

**Odbor životního prostředí
a zemědělství**

Oddělení hodnocení ekologických rizik

Dle rozdělovníku

Datum	Vyřizuje	Číslo jednací	Spisová značka
8. června 2022	Ing. Renata Čablová	KUZL 47336/2022	KUSP 38042/2022

Závěr zjišťovacího řízení koncepce

„Plán udržitelné mobility města Zlína pro rok 2035“

podle § 10d zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů

Identifikační údaje:

Název: Plán udržitelné mobility města Zlína pro rok 2035

Předkladatel: Statutární město Zlín, IČ 00283924
nám. Míru 12
760 01 Zlín

Umístění: Kraj: Zlínský

Návrhové období: do roku 2035

Zpracovatel oznámení: RADDIT consulting, s. r. o., Fojtská 574, 739 24 Krmelín

Charakter koncepce:

„Plán udržitelné mobility města Zlína pro rok 2035“ (dále jen koncepce nebo PUMM Zlín) je strategický dokument, který navrhuje 6 strategických cílů, na které jsou navázány specifické cíle, pro něž budou stanoveny konkrétní indikátory a vyčísleny jejich hodnoty. Dokument vychází z existujících dokumentů plánování a po zpracování a projednání bude sloužit jako podklad pro zpracování dopravních a regulačních plánů. Celý proces tvorby koncepce je rozdělen do analytické a návrhové části včetně Akčního plánu.

Analytická část se podrobně zabývá analýzou následujících dopravních témat: mobilita v současnosti, veřejná doprava, automobilová a nákladní doprava, cyklistická doprava, chůze a bezbariérová doprava, nákladní doprava, dopady dopravy, analýza vývoje a indikátory udržitelné mobility.

Část návrhová a Akční plán obsahuje kromě úvodních kapitol vizi a cíle dopravy, scénáře mobility a tematické oblasti opatření (aktivní doprava, veřejná doprava, veřejný prostor a organizace dopravy, silniční infrastruktura), které stanovují obecný přístup k řešení konkrétních oblastí mobility, jež jsou prakticky naplňována návrhovými opatřeními. Návrhová část zahrnuje také vyhodnocení dopadů intenzity dopravy, dopadů na životní prostředí a závěry SEA hodnocení. Na Návrhovou část bude navazovat Plán implementace a monitoringu a Akční plán. PUMM Zlín je vypracován v souladu s Metodikou pro přípravu plánů udržitelné mobility. Dokumenty jsou postupně uveřejňovány na webových stránkách: <https://www.zlinvpohybu.cz/>.

Smyslem plánů udržitelné mobility je měnit dopravní systém měst ve všech jeho aspektech (tj. v infrastrukturním, organizačním, institucionálním a ekonomickém) s cílem adaptace na rostoucí environmentální a společenské výzvy.

Přehled opatření předložené koncepce „Plán udržitelné mobility města Zlína pro rok 2035“, které jsou rozděleny do jednotlivých oblastí

