Tabulka 93: Identifikované lokality a stanovený způsob regulace vyjmenovaných zdrojů, zóna CZ07 Střední Morava

Lokalita	ORP	Plocha, kde je imisní příspěvek vyjmenovaných zdrojů vyšší než 4 µg.m ⁻³	Lokalita leží v ORP s překročením imisním limitem pro PM ₁₀	Zasahuje plocha do obytné zástavby?	Skupina zdrojů dle přílohy č. 2 k zákonu č. 201/2012 Sb.	Použitý nástroj k regulaci vyjmenovaných zdrojů
Žulová, Černá Voda	Jeseník	0,26	Ne	Ne	5	prověření provozu zdroje

Tabulka 94: Prověření provozu zdroje, lokalita Žulová, Černá Voda, zóna CZ07 Střední Morava

Lokalita		Žulová, Černá Voda	
IDFPROV	Název	Pořadové číslo zdroje dle SPE k roku 2011	Kód dle přílohy č. 2 k zákonu
710251192	Slezský kámen a.s. - lom Černá Voda	111	5.11.
710251192	Slezský kámen a.s. - lom Černá Voda	112	5.11.
710251192	Slezský kámen a.s. - lom Černá Voda	113	5.11.
710251212	Slezský kámen a.s. - lom Petrov	102	5.11.
710251212	Slezský kámen a.s. - lom Petrov	103	5.11.
710251212	Slezský kámen a.s. - lom Petrov	104	5.11.
710251212	Slezský kámen a.s. - lom Petrov	105	5.11.
710251212	Slezský kámen a.s. - lom Petrov	106	5.11.
710251262	RALUX spol. s r.o. - lom Žulová	101	5.11.

E.4 Popis opatření ke snížení emisí a k požadovanému zlepšení kvality ovzduší

Níže jsou uvedena opatření, která je vhodné dle charakteru obce aplikovat tak, aby byl dosažen maximální synergický efekt (efekt aplikace více typů opatření, která mají nejvýznamnější imisní dopad).

V obcích kde nedochází k překračování imisních limitů, je vhodné rovněž aplikovat všechna níže uvedená opatření za účelem udržení dobré kvality ovzduší.

Opatření jsou označena jedinečným kódem, který navazuje na požadavky reportingových povinností. Kód je složen ze dvou písmen a číslice. První písmeno označuje dotčený sektor:

- Snížení vlivu silniční dopravy na úroveň znečištění ovzduší,
- Snížení vlivu stacionárních zdrojů na úroveň znečištění ovzduší,
- Snížení vlivu zemědělské výroby na úroveň znečištění ovzduší,

D. Snížení vlivu stacionárních zdrojů provozovaných v živnostenské činnosti a v domácnostech na úroveň znečištění ovzduší,

E. Snížení vlivu jiných zdrojů na úroveň znečištění ovzduší.

Druhé písmeno označuje typ opatření (A – hospodářské (ekonomické)/daňové, B – technické, C – vzdělávací/informační, D – jiné), číslo označuje pořadí opatření v dané skupině.

Tabulka 95: Opatření ke snížení emisí a ke zlepšení kvality ovzduší, zóna CZ07 Střední Morava

Kód opatření	Název opatření	Gesce*	Termín
AA1	Parkovací politika (omezení a zpoplatnění parkování v centrech měst)	obce	průběžně do 31. 12. 2020
AA2	Ekonomická podpora (dotace) provozu veřejné hromadné dopravy	obce, kraj	průběžně do 31. 12. 2020
AB1	Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu	MD (ŘSD)	31.12.2020
AB2	Prioritní výstavba obchvatů měst a obcí	obce, kraj, MD (ŘSD)	31. 12. 2020
AB3	Odstraňování bodových problémů na komunikační síti	obce, kraj, MD (ŘSD)	průběžně do 31. 12. 2020
AB4	Výstavba a rekonstrukce železničních tratí	MD (SŽDC)	průběžně do 31. 12. 2020
AB5	Výstavba a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí	obce	průběžně do 31. 12. 2020
AB6	Odstavná parkoviště, systémy Park&Ride a Kiss&Ride	obce	průběžně do 31. 12. 2020
AB7	Nízkoemisní zóny	obce	průběžně do 31. 12. 2020
AB8	Selektivní nebo úplné zákazy vjezdu	obce	průběžně do 31. 12. 2020
AB9	Integrované dopravní systémy veřejné hromadné dopravy	obce, kraj, MD	průběžně do 31. 12. 2020
AB10	Zvyšování kvality v systému veřejné hromadné dopravy	obce, kraj, MD	průběžně do 31. 12. 2020
AB11	Zajištění preference veřejné hromadné dopravy	obce, kraj, MD	průběžně do 31. 12. 2020
AB12	Rozvoj alternativních pohonů ve veřejné hromadné dopravě	obce, kraj	průběžně do 31. 12. 2020
AB13	Podpora cyklistické dopravy	obce, kraj	průběžně do 31. 12. 2020
AB14	Podpora pěší dopravy	obce, kraj	průběžně do 31. 12. 2020
AB15	Zvýšení plynulosti dopravy v intravilánu	obce, kraj	průběžně do 31. 12. 2020
AB16	Úklid a údržba komunikací	obce, kraj, MD (ŘSD)	průběžně do 31. 12. 2020
AB17	Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně	obce, kraj, MD (ŘSD)	průběžně do 31. 12. 2020
AB18	Omezování emisí z provozu vozidel obce/kraje a jeho organizací	obce, kraj	průběžně do 31. 12. 2020
AB19	Podpora využití nízkoemisních a bezemisních pohonů v automobilové dopravě	obce, kraj	průběžně do 31. 12. 2020
AC1	Podpora carsharingu	obce, kraj	průběžně do 31. 12. 2020

Kód opatření	Název opatření	Gesce*	Termín
BB1	Snížení vlivu stávajících průmyslových a energetických stacionárních zdrojů na úroveň znečištění ovzduší – Čištění spalin nebo odpadních plynů, úprava technologie	krajský úřad	průběžně do 31. 12. 2020
BB2	Snížování prašnosti v areálech průmyslových podniků, pořízení techniky pro omezení fugitivních emisí ze skládkování/skládek/z volného prostranství/z manipulace se sypkými materiály	krajský kraj	průběžně do 31. 12. 2020
BD1	Zpříšňování/stanovování podmínek provozu	krajský úřad	průběžně do 31. 12. 2020
BD2	Minimalizace imisních dopadů provozu nových stacionárních zdrojů v území	krajský úřad	průběžně do 31. 12. 2020
BD3	Omezování prašnosti ze stavební činnosti	obecní úřad obce s rozšířenou působností, , krajský úřad	průběžně do 31. 12. 2020
CB2	Snížení emisí TZL a PM ₁₀ – omezení větrné eroze	obecní úřad obce s rozšířenou působností, ,	průběžně do 31. 12. 2020
DB1	Podpora přeměny topných systémů v domácnostech – Instalace a využívání nových nízkoemisních či bezemisních zdrojů energie	obce, kraj, MŽP	průběžně do 31. 12. 2020
DB2	Snížení potřeby energie	obce, kraj	průběžně do 31. 12. 2020
DB3	Rozvoj environmentálně příznivé energetické infrastruktury, rozšiřování sítí zemního plynu a soustav zásobování tepelnou energií	obce, kraj	průběžně do 31. 12. 2020
EA1	Podmínky ochrany ovzduší pro veřejné zakázky	obce, kraj	průběžně do 31. 12. 2020
EB1	Zpevnění povrchu nepevněných komunikací a zvyšování podílu zeleně v obytné zástavbě	obce, kraj	průběžně do 31. 12. 2020
EB2	Snížování vlivu průmyslových areálů na kvalitu ovzduší	obce, kraj, MPO	průběžně do 31. 12. 2020
EC1	Informování a osvěta veřejnosti v otázkách ochrany ovzduší	obce, kraj, MŽP	průběžně do 31. 12. 2020
ED1	Územní plánování	obecní úřad, krajský úřad, MMR, MO, MŽP	průběžně do 31. 12. 2020

