



Jihlava [ne] jede

Plán udržitelné městské mobility Jihlavy
Prohlášení předkladatele podle § 10 g,
odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o
posuzování vlivů na životní prostředí,
ve znění pozdějších předpisů

Statutární město Jihlava

Duben 2019

Záznam o vydání

Vydáno dne 12. 4. 2019

Zpracovali:

Ing. Daniel Šesták, Mott MacDonald CZ

Ing. Julie Macháčková, Mott MacDonald CZ

Mgr. Pavla Dušková, EIA SERVIS s.r.o.

Obsah

| | | |
|---|--|----|
| 1 | Připomínky Krajského úřadu a jejich zohlednění ve schváleném Plánu udržitelné městské mobility Jihlavy | 4 |
| 2 | Informace, jak bylo ve schválené koncepci zohledněno vyjádření dotčeného státu, pokud byla koncepce předmětem mezistátního posuzování podle § 14a..... | 8 |
| 3 | Odůvodnění vybrané varianty, pokud byl návrh koncepce zpracován ve variantách | 8 |
| 4 | Účast veřejnosti při zpracování Plánu udržitelné městské mobility Jihlavy a v procesu posuzování jejího dopadu na životní prostředí | 8 |
| 5 | Opatření pro zajištění sledování a rozboru vlivů Plánu udržitelné městské mobility Jihlavy na životní prostředí a veřejné zdraví | 10 |

Manažerský souhrn

Odbor zemědělství a životního prostředí Krajského úřadu Kraje Vysočiny vydal dne 26. března 2019 **souhlasné stanovisko** dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů k návrhu koncepce „**Plán udržitelné městské mobility Jihlavy**“.

Výsledkem stanoviska je souhlas s návrhem koncepce při zajištění minimálních možných dopadů realizace na životní prostředí a veřejné zdraví, které jsou upřesněny ve dvaceti šesti připomínkách.

V dokumentu, který právě čtete a jenž je zpracován v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb. a metodikou Ministerstva životního prostředí ČR¹, uvádíme tabulku se zohledněním požadavků a připomínek vyplývajících ze stanoviska Krajského úřadu Kraje Vysočiny.

Další součástí textu jsou informace o účasti veřejnosti při zpracování Plánu udržitelné městské mobility Jihlavy a v procesu posuzování jejího dopadu na životní prostředí.

Nakonec vyjmenováváme opatření pro zajištění sledování a rozboru vlivů Plánu udržitelné městské mobility Jihlavy na životní prostředí a veřejné zdraví.

Plán udržitelné městské mobility Jihlavy byl zpracován pouze v jedné variantě, k níž nebyla zpracována alternativa. Koncepce nebyla předmětem mezistátního posuzování.

¹ Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů a Metodická pomůcka k naplnění požadavku článku 9 a 10 směrnice SEA a § 10g odst. 4 a 5 a § 10h odst. 1 zákona 100/2001 Sb.

