



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost



MĚSTO  
**LITVÍN OV**



# Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova

## HODNOCENÍ KONCEPCE

podle přílohy č. 9 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů



**ACCENDO**  
VĚDECKO-VÝZKUMNÝ ÚSTAV



## Hodnocení koncepce

### Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova

podle přílohy č. 9 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů

**Předkladatel:** Statutární město Most  
Radniční 1, 434 01 Most  
Zastoupeno: Mgr. Jan Paparega, primátor města

**Zpracovatel:** ACCENDO – Centrum pro vědu a výzkum, z.ú.  
Švabinského 1749/19, 702 00 Ostrava  
Email: [info@accendo.cz](mailto:info@accendo.cz)  
Web: [accendo.cz](http://accendo.cz)  
Tel.: +420 596 112 649  
Zastoupeno: doc. Ing. Lubor Hruška, Ph.D.

**Hlavní řešitel:** **Ing. Petr Továryš**  
Držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. osvědčení č.j. 914/139/OPVŽP/95, prodlouženo rozhodnutí č.j. 73613/ENV/15 s platností do 31. 12. 2021.

# OBSAH

Úvod .....	7
<b>1. Obsah a cíle koncepce, její vztah k jiným koncepcím .....</b>	<b>8</b>
1.1 Obsah koncepce .....	8
1.2 Vztah k jiným koncepcím.....	9
<b>2. Informace o současném stavu životního prostředí v dotčeném území a jeho pravděpodobný vývoj bez provedení koncepce .....</b>	<b>10</b>
2.1 Vymezení dotčeného území .....	10
2.2 Informace o jednotlivých složkách životního prostředí.....	11
2.2.1 Ovzduší .....	11
2.2.2 Voda.....	11
2.2.3 Půda.....	13
2.2.4 Horninové prostředí .....	13
2.2.5 Příroda a krajina .....	14
2.2.6 Kulturní a historické hodnoty území.....	15
2.2.7 Staré ekologické zátěže .....	17
2.2.8 Obyvatelstvo a hluková zátěž .....	17
2.3 Pravděpodobný vývoj životního prostředí v dotčeném území bez provedení koncepce.....	18
<b>3. Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být provedením koncepce významně zasaženy .....</b>	<b>19</b>
<b>4. Veškeré současné problémy životního prostředí, které jsou významné pro koncepci, zejména vztahující se k oblastem se zvláštním významem pro životní prostředí.....</b>	<b>23</b>
<b>5. Cíle ochrany životního prostředí stanovené na mezinárodní, komunitární nebo vnitrostátní úrovni, které mají vztah ke koncepci, a způsob, jak byly tyto cíle vzaty v úvahu během její přípravy, zejména při porovnání variantních řešení .....</b>	<b>24</b>
5.1 Hodnocení souladu Pumm s koncepcemi národní úrovně.....	24
5.2 Hodnocení souladu Pumm s koncepcemi regionální úrovně .....	30
<b>6. Závažné vlivy (včetně sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, pozitivních a negativních vlivů) navrhovaných variant koncepce na životní prostředí.....</b>	<b>36</b>
6.1 Hodnocení návrhové části koncepce.....	36
6.2 Vlivy koncepce na jednotlivé složky životního prostředí.....	38
6.2.1 Vliv na ovzduší a klima.....	38
6.2.2 Vlivy na povrchové a podzemní vody .....	39
6.2.3 Vlivy na půdu .....	39
6.2.4 Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje.....	40
6.2.5 Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy.....	40
6.2.6 Vlivy na krajinu .....	41
6.2.7 Vlivy na hmotný majetek a kulturní památky.....	41
6.2.8 Vlivy na soustavu NATURA 2000 .....	41
6.3 Hodnocení koncepce z hlediska sekundárních, synergických a kumulativních vlivů .....	41
6.4 Hodnocení koncepce z hlediska rozsahu a doby působení vlivů na životní prostředí.....	41
6.5 Přeshraniční vlivy koncepce .....	42
6.6 Celkové hodnocení koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí.....	42
<b>7. Plánovaná opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech závažných negativních vlivů na životní prostředí vyplývajících z provedení koncepce .....</b>	<b>43</b>
<b>8. Výčet důvodů pro výběru zkoumaných variant a popis, jak bylo posuzování provedeno, včetně případných problémů při schromažďování požadovaných údajů (např. technické nedostatky nebo nedostatečné know-how)...</b>	<b>45</b>
8.1 Varianty .....	45
8.2 Popis posuzování.....	45
8.2.1 Popis vlivů a orientační odhad jejich rozsahu, významnosti a charakteru .....	45
8.2.2 Zapojení veřejnosti do procesu hodnocení vlivů koncepce na životní prostředí .....	45

8.3	Problémy při shromažďování požadovaných údajů .....	46
<b>9.</b>	<b>Stanovení monitorovacích (ukazatelů) Indikátorů vlivu koncepce na životní prostředí .....</b>	<b>47</b>
<b>10.</b>	<b>Popis plánovaných opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů zjištěných při provádění koncepce .....</b>	<b>48</b>
<b>11.</b>	<b>Stanovení indikátorů (kritérií) pro výběr projektu .....</b>	<b>49</b>
<b>12.</b>	<b>Vlivy koncepce na veřejné zdraví .....</b>	<b>50</b>
12.1	Úvod .....	50
12.2	Popis zdravotních rizik.....	50
12.3	Hodnocení a závěr.....	52
<b>13.</b>	<b>Netechnické shrnutí výše uvedených údajů.....</b>	<b>54</b>
<b>14.</b>	<b>Souhrné vypořádání vyjádření obdržených ke koncepci z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ..</b>	<b>55</b>
14.1	Vypořádání připomínek z došlých vyjádření .....	55
14.2	Vypořádání požadavků uvedených v Závěru zjišťovacího řízení .....	55
<b>15.</b>	<b>Závěry a doporučení včetně návrhu stanoviska ke koncepci .....</b>	<b>57</b>
15.1	Návrh stanoviska .....	57
<b>16.</b>	<b>Údaje o zpracovatelských hodnocení.....</b>	<b>60</b>
<b>17.</b>	<b>Přílohy.....</b>	<b>61</b>

## Seznam příloh:

Příloha 1: Závěr zjišťovacího řízení k oznámení koncepce příslušnému úřadu.....	61
Příloha 2: Stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb. ....	61

## Seznam obrázků:

Obrázek 2.1: Vymezení řešeného území - mostecko-litvínovská aglomerace.....	10
---	----

## Seznam tabulek:

Tabulka 1.1: Vazba PUMM Most a Litvínov k celostátním koncepčním dokumentům .....	9
Tabulka 1.2: Vazba PUMM Most a Litvínov k regionálním a lokálním koncepčním dokumentům .....	9
Tabulka 2.1: Počet stacionárních zdrojů znečištění ovzduší na řešeném území .....	11
Tabulka 2.2: Přehled rozloh vodních ploch na území jednotlivých obcí řešeného území .....	12
Tabulka 2.3: Přehled chráněných kulturních památek na území města Most.....	15
Tabulka 2.4: Přehled chráněných kulturních památek na území města Litvínov .....	16
Tabulka 2.5: Staré ekologické zátěže a kontaminovaná místa na řešeném území .....	17
Tabulka 2.6: Vývoj počtu obyvatel ve městech Most a Litvínov .....	17
Tabulka 3.1: Míra vlivu jednotlivých opatření na složky životního prostředí – cíl A .....	19
Tabulka 3.2: Míra vlivu jednotlivých opatření na složky životního prostředí – cíl B.....	19
Tabulka 3.3: Míra vlivu jednotlivých opatření na složky životního prostředí – cíl C .....	20
Tabulka 3.4: Míra vlivu jednotlivých opatření na složky životního prostředí – cíl D.....	21
Tabulka 3.5: Míra vlivu jednotlivých opatření na složky životního prostředí – cíl E .....	22
Tabulka 5.1: Legenda pro hodnocení vztahu řešené koncepce s koncepcemi ochrany životního prostředí.....	24
Tabulka 5.2: Vyhodnocení vztahu k cílům Strategického rámce udržitelného rozvoje ČR .....	25
Tabulka 5.3: Vyhodnocení vztahu k cílům Státní politiky životního prostředí ČR 2012 - 2020.....	26
Tabulka 5.4: Vyhodnocení vztahu ke specifickým cílům koncepce Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR .....	27
Tabulka 5.5: Vyhodnocení vztahu ke specifickým cílům koncepce Národní program snižování emisí.....	28
Tabulka 5.6: Vyhodnocení vztahu k dopravním cílům koncepce Národní program na zmírnění dopadu změny klimatu v České republice .....	29
Tabulka 5.7: Vyhodnocení vztahu k nástrojům Dlouhodobému programu zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století .....	29
Tabulka 5.8: Vyhodnocení vztahu k horizontálním tématům koncepce Zdraví 2020.....	30
Tabulka 5.9: Vyhodnocení vztahu k opatřením Programu rozvoje Ústeckého kraje v rámci priority Infrastruktura a ŽP 30 .....	30
Tabulka 5.10: Vyhodnocení vztahu k opatřením Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027 vzhledem k prioritě Pánevská oblast, do které spadá území Mostu a Litvínova. ....	31
Tabulka 5.11: Vyhodnocení vztahu k prioritám vymezeným v ZÚR Ústeckého kraje.....	31
Tabulka 5.12: Vyhodnocení vztahu k prioritám vymezeným v Integrované strategii Ústecko – chomutovské aglomerace .....	33
Tabulka 5.13: Vyhodnocení vztahu k opatřením Strategického plánu rozvoje města Mostu do roku 2020 – Pilíř 2: Kvalitní, bezpečná a udržitelná doprava a infrastruktura města .....	34
Tabulka 5.14: Vyhodnocení vztahu k opatřením Strategického plánu rozvoje města Mostu do roku 2020 – Pilíř 4: Kvalitní životní prostředí.....	34
Tabulka 5.15: Vyhodnocení vztahu k opatřením Programu rozvoje města Litvínov 2014 - 2020 .....	35
Tabulka 6.1: Popis vlivu jednotlivých opatření cíle A na životního prostředí .....	36
Tabulka 6.2: Popis vlivu jednotlivých opatření cíle B na životního prostředí .....	37
Tabulka 6.3: Popis vlivu jednotlivých opatření cíle C na životního prostředí.....	37
Tabulka 6.4: Popis vlivu jednotlivých opatření cíle D na životního prostředí .....	38
Tabulka 6.5: Popis vlivu jednotlivých opatření cíle E na životního prostředí.....	38
Tabulka 9.1: Stanovení indikátory vlivu koncepce.....	47
Tabulka 12.1: Prahové hodnoty prokázaných účinků hlukové zátěže – denní doba (6 – 22 h) .....	52
Tabulka 12.2: Prahové hodnoty prokázaných účinků hlukové zátěže – noční doba (22 – 6 h) .....	52
Tabulka 14.1: Vypořádání jednotlivých požadavků uvedených v závěru zjišťovacího řízení .....	55

## Seznam grafů:

Graf 2.1: Počet hlukem ovlivněných obyvatel Litvínova z dopravy v denní a noční době .....	18
Graf 2.2: Počet hlukem ovlivněných obyvatel Mostu z dopravy v denní a noční době .....	18

## Seznam použitých zkratk:

CENIA	Česká informační agentura životního prostředí
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČR	Česká republika
ČSA	Československá armáda
ČSÚ	Česká statistický úřad
ECCP	Evropský program ke změně klimatu
EEG	Elektroencefalografie
EIA	Hodnocení dopadu záměru (z anglického „Environmental Impact Assessment“)
EU ETS	Evropský systém emisního obchodování (z anglického „Emissions Trading System“)
EVL	Evropsky významná lokalita
CHKO	Chráněná krajinná oblast
CHOPAV	Chráněné oblasti přirozené akumulace vod
IARC	Mezinárodní agentura pro výzkum rakoviny (z anglického „International Agency for Research on Cancer“)
IDS	Integrovaný dopravní systém
KP	Kulturní památka
MHD	Městská hromadná doprava
MZd	Ministerstvo zdravotnictví České republiky
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NEL	Nepolární extrahovatelné látky
NKP	Národní kulturní památka
NPR	Národní přírodní rezervace
NPSE	Národní program snížení emisí
OP	Ochranné pásmo
PAU	Polyaromatické uhlovodíky
PCB	Polychlorované bifenylly
PP	Přírodní památka
PR	Přírodní rezervace
PUMM	Plán udržitelné městské mobility
PUPFL	Pozemky určené k plnění funkce lesa
PZ	Památková zóna
PZKO	Programy zlepšování kvality ovzduší
SEA	Posuzování vlivů na životní prostředí - posuzování koncepcí (z anglického „Strategic Environmental Assessment“)
SO ORP	Správní obvod obce s rozšířenou působností
ÚSES	Územní systém ekologické stability
WHO	Světová zdravotnická organizace (z anglického „World Health Organisation“)
ZAKOS	Základní komunikační systém
ZCHÚ	Zvláště chráněná území
ZOV	Zásady organizace výstavby
ZPF	Zemědělský půdní fond

## ÚVOD

Předmětem předkládaného hodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (hodnocení SEA) je Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova. Tato koncepce je vyhodnocena dle Přílohy č. 9 k zákonu č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a dle metodického pokynu Ministerstva životního prostředí (MŽP) Metodika posuzování vlivů regionálních rozvojových koncepcí na životní prostředí. Předmětem hodnocení je koncepce ze září 2017.

Oznámení koncepce bylo předáno příslušnému úřadu (Krajský úřad Ústeckého kraje) dne 11. července 2017. Dne 20. 7. 2017 byla rozeslána informace o zahájení zjišťovacího řízení společně s oznámením koncepce a žádostí o vyjádření a zveřejnění dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům (JID: 116235/2017/KUUK), dne 20. 7. 2017 byla informace o oznámení záměru zveřejněna v elektronické formě na portálu veřejné zprávy (informační systém CENIA) a na úřední desce Ústeckého kraje v souladu s § 16 zákona.

Dne 21. 7. 2017 byla zveřejněna informace o zahájení zjišťovacího řízení dle § 16 odst. 1 zákona na úřední desce Statutárního města Most. Dne 21. 7. 2017 byla zveřejněna informace o zahájení zjišťovacího řízení dle § 16 odst. 1 zákona na úřední desce města Litvínova. K oznámení koncepce bylo příslušnému úřadu doručeno celkem 5 vyjádření dotčených správních úřadů, dotčených územních samosprávných celků.

Příslušný úřad ukončil zjišťovací řízení závěrem č.j. 2870/ZPZ/2017/SEA-koncepce ze dne 21. srpna 2017 (příloha č. 1). Hodnocení SEA respektuje závěr zjišťovacího řízení. Podmínky uvedeného v závěru zjišťovacího řízení a doručená vyjádření k oznámení jsou vypořádána v kapitole 14.

# 1. OBSAH A CÍLE KONCEPCE, JEJÍ VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM

## 1.1 OBSAH KONCEPCE

Plán udržitelné mobility měst Mostu a Litvínova je strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí i podniků v obou městech a jejich spádovém okolí a přispět ke zlepšení kvality života všech obyvatel. Hlavním cílem dokumentu je vytvářet podmínky pro udržení vysokého podílu MHD v dělbě přepravního výkonu. Přednostně tak bude řešeno zvýšení její kvality, spolehlivosti, pohodlí, bezpečnosti a cestovní rychlosti. Pohodlný pohyb pěších a plynulý provoz veřejné dopravy by měl být nadřazen požadavkům automobilové dopravy v místech, kde není umožněn rovnocenný rozvoj všech druhů dopravy. Plán mobility zvýší bezpečnost v dopravě a sníží negativní vlivy dopravy na životní prostředí.

Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova obsahuje následující části:

### Analytická část:

Účelem Analytické části je shromáždění a analýza dostupných informací o stavu a možnostech rozvoje všech dopravních subsystémů a tendenci vývoje přepravních vztahů. Analýza obsahuje vyhodnocení všech dopravních systémů po stránce kapacity, nabídky a poptávky a z nich vyplývající disproporce, které je nutné řešit. Z dostupných informací je odvozena hybnost obyvatel a hlavní směrovost přepravních vztahů každodenní dopravy.

V analytické části je provedeno vyhodnocení stávající kvality mobility, zhodnocení dopravní obslužnosti a dostupnosti, naplnění požadavků obyvatel měst Mostu a Litvínova vč. vyhodnocení prostupnosti území pro pěší a cyklistickou dopravu. Za každou z hlavních kapitol je zpracovaná přehledná SWOT analýza, která popisuje hlavní silné a slabé stránky, příležitosti a ohrožení každého dopravního systému.

Obsah analytické části je následující:

1. Úvod
2. Východiska
3. Charakteristika poptávky po mobilitě
4. Dopravní průzkumy
5. Individuální automobilová doprava, pozemní komunikace
6. Doprava v klidu (statická doprava)
7. Cyklistická doprava
8. Pěší doprava
9. Nákladní silniční a železniční doprava
10. Organizace a řízení provozu, informační a dopravně telematické systémy
11. Veřejná hromadná doprava (včetně železnice) a vazby na IDS Ústeckého kraje
12. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí

### Návrhová část:

Na Analytickou část navazuje Návrhová část Plánu mobility, která popisuje možné a žádoucí zásahy, které by se měly na řešeném území realizovat. Při tvorbě návrhové části bylo reagováno na silné a slabé stránky města identifikované ve SWOT analýze, a to s přihlédnutím k možným příležitostem a hrozbám dalšího rozvoje. Do zpracování Návrhové části byly zapojeny odborné pracovní skupiny, jejichž členy jsou klíčoví aktéři a subjekty v regionu. Pracovní skupiny se podílely na verifikaci analytické části vč. SWOT analýzy a spolutvořily strategické cíle/opatření. Všechny výstupy z jednání pracovních skupin projednávala, připomínkovala a po zpracování akceptovala a schválil Výrobní výbor.

Obsah návrhové části je následující:

1. Východiska
2. Pilíře budoucího rozvoje



## 1.2 VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM

Koncepční materiály obecně dělíme dle jejich úrovně na celostátní, regionální a lokální. Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova patří svým charakterem mezi dokumenty lokální s přímou vazbou na ostatní dokumenty lokální, regionální i národní úrovně.

Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova má vazby zejména k dopravním koncepcím a koncepcím zabývajících se životním prostředím. Dokumenty, kterých se tato koncepce dotýká, jsou uvedeny v následující tabulce:

**Tabulka 1.1: Vazba PUMM Most a Litvínov k celostátním koncepčním dokumentům**

Státní koncepce	Míra vazby
Strategický rámec udržitelného rozvoje	2
Státní politika životního prostředí ČR	2
Státní energetická koncepce	1
Národní rozvojový program mobility	3
Národní rozvojové priority 2014+	2
Národní program snižování emisí	2
Národní program na zmírnění dopadů změny klimatu v ČR do roku 2020	2
Národní program na podporu úspor energie a využití obnovitelných a druhotných zdrojů energie 2016	1
Druhý Akční plán energetické účinnosti České republiky	1
Surovinová politika ČR	1
Aktualizovaná Státní politika v elektronických komunikacích - Digitální Česko v.2.0, Cesta k digitální ekonomice	2
Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšování kvality ovzduší v ČR	2
Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR	1
Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století (MZd, 2002)	2
Rámcová směrnice o změně klimatu a Kjótský protokol	1
Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí	2

Pozn.: V tabulce jsou rozlišeny tři úrovně míry vazby: 3 – velmi silný přímý vztah; 2 – silná přímý vztah; 1 – slabý nebo nepřímý vztah

**Tabulka 1.2: Vazba PUMM Most a Litvínov k regionálním a lokálním koncepčním dokumentům**

Regionální a lokální koncepce	Míra vazby
Program rozvoje Ústeckého kraje pro období 2014 – 2020	2
Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027	2
Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje	2
Integrovaná strategie Ústecko – chomutovské aglomerace	2
Strategický plán rozvoje města Mostu do roku 2020	3
Program rozvoje města 2014 – 2020 (Litvínov)	3

Pozn.: V tabulce jsou rozlišeny tři úrovně míry vazby: 3 – velmi silný přímý vztah; 2 – silná přímý vztah; 1 – slabý nebo nepřímý vztah

Koncepční materiály, u kterých byla identifikována velmi silná nebo silná vazba byly použity jako podkladové materiály informací při tvorbě PUMM Mostu a Litvínova a při tvorbě tohoto hodnocení vlivů koncepce na životní prostředí.

## 2. INFORMACE O SOUČASNÉM STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ A JEHO PRAVDĚPODOBNÝ VÝVOJ BEZ PROVEDENÍ KONCEPCCE

### 2.1 VYMEZENÍ DOTČENÉHO ÚZEMÍ

Plán mobility řeší území mostecko-litvínovské aglomerace, která se nachází v severozápadní části České republiky, v Ústeckém kraji. Západně, resp. severozápadně od měst se nachází Krušné hory, město Litvínov leží na jejich úpatí.

Střed statutárního města Mostu leží v nadmořské výšce 233 m n. m. a jeho zeměpisné souřadnice jsou 50°30'11" s. š., 13°38'12" v. d.; střed města Litvínova se nachází v nadmořské výšce 310 m n. m. a jeho souřadnice jsou 50°36'3" s. š., 13°36'40" v. d. V aglomeraci žije přes 112 tis. obyvatel (k 1. 1. 2016).

