

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY OLOMOUC

OZNÁMENÍ KONCEPCE

listopad 2018



ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ • GEOLOGIE

INVEK s.r.o.
Vinohrady 998/46
639 00 Brno
Czech Republic
tel.: (+420) 546 211 349
e-mail: invek@invek.cz

Záznam o vydání dokumentu

Název dokumentu: PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY OLOMOUC
OZNÁMENÍ KONCEPCE

Zakázka/Dokument: 0751-18/D01

Objednatel: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Účel vydání: Finální dokument

Stupeň utajení: Bez omezení

Vydání	Popis	Zpracoval	Kontroloval	Schválil	Datum
01	Finální dokument	P Mynař	E Ondráčková	E Ondráčková	2. 11. 2018

Předcházející vydání tohoto dokumentu musí být buď výrazně označena NAHRAZENO, nebo zničena.

Rozdělovník:	3 výtisky + elektronicky 1 výtisk + elektronicky	Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. archiv INVEK s.r.o.
--------------	---	---

© INVEK s.r.o, 2018

Všechna práva vyhrazena. Žádná z částí tohoto dokumentu nebo jakékoliv informace z tohoto dokumentu nesmí být nad rámec smluvního určení (tj. nad rámec použití v rámci daného projektu) vyzrazeny, zveřejněny, reprodukovány, kopírovány, překládány, převáděny do jakékoliv elektronické formy nebo strojově zpracovávány bez výslovného souhlasu odpovědného zástupce zpracovatele, společnosti INVEK s.r.o.

Autorizace oznámení koncepce

*Datum zpracování oznámení koncepce
Jméno, příjmení, adresa, telefon a e-mail osob(y), která(é) se podílela(y) na zpracování oznámení koncepce
Podpis oprávněného zástupce předkladatele*

Datum zpracování: 2. 11. 2018

Oprávněný zástupce předkladatele:

.....

RNDr. Aleš Jakubec, Ph. D.
Statutární město Olomouc
náměstek primátora

Zpracoval:

.....

Ing. Petr Mynář
držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku
MŽP č.j.: 1278/167/OPVŽP/97 ze dne 22.4.1997, prodloužena
rozhodnutím MŽP č.j.: 23110/ENV/16 ze dne 3.5.2016

Osoby, které se podílely na zpracování:

Ing. Petr Mynář
Mgr. Edita Ondráčková

Kontakt na zpracovatele:

INVEK s.r.o.
Vinohrady 998/46
639 00 Brno
tel.: +420 546 211 349
e-mail: invek@invek.cz

Dokument je zpracován textovým editorem Microsoft Word 2016, registrovaným u společnosti Microsoft.

Grafické přílohy jsou zpracovány grafickým editorem CorelDRAW SE, registrovaným u společnosti Corel Corporation, a geografickým informačním systémem ArcMap 10.4, registrovaným u společnosti ESRI.

Obsah

Titulní list	
Záznam o vydání dokumentu	
Autorizace oznámení koncepce	2
Obsah	3
Přehled zkratk	4
Úvod	5
A. ÚDAJE O PŘEDKLADATELI	6
A.1. Název organizace	6
A.2. IČ	6
A.3. Sídlo	6
A.4. Oprávněný zástupce předkladatele	6
B. ÚDAJE O KONCEPCI	7
B.1. Název	7
B.2. Obsahové zaměření	7
B.3. Charakter	10
B.4. Zdůvodnění potřeby	10
B.5. Základní principy a postupy	10
B.6. Hlavní cíle	13
B.7. Míra stanovení rámce pro záměry a jiné činnosti	14
B.8. Přehled uvažovaných variant	14
B.9. Vztah k jiným koncepcím a možnost kumulace vlivů	15
B.10. Předpokládaný termín dokončení	16
B.11. Návrhové období	16
B.12. Způsob schvalování	16
C. ÚDAJE O DOTČENÉM ÚZEMÍ	17
C.1. Vymezení dotčeného území	17
C.2. Výčet dotčených územních samosprávných celků	17
C.3. Stav životního prostředí v dotčeném území	17
C.4. Stávající problémy životního prostředí v dotčeném území	22
D. PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ	24
E. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	25
E.1. Výčet možných vlivů přesahujících hranice	25
E.2. Mapová a jiná dokumentace	25
E.3. Další podstatné informace předkladatele	26
E.4. Stanovisko orgánu ochrany přírody	26

Přehled zkratek

AOPK	Agentura ochrany přírody a krajiny
CENIA	Česká informační agentura životního prostředí
ČGS	Česká geologická služba
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČR	Česká republika
EIA	posuzování vlivů na životní prostředí (<i>angl.</i> Environmental Impact Assessment)
EU	Evropská unie
FN	fakultní nemocnice
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHOPAV	chráněná oblast akumulace vod
IČ	identifikační číslo
IROP	Integrovaný regionální operační program
MPR	městská památková rezervace
NRBK	nadregionální biokoridor
NUTS	statistická územní jednotka Evropské unie (<i>fr.</i> Nomenclature des Unites Territoriales Statistique, <i>angl.</i> Nomenclature of Units for Territorial Statistics)
OK	<i>dle kontextu:</i> okružní křižovatka <i>nebo</i> Olomoucký kraj
OPD	Operační program doprava
ORP	obec s rozšířenou působností
PC	osobní počítač (<i>angl.</i> Personal Computer)
PUMMO	Plán udržitelné městské mobility Olomouc
RBC	regionální biocentrum
SEA	posouzení vlivů koncepce na životní prostředí (<i>angl.</i> Strategic Environmental Assessment)
SCHKO	Správa chráněné krajinné oblasti
SRN	Spolková republika Německo
ÚAP	územně analytické podklady
UNESCO	Organizace OSN pro vzdělání, vědu a kulturu (<i>angl.:</i> United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization)
ÚP	územní plán
ÚSES	územní systém ekologické stability
ZCHÚ	zvláště chráněné území
ZÚR	zásady územního rozvoje

Úvod

Všeobecné údaje

Oznámení koncepce (dále jen oznámení)

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY OLOMOUC

je vypracováno ve smyslu § 10c zákona číslo 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (dále jen zákon), v rozsahu dle přílohy č. 7 k zákonu a slouží jako základní podklad pro zjišťovací řízení podle § 10d téhož zákona.

Požadavek na zpracování vyhodnocení vychází ze stanoviska Krajského úřadu Olomouckého kraje, Odboru životního prostředí a zemědělství, č.j. KUOK 91332/2018 ze dne 28. 8. 2018, kde je uvedeno:

Krajský úřad, jako věcně příslušný úřad dle ustanovení § 20 písm. b) a § 22 písm. b) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, na základě údajů uvedených v předložené dokumentaci sděluje, že tato koncepce podléhá posuzování vlivů na životní prostředí ve smyslu výše citovaného zákona.

(...)

Příslušným úřadem k provedení zjišťovacího řízení dle § 10d citovaného zákona je Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, oddělení integrované prevence.

Ten, kdo zpracovává koncepci nebo předkládá podnět k jejímu zpracování, je povinen předložit oznámení koncepce příslušnému úřadu v listinné a v elektronické podobě. Krajský úřad doporučuje předložit 1 písemné vyhotovení a 1 elektronickou verzi. Náležitosti oznámení koncepce stanoví příloha č. 7 k tomuto zákonu.

Uvedené požadavky jsou v tomto oznámení respektovány.

Hlavním cílem oznámení je poskytnout podklad pro provedení zjišťovacího řízení dle § 10d zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Tím bude vytvořen rámec pro další stupně procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí.

Zpracování oznámení proběhlo v období září až listopad 2018.

Přehled výchozích podkladů

Základním podkladem pro zpracování oznámení jsou informace předané zpracovatelem předmětné koncepce (Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.). Další údaje jsou získány vlastním průzkumem dotčeného území, rešerše informací z veřejných zdrojů a archívu zpracovatele oznámení.

Zpracovateli oznámení byly poskytnuty následující podklady:

- Plán udržitelné městské mobility Olomouc (PUMMO). Hlavní dokument (1/2), analytická fáze 12/2017. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., prosinec 2017.
- Plán udržitelné městské mobility Olomouc (PUMMO). Hlavní dokument (2/2), návrhová fáze 05/2018. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., červen 2018.
- Akční plán a zásobník projektů. Indikátory plnění cílů. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., nedatováno.
- Plán udržitelné městské mobility Olomouc (PUMMO). Komunikační a participační aktivity. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., červen 2018.

A.

ÚDAJE O PŘEDKLADATELI

A. ÚDAJE O PŘEDKLADATELI

A.1. Název organizace

1. *Název organizace*

Statutární město Olomouc

A.2. IČ

2. *IČ, bylo-li přiděleno*

00299308

A.3. Sídlo

3. *Sídlo (bydliště)*

Horní náměstí č.p. 583
779 11 Olomouc

A.4. Oprávněný zástupce předkladatele

4. *Jméno, příjmení, bydliště, telefon a e-mail oprávněného zástupce předkladatele*

RNDr. Aleš Jakubec, Ph. D.
náměstek primátora

Statutární město Olomouc
Horní náměstí č.p. 583
779 11 Olomouc

tel.: +420 585 513 329
e-mail: ales.jakubec@olomouc.eu

Kontaktní osoba ve věcech technických:

Ing. Martin Luňáček
odbor koncepce a rozvoje
oddělení koncepce veřejné infrastruktury a dopravního inženýrství

Magistrát města Olomouce
Hynaisova 10
779 11 Olomouc

tel.: +420 588 488 382
e-mail: martin.lunacek@olomouc.eu

B.

ÚDAJE O KONCEPCI

B. ÚDAJE O KONCEPCI

B.1. Název

1. Název

Plán udržitelné městské mobility Olomouc

B.2. Obsahové zaměření

2. Obsahové zaměření (osnova)

Plán udržitelné městské mobility Olomouc (PUMMO) je souhrnný strategický dokument, který:

- komplexně analyzuje současný stav dopravy a dopravní infrastruktury v Olomouci a jejím okolí,
- stanovuje vize, cíle a priority dopravy ve městě Olomouci,
- navrhuje uspořádání dopravního systému města Olomouce pro horizonty let 2023, 2030 a 2050,
- vymezuje akční plán konkrétních projektů pro roky 2018 až 2023.