Oblast	Opatření a navrhované akce
Aktivní doprava	<p>A.1 Bezpečná a bezbariérová infrastruktura</p> <p>A.1.1 Program úpravy pěších tras do bezbariérové podoby</p> <p>A.1.2 Akční plán realizace a rekonstrukce chodníků</p> <p>A.1.3 Realizace doplňující sítě přímých, úrovnových, bezbariérových propojení pro pěší podle návrhu základní sítě tras</p> <p>A.1.4 Realizace školních zón</p>
	<p>A.2 Bezpečné křižovatky</p> <p>A.2.1 Úprava křižovatek pro zvýšení bezpečnosti a komfortu zranitelných účastníků dopravy</p> <p>A.2.2 Bezbariérová a prostorová úprava a doplňování podchodů úrovnovými kříženími</p> <p>A.2.3 Zamezení parkování v rozhledech křižovatek</p>
	<p>A.3 Cyklistická infrastruktura</p> <p>A.3.1 Rozvoj čtvrtí a lokalit s ohledem na pohyb cyklistů</p> <p>A.3.2 Rozšíření systému cyklistických obousměrek</p> <p>A.3.3 Rozšíření ucelené cyklistické sítě</p> <p>A.3.4 Podpora při plánování a realizaci dalších páteřních propojení podle aktualizace Koncepce rozvoje cyklistiky na území Zlínského kraje</p> <p>A.3.5 Parkování kol</p>
	<p>A.4 Dostupnost zastávek VHD</p> <p>A.4.1 Pěší a cyklistický přístup na zastávky</p> <p>A.4.2 Posouzení nových napojení pěších vazeb na zastávky MHD a cyklistických vazeb na velké přestupní uzly (W+R a B+R)</p> <p>A.4.3 Posouzení pěšího a cyklistického propojení terminálu Zlín–střed a ulice Výletní</p> <p>A.4.4 Pěší, cyklistické vazby a přestupní vazby žst. Zlín-Malenovice, Zlín-Podvesná, Zlín-Prštné a linkové dopravy</p>
	<p>A.5 Sdílení kol a elektrokol</p> <p>A.5.1 Propojení se systémem mobility jako služby</p> <p>A.5.2 Finanční podpora služeb sdílené mobility</p> <p>A.5.3 Vymezení povolených stání (lokalit pro odstavení) sdílené mobility</p>
	<p>A.6 Metodická podpora aktivní dopravy</p> <p>A.6.1 Aktualizace a rozšíření metodiky Chodníky 300</p> <p>A.6.2 Vytvoření metodiky kvality cyklistických tras</p> <p>A.6.3 Vytvoření metodiky kvality veřejného prostoru</p> <p>A.6.4 Mapování cyklistické a pěší infrastruktury a dat o pohybu cyklistů a chodců</p> <p>A.6.5 Posílení plánu údržby</p>

Veřejná doprava	<p>B.1 Rozvoj linkové dopravy</p> <p>B.1.1 Realizace nových propojení a zastávek, změna organizace páteřního dopravního systému</p> <p>B.1.2 Úpravy vedení linek a prodloužení vedení linek</p> <p>B.1.3 Rychlá linková doprava na páteřní síti</p> <p>B.1.4 Účelové linky MHD</p> <p>B.1.5 Časová koordinace a intervalový provoz</p>
	<p>B.2 Preference veřejné dopravy</p> <p>B.2.1 Prioritní osy preference veřejné dopravy</p> <p>B.2.2 Rozšíření preference VHD na SSZ se zahrnutím integrované dopravy a IZS</p>
	<p>B.3 Integrace veřejné dopravy</p> <p>B.3.1 Plná integrace veřejné dopravy Zlínského kraje</p> <p>B.3.2 Tarifní integrace</p> <p>B.3.3 Harmonizace podmínek přepravy</p> <p>B.3.4 Jednotný systém digitálního odbavení</p> <p>B.3.5 Aplikace IDZK</p> <p>B.3.6 Propojení dispečinku a propojení aplikace MPVNET a Online přehledu vozidel DSZO</p> <p>B.3.7 Sběr dat</p> <p>B.3.8 Přeprava kol ve vozidlech veřejné dopravy</p>
	<p>B.4 Kvalitní zastávky a přestupní body</p> <p>B.4.1 Zřízení nových zastávek linkové dopravy</p> <p>B.4.2 Rekonstrukce zastávek linkové dopravy: akční plán</p>
	<p>B.5 Modernizace vozového parku a infrastruktury</p> <p>B.5.1 Rekonstrukce a výstavba měníren</p> <p>B.5.2 Zvýšení kapacity trakčního vedení</p> <p>B.5.3 Výstavba dobíjecích stanic pro veřejnou dopravu</p>
	<p>B.6 Rozvoj kolejové dopravy</p> <p>B.6.1 Terminál Zlín-střed</p> <p>B.6.2 Modernizace trati č. 331</p> <p>B.6.3 Rekonstrukce přejezdů a přechodů</p> <p>B.6.4 Železniční zastávky a stanice</p>
Veřejný prostor a organizace dopravy	<p>C.1 Management parkování</p> <p>C.1.1 Zavedení plošného systému rezidentního parkování</p> <p>C.1.2 Realokace nevyužitého parkování pro podnikání, mobiliář, městskou zeleň a vodní infrastrukturu (např. parklety)</p> <p>C.1.3 Aktivní snižování nelegálního parkování</p>
	<p>C.2 Chytré parkování</p> <p>C.2.1 Zavedení systému telematického navádění na volné parkovací místo</p> <p>C.2.2 Digitalizace systému objednání parkovacích míst s transparentní cenou za dobu stání</p>