S ohledem na úzké dopravní vazby aglomerace zahrnuje tato sídla:

#### Statutární město Most a spádové obce:

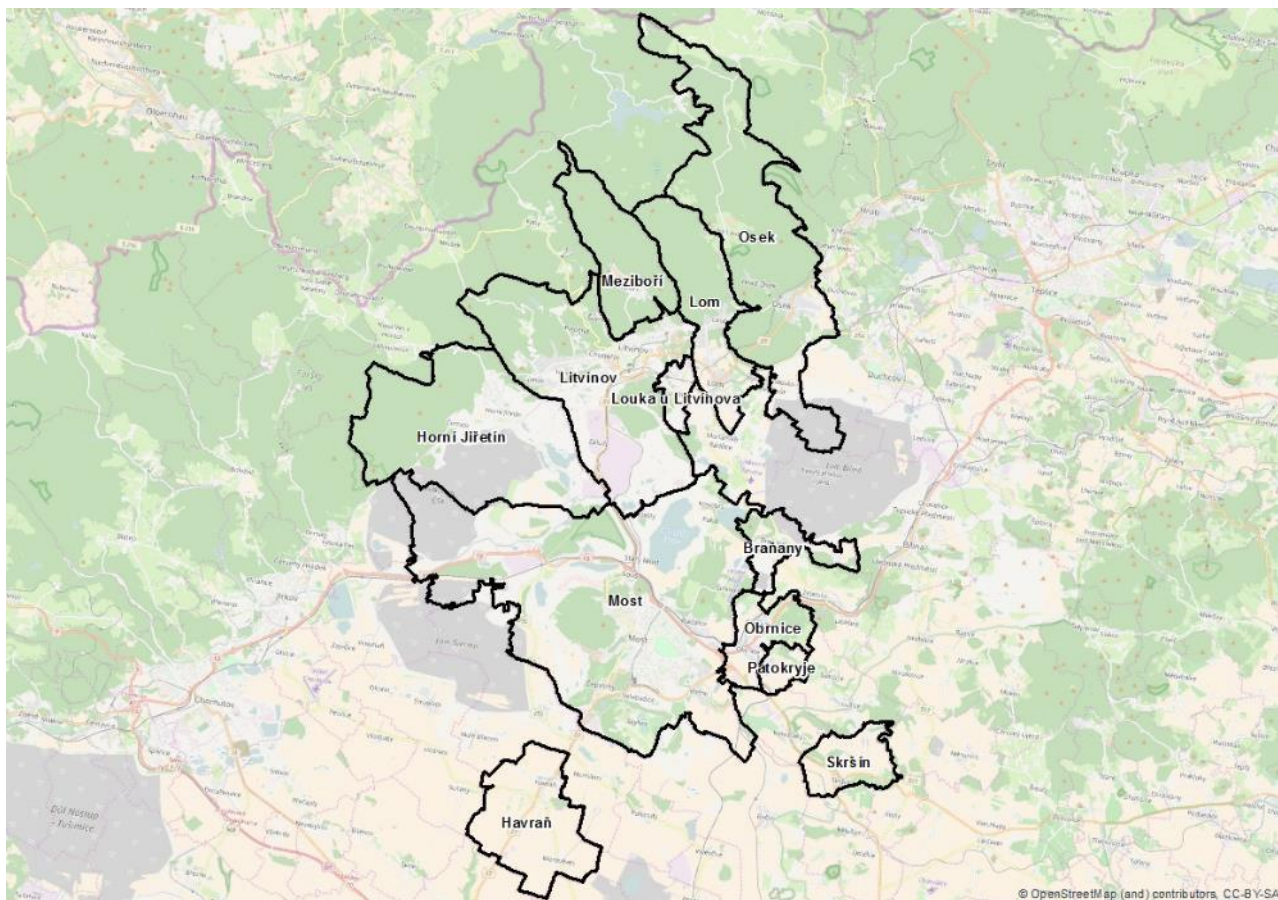
- Obrnice
- Patokryje
- Skršín
- Braňany
- Havraň

#### Město Litvínov a spádové obce:

- Litvínov – Záluží
- Louka u Litvínova
- Meziboří
- Lom
- Horní Jiřetín
- Osek

Jedná se o oblast, která je funkčně provázaná městskou hromadnou dopravou, kterou zajišťuje DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s.

**Obrazek 2.1: Vymezení řešeného území - mostecko-litvínovská aglomerace**



Obě města mají výhodnou dopravní polohu – město Most je vzdálené přibližně 45 km od Ústí nad Labem, 80 km od německých Drážďan a 90 km od Prahy, Litvínov od Ústí nad Labem cca 36 km, od Drážďan 65 km a

Prahy cca 100 km. Městy prochází silnice první třídy I/27, která vede v severojižním směru západní a severní části Čech. Město Most plní funkci přirozeného spádového centra pro širší území a společně s Litvínovem zajišťují správní a administrativní funkce pro celý region.

## 2.2 INFORMACE O JEDNOTLIVÝCH SLOŽKÁCH ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

### 2.2.1 OVZDUŠÍ

Řešené území disponuje teplým a mírně suchým klimatem, který je dán nejen nadmořskou výškou, ale i polohou v dešťovém stínu Krušných hor (s průměrnou roční teplotou 8,5 °C, průměrným ročním úhrnem srážek 450 – 550 mm, s délkou slunečního svitu 1 600 hod./rok).

V rámci celorepublikového srovnání lze řešené území koncepce PUMM Most a Litvínov zařadit k územím s méně kvalitní ovzduším. Pánevni podkrušnohorská oblast vzhledem ke svému klimatu, reliéfu a antropogennímu využití je náchylná na extrémní situace znečištění ovzduší. Města a lokality v údolích jsou místy častých teplotních inverzí, celá oblast je uzavřená mezi Krušnými horami, Doupovskými horami a Českým středohořím, inverzní situace jsou zde proto typické. Z tohoto pohledu je pro území nevýhodná skutečnost, že se v oblasti nacházejí bohatá ložiska hnědého uhlí a s rozvojem povrchové těžby, která sama o sobě jsou významným zdrojem emisí především prachu a nachází se zde rovněž množství energetických provozů se silnou koncentrací průmyslových výrob včetně chemického a petrochemického průmyslu.

Území řešené v rámci koncepce PUMM Most a Litvínov se nachází v oblasti, kde dochází k překračování cílových imisních limitů pro ochranu zdraví včetně zahrnutí přízemního ozonu. Tyto limity byly v roce 2015 překročeny na 8,5 % území SO ORP Most a 64,5 % území SO ORP Litvínov<sup>1</sup>.

I když se zde životní prostředí výrazně (ve spojitosti s těžbou) zhoršovalo již od poloviny 19. století, k nejvýznamnějším destrukcím došlo během poválečné industrializace. Z hledisek vlivů na přírodní subsystemy (hlavně vegetaci) a na veřejné zdraví (obyvatelstvo) se nejvíce projevuje kontaminace ovzduší ze zdrojů velkých tepelných elektráren a Chemopetrolu. K výrazné ekologizaci zde dochází teprve od devadesátých let minulého století, a to díky přísné legislativě a instalaci účinných odprašovacích a odlučovacích zařízení.

Ke znečištění ovzduší výrazně přispívají stacionární zdroje znečištění, na řešeném území se jich nachází celkem 75. Nejvíce se jich nachází na území Statutárního města Most, konkrétně se jedná o 31 stacionárních zdrojů. Přehled počtu zdrojů znečištění v jednotlivých obcích řešeného území je uveden v následující tabulce.

**Tabulka 2.1: Počet stacionárních zdrojů znečištění ovzduší na řešeném území**

Obec	Počet zdrojů znečišťování ovzduší
Braňany	4
Horní Jiřetín	5
Litvínov	26
Lom	2
Louka u Litvínova	3
Meziboří u Litvínova	1
Most	31
Obrnice	3
Celkem:	75

Zdroj: ČHMÚ, Grafická ročenka 2015, Zdroje znečišťování za rok 2014.

Významným zdrojem znečištění ovzduší je také automobilová silniční doprava, kdy jsou nejvýznamnějšími zdroji znečištění nejzatíženější silniční úseky.

### 2.2.2 VODA

Řešené území lze z hlediska množství srážek rozčlenit na dvě části, pro první severní (horskou) část je charakteristické větší množství srážek, oblast je také prameništěm mnoha vodních toků. Druhá část se nachází ve srážkovém stínu, typickém zejména pro střední a jižní část regionu. Významné změny vodstva

<sup>1</sup> Zdroj: ČHMÚ, Grafická ročenka 2015, oblasti s překročením emisních limitů.

v zemi byly v minulosti způsobeny povrchovou těžbou hnědého uhlí. Toky byly regulovány, napřiměny a odkloněny z původního koryta. Příkladem je řeka Bílina, jejíž směr byl změněn na několika místech.

Zcela atypická je hydrologie předmětného území s vazbou na těžbu. Na území byly rekultivací vytvořeny vodní plochy ve vytěžených lomech Benedikt a Vrbenský – Matylda a Saxonie. Nejvýznamnější z nich je Jezero Most, které vzniklo zatopením zbytkové jámy lomu Most – Ležáky. Se zatápěním zbytkových částí vyuhlených lomů se bude úměrně s postupem těžby pokračovat a do správního území města Mostu navíc zasáhnou budoucí jezera lomů ČSA a Vršany-Šverma.

Celkem se na řešeném území nachází 498,4 ha vodních ploch, což odpovídá 1,8 % celkové výměry. Přehled rozloh vodních ploch na území jednotlivých obcí je uveden v následující tabulce:

**Tabulka 2.2: Přehled rozloh vodních ploch na území jednotlivých obcí řešeného území**

Obec	Rozloha vodních ploch (ha)	Podíl vodních ploch (%)
Litvínov	59,2	1,5
Most	189,3	2,2
Obrnice	25,3	3,4
Patokryje	4,6	1,7
Skršín	4,6	0,7
Braňany	2,0	0,3
Havraň	21,8	1,3
Louka u Litvínova	11,6	4,3
Meziboří u Litvínova	4,8	0,3
Lom	27,9	1,7
Horní Jiřetín	98,0	2,5
Osek	49,3	1,2
Celkem řešené území	<b>498,4</b>	<b>1,8</b>

Zdroj: ČSÚ, data pro územně analytické podklady, 2014

#### Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV)

Do severní části řešeného území zasahuje chráněná oblast přirozené akumulace vod Krušné hory (ID 110). V této části jsou dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, zakázány jakékoliv činnosti, které by mohly narušit vodní režim v území.

#### Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod

Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod se na řešeném území téměř nevyskytují. Výjimkou jsou malé části obcí Osek a Braňany, do jejichž katastrálního území zasahují ochranná pásma druhého stupně.

#### Záplavová území

Záplavová území jsou stanovena prakticky u všech vodohospodářsky významných toků, v rámci řešeného území se jedná především o okolí řeky Bíliny. V těsné blízkosti většiny vodních toků na řešeném území je vymezena aktivní zóna záplavového území. Jde o části zastavěných území obcí a území určených k zástavbě podle územních plánů, které při povodni odvádí rozhodující část celkového průtoku, čímž je tak bezprostředně ohrožen život, zdraví a majetek lidí.

Stále častěji se opakujícím problémem jsou bleskové povodně způsobené přivalovými dešti na drobných vodních tocích, které mají velmi rychlý průběh. Za účelem včasného varování obyvatel a poskytnutí jim času pro přípravu potřebných protipovodňových opatření jsou na těchto drobných tocích umísťovány ultrazvukové a radarové sondy s průběžným monitorováním vodního stavu a případně průtoku.

#### Zásobování pitnou vodou

Ve městě Litvínov je stejně jako ve všech jeho spádových obcích řešeného území zavedeny veřejný vodovod. Z veřejného vodovodu jsou zásobovány také Statutární město Most a jeho spádové obce. Celkově se pokrytí obyvatelstva veřejným vodovodem pohybuje nad hodnotou 94 %.

Řešené území vykazuje přebytky zdrojů pitné vody, a to jak podzemních zdrojů, tak i povrchových. Zdroje mají zpravidla dostatečnou rovnoměrnou vydatnost a s výjimkou povrchových zdrojů se většinou jedná o kvalitní zdroje pitné vody. Nejvýznamnějším povrchovým zdrojem pitné vody v území je vodárenská nádrž Fláje. Ta je hlavní součástí místní vodohospodářské soustavy, kromě zásobovací má také energetickou a protipovodňovou. Voda je na pitnou upravována v úpravně Šumná. Nejvýznamnějším zdrojem podpovrchové vody jsou Staré Fláje.

S výskytem zdrojů pitné vody souvisí vymezení zranitelných oblastí. Ty jsou stanoveny za účelem ochrany podzemních a povrchových vod, které jsou využívány nebo určeny jako zdroje pitné vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení kvality vody. V těchto oblastech je limitováno využívání hnojiv. Na řešeném území jsou zranitelné oblasti vymezeny na území obcí Patokryje a Braňany.

### 2.2.3 PŮDA

Přirozeně převažujícími půdami zde jsou eutrofní kambizemě, černozem (typická a pelická) a hnědozem. V místech mocných pokryvů zvětralých svahovin a slínů se vyskytují pararendziny, podél vodních toků lužní půdy. Vlivem těžební činnosti převládají plochy nerozlišených půd (povrchové lomy, výsypky) a kultizemí, tj. půd vzniklých činností člověka. Při rekultivacích jsou tělesa výsypek a závážek překryta ornici různého původu. Takto vzniklý horizont je před zapojením vegetace velmi náchylný k erozi.

Podíl zemědělské půdy z celkové výměry města Most činí cca 13,1 %, v případě města Litvínov je tento podíl 10,1 %. Ze zemědělského půdního fondu (ZPF) jsou nejvíce zastoupeny trvalé travní porosty, výrazně méně pak orná půda. Kromě hrozby zrušení územně ekologických limitů těžby hnědého uhlí nejsou na řešeném území v současné době známy žádné jiné záměry, jež by svou kapacitou znamenaly významné velkoplošné zábory ZPF. Větším problémem tak může být spíše fragmentace krajiny liniovými stavbami (přeložkami silnic).

### 2.2.4 HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ

Řešené náleží dle geomorfologického členění do systému Hercynského, do provincie Česká Vysočina, subprovincie Krušnohorská soustava, oblast Podkrušnohorská oblast. Na nižší úrovni geomorfologické klasifikace lze vymežit dvě oblasti s odlišnou morfologií.

Zhruba z poloviny je území tvořeno geomorfologickými jednotkami Mostecké pánve (zejména podcelek Chomutovsko-teplická pánev, na J a JZ i Žatecká pánev) tvořených zejména neogenními a kvartérními sedimenty. Jedná se o vertikálně málo členité území charakteristické především plochými celky většího rozsahu, v současnosti pak zejména v západní až severozápadní části totálně antropogenně přeměněné území. Vlivem masivní těžební činnosti byl reliéf výrazně přemodelován a dnes převažují antropogenní tvary - výsypky, těžební jámy, porekultivační tabulové vyvýšeniny a sníženiny mnohdy vyplněné vodou. V současné době probíhají, či jsou plánovány rozsáhlé rekultivace v těžebních oblastech, na nichž závisí budoucí podoba krajiny území a kvalita života v něm.

Druhou polovinu území pak tvoří jednotky Českého středohoří – konkrétně okrsky Bořeňské a Ranské středohoří, kde jsou charakteristické horniny křídové, terciérní i vulkanické. Dále jsou zde příkrovy s typickými izolovanými vrchy (suky, kužely, odlehlíky), které tvoří charakteristickou kulisu tohoto území. Na východ od Mostecka pak tyto vrcholy tvoří i rozsáhlejší vrchovinné celky. Hojně jsou vypreparované výplně sopečných komínů, žíly a lakolity (původně podpovrchová vulkanická tělesa).

Nejvyššími místy území jsou vrcholy Českého středohoří Zlatník – 521 m n. m., Milá – 510 m n. m. Mezi další významné vrcholy patří například Koňský vrch (Ressler) - 413 m n. m. a Hněvín- 399 m n. m v Mostě. Nejnižší přirozená nadmořská výška se nachází v místě, kde Bílina odtéká z území (cca 230 m n. m.).

### Poddolovaná území, sesuvná území (geohazardy)

Vzhledem k těžební minulosti regionu je značná část území poddolovaná (především v prostoru Mostecké pánve), je zde evidováno i množství starých důlních děl.

### Nerostné suroviny, ložiska

Z nerostných surovin je nejvýznamnější poměrně kvalitní hnědouhelná sloj, díky níž Mostecko patří k nejvýznamnějším těžebním regionům v Česku. Rozsáhlá těžba hnědého uhlí zcela přeměnila ráz této oblasti. Území několika obcí (včetně původního Mostu) bylo postoupeno těžbě. Nyní jsou již zásoby hnědého uhlí do značné míry vytěženy, v mnoha dobývacích prostorech je ukončena činnost a probíhá rekultivace.

#### **2.2.5 PŘÍRODA A KRAJINA**

Ochrana přírody a krajiny se podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny provádí prostřednictvím zvláště chráněných území. Ta se vyhláší na přírodovědecky či esteticky významných nebo jedinečných územích. Na území mostecko-litvínovské aglomerace se vyskytuje řada prvků ochrany území. Jedná se o:

### Chráněná krajinná oblast (CHKO)

Řešené území nezasahuje do žádné Chráněné krajinné oblasti na území České republiky.

### Maloplošná zvláště chráněná území

Na řešeném území se nachází celkem 4 zvláště chráněných území:

#### **NPR Jezerka**

Národní přírodní rezervace zasahující na území obce Horní Jiřetín. Důvodem ochrany je především zachování nejpřirozenějšího a nejzachovalejšího smíšeného (převážně bukového) porostu ve východní části Krušných hor. V rezervaci se vyskytuje více než dvacet lesních typů. Les je až 250 let starý. Dalším důvodem je ochrana geologických útvarů. Mrazové zvětrávání deformuje skály a vytváří v nich výrazné pukliny a praskliny. Do vyhlášení rezervace zdejší skály využívali horolezci, v současnosti je horolezecká činnost zakázána. Na území rezervace se rovněž nacházejí pozůstatky po historické těžbě stříbrné a železné rudy. Na území rezervace se smí chodit pouze po značených cestách, jinak je nepřístupná.

#### **PP Salesiova výšina**

Salesiova výšina je skalní útvar nedaleko severočeského města Osek a s nadmořskou výškou 422 m zároveň nejvyšší vrchol geomorfologického celku Mostecká pánev. V okolí skalního města je velmi zajímavý i lesní porost, tvořený převážně letitými buky, které díky stanovištím na kamenných blocích mnohdy rostou do bizarních tvarů. Salesiova výšina je chráněnou přírodní památkou a je vyhlášena přírodní památkou. Lezení po skalních blocích, sběr zkamenělin a chůze mimo vyznačené stezky jsou zakázány.

#### **PR Vlčí důl**

Vlčí důl je přírodní rezervace, vyhlášená v roce 1989. Nachází se u obce Osek. Důvodem je ochrana cca 180 let starého porostu buku lesního s bohatým zastoupením doupných stromů. Lokalita téměř pralesního charakteru slouží jako významné hnízdiště ptáků.

#### **PP Vrása**

Vrása je přírodní památka, vyhlášená v roce 1986. Nachází se u obce Osek. Důvodem ochrany je ležatá vrása vytvořená v parabole komplexu krušnohorských šedých rul na východním svahu Vlčí hory.

### Soustava NATURA 2000 (Evropsky významné lokality, ptačí oblasti)

Na řešeném území se nachází Evropsky významná lokalita Kopistská výsypka. Evropsky významná lokalita Kopistská výsypka se rozkládá na ploše 152,8 ha mezi městy Most a Litvínov, jižně od areálu chemických závodů v Záluží u Litvínova. Jedná se o lesnický rekultivovanou výsypku s malým zastoupením otevřených

ploch a velkým množstvím mělkých vodních nádrží různé velikosti, jež se samovolně vytvořily díky zachování terénních nerovností vzniklých při jejím zakládání. Území se vyznačuje výskytem chráněných druhů obojživelníků, především evropsky významného druhu čolek velký (*Triturus cristatus*). Vegetace lokality je tvořena převážně listnatými stromy, které byly vysazeny v rámci rekultivace výsypky.

*Pozn.:*

*V rámci oznámení a koncepcí bylo podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb. zpracovatelem požádáno o stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody. Tento orgán ve svém stanovisku vyloučil negativní vlivy koncepce na soustavu NATURA 2000 na řešeném území. Zmíněné stanovisko je přílohou č. 2 tohoto hodnocení.*

### Územní systém ekologické stability – ÚSES

Územní systém ekologické stability (ÚSES) je vymezován na základě zákona o ochraně přírody a krajiny. Představuje vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů. ÚSES umožňuje uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivě působí na okolní, méně stabilní části krajiny a vytváří tak základ pro její mnohostranné využívání. Rozlišují se tři úrovně ÚSES: místní (lokální), regionální a nadregionální. Na řešeném území se nachází všechny tyto úrovně ÚSES.

#### 2.2.6 KULTURNÍ A HISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMÍ

Na řešeném území se nachází celkem 76 chráněných objektů, většinu z toho tvoří kulturní památky. Výjimkou jsou Národní kulturní památka Kostel Nanebevzetí P. Marie v Mostě a památková zóna Litvínov – Osada. Přehled chráněných objektů v řešeném území je uveden v následujících tabulkách.