1 Přípomínky Krajského úřadu a jejich zohlednění ve schváleném Plánu udržitelné městské mobility Jihlavy

| Přípomínka | Způsob zohlednění |
|---|---|
| 1. Vhodnou lokalizací parkovacích ploch minimalizovat vlivy na obyvatelstvo. | Požadavek bude uplatněn v rámci aktualizace studie pod názvem „Rozšíření rezidentské parkovací zóny a řešení návštěvnického parkování“ (opatření číslo 5 Návrhu). |
| 2. Vlivy hluku a emisí do ovzduší na obyvatelstvo minimalizovat zpracováním společné hlukové a rozptylové studie s ostatními záměry v dotčeném území a navržením opatření pro splnění hlukových a imisních limitů v dotčeném území. | Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury, které zohlední i další záměry v dotčeném území, stejně jako související opatření pro splnění hlukových a imisních limitů. Požadavek vyplývá z platných legislativních předpisů a bude uplatňován již ve fázi případného procesu EIA, ale také při přípravě dokumentace pro územní rozhodnutí a dokumentace pro stavební povolení. |
| 3. Realizaci staveb dopravní infrastruktury provádět s takovými technickými opatřeními, která zamezí nadměrnému obtěžování obyvatelstva hlukem. | Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek je a bude rovněž prověřován již ve fázi pořizování územně plánovací dokumentace, zejména územního plánu a regulačního plánu. |
| 4. U silničních staveb v místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě realizovat opatření ke snížení jejích imisních příspěvků (např. vegetační bariéry) | Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek je a bude rovněž prověřován již ve fázi pořizování územně plánovací dokumentace. Opatření ke snížení imisních příspěvků dopravy bude dle možností věnován prostor jak fyzický, tak finanční. |
| 5. Vhodnou lokalizací a technickým řešením minimalizovat vlivy na povrchové a podzemní vody. | Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek je a bude rovněž prověřován již ve fázi pořizování územně plánovací dokumentace, zejména územního plánu a regulačního plánu. V maximální možné míře bude probíhat spolupráce s orgány životního prostředí a vodního hospodářství za účelem ochrany povrchových i podzemních vod. |
| 6. Při realizaci konkrétních záměrů minimalizovat zábor ZPF v 1. a 2. třídě ochrany. | Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek je a bude rovněž prověřován již ve fázi pořizování územně plánovací dokumentace, zejména územního plánu a regulačního plánu. Bude vyvíjena maximální snaha se záborům tohoto druhu zcela vyhnout a probíhat spolupráce s orgány ochrany přírody a krajiny. |
| 7. Při realizaci konkrétních záměrů minimalizovat zábor PUPFL, zejména lesů zvláštního určení a lesů ochranných. | Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek je a bude rovněž prověřován již ve fázi pořizování územně plánovací dokumentace, zejména územního plánu a regulačního plánu. Bude probíhat úzká spolupráce s orgány ochrany přírody a krajiny a vyvíjena maximální snaha se záborům tohoto druhu zcela vyhnout. |
| 8. Při realizaci stavebních objektů, které jsou ve střetu s poddolovaným územím | Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební |

| | |
|---|---|
| nebo starým důlním dílem, minimalizovat negativní vliv vhodnou lokalizací a vhodným technickým řešením stavebních objektů. | povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek je a bude rovněž prověřován již ve fázi pořizování územně plánovací dokumentace, zejména územního plánu a regulačního plánu. Během projektové přípravy i realizace bude probíhat úzká spolupráce s kompetentními orgány. |
| 9. Vhodnou lokalizací a technickým řešením minimalizovat vlivy na biologickou rozmanitost. | Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek je a bude rovněž prověřován již ve fázi pořizování územně plánovací dokumentace, zejména územního plánu a regulačního plánu. Během projektové přípravy i realizace bude probíhat úzká spolupráce s orgány ochrany přírody a krajiny. |
| 10. Podporovat ochranu stávající zeleně podél komunikací a maximálně možnou výsadbu zeleně nové. | Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek je a bude rovněž prověřován již ve fázi pořizování územně plánovací dokumentace, zejména územního plánu a regulačního plánu. Během projektové přípravy i realizace bude probíhat úzká spolupráce s orgány životního prostředí a vždy vyčleňován rozpočet na opatření tohoto druhu. |
| 11. Vhodnou lokalizací a technickým řešením minimalizovat vlivy na krajinu. | Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek je a bude rovněž prověřován již ve fázi pořizování územně plánovací dokumentace, zejména územního plánu a regulačního plánu. Během projektové přípravy i realizace bude probíhat úzká spolupráce s orgány ochrany přírody a krajiny. |
| 12. Při lokalizaci nových cyklostezek a cyklotras v maximální možné míře využívat stávající polní a lesní cesty. | Trasování cyklotras a cyklostezek bude prováděno v souladu s touto připomínkou. |
| 13. Při realizaci stavebních objektů minimalizovat negativní vliv na hmotný majetek a kulturní památky vhodnou lokalizací a vhodným technickým řešením stavebních objektů. | Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek vyplývá z platných legislativních předpisů a bude uplatňován již ve fázi případného procesu EIA, ale také při přípravě dokumentace pro územní rozhodnutí a dokumentace pro stavební povolení. |
| 14. Kumulativní a synergické vlivy hluku a emisí do ovzduší na obyvatelstvo minimalizovat zpracováním společné hlukové a rozptylové studie s ostatními záměry v dotčeném území a navržením opatření pro splnění hlukových a imisních limitů v dotčeném území. | Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury, které zohlední i další záměry v dotčeném území, stejně jako související opatření pro splnění hlukových a imisních limitů. Požadavek vyplývá z platných legislativních předpisů a bude uplatňován již ve fázi případného procesu EIA, ale také při přípravě dokumentace pro územní rozhodnutí a dokumentace pro stavební povolení. |
| 15. Při přípravě konkrétních činností a záměrů podle této koncepce respektovat vymezení lokalit soustavy Natura 2000, usilovat o přípravu řešení s minimálními negativními vlivy na předměty ochrany těchto lokalit, v ideálním případě vlivy zcela eliminovat. | Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek je a bude rovněž prověřován již ve fázi pořizování územně plánovací dokumentace, zejména územního plánu a regulačního plánu. S orgány ochrany přírody bude probíhat spolupráce, ovšem prioritou bude záborům tohoto druhu se zcela vyhnout. |
| 16. Při výběru nových tras cyklostezek a cest pro pěší se, pokud možno, vyhýbat území lokalit soustavy Natura 2000 a jejich bezprostřednímu okolí, případně | Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy i realizace. Kromě jeho zohlednění v projektové dokumentaci bude probíhat spolupráce s orgány životního prostředí. Prioritou bude takovýmto územím se při trasování zcela vyhnout. |