Oblast	Opatření a navrhované akce
	<p>C.2.3 Propojení systému automatizované kontroly parkování (mapování/snímání automobilem) a mapování stavu povrchu (pasportizace) komunikací</p> <p>C.2.4 Sběr dat o využití parkovacích míst</p>
	<p>C.3 Zklidňování dopravy</p> <p>C.3.1 Program zřizování zklidněných zón v centru města a jádrech obytných čtvrtí</p> <p>C.3.2 Superbloky: zklidněné a revitalizované vnitrobloky</p> <p>C.3.3 Aplikace stavebních a organizačních nástrojů ke zklidňování dopravy</p> <p>C.3.4 Spolupráce s městskými částmi na specifických podobách zklidňování dopravy a podpory infrastruktury a zázemí pro aktivní mobilitu</p> <p>C.3.5 Realizace a podpora „otevřených ulic“</p>
	<p>C.4 Podpora sdílené a bezemisní dopravy</p> <p>C.4.1 Nízkoemisní vozidla Technických služeb města</p> <p>C.4.2 Doplnění sítě napájecích stanic pro elektromobily a elektrokola</p> <p>C.4.3 Vytváření „bodů mobility“</p>
	<p>C.5 Systém citylogistiky</p> <p>C.5.1 Podpora systémů komerčních/komunitních uloženek</p> <p>C.5.2 Testování a posouzení využití městského systému sdílených cargokol</p> <p>C.5.3 Vypracování celoměstské strategie citylogistiky</p> <p>C.5.4 Časová regulace vjezdu nákladních vozidel a zásobování</p> <p>C.5.5 Podpora vzniku městských distribučních center</p> <p>C.5.6 Vyhrazení parkovacích míst pro zásobování</p> <p>C.5.7 Podpora bezemisních a lehkých nákladních vozidel (vč. cargokol) v citylogistice</p>
	<p>C.6 Revitalizace veřejného prostoru</p> <p>C.6.1 Zpracování plánu modro-zelené infrastruktury</p> <p>C.6.2 Revitalizace městských tříd</p>
	<p>C.7 Podpora veřejné správy dopravy</p> <p>C.7.1 Realizace Školních plánů mobility</p> <p>C.7.2 Realizace Institucionálních plánů mobility pro městské instituce</p> <p>C.7.3 Podpora firemních plánů mobility pro velké zaměstnavatele</p> <p>C.7.4 Zřízení fondu mobility a podpora participativního rozpočtu</p>
Silniční infrastruktura	<p>D.1 Řízení dopravy a ITS</p> <p>D.1.1 Zřizování telematického řízení dopravy v místech s častým výskytem nehod a zdržení</p> <p>D.1.2 Systém řízení dopravy v tunelu</p> <p>D.1.3 Zřízení jednotného integrovaného systému řízení dopravy</p> <p>D.1.4 Zřízení datové platformy o dopravě</p>
	<p>D.2 Záchytná parkoviště P+R</p> <p>D.2.1 P+R Příluky</p> <p>D.2.2 P+R Malenovice</p> <p>D.2.3 P+R Prštné</p> <p>D.2.4 P+R Stadion</p> <p>D.2.5 P+R Vršava</p>
	<p>D.3 Mapování a pasportizace infrastruktury</p> <p>D.3.1 Průběžné mapování stavu povrchu (pasportizace) komunikací a dopravního značení</p> <p>D.3.2 Preventivní opravy průběžně monitorovaných komunikací</p>

Oblast	Opatření a navrhované akce
	D.3.3 Zavedení BIM: informačního modelu dopravní infrastruktury
	D.4 Opravy a rekonstrukce
	D.4.1 Rekonstrukce povrchu
	D.4.2 Stabilizace financování minimální nezbytné péče o dopravní infrastrukturu
	D.5 Infrastrukturní stavby
	D.5.1 Přivaděč Příluky
	D.5.2 Boněcká příčka
	D.5.3 Křižovatka Podlesí – Okružní
	D.5.4 Křižovatka Mostní – Březnická
	D.5.5 Prštenská příčka
	D.5.6 Pravobřežní komunikace (Prštné – Podbaba)
	D.5.7 Pravobřežní komunikace (Prštné – Louky)
	D.5.8 Pravobřežní komunikace (Louky – Otrokovice)
	D.5.9 Levobřežní komunikace
	D.5.10 Tunel pod centrem
	D.5.11 Obchvat Zálešná
	D.5.12 Dálnice D49 a Fryštácký přivaděč