Osnova koncepce je následující:

Analytická část:

ZÁKLADNÍ INFORMACE O PLÁNU UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY OLOMOUC

1. Úvod

- 1.1. Obecně o PUMMO
- 1.2. Důvody pořízení PUMMO

2. Struktura PUMMO

- 2.1. Struktura dokumentace
- 2.2. Funkce a návaznosti jednotlivých částí „Hlavního dokumentu“
- 2.3. Srovnání struktury dokumentace se zadávací dokumentací
- 2.4. Soulad PUMMO s metodickými pokyny pro zpracování SUMP

3. Způsob a postup projednání PUMMO

- 3.1. Organizační schéma pořízení PUMMO
- 3.2. Postup projednání PUMMO
- 3.3. Zapojení veřejnosti
- 3.4. Harmonogram aktivit a kampaní participace

STRATEGICKÝ RÁMEC PLÁNU UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY OLOMOUC

1. Kontext strategických dokumentů

- 1.1. Evropská úroveň
- 1.2. Národní úroveň
- 1.3. Krajská a regionální úroveň
- 1.4. Městská úroveň

2. Zásady a principy udržitelné městské mobility

3. Vize a cíle udržitelné městské mobility

- 3.1. Vize
- 3.2. Cíle a opatření

4. Indikátory udržitelné městské mobility

- 4.1. Hledisko dopravní poptávky
- 4.2. Hledisko kvality dopravní infrastruktury a služeb
- 4.3. Hledisko dopravní obslužnosti území
- 4.4. Hledisko bezpečnosti dopravy
- 4.5. Hledisko životního prostředí a energetické udržitelnosti
- 4.6. Hledisko sociální a genderové rovnosti
- 4.7. Hledisko ekonomické udržitelnosti dopravy

ANALÝZA DOPRAVNÍHO SYSTÉMU MĚSTA OLOMOUCE

1. Úvod k analytické části

- 1.1. Popis a struktura analytické části
- 1.2. Geografické vymezení analýzy
- 1.3. Časové vymezení analýzy

2. Globální pohled a širší souvislosti

- 2.1. Geografické poměry a sídelní uspořádání
- 2.2. Dopravní infrastruktura v regionálním měřítku
- 2.3. Dopravní vazby města Olomouce

3. Osobní doprava

- 3.1. Dopravní poptávka po osobní dopravě
 - 3.1.1. Obyvatelstvo
 - 3.1.2. Struktura a využití území, lokalizace ekonomických činností a rozvoj území
 - 3.1.3. Převážné vztahy
- 3.2. Dopravní nabídka pro osobní dopravu
 - 3.2.1. Infrastruktura pro individuální dopravu
 - 3.2.2. Infrastruktura pro hromadnou dopravu

4. Nákladní doprava

- 4.1. Dopravní poptávka po nákladní dopravě
 - 4.1.1. Ekonomické subjekty
 - 4.1.2. Objemy dopravy
- 4.2. Dopravní nabídka pro nákladní dopravu
 - 4.2.1. Komunikační síť
 - 4.2.2. Nákladové stanice
 - 4.2.3. Parkoviště a překladiště
 - 4.2.4. Citylogistika

5. Výkony dopravy

- 5.1. Silniční doprava
 - 5.1.1. Automobilová doprava
 - 5.1.2. Statická doprava
 - 5.1.3. Tramvajová doprava
 - 5.1.4. Cyklistická doprava
 - 5.1.5. Pěší doprava

- 5.2. Železniční doprava

6. Dopady dopravy

- 6.1. Dopady na životní prostředí
 - 6.1.1. Emisní produkce
 - 6.1.2. Emisní produkce ze zdrojů mimo dopravu
 - 6.1.3. Imisní zátěže
 - 6.1.4. Hlukové zátěže
- 6.2. Dopady ve společenské oblasti
 - 6.2.1. Kongesce
 - 6.2.2. Nehodovost

7. Souhrnná SWOT analýza

7.1. SWOT z pohledu správce infrastruktury a plánovacích institucí

- 7.1.1. Hledisko dopravní poptávky
- 7.1.2. Hledisko IAD a pozemních komunikace
- 7.1.3. Hledisko VHD
- 7.1.4. Hledisko cyklistické dopravy
- 7.1.5. Hledisko pěší dopravy

Návrhová část:

VIZE A CÍLE UDRŽITELNÉHO SYSTÉMU DOPRAVY V OLOMOUCI

1. Úvod k vizi a cílům

- 1.1. Vazba na Strategický plán rozvoje města Olomouce
- 1.2. Vazba na Strategii ITI Olomoucké aglomerace

2. Vize

3. Strategické a specifické cíle PUMMO

NÁVRH UDRŽITELNÉHO SYSTÉMU DOPRAVY V OLOMOUCI

4. Úvod k návrhové části

- 4.1. Popis a struktura návrhové části
- 4.2. Metodika vyhodnocení významu opatření
 - 4.2.1. Vytvoření návrhů opatření
 - 4.2.2. Stanovení hodnotících indikátorů
 - 4.2.3. Hodnocení a kategorizace opatření
- 4.3. Definice a charakteristiky výhledových scénářů opatření
- 4.4. Metodika vyhodnocení scénářů
- 4.5. Rekapitulace aktivit k zapojení veřejnosti

5. Opatření k rozvoji dopravních systémů

5.1. Infrastrukturní opatření

- 5.1.1. Infrastrukturní opatření v oblasti veřejné dopravy
- 5.1.2. Infrastrukturní opatření v oblasti pěší dopravy a veřejných prostranství
- 5.1.3. Infrastrukturní opatření v oblasti cyklistické dopravy
- 5.1.4. Infrastrukturní opatření v oblasti individuální automobilové dopravy
- 5.1.5. Infrastrukturní opatření v oblasti dopravy v klidu
- 5.1.6. Infrastrukturní opatření v oblasti nákladní dopravy

5.2. Neinfrastrukturní opatření

- 5.2.1. Neinfrastrukturní opatření v oblasti managementu mobility
- 5.2.2. Neinfrastrukturní opatření v oblasti veřejné dopravy
- 5.2.3. Neinfrastrukturní opatření v oblasti pěší dopravy a veřejných prostranství
- 5.2.4. Neinfrastrukturní opatření v oblasti cyklistické dopravy
- 5.2.5. Neinfrastrukturní opatření v oblasti individuální automobilové dopravy
- 5.2.6. Neinfrastrukturní opatření v oblasti dopravy v klidu
- 5.2.7. Neinfrastrukturní opatření v oblasti nákladní dopravy

5.3. Vyhodnocení účinku jednotlivých opatření

6. Scénáře opatření

- 6.1. Scénář BAU - nulový
- 6.2. Scénář MIN - minimalistický
- 6.3. Scénář MED - střední
- 6.4. Scénář MAX - maximalistický
- 6.5. Vyhodnocení scénářů opatření
 - 6.5.1. Intenzity dopravy
 - 6.5.2. Modal split
 - 6.5.3. Emisní produkce
 - 6.5.4. Imisní zátěže
 - 6.5.5. Hlukové zátěže
 - 6.5.6. Orientační nacenění

6.5.7. Souhrnné porovnání

AKČNÍ PLÁN REALIZACE PLÁNU UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY OLOMOUC

7. Úvod k akčnímu plánu

Akční plán:

Seznam projektů (zásobník projektů) na základě vybraného scénáře včetně jejich orientačního nacenění a rozplánování realizace. Na roky 2018-2020 je zpracován akční plán, ostatní projekty jsou uvedeny formou obecnějšího zásobníku.

B.3. Charakter

3. Charakter

PUMMO navazuje na proces pořizování generelů dopravy a strategických plánů. Jde o segmentový strategický dokument, který rozpracovává problematiku dopravy a infrastruktury, která je v obecné úrovni řešena v rámci připravovaného Strategického plánu rozvoje města Olomouce (SPRMO). PUMMO je s tímto dokumentem ve vzájemné shodě a oba dokumenty jsou vypracovány v úzké spolupráci.

B.4. Zdůvodnění potřeby

4. Zdůvodnění potřeby pořízení

Je pět základních důvodů pro pořízení PUMMO:

1) PUMMO je nástrojem integrovaného přístupu, který je v současné době preferován např. v rámci územního plánování a regionální politiky. PUMMO se zaměřuje na dopravní systém jako celek a ustavuje koncepci rozvoje a dalšího směřování dopravního systému napříč všemi dopravními módy a oblastmi, které s dopravou souvisí. Jedním z problematických aspektů dopravního plánování je například obrácená příčinná souvislost mezi plánováním výstavby infrastruktury a dopravní poptávkou, kdy dopravní infrastruktura není plánována vždy s ohledem na komplexní multimodální analýzu dopravní poptávky, ale pouze v rámci jednotlivých módů, což v důsledku vede k plánování nezohledňující celkovou potenciální dopravní poptávku. Zároveň neexistuje standardizovaný systematický proces dopravního plánování, který by zohledňoval možnosti rozvoje všech existujících dopravních módů vyváženě.

2) Vypracovaný plán udržitelné městské mobility (SUMP) nebo rámec udržitelné mobility měst (SUMF) je jako koncepční dokument vyžadován u všech měst ČR nad 50 tis. obyvatel jako zdůvodňující podklad při žádosti o čerpání prostředků z Operačního programu Doprava (OPD) a Integrovaného regionálního operačního programu (IROP) po roce 2018 v programovém období 2014-2020. Je velmi pravděpodobné, že čerpání prostředků i v budoucím programovém období bude podmíněno existencí platného plánu udržitelné městské mobility.

3) Na rozdíl od předchozích strategických dokumentů zaměřených na dopravu, generelů dopravy apod., PUMMO implicitně vyžaduje transparentní postup při zpracování i projednání plánu a systematické zapojení veřejnosti do procesu plánování. Laická i odborná veřejnost je přizvána ke všem částem PUMMO s možností vyjádřit se ke zpracovaným částem dokumentu.

4) Hlavním cílem plánu je koncepce takového dopravního systému, který bude udržitelný z hlediska sociálního, ekonomického a environmentálního. Tato základní podmínka může být dosažena různými přístupy koncipování dopravy, které jsou právě předmětem zpracování PUMMO.

5) Koncepce rozvoje schválená dnes ovlivní stav v roce 2050. Příprava projektů v oblasti dopravy je náročná v přípravné i realizační fázi. Projekty v oblasti výstavby dopravní infrastruktury i zavádění dopravních opatření jsou komplexní a mnohdy není možné vybrat nevhodnější variantu. Výsledná volba je často kompromisem, který je nutné komunikovat s veřejností a dotčenými subjekty. Participace veřejnosti v rámci PUMMO, kde dostanou všechny dotčené strany prostor vyjádřit se a navrhnout způsob řešení, je ideální platformou pro tuto celospolečenskou diskuzi.

B.5. Základní principy a postupy

5. Základní principy a postupy (etapy) řešení

PUMMO je zpracován ve třech fázích:

Analytická část řeší současnou situaci z hlediska hluku, emisí a imisí, intenzity dopravy a dostupnosti. Součástí je také průzkum dopravního chování obyvatel města.

Návrhová část vychází přímo z analytické části, stanovuje vizi, cíle a opatření v dopravě Olomouce, navrhuje uspořádání dopravního systému města Olomouce v horizontu let 2023 a 2030.