* Realizace uvedených opatření je plně v souladu s kompetencemi a příslušností jednotlivých orgánů veřejné správy dle povahy jednotlivých opatření. Podle ust. § 2 odst. 2 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích obec pečuje o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů; při plnění svých úkolů chrání též veřejný zájem. Podle § 1 odst. 4 a § 2 odst. 3 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích pečuje o rozvoj území a při výkonu samostatné působnosti a přenesené působnosti chrání veřejný zájem i kraj. Vlastník nemovitosti nebo provozovatel zdroje znečištění ovzduší, kterého se opatření dotýká, poskytuje veřejné správě nezbytně nutnou součinnost pro provádění opatření.

E.4.1 Opatření ke snížení vlivu silniční dopravy na úroveň znečištění ovzduší

Z výsledků provedených analýz vyplývá, že automobilová doprava je jedním z nejvýznamnějších zdrojů znečištění ovzduší. Významně se podílí především na imisní zátěži suspendovaných částic, a to třemi způsoby – přímými emisemi částic (z výfuků a z otěrů brzd a pneumatik), vnosem prachu z vozovek (tzv. resuspenze) a emisemi prekurzorů tzv. sekundárních částic (částice vzniklé z plynných polutantů), zejména NO_x. Nezanedbatelný podíl má doprava rovněž na imisní zátěži benzo(a)pyrenu, emise z dopravy také výrazně přispívají k tvorbě přizemního ozónu.

Z tohoto důvodu je v předkládaném dokumentu věnována opatřením ke snížení emisí a imisní zátěže z dopravy zásadní pozornost. V řešeném území je přirozeně již celá řada opatření v dopravní oblasti aplikována – jsou postupně budovány obchvaty měst a přeložky

hlavních silnic, je podporována veřejná hromadná doprava, v řadě měst jsou uplatňovány různé formy regulace automobilové dopravy atd. Z provedených hodnocení však vyplynulo, že pro dosažení imisních limitů ve stanoveném časovém horizontu je dosavadní rozsah a tempo realizace opatření zcela nedostačující, naopak bude nutno aplikovat velké množství opatření nad rámec dosavadních záměrů, popřípadě dosud realizované aktivity podstatným způsobem rozšířit či prohloubit.

Ke snížení imisní zátěže z dopravy v konkrétním území je navíc nutno vždy uplatňovat soubor více vzájemně provázaných nástrojů, směřujících jednak k redukci objemu automobilové dopravy a současně i k jejímu převedení na komunikace vedené mimo obytnou zástavbu. Přitom platí, že zatímco u menších obcí je hlavní pozornost soustředěna na ochranu obyvatel před tranzitní dopravou (obchvaty, omezování nákladních vozidel), u větších měst nabývají na významu i dopravně-organizační opatření, jejichž cílem je snížení celkového objemu individuální dopravy.

Tohoto cíle je v současné silně motorizované společnosti možné dosáhnout pouze pomocí kombinace více typů opatření, kdy je znevýhodnění individuální dopravy (např. omezení parkování, zákazy vjezdu, preference veřejné hromadné dopravy) doprovázeno nabídkou vhodných alternativ (zejména komfortní veřejná hromadná doprava). Důležité je, aby byla zachována mobilita obyvatel a omezení se týkalo jen zvoleného způsobu dopravy. Opatření pro snížení objemu dopravy ve městech je tak nutno vnímat jako funkční celek, kdy k dosažení potřebného zlepšení je nutno obvykle realizovat větší počet vzájemně provázaných aktivit.

Pro většinu opatření jsou uvedeny aplikace opatření, a to obvykle vyjmenováním měst, v nichž by mělo být příslušné opatření realizováno přednostně. Tato města byla určena na základě analýzy imisní situace, dopravní situace a sídelní struktury měst a očekávaného přínosu opatření. Přihlíženo bylo rovněž k výsledkům dotazníkového šetření zájmu samosprávy o realizaci příslušných opatření. Aplikace opatření vychází z premisy, že má-li opatření reálný potenciál ke zlepšení kvality ovzduší v daném městě (týká se pouze měst a obcí s překročením imisního limitu), pak je vždy aplikace doporučena v maximálním technicky přijatelném rozsahu – jedná se tedy v určitém smyslu o ekvivalent BAT u průmyslových zdrojů. Aplikace opatření nejsou stanoveny tam, kde by realizace opatření měla jen velmi malý přínos ke zlepšení současné situace (příkladem jsou investice do veřejné hromadné dopravy v malých městech).

Tabulka 96: Opatření ke snížení vlivu silniční dopravy na úroveň znečištění ovzduší

Kód opatření	Název opatření
AA1	Parkovací politika (omezení a zpoplatnění parkování v centrech měst)
AA2*	Ekonomická podpora (dotace) provozu veřejné hromadné dopravy*
AB1	Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu
AB2	Prioritní výstavba obchvatů měst a obcí
AB3	Odstraňování bodových problémů na komunikační síti
AB4	Výstavba a rekonstrukce železničních tratí
AB5	Výstavba a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí
AB6	Odstavná parkoviště, systémy Park&Ride a Kiss&Ride
AB7	Nízkoemisní zóny
AB8	Selektivní nebo úplné zákazy vjezdu
AB9	Integrované dopravní systémy veřejné hromadné dopravy
AB10	Zvyšování kvality v systému veřejné hromadné dopravy
AB11	Zajištění preference veřejné hromadné dopravy
AB12	Rozvoj alternativních pohonů ve veřejné hromadné dopravě
AB13	Podpora cyklistické dopravy
AB14	Podpora pěší dopravy
AB15	Zvýšení plynulosti dopravy v intravilánu

Kód opatření	Název opatření
AB16	Úklid a údržba komunikací
AB17	Omezení prašnosti výsadbou liniové zeleně
AB18	Omezování emisí z provozu vozidel obce/kraje a jeho organizací
AB19	Podpora využití nízkoemisních a bezemisních pohonů v automobilové dopravě
AC1	Podpora carsharingu

^{*)} Opatření AA2 úzce souvisí s opatřením AB10, je totiž jeho ekonomickou stránkou, rozdělení obou opatření má význam pouze z pohledu členění ekonomických a technických nástrojů. Aplikace obou opatření je proto v tomto textu uvedena společně pod opatřením AB10.