Plán udržitelné městské mobility města Zlína je střednědobým strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí a podniků ve městě a jeho okolí a přispět ke zlepšení kvality života. Jeho prioritou bude bezpečnost provozu a snížení dopadu vlivů dopravy na životní prostředí, ekonomiku a společnost.

Průběh zjišťovacího řízení:

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále „krajský úřad“), jako místně a věcně příslušný správní úřad podle § 29 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů a jako příslušný úřad dle § 22 písm. b) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“), obdržel dne 16. května 2022 oznámení koncepce „Plán udržitelné mobility města Zlína pro rok 2035“, předkladatel koncepce Statutární město Zlín, IČ 00283924.

Dne 17. května 2022 zveřejnil krajský úřad informaci o oznámení koncepce na úřední desce Zlínského kraje. **Oznámení koncepce bylo zveřejněno v Informačním systému SEA pod kódem ZLK023K.** Informace o oznámení byla písemně zaslána dotčeným správním úřadům a územně samosprávným celkům.

Souhrnné vypořádání připomínek k oznámení koncepce:

Krajský úřad obdržel vyjádření k Oznámení koncepce od pěti subjektů, přičemž vyjádření byla bez zásadních připomínek. Požadavek na aplikaci procesu SEA nebyl vznesen v žádném z doručených vyjádření.

- Obvodní báňský úřad pro území krajů Jihomoravského a Zlínského ze dne 17. května 2022
- Krajská hygienická stanice Zlínského kraje se sídlem ve Zlíně ze dne 25. května 2022
- Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Kroměříži ze dne 27. května 2022
- Magistrát města Zlína, odbor životního prostředí a zemědělství ze dne 1. června 2022
- Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství ze dne 6. června 2022

Ze strany veřejnosti byla doručena dvě vyjádření (Ing. Antonín Zelinka) ze dne 26. května 2022 (č. j. KUZZL 43158/2022) a z 30. května 2022 (č. j. KUZZL 43972/2022). Vyjádření jsou nazvána jako: Zásadní nesouhlas s Oznámením koncepce a Připomínky k návrhové části „Plánu udržitelné mobility města Zlína pro rok 2035“.

Krajský úřad v rámci procesu zjišťovacího řízení řeší a hodnotí vlivy dané koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví. V rámci vyjádření pana Zelinky nebyly uplatněny připomínky, které by se týkaly vlivů dané koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví. V případě vzneseného dotazu týkajícího se zveřejňování pouze Oznámení koncepce, krajský úřad sděluje, že v souladu s ust. § 10c odst. 2 zákona o posuzování vlivů na ŽP se ve lhůtě do 10 dní od obdržení Oznámení koncepce zasílá dotčeným orgánům, dotčeným krajům a případně dotčeným obcím, **v této lhůtě se také zveřejňuje Oznámení**. V rámci tzv. zjišťovacího řízení se na stránkách CENIA a úřední desce dotčeného samosprávného celku zveřejňuje Oznámení koncepce zpracované dle přílohy č. 7 citovaného zákona, neboť se jedná o proces týkající se případných vlivů dané koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví.

Krajský úřad, jako věcně a místně příslušný správní úřad podle § 29 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, na základě zjišťovacího řízení provedeného ve smyslu § 10d a podle kritérií uvedených v příloze č. 8 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí stanovil,

že koncepce „Plán udržitelné mobility města Zlína pro rok 2035“

nemá významný vliv na životní prostředí

a nebude posouzena podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Odůvodnění:

„Plán udržitelné mobility města Zlína pro rok 2035“ je koncepcí, naplňující dikci ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Proto bylo podle ust. § 10d odst. 1 tohoto zákona provedeno zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjištění, zda koncepce může mít významný vliv na životní prostředí a zda bude posouzena podle tohoto zákona.