| | |
|---|--|
| zde volit trasy striktně využívající stávajících cest a tyto cesty nezpevňovat ani jinak stavebně neupravovat. | |
| 17. V rámci (před)projektové přípravy záměru zdvojkolejné železniční tratě č. 225 v úseku Jihlava – Havlíčkův Brod věnovat zvýšenou pozornost ochraně vydry říční v EVL Šlapanka a Zlatý potok. Minimalizovat zásahy do vodních toků a území EVL a prověřit možnost (částečného) vymístění železnice z území EVL. Prověřit migrační prostupnost mostních objektů na stávající železniční trati a nevyhovující objekty při realizaci záměru zdvojkolejné vhodně upravit. Navrhnout komplexní soubor opatření pro zmírnění vlivů v období výstavby. | Požadavek bude zohledněn v rámci (před)projektové přípravy k uvedenému projektu. Budou prozkoumány možné dopady projektu na výskyt vydry říční v EVL Šlapanka a Zlatý potok a prověřena možnost EVL Šlapanka a Zlatý potok se zcela vyhnout. Dále bude prověřena migrační prostupnost mostních objektů na stávající trati a nevyhovující objekty vhodně upraveny. Bude navržen komplexní soubor opatření pro zmírnění vlivů na životní prostředí během výstavby. |
| 18. V rámci (před)projektové přípravy záměru zdvojkolejné železniční tratě č. 225 v úseku Rantířov – Jihlava eliminovat zásah do EVL Zaječí skok. | Požadavek se promítne do (před)projektové přípravy uvedeného železničního projektu, kdy bude vyvíjena snaha vyhnout se zásahu do EVL Zaječí skok. |
| 19. Při přípravě záměrů respektovat vymezení lokalit soustavy Natura 2000. Minimalizovat územní střety s EVL, eliminovat nebo alespoň minimalizovat dočasný zábor a narušení ploch na území EVL a v její bezprostřední blízkosti. | Požadavek bude uplatněn při přípravě záměrů s cílem minimalizace, resp. eliminace průniků do těchto lokalit. |
| 20. Všechny konkrétní činnosti a záměry připravované podle této koncepce s potenciálním významným vlivem na lokality soustavy Natura 2000 vyhodnotit ve smyslu § 45h a případně posoudit dle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny, a to vždy včetně kumulativních vlivů. | Požadavek bude zohledněn. Při přípravě i realizaci všech opatření Plánu udržitelné městské mobility Jihlavy se bude dbát souladu s ochranou lokalit soustavy Natura 2000 a bude provedeno oficiální vyhodnocení ve smyslu § 45h, případně posouzení dle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny, a to vždy včetně kumulativních vlivů. |
| 21. Veškeré aktivity realizované při naplňování opatření, musí mít na zřeteli minimalizaci dopadů na životní prostředí a musí respektovat zachování přírodní a kulturní hodnoty území. | Požadavek bude zohledněn ve smyslu výše jmenovaných kroků, jak v úrovni přípravy, tak realizace všech opatření. Důraz bude kladen na úzkou spolupráci s orgány životního prostředí. |
| 22. Při realizaci koncepce, tj. při přípravě a realizaci jednotlivých projektů, aktivit a výběr projektů budou důsledně uplatňována environmentální kritéria uvedená v kapitole 11 hodnocení koncepce. | Přípomínka přijata. Při přípravě a realizaci projektů budou vyhodnocována následující kritéria (dle kapitoly 11 SEA): Přispěje realizace projektu ke snížení emisí z dopravy? Dojde v rámci realizace projektu ke snížení hlukové zátěže obyvatelstva? Dojde v souvislosti s realizací projektu ke znečištění povrchových a podzemních vod? Budou v rámci projektu realizována opatření ke zlepšení průchodu povodňových vod? Budou v rámci projektu realizovány výsadby dřevin? Dojde realizací projektu k zásahu do zasahuje do přírodně hodnotných lokalit (ÚSES, VKP, ZCHÚ)? Dojde realizací projektu k fragmentaci krajiny? Dojde v rámci realizace projektu k záboru zemědělské půdy v I. a II. třídě ochrany? Dojde v rámci realizace projektu k záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa? |