Tabulka 97: Opatření AA1

a.	Kód opatření	AA1
b.	Název opatření	Parkovací politika (omezení a zpoplatnění parkování v centrech měst)
c.	Popis opatření	Cílem opatření je odradit řidiče od vjezdů do centra obce či města, čímž dojde ke snížení objemu dopravního výkonu IAD v dané lokalitě. Efektivní nástroje k uplatnění tohoto opatření jsou zejména zvýšená sazba za parkování v centru, snížení počtu parkovacích míst na nezbytně nutný počet, zóny s omezeným parkováním, rozšíření zón zákazů stání a zastavení, zvýšená kontrola dodržování příslušné regulace parkování. Zvýšit ochotu veřejnosti zaujmout kladné stanovisko k těmto omezením pak lze např. zkvalitňováním služeb veřejné hromadné dopravy a budováním zachytných parkovišť s podporou pro dlouhodobé parkování „Park & Ride“ nebo krátkodobé „Kiss & Ride“.
d.	Gesce	obce
e.	Druh opatření	A (ekonomické/hospodářské)
f.	Je opatření regulativní? [a/n]	ano
g.	Časový rámec opatření	B (střednědobý)
h.	Dotčené(á) odvětví, které(á) je(jsou) zdrojem znečištění	A (doprava)
i.	Územní rozsah dotčených zdrojů	místní

Aplikace opatření AA1:

Z analýzy vyplynulo, že ve všech prioritních městech relevantní velikosti je již určitá regulace parkování zavedena, obvykle formou zpoplatnění parkování v části města. V některých městech však není zpoplatnění natolik rozsáhlé, aby dostatečně plnilo regulační funkci. **V následujících městech je proto doporučeno rozšíření regulace parkování v širším centru.**

Kraj Olomoucký		Kraj Zlínský	
Hranice		Kroměříž	
Olomouc		Kunovice	
Prostějov		Uherské Hradiště	
Přerov		Vsetín	
Uničov		Zlín	
Šumperk			
Zábřeh			

Tabulka 98: Opatření AB1

a.	Kód opatření	AB1
b.	Název opatření	Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu
c.	Popis opatření	<p>Funkční páteřní síť silniční dopravy je nejen důležitým předpokladem rozvoje území, ale výrazně přispívá i ke zlepšení kvality ovzduší. Realizací (resp. dobudováním) funkční páteřní sítě dojde k převedení podstatné části tranzitní dopravy na komunikace, které jsou svojí polohou a uspořádáním k tomu určeny.</p> <p>V případě dobudování chybějících úseků kapacitních komunikací je množství emisí dále sníženo zkrácením potřebných cestovních vzdáleností.</p> <p>Při výstavbě nových komunikací navíc platí přísnější podmínky pro ochranu životního prostředí a zdraví obyvatel (vedení trasy v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby a cenných ekosystémů, splnění hlukových limitů, zmírňující opatření např. ve formě výsadby izolačních pásů zeleně, pravidelného čištění vozovky apod.) než v případě stávajících silničních staveb. Je tedy žádoucí vhodným způsobem realizovat nové kapacitní komunikace splňující náročnější parametry, které převezmou část dopravní zátěže ze stávajících komunikací, jež mají větší negativní dopad na životní prostředí. Přirozenou podmínkou je takové vedení a technické řešení komunikace, které zajistí nepřekročení imisních limitů vlivem jejich provozu.</p>
d.	Gesce	MD (ŘSD)
e.	Druh opatření	B (technické)
f.	Je opatření regulativní? [a/n]	ne
g.	Časový rámec patření	B (střednědobý); C (dlouhodobý)
h.	Dotčené(á) odvětví, které(á) je(jsou) zdrojem znečištění	A (doprava)
i.	Územní rozsah dotčených zdrojů	regionální; národní

Aplikace opatření AB1:

Jako klíčové stavby dopravní infrastruktury nadregionálního významu byly na území zóny CZ07 Střední Morava identifikovány:

- Rychlostní silnice R49:
 - účelem je propojení dálniční sítě ČR a severního Slovenska s pokračováním dále na východ,
 - úplná realizace – odklonění dopravy z I/35, I/50, I/49, I/57,
 - úsek Hulín – Fryšták – Lípa – snížení intenzit dopravy v místním měřítku (Holešov, Fryšták, Slušovice, mírně Zlín).
- Dálnice D1:
 - zbývá dokončit dva úseky v oblasti města Přerova
 - úsek Přerov – Lipník nad Bečvou – odklonění dopravy z I/47
 - Říkovice – Přerov – obchvat Přerova na I/55, kompletace D1, převedení
 -

- dopravy z R46 a R35 mezi Vyškovem a Lipníkem
- Rychlostní silnice R35
 - potenciál pro převedení části dopravy z D1 a R46
 - chybí zejména navazující úseky v Pardubickém kraji
 - v CZ07 dokončit úseky Křelov – Olomouc – Topolany a Staré Město – Mohelnice

Dálnice D1

Na dálnici

ci D1 zbývá dokončit dva stavební úseky, které leží v oblasti města Přerova. Stavba Přerov – Lipník nad Bečvou by měla být zahájena na přelomu roků 2014/2015. Přinese odklonění dopravy ze stávající silnice I/47 s průtahy sídel Lýsky, Osek nad Bečvou a částečně i Lipníku nad Bečvou.

Následná realizace stavby Říkovice – Přerov bude tvořit obchvat Přerova pro stávající silnici I/55. Dále zajistí propojení dálnice D1 do uceleného tahu Praha – Ostrava a odklonění dálkové dopravy z trasy po silnicích R46 a R35 mezi Vyškovem a Lipníkem nad Bečvou. Tím dojde ke snížení zátěže ovzduší z dopravy v centru Přerova a v Prostějově.

Rychlostní silnice R35

Ačkoliv je z větší části na řešeném území již vybudována, pro její význam v dálkové dopravě jako alternativního propojení Čech a Moravy chybí vybudovat podstatnou část trasy v ostatních regionech. Poté bude mít potenciál pro přetažení části dopravy z dálnice D1 a rychlostní silnice R46. Na území zóny Střední Morava chybí dokončit úsek Křelov – Olomouc-Topolany a připojení od hranic Pardubického kraje do Mohelnice (úsek Staré Město – Mohelnice).

Rychlostní silnice R49

Tato stavba je dle aktuální revize²³ z roku 2013 zařazena do hlavní sítě TEN-T. Jejím hlavním účelem má být propojení dálniční sítě České republiky a severního Slovenska s pokračováním dále na východ (Ukrajina). Úplná realizace R49 bude mít zásadní pozitivní dopad na zátěž vyvolávanou tranzitní dopravou v okolí prakticky všech silnic I. třídy ve Zlínském kraji – I/35 (Hranice, Valašské Meziříčí, Rožnov pod Radhoštěm), I/50 (Kunovice, Uherský Brod, Starý Hrozenkov) a I/49 (Zlín, Želechovice nad Dřevnicí, Lípa, Zádveřice, Vizovice, Lhotsko, Bratřejov, Pozdřechov, Lidečko, Horní Lideč), částečně i I/57 (Valašské Příkazy, Valašské Klobouky, Brumov-Bylnice).

Efektu přetažení dopravy však nebude dosaženo, pokud bude vybudována pouze část silnice (po Lípu), je proto nutné dostavět celý tah alespoň v omezeném provedení 2+1 pruh. V případě vybudování jenom I. etapy po Lípu bude dosaženo pozitivního efektu pouze v místním měřítku, a to snížení dopravní zátěže na silnicích II. třídy v oblasti Holešova,

²³Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU

STŘEDNĚDOBÁ STRATEGIE (DO ROKU 2020) ZLEPŠENÍ KVALITY OVZDUŠÍ V ČR

Fryštáku a Slušovic a mírného snížení zátěže na průtahu I/49 centrem Zlína (lepší připojení východní části města na nadřazenou síť).