Krajský úřad dospěl k výše uvedenému závěru zjišťovacího řízení na základě zhodnocení obsahu oznámení podle kritérií uvedených v příloze č. 8 zákona, s přihlédnutím k charakteru koncepce, vyjádření dotčených správních úřadů a dotčených územních samosprávných celků.

Obsah koncepce je hodnocen, zejména s ohledem na:

- a) **účelnost stanovených variant řešení k dosažení sledovaných cílů koncepce** – předložená koncepce je předložena v jedné variantě, ovšem forma návrhu koncepce umožňuje alternativní postup při realizaci koncepce v rámci zpracování projektů / aktivit při respektování hlavního rámce koncepce.

Koncepce jako taková uvádí tři scénáře mobility (Zlín A, Zlín B, Zlín C) s odkazem na to, že byl zvolen scénář Zlín B, který je definován takto: *Páteří systém dopravy ve městě je založen na rychlé, spolehlivé, integrované, plně elektrifikované veřejné dopravě. Město je plánováno dle principů rozvoje, orientovaného na veřejnou dopravu: ekonomická a společenská centra města se koncentrují v dobře dostupném a vybaveném okruhu uzlů veřejné dopravy. Je dosaženo krajské integrace, digitalizace odbavování a inovace vozového parku a zastávek pro zvýšení komfortu a efektivity VHD.*

- b) **míra, v jaké koncepcí stanoví rámec pro záměry a jiné činnosti, a to buď vzhledem k jejich umístění, povaze, velikosti a provozním podmínkám nebo z hlediska požadavků na přírodní zdroje** – koncepce svým charakterem (povahou) naplňuje dikci ustanovení § 10a odst. 1 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, neboť stanoví určitý rámec pro budoucí povolení záměrů uvedených v příloze č. 1 zákona (např. záchytná parkoviště P+R) – *bod 109 Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu (500 míst), kategorie II, zákona o posuzování vlivů na ŽP*, případně tento rámec může stanovit i u dalších opatření z oblasti silniční infrastruktury. Nicméně jak bylo uvedeno výše, koncepce bude sloužit jako podklad pro zpracování dopravních a regulačních plánů a vychází z existujících dokumentů plánování.

z hlediska umístění záměrů - část z předpokládaných opatření bude administrativního, organizačního či marketingového charakteru bez významnějšího územního průmětu. **Některá opatření budou mít konkrétnější územní průmět.** Ten je předpokládán např. u rekonstrukce chodníků, úpravy křižovatek, rozvoji cyklistické infrastruktury, rekonstrukce a výstavby měniren a dobíjecích stanic pro veřejnou dopravu, výstavby terminálu Zlín-střed, modernizace trati č. 331, revitalizace městských tříd, výstavby P+R (Přiluky, Malenovice, Prštné, Stadion, Vršava), realizace infrastrukturních staveb (přivaděč Přiluky,

Boněcká příčka, Prštenská příčka a další). Umístění těchto záměrů bude vycházet ze ZÚR Zlínského kraje a územně plánovacích dokumentací Zlína. Zároveň bude koncepce podkladem pro možnou novou územně plánovací dokumentaci (ÚPD) a její změny.

Z hlediska povahy a velikosti záměrů - konkrétní velikost záměrů v koncepci není specifikována a bude řešena také v dalších fázích přípravy projektu.

Z hlediska provozních podmínek a požadavků na přírodní zdroje – tyto informace nejsou s ohledem na podrobnost koncepce uvedeny a budou předmětem řešení v navazujících fázích přípravy konkrétních záměrů a případně i v rámci procesu EIA či Naturového hodnocení vlivů záměrů. Samotná koncepce tedy nestanovuje provozní podmínky a požadavky na přírodní zdroje.