| | |
|--|---|
| | Podporuje projekt větší využívání environmentálně šetrné formy dopravy? Budou při realizaci projektu využity obnovitelné zdroje? |
| 23. Vyloučit případně minimalizovat zásah do prvků ÚSES. Navrhnout optimální technické řešení průchodu nadregionálního či regionálního biokoridoru tak, aby byla co možná nejméně ovlivněna jeho funkčnost. | Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek je a bude rovněž prověřován již ve fázi pořizování územně plánovací dokumentace, zejména územního plánu a regulačního plánu. Bude probíhat úzká spolupráce s orgány životního prostředí. |
| 24. U nových záměrů řešit zmírňování dopadů na další fragmentaci biotopů živočichů především vhodným technickým řešením mostů, propustků a jiných objektů tak, aby umožňovaly bezpečnou migraci alespoň malých a středně velkých živočichů, jako jsou obojživelníci, vydra atd. | Požadavek bude uplatněn v rámci projektové přípravy, tedy tvorby EIA, dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení a projednání jednotlivých projektů (opatření) dopravní infrastruktury. Požadavek je a bude rovněž prověřován již ve fázi pořizování územně plánovací dokumentace, zejména územního plánu a regulačního plánu. Bude probíhat úzká spolupráce s orgány životního prostředí. |
| 25. Zajistit a zveřejnit opatření pro sledování a rozbor vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví dle § 10h zákona č. 100/2001 Sb. Sledovat vývoj kvality životního prostředí na území Kraje Vysočina na základě monitorovacích indikátorů uvedených kapitole 9 upraveného vyhodnocení SEA. V pravidelných intervalech vyhodnocovat vliv implementace koncepce včetně vlivů na životní prostředí se zveřejňováním souhrnné zprávy. V případě zjištění významných negativních vlivů na životní prostředí provádět průběžnou aktualizaci této koncepce a dodržovat další povinnosti vyplývající z výše uvedeného ustanovení. | Požadavku bude vyhověno v rámci pravidelného monitoringu. Výčet indikátorů je uveden níže v tomto dokumentu. V případě zjištění významnějších negativních vlivů na životní prostředí bude prováděna aktualizace Plánu udržitelné městské mobility Jihlavy za účelem jejich odstranění či minimalizace. |
| 26. Předkladatel koncepce zveřejní na svých internetových stránkách vypořádání veškerých obdržených vyjádření a připomínek, a to jak k návrhu koncepce, tak i k jejímu vyhodnocení a zveřejní schválenou koncepci. Dále zpracuje odůvodnění podle ustanovení § 10g odst. 4 věty druhé zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, resp. prohlášení dle ustanovení § 10g odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a též jej zveřejní. | Tento požadavek je naplňován pořízením a zveřejněním této zprávy, tj. Prohlášením předkladatele podle § 10 g, odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, zohledněním a zapracováním připomínek do aktualizované verze návrhu Plánu udržitelné městské mobility Jihlavy a příslušného vyhodnocení SEA. |

2 Informace, jak bylo ve schválené koncepci zohledněno vyjádření dotčeného státu, pokud byla koncepce předmětem mezistátního posuzování podle § 14a

Vzhledem k tomu, že řešená oblast nesousedí s cizím státem a přeshraniční vlivy byly vyloučeny, nebyla koncepce Plán udržitelné mobility Jihlavy předmětem mezistátního posuzování.