**Tabulka 2.3: Přehled chráněných kulturních památek na území města Most**

Název	Památková ochrana
Židovský hřbitov	KP
Bývalé krematorium	KP
Čtyři výklenkové kaple	KP(OP)
Smírčí kříže	KP(OP)
Sochy alegorií žvlů	KP
Usedlost	KP(OP)
Hrad Hněvín	KP
Fara	KP(OP)
Kaple křížové cesty	KP
Tvrz	KP
Mlýn	KP
Kostel sv. Ducha	KP
Bývalý důl Julius V. (část)	KP
Šest váz	KP
Areál bývalých jezdeckých kasáren	KP
Soubor soch kajčníků	KP
Kříž	KP
Boží muka	KP
Kostel Nanebevzetí P. Marie	NKP(OP)
Socha sv. Františka serafinského a sedm soch alegorií ctností)	KP
Sloup sv. Anny	KP
Kašna	KP
Socha lva	KP
Sloup sv. Jana Nepomuckého	KP
Památník obětem stávký 14. Prosince 1920	KP

Název	Památková ochrana
Památník padlým horníkům	KP
Hromadný hrob obětí pochodu smrti	KP
Socha sv. Jana Nepomuckého	KP
Památník hrdinům Velké mostecké stávký	KP
Památník obětem stávek roku 1920 a 1932	KP
Památník s pohřebištěm obětí katastrofy na dole Jupiter roku 1902	KP
Křtitelnice	KP
Socha sv. Prokopa	KP
Sousoší sv. Jana Nepomuckého	KP
Sloup P. Marie	KP
Bývalé gymnázium	KP
Socha sv. Floriána	KP(OP)
Kostel Povýšení sv. Kříže	KP(OP)
Socha sv. Floriána	KP(OP)
Podstavec	KP(OP)
Sýpka	KP
Boží muka	KP
Ochranné pásmo souboru památek okolo kostela Povýšení sv. Kříže a fary čp. 1ve Vtelně	OP
Ochranné pásmo areálu barokního statku čp. 32 ve Vtelně	OP
Ochranné pásmo kolem národní kulturní památky - děkanského kostela Nanebevzetí Panny Marie v Mostě	OP

Zdroj: Národní památkový ústav, Památkový katalog, 2017

Pozn.: KP – Kulturní památka; NKP – Národní kulturní památka, OP – Ochranné pásmo

**Tabulka 2.4: Přehled chráněných kulturních památek na území města Litvínov**

Název	Památková ochrana
Zámek	KP(OP)
Zámeček	KP
Kostel archanděla Michaela	KP(OP)
Sochy a nápisová deska	KP
Textilní továrna	KP
Litvínov - osada	PZ
Socha sv. Jana Nepomuckého	KP
Sousoší Ukřižování	KP
Milník	KP
Dům	KP
Kolektivní dům	KP
Socha Herkula	KP
Stará radnice	KP
Pohřební kaple Valdštejnů	KP
Sloup Nejsvětější Trojice	KP
Památník manufakturního způsobu výroby na Litvínovsku	KP
Dům	KP
Dům	KP
Bývalá ozdravovna	KP
Dům	KP
Dům	KP



Název	Památková ochrana
Dům	KP
Dům	KP
Dům	KP
Dům	KP
Vila	KP
Vila se zahradou	KP
Přehrada	KP
Důl Julius III. (část)	KP
Dům	KP
Ochranné pásmo zámku a kostela v Litvínově	OP

Zdroj: Národní památkový ústav, Památkový katalog, 2017

Pozn.: KP – Kulturní památka; OP – Ochranné pásmo; PZ – Památková zóna

### 2.2.7 STARÉ EKOLOGICKÉ ZÁTĚŽE

Na území řešeném v rámci koncepce SUMP Most a Litvínov se nachází celkem 7 míst kvalifikovaných jako stará ekologická zátěž nebo kontaminované místo. U tří z těchto lokalit byla zjištěna kontaminace především podzemních vod a zeminy. K hlavním kontaminujícím látkám patří polyaromatické uhlovodíky (PAU), polychlorované bifenylly (PCB), nepolární extrahovatelné látky (NEL) a další. Přehled starých ekologických zátěží a kontaminovaných míst je uveden v následující tabulce.

**Tabulka 2.5: Staré ekologické zátěže a kontaminovaná místa na řešeném území**

Název lokality	Katastr obce	Kontaminace
Horní Litvínov	Litvínov	nezjištěna
Litvínov, obalovna	Litvínov	Kontaminace podzemních vod a zeminy látkami NEL a PCB
Lokalita bývalého dolu KOH-I-NOOR	Lom	nezjištěna
Růžodol - Louka	Louka u Litvínova	nezjištěna
HARTMANN - RICO a.s.	Most	Kontaminace podzemních vod a zeminy (PAU, NEL, kovy a další)
Skršín	Skršín	nezjištěna
UNIPETROL, a.s. Litvínov	Záluží u Litvínova	Kontaminace povrchových, podzemních vod a zeminy (NEL, PAU, fenoly a další)

Zdroj: Systém evidence kontaminovaných míst, Ministerstvo životního prostředí, aktuální ke dni 31. 5. 2017

### 2.2.8 OBYVATELSTVO A HLUKOVÁ ZÁTĚŽ

Ke konci roku 2016 žilo na území města Most 66 768 obyvatel, ke stejnému dat mělo město Litvínov obyvatel 24 308. Obě města se posledních letech potýkají s úbytkem obyvatel, území těchto měst od roku 2012 ztratilo 1 820 obyvatel, viz následující tabulka. V obou případech měst dochází k úbytku obyvatel jak přirozenou, tak migrační změnou, přičemž ta migrační má úbytek obyvatel větší vliv. Průměrný věk obyvatelstva v roce 2016 byl ve městě Most 41,5 let, v případě města Litvínov byl průměrný věk 42,7 let.

**Tabulka 2.6: Vývoj počtu obyvatel ve městech Most a Litvínov**

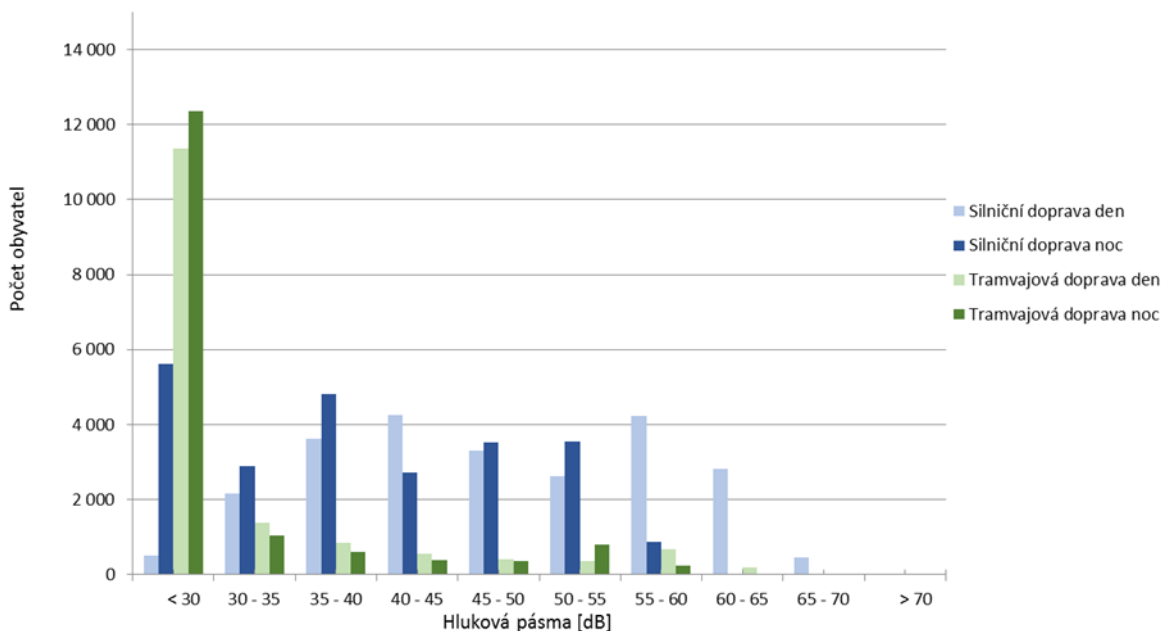
Rok:	Počet obyvatel				
	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Most</b>	67 490	67 332	67 089	67 002	66 768
<b>Litvínov</b>	25 406	25 140	24 783	24 485	24 308
<b>Celkem</b>	92 896	92 472	91 872	91 487	91 076

Zdroj: Český statistický úřad, data vždy ke dni 31. 12. daného roku.

Hluková zátěž patří mezi nejzávažnější problémy životního prostředí sídel v celé ČR, které výrazně ovlivňuje život obyvatel. Vystavení obyvatel nadměrnému hluku má prokazatelně negativní vliv na jejich zdravotní stav. Nepříznivé účinky hluku na lidské zdraví jsou obecně definovány jako morfologické nebo funkční změny organismu, které vedou ke zhoršení jeho funkcí, ke snížení kompenzační kapacity vůči stresu nebo zvýšení

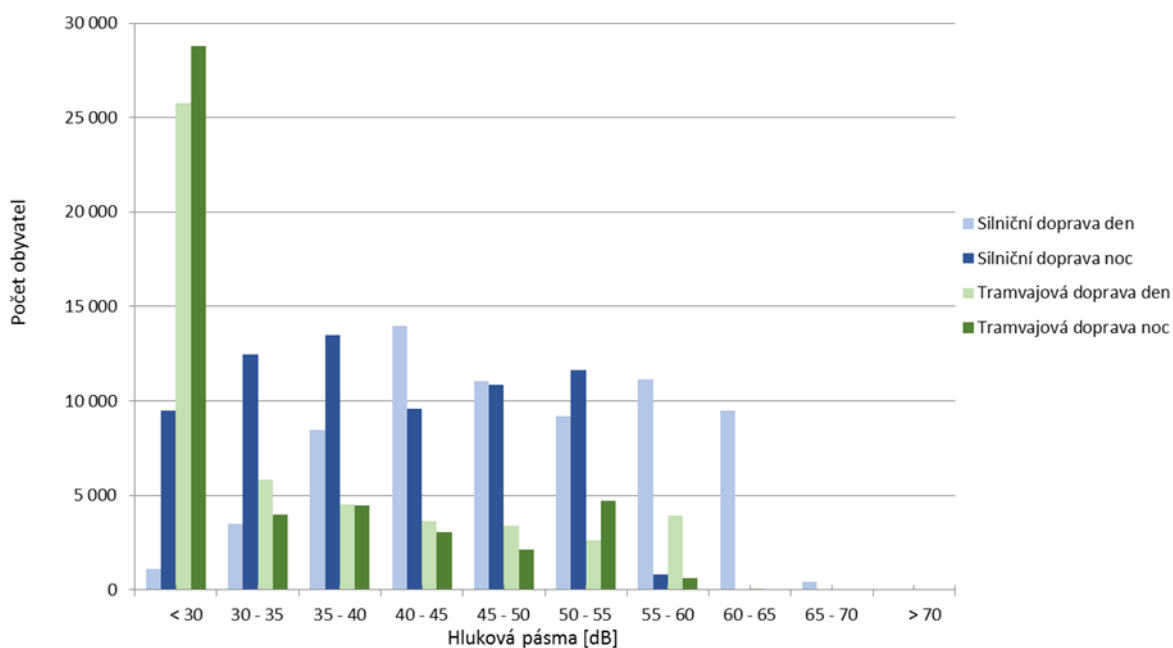
vnímavosti k jiným nepříznivým vlivům prostředí. Největším problémem je obvykle hluk z automobilové dopravy na pozemních komunikacích vedených často v bezprostředním kontaktu s obytnými domy. Počet obyvatel řešených měst zasažených hlukem z dopravy různých intenzit je uveden v následujících grafech.

**Graf 2.1: Počet hlukem ovlivněných obyvatel Litvínova z dopravy v denní a noční době**



Zdroj: Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova, 2016

**Graf 2.2: Počet hlukem ovlivněných obyvatel Mostu z dopravy v denní a noční době**



Zdroj: Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova, 2016

### 2.3 PRAVDĚPODOBNÝ VÝVOJ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ BEZ PROVEDENÍ KONCEPCE

Pokud by nebyly aktivity navržené v koncepci realizovány, lze předpokládat stav životní prostředí na úrovni, jaká je popsána v předchozích kapitolách.

### 3. CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ BY MOHLY BÝT PROVEDENÍM KONCEPCE VÝZNAMNĚ ZASAŽENY

Tato kapitola obsahuje popis předpokládaných vlivů koncepce SUMP Most a Litvínov na jednotlivé složky životního prostředí. Pro větší přehled je popis možných dopadů rozdělen dle jednotlivých cílů návrhové části řešené koncepce.

#### Cíl A: Zajištění funkčnosti ZAKOS, plynulosti a bezpečnosti provozu, podpora dálkové dopravy

V rámci tohoto cíle lze předpokládat pozitivní dopady koncepce zejména v oblasti znečištění ovzduší. Modernizace železniční dopravy, zvyšování preference MHD a zavádění „zón 30“ povede ke snížení intenzity dopravy především v zastavěném území určeném pro bydlení, čímž se sníží zatížení emisemi a hlukem v této oblasti. Lze tak předpokládat zlepšení hygieny životního prostředí pro obyvatele měst Most a Litvínov.

**Tabulka 3.1: Míra vlivu jednotlivých opatření na složky životního prostředí – cíl A**

Opatření SUMP/složka prostředí	Klima a ovzduší	Povrchové, podzemní vody	Ochrana přírody a krajiny	Půda	Reliéf a horninové prostředí	Fauna a flóra	Obyvatelstvo a hygiena prostředí
Dopravní stavby silniční, I/13, I/27, napojení na D7, další stavby dle ÚP měst (např. Chudeřínská spojka v Litvínově, propojení Most-II/256 a další)	+						
Dopravní stavby železniční, modernizace tratě 130, revitalizace žst. Litvínov, propojení tratí 134/135 přes žst. Litvínov (odlišnost od ÚP Litvínov)	+						
Přestavba křižovatek, preference MHD, IZS	+						++
Zklidňování dopravy, zóny 30	++						++

*Pozn.: míra vlivu: pozitivní (+++ velmi silný / ++ silný / + střední / bez vyznačení – slabý nebo žádný); negativní (--- velmi silný / -- silný / - střední / bez vyznačení - slabý nebo žádný)*

#### Cíl B: Rozvoj a modernizace MHD, zlepšení obsluhy území, zavedení IDS

Rozvoj a modernizace MHD přispěje i její kvalitě, což může vést k její vyšší atraktivitě pro obyvatelstvo. Zvýšený zájem o dopravu prostřednictvím MHD povede ke snížení intenzity osobní automobilové dopravy ve městě, s pozitivním efektem snížení emisí z mobilních zdrojů a snížení zatížení hlukem. Ke zlepšení emisní a tím pádem i imisní situace přispěje také nahrazování autobusové dopravy tramvajovou, případně také autobusová doprava využívající alternativní paliva.

**Tabulka 3.2: Míra vlivu jednotlivých opatření na složky životního prostředí – Cíl B**

Opatření SUMP/složka prostředí	Klima a ovzduší	Povrchové, podzemní vody	Ochrana přírody a krajiny	Půda	Reliéf a horninové prostředí	Fauna a flóra	Obyvatelstvo a hygiena prostředí
Rozvojové stavby tramvajové dopravy (náhrada autobusové dopravy Most), optimalizace linek MHD	++						

Opatření SUMP/složka prostředí	Klima a ovzduší	Povrchové, podzemní vody	Ochrana přírody a krajiny	Půda	Reliéf a horninové prostředí	Fauna a flóra	Obyvatelstvo a hygiena prostředí
Zvýšení kvality nabídky v obsazení vozidel, max. 60 osob na standardní vozidlo ve špičkovém období; průměrná produktivita přepravního výkonu 25-30%							
Modernizace tramvajové tratě Most-Litvínov, zvýšení cestovní rychlosti	+						+
Modernizace a doplnění zastávek MHD/VHD, inteligentní a bezbariérové zastávky							
Zavedení IDS Ústeckého kraje, P+R, B+R, K+R, D+R, multimodální mobilita, modernizace odbavovacího systému	+						
Obsluha rodinné zástavby nízkokapacitními vozidly (oblasti bez dopravní obsluhy)							
Modernizace vozového parku, obnova vozidel, alternativní paliva							

Pozn.: míra vlivu: pozitivní (+++ velmi silný / ++ silný / + střední / bez vyznačení – slabý nebo žádný); negativní (--- velmi silný / -- silný / - střední / bez vyznačení - slabý nebo žádný)

### Cíl C: Rozvoj infrastruktury a zlepšení podmínek cyklistické a pěší dopravy

V rámci cíle nelze předpokládat výraznější pozitivní či negativní vlivy na životní prostředí. Teoreticky lze očekávat mírný pozitivní dopad na ovzduší v případě, že by lepší podmínky pro cyklistickou dopravu snížily intenzitu dopravy silniční. Tento efekt však bude ostatním cílům minimální, navíc bude předmětem pouze mimo zimní a podzimní měsíce.

Výraznější dopad na životní prostředí představuje rozvoj pěších zón a zklidňování komunikací, především v podobě zlepšování hygieny životního prostředí v takto ovlivněných oblastech.

**Tabulka 3.3: Míra vlivu jednotlivých opatření na složky životního prostředí – cíl C**

Opatření SUMP/složka prostředí	Klima a ovzduší	Povrchové, podzemní vody	Ochrana přírody a krajiny	Půda	Reliéf a horninové prostředí	Fauna a flóra	Obyvatelstvo a hygiena prostředí
Budování cyklistických tras, ucelenost základní sítě	+						
Rekonstrukce stávajících tras, dopravní značení, mobiliář, B+R (intermodalita)	+						
Provoz cyklistů v jednosměrných komunikacích							
Zlepšení podmínek pěší dopravy, bezpečná a bezbariérová základní síť							

Opatření SUMP/složka prostředí	Klima a ovzduší	Povrchové, podzemní vody	Ochrana přírody a krajiny	Půda	Reliéf a horninové prostředí	Fauna a flóra	Obyvatelstvo a hygiena prostředí
Zvýšení bezpečnosti na přechodech, řešení nehodových lokalit							
Rozvoj pěších zón a zklidněných komunikací							++

Pozn.: míra vlivu: pozitivní (+++ velmi silný / ++ silný / + střední / bez vyznačení – slabý nebo žádný); negativní (--- velmi silný / -- silný / - střední / bez vyznačení - slabý nebo žádný)

#### Cíl D: Aktivní a systémové řešení dopravy v klidu (parkování a odstavování vozidel)

Tento cíl ze své podstaty nemá výraznější vlivy na životné prostředí. Určitý mírný pozitivní vliv lze předpokládat v případě zavádění záchytných parkovišť, které přispějí ke snížení intenzity dopravy v centrech měst, s čímž souvisí následné snížení emisí a hluku.

Tabulka 3.4: Míra vlivu jednotlivých opatření na složky životního prostředí – cíl D

Opatření SUMP/složka prostředí	Klima a ovzduší	Povrchové, podzemní vody	Ochrana přírody a krajiny	Půda	Reliéf a horninové prostředí	Fauna a flóra	Obyvatelstvo a hygiena prostředí
Rozvoj rezidentních zón v obytných oblastech a v navazujícím území centra města, rozvoj záchytných parkovišť, P+G	++						+
Dopravně organizační opatření, legalizace stavu parkování a odstavování vozidel, případně výstavba parkovacích domů							
Řešení parkování soukromých subjektů a objektů občanského vybavení							
Budování inteligentního parkovacího systému, P+G (rámec ITS)							

Pozn.: míra vlivu: pozitivní (+++ velmi silný / ++ silný / + střední / bez vyznačení – slabý nebo žádný); negativní (--- velmi silný / -- silný / - střední / bez vyznačení - slabý nebo žádný)

#### Cíl E: Podpora inovativních prvků, informačních technologií a marketingu mobility

Jedním s cílů níže uvedených marketingových a osvětových aktivit je změnit chování obyvatel řešeného území v oblasti dopravy. Jedním z požadovaných výsledků této změny je celkové snižování intenzity dopravy, zvyšování její efektivity prostřednictvím sdílení vozidel a využívání alternativních, k přírodě šetrnější paliv. Pozitivními následky těchto činností tak může být především zlepšování emisních a imisních podmínek na řešeném území.

**Tabulka 3.5: Míra vlivu jednotlivých opatření na složky životního prostředí – Cíl E**

Opatření SUMP/složka prostředí	Klima a ovzduší	Povrchové, podzemní vody	Ochrana přírody a krajiny	Půda	Reliéf a horninové prostředí	Fauna a flóra	Obyvatelstvo a hygiena prostředí
Elektromobilita; snížení emisí	++						
Sdílení a půjčování vozidel (carsharing, bikesharing); snížení emisí	++						
Rozvoj ITS v dopravě; bezpečnost, snížení emisí	++						
Dopravní výchova, osvěta; bezpečnost							
Budování pozitivní image udržitelné dopravy, koordinátor mobility; mobilita.							

Pozn.: míra vlivu: pozitivní (+++ velmi silný / ++ silný / + střední / bez vyznačení – slabý nebo žádný); negativní (--- velmi silný/ -- silný / - střední / bez vyznačení - slabý nebo žádný)

## 4. VEŠKERÉ SOUČASNÉ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ JSOU VÝZNAMNÉ PRO KONCEPCI, ZEJMÉNA VZTAHUJÍCÍ SE K OBLASTEM SE ZVLÁŠTNÍM VÝZNAMEM PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

V následujícím přehledu jsou shrnuty hlavní problémy řešeného území v oblasti životního prostředí.

### Ovzduší

- Znečištění ovzduší, opakované překračování emisních a imisních limitů znečištění.
- Část území vymezena jako Oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší.
- Existence významných stacionárních zdrojů látek znečišťujících ovzduší.
- Emise s mobilních zdrojů v místech s intenzivní silniční dopravou.
- Náchyllost území na výskyt teplotních inverzí, přispívající ke zhoršeným rozptylovým podmínkám.

### Voda

- Kontaminace povrchových a podpovrchových vod způsobená existencí starých ekologických zátěží a kontaminovaných míst.
- Potenciální znečištění vod v případě havárií v průmyslových podnicích.

### Půda

- Kontaminace půdy způsobená existencí starých ekologických zátěží a kontaminovaných míst.