- c) **míra, v jaké ovlivňuje jiné koncepce** – předkládaná koncepce zohledňuje strategické dokumenty na regionální i národní úrovni a má vazby i na další koncepce, analýzy či akční plány. V celé řadě koncepčních dokumentů má předložená koncepce velmi silný (přímý) vztah, např. na krajské úrovni (Generel dopravy Zlínského kraje 2020, Zásady územního rozvoje ZK v aktuálním znění), ale také na místní úrovni – Územní plán města Zlína – úplně znění po vydání změny č. 3B a 3D. Dle charakteru koncepce však není předpoklad zásadního a negativního ovlivnění jiných koncepcí.
- d) **význam koncepce pro začlenění požadavků na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví, zejména s ohledem na podporu udržitelného rozvoje** – v rámci kompletního hodnocení předložené koncepce dle kritérií přílohy č. 8 zákona o posuzování vlivů na ŽP nebyly krajským úřadem shledány takové vlivy předložené koncepce, aby bylo nutné ji posoudit z hlediska vlivů na ŽP. Navržená opatření koncepce mají za cíl především přispět ke zlepšení životního prostředí ve městě, dále zvýšit bezpečnost a plynulost pro všechny druhy dopravy, vytvořit efektivní politiku parkování podporující dostupnost města Zlína. V neposlední řadě také snížit dopady dopravního systému na zdraví a životní prostředí.
- e) **vliv koncepce na udržitelný rozvoj dotčeného území (včetně sociálně ekonomických aspektů)** - samotná koncepce vychází z principu udržitelné dopravy ve městě Zlíně, tedy provedení takových opatření vedoucích ke snížení negativních vlivů dopravy na obyvatele, zlepšení dostupnosti a atraktivity veřejné, cyklistické a pěší dopravy pro všechny skupiny obyvatel. Předpokládané vlivy koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jsou celkově pozitivní.
- f) **problémy životního prostředí a veřejného zdraví, které jsou závažné pro koncepci** – koncepce v rámci navrhovaných opatření přináší zlepšení stavu ovzduší ve městě (např. podpora ekologické veřejné dopravy (bezemisní a nízkoemisní vozidla pro veřejnou dopravu apod.), telematiky, modernizace železniční trati, sdílené mobility, cyklo dopravy díky podpoře cyklistických tras, dále také zklidňování dopravy v centru a podpory aktivní dopravy (cyklo a pěší), telematiky a odvedení dopravy z centra města (realizace přeložek silnic), což povede ke zlepšení kvality ovzduší, snížení hlukového zatížení, podpoře zdraví a bezpečnosti obyvatel. Určité negativní vlivy lze předpokládat pouze lokálně u opatření výstavby parkovišť, terminálu, omezeně také v době výstavby jednotlivých konkrétních záměrů.

Koncepce zohledňuje také adaptaci na dopady probíhající klimatické změny – v případě města jde zejména o efekt tepelného ostrova, který chce zmírnit snížením produkce skleníkových plynů z dopravy (např. pořízení nízkoemisních vozidel pro veřejnou dopravu, podpora cyklo dopravy), což lokálně sníží negativní vlivy na klima. Koncepce rovněž podporuje uplatňování prvků modrozelené infrastruktury (např. vytvoření technického manuálu) a revitalizaci městských tříd.

V případě problémů na veřejné zdraví se pak koncepce zabývá především snížením negativních vlivů dopravy (zejména hluku a emisí), dopravních nehod a zvýšením bezpečnosti obyvatel (zejména v cyklo dopravě a pro pěší, ale také zklidňováním dopravy) a také revitalizací veřejného prostoru mj. pro zlepšování fyzického a duševního zdraví. Je zde předpoklad pozitivních vlivů na zdraví obyvatel.

Potenciální problémy (střety) nelze vyloučit v oblasti udržitelné dopravní infrastruktury (např. při výstavbě cyklostezek) a realizace přeložek silnic s předměty ochrany chráněných území a přírodně cennými lokalitami (VKP, ÚSES). Předpokládaná rizika nízká, řešená v rámci územního plánu. Dojde ve větší či menší míře k záborům ZPF, či fragmentaci dotčeného území.

Realizace opatření v oblasti silniční a železniční dopravy (silniční a železniční komunikace, přeložky, parkoviště, P+R, dobíjecí stanice, částečně také v případě realizace tunelu pod centrem, aj.) může přispět

k zásahům do přírodně hodnotných lokalit nebo migračních koridorů, respektive ÚSES. Zároveň lze předpokládat zábory ZPF, případně LPF. Nicméně toto je řešeno na úrovni Zásad územního rozvoje Zlínského kraje a také v rámci územního plánu, kdy probíhá posuzování vlivů na životní prostředí.