3 Odůvodnění vybrané varianty, pokud byl návrh koncepce zpracován ve variantách

Plán udržitelné městské mobility Jihlavy byl zpracován v jedné variantě.

4 Účast veřejnosti při zpracování Plánu udržitelné městské mobility Jihlavy a v procesu posuzování jejího dopadu na životní prostředí

Na tvorbě Plánu udržitelné městské mobility Jihlavy se klíčovou měrou podíleli nejen občané, ale i návštěvníci města prostřednictvím několika různých nástrojů:

Ohlasy veřejnosti byly sbírány pomocí webové aplikace Názorová mapa dopravy (září 2017), další etapy pak nabídly zapojení do společných workshopů s partnery k vizi mobility (leden 2018) a návrhu Plánu mobility (duben 2018). Finální podoba Návrhu byla představena veřejnosti formou panelové diskuze, kde odpovídali na dotazy občanů členové autorského kolektivu Plánu mobility (únor 2019).

- Jedním ze způsobů, kterým se občané i návštěvníci Jihlavy mohli zapojit do projektu **Jihlava [ne]jede**, bylo použití webové aplikace Názorová mapa dopravy. Viz kapitola 2.2.2 návrhu Plánu udržitelné městské mobility Jihlavy (dále jen „Návrh“). Pomocí této aplikace byly během září 2017 sbírány problémy i kladné ohlasy týkající se fungování dopravy ve městě. Před jejím spuštěním byla vydána tisková zpráva, která měla povědomí o aplikaci rozšířit mezi veřejnost. Kromě tiskové zprávy byla názorová mapa propagována také na veřejných společenských akcích a uskutečnil se terénní sběr podnětů během Týdne mobility, které byly do mapy zaneseny on-line. Za celý měsíc, kdy byla aplikace zveřejněna, bylo zaevidováno 454 záznamů. Po ukončení sběru podnětů proběhlo jejich třídění pro potřeby následné analýzy.

- Pracovní skupina projektu **Jihlava [ne]jede** připravila dva různé scénáře mobility, pojmenované po jihlavských jezcích – Kamilovi a Marii, které představila na workshopu, viz kapitola 2.4 Návrhu. Scénáře mobility reprezentovaly dvě různé cesty ke splnění stejných strategických cílů. Měly tedy odlišný „filozofický základ“, kombinovaly různé přístupy k řešení, zastávaly různé priority, vedly k odlišným návrhům, oba však směřovaly k řešení slabých stránek mobility v Jihlavě.
- Společná vize mobility byla dohodnuta na veřejném workshopu projektu Jihlava [ne]jede, viz kapitola 2.5 Návrhu, který se uskutečnil ve čtvrtek 18. 1. 2018 v sále Divadla otevřených dveří (DIOD) v Jihlavě za účasti 43 hostů, z nichž 29 bylo zástupců z řad odborných organizací a 14 zástupců široké veřejnosti. Diskuze o vizi mobility byla vedena pomocí tzv. scénářů mobility (viz výše). Ty navázaly na dokončenou analýzu projektu a vyhodnocenou Názorovou mapu dopravy ze závěru roku 2017. Kombinací různých aspektů scénářů mobility pak vznikla společná vize mobility. Byla kompromisním výsledkem diskuze odborné a laické veřejnosti, měla díky tomu již „obroušené hrany“ a byla tedy přijatelná pro různé názorové proudy na mobilitu v Jihlavě.
- Závěrečný workshop projektu Jihlava [ne]jede se uskutečnil v dubnu 2018, viz kapitola 2.8.1 Návrhu, opět již osvědčenou formou kulatých stolů za účasti třicítky hostů, z nichž polovina reprezentovala širokou veřejnost a polovina odborníky na dopravu a příbuzné obory. Na workshopu byly hodnoceny možné přínosy i rizika různých návrhových oblastí, odpovídajících šesti strategickým cílům. Ve druhé části workshopu se každá skupina pustila do vyhledání deseti nejdůležitějších projektů. Pracovalo se u tří kulatých stolů zároveň. Ukázalo se, které projekty mají největší podporu.
- 13. února 2019 se konala panelová diskuse v Gotickém sále jihlavského Magistrátu, jíž se kromě autorů Návrhu zúčastnilo několik desítek občanů laiků i odborníků, kteří kladli praktické dotazy zejména k jednotlivým opatřením Plánu udržitelné městské mobility Jihlavy a dokázali tak, že dokument je mezi veřejností znám a je o něj zájem.
- Při tvorbě Plánu byla rovněž využívána existující data z dopravních a sociologických průzkumů, které Město pořídilo již dříve. V rámci přípravy Plánu udržitelné městské mobility Jihlavy byl matematický dopravní model města byl rozšířen o cyklistickou dopravu.