### Horninové prostředí

- Existence poddolovaného území.
- Území zasaženo těžební činností, nutnost rozsáhlých rekultivací.

### Příroda a krajina

- Hrozba segmentace krajiny výstavbou či zábořem půdy v území.

### Kulturní a historické hodnoty území

- V rámci této oblasti nebyly zjištěny výraznější problémy.

### Staré ekologické zátěže

- Výskyt starých ekologických zátěží a kontaminovaných míst.

### Obyvatelstvo a hluková zátěž

- Expozice obyvatel nadměrnému hluku vzniklému v souvislosti s intenzivní dopravou.

## 5. CÍLE OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ STANOVENÉ NA MEZINÁRODNÍ, KOMUNITÁRNÍ NEBO VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI, KTERÉ MAJÍ VZTAH KE KONCEPCI, A ZPŮSOB, JAK BYLY TYTO CÍLE VZATY V ÚVAHU BĚHEM JEJÍ PŘÍPRAVY, ZEJMÉNA PŘI POROVNÁNÍ VARIANTNÍCH ŘEŠENÍ

Cíle ochrany životního prostředí jsou formulovány v příslušných koncepčních materiálech, jejich přehled je uveden v kapitole 1.2 Vztah k jiným koncepcím. V této kapitole je provedeno vyhodnocení vztahu hodnocené koncepce k relevantním cílům koncepčních materiálů, u kterých byla identifikována silná nebo velmi silná vazba.

V kapitole 1.2 byl identifikován silný vztah u následujících koncepcí:

- Strategický rámec udržitelného rozvoje
- Národní rozvojový program mobility
- Národní rozvojové priority 2014+
- Národní program snižování emisí
- Národní program na zmírnění dopadů změny klimatu v ČR do roku 2020
- Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšování kvality ovzduší v ČR
- Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století (MZd, 2002)
- Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí
- Program rozvoje Ústeckého kraje pro období 2014 – 2020
- Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027
- Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje
- Integrovaná strategie Ústecko – chomutovské aglomerace
- Strategický plán rozvoje města Mostu do roku 2020
- Program rozvoje města 2014 – 2020 (Litvínov)

U těchto koncepčních dokumentů materiálů je provedeno vyhodnocení vztahu řešené koncepce k jejich cílům týkajícím se ochrany životního prostředí. Hodnocení je provedeno prostřednictvím stupnice uvedené v následující tabulce:

**Tabulka 5.1: Legenda pro hodnocení vztahu řešené koncepce s koncepcemi ochrany životního prostředí**

Hodnocení:	Značka:
PUMM Most a Litvínov je v souladu s cíli ochrany životního prostředí	+
PUMM Most a Litvínov je v rozporu s cíli ochrany životního prostředí	-
Nelze určit	?
Není řešeno, neutrální vliv	0

### 5.1 HODNOCENÍ SOULADU PUMM S KONCEPCEMI NÁRODNÍ ÚROVNĚ

#### Strategický rámec udržitelného rozvoje

Strategický rámec udržitelného rozvoje České republiky zpracovala Rada vlády pro udržitelný rozvoj ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí a bylo schváleno Vládou České republiky usnesením ze dne 11. 1. 2010. Jedná se o dlouhodobou strategii s horizontem roku 2030. Strategický rámec udržitelného rozvoje je rozdělen na 5 prioritních os: 1. Společnost, člověk a zdraví, 2. Ekonomika a inovace, 3. Rozvoj území, 4. Krajina, ekosystémy a biodiverzita a 5. Stabilní a bezpečná společnost. V následující tabulce je vyhodnocen soulad koncepce PUMM Most a Litvínov s cíli prioritní osy 4. Krajina, ekosystémy a biodiverzita.



**Tabulka 5.2: Vyhodnocení vztahu k cílům Strategického rámce udržitelného rozvoje ČR**

Priorita	Cíle	Hodnocení	Komentář
<b>4.1. Ochrana krajiny jako předpoklad pro ochranu druhové diverzity</b>	Cíl 1: Udržet a zvýšit ekologickou stabilitu krajiny a podporovat její funkce, zejména udržitelným hospodařením v krajině	?	Výstavbou nových komunikací může docházet ke snižování ekologické stability krajiny v území a záboru volné krajiny. Přesný dopad koncepce v této oblasti však nelze jednoznačně stanovit, vzhledem k absenci konkrétních návrhu staveb. Je nutné v době realizace konkrétních opatření postupovat dle zákona ve formě hodnocení EIA.
	Cíl 2: Chránit volnou krajinu	?	
	Cíl 3: Zastavit pokles biologické rozmanitosti	0	-
<b>4.2. Odpovědné hospodaření v zemědělství a lesnictví</b>	Cíl 1: Podporovat šetrné a přírodě blízké způsoby zemědělského hospodaření a rozvíjet jeho mimoprodukční funkce	0	-
	Cíl 2: Zachovat a zlepšit biologickou rozmanitost v lesích podporou šetrných, přírodě blízkých způsobu hospodaření v lesích a posílením mimoprodukčních funkcí lesních ekosystému	0	-
<b>4.3. Adaptace na změny klimatu</b>	Cíl 1: Zajistit připravenost ke zvládnutí mimořádných událostí spojených se změnami klimatu	0/+	Revize kompletní mobility řešeného území může přispět k lepšímu zvládnutí mimořádných událostí.
	Cíl 2: Zajistit dostatečné množství a kvalitu povrchových a podzemních vod	?	Výstavbou nových komunikací může dojít ke snižování retenční schopnosti území vzhledem k novým zpevněným plochám či ohrožení kvality vod v případě, že bude výstavba ovlivňovat ochranná pásma vodních zdrojů. Přesný dopad koncepce v této oblasti však nelze jednoznačně stanovit, vzhledem k absenci konkrétních návrhu staveb. Je nutné v době realizace konkrétních opatření postupovat dle zákona ve formě hodnocení EIA.
	Cíl 3: Zlepšit vodní režim krajiny	?	
	Cíl 4: Snižovat dopady očekávané globální klimatické změny a extrémních meteorologických jevu na lesní a zemědělské ekosystémy	0	-

Pozn.: Legenda k hodnocení je uvedena v tabulce 5.1.

#### Státní politika životního prostředí ČR 2012 – 2020

Státní politiku životního prostředí zpracovává Ministerstvo životního prostředí. Státní politika životního prostředí České republiky vymezuje plán na realizaci efektivní ochrany životního prostředí v České republice do roku 2020. Státní politika ŽP se zaměřuje na 4 tematické oblasti - Ochrana a udržitelné využívání zdrojů, Ochrana klimatu a zlepšení kvality ovzduší, Ochrana přírody a krajiny, Bezpečné prostředí. Koncepce PUMM Most a Litvínov byla hodnocena ve vztahu k cílům oblastí Ochrana klimatu a zlepšení kvality ovzduší a Ochrana přírody a krajiny.

Tabulka 5.3: Vyhodnocení vztahu k cílům Státní politiky životního prostředí ČR 2012 - 2020

Priorita	Cíle	Hodnocení	Komentář
Snižování emisí skleníkových plynů a omezování negativních dopadů klimatické změny.	Zvýšení schopnosti přizpůsobení se změnám klimatu	0	-
	Snížení emisí skleníkových plynů v EU ETS o 21 % a omezení nárůstu emisí EU ETS na 9 % do roku 2020 oproti úrovni roku 2005	0	-
Snížení úrovně znečištění ovzduší	Zlepšit kvalitu ovzduší v místech, kde jsou překračovány imisní limity, a zároveň udržet kvalitu v územích, kde imisní limity nejsou překračovány	+	Opatření v podobě modernizace silniční sítě, snižování intenzity dopravy, preference MHD, preference alternativních paliv povede ke snižování emisí znečištění ovzduší v řešeném území.
	Plnit národní emisní stropy platné od roku 2010 a snížit celkové emise oxidu siřičitého (SO <sub>2</sub> ), oxidu dusíku (NO <sub>x</sub> ), těkavých látek (VOC), amoniaku (NH <sub>3</sub> ) a jemných prachových částic (OM <sub>2,5</sub> ) do roku 2020 ve shodě se závazky ČR.	+	
	Udržet emise těžkých kovů a persistentních organických látek pod úrovní roku 1990 a dále je snižovat.	+	
Efektivní a přírodně šetrné využívání obnovitelných zdrojů energie	Zajištění 13% podílu energie z obnovitelných zdrojů na hrubé konečné spotřebě energie k roku 2020.	0	-
	Zajištění 10% podílu energie z obnovitelných zdrojů v dopravě k roku 2020 při současném snížení emisí NO <sub>x</sub> , VOC a PM <sub>2,5</sub> z dopravy.	+	Opatření související s preferencí alternativních paliv představují zvyšování podílu obnovitelných zdrojů a přispějí ke snižování zmíněných emisí.
	Zajištění závazku zvýšení energetické účinnosti do roku 2020.	0	-
Ochrana a posílení ekologických funkcí krajiny	Zvýšení ekologické stability krajiny	?	Výstavbou nových komunikací může docházet ke snižování ekologické stability krajiny v území. Přesný dopad koncepce v této oblasti však nelze jednoznačně stanovit, vzhledem k absenci konkrétních návrhů staveb. Je nutné v době realizace konkrétních opatření postupovat dle zákona ve formě hodnocení EIA.
	Obnova vodního režimu krajiny	?	Výstavbou nových komunikací může dojít ke snižování retenční schopnosti území vzhledem k novým zpevněným plochám. Přesný dopad koncepce v této oblasti však nelze jednoznačně stanovit, vzhledem k absenci konkrétních návrhů staveb. Je nutné v době realizace konkrétních opatření postupovat dle zákona ve formě hodnocení EIA.

Priorita	Cíle	Hodnocení	Komentář
	Omezení a zmírnění dopadů fragmentace krajiny	+/-	Výstavbou nových komunikací může docházet k fragmentaci krajiny. Do návrhu stanoviska je doporučeno zařadit opatření „U nových záměrů realizovaných v migračně významných území zajistit, v případě úprav stávajících komunikací zlepšit, prostupnost silničního tělesa pro živočichy, zejména s ohledem na velké druhy savců.“
	Udržitelné a šetrné zemědělské a lesnické hospodaření	0	-
<b>Zachování přírodních a krajinných hodnot</b>	Zachování ochrany a péče o nejcenější části přírodních stanovišť	0	-
	Omezení úbytku původních druhů a přírodních stanovišť	0	-
	Omezení negativního vlivu nepůvodních invazivních druhů na biodiverzitu	0	-
<b>Zlepšení kvality prostředí v sídlech</b>	Zlepšení systému zeleně v sídlech a jeho struktury	0	-
	Posílení regenerace brownfields s pozitivním vlivem na kvalitu prostředí v sídlech	0	-
	Zajistit šetrné hospodaření s vodou v sídelních útvarech	0	-

Pozn.: Legenda k hodnocení je uvedena v tabulce 5.1.

#### Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR

Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR je zpracována zejména ve vztahu k požadavku Evropské komise (EK) připravit ucelenou koncepci řízení kvality ovzduší pro Českou republiku. Strategie tvoří strategický rámec pro Národní program snížení emisí ČR (NPSE) do roku 2020 a pro Programy zlepšování kvality ovzduší (PZKO). Strategii zpracovalo MŽP.

**Tabulka 5.4: Vyhodnocení vztahu ke specifickým cílům koncepce Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR**

Specifický cíl	Hodnocení	Komentář
Dosažení imisních limitů na celém území ČR do roku 2020 a současně udržování a zlepšování kvality ovzduší tam, kde jsou současné koncentrace znečišťujících látek pod hodnotami imisních limitů.	+	Opatření v podobě modernizace silniční sítě, snižování intenzity dopravy, preference MHD, preference alternativních paliv povede ke snižování emisí znečištění ovzduší v řešeném území.
Od roku 2020 nepřekračování hodnot národních emisních stropů stanovených na základě scénáře NPSE.	+	
Postupné vytváření podmínek pro splnění budoucích národních závazků snížení emisí k roku 2025 a 2030.	+	
Dobudování kapacit systému posuzování kvality ovzduší (technická a znalostní základna, lidské zdroje).	0	-

Pozn.: Legenda k hodnocení je uvedena v tabulce 5.1.

#### Národní program snižování emisí

Národní program snižování emisí České republiky (NPSE) zpracovalo Ministerstvo životního prostředí v r. 2015. Program je připraven pro období do roku 2020 s výhledem do roku 2030. V NPSE je provedena analýza stavu a vývoje ovzduší v ČR, příčiny znečištění, emise znečišťujících látek z jednotlivých sektorů ekonomiky, scénáře vývoje znečišťování ovzduší, mezinárodní závazky ČR a jejich dodržování. NPSE stanovuje

postupy a opatření k nápravě stávajícího nevyhovujícího stavu ovzduší, cíle v oblasti snižování úrovně znečištění ovzduší a lhůty k jejich dosažení.

**Tabulka 5.5: Vyhodnocení vztahu ke specifickým cílům koncepce Národní program snižování emisí**

Specifický cíl	Hodnocení	Komentář
a) Nepřekračování od roku 2020 hodnoty národních emisí stanovených na základe scénáře NPSE-WaM	+	Opatření v podobě modernizace silniční sítě, snižování intenzity dopravy, preference MHD, preference alternativních paliv povede ke snižování emisí znečištění ovzduší v řešeném území.
b) Plnění od roku 2020 emisních stropů pro skupiny stacionárních a mobilních zdrojů dle scénáře NPSE-WaM	+	
c) Dosažení národního cíle snížení expozice pro suspendované částice PM <sub>2,5</sub>	+	
d) Dosažení a udržení imisního limitu stanoveného pro roční průměrné koncentrace suspendovaných částic PM <sub>10</sub> v období 2016 až 2020.	+	
e) Dosažení a udržení imisního limitu stanoveného pro 24 hodinové koncentrace suspendovaných částic PM <sub>10</sub> v období 2016 až 2020.	+	
f) Dosažení a udržení imisního limitu stanoveného pro roční průměrné koncentrace suspendovaných částic PM <sub>2,5</sub> v období 2016 až 2020.	+	
g) Dosažení a udržení imisního limitu stanoveného pro roční průměrné koncentrace benzo(a)pyrenu v období 2016 až 2020.	+	
h) Dosažení a udržení ostatních platných imisních limitu v období 2016-2020.	+	
i) Snižování průměrné výměry ekosystému s nadkritickou depozicí dusíku z hlediska eutrofizace v období 2016 až 2020 o 50 % oproti roku 2005 (tj. na hodnotu nižší než 2 100 km <sup>2</sup> ).	0	-
j) Snižování průměrné výměry lesu s nadkritickou kyselou depozicí, v období 2016 až 2020 o 50 % oproti roku 2005 (tj. na hodnotu nižší než 1 900 km <sup>2</sup> ).	0	-
k) Dodržení k roku 2020 směrných cílových hodnot zátěže přizemním ozónem pro ochranu lidského zdraví (2,9 ppm.h) a pro ochranu úrody a vegetace (10 ppm.h) ve všech územních jednotkách (čtvercích území 150 x 150 km.).	0	-
l) Udržení kvality ovzduší pod imisními limity v lokalitách, kde jsou imisní limity dodržovány, usilování o další snižování koncentrací znečišťujících látek.	+	Opatření v podobě modernizace silniční sítě, snižování intenzity dopravy, preference MHD, preference alternativních paliv povede ke snižování emisí znečištění ovzduší v řešeném území.
m) Vytvoření podmínek pro dosažení národních emisí k roku 2025 a 2030 maximálně ve výši scénáře NPSE-WaM.	+	

Pozn.: Legenda k hodnocení je uvedena v tabulce 5.1.

### Národní program na zmírnění dopadu změny klimatu v České republice

Za účelem definování politiky v oblasti změny klimatu na národní úrovni byl usnesením vlády c. 480/1999 přijat dokument „Strategie ochrany klimatického systému Země v České republice“, který tuto problematiku zařadil mezi prioritní otázky životního prostředí a zároveň výtýčil pro dotčené resorty hlavní úkoly. Národní program na zmírnění dopadu změny klimatu v ČR představuje aktualizaci této strategie. Jeho příprava vyplývá ze zákona c. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, z požadavku daných Rozhodnutím Rady 99/296/EC a z Evropského programu ke změně klimatu (ECCP).

**Tabulka 5.6: Vyhodnocení vztahu k dopravním cílům koncepce Národní program na zmírnění dopadu změny klimatu v České republice**

Cíle v sektoru dopravy	Hodnocení	Komentář
Rozšiřování konceptu ekologického provozu osobních a lehkých nákladních vozidel a podpora rozvoje alternativních druhů pohonu motorových vozidel (biopaliva, zemní plyn).	+	Hodnocená koncepce řeší opatření týkající se preferencí alternativních paliv.
Informační kampaně na podporu ekologických způsobů řízení motorových vozidel.	0	-
Revize koncepčních materiálů v resortu dopravy, podpora kombinované dopravy a městské hromadné dopravy a úpravy dopravní cenové politiky.	+	Hodnocená koncepce řeší opatření týkající se preferencí městské hromadné dopravy.
Zvýšení průjezdnosti silničních komunikací.	+	Součástí hodnocené koncepce je návrh na zlepšení stavu silniční sítě včetně odstranění dopravních závad.
Podpora cyklo dopravy výstavbou cyklostezek a doprovodné infrastruktury.	+	Hodnocená koncepce řeší opatření týkající se cyklo dopravy.

Pozn.: Legenda k hodnocení je uvedena v tabulce 5.1.

#### Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva CR – Zdraví pro všechny v 21. století

Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva CR – Zdraví pro všechny v 21. století schválila vláda ČR v říjnu 2002. Program vychází z dokumentu Světové zdravotnické organizace Zdraví pro všechny ve 21. století. Jeho hlavními cíli je ochrana a rozvoj zdraví lidí po jejich celý život a snížení výskytu nemocí i úrazu a omezení strádání, které lidem přinášejí.

**Tabulka 5.7: Vyhodnocení vztahu k nástrojům Dlouhodobému programu zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva CR – Zdraví pro všechny v 21. století**

Nástroje	Hodnocení	Komentář
10.1.1. Na základě dostupných údajů identifikovat a vyhodnotit hlavní lokální zdravotní rizika z vody, půdy a ovzduší na území krajů ČR a stanovit priority k řešení.	0	-
10.1.2. Soustavně monitorovat a vyhodnocovat ukazatele kvality ovzduší a ukazatele zdravotního stavu.	0	-
10.1.5. Snižovat vliv dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel.	+	Opatření v podobě modernizace silniční sítě, snižování intenzity dopravy, preference MHD, preference alternativních paliv povede ke snížení emisí znečištění ovzduší v řešeném území.
10.1.12. Zlepšovat efektivitu spolupráce mezi resorty a jejich organizacemi při hodnocení zdravotních rizik a uplatňovat opatření na ochranu veřejného zdraví.	0	-

Pozn.: Legenda k hodnocení je uvedena v tabulce 5.1.

#### Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí

Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí vychází z programu Světové zdravotnické organizace (SZO) „Zdraví 2020“. Strategii schválila vláda ČR v lednu 2014. Účelem Národní strategie je především stabilizace systému prevence nemocí a ochrany a podpory zdraví a nastartování účinných a dlouhodobě udržitelných mechanismů ke zlepšení zdravotního stavu populace. V Národní strategii je definována vize, dva hlavní cíle a 4 prioritní oblasti ochrany veřejného zdraví.

**Tabulka 5.8: Vyhodnocení vztahu k horizontálním tématům koncepce Zdraví 2020**

Horizontální téma	Hodnocení	Komentář
5. Snižování zdravotních rizik ze životního a pracovního prostředí	+	Opatření v podobě modernizace silniční sítě, snižování intenzity dopravy, preference MHD, preference alternativních paliv povede ke snížení emisí znečištění ovzduší v řešeném území. Zároveň realizací koncepce dojde ke snížení hlukové zátěže obyvatelstva

Pozn.: Legenda k hodnocení je uvedena v tabulce 5.1.

## 5.2 HODNOCENÍ SOULADU PUMM S KONCEPCEMI REGIONÁLNÍ ÚROVNĚ

### Program rozvoje Ústeckého kraje

Program rozvoje Ústeckého kraje je jedním z koncepčních dokumentů z hlediska charakteru a zaměření budoucích intervencí kraje. V letech 2012 a 2013 proběhla aktualizace programu rozvoje Ústeckého kraje. Účelem této aktualizace byla mimo jiné příprava podkladu pro rozdělování finančních prostředků v Ústeckém kraji z fondů Evropské unie v období 2014 – 2020. Pro účely tohoto hodnocení byl v následující tabulce hodnocen soulad PUMM Most a Litvínov s prioritou č. 3: Infrastruktura a životní prostředí.

**Tabulka 5.9: Vyhodnocení vztahu k opatřením Programu rozvoje Ústeckého kraje v rámci priority Infrastruktura a ŽP**

Opatření	Aktivity	Hodnocení	Komentář
<b>3.1. Páteřní infrastruktura kraje</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Posilování bezpečnostních opatření v dopravě</li> <li>▪ Integrace různých druhů veřejné dopravy</li> </ul>	+	PUMM Most a Litvínov ve svých opatřeních navrhuje odstraňování dopravní závad, které mimo jiné přispějí k vyšší bezpečnosti dopravy. Cílem PUMM Most a Litvínov je také rozvoj a podpora preference městské hromadné dopravy.
<b>3.2 Dostupnost jednotlivých částí kraje</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Odstraňování konfliktních míst a zvyšování bezpečnosti cyklistické, pěší a motorové dopravy</li> </ul>	+	PUMM Most a Litvínov ve svých opatřeních navrhuje odstraňování dopravní závad, které mimo jiné přispějí k vyšší bezpečnosti dopravy.
<b>3.3 : Zásobování energiemi a infrastruktura životního prostředí</b>	-	0	-
<b>3.4 Kvalita životního prostředí</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zabezpečení ochrany zdrojů pitné vody</li> </ul>	?	Výstavbou nových komunikací může dojít k ohrožení kvality vod v případě, že bude výstavba ovlivňovat ochranná pásma vodních zdrojů. Přesný dopad koncepce v této oblasti však nelze jednoznačně stanovit, vzhledem k absenci konkrétních návrhů staveb. Je nutné v době realizace konkrétních opatření postupovat dle zákona ve formě hodnocení EIA.
<b>3.5 Revitalizace zdevastovaných částí kraje</b>	-	0	-

Pozn.: Legenda k hodnocení je uvedena v tabulce 5.1.