Akční plán udržitelné městské mobility je seznam projektů, které je třeba realizovat k naplnění navrženého scénáře budoucí mobility města Olomouce.

V rámci koncepce jsou sestaveny, modelovány a posuzovány tyto výhledové scénáře:

Scénář nulový ("BAU"): Nulový scénář ("business as usual") je modelován pouze pro účely porovnání s návrhovými scénáři. Zahrnuje predikovaný vývoj demografie včetně jeho promítnutí do předpokládané změny využití území. Z hlediska dopravní infrastruktury je do toho scénáře zahrnuto pouze:

- prodloužení tramvajové trati do Slavonína (A.03)
- propojení tramvajových tratí v ul. Zámečnická (E.01)

Scénář minimalistický ("MIN"): Jedná se o základní návrhový scénář, do které jsou zařazeny pouze vysoce efektivní opatření (dle vyhodnocení) na straně města a dále opatření nadměstského významu, která jsou připravovanými investicemi státu a kraje. Jsou do něj zahrnuta tato opatření:

V oblasti veřejné hromadné dopravy:

- nové tramvajové tratě - BAU scénář (A.03, E.01)
- podmiňující investice: vozovny, měnirny apod. (A.15, A.16, C.14, D.08)
- autobusový terminál a P+R (A.17, C.22)
- preference MHD (A.14)
- úpravy tarifu a způsobu platby (A.09, A.11, A.12, C.39)
- úpravy jízdních řádů (A.13, C.30, C.31)
- nákup vozidel: CNG a elektrobuses (C.42)
- bezbariérové úpravy (C.20)

V oblasti silniční dopravy:

- podmiňující investice: ústředna řízení dopravy (B.13)
- úpravy křižovatek a komunikací (B.01, B.16, E.07, E.08, E.09)
- dynamické řízení SSZ a zelená vlna (B.12, B.19)
- podpora carsharingu a carpoolingu (B.02, D.04)
- zóny 30 na vybraných komunikacích (B.14.1)

V oblasti cyklistické dopravy:

- cykloopatření: stezky, pruhy (A.20, A.21, C.47, C.48, C.49, C.50, C.51)
- cyklobousměrky (C.52)
- zestezkování chodníků (C.53, C.54)
- stojany (C.01)
- zlepšení podmínek ve školách a jejich okolí (C.06)
- bikesharing (C.05)
- zimní údržba (C.07)

V oblasti pěší dopravy (nad rámec "silniční dopravy"):

- bezbariérové trasy (B.51)
- pěší zóna (B.50, B.54)
- prostupnost a příměstské tras (B.48, B.53, D.10)

V oblasti nákladní dopravy (nad rámec "silniční dopravy")

- omezení tranzitu v centru (B.36)

V oblasti parkování:

- legalizace dopravním značením na stávajících komunikacích (B.44, B.45)

V oblasti managementu mobility:

- kampaně (B.17, B.18, B.21)
- dopravně-informační platforma (B.23)
- plány, koncepce a manuály (B.22, B.24, B.28, B.31, B.33, B.57, B.58)
- institucionální zázemí (B.25, B.26)

V oblasti investic státu a kraje:

- západní tangenta D35 (B.05)
- východní tangenta I/46 a navazující komunikace (B.07, E.02, E.03, E.04, E.05)
- přeložka Na Trati II/635 (B.06)
- přestavba OK Globus (E.06)
- parkoviště pro FN (B.39)

Scénář střední ("MED"): Jedná se o rozšíření minimalistického scénáře o další opatření na straně města, která byla vyhodnocena jako efektivní. Jsou do něj (nad rámec minimalistického scénáře) zahrnuta tato opatření:

V oblasti veřejné hromadné dopravy:

- nákup vozidel: nízkopodlažní tramvaje, kapacitní i menší vozidla (C.43, C.45, C.46)
- posílení a úpravy spojů (C.24, C.25, C.26, C.34)
- úpravy zastávek (C.12, C.13, C.16)
- úpravy tarifu (A.10, C.28, C.38)
- poskytování dat (C.37)

V oblasti silniční dopravy:

- propojky (E.10, E.11)
- podpora elektromobilů: dobíjecí stanice (D.05)

V oblasti cyklistické dopravy:

- doprovodná infrastruktura: servisní místa, dobíjecí stanice (C.02)
- orientační značení (C.03)

V oblasti pěší dopravy (nad rámec "silniční dopravy"):

- –

V oblasti nákladní dopravy (nad rámec "silniční dopravy")

- –

V oblasti parkování:

- parkovací domy v MPR (B.41)
- zvýšení poplatků a snížení kapacity na ulicích (B.38, B.43)

V oblasti managementu mobility:

- plán mobility pro magistrát a instituce (B.59)
- regulační řád pro smogové situace (B.30)
- další plány (B.27, B.28)

V oblasti investic státu a kraje:

- tzv. páté rameno: Globus–Řepčinská (B.08)
- úprava křižovatky Dobrovského x Dlouhá (E.12)

Scénář maximalistický ("MAX"): Jedná se o rozšíření středního scénáře o náročná opatření na straně města, která byla vyhodnocena jako efektivní. Jsou do něj (nad rámec minimalistického a středního scénáře) zahrnuta tato opatření:

V oblasti veřejné hromadné dopravy:

- prodloužení tramvajových tratí (A.05, C.10, E.13)
- tram-train (C.18)
- buspruhy (C.17)
- odstav (C.11)
- nové buslinky (A.01, C.32, C.35)
- úpravy tarifu (C.27, C.29, D.06)
- nákup vozidel: klima (C.44)
- přístřešky (A.18)

V oblasti silniční dopravy:

- propojky (B.09, B.10)
- zóny 30 na všech komunikacích mimo páteřní (B.14.2)

- vyznačování obrátkových stání (B.03, B.04)
- podpora ekologických pohonů (D.03)

V oblasti cyklistické dopravy:

- hladší povrchy v MPR (C.09)
- služební kola (C.04)

V oblasti pěší dopravy (nad rámec "silniční dopravy"):

- –

V oblasti nákladní dopravy (nad rámec "silniční dopravy")

- překladiště pro city logistiku (B.37)

V oblasti parkování:

- lehké parkovací objekty na sídlištích (B.40)

V oblasti managementu mobility:

- pobídky: pro zaměstnance města, pro doručovatele (B.20, B.32)

V oblasti investic státu a kraje:

- krátká přeložka železniční trati na Šternberk (D.01)
- plavební kanál Dunaj - Odra - Labe (D.02)

Rozdělení opatření do scénářů je graficky znázorněno v mapě na webu:

<https://drive.google.com/open?id=1RvDz6rVevlRDEmC-RyEhdba-tDR9L-ul&usp=sharing>

Dne 4.6.2018 byla koncepce PUMMO předložena k jednání zastupitelstvu statutárního města Olomouc. Zastupitelstvo města Olomouce vybralo a následně schválilo Plán udržitelné městské mobility Olomouc v maximalistickém scénáři.

B.6. Hlavní cíle

6. Hlavní cíle

Strategické a specifické cíle PUMMO jsou definovány následovně:

1. Změna dělby přepravní práce ve prospěch udržitelných způsobů dopravy
 - 1.1. Zvýšení celkového podílu cest veřejné, cyklistické a pěší dopravy
 - 1.2. Posílení vzájemného propojení pěší, cyklistické, veřejné dopravy a automobilové dopravy
 - 1.3. Snížení objemu cest osobními automobily a jejich podílu na dělbě přepravní práce (modal split)
 - 1.4. Zvýšení významu regionální železniční a autobusové dopravy při osobní dopravě z okolních obcí do Olomouce
2. Zvýšení dopravní a sociální bezpečnosti
 - 2.1. Pracovat na Vizi nula; snížení počtu vážných dopravních nehod
 - 2.2. Snížení nehodovosti chodců a cyklistů
 - 2.3. Zajištění bezpečnosti a odolnosti dopravního systému v krizových situacích
 - 2.4. Zvýšení pocitu bezpečí cestujících (všemi druhy dopravy vč. chůze)
 - 2.5. Zvyšování bezpečnosti dopravní infrastruktury úpravou stavebního řešení a dopravního značení
3. Snížení negativních vlivů dopravy na obyvatele a životní prostředí
 - 3.1. Snížení počtu obyvatel vystavených nadlimitnímu hluku z dopravy
 - 3.2. Snížení počtu obyvatel vystavených nadlimitním koncentracím škodlivých látek emitovaných z dopravy
 - 3.3. Snížení emisí skleníkových plynů v souladu s cíli ochrany klimatu a životního prostředí
 - 3.4. Zkvalitnění vzhledu a funkčnosti ulic a veřejných prostor
4. Zlepšení dostupnosti a atraktivity veřejné, cyklistické a pěší dopravy pro všechny skupiny obyvatel
 - 4.1. Základní služby v docházkové vzdálenosti nebo rychle dostupné veřejnou dopravou a na kole
 - 4.2. Podpora nezávislé (samostatné) mobility pro všechny
 - 4.3. Zvýšení dostupnosti udržitelnými druhy dopravy
 - 4.4. Zvýšení atraktivity a rychlosti veřejné dopravy, zajištění její spolehlivosti
 - 4.5. Zlepšení a rozšíření infrastruktury pro cyklistickou dopravu
 - 4.6. Snadnější překonání silnic a železnic pro chodce a cyklisty (snížení bariérového efektu)
 - 4.7. Předvídatelnost cestovních časů všech druhů dopravy

5. Zajištění ekonomické a energetické udržitelnosti dopravy
 - 5.1. Podpora bezemisních pohonných technologií
 - 5.2. Lepší využití kapacity stávajících druhů dopravy a infrastruktury vč. využití ITS
 - 5.3. Efektivní investice do dopravy, minimalizace indukce IAD
 - 5.4. Minimalizace negativních dopadů nákladní dopravy a zásobování
6. Zavedení principů mobility managementu ve prospěch udržitelných způsobů dopravy
 - 6.1. Zavedení principů mobility managementu do plánování a řízení dopravy a ovlivňování poptávky po dopravě
 - 6.2. Plány mobility pro organizace
 - 6.3. Systematické zapojování veřejnosti do dopravního plánování
 - 6.4. Poskytování informací o mobilitě vč. jejich dopadů
 - 6.5. Systematické vzdělávání v oblasti udržitelné mobility (úřad, škola, veřejnost)
 - 6.6. Užší spolupráce mezi zainteresovanými subjekty, které mají v agendě aspekt mobility (státní, krajské a městské organizace)

B.7. Míra stanovení rámce pro záměry a jiné činnosti

7. Míra, v jaké koncepci stanoví rámec pro záměry a jiné činnosti, vzhledem k jejich umístění, povaze, velikosti, provozním podmínkám, požadavkům na přírodní zdroje apod.

PUMMO stanovuje základní postup optimálního rozvoje dopravních systémů města s ohledem na socioekonomické a přírodní podmínky města a potřeby jeho obyvatel. Bude sloužit orgánům státní správy a samosprávy jako podklad při prosazování veřejného zájmu a uplatnění jejich rozhodovacích pravomocí. Nejde tedy ani o územně-plánovací dokument (územní plán na různých stupních), ani o projektovou dokumentaci.

PUMMO bude podkladem pro činnost města a dotační politiku ČR, EU, Olomouckého kraje a Statutárního města Olomouc. Bude také využíván jako jeden z podkladů pro zpracování územně plánovací dokumentace města Olomouc. Na základě PUMMO budou zpracovávány jednotlivé projekty rozvoje města Olomouce, které budou řešit konkrétní dopravní problematiku dotčeného území s důrazem na využívání udržitelných forem dopravy.

Na základě PUMMO budou zpracovávány konkrétní projekty, naplňující stanovenou vizi, cíle a opatření. Tyto projekty jsou různého charakteru vzhledem k jejich umístění, povaze, velikosti, provozním podmínkám, požadavkům na přírodní zdroje apod. Většina opatření je administrativního, organizačního či marketingového charakteru, bez významnějšího územního průmětu. Pouze některá opatření mají konkrétnější územní průmět, zejména nové tramvajové tratě resp. prodloužení tramvajových tratí, související podmiňující investice (vozovny, měnirny apod.), autobusový terminál a P+R, parkovací domy, úpravy křižovatek, cyklostezky a významnější investice státu a kraje (západní tangenta D35, východní tangenta I/46 a navazující komunikace, přeložka Na Trati II/635, přestavba OK Globus, parkoviště pro FN, tzv. páté rameno Globus–Řepčinská, úprava křižovatky Dobrovského x Dlouhá, krátká přeložka železniční trati na Šternberk, plavební kanál Dunaj - Odra - Labe). Umístění těchto záměrů bude vycházet z územně plánovací dokumentace, a to buď v souladu s platnou ÚPD, případně jejich změn.

Konkrétní parametry uvedených opatření, resp. záměrů, nejsou v koncepci specifikovány, budou řešeny v dalších fázích přípravy projektů. Z toho vyplývá, že i jejich provozní podmínky, vstupy/výstupy (vč. požadavků na přírodní zdroje) a environmentální efekty nelze v rámci koncepce podrobně vyhodnotit. Budou předmětem řešení v navazujících fázích přípravy konkrétních záměrů a případně i v rámci procesu EIA (pokud budou spadat do režimu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí). Na úrovni koncepce tak lze uvést, že většina opatření je umístěna v městském prostředí, tedy bez významnějších nároků na přírodní zdroje. Rozsáhlejší opatření s územním průmětem, mimo přímou působnost oznamovatele koncepce (Statutární město Olomouc), jsou potom řešena v příslušných souvislostech mimo vlastní koncepci, která je pouze přejímá.

B.8. Přehled uvažovaných variant

8. Přehled uvažovaných variant řešení

PUMMO není řešen variantně.

V rámci PUMMO byly sestaveny, modelovány a posuzovány čtyři výhledové scénáře (viz kapitola B.5. Základní principy a postupy (strana 10 tohoto oznámení). Dne 4.6.2018 byla koncepce PUMMO předložena k jednání zastupitelstvu statutárního města Olomouc. Zastupitelstvo města Olomouce vybralo a následně schválilo Plán udržitelné městské mobility Olomouc v maximalistickém scénáři.

B.9. Vztah k jiným koncepcím a možnost kumulace vlivů

9. Vztah k jiným koncepcím a možnost kumulace vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví s jinými záměry

B.9.1. Koncepce uvažované v PUMMO

PUMMO je systematicky rámcován řadou strategických, koncepčních a metodických dokumentů na evropské, národní, krajské a regionální a městské úrovni.

Evropská úroveň:

- Urban Mobility Package (2013)
- Bílá kniha o dopravě (2011)
- Nařízení o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (2013)
- Strategie Evropa 2020 (2010)
- Lipská charta o udržitelných evropských městech (2007)
- Územní agenda Evropské unie 2020 (2011)
- Inteligentní města a obce (2012)

Národní úroveň:

- Dopravní politika ČR 2014-2020 s výhledem na rok 2050 (2013)
- Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů v ČR do roku 2020 s výhledem do roku 2050 (2015)
- Bílá kniha: Koncepce veřejné dopravy 2015-2020 (2015)
- Střednědobá strategie zlepšování kvality ovzduší do roku 2020 (2015)
- Národní program snižování emisí
- Národní akční plán čisté mobility (2015)
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy (2013)
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (2011)

Krajská a regionální úroveň:

- Program zlepšování kvality ovzduší - zóna Střední Morava (2015)

Městská úroveň:

- Územní plán města Olomouce (2014)
- Strategický plán rozvoje města Olomouce (2017)

B.9.2. Další koncepce

Mezinárodní úroveň:

- Kjótský protokol k Rámcové úmluvě OSN o změně klimatu
- Rámcová úmluva OSN o změně klimatu
- Rámcová směrnice pro vodní politiku Společenství (2000/60/ES)

Národní úroveň:

- Politika územního rozvoje ČR
- Strategie udržitelného rozvoje ČR
- Strategie regionálního rozvoje ČR
- Zásady urbánní politiky ČR
- Dopravní politika České republiky
- Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR
- Státní politika životního prostředí ČR
- Národní rozvojový plán ČR 2007 - 2013 a pro navazující období 2014 - 2020
- Program rozvoje venkova ČR
- Akční plán ČR pro zdraví a životní prostředí - NEHAP
- Dlouhodobý program Zdraví pro všechny v 21. století (Zdraví 21)
- Místní agenda 21
- Národní program snižování emisí České republiky

- Plán odpadového hospodářství České republiky
- Koncepce vodohospodářské politiky Ministerstva zemědělství České republiky pro období od vstupu do Evropské unie
- Plán hlavních povodí ČR
- Aktualizace státního programu ochrany přírody a krajiny
- Národní strategie ochrany biologické rozmanitosti (Natura 2000)
- Dopravní politika ČR

Regionální úroveň:

- Program rozvoje Olomouckého kraje
- Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje
- Územní energetická koncepce Olomouckého kraje
- Aktualizace Plánu rozvoje vodovodů a kanalizací Olomouckého kraje
- Plán odpadového hospodářství Olomouckého kraje
- Koncepce ochrany přírody a krajiny pro území Olomouckého kraje
- Integrovaný program snižování emisí Olomouckého kraje
- Program ke zlepšení kvality ovzduší na úrovni zóny Olomouckého kraje
- Koncepce optimalizace rozvoje silniční sítě II. a III. třídy Olomouckého kraje

Místní úroveň:

- ÚAP ORP Olomouc
- ÚP Olomouc
- Plán odpadového hospodářství původce statutární město Olomouc
- Strategický plán rozvoje města Olomouce a mikroregionu Olomoucko
- Integrovaný plán rozvoje města Olomouc
- Koncepce vodního hospodářství města Olomouce
- Územní energetická koncepce statutárního města Olomouce

Nelze vyloučit ani přítomnost dalších koncepcí resp. programů různých subjektů. Vlivy realizace všech koncepcí budou vzájemně interferovat, v řadě případů lze očekávat, že koncepce se budou překrývat, resp. budou využívat společné finanční zdroje. Při vhodném návrhu aktivit, dodržení územního plánu, odpovídajícím posouzení vlivů na životní prostředí a realizaci odpovídajících opatření nelze očekávat významné riziko kumulace negativních vlivů.

B.10. Předpokládaný termín dokončení

10. Předpokládaný termín dokončení

Předpokládaný termín dokončení koncepce je prosinec 2018.

B.11. Návrhové období

11. Návrhové období

Uspořádání dopravního systému města Olomouce je navrženo pro horizonty roků 2023, 2030 a 2050.

Akční plán konkrétních projektů je vymezen pro období 2018 - 2023.

B.12. Způsob schvalování

12. Způsob schvalování

PUMMO bude schvalován zastupitelstvem Statutárního města Olomouc.

C.

ÚDAJE O DOTČENÉM ÚZEMÍ

C. ÚDAJE O DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.1. Vymezení dotčeného území

1. Vymezení dotčeného území

Dotčené území je vymezeno územím Statutárního města Olomouc.

C.2. Výčet dotčených územních samosprávných celků

2. Výčet dotčených územních samosprávných celků, které mohou být koncepcí ovlivněny

Dotčeny jsou následující územní samosprávné celky:

Kraj:	Olomoucký	Olomoucký kraj Jeremenkova 40a 779 11 Olomouc tel.: +420 585 508 111 IDDS: qjabmf
Obec:	Statutární město Olomouc	Statutární město Olomouc Horní náměstí č.p. 583 779 11 Olomouc tel.: +420 585 513 111 IDDS: kazbzri

C.3. Stav životního prostředí v dotčeném území

3. Základní charakteristiky stavu životního prostředí v dotčeném území

C.3.1. Geologické a geomorfologické poměry

Geologie

Z regionálně geologického hlediska náleží předneogénní podklad na zájmovém území moravskoslezské oblasti, regionu moravskoslezské paleozoikum. Na území města se jedná zejména o paleozoikum Dražanské vrchoviny, které v ostrůvcích vystupuje až k povrchu. V oblasti Olomouce jsou popsány výchozy drobné a slepenců spodního karbonu. Severovýchodní oblasti města náleží kulmu Nížkého Jeseníku.

V období miocénu došlo v oblasti k mořské transgresi a k zaplavení tektonicky podmíněných depresí. Na území města jsou zastoupeny sedimenty spodního badenu, většinou šedé vápnité jíly se slabými vložkami jemně zrnitých křemenných písků.

Na vápničitých jílech spodního badenu došlo v širší oblasti během pliocénu k sedimentaci v režimu průtočného jezera. Sedimenty tzv. pestré pliocenní série jsou charakteristické střídáním jemně až hrubě zrnitých písků jílovitých písků, křemitých štěrků a nevápničitých jílu. Na zájmovém území je pliocenní série vyvinuta převážně v jílovité facii.

V nadloží pliocenní pestré série jsou v oblasti zastoupeny sedimenty staršího pleistocénu charakteru hlinitých štěrkopísků spodní akumulace kralické terasy. Jedná se o dobře vyříděné štěrky a štěrkopísky s valouny do 5 cm, místně s vložkami písků a jílu.

V nadloží spodní akumulace Kralické terasy došlo k sedimentaci tzv. proluvialních štěrků s nedokonale opracovanými valouny o průměru až 20 cm a s hlinitou příměsí. Mocnost proluvialních štěrků narůstá od toku Moravy směrem k úpatí Nížkého Jeseníku, kde dosahuje až 15 m. Stáří proluvialních štěrků odpovídá střední až svrchní části risského glaciálu.

V období würmu došlo k akumulaci eolických sedimentů charakteru spraší a sprašových hlín. V tomto období došlo rovněž k poslední hloubkové erozi v údolí řeky Moravy a jejích přítoků a k sedimentaci štěrků a štěrkopísků údolní terasy toku.

Bezprostředně při povrchu jsou na území města zastoupeny náplavové hlíny v okolí vodních toků, svahové sedimenty a vrstvy antropogenní navážky (demolice, materiál redeponovaný v rámci terénních úprav). V nezastavěném území tvoří svrchní vrstvu kulturní humózní hlína.

Surovinové zdroje

Na území města se nachází nebo na něj zasahují následující ložiska nerostných surovin, registrovaná geofondem ČR:

- Černovír, surovina štěrkopísek, rozloha cca 116 ha, městská část Černovír a Klášterní hradisko, ložisko dosud netěženo,
- Olomouc - Nová ulice, cihlářská surovina, rozloha cca 13 ha, městská část Slavonín, těžba na ložisku ukončena,
- Hněvoitín, surovina vápenec dolomitický, celková rozloha cca 86 ha, část na území města cca 16 ha, městská část Nedvězí, těžba na ložisku ukončena, část vedena jako prognózní zdroj,
- Bystročice, surovina vápenec dolomitický, celková rozloha cca 130 ha, část na území města cca 4,5 ha, městská část Nedvězí, těžba na ložisku ukončena,
- Kožušany, surovina štěrkopísek, celková rozloha cca 43 ha, část na území města cca 38 ha, městská část Nemilany, těžba na ložisku ukončena.
- Kožušany - Slavonín, surovina štěrkopísek, celková rozloha cca 83 ha, část na území města cca 45 ha, městská část Holice, těžba na ložisku ukončena.

Na území města nejsou registrovány sesuvná území.

Geomorfologické poměry

Podle geomorfologického členění České republiky (Demek 1987) náleží převážná část území města následujícím morfologickým jednotkám:

- provincie Západní Karpaty
- soustava Vněkarpatské sníženiny
- podsoustava Západní vněkarpatské sníženiny
- celek Hornomoravský úval
- podcelek Středomoravská niva (střední část města)
- podcelek Prostějovská pahorkatina (západní část)
 - okrsek Křelovská pahorkatina
- podcelek Uničovská plošina (východní část)
 - okrsek Žerotínská rovina

Na území městských částí Lošov, Drozdín, Radíkov a Svatý Kopeček, zasahují následující morfologické jednotky:

- provincie Česká vysočina
- soustava Krkonošsko - jesenická
- podsoustava Jesenická oblast
- celek Nízký Jeseník
- podcelek Domašovská vrchovina
 - okrsek Radíkovská vrchovina

Širší oblasti města dominuje široké údolí řeky Moravy, která městem protéká ve směru sever - jih. Morfologie oblasti je postížena rozsáhlými antropogenními prvky a tvary, zejména městskou a průmyslovou zástavbou a úpravami v trasách významných dopravních koridorů (dálnice D35 a DR46, železniční koridory), které jsou vedeny městem a po jeho obvodu.

Terén je na převážné části města rovinatý, nadmořská výška se pohybuje od 210 m n.m. (Holice a Nemilany) po 416 m n.m. (vrch Číupek u Radíkova).

C.3.2. Hydrologické poměry

Povrchová voda

Území města náleží následujícím povodím:

- hlavní povodí řeky Dunaj 4-00-00,
- dílčí povodí 4-10-03 Morava od Třebůvky po Bečvu - většina území města,
- dílčí povodí 4-12-01 Morava od Bečvy po Hanou - západní část Města - Neředín, Nedvězí, Topolany

Hlavními vodními toky na území města, jsou řeky Morava a Bystřice. Při severním okraji města se do Moravy vlévá Oskava. Z dalších toků se na území města nachází např. Adamovka, Nemilanka, Trusovický potok, Mlýnský potok a Hamerský náhon.

Řeka Morava pramení na jižních svazích Králického Sněžníku ve výšce 1380 m n. m. a ústí zleva do Dunaje u Děvína ve výšce 136 m n. m. po 353,1 km toku. Plocha povodí činí 26 579,7 km², průměrný průtok u ústí činí 120 m³.s⁻¹. Morava se svými přítoky odvodňuje převážnou část území moravské části České republiky.

Bystřice pramení v Nízkém Jeseníku, jižně od obce Rýžoviště ve výšce 660 m n.m. a ústí v Olomouci do Moravy ve výšce 220 m n.m. jako její levostranný přítok. Délka toku činí 53,9 km, plocha povodí 267,4 km² průměrný průtok u ústí činí 1,8 m³.s⁻¹.

Morava, Bystřice, Oskava, Trusovický potok a Mlýnský Potok jsou významnými toky podle vyhlášky č. 178/2012 Sb., kterou se stanoví seznam významných vodních toků a způsob provádění činností souvisejících se správou vodních toků.

Podle nařízení vlády č. 262/2012 Sb. o stanovení zranitelných oblastí a akčním programu patří území města mimo katastrálních území Lošov a Radíkov mezi zranitelné oblasti.

Podzemní voda

Převážná část území města náleží hydrogeologickému rajónu 1620 Pliopleistocénní sedimenty Hornomoravského úval a podložnímu systému 2220 - Hornomoravský úval. Severovýchodní část města se nachází na území hydrogeologického rajónu 6610 Kulm nízkého Jeseníku.

Hydrogeologický rajón 1620 tvoří kvartérní fluvialní sedimenty převážně středomoravské nivy a vyšších údolních teras. Hydrogeologický systém je charakterizován mocným souvrstvím kolektorských štěrkopísků, které vyplňují rozsáhlé deprese předkvartérního reliéfu. Bazální izolátor kvartérní zvodně tvoří neogenní jíly případně puklinově propustné souvrství kulmu. Na území rajónu jsou situovány významné odběry vod pro veřejné zásobování pitnou vodou.

Souvrství neogenních sedimentů rajónu 2220 je charakterizováno převahou pelitických sedimentů, které tvoří na území bazální izolátor kvartérního zvodnění. Horizonty podzemních vod jsou v systému neogenního souvrství vázány na písčité polohy. Mocnosti těchto kolektorů s výjimkou bazálního se pohybují v řádu jednotek metrů a jsou tvořeny převážně jemnozrnnými jílovitými písky, které směrem k okrajům a na bázi přecházejí v písčité štěrky. Zvodnění v prostředí neogénu je charakterizováno napjatou hladinou, vodárenský význam rajónu je nízký.

Podzemní vody jsou v komplex kulmských sedimentů rajónu 6610 obecně vázány zejména na přípovrchové pásmo rozvolnění hornin s hustou sítí puklin, zasahujících do hloubek až 30 m. Do větších hloubek zasahuje zvodnění podél tektonicky porušených linií.

Hlavním kolektorem podzemní vody na území města a v jeho širším okolí jsou průlinově propustné kvartérní fluvialní štěrkopísčité sedimenty. Bazálním izolátorem podzemních vod mělkého oběhu jsou pak vápnité miocénní jíly, případně horniny paleozoika.

Podzemní vody jsou v širším okolí dotovány přímou infiltrací srážek, podzemními vodami z tranzitních kolektorů na svazích údolí Moravy a infiltrací z koryt vodních toků (zejména z Bystřice a Moravy). Směr proudění podzemní vody postupuje na území generálně k jihu, kde podzemní voda dotuje zvodnění údolní terasy řeky Moravy.

Pásma hygienické ochrany vod, zdroje minerálních vod

Na území městských částí Chomoutov, Lazce, Černovír a Klášterní Hradisko, Chvátkovice, Droždín, Týneček, Pavlovičky, Bělidla, Olomouc - střed, Nové Sady, Nemilany a Holice zasahuje Chráněná oblast přirozené akumulace vod Kvartér řeky Moravy.

Na území města se nacházejí nebo na něj zasahují ochranná pásma prameniště Černovír a Chomoutov a zdrojů OLMA a Masokombinát Haná.

Černovír a Chomoutov jsou významným zdrojem pitné vody pro Olomouc. Odběr je situován v oblasti mocných poloh štěrkopísčitých náplavů řeky Moravy sz. od městské části Chvátkovice.

C.3.3. Kvalita ovzduší a klimatické poměry

Pro popis stávajícího (požadového) stavu jsou využity údaje o průměrné imisní zátěži za aktuální pětiletí (poslední publikované údaje 2012 až 2016), poskytované ČHMÚ. Z těchto údajů vyplývají následující údaje:

Tuhé látky (PM ₁₀)	Roční limit (LV _r = 40 µg.m ⁻³) je dodržen. U maximálních denních koncentrací (LV _{24h} = 50 µg.m ⁻³) je však překročen maximální tolerovaný počet 35 případů překročení (tj. 36. zjištěná koncentrace po odečtení 35 případů, ve kterých je limitem tolerováno překročení limitu, překračuje na části území města uvedený limit).
Tuhé látky (PM _{2,5})	Roční limit (LV _r = 25 µg.m ⁻³) je dodržen.
Oxid dusičitý (NO ₂)	Roční limit (LV _r = 40 µg.m ⁻³) je dodržen.
Benzen	Roční limit (LV _r = 5 µg.m ⁻³) je dodržen.
Benzo(a)pyren	Roční limit (LV _r = 1 ng.m ⁻³) je překročen.

Převážná část města se nachází na území teplé klimatické oblasti T2, na území města dále zasahuje z jihovýchodu mírně teplá oblast MT11 a ze severovýchodu oblast MT10. Uvedené klimatické oblasti je možné stručně charakterizovat následně:

- T2 Krátké léto, mírné až mírně chladné, mírně vlhké, přechodné období krátké, s mírným jarem a mírným podzimem. Zima je normálně dlouhá s mírnými teplotami, suchá s normálním trváním sněhové pokrývky.
- MT10 Mírně teplé oblasti s dlouhým, mírně suchým a teplým létem, krátkým přechodným obdobím s mírně teplým jarem a mírně teplým podzimem. Zima je krátká, mírně teplá a velmi suchá s krátkým trváním sněhové pokrývky.
- MT11 Mírně teplé oblasti s dlouhým suchým a teplým létem, krátkým přechodným obdobím s mírně teplým jarem a mírně teplým podzimem. Zima je krátká, mírně teplá a velmi suchá s krátkým trváním sněhové pokrývky.

Klimatické oblasti T2, MT10 a MT11 jsou dále charakterizovány následujícími parametry:

Tab.: Charakteristika klimatických oblastí

Klimatická oblast	T2	MT10	MT11
Počet letních dnů	50 - 60	40 - 50	40 - 50
Počet dnů s průměrnou teplotou 10° a více	160 - 170	140 - 160	140 - 160
Počet mrazových dnů	100 - 110	110 - 130	110 - 130
Počet ledových dnů	30 - 40	30 - 40	30 - 40
Průměrná teplota v lednu	-2 - -3	-2 - -3	-2 - -3
Průměrná teplota v červenci	18 - 19	17 - 18	17 - 18
Průměrná teplota v dubnu	8 - 9	7 - 8	7 - 8
Průměrná teplota v říjnu	7 - 9	7 - 8	7 - 8
Průměrný počet dnů se srážkami 1mm a více	90 - 100	100 - 120	90 - 100
Srážkový úhrn ve vegetačním období	350 - 400	400 - 450	350 - 400
Srážkový úhrn v zimním období	200 - 300	200 - 250	200 - 250
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	50 - 60	50 - 80	50 - 60
Počet dnů zamračených	110 - 120	120 - 150	120 - 150
Počet dnů jasných	50 - 60	40 - 50	40 - 50

C.3.4. Pedologické poměry

V zastavěných oblastech byl původní půdní pokryv převážně odtěžen, skryt nebo redeponován.

Hlavními půdními typy na výstavbu nedotčených pozemcích jsou fluvizemě, černozemě a hnědozemě. Oblast s výskytem fluvizemí se nachází v údolí řeky Moravy, půdotvorným substrátem jsou zde nivní sedimenty. Široká oblast s výskytem hodnotných černozemí navazuje ze západu na nivu pravého břehu řeky Moravy, podložním substrátem jsou zde spraše. Hnědozemě tvoří půdní pokryv převážně východní části území.

Zemědělská půda tvoří 56 % rozlohy města, z toho výměra orné půdy je 47 % rozlohy města. Lesní pozemky pak zasahují na 11 % rozlohy města.

Převážná část půd v řešeném území je hodnocena jako vysoce produkční, zařazená do I. a II. třídy ochrany (více než 70 % rozlohy produkční půdy), případně středně produkční ve III. třídě ochrany (zhruba 13 % rozlohy půd).

C.3.5. Biotické poměry

Charakter bioty (flóry a fauny) a tím i její hodnota z hlediska biodiverzity jsou podmíněny geografickou polohou, charakterem trvalých ekologických podmínek a v kulturní krajině i druhem a intenzitou vlivu činnosti člověka.

Dle fyto geografického členění ČR náleží oblast Panonskému termofytiku, které zahrnuje nejnižší a nejteplejší polohy regionu v rozmezí nadmořských výšek 172 - 350 m. Pro tuto jednotku jsou zejména charakteristické teplomilné doubravy a dubohabřiny a různé typy teplomilné náhradní vegetace. V širokých plochých nivách se vyskytují zbytky lužních lesů, zaplavovaných luk, porostů vysokých ostřic, rákosin a různých typů vodní vegetace. Ve flóře se objevují teplomilné prvky submediteránní, které po skončení doby ledové migrovaly z útočišť v jižní Evropě.

Území je prehistoricky a souvisle do současnosti osídleno, což se projevilo na totální proměně území. Recentně se lesy vyskytují jen ve fragmentech a jsou vesměs tvořeny porosty s druhotnou skladbou. Naprostá většina bezlesí je tvořena agrokulturami, přirozená společenstva jsou vzácná.

C.3.6. Současný stav využití krajiny v zájmovém území

Krajinný ráz, kterým je ve smyslu § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činnostmi snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu.

V daném případě je dominantním prvkem krajinného rázu městská a průmyslová zástavba města Olomouc soustředěná do širokého údolí Moravy, které je na západě vymezeno svahy Dražanské vrchoviny a na východě vrchovinou Nížkého Jeseníku. Olomoucí historicky procházely významné komunikační osy, které jsou v současnosti reprezentovány dálnicemi D35 a D46 a železničními tratěmi II. a III. železničního koridoru. Město Olomouc je průmyslovým, podnikatelským, školským a institucionálním centrem regionu střední Moravy, s historií datovanou od 11. století v souvislosti s připojením Moravy k Českému státu.

Tomu odpovídá i charakter využití krajiny, kterým je zejména zástavba, osídlení, doprava a související průmyslové a podnikatelské aktivity. Krajina navazující na město je využívána k zemědělské výrobě a rekreačním aktivitám.

C.3.7. Ochrana přírody a krajiny

Na území města se nacházejí následující chráněná území a chráněné přírodní prvky:

- Chráněná krajinná oblast Litovelské Pomoraví,
 - přírodní rezervace Plané loučky (na území CHKO Litovelské Pomoraví),
 - přírodní rezervace Chomoutovské jezero (na území CHKO Litovelské Pomoraví),
 - přírodní památka Bázlerova pískovna (na území CHKO Litovelské Pomoraví),
- Přírodní park Údolí Bystřice

Na území města se nacházejí dále následující prvky soustavy Natura 2000 (soustava chráněných území v zemích EU, zahrnující ptačí oblasti a evropsky významné lokality):

- ptačí oblast Litovelské Pomoraví,
- evropsky významná lokalita Litovelské Pomoraví,
- evropsky významná lokalita Morava - Chropýňský luh

Dalšími krajinnými a přírodními prvky, které jsou předmětem ochrany dle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny jsou zejména:

- významné krajinné prvky (lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy),
- prvky územního systému ekologické stability

Územní systém ekologické stability je na území města řešen ve vazbě na nadregionální a regionální prvky dle Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje. Dle ZÚR OK územím města prochází nadregionální biokoridor (NRBK) K 136 se dvěma osami, vodní a nivní, vázanými na tok řeky Moravy a stanovištní podmínky údolní nivy. Do nivní osy NRBK jsou na území města vložena dvě regionální biocentra (RBC) - ze severní strany urbanizovaného území RBC 270 Černovírský les a z jižní strany RBC 272 Kožušany. Na NRBK K 136 navazují na území města dvě trasy regionální úrovně ÚSES - kratší vedená na území CHKO Litovelské Pomoraví regionálním biokoridorem přes RBC Plané loučky a delší vedená ve vazbě na tok řeky Bystřice tvořená na území města příslušnou částí regionálního biokoridoru RK 1435.

C.3.8. Hmotný majetek a kulturní památky

Město Olomouc je průmyslovým, podnikatelským, školským a institucionálním centrem regionu střední Moravy, s historií datovanou od 11. století v souvislosti s připojením Moravy k Českému státu a založení biskupství. První zmínky o městě Olomouci pocházejí z první poloviny 13. století. Prudký rozvoj města a jeho populace byl zaznamenán ve druhé polovině 19. století v souvislosti s vybudováním železnice a v souvislosti se zrušením statutu pevnostního města koncem 19. století.

V roce 1971 byla na území historické části města vyhlášena městská památková rezervace, která je po MPR Praha nejrozsáhlejší v republice. Na území města se nachází řada historických památek i současných významných staveb.

Mezi nejvýznamnější památky na území města patří Sloup nejsvětější trojice, který byl v roce 2000 zapsán na Seznam světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO. Ve městě se nachází řada chrámů a kostelů, městských paláců, významných domů a vil a dalších významných historických prvků.

Olomouc náležela do 19. století mezi největší a nejvýznamnější městské pevnosti rakouské monarchie, ve městě je zachována řada pevnostních prvků a vojenských památek.

Území města náleží mezi území s archeologickými nálezy ve smyslu § 22 zák. č. 20/1987 Sb., jedná se o území archeologického zájmu ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči.

C.3.9. Dopravní a technická infrastruktura

Město Olomouc je dobře napojeno na republikovou komunikační síť, a to jak silniční (D46, D35), tak železniční (II. a III. koridor). Na hlavní komunikační síť navazuje síť komunikací nižšího řádu a městských komunikací, u železnice regionálních tratí.

V uplynulém období byla dokončena přeložka silnice D35 (dříve R35) v západním a jižním segmentu, čímž byla vyřešena problematika tranzitní dopravy a zároveň distribuce cílové/zdrojové dopravy ve vztahu k městu. Stále nedokončená však zůstává přeložka silnic I/55 resp. I/46 ve východním segmentu města, což vede k dopravním problémům (zatížení komunikací) včetně vystavení přilehlé části města souvisejícím negativním vlivům dopravy. Za slabou stránku lze dále považovat nevyhovující tangenciální propojení v severní části města a nevyhovující části silnic II/570, II/448, II/449 a II/435.

Území města je obsluženo hromadnou dopravou, zapojenou do systému integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje. V území je dostupná letecká doprava (veřejné mezinárodní letiště, neveřejné vnitrostátní letiště), včetně zázemí pro leteckou záchrannou službu s vazbou na lékařská zařízení. S ohledem na reliéf města je významná nemotorová doprava (cyklistická doprava).

Území města je plynofikováno, centrální část města je zásobována teplem z centrálních zdrojů. V území jsou dále přítomny obvyklé sítě technické infrastruktury (zásobování elektrickou energií, pitnou vodou a kanalizačního systému) včetně systému nakládání s odpady.

C.3.10. Obyvatelstvo

Podle údajů Českého statistického úřadu činil počet obyvatel města k 31.12.2017 celkem 100 494, průměrný věk obyvatel činil 42,4 let. Bydlení je soustředěno jednak v bytových domech zástavby města (historické osídlení, sídliště), jednak v rodinných domech. V současné době se rozvíjí zejména osídlování nově budovaných obytných oblastí, tvořených bytovými a rodinnými domy, související s odlivem obyvatel z vnitřního města a přesídlováním do okolních oblastí resp. okolních obcí.

C.4. Stávající problémy životního prostředí v dotčeném území

4. Stávající problémy životního prostředí v dotčeném území

Dle Územně analytických podkladů ORP Olomouc (IV. aktualizace 2016) je město Olomouc hodnoceno podle vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území s tímto hodnocením:

- příznivé životní prostředí (environmentální pilíř) - záporné hodnocení s tímto odůvodněním: "přestože v zázemí města je dostatek kvalitních přírodních ploch a město má vybudovanou rozsáhlou kanalizační síť, jsou problémem zastavěné části hluk z dopravy a znečištění ovzduší, zejména prachem",
- hospodářský rozvoj (ekonomický pilíř) - kladné hodnocení s tímto odůvodněním: "město je hospodářským centrem regionu s rozvojovými plochami",
- sociální soudržnost obyvatel (sociální pilíř) - kladné hodnocení s tímto odůvodněním: "město je regionálním centrem s odpovídající vybaveností".

Město Olomouc jako celek v současné době řeší obecné rozvojové problémy, jako doprava ve městě, budování průmyslových zón a komerčních areálů, regenerace panelových sídlišť, využití stávajících průmyslových areálů na území města, nová bytová výstavba apod.

Celkově lze kvalitu životního prostředí v řešeném území hodnotit jako střední - zhoršenou, zejména v důsledku znečištěného ovzduší, zvýšené hladiny hluku v kontaktu se zatíženými komunikacemi a potlačení živých částí přírody. Únosné zatížení území však není celkově překročeno. Jedná se o typické prostředí velkého města s odpovídající intenzitou využití, zastavěností a zastoupením zdrojů.

Území města Olomouce patří mezi oblasti s překročenými imisními limity dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění. Nejvíce problematickým polutantem jsou tuhé znečišťující látky (PM₁₀), dalším významným polutantem je benzo(a)pyren. Nejvýznamnějším zdrojem emisí je doprava a malé zdroje (lokální topeniště). Na tyto skutečnosti reaguje Program ke zlepšení kvality ovzduší na úrovni zóny Olomouckého kraje (III. aktualizace), který stanovuje jako prioritu snížení imisní zátěže suspendovanými částicemi velikostní frakce PM₁₀, snížení emisí oxidů dusíku (NO_x) a také snížení emisí těkavých organických látek (VOC).

Dále je za problematický považován hluk z dopravy na historicky vzniklé komunikační síti v kontaktu s chráněnými prostory (obytnou zástavbou). V těchto prostorech prakticky není možno řešit protihluková opatření městotvorným způsobem. Z dosud provedených hodnocení (strategické hlukové mapy) plyne, že v důsledku vysokých intenzit dopravy jsou na některých lokalitách města u obytné zástavby překračovány nejvyšší přípustné hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku, stanovené nařízením vlády č. 272/2011 Sb., v platném znění. Naopak stacionární zdroje hluku ve srovnání s dopravou nehrají významnou roli. Hluk ze stacionárních zdrojů je běžně ošetřován příslušnými opatřeními přímo na zdrojích.

Typickým dopravním problémem města je především řešení statické dopravy. Jedná se zejména o statickou dopravu v centrální části města a jeho bezprostředním okolí a dále pak parkování na sídlišťích, kde počet automobilů na obyvatele roste, avšak neúměrně k počtu parkovacích míst, kterých bývá trvalý nedostatek. Historické jádro města vykazuje stálý nedostatek parkovacích stání, kdy na obvodu pěší zóny jsou parkoviště zpoplatněna, ale ani tato parkoviště kapacitně nedostačují. Částečně lze problém řešit výstavbou vícepodlažních parkovacích objektů na okrajích centrální části města. Město má dobře vyřešenu problematiku tranzitní dopravy včetně distribuce cílové/zdrojové dopravy ve vztahu k městu, a to realizovanými přeložkami silnice D35 (dříve R35) v západním a jižním segmentu. Stále nedokončená však zůstává přeložka silnic I/55 resp. I/46 ve východním segmentu města, což vede k dopravním problémům (zatížení komunikací) včetně vystavení přilehlé části města souvisejícím negativním vlivům dopravy. Za slabou stránku lze považovat i nevyhovující tangenciální propojení v severní části města a nevyhovující části silnic II/570, II/448, II/449 a II/435.

D.

PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

D. PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ VE VYMEZENÉM DOTČENÉM ÚZEMÍ

Předpokládané vlivy koncepce, tedy vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, jsou celkově pozitivní. V obecné rovině je cílem koncepce aplikace environmentálně příznivých dopravních opatření, spočívajících ve změně dělby přepravní práce ve prospěch udržitelných způsobů dopravy, zvýšení dopravní a sociální bezpečnosti, snížení negativních vlivů dopravy na obyvatele a životní prostředí, zlepšení dostupnosti a atraktivity veřejné, cyklistické a pěší dopravy pro všechny skupiny obyvatel, zajištění ekonomické a energetické udržitelnosti dopravy a zavedení principů mobility managementu ve prospěch udržitelných způsobů dopravy.

Většina uvažovaných opatření je administrativního, organizačního či marketingového charakteru, bez významnějšího územního průmětu. Pouze některá opatření mají konkrétnější územní průmět, zejména nové tramvajové tratě resp. prodloužení tramvajových tratí, související podmiňující investice (vozovny, měnirny apod.), autobusový terminál a P+R, parkovací domy, úpravy křižovatek, cyklostezky a významnější investice státu a kraje (západní tangenta D35, východní tangenta I/46 a navazující komunikace, přeložka Na Trati II/635, přestavba OK Globus, parkoviště pro FN, tzv. páté rameno Globus-Řepčinská, úprava křižovatky Dobrovského x Dlouhá, krátká přeložka železniční trati na Šternberk, plavební kanál Dunaj - Odra - Labe). Umístění těchto záměrů bude vycházet z územně plánovací dokumentace, a to buď v souladu s platnou ÚPD, případně jejích změn.

Konkrétní parametry uvedených opatření, resp. záměrů, nejsou v koncepci specifikovány a budou řešeny v dalších fázích přípravy projektů. Z toho vyplývá, že i jejich provozní podmínky, vstupy/výstupy (vč. požadavků na přírodní zdroje) a environmentální efekty nelze v rámci koncepce podrobně vyhodnotit. Budou předmětem řešení v navazujících fázích přípravy konkrétních záměrů a případně i v rámci procesu EIA (pokud budou spadat do režimu zákona o posuzování vlivů na životní prostředí). Na úrovni koncepce tak lze uvést, že většina uvažovaných opatření má příznivý vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, a to zejména v oblastech, která jsou v současné době v dotčeném území problematická - tj. v oblastech kvality ovzduší a hlukového zatížení, s přímými důsledky v oblasti veřejného zdraví, a v oblasti dopravní infrastruktury (viz kapitola C.4. Stávající problémy životního prostředí v dotčeném území, strana 22 tohoto oznámení).

Rozsáhlejší opatření s územním průmětem, která jsou mimo přímou působnost oznamovatele koncepce (Statutární město Olomouc) a jsou investicemi státu či kraje, jsou potom řešena v příslušných souvislostech mimo vlastní koncepci, která je pouze přejímá, aniž by měla na její realizaci vliv.

E.

DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

E. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

E.1. Výčet možných vlivů přesahujících hranice

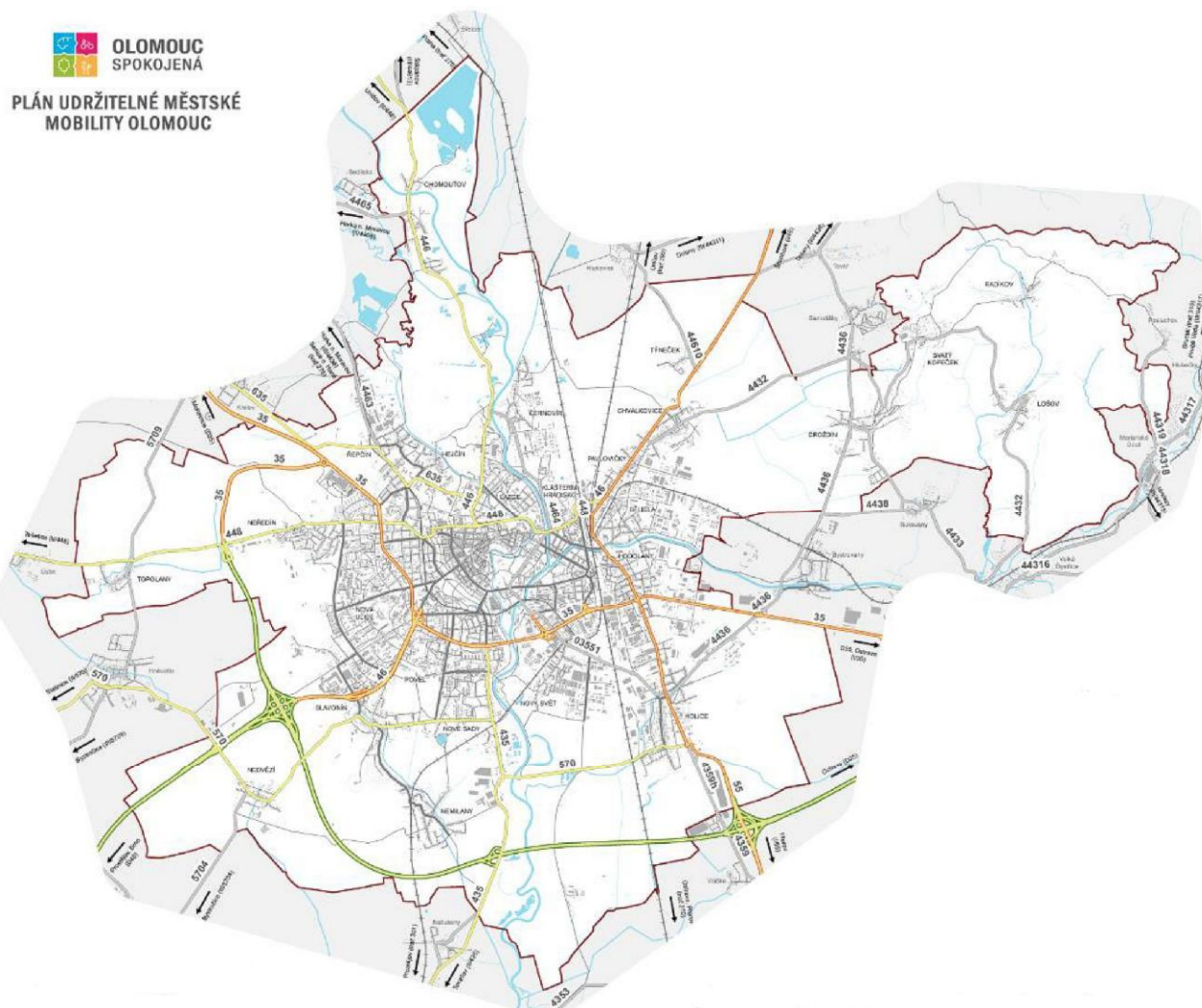
1. Výčet možných vlivů koncepce přesahujících hranice České republiky

Přeshraniční vlivy koncepce jsou vyloučeny.

E.2. Mapová a jiná dokumentace

2. Mapová dokumentace a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení koncepce

Obr.: Vymezení dotčeného území



Zdroj: Plán udržitelné městské mobility Olomouc (PUMMO). Hlavní dokument (1/2), analytická fáze 12/2017. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., prosinec 2017

E.3. Další podstatné informace předkladatele

3. Další podstatné informace předkladatele o možných vlivech na životní prostředí a veřejné zdraví

Nejsou uvedeny.

E.4. Stanovisko orgánu ochrany přírody

4. Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb.

Ke koncepci byla vyžádána stanoviska příslušných orgánů ochrany přírody:

- Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství
- Správa CHKO Litovelské Pomoraví

Stanoviska jsou doložena v příloze tohoto oznámení.