Tabulka 99: Opatření AB2

a.	Kód opatření	AB2
b.	Název opatření	Prioritní výstavba obchvatů měst a obcí
c.	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. Zásadní význam má však budování obchvatů i ve vztahu k dalším opatřením dopravně-organizačního charakteru, jejichž účelem je snížení celkového objemu dopravy ve městě. Podstatnějšího účinku těchto opatření lze dosáhnout až v situaci, kdy budou zajištěny vhodné objízdne trasy. V prostoru vymezeném obchvatem pak je možné realizovat např. nízkoemisní zóny, selektivní zákazy vjezdu, omezovat parkování atd.
d.	Gesce	obce, kraj, MD (ŘSD)
e.	Druh opatření	B (technické)
f.	Je opatření regulativní? [a/n]	ne
g.	Časový rámec opatření	B (střednědobý); C (dlouhodobý)
h.	Dotčené(á) odvětví, které(á) je(jsou) zdrojem znečištění	A (doprava)
i.	Územní rozsah dotčených zdrojů	místní; regionální

Aplikace opatření AB2:

Poznámka: hvězdičkou jsou označeny stavby nadregionálního významu, které jsou sice vedeny v odlehle poloze a nevytváření tedy obchvat dané obce či města, ale svou existencí přispějí ke snížení dopravní zátěže v příslušném sídle. Tyto stavby tedy principiálně nepatří pod opatření AB2 Obchvaty měst a obcí, jsou však uvedeny proto, aby bylo patrné, že nepříznivou imisní situaci v daném sídle je možné pomocí infrastrukturních opatření zlepšit.

Kraj Olomoucký

Obec	Doporučené akce
Bedihošť	II/367: severovýchodní přeložka
Bělkovice-Lašťany	III/44436: jižní obchvat
Bludov	I/44: stavba Bludov – obchvat I/11: přeložka Chromeč – MÚK Postřelmov (I/44)
Bochoř	D1: stavba 0136 Říkovice – Přerov a doprovodné stavby na II/436
Brodek u Přerova	II/150: severní obchvat
Bystrovany	I/46: stavba 4602 Olomouc, východní tangenta 2. část (Lipenská – Týneček)
Čelčice	II/367: severovýchodní přeložka
Černotín	I/35: Palačovská spojka
Červenka	II/449: severozápadní přeložka
Držovice	dostavba dálnice D1*
Dřevohostice	II/150: jižní obchvat (společný s Turovicemi)
Dub nad Moravou	II/150: jižní obchvat
Hnojice	II/447: severní přeložka (společná s Žerotínem)
Horní Moštěnice	D1: stavba 0136 Říkovice – Přerov
Hranice	I/35: Palačovská spojka úplné dobudování R49*

Obec	Doporučené akce
Hrubčice	II/434: severovýchodní přeložka
Hustopeče nad Bečvou	I/35: Palačovská spojka
Charvátý	II/435: západní přeložka
Jeseník	I/44: východní obchvat – tunelová varianta (výhled)
Klenovice na Hané	II/367: severovýchodní přeložka
Kojetín	II/367: západní obchvat města
Kokory	R55: stavba 5501 Olomouc – Kokory R55: stavba 5502 Kokory – Přerov
Kostelec na Hané	II/366: západní obchvat obce
Kožušany-Tážaly	II/435: východní přeložka
Kralice na Hané	II/434: přeložka Hrubčice – křižovatka s II/150
Krčmaň	R55: stavba 5501 Olomouc – Kokory
Křelov-Břuchotín	R35: stavba 3508 Křelov – Slavonín 2. etapa
Křtomil	II/150: severní obchvat (společný s Lipovou)
Libina	II/446: přeložka II/446 a II/370, přeložka v části obce Dolní Libina
Lipník nad Bečvou	D1: stavba 0137 Přerov – Lipník nad Bečvou
Lipová	II/150: severní obchvat (společný s Křtomilí)
Lipová-lázně	I/60: východní přeložka II/369: severní přeložka
Litovel	II/449: západní obchvat města (výhled)
Lukavice	I/44: stavba Vlachov – Rájec (ve stavbě)
Medlov	II/444: severní přeložka (výhled)
Milotice nad Bečvou	I/35: Palačovská spojka
Mohelnice	R35: stavba Staré Město – Mohelnice-jih I/44: stavba Mohelnice – Vlachov (napojení na R35 mimo město Mohelnice) II/444: Mohelnice – křížení s železniční tratí
Mořice	II/430: jižní obchvat
Olomouc	R35: stavba 3508 Křelov – Slavonín 2. etapa I/46: stavba 4601 Olomouc, východní tangenta 1. část (R35 – Lipenská) I/46: stavba 4602 Olomouc, východní tangenta 2. část (Lipenská – Týneček) II/448: severní propojení ul. Řepčinská – ul. Lazecká ul. Sokolovská (výhled) dostavba dálnice D1*
Olšany	I/11: přeložka Olšany – Bohutín
Olšany u Prostějova	dostavba dálnice D1*
Oplocany	II/435: jihovýchodní přeložka
Osek nad Bečvou	D1: stavba 0137 Přerov – Lipník nad Bečvou
Petrov nad Desnou	I/44: stavba Šumperk – Petrov nad Desnou (7. a 8. stavba) I/44: stavba Petrov nad Desnou – Kouty nad Desnou
Pňovice	II/446: východní přeložka (společná se Strukovem)
Polkovice	II/435: západní přeložka
Postřelmůvek	I/11: přeložka Bukovice – Postřelmov
Prosenice	D1: stavba 0137 Přerov – Lipník nad Bečvou
Prostějov	II/366: severní obchvat v úseku od III/44934 po II/366 II/366: severní obchvat v úseku od stávající II/366 po II/150 (výhled) II/150: jižní obchvat úsek od R46 po III/37360 dostavba dálnice D1*
Přerov	D1: stavba 0136 Říkovice – Přerov D1: stavba 0137 Přerov – Lipník nad Bečvou I/55: průpich mezi ul. Tovární a ul. Velké Novosady I/55: MÚK Přerov-Předmostí II/434: Kozlovice – obchvat
Radslavice	II/434: přeložka silnice jižním koridorem
Rapotín	I/44: stavba Šumperk – Petrov nad Desnou

STŘEDNĚDOBÁ STRATEGIE (DO ROKU 2020) ZLEPŠENÍ KVALITY OVZDUŠÍ V ČR

Obec	Doporučené akce
Rovensko	I/11: přeložka Bukovice – Postřelmov
Samotíšky	I/46: stavba 4602 Olomouc, východní tangenta 2. část (Lipenská – Týneček)
Slatinice	II/449: východní přeložka
Strukov	II/446: jižní přeložka (společná s Přivocemi)
Šternberk	I/46: Šternberk – obchvat II/444: jihozápadní obchvat města
Šumperk	I/44: stavba Bludov – obchvat I/44: stavba Šumperk – Petrov nad Desnou
Těšetice	II/448: jižní přeložka
Tovačov	II/434: jižní přeložka II/435: západní přeložka
Troubky	II/434: jižní obchvat
Turovice	II/150: jižní obchvat (společný s Dřevohosticemi)
Uhřetice	II/367: západní obchvat města (společný s Kojetínem)
Újezd	II/444: západní přeložka
Uničov	II/449: západní obchvat města
Vikýřovice	I/44: stavba Šumperk – Petrov nad Desnou
Vyšehohř	I/11: přeložka Bukovice – Postřelmov
Zábřeh	I/44: stavba Zábřeh – obchvat
Zvole	I/44: stavba Vlachov – Rájec (ve stavbě)
Žerotín	II/447: severní přeložka (společná s Hnojicemi)