Pozn.: Ve sloupci aktivity byly vybrány u jednotlivých opatření pouze aktivity s vazbou na PUMM Most a Litvínov.

## Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027

Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027 je rozvojový dokument, který má sloužit především jako podklad pro nastavení vnějších intervencí jak z Evropských strukturálních a investičních fondů, tak ze zdrojů ČR po roce 2020 s ohledem na rozvojové potřeby Ústeckého kraje. Strategie je zpracována pro území kraje a navrhuje intervence, jejichž garanty mohou (mají) být různé subjekty, které v kraji působí nebo mají na jeho území vliv. Strategie tudíž není vnitřním dokumentem vytvořeným pro nastavení rozvojové politiky samotného subjektu Ústeckého kraje. Tuto roli zastává Program rozvoje Ústeckého kraje; ten stávající je zpracován pro období 2014-2020.

**Tabulka 5.10: Vyhodnocení vztahu k opatřením Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027 vzhledem k prioritě Pánevská oblast, do které spadá území Mostu a Litvínova.**

Dílčí cíle	Hodnocení	Komentář
P.2.1: Zlepšená kvalita ovzduší (environmentálně šetrné vytápění domácností, důsledné využívání nástrojů legislativy ochrany ovzduší (vymáhání povinnosti obměny kotlů, kontroly apod.), podpora šetrných topných médií a ekologizace vytápění domácností, zvýšení ekologického povědomí obyvatel, snížení zatížení území intenzivní silniční dopravou, využití potenciálu pro omezování automobilové dopravy, eliminace prašnosti z dolů a emise z velkých zdrojů znečišťování ovzduší)	+	Opatření v podobě modernizace silniční sítě, snižování intenzity dopravy, preference MHD, preference alternativních paliv povede ke snížení emisí znečištění ovzduší v řešeném území.
P.3.3: Zvýšená atraktivita pro investory s vyšší přidanou hodnotou (vyvážená oborová struktura ekonomických subjektů, dokončená transformace hospodářství, diverzifikace a snížená vzájemná podmíněnost podniků, odstranění nejvýraznějších deficitů v dopravní infrastruktuře, zavedené ekonomické kompenzace externalit těžebního a energetického průmyslu, vyšší míra profitu regionu z místní produkce, udržení kapitálu v území (dividendy), vyřešené majetkoprávní poměry v hospodářství, revitalizovaná a resocializovaná krajina, revitalizované brownfields)	+	Modernizace kompletní dopravní situace v rámci plánu udržitelné městské mobility může přispět k odstranění deficitu dopravy a zvýšení atraktivity území pro investory.

Pozn.: Legenda k hodnocení je uvedena v tabulce 5.1.

Pozn.: Byly vybrány pouze dílčí cíle s vazbou na PUMM Most a Litvínov.

## Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje

Zásady územního rozvoje (ZÚR) jsou nástrojem územního plánování na úrovni krajů a jsou nadřazeny územním plánům obcí. Stanovují obecná pravidla pro rozvoj daného území a rovněž stanovují rozvojové záměry nadmístního významu (např.: kudy povedou důležité dopravní stavby apod.). Jednou z hlavních úloh ZÚR je, aby na sebe jednotlivé územní plány obcí navazovaly a vzájemně si neodporovaly. Proto jsou ZÚR nadřazeny územním plánům obcí. Stavebním zákonem (zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu) je předepisována pravidelná aktualizace této dokumentace nejpozději každé 4 roky.

**Tabulka 5.11: Vyhodnocení vztahu k prioritám vymezeným v ZÚR Ústeckého kraje**

Priority	Hodnocení	Komentář
(3) Dosáhnout zásadního ozdravení a markantně viditelného zlepšení životního prostředí, a to jak ve volné krajině, tak uvnitř sídel; jako nutné podmínky pro dosažení všech ostatních cílů zajištění udržitelného rozvoje území (zejména transformace ekonomické struktury, stabilita osídlení, rehabilitace tradičního lázeňství, rozvoj cestovního ruchu a další).	+	Opatření v podobě modernizace silniční sítě, snižování intenzity dopravy, preference MHD, preference alternativních paliv povede ke snížení emisí znečištění ovzduší v řešeném území.

Priority	Hodnocení	Komentář
(4) Pokračovat v trendu nápravy v minulosti poškozených a narušených složek životního prostředí (voda, půda, ovzduší, ekosystémy) a odstraňování starých ekologických zátěží Ústeckého kraje zejména v Severočeské hnědouhelné pánvi, v Krušných horách a v narušených partiích ostatních částí Ústeckého kraje. Zlepšení stavu složek životního prostředí v uvedených částech území považovat za prvořadý veřejný zájem.	+	Opatření v podobě modernizace silniční sítě, snižování intenzity dopravy, preference MHD, preference alternativních paliv povede ke snižování emisí znečištění ovzduší v řešeném území.
(7) Územně plánovací nástroji přispět k řešení problémů vyhlášených oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší z důvodů překračování limitů některých znečišťujících látek (zejm. vlivem těžby surovin, energetické a průmyslové výroby) a v území zasažených zejména hlukem zejména z dopravy (dálniční a silniční, částečně i železniční doprava).	+	
(15) Ve vymezených rozvojových oblastech využívat předpoklady pro progresivní vývoj území, zajišťovat územně plánovací přípravu pro odpovídající technickou, dopravní infrastrukturu (s důrazem na rozšiřování sítě hromadné dopravy) a občanskou vybavenost. Územní rozvoj hospodářských a sociálních funkcí provázet s ochranou krajinných, přírodních a kulturních hodnot. Využívat rozvojových vlastností těchto území ve prospěch okolních navazujících území.	+	Samotná realizace PUMM Most a Litvínov přispívá k prioritě „zajišťovat plánovací přípravu pro dopravní infrastrukturu“.
(38) Podporovat vybudování propojené a hierarchizované sítě cyklostezek a turistických cest na území kraje s návazností na vznikající republikovou a evropskou síť těchto zařízení.	+	PUMM v rámci své návrhové části také řeší podporu cyklo dopravy.
(40) Přispět vytvářením územně plánovacích předpokladů k řešení problematiky zhoršených sociálních podmínek kraje, zhoršených parametrů zdravotního stavu obyvatel, vysoké míry nezaměstnanosti, problematiky skupin obyvatel sociálně slabých, ohrožených společenským vyloučením.	+	Opatření v podobě modernizace silniční sítě, snižování intenzity dopravy, preference MHD, preference alternativních paliv povede ke snižování emisí znečištění ovzduší v řešeném území a ke zlepšení situace v oblasti hygieny životního prostředí a zdraví obyvatelstva.
(42) Věnovat pozornost důsledkům změn věkové struktury obyvatel kraje, které se promítnou do měnících se nároků na technickou a dopravní infrastrukturu, občanskou vybavenost nadmístního významu.	+	Při tvorbě PUMM Most a Litvínov byla zpracována důkladná analytický část, který umožňuje nastavit koncepci dle skutečných potřeb a vlastností řešeného území.
(43) Při stanovování územních rozvojových koncepcí dbát na dostatečnou míru spolupráce s obyvateli a dalšími uživateli území, touto cestou dosahovat vyšší míry vyváženosti řešení mezi hospodářským rozvojem, ochranou přírody a hledisky ovlivňujícími sociální soudržnost obyvatel.	+	Při tvorbě PUMM Most a Litvínov bylo využito participativních metod veřejného projednání a průzkumu veřejného mínění obyvatelstva.
(45) Územně plánovací nástroji realizovat opatření pro minimalizaci rozsahu možných materiálních škod a ohrožení obyvatel z působení přírodních sil v území a havarijních situací vyplývajících z provozu dopravní a technické infrastruktury a průmyslové výroby.	+	PUMM Most a Litvínov ve svých opatřeních navrhuje odstraňování dopravní závad, které mimo jiné přispějí k vyšší bezpečnosti dopravy.

Pozn.: Legenda k hodnocení je uvedena v tabulce 5.1.

Pozn.: Byly vybrány pouze priority s vazbou na PUMM Most a Litvínov.

### Integrovaná strategie Ústecko – chomutovské aglomerace

Dokument představuje vizi, cíle a priority rozvoje ústecko-chomutovské aglomerace, jejíž vymezení zahrnuje také řešenou oblast měst Most a Litvínov. Strategická část dokumentu vymezuje priority ve čtyřech oblastech, z nichž ve dvou lze nalézt vazby s PUMM Most a Litvínov. Konkrétně se jedná o problematiku dopravy a životního prostředí, viz následující tabulka:



**Tabulka 5.12: Vyhodnocení vztahu k prioritám vymezeným v Integrované strategii Ústecko – chomutovské aglomerace**

Priorita	Specifický cíl	Hodnocení	Komentář
<b>PO1: Dopravní dostupnost a vnitřní propojenost regionu</b>	1.1 Zvýšit podíl cyklodopravy a bezpečnost v dopravě	<b>+</b>	Hodnocená koncepce řeší opatření týkající se cyklodopravy.  PUMM Most a Litvínov ve svých opatřeních navrhuje odstraňování dopravní závad, které mimo jiné přispějí k vyšší bezpečnosti dopravy.
	1.2 Přizpůsobit kvalitu hromadné dopravy potřebám obyvatel a životnímu prostředí	<b>+</b>	Hodnocená koncepce řeší opatření týkající se preferencí městské hromadné dopravy.
<b>PO2: Krajina a životní prostředí</b>	2.1 Eliminovat environmentální zátěže a rizika v území	<b>0</b>	-
	2.2 Zlepšit kvalitu vody a zásobování vodou a chránit občany před povodněmi	<b>0</b>	-
	2.3 Zkvalitnit systém sběru, třídění a opětovného využití odpadu	<b>0</b>	-
	2.4 Zvýšit ekologickou stabilitu krajiny	<b>?</b>	Výstavbou nových komunikací může docházet ke snížení ekologické stability krajiny v území. Přesný dopad koncepce v této oblasti však nelze jednoznačně stanovit, vzhledem k absenci konkrétních návrhu staveb. Je nutné v době realizace konkrétních opatření postupovat dle zákona ve formě hodnocení EIA.
	2.5 Zlepšit kvalitu ovzduší	<b>+</b>	Opatření v podobě modernizace silniční sítě, snižování intenzity dopravy, preference MHD, preference alternativních paliv povede ke snížení emisí znečištění ovzduší v řešeném území.
	2.6 Snížit energetickou náročnost území	<b>0</b>	-

Pozn.: Legenda k hodnocení je uvedena v tabulce 5.1.

#### Strategický plán rozvoje města Mostu do roku 2020

Strategický plán rozvoje města Mostu do roku 2020; Aktualizace 2016–2020 (dále jen "SPRMM") obsahuje aktualizovanou návrhovou část a stává se základním střednědobým strategickým rozvojovým dokumentem města. Tento dokument vymezuje základní rozvojové priority města ve všech aspektech udržitelného rozvoje, ve složce ekonomické, sociální i environmentální.

Plán městské udržitelné mobility měst Mostu a Litvínova má vazbu na Strategický plán rozvoje města Mostu do roku 2020 v případě dopravního a environmentálního pilíře, viz následující tabulky.

**Tabulka 5.13: Vyhodnocení vztahu k opatřením Strategického plánu rozvoje města Mostu do roku 2020 – Pilíř 2: Kvalitní, bezpečná a udržitelná doprava a infrastruktura města**

Cíl	Opatření	Hodnocení	Komentář
<b>2. 1 Koncepčně řešit problematiku udržitelné městské dopravy a zvýšit bezpečnost v dopravě</b>	2.1.1 Zpracování Strategického plánu udržitelné městské mobility	+	PUMM Most a Litvínov naplňuje toto opatření plánu rozvoje města Most.
<b>2.2 Zvyšovat kvalitu a atraktivitu městské hromadné dopravy a napojení města na integrovaný dopravní systém</b>	2.2.1 Budování a modernizace tramvajových tratí vč. související infrastruktury	+	Zahrnuto v opatřeních PUMM Most a Litvínov
	2.2.2 Modernizace vozového parku MHD	+	Zahrnuto v opatřeních PUMM Most a Litvínov
	2.2.3 Podpora napojení MHD na IDS	+	Zahrnuto v opatřeních PUMM Most a Litvínov
<b>2.3 Rozvíjet dopravní infrastrukturu, podporovat cyklo dopravu a pěší dopravu v souladu s principy udržitelné městské mobility a optimalizovat dopravu v klidu</b>	2.3.1 Realizace opatření na snižování podílu individuální automobilové dopravy a podpora pěší a cyklo dopravy	+	Zahrnuto v opatřeních PUMM Most a Litvínov
	2.3.2 Optimalizovat dopravu v klidu	+	Zahrnuto v opatřeních PUMM Most a Litvínov
	2.3.3 Rekonstrukce pozemních komunikací vč. mostů	+	Zahrnuto v opatřeních PUMM Most a Litvínov

Pozn.: Legenda k hodnocení je uvedena v tabulce 5.1.

**Tabulka 5.14: Vyhodnocení vztahu k opatřením Strategického plánu rozvoje města Mostu do roku 2020 – Pilíř 4: Kvalitní životní prostředí**

Cíl	Opatření	Hodnocení	Komentář
<b>4. 1 Zajišťovat udržitelný systém odpadového hospodářství a podporovat environmentální vzdělávání, výchovu a osvětu</b>	4.1.1 Zkvalitňování systému odpadového hospodářství	0	-
	4.1.2 Realizace projektů na podporu environmentálního vzdělávání, výchovy a osvěty	0	-
<b>4.2 Zakládat a udržovat veřejnou zeleň s důrazem na kvalitní zahradní a krajinnou architekturu</b>	4.2.1 Posílení ekologických a rekreačních funkcí krajiny v okolí vodních ploch	0	-
	4.2.2 Zakládání a údržba veřejné zeleně včetně revitalizace parků	0	-
	4.2.3 Dokončení inventarizace dřevin v intravilánu města Mostu	0	-
<b>4.3 Zkvalitňovat jednotlivé složky životního prostředí (ochrana ovzduší, vod, snižování hluku a energetické náročnosti)</b>	4.3.1 Environmentálně citlivá obnova vodních ploch a ochrana vod	0	-
	4.3.2 Podpora opatření ke snižování znečištění ovzduší	+	Opatření v podobě modernizace silniční sítě, snižování intenzity dopravy, preference MHD, preference alternativních paliv povede ke snižování emisí znečištění a hluku z dopravy ovzduší v řešeném území.
	4.3.3 Podpora opatření ke snižování hluku a energetické náročnosti	+	
<b>4.4 Systematicky rozvíjet opatření k předcházení rizik a minimalizaci jejich</b>	4.4.1 Podpora modernizace jednotného systému vyrozumění a varování a spolupráce se složkami integrovaného záchranného systému	0	-

Cíl	Opatření	Hodnocení	Komentář
<b>následků (krizové řízení)</b>	4.4.2 Rozvoj místního informačního systému a komunikace s občany v oblasti krizového řízení	<b>0</b>	-

Pozn.: Legenda k hodnocení je uvedena v tabulce 5.1.

#### Program rozvoje města 2014 – 2020 (Litvínov)

Program rozvoje města je základním strategickým dokumentem města. Součástí dokumentu je především socioekonomická analýza v oblastech - ekonomika, lidské zdroje, infrastruktura, životní prostředí, cestovní ruch, zemědělství. Na základě této analýzy jsou stanoveny rozvojové cíle, programové úkoly, rozvojové aktivity a určeny priority pro realizaci aktivit. Program rozvoje města by měl sloužit jako podklad pro zpracování konkrétních investičních záměrů, sestavování rozpočtu města, zpracování územně plánovací dokumentace, posuzování regionálních plánů a programů z pohledu obce.

**Tabulka 5.15: Vyhodnocení vztahu k opatřením Programu rozvoje města Litvínov 2014 - 2020**

Aktivita	Cíl aktivity	Hodnocení	Komentář
A.3 Eliminace dopravních omezení města	Došlo ke zlepšení dopravní situace ve městě prostřednictvím úpravy hlavních rizikových míst ve městě.	<b>+</b>	PUMM Most a Litvínov ve svých opatřeních navrhuje odstraňování dopravní závad, které mimo jiné přispějí k vyšší bezpečnosti dopravy.
<b>B.1 Zlepšení stavu životního prostředí</b>	Problémové prvky životního prostředí jsou sledovány, jsou realizovány kroky ke snížení jejich dopadů na život obyvatel města.	<b>+</b>	Opatření v podobě modernizace silniční sítě, snižování intenzity dopravy, preference MHD, preference alternativních paliv povede ke snížení emisí znečištění ovzduší v řešeném území a ke zlepšení situace v oblasti hygieny životního prostředí a zdraví obyvatelstva.

Pozn.: Legenda k hodnocení je uvedena v tabulce 5.1.

Pozn.: Byly vybrány pouze aktivity s vazbou na PUMM Most a Litvínov.

## 6. ZÁVAŽNÉ VLIVY (VČETNĚ SEKUNDÁRNÍCH, SYNERGICKÝCH, KUMULATIVNÍCH, KRÁTKODOBÝCH, STŘEDNĚDOBÝCH A DLOUHODOBÝCH, TRVALÝCH A PŘECHODNÝCH, POZITIVNÍCH A NEGATIVNÍCH VLIVŮ) NAVRHOVANÝCH VARIANT KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.

Koncepce Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova je předložena v jedné variantě. Účelem hodnocení vlivu na životní prostředí je vyhodnocení, zda předkládaná koncepce není v rozporu s cíli ochrany životního prostředí a s principy udržitelného rozvoje definovaného na mezinárodní a národní úrovni v koncepčních materiálech. K tomu slouží především vyhodnocení příslušných částí PUMM Most a Litvínov a to vyhodnocení návrhové části s důrazem na vyhodnocení jednotlivých navržených aktivit a záměrů.

### 6.1 HODNOCENÍ NÁVRHOVÉ ČÁSTI KONCEPCE

Hodnocená koncepce obsahuje opatření obecného zaměření bez konkrétní lokalizace. Tato opatření jsou hodnocena v obecné rovině. V následujících tabulkách uvedeny jednotlivá opatření uvedená v návrhové části hodnocené koncepce s identifikovanou mírou pozitivních či negativních dopadů. Detailnější popis dopadů na jednotlivé složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole 6.2.

#### Cíl A: Zajištění funkčnosti ZAKOS, plynulosti a bezpečnosti provozu, podpora dálkové dopravy

V rámci tohoto cíle lze předpokládat pozitivní dopady koncepce zejména v oblasti znečištění ovzduší. Modernizace železniční dopravy, zvyšování preference MHD a zavádění „zón 30“ povede ke snížení intenzity dopravy především v zastavěném území určeném pro bydlení, čímž se sníží zatížení emisemi a hlukem v této oblasti. Lze tak předpokládat zlepšení hygieny životního prostředí pro obyvatele měst Most a Litvínov.

**Tabulka 6.1: Popis vlivu jednotlivých opatření cíle A na životního prostředí**

Opatření	Popis dopadů na životní prostředí
Dopravní stavby silniční, I/13, I/27, napojení na D7, další stavby dle ÚP měst (např. Chudeřínská spojka v Litvínově, propojení Most-II/256 a další)	Dostavbou a výstavou nových silničních a železničních úseků může dojít jak k pozitivním, tak negativním vlivům. Negativní vlivy budou dány především konkrétní podobou stavebních záměrů. U každého záměru je tak nutné postupovat dle platné legislativy a pečlivě vyhodnotit konkrétní vlivy na životní prostředí (realizace hodnocení EIA apod.).
Dopravní stavby železniční, modernizace tratě 130, revitalizace žst. Litvínov, propojení tratí 134/135 přes žst. Litvínov (odlišnost od ÚP Litvínov)	Pozitivní dopady jsou předpokládány především v oblasti snížení zatížení obyvatelstva v zastavěném území znečištěným ovzduším a hlukem z dopravy.
Přestavba křižovatek, preference MHD, IZS	Není identifikován výraznější vliv na ŽP.
Zklidňování dopravy, zóny 30	Zklidňování dopravy v obydlených oblastech a zavádění zón s nízkou povolenou rychlostí povede především ke snížení hlukové zátěže obyvatelstva vlivem eliminace intenzivní dopravy.

#### Cíl B: Rozvoj a modernizace MHD, zlepšení obsluhy území, zavedení IDS

Rozvoj a modernizace MHD přispěje i její kvalitě, což může vést k její vyšší atraktivitě pro obyvatelstvo. Zvýšený zájem o dopravu prostřednictvím MHD povede ke snížení intenzity osobní automobilové dopravy ve městě, s pozitivním efektem snížení emisí z mobilních zdrojů a snížení zatížení hlukem. Ke zlepšení emisní a tím pádem i imisní situace přispěje také nahrazování autobusové dopravy tramvajovou, případně také autobusová doprava využívající alternativní paliva.

**Tabulka 6.2: Popis vlivu jednotlivých opatření cíle B na životního prostředí**

Opatření	Popis dopadů na životní prostředí
Rozvojové stavby tramvajové dopravy (náhrada autobusové dopravy Most), optimalizace linek MHD	Nahrazení autobusové dopravy dopravou tramvajovou povede ke snížení emisí znečištění ovzduší z mobilních zdrojů. Toto opatření je jedno z mnoha opatření PUMM Most a Litvínov, které prostřednictvím snižování emisí z dopravy představuje pozitivní dopad na kvalitu ovzduší v řešeném území. Potenciální výstavba nových tramvajových tratí může z pohledu životního prostředí vést k záboru volných ploch na území měst. Při návrhu konkrétních aktivit je nutné dbát na to, aby potenciální zábor byl co nejnižší, vést nové tratě dle možností v trasách současných komunikací atp.
Zvýšení kvality nabídky v obsazení vozidel, max. 60 osob na standardní vozidlo ve špičkovém období; průměrná produktivita přepravního výkonu 25-30%	Není identifikován výraznější vliv na ŽP.
Modernizace tramvajové tratě Most-Litvínov, zvýšení cestovní rychlosti	Není identifikován výraznější vliv na ŽP.
Modernizace a doplnění zastávek MHD/VHD, inteligentní a bezbariérové zastávky	Není identifikován výraznější vliv na ŽP.
Zavedení IDS Ústeckého kraje, P+R, B+R, K+R, D+R, multimodální mobilita, modernizace odbavovacího systému	Systémy P+R, B+R, K+R a D+R povedou k nárůstu podílů alternativních metod dopravy (např. cyklodoprava) a zvýší také preferenci městské hromadné dopravy především v centrech dotčených měst.
Obsluha rodinné zástavby nízkokapacitními vozidly (oblasti bez dopravní obsluhy)	Není identifikován výraznější vliv na ŽP.
Modernizace vozového parku, obnova vozidel, alternativní paliva	Modernizace vozového parku spolu s využíváním alternativních paliv povede ke snižování emisí z mobilních zdrojů emisí látek znečišťujících ovzduší.

**Cíl C: Rozvoj infrastruktury a zlepšení podmínek cyklistické a pěší dopravy**

V rámci cíle nelze předpokládat výraznější pozitivní či negativní vlivy na životní prostředí. Teoreticky lze očekávat mírný pozitivní dopad na ovzduší v případě, že by lepší podmínky pro cyklistickou dopravu snížily intenzitu dopravy silniční. Tento efekt však bude ostatním cílům minimální, navíc bude předmětem pouze mimo zimní a podzimní měsíce. Výraznější dopad na životní prostředí představuje rozvoj pěších zón a zklidňování komunikací, především v podobě zlepšování hygieny životního prostředí v takto ovlivněných oblastech.

**Tabulka 6.3: Popis vlivu jednotlivých opatření cíle C na životního prostředí**

Opatření	Popis dopadů na životní prostředí
Budování cyklistických tras, ucelenost základní sítě	Není identifikován výraznější vliv na ŽP.
Rekonstrukce stávajících tras, dopravní značení, mobiliář, B+R (intermodalita)	Není identifikován výraznější vliv na ŽP.
Provoz cyklistů v jednosměrných komunikacích	Není identifikován výraznější vliv na ŽP.
Zlepšení podmínek pěší dopravy, bezpečná a bezbariérová základní síť	Není identifikován výraznější vliv na ŽP.
Zvýšení bezpečnosti na přechodech, řešení nehodových lokalit	Není identifikován výraznější vliv na ŽP.
Rozvoj pěších zón a zklidněných komunikací	Zklidňování dopravy v obydlených oblastech a zavádění pěších zón povede především ke snižování hlukové zátěže obyvatelstva vlivem eliminace intenzivní dopravy.

## Cíl D: Aktivní a systémové řešení dopravy v klidu (parkování a odstavování vozidel)

Tento cíl ze své podstaty nemá výraznější vlivy na životné prostředí. Určitý mírný pozitivní vliv lze předpokládat v případě zavádění záchytných parkovišť, které přispějí ke snížení intenzity dopravy v centrech měst, s čímž souvisí následné snížení emisí a hluku.

**Tabulka 6.4: Popis vlivu jednotlivých opatření cíle D na životního prostředí**

Opatření	Popis dopadů na životní prostředí
Rozvoj rezidentních zón v obytných oblastech a v navazujícím území centra města, rozvoj záchytných parkovišť, P+G	Snížení intenzity dopravy vlivem nabídky záchytných parkovišť a s tím související snižování emisí látek znečišťujících ovzduší.
Dopravně organizační opatření, legalizace stavu parkování a odstavování vozidel, případně výstavba parkovacích domů	Není identifikován výraznější vliv na ŽP.
Řešení parkování soukromých subjektů a objektů občanského vybavení	Není identifikován výraznější vliv na ŽP.
Budování inteligentního parkovacího systému, P+G (rámeček ITS)	Není identifikován výraznější vliv na ŽP.

## Cíl E: Podpora inovativních prvků, informačních technologií a marketingu mobility

Jedním s cílů níže uvedených marketingových a osvětových aktivit je změnit chování obyvatel řešeného území v oblasti dopravy. Jedním z požadovaných výsledků této změny je celkové snižování intenzity dopravy, zvyšování její efektivity prostřednictvím sdílení vozidel a využívání alternativních, k přírodě šetrnější paliv. Pozitivními následky těchto činností tak může být především zlepšování emisních a imisních podmínek na řešeném území.

**Tabulka 6.5: Popis vlivu jednotlivých opatření cíle E na životního prostředí**

Opatření	Popis dopadů na životní prostředí
Elektromobilita; snížení emisí	Snížování emisí látek znečišťujících ovzduší, zlepšení hygieny životního prostředí a náchylnosti na nemoci spojené se znečištěným ovzduším.
Sdílení a půjčování vozidel (carsharing, bikesharing); snížení emisí	Snížování emisí látek znečišťujících ovzduší, zlepšení hygieny životního prostředí a náchylnosti na nemoci spojené se znečištěným ovzduším. Snížení intenzity dopravy může vést také ke snížení hlukové zátěže obyvatelstva.
Rozvoj ITS v dopravě; bezpečnost, snížení emisí	Snížování emisí látek znečišťujících ovzduší, zlepšení hygieny životního prostředí a náchylnosti na nemoci spojené se znečištěným ovzduším.
Dopravní výchova, osvěta; bezpečnost	Není identifikován výraznější vliv na ŽP.
Budování pozitivní image udržitelné dopravy, koordinátor mobility; mobilita.	Není identifikován výraznější vliv na ŽP.

Pozn.: míra vlivu: pozitivní (+++ velmi silný / ++ silný / + střední / bez vyznačení – slabý nebo žádný); negativní (--- velmi silný / -- silný / - střední / bez vyznačení - slabý nebo žádný)

## 6.2 VLVY KONCEPCE NA JEDNOTLIVÉ SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

### 6.2.1 VLV NA OVZDUŠÍ A KLIMA

Významným negativním vlivem provozu na komunikacích jsou negativní vlivy emisí látek znečišťujících ovzduší. Zdrojem emisí jsou motorová vozidla jedoucí po silnici. Emise organických sloučenin z motorových vozidel závisí především na druhu motoru a paliva. Provozem automobilu vznikají především emise následujících látek:

- oxidy dusíku
- oxid uhelnatý
- alifatické uhlovodíky (např. methan, butan, propan, 1,3-butadien a vyšší uhlovodíky)
- aldehydy a ketony (např. formaldehyd, acetaldehyd, propanon)
- aromatické uhlovodíky (např. benzen, toluen, xyleny)
- polyaromáty (např. naftalen, fenantren, pyren, benzo(a)pyren, benzo(ghi)perylene)

Koncepce v rámci svých opatření předkládá řadu aktivit, které svou podstatou v určité míře přispějí ke kvalitě ovzduší v řešeném území. Jedná se především o snižování intenzity dopravy vlivem rozvoje a zatraktivnění dopravy veřejné, zklidňování dopravy v určitých zónách, a preference ekologických metod pohonu veřejné dopravy (tramvajová doprava, alternativní paliva pro silniční dopravu apod.).

Vzhledem k tomu, že na řešeném území je doprava pouze jedním z více zdrojů znečištění ovzduší, nelze předpokládat výrazné skokové zlepšení situace. Koncepce však svou realizací přispěje k postupnému zlepšování situace, svou realizací není pravděpodobné zhoršování situace s ovzduším vlivem její implementace.

Potenciální mírné negativní vlivy na ovzduší a klima mohou nastat při realizaci jednotlivých staveb. Konkrétní míra ovlivnění bude záviset na počtu a typu stavebních mechanismů nasazených na staveništi a na dopravních zátěžích na příjezdových komunikacích. Tyto vlivy budou působit během výstavby, kdy budou krátkodobé, přechodné. V odůvodněných případech doporučujeme zpracovat rozptylovou studii.

#### Navržená opatření k minimalizaci negativních vlivů:

- Nejsou navržena, koncepce nepředstavuje možnost výraznějších negativních vlivů na ovzduší a klima.

#### **6.2.2 Vlivy na povrchové a podzemní vody**

Realizace záměru dopravní infrastruktury má převážně negativní vlivy na povrchové a podzemní vody. Muže dojít jak ke znečištění vod, tak nové stavby představují navýšení zpevněných ploch v území, což povede ke zrychlenému odtoku vody. Dalším negativním vlivem je realizace dopravních staveb v záplavových územích, kde tvoří překážku při povodňových stavech.

Dešťové vody z komunikací mohou být znečištěny různými látkami, které se do odtékajících vod dostávají přímo z projíždějících automobilů (úkapy, otěr) nebo z použitých posypových materiálů (především chlorid sodný v zimním období). V úsecích procházejících v blízkosti zdrojů podzemních vod je nezbytné realizovat odpovídající technické řešení odvádění dešťových vod, aby nedošlo k ovlivnění kvality vody ve vodních zdrojích (nepropustné provedení příkopu, odvedení dešťových vod ze silnice mimo ochranné pásmo vodních zdrojů, případně mimo jejich infiltrační území).

Potenciální výstavbou komunikací dojde ke zvýšení podílu zpevněných ploch v oblasti a ke zrychlení odtoku povrchových vod. Významně mohou být ovlivněny především malé vodoteče, do kterých bude zaústěna dešťová kanalizace.

Většina aktivit hodnocené koncepce bude mít zanedbatelný negativní vliv na vody. Mírné negativní vlivy, které jsou zmíněny výše, jsou spojeny především s výstavbou nových komunikací. Tyto vlivy je nutno řešit na úrovni jednotlivých konkrétních návrhů záměrů.

#### Navržená opatření k minimalizaci negativních vlivů:

- Při umístění nových staveb včetně rozšiřování stávajících komunikací preferovat území mimo záplavová území, ochranná pásma vodních zdrojů a chráněnou oblast akumulace vod.
- U nových staveb dopravní infrastruktury v záplavových územích zpracovat hydrologické posouzení pro průchod povodňových vod.
- U nových staveb dopravní infrastruktury v ochranných pásmech vodních zdrojů zpracovat hydrogeologické posouzení.
- V rámci homogenizace silničních staveb prosazovat řešení průchodu záplavovým územím s ohledem na průchod povodňových stavů.

#### **6.2.3 Vlivy na půdu**

Nejvýznamnějším negativním vlivem všech nových staveb je zábor jak zemědělské tak lesní půdy.

Z hlediska dopravní infrastruktury je negativním dopadem na půdu také její kontaminace. Dříve se jednalo především o kontaminaci olovem, ale to se díky používání bezolovnatého benzínu snižuje. Rozhodujícími kontaminanty půdy v okolí komunikací se proto stávají těžké kovy z posypových materiálů. Její minimalizace

spočívá v používání posypových materiálů s nízkým obsahem těžkých kovů a v optimalizaci spotřebovaného množství.

Specifickým problémem je zasolování pud v okolí komunikací, při kterém může docházet ke změnám fyzikálních a chemických vlastností pudů. Zasolování pud se obvykle projevuje do vzdálenosti 2-10 m od silnice. Minimalizace negativního dopadu spočívá v optimalizaci posypových dávek, v odůvodněných případech je možné vyloučení posypových solí ze zimní údržby.

Koncepce PUMM Most a Litvínov ve své obecné povaze opatření neobsahuje konkrétní záměry, tudíž nelze předpokládat ovlivnění půdy. Tuto problematiku je nutné řešit v rámci konkrétních záměrů v území, které budou naplňovat koncepci v rámci její implementace.

#### Navržená opatření k minimalizaci negativních vlivů:

- Při realizaci konkrétních záměrů minimalizovat zábor ZPF v 1. a 2. třídě ochrany.
- Při realizaci konkrétních záměrů minimalizovat zábor PUPFL, zejména lesů zvláštního určení a lesů ochranných.

#### **6.2.4 VLIVY NA HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ A PŘÍRODNÍ ZDROJE**

Většina aktivit hodnocené koncepce bude mít zanedbatelný negativní vliv na horninové prostředí a přírodní zdroje. Mírné negativní vlivy, které jsou zmíněny výše, jsou spojeny především s výstavbou nových komunikací. Tyto vlivy je nutno řešit na úrovni jednotlivých konkrétních návrhů záměrů.

#### Navržená opatření k minimalizaci negativních vlivů:

- Při umísťování nových staveb včetně rozšiřování stávajících komunikací preferovat území mimo poddolovaná území, chráněná ložisková území, dobývací prostory a ložiska nerostných surovin.

#### **6.2.5 VLIVY NA FAUNU, FLÓRU A EKOSYSTÉMY**

Výstavbou komunikace a jiné dopravní infrastruktury bude na ploše zničena veškerá vegetace, živočichové budou buď vyhubeni nebo přinuceni lokalitu opustit. Okolí linie komunikace bude opuštěno migrujícími druhy, kterým se zásahem do krajiny sníží atraktivita prostředí. Přítomnost lidí a hluk z provozu mechanizace ve fázi výstavby působí na radu živočišných druhů odpudivě. Spektrum flóry i fauny se změní ve prospěch synantropních prvků.

Negativní vliv výstavby na jednotlivé druhy živočichů je rozdílné závažnosti. Relativně nejmenší, spíše nepřímý, negativní vliv se projeví na populaci ptáku. Ptáci jsou natolik mobilní, že přímé usmrcení při výstavbě nehrozí a za splnění podmínek kácení dřevin nebudou zničena jejich hnízda. Naopak negativní dopad na zvířata pohybující se po zemi s relativně malým teritoriem je závažný.

Automobilový provoz produkuje hluk, výfukové plyny, světlo i v noci atd. Některé druhy živočichů tato skutečnost přinutí opustit blízkost komunikace. Silnice představuje významnou liniiovou bariéru, která může zkomplikovat případně znemožnit pohyb člověka a živočichů v krajině. Tento vliv je významný především u čtyřproudových komunikací typu dálnice nebo rychlostní komunikace, v případě realizace komunikací II. a III. třídy nebudou tyto vlivy tak výrazné.

Koncepce PUMM Most a Litvínov ve své obecné povaze opatření neobsahuje konkrétní záměry, tudíž nelze předpokládat ovlivnění fauny, flóry a ekosystémů. Tuto problematiku je nutné řešit v rámci konkrétních záměrů v území, které budou naplňovat koncepci v rámci její implementace.

#### Navržená opatření k minimalizaci negativních vlivů:

- Při úpravách stávajících komunikací vyvarovat se zásahům do maloplošně chráněných území a jejich ochranných pásem, pokud to není možné minimalizovat zásah do maloplošně chráněných území a jejich ochranných pásem.
- Vyloučit, případně minimalizovat zásah do prvku ÚSES.
- Při realizaci záměrů minimalizovat kácení dřevin rostoucích mimo les, navrhovat a realizovat adekvátní náhradní výsadbu.



- U nových záměrů realizovaných v migračně významných území zajistit, v případě úprav stávajících komunikací zlepšit, prostupnost silničního tělesa pro živočichy, zejména s ohledem na velké druhy savců.

#### 6.2.6 VLIVY NA KRAJINU

Liniové dopravní stavby mají převážně negativní vliv na krajinný ráz. Komunikace představují umělý geomorfologický prvek v krajině, který může významně ovlivnit estetické hodnoty krajiny. Především je tento faktor významný u čtyřproudových komunikací v lokalitách s hodnotným krajinným rázem, jako jsou velkoplošná zvláště chráněná území, přírodní parky, krajinné památkové zóny. U rady koridoru je navržena pouze úprava stávající komunikace. U těchto návrhu bude zásah do krajinného rázu malý. Jedná se především o případné kácení doprovodných dřevin, které jsou pozitivním rysem naší krajiny.

Koncepce PUMM Most a Litvínov ve své obecné povaze opatření neobsahuje konkrétní záměry, tudíž nelze předpokládat ovlivnění krajiny. Tuto problematiku je nutné řešit v rámci konkrétních záměrů v území, které budou naplňovat koncepci v rámci její implementace.

#### Navržená opatření k minimalizaci negativních vlivů:

- Při realizaci nových záměrů dopravních staveb se vyvarovat území se zvýšenou ochranou krajinného rázu.
- V případě nutnosti zasahovat do území se zvýšenou ochrannou krajinného rázu zpracovat hodnocení vlivů na krajinný ráz.

#### 6.2.7 VLIVY NA HMOTNÝ MAJETEK A KULTURNÍ PAMÁTKY

Negativní vlivy na hmotná majetek a kulturní památky v případě kolize nových záměrů s kulturně chráněným objektem. Koncepce PUMM Most a Litvínov ve své obecné povaze opatření neobsahuje konkrétní záměry, tudíž nelze předpokládat ovlivnění kulturních památek. Tuto problematiku je nutné řešit v rámci konkrétních záměrů v území, které budou naplňovat koncepci v rámci její implementace.

#### Navržená opatření k minimalizaci negativních vlivů:

- Při realizaci záměrů vyloučit zásah do přítomných nemovitých kulturních památek.
- Při přípravě nových staveb dopravní infrastruktury respektovat kulturně historické hodnoty řešeného území a předcházet střetům se zájmy státní památkové péče.

#### 6.2.8 VLIVY NA SOUSTAVU NATURA 2000

Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako orgán věcně a místně příslušný dle ustanovení § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon), vydal dle § 45i zákona dne 8. 6. 2017 stanovisko, že lze vyloučit možnost, že záměr „Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova“ bude mít samostatně nebo ve spojení s jinými významný vliv na předmět ochrany, popř. celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí v územní působnosti Krajského úřadu Ústeckého kraje.

Plné znění zmíněného stanoviska je uvedeno v příloze č. 2 tohoto dokumentu.

### 6.3 HODNOCENÍ KONCEPCE Z HLEDISKA SEKUNDÁRNÍCH, SYNERGICKÝCH A KUMULATIVNÍCH VLIVŮ

V rámci hodnocení SEA nelze identifikovat žádné sekundární, synergické a kumulativní vlivy na životní prostředí. Vzhledem k obecné rovině opatření návrhové části koncepce bez konkrétních záměrů nelze jednoznačně predikovat navazující vlivy na životní prostředí. Tyto vlivy musí být součástí hodnocení konkrétních záměrů, například v rámci procesu EIA apod.

### 6.4 HODNOCENÍ KONCEPCE Z HLEDISKA ROZSAHU A DOBY PŮSOBENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Předložená koncepce je střednědobým dokumentem vymezeného území. Jednotlivé aktivity realizované na základě předložené koncepce budou mít dlouhodobý vliv, tj. předpokládáme jejich trvání 10 a více let. Některé vlivy se projeví krátkodobé, do 1 roku typicky se jedná např. o negativní vlivy při výstavbě. Střednědobé vlivy u předkládaných aktivit nepředpokládáme.

Při výstavbě nebo rekonstrukci silnic bude odpovídající ochrana jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví zajištěna v příslušných správních řízeních (územní řízení, stavební řízení), případně v procesech EIA.

## 6.5 PŘESHraniční vlivy koncepce

Řešené území přímo nesousedí s cizím státem. Některé řešené silnice mají návaznost na komunikace v okolních krajích a napojení sousedních států. Z uvedených informací je zřejmé, že území sousedních států nemůže být provedením koncepce závažně ovlivněno.

## 6.6 Celkové hodnocení koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí

Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova v rámci své návrhové části přináší řadu opatření, která mají za úkol obecně pozitivně přispívat k zlepšení dopravní situace a bezpečnosti dopravy na území města. Co se týče dopadů na životní prostředí, lze předpokládat, že opatření s cílem různými formami snižovat intenzitu dopravy či ji přesouvat mimo zastavěná území přispějí ke snižování emisí znečišťujících látek a tedy i snižování znečištění ovzduší na území města. Se snižováním intenzity dopravy souvisí také snižování hluku, zejména prostřednictvím odvádění dopravy ze zastavěného území určeného pro bydlení, ve formě pěších zón či zón se sníženou rychlostí.

V rámci Plánu udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova nelze identifikovat konkrétní negativní dopady na životní prostředí. Jednotlivé opatření předkládají návrhy činností v obecné rovině, bez konkrétních podob investičních opatření však nelze jednoznačně dopady na životní prostředí identifikovat. Pro zajištění minimalizace dopadů koncepce na životní prostředí je nutné hodnotit až konkrétní aktivity v území, dle platné legislativy v rámci hodnocení dopadů záměru EIA (Environmental Impact Assessment).

## 7. PLÁNOVANÁ OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, SNÍŽENÍ NEBO KOMPENZACI VŠECH ZÁVAŽNÝCH NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ VYPLÝVAJÍCÍCH Z PROVEDENÍ KONCEPCE

Jedním z cílů realizace hodnocení SEA je stanovit opatření, která zajistí odpovídající ochranu jednotlivých složek životního prostředí při realizaci koncepce. Na základě provedeného hodnocení vlivu navrhovaných záměrů doporučujeme při výběru a realizaci projektu uplatnit následující opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci závažných negativních vlivů na životní prostředí. Navrhovaná opatření vyplývají z vyhodnocení vlivu navrhovaných investičních akcí na jednotlivé složky životního prostředí (kapitola 6) a veřejné zdraví (kapitola 12).

### Ovzduší a klima:

- Nejsou navržena, koncepce nepředstavuje možnost výraznějších negativních vlivů na ovzduší a klima.

### Povrchové a podzemní vody:

- Při umístování nových staveb včetně rozšiřování stávajících komunikací preferovat území mimo záplavová území, ochranná pásma vodních zdrojů a chráněnou oblast akumulace vod.
- U nových staveb dopravní infrastruktury v záplavových územích zpracovat hydrologické posouzení pro průchod povodňových vod.
- U nových staveb dopravní infrastruktury v ochranných pásmech vodních zdrojů zpracovat hydrogeologické posouzení.
- V rámci homogenizace silničních staveb prosazovat řešení průchodu záplavovým územím s ohledem na průchod povodňových stavů.

### Půda:

- Při realizaci konkrétních záměrů minimalizovat zábor ZPF v 1. a 2. třídě ochrany.
- Při realizaci konkrétních záměrů minimalizovat zábor PUPFL, zejména lesů zvláštního určení a lesů ochranných.

### Horninové prostředí a přírodní zdroje:

- Při umístování nových staveb včetně rozšiřování stávajících komunikací preferovat území mimo poddolovaná území, chráněná ložisková území, dobývací prostory a ložiska nerostných surovin.

### Fauna, flóra a ekosystémy:

- Při úpravách stávajících komunikací vyvarovat se zásahům do maloplošně chráněných území a jejich ochranných pásem, pokud to není možné minimalizovat zásah do maloplošně chráněných území a jejich ochranných pásem.
- Vyloučit, případně minimalizovat zásah do prvku ÚSES.
- Při realizaci záměrů minimalizovat kácení dřevin rostoucích mimo les, navrhovat a realizovat adekvátní náhradní výsadbu.
- U nových záměrů realizovaných v migračně významných území zajistit, v případě úprav stávajících komunikací zlepšit, prostupnost silničního tělesa pro živočichy, zejména s ohledem na velké druhy savců.

### Krajina:

- Při realizaci nových záměrů dopravních staveb se vyvarovat území se zvýšenou ochranou krajinného rázu.
- V případně nutnosti zasahovat do území se zvýšenou ochrannou krajinného rázu zpracovat hodnocení vlivů na krajinný ráz.

#### Hmotná majetek a kulturní památky:

- Při realizaci záměrů vyloučit zásah do přítomných nemovitých kulturních památek
- Při přípravě nových staveb dopravní infrastruktury respektovat kulturně historické hodnoty řešeného území a předcházet střetům se zájmy státní památkové péče.

Vedle opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci závažných negativních vlivu na životní prostředí jsou důležitým nástrojem ochrany životního prostředí environmentální kritéria (indikátory) pro výběr projektu, která navrhujeme v hodnocení SEA v kapitole 11. Využití těchto kritérií by mělo zajistit, aby nebyly podpořeny projekty s nepřijatelnými negativními vlivy na životní prostředí a naopak, aby podpora byla směřována na projekty, které jsou šetrné vůči životnímu prostředí.

## 8. VÝČET DŮVODŮ PRO VÝBĚRU ZKOUMANÝCH VARIANT A POPIS, JAK BYLO POSUZOVÁNÍ PROVEDENO, VČETNÉ PŘÍPADNÝCH PROBLÉMŮ PŘI SCHROMAŽĎOVÁNÍ POŽADOVANÝCH ÚDAJŮ (NAPŘ. TECHNICKÉ NEDOSTATKY NEBO NEDOSTATEČNÉ KNOW-HOW)

### 8.1 VARIANTY

Koncepce Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova je předložena v jedné variantě.

### 8.2 POPIS POSUZOVÁNÍ

Obsah posouzení vlivu na životní prostředí koncepčních materiálů je dán přílohou c. 9 zákona c. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Způsob posouzení je stanoven v metodickém pokynu Ministerstva životního prostředí (MŽP) Metodika posuzování vlivu regionálních rozvojových koncepcí na životní prostředí (Věstník MŽP 8/2004).

Posuzování vlivu na životní prostředí probíhalo podle následujícího postupu:

1. Analýza stavu životního prostředí a ochrany přírody v kraji.
2. Analýza vztahu hodnocené koncepce k národním a regionálním dokumentům týkající se ochrany životního prostředí a dopravní problematiky v řešeném území.
3. Vyhodnocení došlých vyjádření ve zjišťovacím řízení.
4. Zhodnocení řešené koncepce z hlediska ochrany životního prostředí a veřejné zdraví.
5. Vyhodnocení vlivu Návrhové části na jednotlivé složky životního prostředí a na veřejné zdraví.
6. Zpracování návrhu opatření k eliminaci, minimalizaci případně kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí.
7. Návrh indikátoru vlivu řešené koncepce na životní prostředí.
8. Stanovení environmentálních kritérií pro výběr projektů.

#### 8.2.1 POPIS VLVŮ A ORIENTAČNÍ ODHAD JEJICH ROZSAHU, VÝZNAMNOSTI A CHARAKTERU

Pro identifikaci vlivů na jednotlivé složky životního prostředí jsou využity „maticové“ hodnotící tabulky v kapitole 3. Tyto tabulky identifikují míru potenciálních pozitivních či negativních vlivů na životní prostředí. Míra vlivu je rozlišena do následujících skupin:

- Pozitivní – velmi silný vliv
- Pozitivní – silný vliv
- Pozitivní – střední vliv
- Žádný vliv na životní prostředí
- Negativní – střední vliv
- Negativní – silný vliv
- Negativní – velmi silný vliv

Textová interpretace dopadů na jednotlivé složky životního prostředí je uvedena v kapitole č. 6.

Celkový vliv koncepce a životní prostředí doporučujeme sledovat pomocí navržených monitorovacích indikátorů, viz kapitola 9.

Pro výběr projektů či jejich variant, které budou podpořeny v rámci předložené koncepce, doporučujeme vyhodnocení environmentálních kritérií dle otázek stanovených v kapitole 11.

#### 8.2.2 ZAPOJENÍ VEŘEJNOSTI DO PROCESU HODNOCENÍ VLVŮ KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

V souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, bylo dne 11. července 2017 předáno příslušnému úřadu (Krajský úřad Ústeckého kraje) oznámení koncepce. Dne 20. 7. 2017 byla rozeslána informace o zahájení zjišťovacího řízení společně s oznámením koncepce a žádostí o vyjádření a zveřejnění dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům (JID: 116235/2017/KUUK), dne 20. 7. 2017 byla informace o oznámení záměru zveřejněna v elektronické

formě na portálu veřejné zprávy (informační systém CENIA) a na úřední desce Ústeckého kraje v souladu s § 16 zákona. Oznámení bylo odpovídajícím způsobem zveřejněno a veřejnost měla možnost se k oznámení vyjádřit. Vyjádření veřejnosti byla zohledněna v závěru zjišťovacího řízení.

Zapojení veřejnosti do procesu hodnocení vlivů koncepce na životní prostředí bude probíhat přesně dle zákonných požadavků uvedených v zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Hodnocení bude zveřejněno a proběhne prezentace hodnocení ve formě veřejného projednání.

### **8.3 PROBLÉMY PŘI SHROMAŽĎOVÁNÍ POŽADOVANÝCH ÚDAJŮ**

Shromažďování údajů potřebných pro hodnocení SEA Koncepce Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova proběhlo bez větších problémů.

## 9. STANOVENÍ MONITOROVACÍCH (UKAZATELŮ) INDIKÁTORŮ VLIVU KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Při navrhování indikátoru vlivu posuzované koncepce na životní prostředí je nezbytné vycházet ze skutečnosti, že v budoucnosti bude na území měst Most a Litvínov realizováno velké množství aktivit podporovaných různými koncepčními materiály. Aktivity vycházející z hodnocené koncepce budou tvořit pouze určitou část těchto aktivit. Všechny realizované aktivity budou ovlivňovat životní prostředí. Konkrétní vlivy jednotlivých aktivit bude možné do určité míry identifikovat pouze přímo v lokalitě realizace a provozu konkrétní aktivity.

Základními aktivitami navrhované koncepce, které mohou mít vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, jsou změny preferenci typů dopravy, snižování intenzit dopravy a také záměry na rekonstrukce či výstavbu silnic. Na základě těchto opatření je doporučeno sledování následující indikátory.

**Tabulka 9.1: Stanovení indikátory vlivu koncepce**

Složka ŽP	Indikátor	Jednotka	Zdroj dat
<b>Ovzduší a klima</b>	Měrné emise základních znečišťujících látek do ovzduší (PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> , SO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> , CO <sub>2</sub> , B(a)P)	t/km <sup>2</sup>	ČHMÚ
<b>Půda</b>	Rozloha ZPF	Ha	ČSÚ
	Rozloha PUPFL	Ha	ČSÚ
<b>Obyvatelstvo a veřejné zdraví</b>	Dopravní nehodovost	Počet/rok	Policie ČR
	Počet obyvatel žijících v nadlimitně zatíženém území hlukem	Počet obyvatel	MZ/CENIA

## 10. POPIS PLÁNOVANÝCH OPATŘENÍ K ELIMINACI, MINIMALIZACI A KOMPENZACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ ZJIŠTĚNÝCH PŘI PRODÁVĚNÍ KONCEPCE

Navrhovaná opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivu na životní prostředí jsou uvedena v kapitole 7 předkládaného hodnocení SEA.



## 11. STANOVENÍ INDIKÁTORŮ (KRITÉRIÍ) PRO VÝBĚR PROJEKTU

Při výběru konkrétních projektů, které povedou k plnění cílů Plánu udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova, by mělo být přihlédnuto i k environmentálním hlediskům. Pokud bude k plnění cílů koncepce navrženo více variant projektů, je navrženo při hodnocení těchto projektů použít následující indikátory (kritéria) životního prostředí.

Indikátory (kritéria) mají formu otázky, na kterou lze odpovědět ANO/NE. Jejich vyhodnocení je proto jednoduché. Na základě tohoto systému lze při porovnání dvou a více projektů navržených ke splnění jednoho cíle identifikovat projekt šetrnější k životnímu prostředí.

Cílem navrženého systému je zohlednit v rámci celkového hodnocení a výběru projektu pro udělení podpory oblast životního prostředí a podpořit tak ty projekty, které (kromě svého primárního zaměření a účelu) budou mít pozitivní dopady na životní prostředí. Hodnocení by mělo probíhat na úrovni projektu jako součást rozhodování o schválení přidělení podpory konkrétnímu projektu, tj. hodnocení dle environmentálních indikátorů by mělo být součástí souhrnného hodnocení předkládaného projektu v rámci rozhodovacích procesů.

Navržená kritéria pro výběr projektu:

1. Přispěje realizace projektu ke snížení emisí z dopravy?
2. Dojde v souvislosti s realizací projektu ke znečištění povrchových nebo podzemních vod?
3. Nedojde realizací projektu k zásahu do maloplošného ZCHÚ, biotopu zvláště chráněného druhu rostlin či živočichů nebo k zásahu do evropsky významného stanoviště?
4. V případě lokalizace projektu ve velkoplošném ZCHÚ je realizace projektu v souladu s plánem péče?
5. Dojde v rámci realizace projektu k záboru zemědělské půdy v I. a II. třídě ochrany?
6. Dojde v rámci realizace projektu k záboru pozemku určených k plnění funkcí lesa?
7. Budou v rámci projektu realizována opatření ke zlepšení průchodu povodňových vod?
8. Dojde v rámci realizace projektu ke snížení hlukové zátěže obyvatelstva?
9. Dojde v rámci realizace projektu ke snížení nehodovosti na komunikacích?

## 12. VLIVY KONCEPCE NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

### 12.1 Úvod

Hodnocení vlivu koncepce na veřejné zdraví je podle zákona o posuzování nedílnou součástí procesu posouzení vlivu na životní prostředí (SEA). Veřejné zdraví představuje zdravotní stav obyvatelstva, včetně zdravotního stavu jednotlivých populačních skupin. Je výsledkem vzájemného a dlouhodobého působení řady faktorů včetně kvality životního prostředí. Hodnocení vlivu na veřejné zdraví v rámci SEA má dva hlavní cíle: minimalizovat negativní dopad hodnocené koncepce (prevence) a implementovat relevantní cíle podpory zdraví.

### 12.2 POPIS ZDRAVOTNÍCH RIZIK

Veřejné zdraví je zdravotní stav obyvatelstva a jeho skupin. Tento zdravotní stav je určován souhrnem přírodních, životních a pracovních podmínek a způsobem života (zákon c. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů). Tyto příčiny a podmínky je možno podrobně popsat jako komplexní vliv různých determinant, které jsou navíc často vzájemně podmíněny. Kombinují se zde endogenní a exogenní vlivy. Vedle významných determinant životního stylu se v interakci s genetickými dispozicemi uplatňují determinanty životního prostředí, psychosociální a socioekonomické. Determinanty mohou působit na zdraví přímo nebo zprostředkovaně a jejich vliv na zdraví může být negativní i pozitivní, zásadní nebo jen částečný, v rámci komplexu mnohočetných příčin onemocnění.

Koncepce zaměřené na mobilitu řešeného území mohou ovlivňovat zdraví zejména prostřednictvím determinant životního prostředí (znečištění ovzduší, hluk) a determinant místních životních podmínek (bezpečnost dopravy, dostupnost služeb, zdravotní péče).

Světová zdravotnická organizace (WHO) za determinanty zdraví významné pro hodnocení vlivu na veřejné zdraví v oblasti dopravy považuje:

- Nehody mezi motorovým vozidlem, kolem (cyklistou) a chodcem
- Znečištění ovzduší ze spalování fosilních paliv, především částice a ozón
- Hluk z dopravy
- Psychosociální vliv jako je odloučení, rozdělení lidí (komunit) u velkých cest a omezení pohybu dětí
- Klimatické změny způsobené emisemi CO<sub>2</sub>
- Ztráta pudy
- Zlepšení fyzických aktivit cyklistikou nebo chůzí
- Lepší přístup k zaměstnání, k obchodům a k službám
- Příspěvek k ekonomickému rozvoji
- Šíření nemocí

Pro posouzení vlivu na veřejné zdraví koncepce Plánu udržitelné mobility měst Mostu a Litvínova byly jako směrodatné vybrány determinanty znečištěné ovzduší a hluk.

#### Znečištění ovzduší

Silniční doprava je významným zdrojem látek, které se podílejí na znečištění ovzduší. Nejzávažnější jsou oxid dusičitý, suspendované částice PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> a benzo(a)pyren.

Rada studií našla souvislost mezi působením oxidu dusičitého a zvýšením celkové, kardiovaskulární a respirační úmrtnosti, ale je obtížné až nemožné oddělit účinky dalších, současně působících látek. Oxid dusičitý jako složka emisí spalovacích procesů je vysoce korelován s ostatními primárními i sekundárními zplodinami, proto nelze určit, zda se jedná o nezávislý vliv NO<sub>2</sub> nebo spíše působení celé směsi látek, zejména aerosolů, uhlovodíků, ozónu a dalších látek. Pro děti znamená expozice NO<sub>2</sub> zvýšené riziko respiračních onemocnění v důsledku snížené obranyschopnosti vůči infekci, snížení plicních funkcí. Protože nejsou k dispozici spolehlivé kvantitativní vztahy expozice a účinku pro samotné riziko imisí NO<sub>2</sub>, je vhodnější hodnotit komplexní riziko na základě vztahu pro suspendované částice, ve kterých je zahrnut i vliv dalších znečišťujících látek.

Pro působení aerosolových částic v ovzduší nebyla zatím zjištěna bezpečná prahová koncentrace. Krátkodobé zvýšení denních koncentrací suspendovaných částic frakce PM<sub>10</sub> se podílí na nárůstu celkové nemocnosti i úmrtnosti, zejména na onemocnění srdce a cév, na zvýšení počtu osob hospitalizovaných pro onemocnění dýchacího ústrojí, zvýšení kojenecké úmrtnosti, zvýšení výskytu kašle a ztíženého dýchání – zejména u astmatiků a na změnách plicních funkcí při spirometrickém vyšetření. Dlouhodobě zvýšené koncentrace mohou mít za následek snížení plicních funkcí u dětí i dospělých, zvýšení nemocnosti na onemocnění dýchacího ústrojí, výskyt symptomu chronického zánětu průdušek a zkrácení délky života zejména z důvodu vyšší úmrtnosti na choroby srdce a cév (zvláště u starých a nemocných osob) a pravděpodobně i na rakovinu plic. Tyto účinky bývají uváděny i u průměrných ročních koncentrací nižších než 30 µg/m<sup>3</sup>. Při chronické expozici suspendovaným částicím frakce PM<sub>2,5</sub> se redukce očekávané délky života začíná projevovat již od průměrných ročních koncentrací 10 µg/m<sup>3</sup>.

Benzo(a)pyren patří mezi polyaromatické uhlovodíky (PAU). PAU představují skupinu organických látek, tvořených dvěma nebo více kondenzovanými benzenovými jádry, která mohou být různě orientována a substituována, z čehož vyplývá velká rozmanitost jejich vlastností. Vznikají při nedokonalém spalování organických látek a vzhledem k rozšířenosti jejich přírodních i antropogenních zdrojů jsou prakticky všudypřítomné. Většina PAU se dostává do životního prostředí cestou atmosféry z řady procesů spalování a pyrolýzy. V ovzduší jsou většinou vázány na pevné částice a mohou být transportovány na značné vzdálenosti. PAU mají schopnost přetrvávat v prostředí, kumulují se v jeho složkách a v živých organismech, jsou lipofilní a řada z nich má toxické, mutagenní či karcinogenní vlastnosti. Patří mezi endokrinní disruptory, ovlivňují porodní váhu a růst plodu. Ve vysokých koncentracích (převyšující koncentrace nejen ve venkovním ovzduší, ale i v pracovním prostředí) mohou mít dráždivé účinky. PAU patří mezi nepřímo působící genotoxické sloučeniny. Vlivem biotransformačního systému organismu vznikají postupně metabolity s karcinogenním a mutagenním účinkem. Elektrofilní metabolity kovalentně vázané na DNA představují poté základ karcinogenního potenciálu PAU.

V praxi je nejvíce používaným zástupcem PAU při posuzování karcinogenity B(a)P. B(a)P je PAU s pěti benzenovými jádry a sumárním vzorcem C<sub>20</sub>H<sub>12</sub>. Za běžných podmínek jde o žlutě zbarvenou krystalickou pevnou látku. B (a)P je produktem nedokonalého spalování při teplotách 300 až 600 °C. B(a)P je z hlediska klasifikace karcinogenity od roku 2010 zaražen Mezinárodní agenturou pro výzkum rakoviny IARC) do skupiny 1 – prokázaný karcinogen.

## Hluk

Obecně lze za hluk považovat jakýkoliv zvuk (akustický signál), který je nežádoucí tj. vyvolává nepříjemný nebo rušivý vjem nebo který má škodlivý účinek. Lékařsky lze považovat hluk za zvuk, který má účinky přímo na správnou činnost sluchového orgánu (specifické účinky), nebo prostřednictvím něho v různé intenzitě jinak působí škodlivé na člověka (nespecifické účinky). Hluk je považován za bezprahově působící noxu. Ve vyspělých zemích představuje hluková zátěž prostředí velmi významný rizikový faktor, kterému je vystaveno značné procento populace.

Nepříznivé účinky hluku na lidské zdraví je možné rozdělit na orgánové účinky, rušení činností a vlivy na subjektivní pocity. Za dostatečně prokázané nepříznivé zdravotní účinky hluku je v současnosti v denní době považováno poškození sluchového aparátu, vliv na kardiovaskulární systém, a nepříznivé ovlivnění osvojování řeči a čtení u dětí. V noční době tj. v době spánku a fyziologické regenerace jsou za dostatečně prokázané považovány změny fyziologických reakcí (kardiovaskulární aktivita, EEG zaznamenaná aktivita mozku, aj.), poruchy spánku a zvýšené užívání léku na spaní. Omezené důkazy jsou např. u vlivu hluku na hormonální a imunitní systém, na některé biochemické funkce, ovlivnění placenty a vývoje plodu, nebo u vlivu na mentální zdraví, sociální chování a výkonnost člověka. U nočního hluku jsou omezené důkazy navíc (kromě výše uvedených) u vlivu na kardiovaskulární systém, obezitu, poruchy duševního zdraví, následně pracovní úrazy a zkrácení očekávané délky života.

Nepříznivé účinky hluku na lidské zdraví jsou obecně definovány jako morfologické nebo funkční změny organismu, které vedou ke zhoršení jeho funkcí, ke snížení kompenzační kapacity vůči stresu nebo zvýšení vnímavosti k jiným nepříznivým vlivům prostředí.

Působení hluku v životním prostředí je ovšem nutné posuzovat i z hlediska ztížené komunikace řečí a zejména pak z hlediska obtěžování, pocitu nespokojenosti, rozmrzelosti a nepříznivého ovlivnění pohody lidí.

Prokázané negativní účinky vystavení hluku v porovnání s hladinami hluku, při kterých nastávají, jsou uvedeny v následujících tabulkách.

**Tabulka 12.1: Prahové hodnoty prokázaných účinků hlukové zátěže – denní doba (6 – 22 h)**

Účinek	Intenzita hluku [dB]					
	Do 50	50 až 55	55 až 60	60 až 65	65 až 70	70 a více
Sluchové postižení						X
Zhoršené osvojení řeči a čtení u dětí						X
Ischemická choroba srdeční					X	X
Zhoršená komunikace řeči			X	X	X	X
Silné obtěžování			X	X	X	X
Mírné obtěžování		X	X	X	X	X

Zdroj: Autorizační návody upravují způsob splnění Podmínek pro udělení autorizace podle zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, Státní zdravotní ústav, 2007

**Tabulka 12.2: Prahové hodnoty prokázaných účinků hlukové zátěže – noční doba (22 – 6 h)**

Účinek	Intenzita hluku [dB]					
	Do 50	50 až 55	55 až 60	60 až 65	65 až 70	70 a více
Zhoršená nálada a výkonnost následující den						X
Subjektivně vnímaná horší kvalita spánku		x	x	x	x	X
Zvýšené užívání sedativ		x	x	x	X	X
Obtěžování hlukem		x	X	X	X	X

Zdroj: Autorizační návody upravují způsob splnění Podmínek pro udělení autorizace podle zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, Státní zdravotní ústav, 2007

### 12.3 HODNOCENÍ A ZÁVĚR

Vzhledem k obecné povaze jednotlivých opatření Plánu udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova nelze vyvodit přesné a kvantifikované závěry týkající se dopadů koncepce na veřejné zdraví. Hodnocení vlivu na veřejné zdraví je provedeno v obecné rovině na základě vyhodnocení zdravotních determinant a zaměření jednotlivých opatření. Z celkového pohledu lze koncepci identifikovat jakožto koncepci s mírně pozitivní dopadem na veřejné zdraví obyvatelstva.

Opatření v podobě modernizace silniční sítě, snižování intenzity dopravy, preference MHD, preference alternativních paliv povede ke snižování emisí znečištění ovzduší v řešeném území. Jelikož doprava není jediným ani majoritním zdrojem látek znečišťujících ovzduší, nedojde realizací koncepce k výrazným poklesům imisního stavu obsahu znečišťujících látek v ovzduší. Snižování intenzity dopravy, využívání ekologických paliv a další opatření však budou mít vliv na okamžité emise znečišťujících látek v zastavěném území, které působí přímo na obyvatelstvo. To znamená, že i přes potenciálně neexistující snížení imisních ukazatelů na řešeném území fakticky dojde ke snížení vystavování obyvatel znečištění ovzduší z dopravy. Dle teoretických závěrů uvedených v kapitole 12.2 tak lze předpokládat, že se u obyvatelstva sníží riziko onemocnění spojené se znečištěním ovzduší.

Druhou významnou složkou životního prostředí, která může koncepcí být pozitivně ovlivněna, je zatížení obyvatel hlukem. Na řešeném území dochází k zatěžování výrazného počtu obyvatel (v řádech tisíců, viz grafy 2.1 s 2.2) hlukem v intenzitách, které již způsobují negativní změny lidského života. Snižování intenzity dopravy prostřednictvím obchvatů a optimalizace silniční sítě, podpory MHD atd. teoreticky přispěje ke snížení hluku v zastavěných oblastech. Přesné dopady včetně kvantifikace počtu obyvatel, kteří budou změnami ovlivněni, nelze v tuto chvíli určit vzhledem k absenci přesně definovaných aktivit v jednotlivých opatření. Z obecného pohledu lze však koncepci vzhledem k hluku požadovat za pozitivní.

Za pozitivní vliv na veřejné zdraví také považovat zvýšení bezpečnosti provozu a tím snížení pravděpodobnosti dopravní nehody vlivem odstranění dopravních závad a celkové optimalizace dopravní sítě.

V případě realizace opatření obsahujících rekonstrukce či výstavbu nových komunikací, mohou v území působit negativní vlivy po dobu samotné výstavby. Jedná se především o hluk a emise znečišťujících látek do ovzduší. Konkrétní míra ovlivnění bude záviset na počtu a typu stavebních mechanismů nasazených na staveništi, na dopravních zátěžích na příjezdových komunikacích a na vzdálenosti obytné a rekreační zástavby od staveniště. Odpovídající ochranu veřejného zdraví bude nezbytné zajistit zarážením příslušných opatření do zásad organizace výstavby (ZOV), jejich dodržováním během realizace stavby.

## 13. NETECHNICKÉ SHRUTÍ VÝŠE UVEDENÝCH ÚDAJŮ

### Popis koncepce

Plán udržitelné mobility měst Mostu a Litvínova je strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí i podniků v obou městech a jejich spádovém okolí a přispět ke zlepšení kvality života všech obyvatel. Hlavním cílem dokumentu je vytvářet podmínky pro udržení vysokého podílu MHD v dělbě přepravního výkonu. Přednostně tak bude řešeno zvýšení její kvality, spolehlivosti, pohodlí, bezpečnosti a cestovní rychlosti. Pohodlný pohyb pěších a plynulý provoz veřejné dopravy by měl být nadřazen požadavkům automobilové dopravy v místech, kde není umožněn rovnocenný rozvoj všech druhů dopravy. Plán mobility zvýší bezpečnost v dopravě a sníží negativní vlivy dopravy na životní prostředí.

### Průběh posuzování

Oznámení koncepce Plán udržitelné městské mobility měst Most a Litvínov, zpracované v rozsahu přílohy č. 7 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, bylo příslušnému úřadu, Krajskému úřadu Ústeckého kraje, předloženo v červenci 2017. Zjišťovací řízení bylo zahájeno dne 20. 7. 2017 zveřejněním informace o oznámení koncepce. Zjišťovací řízení bylo ukončeno dne 21. 8. 2017 vydáním závěru zjišťovacího řízení (č.j. 136490/2017/KUUK).

### Stručný popis posuzování

Vyhodnocení SEA bylo zpracováno v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí a vypracováno v rozsahu přílohy č. 9 k tomuto zákonu a požadavku na jeho rozsah a obsah uvedených v závěru zjišťovacího řízení vydaného podle § 10d zákona o posuzování vlivu na životní prostředí. Proces posouzení vlivu probíhal formou ex-ante, tj. současně se vznikem samotné koncepce.

Pro identifikaci vlivu na životní prostředí byly využity „maticové“ hodnotící tabulky, které identifikují potenciální rizika negativních dopadů na jednotlivé složky prostředí. Posuzována byla především návrhová část koncepce. Celkově lze konstatovat, že naplňování koncepce Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova má mírné pozitivní vlivy na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Žádné opatření není hodnoceno jako významně negativní.

Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova v rámci své návrhové části přináší řadu opatření, která mají za úkol obecně pozitivně přispívat k zlepšení dopravní situace a bezpečnosti dopravy na území města. Co se týče dopadů na životní prostředí, lze předpokládat, že opatření s cílem různými formami snižovat intenzitu dopravy či ji přesouvat mimo zastavěná území přispějí ke snižování emisí znečišťujících látek a tedy i snižování znečištění ovzduší na území města. Se snižováním intenzity dopravy souvisí také snižování hluku, zejména prostřednictvím odvádění dopravy ze zastavěného území určeného pro bydlení, ve formě pěších zón či zón se sníženou rychlostí.

Na úrovni koncepce byla navržena vhodná opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci zjištěných potenciálních negativních vlivů, přičemž další opatření mohou být navrhována postupně při zjištění dalších možných potenciálních negativních vlivů na dalších úrovních plánování nebo projektové přípravy.

V rámci Plánu udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova nelze identifikovat konkrétní negativní dopady na životní prostředí. Jednotlivé opatření předkládají návrhy činností v obecné rovině, bez konkrétních podob investičních opatření však nelze jednoznačně dopady na životní prostředí identifikovat. Pro zajištění minimalizace dopadů koncepce na životní prostředí je nutné hodnotit až konkrétní aktivity v území, dle platné legislativy v rámci hodnocení dopadů záměru EIA (Environmental Impact Assessment).

## 14. SOUHRNÉ VYPOŘÁDÁNÍ VYJÁDŘENÍ OBDRŽENÝCH KE KONCEPCI Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Ve zjišťovacím řízení se k oznámení koncepce Plánu udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova se vyjádřily následující dotčené správní úřady:

- Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství
- Rada Ústeckého kraje
- Městský úřad Litvínov, odbor životního prostředí
- Magistrát města Mostu, odbor životního prostředí
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Ústí nad Labem
- Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem

Příslušný úřad ukončil zjišťovací řízení závěrem č.j. 2870/ZPZ/2017/SEA-koncepce ze dne 21. srpna 2017 s následujícím závěrem:

*„Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova jako koncepce naplňující dikci ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí bude předmětem posuzování vlivů na životní prostředí.“*

### 14.1 VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK Z DOŠLÝCH VYJÁDŘENÍ

Žádné z vyjádření obdržených v rámci zjišťovacího řízení neobsahovalo připomínky, vypořádání je tak nerelevantní.

### 14.2 VYPOŘÁDÁNÍ POŽADAVKŮ UVEDENÝCH V ZÁVĚRU ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

V následující tabulce je uvedeno vypořádání jednotlivých požadavků uvedených v závěru zjišťovacího řízení:

**Tabulka 14.1: Vypořádání jednotlivých požadavků uvedených v závěru zjišťovacího řízení**

Požadavek:	Vypořádání:
Vyhodnocení požadujeme zpracovat v rámci základních zákonných požadavků daných zejména § 2, §10b a přílohou č. 9 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí s přihlédnutím na došlá vyjádření ke koncepci.	Vyhodnocení vlivu koncepce na životní prostředí bude provedeno dle zákonných požadavků.
Pokud budou hodnoceny varianty řešení, požadujeme uvedení jasného výroku, zda jsou jednotlivé varianty přípustné, popř. podmíněně přípustné. Dále požadujeme určení pořadí jednotlivých přípustných variant z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, ve kterém jsou jednotlivé varianty přípustné a za jakých podmínek, včetně navržení a posouzení opatření k předcházení nepříznivých vlivů, popř. k jejich vyloučení, snížení, zmírnění anebo kompenzaci. Výrok se může lišit k jednotlivým variantám.	Koncepce je zpracována pouze v jedné variantě.
S ohledem na počet dotčených správních úřadů a dotčených územních samosprávních celků a s ohledem na existenci Informačního systému SEA stanovuje příslušný úřad počet návrhů koncepce, jehož nedílnou součástí je vyhodnocení zpracované posuzovatelem, pro předložení na 3 ks v tištěné podobě a 7 v elektronické podobě na CD.	Vyhodnocení dopadů vlivů koncepce na životní prostředí bude předáno v tištěné i elektronické podobě v počtech požadovaných v rámci závěru zjišťovacího řízení.

Požadavek:	Vypořádání:
<p>Předkladatel koncepce do 30 dnů od obdržení závěru zjišťovacího řízení zajistí podle ustanovení § 10e zákona autorizovanou osobu ke zpracování vyhodnocení podle přílohy č. 9 zákona. Předkladatel neprodleně informuje o výběru této osoby Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství.</p>	<p>Předkladatel požadovanou informaci sdělil Krajskému úřadu Ústeckého kraje dne 6. 9. 2017.</p>



## 15. ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ VČETNĚ NÁVRHU STANOVISKA KE KONCEPCI

Na základě provedení hodnocení lze konstatovat, že koncepce Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova nebude mít závažné vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

### 15.1 NÁVRH STANOVISKA

#### STANOVISKO

Krajského úřadu Ústeckého kraje

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

k návrhu

„Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova“

**Předkladatel:** Statutární město Most  
Radniční 1, 434 01 Most  
Zastoupeno: Mgr. Jan Paparega, primátor města

**Zpracovatel:** ACCENDO – Centrum pro vědu a výzkum, z.ú.  
Švabinského 1749/19, 702 00 Ostrava  
Zastoupeno: doc. Ing. Lubor Hruška, Ph.D.

**Zpracovatel posouzení:** Ing. Petr Tovaryš  
č.j. rozhodnutí o prodloužení autorizace 73613/ENV/15

#### Stručný popis koncepce:

Plán udržitelné mobility měst Mostu a Litvínova je strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí i podniků v obou městech a jejich spádovém okolí a přispět ke zlepšení kvality života všech obyvatel. Hlavním cílem dokumentu je vytvářet podmínky pro udržení vysokého podílu MHD v dělbě přepravního výkonu. Přednostně tak bude řešeno zvýšení její kvality, spolehlivosti, pohodlí, bezpečnosti a cestovní rychlosti. Pohodlný pohyb pěších a plynulý provoz veřejné dopravy by měl být nadřazen požadavkům automobilové dopravy v místech, kde není umožněn rovnocenný rozvoj všech druhů dopravy. Plán mobility zvýší bezpečnost v dopravě a sníží negativní vlivy dopravy na životní prostředí.

#### Průběh posuzování

Oznámení koncepce Plán udržitelné městské mobility měst Most a Litvínov, zpracované v rozsahu přílohy č. 7 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, bylo příslušnému úřadu, Krajskému úřadu Ústeckého kraje, předloženo v červenci 2017. Zjišťovací řízení bylo zahájeno dne 20. 7. 2017 zveřejněním informace o oznámení koncepce. Zjišťovací řízení bylo ukončeno dne 21. 8. 2017 vydáním závěru zjišťovacího řízení (č.j. 136490/2017/KUUK).

Návrh koncepce včetně vyhodnocení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví (dále též jen „vyhodnocení SEA“) zpracovaného v rozsahu přílohy č. 9 k zákonu o posuzování vlivu na životní prostředí byl dne xx. x. 2017 rozeslán ke zveřejnění podle § 16 zákona o posuzování vlivu na životní prostředí. Veřejné projednání návrhu koncepce včetně vyhodnocení SEA se konalo v souladu se zákonem o posuzování vlivu na životní prostředí dne xx. x. 2017 v budově Krajského úřadu Ústeckého kraje. Zápis z veřejného projednání obdržel Krajský úřad Ústeckého kraje dne xx. x. 2017.

### **Stručný popis posuzování:**

Vyhodnocení SEA bylo zpracováno v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí a vypracováno v rozsahu přílohy č. 9 k tomuto zákonu a požadavku na jeho rozsah a obsah uvedených v závěru zjišťovacího řízení vydaného podle § 10d zákona o posuzování vlivu na životní prostředí. Proces posouzení vlivu probíhal formou ex-ante, tj. současně se vznikem samotné koncepce.

Pro identifikaci vlivu na životní prostředí byly využity „maticové“ hodnotící tabulky, které identifikují potenciální rizika negativních dopadů na jednotlivé složky prostředí. Posuzována byla především návrhová část koncepce. Celkově lze konstatovat, že naplňování koncepce Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova má mírné pozitivní vlivy na složky životního prostředí a veřejné zdraví. Žádné opatření není hodnoceno jako významně negativní.

Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova v rámci své návrhové části přináší řadu opatření, která mají za úkol obecně pozitivně přispívat k zlepšení dopravní situace a bezpečnosti dopravy na území města. Co se týče dopadů na životní prostředí, lze předpokládat, že opatření s cílem různými formami snižovat intenzitu dopravy či ji přesouvat mimo zastavěná území přispějí ke snižování emisí znečišťujících látek a tedy i snižování znečištění ovzduší na území města. Se snižováním intenzity dopravy souvisí také snižování hluku, zejména prostřednictvím odvádění dopravy ze zastavěného území určeného pro bydlení, ve formě pěších zón či zón se sníženou rychlostí.

Na úrovni koncepce byla navržena vhodná opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci zjištěných potenciálních negativních vlivů, přičemž další opatření mohou být navrhována postupně při zjištění dalších možných potenciálních negativních vlivů na dalších úrovních plánování nebo projektové přípravy.

V rámci Plánu udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova nelze identifikovat konkrétní negativní dopady na životní prostředí. Jednotlivé opatření předkládají návrhy činností v obecné rovině, bez konkrétních podob investičních opatření však nelze jednoznačně dopady na životní prostředí identifikovat. Pro zajištění minimalizace dopadů koncepce na životní prostředí je nutné hodnotit až konkrétní aktivity v území, dle platné legislativy v rámci hodnocení dopadů záměru EIA (Environmental Impact Assessment).

### **Závěry posuzování:**

Krajský úřad Ústeckého kraje jako příslušný úřad podle § 21 písmena d) zákona o posuzování vlivu na životní prostředí na základě návrhu koncepce včetně vyhodnocení vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví, vyjádření k němu podaných a veřejného projednání vydává postupem podle § 10g tohoto zákona z hlediska přijatelnosti vlivu na životní prostředí:

## **SOUHLASNÉ STANOVISKO**

### **k návrhu koncepce**

#### **„Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova“**

**a stanoví podle § 10g odst. 2 zákona o posuzování vlivu na životní prostředí následující požadavky a podmínky, kterými budou zároveň zajištěny minimální možné dopady realizace Plánu udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova na životní prostředí a veřejné zdraví:**

Při realizaci vybraných projektu uplatnit odpovídající opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech závažných negativních vlivů na životní prostředí negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Návrh opatření je uveden v následujícím přehledu.

1. Při umísťování nových staveb včetně rozšiřování stávajících komunikací preferovat území mimo záplavová území, ochranná pásma vodních zdrojů a chráněnou oblast akumulace vod.
2. U nových staveb dopravní infrastruktury v záplavových územích zpracovat hydrologické posouzení pro průchod povodňových vod.
3. U nových staveb dopravní infrastruktury v ochranných pásmech vodních zdrojů zpracovat hydrogeologické posouzení.

4. V rámci homogenizace silničních staveb prosazovat řešení průchodu záplavovým územím s ohledem na průchod povodňových stavu.
5. Při realizaci konkrétních záměrů minimalizovat zábor ZPF v 1. a 2. třídě ochrany.
6. Při realizaci konkrétních záměrů minimalizovat zábor PUPFL, zejména lesů zvláštního určení a lesů ochranných.
7. Při umísťování nových staveb včetně rozšiřování stávajících komunikací preferovat území mimo poddolovaná území, chráněná ložisková území, dobývací prostory a ložiska nerostných surovin.
8. Při úpravách stávajících komunikací vyvarovat se zásahům do maloplošně chráněných území a jejich ochranných pásem, pokud to není možné minimalizovat zásah do maloplošně chráněných území a jejich ochranných pásem.
9. Vyloučit, případně minimalizovat zásah do prvku ÚSES.
10. Při realizaci záměrů minimalizovat kácení dřevin rostoucích mimo les, navrhovat a realizovat adekvátní náhradní výsadbu.
11. U nových záměrů realizovaných v migračně významných území zajistit, v případě úprav stávajících komunikací zlepšit, prostupnost silničního tělesa pro živočichy, zejména s ohledem na velké druhy savců.
12. Při realizaci nových záměrů dopravních staveb se vyvarovat území se zvýšenou ochranou krajinného rázu.
13. V případě nutnosti zasahovat do území se zvýšenou ochrannou krajinného rázu zpracovat hodnocení vlivů na krajinný ráz.
14. Při realizaci záměrů vyloučit zásah do přítomných nemovitých kulturních památek.
15. Při přípravě nových staveb dopravní infrastruktury respektovat kulturně historické hodnoty řešeného území a předcházet střetům se zájmy státní památkové péče.

Při přípravě a realizaci konkrétních projektových aktivit realizovat hodnocení dle následujících environmetálních kritérií:

- a) Přispěje realizace projektu ke snížení emisí z dopravy?
- b) Dojde v souvislosti s realizací projektu ke znečištění povrchových nebo podzemních vod?
- c) Nedojde realizací projektu k zásahu do maloplošného ZCHÚ, biotopu zvláště chráněného druhu rostlin či živočichů nebo k zásahu do evropsky významného stanoviště?
- d) V případě lokalizace projektu ve velkoplošném ZCHÚ je realizace projektu v souladu s plánem péče?
- e) Dojde v rámci realizace projektu k záboru zemědělské pudy v I. a II. třídě ochrany?
- f) Dojde v rámci realizace projektu k záboru pozemku určených k plnění funkcí lesa?
- g) Budou v rámci projektu realizována opatření ke zlepšení průchodu povodňových vod?
- h) Dojde v rámci realizace projektu ke snížení hlukové zátěže obyvatelstva?
- i) Dojde v rámci realizace projektu ke snížení nehodovosti na komunikacích?

Sledovat vývoj kvality životního prostředí na řešeném území dle odpovídajících indikátorů. Návrh indikátorů je uveden v následující tabulce:

Složka ŽP	Indikátor	Jednotka	Zdroj dat
<b>Ovzduší a klima</b>	Měrné emise základních znečišťujících látek do ovzduší (PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> , SO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> , CO <sub>2</sub> , B(a)P)	t/km <sup>2</sup>	ČHMÚ
<b>Půda</b>	Rozloha ZPF	Ha	ČSÚ
	Rozloha PUPFL	Ha	ČSÚ
<b>Obyvatelstvo a veřejné zdraví</b>	Dopravní nehodovost	Počet/rok	Policie ČR
	Počet obyvatel žijících v nadlimitně zatíženém území hlukem	Počet obyvatel	MZ/CENIA

## 16. ÚDAJE O ZPRACOVATELÍCH HODNOCENÍ

### Zpracovatelé hodnocení

**Ing. Petr Tovaryš, ACCENDO – Centrum pro vědu a výzkum, z.ú.**

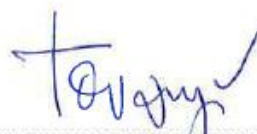
Držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. osvědčení č.j. 914/139/OPVŽP/95, prodlouženo rozhodnutí č.j. 73613/ENV/15 s platností do 31. 12. 2021.

### Spolupracující osoby:

**Ing. Petr Proske, ACCENDO – Centrum pro vědu a výzkum, z.ú.**

**Ing. Radek Fújak, ACCENDO – Centrum pro vědu a výzkum, z.ú.**

V Ostravě dne 3. října 2017



Ing. Petr Tovaryš  
Držitel autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb.

## 17. PŘÍLOHY

**Příloha 1: Závěr zjišťovacího řízení k oznámení koncepce příslušnému úřadu**

**Příloha 2: Stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb.**