KONEC HLAVNÍHO TEXTU OZNÁMENÍ

Datum zpracování, podpis oprávněného zástupce předkladatele, podpis zpracovatele, seznam osob, které se podílely na zpracování a kontaktní údaje osob, které se podílely na zpracování, se nachází v kapitole Autorizace oznámení koncepce (strana 2 tohoto oznámení).

Krajský úřad Olomouckého kraje
Odbor životního prostředí a zemědělství
Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc

Č. j.: KUOK 106655/2018
Sp.Zn: KÚOK/104937/2018/OŽPZ/7324
Vyřizuje: Mgr. Eva Stodolová
Tel.: 585 508 425
E-mail: e.stodolova@kr-olomoucky.cz
datová schránka: qiabfmf
Počet listů: 1
Počet příloh: 0
Počet listů/svazků příloh: 0

V Olomouci dne 11. 10. 2018

INVEK s.r.o.
Vinohrady 46
639 00 Brno

Stanovisko s vyloučením významného vlivu na lokality soustavy Natura 2000

Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, jako orgán ochrany přírody, příslušný podle § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), po posouzení koncepce „**Plán udržitelné městské mobility Olomouc**“ žadatele „**INVEK s.r.o., Vinohrady 46, 639 00 Brno, IČO: 28346581**“ podaného dne 8. 10. 2018 vydává v souladu s § 45i odst. 1 výše uvedeného zákona toto stanovisko:

Uvedená koncepce nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti ve správním obvodu krajského úřadu.

Odůvodnění: Plán udržitelné městské mobility Olomouc je souhrnný strategický dokument, který analyzuje současný stav dopravy a dopravní infrastruktury v Olomouci a jejím okolí, stanovuje vize, cíle a priority dopravy ve městě Olomouci, navrhuje uspořádání dopravního systému města Olomouce pro horizonty let 2023, 2030 a 2050 a vymezuje akční plán konkrétních projektů pro roky 2018 až 2023. Je zpracováván ve třech fázích: 1) Analytická část řeší současnou situaci z hlediska hluku, emisí a imisí, intenzity dopravy a dostupnosti. 2) Návrhová část vychází přímo z analytické části, stanovuje vizi, cíle a opatření v dopravě Olomouce, navrhuje uspořádání dopravního systému města Olomouce v horizontu let 2023 a 2030. 3) Akční plán udržitelné městské mobility je seznam projektů, které je třeba realizovat k naplnění navrženého scénáře budoucí mobility města Olomouce. Územní rozsah koncepce se týká celého města Olomouc.

K tomu orgán ochrany přírody uvádí: Do řešeného území na severu zasahuje evropsky významná lokalita CZ0714073 Litovelské Pomoraví a stejnojmenná ptačí oblast. Hranice ptačí oblasti kopírují hranice chráněné krajinné oblasti Litovelské Pomoraví. Rozloha EVL je asi 9 458 ha, jejími předměty ochrany je osm typů přírodních stanovišť a osm evropsky významných druhů. Rozloha ptačí oblasti je asi 9 318 ha. Předmětem ochrany jsou tři druhy: ledňáček říční, lejsek bělokřký a strakapoud prostřední a jejich biotopy. Dále do řešeného území zasahuje evropsky významná lokalita CZ0714085 Morava – Chropyňský luh. Jejími předměty ochrany je pět typů přírodních stanovišť a pět evropsky významných druhů. Po seznámení se s předloženou dokumentací orgán ochrany přírody dospěl k závěru, že předmětný koncepční materiál vzhledem k jeho návrhovému charakteru nemá potenciál způsobit

přímé, nepřímé či sekundární vlivy na celistvost a předmět ochrany výše uvedených lokalit, a tedy žádných lokalit soustavy Natura 2000.

Upozorňujeme, že jednotlivé záměry vycházející z tohoto koncepčního materiálu musí být posuzovány samostatně v souladu s ustanovením §§ 45h a 45i výše uvedeného zákona.

K vyloučení významného vlivu na lokality soustavy Natura 2000 je nutno i stanovisko Agentury ochrany přírody a krajiny ČR - Správy CHKO jako věcně a místně příslušného orgánu ochrany přírody, protože část řešeného území zasahuje na území chráněné krajinné oblasti Litovelské Pomoraví.

Bc. Ing. Renata Honzáková
vedoucí oddělení ochrany přírody
Krajského úřadu Olomouckého kraje

Za správnost vyhotovení odpovídá: Mgr. Eva Stodolová

**Oddělení Správa CHKO
Litovelské Pomoraví**
Husova ul. 906/5
784 01 Litovel
tel.: 585 344 156
fax: 585 344 158
e-mail: litpom@nature.cz
olomoucko.ochranaprirody.cz

INVEK s.r.o.
Vinohrady 998/46
639 00 Brno

NAŠE Č. J.: 03090/OM/18

VYŘIZUJE: Vrbický

DATUM: 1. 11. 2018

Věc: Stanovisko orgánu ochrany přírody

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR (dále jen „Agentura“ či Správa CHKO Litovelské Pomoraví) jako orgán ochrany přírody příslušný podle ustanovení § 78 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen „zákon“) na základě žádosti společnosti MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. (se sídlem Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, IČ: 64610357, dále jen „žadatel“), ze dne 10. 10. 2018 o posouzení, zda koncepce „**Plán udržitelné městské mobility Olomouc**“, (dále jen „Koncepce“) může mít významný vliv na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (Natura 2000) vydává v souladu s § 45i odst. 1 zákona

stanovisko:

že výše uvedená Koncepce nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany nebo na celistvost ptačí oblasti Litovelské Pomoraví a evropsky významné lokality Litovelské Pomoraví.

Podklady:

- žádost společnosti INVEK s.r.o. ze dne 10. 10. 2018 včetně dokumentace Koncepce uložené na CD a to:
 - o Plán udržitelné městské mobility Olomouc (PUMMO), Hlavní dokument 1/2, analytická fáze 12/2017, Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., 28. prosince 2017
 - o Plán udržitelné městské mobility Olomouc (PUMMO), Hlavní dokument 2/2, návrhová fáze 05/2018, Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., 26. června 2018
 - o Akční plán udržitelné městské mobility
- související právní předpisy

Odůvodnění:

Záměrem přímo dotčené evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti v působnosti Správy CHKO Litovelské Pomoraví:

Ptačí oblast CZ 0711018 Litovelské Pomoraví (podle nařízení vlády č. 23/2005 Sb., kterým se vymezuje ptačí oblast Litovelské Pomoraví), dále jen „PO“. Předměty ochrany PO jsou tyto druhy ptáků:

- ledňáček říční (*Alcedo atthis*)
- lejsek bělokrký (*Ficedula albicollis*)

- strakapoud prostřední (*Dendrocopos medius*)
- Evropsky významná lokalita CZ 0714073 Litovelské Pomoraví (podle nařízení vlády č. 132/2005 Sb., kterým se stanoví národní seznam evropsky významných lokalit ve znění nařízení vlády č. 371/2009 Sb.) dále jen „EVL“.

Předměty ochrany EVL jsou:

Biotopy:

- 6410 Bezkolencové louky na vápnatých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (Molinion caeruleae) – T1.9 Střídavě vlhké bezkolencové louky
- 6510 Extenzivní sečené louky nížin až podhůří (*Arrhenatherion*, *Brachypodio-Centaureion nemoralis*) – T.1 Mezifolní ovsíkové louky
- 8310 Jeskyně nepřístupné veřejnosti - S3B Jeskyně nepřístupné veřejnosti
- 9170 Dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum* - L3.1 Hercynské dubohabřiny, L3.2 Polonské dubohabřiny
- 91E0 Smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) - L2.2A Údolní jasanovo-olšové luhy, typické porosty, L2.4 Měkké luhy nížinných řek
- 91F0 Smíšené lužní lesy s dubem letním (*Quercus robur*), jilmem vazem (*Ulmus laevis*), j. habrolistým (*U. minor*), jasanem ztepilým (*Fraxinus excelsior*) nebo j. úzkolistým (*F. angustifolia*) podél velkých řek atlantské a středoevropské provincie (*Ulmenion minoris*) - L2.3A Tvrdé luhy nížinných řek, člověkem málo ovlivněné porosty, L2.3B Tvrdé luhy nížinných řek, člověkem silně ovlivněné porosty

Druhy:

- bobr evropský (*Castor fiber*)
- čolek velký (*Triturus cristatus*)
- klínatka rohatá (*Ophiogomphus cecilia*)
- kuňka ohnivá (*Bombina bombina*)
- modrásek bahenní (*Maculinea nausithous*)
- netopýr černý (*Barbastella barbastellus*)
- ohniváček černočárny (*Lycaena dispar*)
- svinutec tenký (*Anisus vorticulus*)
- vydra říční (*Lutra lutra*)

K vlastním koncepcí:

Koncepce, jak vyplývá z obsahu žádosti, je souhrnný strategický dokument, který analyzuje současný stav dopravy a dopravní infrastruktury v Olomouci a jejím okolí, a stanovuje vize, cíle a priority dopravy ve městě Olomouci, navrhuje uspořádání dopravního systému města Olomouce pro horizonty let 2023, 2030 a 2050 a vymezuje akční plán konkrétních projektů pro roky 2018 až 2023.

Koncepce se svým prostorovým zaměřením na město Olomouc a okolí vztahuje k jihovýchodní části chráněné krajinné oblasti Litovelské Pomoraví a tedy i stejnojmenné evropsky významné lokalitě a ptačí oblasti.

Návrhová část obsahuje jednoduchý schematický seznam infrastrukturních opatření v oblasti veřejné, pěší, cyklistické i individuální automobilové dopravy, dopravy v klidu a nákladní dopravy a rovněž seznam neinfrastrukturních opatření. U infrastrukturních opatření, u nichž nejspíše připadá v úvahu možný konflikt se soustavou Natura 2000, jsou navržena jak opatření obecného charakteru, tak jsou zde zařazena i konkrétní opatření upravující dopravní infrastrukturu ve jmenovaných lokalitách. Jde pochopitelně o opatření zaměřená dominantně do vnitřního zastavěného území města.

Koncepce jako celek nemíří svými opatřeními ke změnám, které by v principu mohly znamenat negativní ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000. Jejím obsahem jsou rovněž jmenovaná konkrétní opatření, která však, pokud tomu jejich parametry odpovídají, musí být před schválením jejich realizace posouzeny z hlediska vlivů na konkrétní dotčené lokality soustavy Natura 2000 ve smyslu ustanovení § 45h a § 45i zákona.

Na základě výše uvedeného dospěla Agentura k závěru, že lze vyloučit významný vliv předložené koncepce na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost lokalit soustavy Natura 2000.

"otisk úředního razítka"

Mgr. Jan Vrbický
vedoucí oddělení
Správa CHKO Litovelské Pomoraví

"podepsáno elektronicky"