Pokud jednotlivá navržená opatření touto koncepcí nebudou v souladu s platným ÚP města Zlína, dochází k procesu jeho změny, ve které krajský úřad v souladu se zákonem o posuzování vlivů na ŽP hodnotí potenciální možné vlivy navrhované změny ÚP. Následně pokud je vyhodnocen případný možný negativní vliv na jednotlivé složky ŽP a veřejné zdraví, je daná změna ÚP podrobena celkovému posouzení vlivů tzv. SEA.

V celkovém zhodnocení možných problémů plynoucích z navrhované koncepce na ŽP a veřejné zdraví, u předložené koncepce převažují kladné vlivy zejména na veřejné zdraví, neboť koncepce stanoví řešení stávajících problémů plynoucích z dopravy ve městě Zlíně.

- g) **význam koncepce pro implementaci požadavků vyplývajících z právních předpisů Evropského společenství týkajících se životního prostředí a veřejného zdraví** – z tohoto pohledu nemá předložená koncepce takový charakter, který by měl významný dopad do oblasti uplatňování práva životního prostředí EU.

Charakteristika vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a charakteristika dotčeného území, zejména s ohledem na:

- a) **pravděpodobnost, dobu trvání, četnost a vratnost vlivu koncepce** – je předpoklad trvalé změny.
- b) **kumulativní a synergickou povahu vlivu** – vzhledem k charakteru koncepce nejsou významné kumulativní a synergické vlivy předpokládány. V předloženém Oznámení jsou předběžně popsány orientační předpokládané vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Z tohoto předběžného hodnocení vyplývá, že předpokládané zaměření koncepce bude přispívat ke zlepšování stavu životního prostředí a řešení problémů v oblasti ŽP. Předběžně jsou předpokládány některé mírné negativní vlivy, které mohou plynout např. ze záborů půdního fondu např. při realizaci cyklostezek nebo střetů cyklostezek s přírodně hodnotnými lokalitami a obchvatů.

Z předběžného hodnocení nevyplývají žádné potenciálně významné vlivy. S ohledem na tyto mírné vlivy není předpokládána kumulace negativních vlivů. Naopak lze předpokládat, že realizace této koncepce bude přispívat ke kumulaci pozitivních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, např. se záměry v oblasti udržitelných forem dopravy.

- c) **přeshraniční povahu vlivu** – lze vyloučit.
- d) **rizika pro životní prostředí a veřejné zdraví vyplývající z provedení koncepce (např. při přírodních katastrofách nebo haváriích)** – předložená koncepce nemá potenciál vzniku významných rizik např. při přírodních katastrofách nebo haváriích.
- e) **závažnost a rozsah vlivu (počet obyvatel, který by mohl být pravděpodobně zasažen)** – v rámci konkrétních výše uvedených požadavků na změnu ÚP nebyly shledány závažné vlivy na obyvatele. Potenciální konkrétní dopady samotné realizace navrhovaných opatření (tj. výstavba záměrů), kterou mohou přímo ovlivňovat obyvatele města Zlína, budou v souladu se zákonem o posuzování vlivů na ŽP podrobena procesu posuzování vlivů na ŽP a veřejné zdraví (tzv. proces EIA).
- f) **důležitost a zranitelnost oblastí, která by mohla být zasažena, s ohledem na:**

- i. **zvláštní přírodní charakteristiku nebo kulturní dědictví** – v rámci navrhovaných opatření nelze zcela vyloučit možné vlivy v oblasti dotčení např. významných krajinných prvků (VKP), případně lokálních ÚSES. Nicméně zranitelnost těchto oblastí nebyla shledána v takové míře, aby bylo nutné předloženou koncepcí posoudit z hlediska vlivů na ŽP a veřejné zdraví. Jiné zranitelné oblasti (lokality Natura nebo ZCHÚ) nejsou předloženou koncepcí dotčeny.

Vlivy na kulturní dědictví nebyly shledány.

- ii. **hustotu obyvatel, osídlení a míru urbanizace** – Plán udržitelné městské mobility města Zlína je střednědobým strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro

uspokojení potřeb mobility lidí a podniků ve městě a jeho okolí a přispět ke zlepšení kvality života. Jeho prioritou bude bezpečnost provozu a snížení dopadu vlivů dopravy na životní prostředí, ekonomiku a společnost. Navrhovaná koncepce jako taková tedy nemá potenciál zásadněji ovlivnit hustotu obyvatel, osídlení a míru urbanizace.

- iii. **překročení norem kvality životního prostředí nebo mezních hodnot** – navrhovanou koncepcí není předpokládáno významné překročení norem kvality životního prostředí nebo mezních hodnot. Cílem koncepce je naopak zlepšení stavu životního prostředí, jak již bylo uvedeno výše.
 - iv. **kvalitu půdy a intenzitu jejího využívání** – v rámci předložené koncepce nelze zcela vyloučit zábor půd náležejících do ZPF, nicméně zásadní vlivy na půdu v rámci koncepce nebyly shledány.
 - v. **dopady změny klimatu** – pro samotnou koncepci nebyly shledány negativní vlivy na změnu klimatu. V rámci navrhovaných opatření projednávané koncepce je snaha o adaptaci na dopady klimatické změny a je zde předpoklad pozitivních vlivů navrhovaných opatření na rizika vyplývající ze změny klimatu.
- g) **dopad na oblasti nebo krajiny s uznávaným statusem ochrany na národní, komunitární nebo mezinárodní úrovni – příslušný orgán ochrany přírody Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství ve svém stanovisku (č. j. KUZL 20372/2022) ze dne 7. března 2022 vyhodnotil, že předložená koncepce nemůže mít významný vliv na žádnou EVL nebo PO.** Orgán ochrany přírody vycházel z úvahy, že koncepce se svou lokalizací sice nachází v blízkosti evropsky významné lokality CZ0723401 Březnice u Zlína, svým charakterem nemá ale potenciál způsobit přímé, nepřímé či sekundární vlivy na celistvost a charakteristiku stanovišť a stav předmětu ochrany. Toto stanovisko je nedílnou součástí předloženého Oznámení předložené koncepce.

Na základě výše uvedeného krajský úřad dospěl k závěru, že se jedná o koncepci, u které není předpoklad takových vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, které by odůvodňovaly nutnost posouzení dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Zájmy ochrany životního prostředí a veřejného zdraví lze prosadit standardními postupy podle zvláštních právních předpisů při realizaci konkrétních záměrů.

Dotčené územní samosprávné celky žádáme ve smyslu § 16 odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí o zveřejnění závěru zjišťovacího řízení na úřední desce. Doba zveřejnění je minimálně 15 dnů. Zároveň dotčené územní samosprávné celky žádáme, aby zaslaly krajskému úřadu písemné potvrzení o vyvěšení této informace na úřední desce. Závěr zjišťovacího řízení je zveřejněn na internetu na webových stránkách <https://portal.cenia.cz/eiasea/view/sea100>, pod kódem **ZLK023K**.

Poučení:

Závěr zjišťovacího řízení není rozhodnutím podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů a nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů státní správy, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Datum vyvěšení: 9. června 2022

Datum sejmutí:

Ing. Pavel Kulička

Vedoucí oddělení hodnocení ekologických rizik

Dotčené územní samosprávné celky:

- Zlínský kraj, tř. T. Bati 21, 761 90 Zlín, zde
- Statutární město Zlín, náměstí Míru 12, 760 01 Zlín – předkladatel

Dotčené správní úřady:

- Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, zde
- Magistrát města Zlína, odbor životního prostředí a zemědělství, náměstí Míru 12, 761 40 Zlín
- Magistrát města Zlína, odbor kultury a památkové péče, náměstí Míru 12, 761 40 Zlín
- Krajská hygienická stanice ZK se sídlem ve Zlíně, Havlíčkovo nábřeží 600, 760 01 Zlín
- ČIŽP oblastní inspektorát Brno, Lieberzeitova 14, 614 00 Brno
- Povodí Moravy s. p., Dřevařská 11, 602 00 Brno
- Obvodní báňský úřad v Brně, Cejl 13, 601 42 Brno
- Národní památkový ústav, ústřední odborné pracoviště v Kroměříži, Sněmovní náměstí 1, 761 01 Kroměříž

Dále obdrží:

- RADDIT consulting, s.r.o., Fojtská 574, 739 24 Krmelín – zpracovatel oznámení koncepce