Kraj Zlínský

Obec	Doporučené akce
Babice	R55: Stavba 5506, Napajedla – Babice R55: Stavba 5507, Babice – Staré Město
Bojkovice	II/495: Bojkovice – Pitín, obchvat
Branky	II/150: přeložka Bystřice pod Hostýnem – Poličná
Brumov-Bylnice	I/57: Brumov-Bylnice, obchvat úplné dobudování R49*
Bystřice pod Hostýnem	II/150: severní obchvat města (část ve stavbě)
Bystřička	I/57: Stavba Jarcová – Bystřička-jih I/57: Stavba Bystřička – Semetín, 2. stavba
Dolní Bečva	úplné dobudování R49*
Dolní Němčí	II/498: jižní obchvat obce II/490: východní obchvat obce
Fryšták	R49: stavba 4901 Hulín – Fryšták
Hluk	II/490: severní obchvat obce
Holešov	R49: stavba 4901 Hulín – Fryšták II/490: jihovýchodní obchvat města (ve stavbě)
Horní Lapač	R49: stavba 4901 Hulín – Fryšták
Hušťanovice	R55: Stavba 5507, Babice – Staré Město
Jablůnka	I/57: Stavba Bystřička – Semetín, 2. stavba
Kněžpole	nové napojení průmyslové zóny na II/497
Kroměříž	II/432: jihovýchodní obchvat města II/432: pokračování obchvatu od ul. Lesní k ul. Havlíčkova
Kunovice	dobudování R55 v úseku Staré Město – Rohatec I/55: přeložka Veselí nad Moravou – Kunovice u Uherského Hradiště II/498: přeložka jižně od obce úplné dobudování R49*
Lešná	I/35: Palačovská spojka
Lidečko	I/57: Stavba Valašská Polanka – Pozděchov
Loukov	II/150: přeložka Bystřice pod Hostýnem – Poličná

Obec	Doporučené akce
Luhačovice	II/492: přeložka Luhačovice – Petrůvka
Martinice	R49: stavba 4901 Hulín – Fryšták II/490: jihovýchodní obchvat města (ve stavbě)
Napajedla	R55: Stavba 5506, Napajedla Babice
Osíčko	II/150: přeložka Bystřice pod Hostýnem – Poličná
Ostrožská Nová Ves	dobudování R55 v úseku Staré Město – Rohatec I/55: přeložka Veselí nad Moravou – Kunovice u Uherského Hradiště
Otrokovice	R55: Stavba 5505, jihovýchodní obchvat Otrokovic
Pravčice	R49: stavba 4901 Hulín – Fryšták
Rožnov pod Radhoštěm	úplné dobudování R49* I/35: rekonstrukce průtahu městem
Slavičín	II/495: úprava křižovatky s II/493 II/495: jižní obchvat obce
Slušovice	R49: stavba 4902.2 Fryšták – Lípa
Spytihněv	R55: Stavba 5506, Napajedla – Babice
Staré Město	dobudování R55 v úseku Staré Město – Rohatec úplné dobudování R49*
Strání	úplné dobudování R49*
Šumice	II/495: Šumice, obchvat
Třebětice	R49: stavba 4901 Hulín – Fryšták
Uherské Hradiště	dobudování R55 v úseku Staré Město – Rohatec II/497: severní tangenta Mařatice – Staré Město úplné dobudování R49*
Uherský Brod	II/490: jihovýchodní obchvat obce II/490: spojka Újezdec – silnice II/495 úplné dobudování R49*
Uherský Ostroh	dobudování R55 v úseku Staré Město – Rohatec I/55: přeložka Veselí nad Moravou – Kunovice u Uherského Hradiště
Valašské Klobouky	I/57: Valašské Klobouky, obchvat úplné dobudování R49*
Valašské Meziříčí	I/35: stavba Lešná – Valašské Meziříčí, 2. a 3. etapa (ve stavbě) I/57: stavba Valašské Meziříčí – Jarcová, obchvat I/35: stavba Valašské Meziříčí – severní obchvat úplné dobudování R49*
Vidče	úplné dobudování R49*
Vizovice	R49: stavba 4903 Lípa – Pozděchov
Zašová	I/35: přeložka Zašová – Zubří úplné dobudování R49*
Zlechov	úplné dobudování R49*
Zlín	Kapacitní silnice, tzv. „Pravobřežní“, od R55 až k II/490: přivaděč Fryšták R49: stavba 4901 Hulín – Fryšták + II/490: přivaděč Fryšták obchvat Zálešná
Zubří	I/35: přeložka Zašová – Zubří úplné dobudování R49*
Želechovice nad Dřevnicí	I/49: přeložka mimo zastavěnou část obce (výhled)

Tabulka 100: Opatření AB3

a.	Kód opatření	AB3
b.	Název opatření	Odstraňování bodových problémů na komunikační síti
c.	Popis opatření	Bodovými problémy na komunikační síti se rozumí nevhodná řešení křižovatek, chybějící křižovatky či sjezdy z kapacitních komunikací, chybějící propojení navazujících tahů, technicky nevyhovující části komunikací, kolizní místa s chodci či cyklisty a další. Při odstraňování bodových závad se jedná většinou o stavby menšího měřítka, které však způsobí výrazné zlepšení lokální dopravní situace, např. zvýšením plynulosti jízdy, umožněním využití tras, jež se vyhýbají obytné zástavbě, rozdělením dopravního proudu, vytvořením optimálních (kratších) tras propojujících významné cíle (často není nutná výstavba nových silnic, ale stačí dobudování chybějící křižovatky, krátké spojky či jiné vhodné řešení), zvýšením bezpečnosti provozu chodců a cyklistů, zvýšením dostupnosti stanic a zastávek veřejné hromadné dopravy apod.
d.	Gesce	obce, kraj, MD (ŘSD)
e.	Druh opatření	B (technické)
f.	Je opatření regulativní? [a/n]	ne
g.	Časový rámec opatření	A (krátkodobý); B (střednědobý)
h.	Dotčené(á) odvětví, které(á) je(jsou) zdrojem znečištění	A (doprava)
i.	Územní rozsah dotčených zdrojů	místní; regionální

Aplikace opatření AB3:

Odstraňování bodových závad na komunikacích je nutno realizovat průběžně v rámci celé komunikační sítě dle aktuálního výskytu těchto problémů. Prioritou je zajištění dostatečných kapacit komunikací pro tranzitní dopravu vedených mimo obytnou zástavbu, dále zajištění průjezdnosti křižovatek, odstraňování kongescí a údržba povrchů (omezení prašnosti).

V rámci dotazníkového šetření byl identifikován zájem o realizaci úprav místních komunikací, odstranění bodových závad na komunikacích a o stavby místních spojení za účelem odvedení dopravy ze soustředěné obytné zástavby v následujících městech a obcích:

Kraj Olomoucký	Kraj Zlínský
Lipník nad Bečvou	Bojkovice
Prostějov	Branky
Přerov	Brumov-Bylnice
Zábřeh	Březolupy
	Bystřice pod Hostýnem
	Dolní Bečva
	Holešov
	Jalubí
	Jarcová
	Kelč
	Lešná
	Nový Hrozenkov
	Pohořelice
	Rožnov pod Radhoštěm
	Slavičín

Kraj Olomoucký	Kraj Zlínský
	Střítež nad Bečvou
	Štítná nad Vlčí-Popov
	Uherský Brod
	Valašské Klobouky
	Valašské Meziříčí
	Vsetín
	Zašová
	Zlín

Tabulka 101: Opatření AB4

a.	Kód opatření	AB4
b.	Název opatření	Výstavba a rekonstrukce železničních tratí
c.	Popis opatření	<p>Podpora rozvoje železniční dopravy směřuje k zvýšení její atraktivity a k následnému převzetí části dopravních výkonů na úkor dopravy automobilové. Jedná se nejen o dopravu osob, ale je nutno sledovat i zásadní potenciál železniční dopravy v oblasti přepravy nákladu. V regionálním měřítku je opatření zaměřeno především na modernizace, zkapacitnění a elektrifikace klíčových úseků existujících tratí, v některých případech též na budování tratí nových. V celostátním měřítku je ve střednědobém horizontu nejzásadnější odstranění úzkých hrdel a bodových závad (celkové zvýšení kapacity železniční sítě na hlavních tazích, zvýšení propustnosti jednotlivých úseků, zlepšení celkové "odolnosti" systému při nepravidelnostech), dlouhodobě pak realizace nových koridorů pro železniční dopravu a realizace vysokorychlostních železničních tratí.</p> <p>Výstavba a rekonstrukce se netýká jen meziměstské železniční dopravy, ale i tratí v intravilánu měst, které musí být plnohodnotnou součástí integrovaných systémů veřejné hromadné dopravy. Zde se investiční akce zaměří kromě výše uvedené modernizace a zvyšování kapacity též na zlepšení přestupních vazeb, tj. budování nových zastávek ve vhodných místech, terminálů apod.</p> <p>Součástí opatření mohou být i investice na podporu železniční dopravy pro zásobování produkčních, skladovacích a komerčních objektů (zavlečkování).</p>
d.	Gesce	MD (SŽDC)
e.	Druh opatření	B (technické)
f.	Je opatření regulativní? [a/n]	ne
g.	Časový rámec opatření	B (střednědobý); C (dlouhodobý)
h.	Dotčené(á) odvětví, které(á) je(jsou) zdrojem znečištění	A (doprava)
i.	Územní rozsah dotčených zdrojů	regionální; národní

Aplikace opatření AB4:

a) Nadregionální úroveň – vysokorychlostní železniční tratě (VRT)

- VRT Brno – Ostrava

b) Regionální úroveň a úroveň měst a obcí

Kraj Olomoucký

Obec	Doporučené akce
Bedihošť	Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice
Blatec	Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice
Bochoř	Modernizace trati Brno – Přerov, 2. stavba Nezamyslice – Přerov Terminál kontejnerové dopravy a logistické centrum Přerov
Čehovice	Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice
Čelčice	Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice
Doloplazy (PV)	Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice
Hranice na Moravě	Optimalizace Hranice na Moravě – Horní Lideč
Kojetín	Modernizace trati Brno – Přerov, 2. stavba Nezamyslice – Přerov
Kožušany–Tážaly	Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice
Měrovice nad Hanou	Modernizace trati Brno – Přerov, 2. stavba Nezamyslice – Přerov

STŘEDNĚDOBÁ STRATEGIE (DO ROKU 2020) ZLEPŠENÍ KVALITY OVZDUŠÍ V ČR

Obec	Doporučené akce
Němčice nad Hanou	Modernizace trati Brno – Přerov, 2. stavba Nezamyslice – Přerov
Nezamyslice	Modernizace trati Brno – Přerov, 1. stavba Blažovice – Nezamyslice Modernizace trati Brno – Přerov, 2. stavba Nezamyslice – Přerov Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice
Olomouc	Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice
Pivín	Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice
Prostějov	Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice
Přerov	Modernizace trati Brno – Přerov, 2. stavba Nezamyslice – Přerov Terminál kontejnerové dopravy a logistické centrum Přerov
Věžky	Modernizace trati Brno – Přerov, 2. stavba Nezamyslice – Přerov
Vrbátky	Modernizace trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice

Kraj Zlínský

Obec	Doporučené akce
Bezměrov	Modernizace a elektrizace trati Kojetín – Hulín – Holešov
Holešov	Modernizace a elektrizace trati Kojetín – Hulín – Holešov
Hulín	Modernizace a elektrizace trati Kojetín – Hulín – Holešov
Chropyně	Modernizace trati Brno – Přerov, 2. stavba Nezamyslice – Přerov
Kroměříž	Modernizace a elektrizace trati Kojetín – Hulín – Holešov
Otrokovice	Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice
Třebětice	Modernizace a elektrizace trati Kojetín – Hulín – Holešov
Vizovice	Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice
Zlín	Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice
Želechovice nad Dřevnicí	Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Vizovice

Tabulka 102: Opatření AB5

a.	Kód opatření	AB5
b.	Název opatření	Výstavba a rekonstrukce tramvajových a trolejbusových tratí
c.	Popis opatření	<p>Základním předpokladem pro únosné řešení dopravní situace na území větších měst (a tím i pro splnění cílů v ochraně ovzduší) je funkční systém veřejné hromadné dopravy osob. Přírozenou podmínkou fungování tohoto systému je dostatečné prostorové pokrytí města kvalitním a kapacitním dopravním spojením. Tuto podmínku nejlépe splňují tratě kolejové veřejné hromadné dopravy, stavebně oddělené od automobilového provozu, tj. moderní tramvajové tratě, železnice, popřípadě též trolejbusové tratě.</p> <p>Investice do nových tratí mají za cíl zejména:</p> <ul style="list-style-type: none"> - snížit objem individuální automobilové dopravy na hlavních komunikacích, směřujících k významným cílům dopravy či do obytných oblastí - odlehčit stávajícím přetíženým linkám veřejné hromadné dopravy a tím zvýšit komfort cestování veřejnou dopravou - nahradit nejvíce vytížené autobusové spoje stavebně oddělenou kolejovou dopravou a tím jednak zvýšit komfort cestování, jednak odstranit autobusy jako zdroj emisí - vytvořit nové přestupní možnosti v místech hlavních přepravních tras (ať již individuální či veřejné hromadné dopravy), včetně možnosti přestupu v místech odstavných parkovišť
d.	Gesce	obce
e.	Druh opatření	B (technické)
f.	Je opatření regulativní? [a/n]	ne
g.	Časový rámec opatření	B (střednědobý)
h.	Dotčené(á) odvětví, které(á) je(jsou) zdrojem znečištění	A (doprava)
i.	Územní rozsah dotčených zdrojů	místní

Aplikace opatření AB5:Kraj Olomoucký

Obec	Doporučené akce
Olomouc	výstavba tramvajové trati 17. listopadu (podél Mlýnského potoka) – Velkomoravská – Rooseveltova – Žikova – Schweitzerova
	stavba tramvajové trati v prodloužení tř. Míru (Neředín) a směr do rozvojové plochy Letiště
	výstavba trati Ostravská – Rolsberská – Přerovská (po centrum Olympia)
	výstavba trati Brněnská – Vojanova – I. P. Pavlova (po Aquapark)
	stavba přeložky tramvajové trati Divišova – U Podjezdu včetně nové tramvajové smyčky
	prodloužení trati Pavlovičky – Chválkovice
	výstavba trati Nádraží ČD – Jeremenkova – Pavlovičky – U podjezdu
	výstavba trati tř. Míru – NC Glóbus ulicí Pražskou
	výstavba trati Wolkerova – Hněvotínská – Okružní
	výstavba trati Fibichova – Nový Svět po ulici Šlechtitelů propojení Sokolská – Pekařská ulicí Zámečnickou

Kraj Zlínský

Obec	Doporučené akce
Zlín – Otrokovice	prověřit možnost převodu autobusové linky č. 55 v Otrokovicích do elektrické trakce

Obec	Doporučené akce
	(trolejbusy) – výhled do budoucna

Tabulka 103: Opatření AB6

a.	Kód opatření	AB6
b.	Název opatření	Odstavná parkoviště, systémy Park&Ride a Kiss&Ride
c.	Popis opatření	<p>Opatření Park&Ride má za cíl motivovat řidiče IAD k multimodálnímu uskutečnění cesty, tj. část svým autem a část veřejnou dopravou. Princip spočívá ve vybudování záchytných parkovišť (s ohledem na efektivní využití území je vhodná forma parkovacích domů) na hlavních příjezdových trasách do města ve vazbě na páteřní linky veřejné hromadné dopravy jezdící v krátkém intervalu (tramvaj, trolejbus) nebo spoje rychlé příměstské železniční dopravy. Je vhodné doplnit tato parkoviště o další služby (hlídání parkoviště, možnost drobného nákupu, WC aj.) a zřízení tarifní integrace parkovního s jízdenkou veřejné hromadné dopravy. Nezbytnou podmínkou realizace je kapacitní posílení linek veřejné hromadné dopravy spojujících parkoviště P&R s centrem města.</p> <p>Realizace kompletního systému Park&Ride má však potenciál ke zlepšení kvality ovzduší pouze v největších městech, navíc s vhodným uspořádáním zástavby a komunikační sítě. V ostatních velkých městech lze doporučit realizaci opatření v omezeném rozsahu „částečného P+R“, spočívajícím ve vybudování jednoho či více odstavných parkovišť v blízkosti významných uzlů veřejné hromadné dopravy (železniční stanice, terminály integrovaných dopravních systémů, zastávky tramvají) a současně v návaznosti na kapacitní automobilové komunikace. Vedení linek veřejné hromadné dopravy přitom může být přirozeně optimalizováno tak, aby byla návaznost zajištěna.</p> <p>Zřízením stanišť Kiss&Ride se umožní krátkodobé zastavení (do 5 min.) osobních vozidel opět u významných uzlů veřejné hromadné dopravy za účelem vysazení nebo naložení dalších osob. Je tak podpořeno sdílení automobilu více osobami, kdy řidič přepravuje automobilem k místu veřejné hromadné dopravy ještě další osobu nebo osoby, tam jim umožní přestup na veřejnou dopravu a následně pokračuje vozidlem do cíle své cesty.</p>
d.	Gesce	obce
e.	Druh opatření	B (technické)
f.	Je opatření regulativní? [a/n]	ne
g.	Časový rámec opatření	A (krátkodobý); B (střednědobý)
h.	Dotčené(á) odvětví, které(á) je(jsou) zdrojem znečištění	A (doprava)
i.	Územní rozsah dotčených zdrojů	místní

Aplikace opatření AB6:

Kraj Olomoucký

Obec	Poznámka k realizaci
Olomouc	realizace systému P+R
Hranice	vybudování 1 – 2 odstavných parkovišť s přestupem na veřejnou hromadnou dopravu
Prostějov	vybudování 1 – 2 odstavných parkovišť s přestupem na veřejnou hromadnou dopravu
Uničov	vybudování 1 – 2 odstavných parkovišť s přestupem na veřejnou hromadnou dopravu

Kraj Zlínský

Obec	Poznámka k realizaci
Zlín	rozšířit/zajistit dostatečný počet parkovacích míst v oblastech klíčových přestupů na veřejnou hromadnou dopravu („částečný systém P+R“) a spojit jej s plánovaným systémem rezidentních zón
Kroměříž	vybudování 1 – 2 odstavných parkovišť s přestupem na veřejnou hromadnou dopravu

Tabulka 104: Opatření AB7

a.	Kód opatření	AB7
b.	Název opatření	Nízkoemisní zóny
c.	Popis opatření	<p>Nízkoemisní zóny (NEZ) jsou vymezené části měst a obcí, do nichž je omezen vjezd vozidel, jejichž emise nedosahují požadované úrovně. Pravidla pro zřízení NEZ jsou ustanovena v zákoně č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší a v navazujícím nařízení vlády.</p> <p>V praxi by se nemělo jednat pouze o samostatné opatření. Aby byl dosažený efekt co nejvyšší, nízkoemisní zóny by měly být součástí většího uceleného souboru opatření.</p> <p>Vzhledem k tomu, že nízkoemisní zóna je obvykle vymezena pouze v části města, je nutno věnovat značnou pozornost její přípravě. Efekty realizace nízkoemisní zóny budou záviset na jejím prostorovém rozsahu, uplatnění výjimek, způsobu aplikace a kontrolní činnosti. Nevhodně vymezená zóna může také vyvolat nežádoucí nárůst zátěže na vnitroměstských komunikacích, po nichž jsou vedeny objízdné trasy.</p> <p>O vymezení nízkoemisních zón je možné také uvažovat v krajním případě tehdy, pokud se v obcích ohrožených tranzitní kamionovou dopravou z důvodu objíždění mýtných bran nepodaří prosadit selektivní zákazy vjezdu (viz opatření AB8).</p>
d.	Gesce	obce
e.	Druh opatření	B (technické)
f.	Je opatření regulativní? [a/n]	ano
g.	Časový rámec opatření	A (krátkodobý); B (střednědobý)
h.	Dotčené(á) odvětví, které(á) je(jsou) zdrojem znečištění	A (doprava)
i.	Územní rozsah dotčených zdrojů	místní

Aplikace opatření AB7:

Kraj Olomoucký

Obec	Poznámka k realizaci
Hranice	NEZ je možno realizovat po dostavbě Palačovské spojky
Jeseník	NEZ je možno realizovat po dostavbě obchvatu obce
Olomouc	NEZ je možno v současné době realizovat
Prostějov	NEZ je možno realizovat po dostavbě obchvatu obce
Přerov	NEZ je možno realizovat po dostavbě D1
Šternberk	NEZ je možno realizovat po dostavbě obchvatu obce
Šumperk	NEZ je možno realizovat po dostavbě obchvatu obce
Uničov	NEZ je možno realizovat po dostavbě obchvatů obce
Zábřeh	NEZ je možno realizovat po dostavbě obchvatu obce

Kraj Zlínský

Obec	Poznámka k realizaci
Kroměříž	NEZ je možno realizovat po dostavbě obchvatu obce
Otrokovice	NEZ je možno realizovat po dostavbě R55 – jihovýchodního obchvatu obce
Uherské Hradiště	NEZ je možno realizovat po dostavbě severního obchvatu obce
Uherský Brod	NEZ je možno realizovat již v současné době, její efekt však bude poměrně nízký. Po dostavbě východního obchvatu možno NEZ rozšířit
Valašské Meziříčí	NEZ je možno realizovat po dostavbě obchvatů obce I/57 a I/35

Tabulka 105: Opatření AB8

a.	Kód opatření	AB8
b.	Název opatření	Selektivní nebo úplné zákazy vjezdu
c.	Popis opatření	<p>Opatření směřuje k omezení zbytečné automobilové dopravy v centrech měst, obcí a v oblastech s hustou obytnou zástavbou formou zákazu vjezdu, a to úplného nebo částečného (pro určenou skupinu vozidel). Určitým typem selektivního zákazu vjezdu je i nízkoemisní zóna, která je však přímo definována zákonem o ochraně ovzduší, a proto je vyčleněna jako samostatné opatření.</p> <p>V rámci tohoto dokumentu je uvažováno s aplikací opatření zejména formou zákazu vjezdu nákladních vozidel (mimo dopravní obsluhu). Ke stanovení aplikace opatření vedou dva důvody:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ochrana širších center velkých měst a souvisle zastavěných obytných oblastí před nákladní dopravou, která nemá zdroj ani cíl v dané oblasti a může se jí tedy vyhnout - ochrana obcí a měst, zatěžovaných tranzitní kamionovou dopravou, která přes jejich území objíždí některé placené úseky dálnic a rychlostních silnic <p>V některých případech, zejména u větších měst ležících při hlavních tranzitních tazích, připadají v úvahu oba důvody.</p> <p>Omezování dopravy selektivními nebo i úplnými zákazy vjezdu může však být lokálně uplatňováno v různých formách prakticky ve všech prioritních městech a obcích, například jako podpůrné opatření na podporu pěší a cyklistické dopravy a obecně jako nástroj tvorby či revitalizace veřejného prostoru. V těchto případech je vhodné nabídnout za hranicí vymezené oblasti parkovací stání s kvalitní návazností na veřejnou hromadnou dopravu.</p>
d.	Gesce	obce
e.	Druh opatření	B (technické)
f.	Je opatření regulativní? [a/n]	ano
g.	Časový rámec opatření	A (krátkodobý)
h.	Dotčené(á) odvětví, které(á) je (jsou) zdrojem znečištění	A (doprava)
i.	Územní rozsah dotčených zdrojů	místní

Aplikace opatření AB8:

Kraj Olomoucký

Obec	Omezení vjezdu nákladních vozidel (mimo dopravní obsluhu) – důvody		Poznámka
	Ochrana širšího centra města	Zatížení kamiony objíždějícími placené úseky	
Bělotín		X	
Brodek u Prostějova		X	
Brodek u Přerova		X	
Dobrochov		X	
Dub nad Moravou		X	
Grymov		X	
Horka nad Moravou		X	
Hranice	X	X	
Hrdibořice		X	
Jeseník	X		nyní mimo silnice I/44 a I/60, po

Obec	Omezení vjezdu nákladních vozidel (mimo dopravní obsluhu) – důvody		Poznámka
	Ochrana širšího centra města	Zatížení kamiony objíždějícími placené úseky	
			dostavbě obchvatu lze opatření zavést plně
Kojetín		X	
Křenovice		X	
Lipník nad Bečvou	X	X	
Litovel	X	X	opatření je možné zavést po dostavbě obchvatu
Loštice		X	
Mohelnice	X		
Mořice		X	
Nezamyslice		X	
Olomouc	X	X	rozšíření stávající zóny zákazu vjezdu nákladních automobilů
Olšany u Prostějova		X	
Pavlovice u Přerova		X	
Polom		X	
Prosenice		X	
Prostějov	X	X	
Přáslavice		X	
Přerov	X	X	
Radslavice		X	
Rokytnice		X	
Slatinice		X	
Smržice		X	
Stříbrnice		X	
Špičky		X	
Šternberk	X		opatření je možné zavést po dostavbě obchvatu
Šumperk	X		opatření je možné zavést po dostavbě obchvatu
Tučín		X	
Uničov	X		nyní částečně, po dostavbě obchvatu lze opatření zavést plně
Velký Týnec		X	
Vranovice-Kelčice		X	
Vrchoslavice		X	
Zábřeh	X		nyní částečně, po dostavbě obchvatu lze opatření zavést plně
Želatovice		X	

Kraj Zlínský

Obec	Důvod zavedení zákazů vjezdu		Poznámka
	Ochrana širšího centra města	Zatížení kamiony objíždějícími placené úseky	
Bezměrov		X	
Břest		X	
Bystřice pod Hostýnem	X		opatření je možné zavést po dostavbě obchvatu
Holešov	X		opatření je možné zavést po dostavbě obchvatu

Obec	Důvod zavedení zákazů vjezdu		Poznámka
	Ochrana širšího centra města	Zatížení kamiony objíždějícími placené úseky	
Hulín		X	
Kroměříž	X	X	
Kvasice		X	
Napajedla	X		opatření je možné zavést alespoň v části města
Otrokovice		X	
Střížovice		X	
Tlumačov		X	
Uherské Hradiště	X		
Uherský Brod	X		
Valašské Meziříčí	X		opatření je možné zavést po dostavbě obchvatu
Vsetín	X		rozšíření stávají zóny zákazu vjezdu nákladních automobilů
Zlín	X		opatření je možné zavést ve vazbě na dostavbu R49 a dalších komunikací

Tabulka 106: Opatření AB9

a.	Kód opatření	AB9
b.	Název opatření	Integrované dopravní systémy veřejné hromadné dopravy
c.	Popis opatření	<p>Integrované dopravní systémy představují vyšší kvalitu systému veřejné hromadné dopravy, kdy dopravci v jednotlivých druzích dopravy společně vytváří jednotný systém s tarifní a linkovou provázaností. Důležitým prvkem je zejména důraz na spolehlivost služby a dostupnost po celém řešeném území i v čase, tj. ve všechny dny v týdnu a denní doby. Společně tak nabízejí ucelený koncept řešení mobility, který má konkurovat IAD.</p> <p>Význam veřejné hromadné dopravy podstatně naroste postupným stupňováním regulace automobilové dopravy ve městech (zóny placeného stání, nízkoemisní zóny, omezení vjezdu apod.). Spolu s touto regulací je samozřejmě nutno nabídnout i kvalitní a dostatečně kapacitní alternativu ve formě veřejné hromadné dopravy osob, jejímž základem je právě integrovaný systém na regionální úrovni, doplněný kvalitní veřejnou hromadnou dopravou v jednotlivých městech.</p> <p>Zásadní podmínkou integrace dopravních systémů je zajištění kvalitních přestupních vazeb mezi jednotlivými druhy dopravy. Optimálním řešením je budování moderních terminálů veřejné hromadné dopravy, které kromě usnadnění přestupu poskytují také příslušný komfort, vybavení a zázemí pro cestující. Tam, kde se budování nových terminálů jeví jako nepřipustně nákladné, je nutno alespoň situovat klíčové stanice ve vzájemné blízkosti, popřípadě zajistit spojení mezi oběma lokalitami v návaznosti na klíčové spoje.</p>
d.	Gesce	obce, kraj, MD
e.	Druh opatření	B (technické)
f.	Je opatření regulativní? [a/n]	ne
g.	Časový rámec opatření	B (střednědobý)
h.	Dotčené(á) odvětví, které(á) je(jsou) zdrojem znečištění	A (doprava)
i.	Územní rozsah dotčených zdrojů	místní, regionální, národní

Aplikace opatření AB9:

a) Regionální úroveň

Samotný integrovaný systém představuje opatření na úrovni celých regionů, to znamená, že integrované dopravní systémy veřejné hromadné dopravy je nutno realizovat, podporovat a rozvíjet plošně v rámci obou krajů. Konkrétně se jedná o rozvoj IDSOK v Olomouckém kraji a zavedení skutečného integrovaného systému ve veřejné hromadné dopravě Zlínského kraje.

Kraj	Poznámka k realizaci
Olomoucký	rozvoj IDSOK v Olomouckém kraji
Zlínský	zavedení integrovaného systému ve veřejné hromadné dopravě Zlínského kraje

b) Úroveň měst a obcí – zajištění kvalitních přestupních vazeb mezi meziměstskou železniční a autobusovou veřejnou hromadnou dopravou

Kraj Olomoucký		Kraj Zlínský	
Lipník nad Bečvou		Uherské Hradiště	
Mohelnice		Uherský Brod	

Kraj Olomoucký	Kraj Zlínský
Olomouc	Napajedla
Uničov	Bystřice pod Hostýnem
Jeseník	Valašské Meziříčí
	Valašské Klobouky