Podrobněji se zapojení veřejnosti do zpracování Plánu udržitelné městské mobility Jihlavy věnujeme v kapitole 2 Návrhu, který předkládáme společně s dokumentem, který právě čtete.

Zapojení veřejnosti do procesu hodnocení SEA Plánu udržitelné městské mobility Jihlavy respektuje směrnici č. 2001/42/ES o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí, úmluvu EHK OSN „O přístupu k informacím, účasti veřejnosti na rozhodování a přístupu k právní ochraně v záležitostech životní prostředí“ (Aarhuská úmluva) a Metodiku posuzování vlivů na životní prostředí vydané MŽP.

V souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, bylo v červnu 2018 Krajskému úřadu Kraje Vysočina předloženo oznámení koncepce. Oznámení bylo odpovídajícím způsobem zveřejněno a veřejnost měla možnost se k oznámení vyjádřit. V rámci zjišťovacího řízení nebyla doručena žádná vyjádření veřejnosti.

Návrh koncepce včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví byl krajskému úřadu Jihočeského kraje předložen dne 23. 1. 2019. Na základě předloženého návrhu koncepce, vyhodnocení SEA a vyjádření veřejnosti k oznámení Krajský úřad Kraje Vysočina upustil od veřejného projednání dle § 10f odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb. Návrh koncepce včetně vyhodnocení SEA byl zveřejněn podle ustanovení § 16 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Veřejnost měla možnost se k návrhu dokumentace a vyhodnocení SEA vyjádřit.

5 Opatření pro zajištění sledování a rozboru vlivů Plánu udržitelné městské mobility Jihlavy na životní prostředí a veřejné zdraví

Sledování a rozboru vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví včetně aktualizace bude zajištěno pomocí indikátorů uvedených v kapitole 4.2. Návrhu a v kapitole 9 dokumentace SEA.

Z pohledu dopravního plánování navrhujeme k vyhodnocování dopadů realizace Plánu udržitelné městské mobility Jihlavy používat tzv. indikátory mobility. Jde o ukazatele popisující nejdůležitější charakteristiky dopravního systému. Jde o dvě skupiny indikátorů, a to z dopravního modelu a ze statistik a průzkumů. Podrobný popis těchto metodik lze nalézt v kapitole 4.2 Návrhu.

Tyto indikátory budou zároveň sloužit jako podklad pro průběžné vyhodnocování vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví.

Seznam indikátorů charakteristik dopravního systému (dle kapitoly 4.2 Návrhu):

Zkratky: OV=osobní vozidla, TV=těžká vozidla, SV=vozidla celkem, MHD=městská hromadná doprava, VHD=veřejná hromadná doprava, IAD=individuální automobilová doprava

| Indikátor | Lokalizace / Dopravní mód | Jednotky |
|------------------------------|---------------------------|----------|
| Počet OV – tranzitní doprava | Centrum | voz/24 h |
| Počet TV – tranzitní doprava | | voz/24 h |
| Počet SV – tranzitní doprava | | voz/24 h |
| Počet OV – tranzitní doprava | Zástavba Jihlavy | voz/24 h |
| Počet TV – tranzitní doprava | | voz/24 h |
| Počet SV – tranzitní doprava | | voz/24 h |
| Počet SV – tranzitní doprava | Znojemský most | voz/24 h |
| Počet SV – vnější doprava | | voz/24 h |
| Počet SV - vnitřní doprava | | voz/24 h |
| Počet SV – tranzitní doprava | Brněnský most | voz/24 h |
| Počet SV – vnější doprava | | voz/24 h |
| Počet SV - vnitřní doprava | | voz/24 h |
| Počet SV – tranzitní doprava | Žižkova ulice | voz/24 h |
| Počet SV – vnější doprava | | voz/24 h |
| Počet SV - vnitřní doprava | | voz/24 h |
| Počet SV – tranzitní doprava | Okružní ulice | voz/24 h |
| Počet SV – vnější doprava | | voz/24 h |
| Počet SV - vnitřní doprava | | voz/24 h |
| Počet SV – tranzitní doprava | Havlíčková ulice | voz/24 h |

| | | |
|--|------------------|-----------|
| Počet SV – vnější doprava | | voz/24 h |
| Počet SV - vnitřní doprava | | voz/24 h |
| Počet SV – tranzitní doprava | Jiráskova ulice | voz/24 h |
| Počet SV – vnější doprava | | voz/24 h |
| Počet SV - vnitřní doprava | | voz/24 h |
| Počet OV – vjezd/ výjezd | Centrum | voz/24 h |
| Počet TV – vjezd/ výjezd | | voz/24 h |
| Počet SV - vjezd/ výjezd | | voz/24 h |
| Dopravní výkon OV | Zástavba Jihlavy | Vozokm |
| Dopravní výkon TV | | Vozokm |
| Dopravní výkon SV | | Vozokm |
| Dopravní výkon OV | Centrum | Vozokm |
| Dopravní výkon TV | | Vozokm |
| Dopravní výkon SV | | Vozokm |
| Dopravní výkon OV | I/38 | Vozokm |
| Dopravní výkon TV | | Vozokm |
| Dopravní výkon SV | | Vozokm |
| Dopravní výkon cyklisté | Centrum | Osobokm |
| | Průmyslová zóna | Osobokm |
| | Zástavba Jihlavy | Osobokm |
| Přepravní výkon VHD | Autobus MHD | Osobokm |
| | Regionální bus | Osobokm |
| | Trolejbus | Osobokm |
| | Vlak | Osobokm |
| | VHD celkem | Osobokm |
| Počet cyklistů (vjezd/výjezd) | Centrum | osob/24 h |
| | Průmyslová zóna | osob/24 h |
| | Zástavba Jihlavy | osob/24 h |
| Počet přepravených osob VHD (vjezd/výjezd) | Autobus MHD | osob/24 h |
| | Regionální bus | osob/24 h |
| | Trolejbus | osob/24 h |
| | Vlak | osob/24 h |
| | VHD celkem | osob/24 h |
| Dělba přepravní práce IAD:VHD podle počtu cest | Zástavba Jihlavy | % |
| Dělba přepravní práce IAD:VHD podle přepravního výkonu | | % |
| Počet cestujících v MHD | | osob/rok |

| | | |
|----------------------------------|-------|-----------------|
| Počet inteligentních zastávek | | Zastávky |
| Počet parkovacích míst typu P+R | | parkovací místa |
| Délka trolejbusových tratí | | Km |
| Délka sítě | IAD | Km |
| | VHD | Km |
| | Cyklo | Km |
| Průměrná cestovní doba / 1 cestu | IAD | Min |
| | VHD | Min |
| | Cyklo | Min |

Seznam indikátorů, které slouží k vyhodnocování vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví:

| Indikátor | jednotky | Zdroj dat |
|--|----------------|--|
| Plocha území s překročenými imisními limity pro roční imisní limity pro PM10, PM2,5 .NO2 a benzo(a)pyren | % | ČHMÚ |
| Počet obyvatel trvale bydlících na území s překročenými imisními limity | počet obyvatel | ČHMÚ |
| Počet obyvatel trvale bydlících na území s nadlimitním hlukem | počet obyvatel | Na základě dostupných hlukových studií |
| Počet dopravních nehod | počet | Policie ČR |
| Zábor ZPF novými projekty | ha | Dle evidence realizovaných projektů |
| Délka nových cyklotras | km | MěU Jihlava |

Z výše uvedených kapitol obou dokumentů plyne seznam indikátorů, který bude sledován a pravidelně jednou ročně vyhodnocován.

Závěr

Prohlášení předkladatele podle § 10 g, odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů je zpracováno v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb. a metodikou Ministerstva životního prostředí ČR a je zveřejněn společně s konečnou verzí návrhu Plánu udržitelné městské mobility Jihlavy a Hodnocením koncepce Plánu udržitelné městské mobility Jihlavy podle přílohy č. 9 zákona č. 100/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů.