

OZNÁMENÍ KONCEPCE

*dle zákona č. 100/2001 Sb.,
o posuzování vlivů na životní prostředí,
ve znění pozdějších předpisů
(dle přílohy č. 7 citovaného zákona)*

Plán udržitelné mobility města Zlín pro rok 2035

Ostrava

Duben 2022

OBSAH

A. ÚDAJE O PŘEDKLADATELI	7
A.1 Název organizace	7
A.2 IČ	7
A.3 Sídlo (bydliště)	7
A.4 Jméno, příjmení, adresa, telefon a e-mail oprávněného zástupce předkladatele	7
B. ÚDAJE O KONCEPCI	8
B.1 Název koncepce	8
B.2 Obsahové zaměření (osnova)	8
B.3 Charakter	8
B.4 Zdůvodnění potřeby pořízení	8
B.5 Základní principy a postupy (etapy) řešení	8
B.6 Hlavní cíle	9
B.7 Míra, v jaké koncepci stanoví rámec pro záměry a jiné činnosti, vzhledem k jejich umístění, povaze, velikosti, provozním podmínkám, požadavkům na přírodní zdroje apod.	15
B.8 Přehled uvažovaných variant řešení	16
B.9 Vztah k jiným koncepcím a možnost kumulace vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví s jinými záměry	17
B.10 Předpokládaný termín dokončení	22
B.11 Návrhové období	22
B.12 Způsob schvalování	22
C. ÚDAJE O DOTČENÉM ÚZEMÍ	23
C.1 Vymezení dotčeného území	23
C.2 Výčet dotčených územních samosprávných celků, které mohou být koncepcí ovlivněny	24
C.3 Základní charakteristiky stavu životního prostředí v dotčeném území	24
C.3.1 Zdravotní stav obyvatel	24
C.3.2 Klima	25
C.3.3 Kvalita ovzduší	26
C.3.4 Voda	30
C.3.5 Geomorfologické a geologické poměry a surovinové zdroje	34
C.3.6 Půda a využití území	34
C.3.7 Příroda a krajina	35
C.3.8 Staré ekologické zátěže	39
C.3.9 Odpady	40
C.3.10 Hluk	40

C.3.11 Kulturní památky	41
C.3.12 Environmentální vzdělávání, výchova a osvěta.....	41
C.4 Stávající problémy životního prostředí v dotčeném území.....	43
D. PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ VE VYMEZENÉM DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	45
E. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	48
E.1 Výčet možných vlivů koncepce přesahujících hranice České republiky	48
E.2 Mapová dokumentace a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení koncepce	48
E.3 Další podstatné informace předkladatele o možných vlivech na životní prostředí a veřejné zdraví.....	48
E.4 Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.....	48
Příloha č. 1: Stanoviska podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů	
Příloha č. 2: Plná moc	

Seznam tabulek

Tabulka 1 Přehled opatření, které jsou rozděleny do jednotlivých oblastí.....	12
Tabulka 2 Vztah předkládané koncepce vůči jiným koncepcím přijatým na národní, regionální a místní úrovni	18
Tabulka 3 Vztah PUMM Zlín ke koncepčním dokumentům	19
Tabulka 4 Základní klimatické charakteristiky dle Quitta (1971)	25
Tabulka 5 Potenciální odhadované vlivy PUMM Zlín na složky životního prostředí	45

Seznam obrázků

Obr. 1: Vymezení zájmového území koncepce – město Zlín a přilehlé území (CDV, 2021)	23
Obr. 2: Vývoj emisí znečišťujících látek ve Zlínském kraji [index, 2005 = 100], 2005–2020 (CENIA, 2021).....	27
Obr. 3: Oblasti Zlínského kraje s překročenými imisními limity pro ochranu lidského zdraví, 2020 (CENIA, 2021).....	29
Obr. 4: Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací benzo[a]pyrenu, 2016–2020 (ČHMÚ, 2021)	30
Obr. 5: Jakost vody v tocích na území Zlínského kraje, rok 2019–2020 (CENIA, 2021)	31
Obr. 6: Stanovená záplavová území na území města Zlín a v blízkém okolí (DPP, 2021).....	33
Obr. 7: Evropsky významné lokality v blízkosti území města Zlín (AOKP ČR, 2022)	39
Obr. 8: Intenzita hlukové zátěže v okolí hlavních silničních komunikací ve Zlíně (SHM, 2017)	41

ZKRATKY A VYSVĚTLIVKY:

AOPK ČR	Agentura ochrany přírody a krajiny ČR
B(a)P	Benzo(a)pyren
BRKO	Biologicky rozložitelný komunální odpad
BSK ₅	Biochemická spotřeba kyslíku za 5 dní
CENIA	Česká informační agentura životního prostředí
CHSK _{Cr}	Chemická spotřeba kyslíku pomocí dichromanu draselného
CO	Oxid uhelnatý
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČOV	Čistírna odpadních vod
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
EIA	Posuzování vlivů záměrů na ŽP
EU	Evropská unie
EVL	Evropsky významná lokalita (Natura 2000)
EVVO	Environmentální vzdělávání, výchova a osvěta
CHKO	Chráněná krajinná oblast
CHOPAV	Chráněná oblast přirozené akumulace vod
IČ	Identifikační číslo
Koncepce	V tomto textu vždy dokument ve smyslu § 10a) zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů
KÚ	Krajský úřad
k. ú.	Katastrální úřad
L _{dvn}	Hlukový indikátor pro den-večer-noc
L _n	Hlukový indikátor pro noc
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
N-NH ₄ ⁺	Amonný iont
N-NO ₃ ⁻	Dusičnanový dusík
NATURA 2000	Soustava chráněných území Natura 2000, tvořena evropsky významnými lokalitami (EVL) a ptačími oblastmi (PO)
NH ₃	Amoniak (čpavek)
NO _x	Oxidy dusíku
P _{celk}	Celkový fosfor
PM ₁₀ , PM _{2,5}	Suspendované částice frakce PM ₁₀ , PM _{2,5} (prašný aerosol)
PO	Ptačí oblast (Natura 2000)
POH	Plán odpadového hospodářství
PS	Pracovní skupina

PUMM	Plán udržitelné městské mobility
Q ₁₀₀	Záplavové území 100-leté vody
SEA	Posuzování vlivů koncepce na životní prostředí
SEZ	Stará ekologická zátěž
SHM	Strategické hlukové mapování
SO ₂	Oxid siřičitý
SO ORP	Správní obvod obce s rozšířenou působností
TZL	Tuhé znečišťující látky
UNESCO	Organizace OSN pro vzdělání, vědu a kulturu
ÚAP	Územně analytické podklady
ÚPD	Územně plánovací dokumentace
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VKP	Významný krajinný prvek
VOC	Těkavá organická látka
ZPF	Zemědělský půdní fond
ZÚR	Zásady územního rozvoje
ŽP	Životní prostředí

ÚVOD

Předložené oznámení návrhu koncepce „Plán udržitelné mobility města Zlín pro rok 2035“ (dále také oznámení koncepce) je zpracováno na základě § 10c odst. 1 zákona číslo 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Oznámení koncepce vychází z obsahu přílohy číslo 7 citovaného zákona. Procedura posouzení vlivů na životní prostředí pro uvedenou koncepci probíhá v souladu s § 22 písm. b) zákona, v působnosti Zlínského kraje.

Ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, vyplývá dále povinnost posoudit, zda provádění koncepce může významně ovlivnit evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, zařazené do soustavy Natura 2000 a pokud ano, do jaké míry, a jaká opatření je nutno přijmout. O stanovisko k návrhu koncepce byl požádán dotčený orgán ochrany přírody:

- Krajský úřad Zlínského kraje – Odbor životního prostředí a zemědělství, třída Tomáše Bati 21, 761 90 Zlín

Z obdrženého stanoviska vyplývá, že lze vyloučit významný negativní vliv koncepce na lokality soustavy Natura 2000 (viz kap. E.4. a jeho uvedení v příloze č. 1).

Základním dokumentem pro zpracování Oznámení koncepce jsou koncepční podklady a informace předané zpracovatelům oznámení předkladatelem koncepce, dále konzultace s orgány veřejné správy, literární a mapové podklady a zkušenosti zpracovatelů při zpracování jiných oznámení SEA a dalších koncepčních materiálů. Hlavní použité materiály jsou uvedeny v závěru Oznámení v kapitole „Seznam použitých podkladů“. Ke zpracování kapitoly části „C“ Oznámení byly využity existující podklady v souladu s § 10b odst. 3, zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, ve znění pozdějších předpisů.

Soulad oznámení uvedené koncepce s povinnostmi vyplývajícími ze zákonných ustanovení byl konfrontován s platnou právní úpravou. Existují-li další závažné skutečnosti, které by na posuzování koncepce mohly mít zásadní vliv, nebyly zpracovateli oznámení koncepce v době jeho zpracování známy.

A. ÚDAJE O PŘEDKLADATELI

A.1 NÁZEV ORGANIZACE

Statutární město Zlín

A.2 IČ

IČ: 00283924

A.3 SÍDLO (BYDLIŠTĚ)

Statutární město Zlín

náměstí Míru 12

760 01 Zlín

A.4 JMÉNO, PŘÍJMENÍ, ADRESA, TELEFON A E-MAIL OPRÁVNĚNÉHO ZÁSTUPCE PŘEDKLADATELE

Ing. et Ing. Jiří Korec

primátor města

tel.: 577 630 123

e-mail: JiriKorec@zlin.eu

Kontaktní osoba:

Ing. David Neulinger

vedoucí odboru dopravy

tel.: 577 630 728

e-mail: DavidNeulinger@zlin.eu

Plán udržitelné městské mobility Zlína je zpracováván společností Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

B. ÚDAJE O KONCEPCI

B.1 NÁZEV KONCEPCE

Plán udržitelné mobility města Zlín pro rok 2035

B.2 OBSAHOVÉ ZAMĚŘENÍ (OSNOVA)

Město Zlín připravuje koncepci „Plán udržitelné mobility města Zlín pro rok 2035“ (dále také jen PUMM Zlín, nebo koncepce), která bude řešit principy a požadavky na zajištění udržitelné mobility ve městě. PUMM Zlín je připravován pro období let 2021-2035 s vyhodnocením implementace v roce 2030. Zpracování koncepce je navazujícím krokem ke zpracování Strategického rámce udržitelné městské mobility.

B.3 CHARAKTER

Plán udržitelné mobility města Zlín je strategický dokument, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí a podniků ve městě a jeho okolí a přispět ke zlepšení kvality života. Účelem plánu je vytvoření systému udržitelné dopravy tak, aby byla zajištěna funkčnost rozvoje města Zlín a aby byl zabezpečen chod všech jeho funkcí s tím, že prioritou je bezpečnost provozu a ochrana životního prostředí. Dokument vychází z existujících dokumentů plánování a po zpracování a projednání s odbornou i laickou veřejností bude sloužit jako podklad pro zpracování dopravních a regulačních plánů.

B.4 ZDŮVODNĚNÍ POTŘEBY POŘÍZENÍ

Podnět k vytvoření strategického dokumentu Plán udržitelné mobility vzešel ze Strategie Zlín 2030. Přípravovaná koncepce PUMM Zlín bude sloužit jako odborný podklad pro střednědobé řešení dopravních systémů na území města, a to ve všech základních druzích dopravy. Bude se promítat do rozhodování o investicích města v oblasti dopravy a souvisejících oblastech (např. problematika ochrany životního prostředí), nebo do diskusí o směřování Zlína v oblastech každodenního života jeho obyvatel.

B.5 ZÁKLADNÍ PRINCIPY A POSTUPY (ETAPY) ŘEŠENÍ

Příprava koncepce je dlouhodobý a složitý proces, do kterého jsou zapojeni mnozí regionální aktéři z veřejného, neziskového a soukromého sektoru. Do přípravy Strategie jsou zapojeni také místní aktéři. Jedná se především o členy místní samosprávy, řídicího výboru, pracovních skupin a veřejnosti. Celý proces tvorby koncepce je rozdělen do následujících částí.

1) Část analytická

Definování výchozího stavu jako základní fáze pro další části. Obsahem je mimo jiné:

- Velmi podrobně rozpracovaná analýza pro všechny typy dopravy s řadou příloh, např. dopravní průzkumy, socioekonomická a demografická analýza, dopravní modelování a další dílčí analýzy
- SWOT analýza
- Strategický rámec Plánu udržitelné mobility

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
- Indikátory udržitelné mobility

2) Část návrhová a Akční plán

Tato část 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/>.

B.6 HLAVNÍ CÍLE

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. V návrhové části koncepce pracuje s pojmy **vize, strategické a specifické cíle, a opatření**.

Vize mobility rozvíjí dílčí vizi, zpracovanou v rámci Strategie 2030, kterou propojuje s dalšími tematickými oblastmi týkajícími se městské mobility a jejich dopadů, a představuje **hlavní strategické směřování rozvoje mobility**. Znění této vize PUMM Zlín je následující:

Mobilita ve Zlíně je v roce 2035 efektivní a zároveň ekologická; rychlá a současně bezpečná a nenáročná na prostor.

Zlín je dobře dostupným centrem regionu i bez automobilu – navrací se k ještě nedávné dominanci veřejné dopravy. Zlín je dobře propojeným městem krátkých vzdáleností v okolí uzlů hromadné dopravy, v němž funkční využití území přirozeně podporuje vznik nových místních center společenského, kulturního i vědeckého života. Vysoká kvalita života a veřejného prostoru je podpořena hojností zeleně a zklidněnou dopravou, která nevytváří nebezpečí a nefragmentuje městské prostředí. Plánování uličního prostoru je založeno na prioritizaci plynulé, bezpečné

a komfortní pěší a cyklistické prostupnosti území podporující dostupnost služeb, podnikání a cestovní ruch. Integrace veřejné dopravy spolu s podporou mobility jako služby umožňují pohodlné kombinování prostředků. Přednost veřejné dopravy, sdílených služeb a spolupráce dopravního plánování s nástroji územního plánování společně přináší změnu v dopravním chování a snižují nutnost vlastnit automobil a tlak na parkování v uličním prostoru.

Vizi dále rozvíjí **strategické cíle** vycházející z průniku vize, obecných principů udržitelné městské mobility a nadřazených strategických dokumentů. PUMM Zlín navrhuje 6 strategických cílů, na které jsou navázány **specifické cíle**, pro něž budou stanoveny konkrétní indikátory a vyčísleny jejich hodnoty.

Přehled strategických cílů a na ně navazujících specifických cílů stanovených v rámci Plánu udržitelné městské mobility města Zlín:

- 1) Vytvořit efektivně a chytře **propojené město s rovným přístupem k mobilitě** pro všechny
 - a. Zvyšuje se spolehlivost veřejné dopravy.
 - b. Zlepšuje se dostupnost veřejné dopravy pro nejchudší skupiny obyvatel.
 - c. Zkracuje se doba dojížděky do práce pro všechny cesty.
 - d. Zlepšuje se propojení městských celků novými koridory aktivní a veřejné dopravy – zvyšuje se počet pěších, cyklistických a linkových propojení městských částí.
 - e. Veřejný a dopravní prostor je bezpečnější pro všechny – aktivně zohledňuje potřeby žen, dětí, seniorů, osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace.
 - f. Roste podíl bezbariérových zastávek VHD.
- 2) Optimalizovat podmínky pro udržitelný a **vyvážený mix všech dopravních prostředků** na dělbě přepravní práce
 - a. Jednotlivé městské části spolupracují na řešení specifických podob zklidňování dopravy a podpoře infrastruktury i zázemí pro aktivní mobilitu.
 - b. Revitalizace veřejných prostor vytváří prostor a příležitosti pro kulturní, společenské a sousedské aktivity.
 - c. Roste podíl využití prostoru vyhrazeného pro nemotorovou a veřejnou dopravu.
 - d. Zvyšuje se absolutní přepravní práce veřejné dopravy a společný podíl veřejné a aktivní dopravy na dělbě přepravní práce (65 %); snižuje se objem vozokm individuální automobilové dopravy v intravilánu města.
 - e. Zlín rozšiřuje podporu sdílených služeb mobility, pokrytí, dostupnost a diverzitu sdílených vozidel (cargokola, mikromobilita).
 - f. Rozšiřuje se multimodální integrace (počet přestupních uzlů s více různými integrovanými mody dopravy).
 - g. Roste spokojenost s veřejnou dopravou.
 - h. Město zapojuje do podpory aktivní mobility další aktéry se specifickými plány nebo kampaněmi (školy a univerzity, zaměstnavatele či spolky).
 - i. Město spolupracuje s firmami a institucemi na způsobech podpory udržitelné firemní mobility – podpora sdílené, veřejné a aktivní mobility pro dojížděku do práce.

- 3) Dosáhnout efektivní politiky **parkování** podporující dostupnost Zlína
- a. Parkovací politika upřednostňuje parkování rezidentů v okolí bydliště před parkováním návštěvníků, zvyšuje ekonomickou návratnost systému a daňové příjmy na základě podpory přihlášení trvalého bydliště.
 - b. Snižuje se podíl nelegálně parkujících vozidel.
 - c. Snižuje se podíl plochy veřejného prostoru, využívané pro parkování vozidel.
 - d. Navrhování fondu parkování v rámci nových čtvrtí a projektů je plánováno s ohledem na cíle udržitelné mobility a snižování míry automobilizace.
 - e. Zavádí se telematické řešení části parkovacího fondu – chytré navádění, informace o obsazenosti parkovacích míst.
 - f. Zkracuje se doba hledání parkovacích míst.
- 4) Zvýšit **bezpečnost**, snížit dopady dopravního systému na **zdraví a životní prostředí**
- a. Snižuje se nehodovost – žádné smrtelné nehody a těžká zranění v roce 2030.
 - b. Snižuje se uhlíková stopa provozu dopravy o 50 % do roku 2030 ve srovnání s rokem 1990.
 - c. Městská hromadná doprava je plně bez emisí v roce 2035
 - d. Snižuje se hluková zátěž obyvatel v místě bydliště na hladinu hygienických limitů pro novou hlukovou zátěž.
 - e. Klesá míra automobilizace a motorizace ve městě.
 - f. Snižuje se imisní zátěž a podíl dopravy na imisní zátěži obyvatel v místě bydliště a v centru města.
 - g. Snižuje se míra vjezdu dovnitř obytných a centrálních zón města a snižuje se počet průjezdů městem a centrálním kordonem města.
 - h. V rámci intravilánu města a technických služeb se testuje a podporuje vhodné využití bezemisních pohonů včetně (elektro)cargokol a systém městské logistiky.
 - i. Snižuje se fragmentační a bariérový dopad dopravních staveb (dle strategického environmentálního hodnocení).
 - j. Zvyšuje se vnímaná (osobní) bezpečnost při cestování.
- 5) Zvýšit **odolnost a spolehlivost** dopravního systému
- a. Zvyšuje se plynulost dopravy a zlepšuje se průměrná a nejhorší úroveň služby na úsecích komunikací.
 - b. Zvyšuje se cestovní rychlost autobusů a trolejbusů VHD.
 - c. Zvyšuje se cestovní rychlost kolejové dopravy.
 - d. Infrastruktura a veřejný prostor jsou plánovány tak, aby byly odolné vůči klimatickým změnám.
 - e. Snižují se intenzity tranzitní, zejména těžké nákladní dopravy, v součinnosti se státními institucemi a plány (rozvoj silniční sítě, mýtný systém, podpora nákladní kolejové dopravy aj.).
- 6) Dosáhnout **finanční udržitelnosti a udržitelné správy** městské dopravy

- a. Zvyšuje se efektivita vynaložených nákladů na údržbu a rekonstrukci ulic.
- b. Zlepšující se koordinace projektů pomáhá slučovat a snižovat náklady.
- c. Zvyšuje se návratnost investic do realizace a údržby parkovacího fondu a parkovacího systému.
- d. Zachovává se vyvážené rozložení nákladů a nároků dopravního systému (parkování, integrace veřejné dopravy aj.) v rámci aglomerace Zlín-Otrokovice.
- e. Časové a finanční externality ze zdržení (dopravních zácp) jsou primárně optimalizovány změnou dopravního chování.

Níže jsou uváděny opatření rozdělená dle jednotlivých oblastí a navrhované akce. V PUMM Zlín je rovněž uvedena také návaznost těchto opatření na výše uvedené cíle.

Tabulka 1 Přehled opatření, 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>

Oblast	Opatření a navrhované akce
	<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

B.7 MÍRA, V JAKÉ KONCEPCE STANOVÍ RÁMEC PRO ZÁMĚRY A JINÉ ČINNOSTI, VZHLEDEM K JEJICH UMÍSTĚNÍ, POVAZE, VELIKOSTI, PROVOZNÍM PODMÍNKÁM, POŽADAVKŮM NA PŘÍRODNÍ ZDROJE APOD.

Plán udržitelné městské mobility města Zlína bude 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.

PUMM bude jedním z podkladů pro:

- činnost statutárního města Zlína v oblasti udržitelné mobility,
- zpracování jednotlivých projektů rozvoje statutárního města Zlína, které budou řešit konkrétní problematiku dotčeného území v oblasti udržitelné mobility,
- čerpání dotací z dotačních programů EU, ČR, Zlínského kraje a dalších donorů,
- zpracování územně plánovací dokumentace Zlínského kraje a statutárního města Zlína.

Na základě koncepce budou realizovány konkrétní projekty naplňující stanovenou vizi, cíle a opatření.

Koncepce svým charakterem 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 rámec pro budoucí povolení záměrů uvedených v příloze č. 1 zákona. Dále dle stanoviska orgánu ochrany přírody lze vyloučit významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

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

- umístění záměrů – část z předpokládaných opatření bude pravděpodobně 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 měnících a dobíjecích stanic pro veřejnou dopravu, výstavby terminálu Zlín-střed, modernizace trati č. 331, revitalizace městských tříd, výstavby P+R (Příluky, Malenovice, Prštné, Stadion, Vršava), realizace infrastrukturních staveb (přivaděč Příluky, Boněcká příčka, Prštnenská příčka a další). Umístění těchto záměrů bude vycházet ze ZÚR Zlínského kraje a územně plánovacích dokumentací Zlína. Zároveň bude koncepce podkladem pro možnou novou ÚPD a její změny.

- povaha a velikost záměrů – konkrétní velikost záměrů v koncepci není specifikována a bude řešena také v dalších fázích přípravy projektů.
- provozní podmínky a požadavky 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.

B.8 PŘEHLED UVAŽOVANÝCH VARIANT ŘEŠENÍ

Plán udržitelné městské mobility města Zlín je navržen v jedné variantě. Forma návrhu ovšem umožňuje alternativní postup při realizaci koncepce v rámci zpracování projektů / aktivit při respektování hlavního rámce koncepce.

PUMM Zlín stanovuje pouze tři scénáře mobility, založenými na vizi mobility, které nastiňují různé přístupy k řešení identifikovaných problémů v dopravě a naplňování vize. Scénáře jsou následující:

- Zlín A – mobilita ve městě je založena na výrazném posílení významu rychlé, frekventované a kapacitní kolejové dopravy a její integrace s městskou hromadnou dopravou, pěšími a cyklistickými vazbami. Rozšiřován je význam jednotlivých přestupních uzlů a jejich plynulých (hrana-hrana) vazeb na autobusovou a trolejbusovou dopravu. Rychlý koridor kolejové dopravy umožňuje reorganizaci městské hromadné dopravy, založenou na systému kratších linek, navazujících na větší množství hlavních přestupních uzlů.
- Zlín B – páteřní 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.
- Zlín C – mobilita ve Zlíně je založena na principech zeleného města krátkých vzdáleností, propojených zejména veřejnou a aktivní dopravou. Koncepce rozvoje městské mobility není založena na rozvoji dopravy, ale podpoře dostupnosti ve spojení s rozvojem služeb chytrého města. V rámci částí města dochází k výraznějšímu zklidňování dopravy, které umožňuje bezpečnou jízdu na kole. Obyvatelé a návštěvníci využívají služby sdílené mobility a chráněnou páteřní cyklistickou infrastrukturu.

Na základě:

- participace veřejnosti (dotazníkové šetření),
- workshopů a hodnocení s odbornými pracovními skupinami,
- posouzení dopravním modelem, modelem produkce emisí, hlukové zátěže a rozptylové studie z hlediska naplňování cílů a

- posouzení z hlediska realizovatelnosti

byl zvolen vítězný scénář Zlín B, který zakládá koncepci návrhových opatření PUMM Zlín.

Projekty musí být vybírány v souladu s principy minimalizace vlivů na životní prostředí a musí být tedy svého charakteru podrobeny posuzování vlivů na životní prostředí (EIA), naturovému hodnocení, respektive hodnocení dle procedury stavebního zákona v případě těch projektů, které zákonu č. 100/2001 Sb., resp. § 45i zákona č. 114/1992 Sb., nebudou podléhat.

B.9 VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM A MOŽNOST KUMULACE VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ S JINÝMI ZÁMĚRY

B.9.1 VÝCHODISKA PRO ZPRACOVÁNÍ KONCEPCE

Vzhledem ke svému zaměření má zpracovávaná koncepce vztah k řadě dokumentů na národní, krajské a místní úrovni. Jejich úplný výčet by nebyl – vzhledem k cílům oznámení a různé úrovni vzájemných vazeb – účelný, proto jsou uváděny pouze ty nejdůležitější.

Vztah strategie ke strategickým dokumentům na **národní** úrovni:

- Strategický rámec Česká republika 2030 (2017)
- Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+ (2019)
- Státní politika životního prostředí ČR 2030 s výhledem do 2050 (2021)
- Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016-2025 (2016)
- Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky pro období 2020 – 2025 (2020)
- Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (Aktualizace 2021)
- Koncepce ochrany před následky sucha pro území České republiky (2017)
- Politika ochrany klimatu ČR (2017)
- Národní akční plán adaptace na změnu klimatu (Aktualizace 2021)
- Politika územního rozvoje ČR 2008, ve znění Aktualizace č. 1, 2, 3, 4 a 5 (2021)
- Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 (2021)
- Aktualizace Národního programu snižování emisí České republiky (2019)
- Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030 („Zdraví 2030“) (Aktualizace 2020)

Vztah strategie ke strategickým dokumentům na **krajské** úrovni:

- Zásady územního rozvoje Zlínského kraje v úplném znění po vydání Aktualizací č. 1, 2, 3 a 4 (2022)
- Strategie rozvoje Zlínského kraje 2030 (2019)
- Územně analytické podklady Zlínského kraje - 5. úplná aktualizace (2021)
- Generel dopravy Zlínského kraje (2020)

- Koncepce ochrany přírody a krajiny Zlínského kraje do roku 2030 (mimo území CHKO) (2021)
- Program zlepšování kvality ovzduší – zóna Střední Morava – CZ07 (Aktualizace 2020)

Vztah koncepce k hlavním strategickým dokumentům na **místní** úrovni:

- Strategie rozvoje statutárního města Zlína do roku 2030 - ZLÍN 2030 (2021)
- Územní plán města Zlína – Úplné znění po vydání změny č. 3B a 3D (2020)
- SUMF – strategický rámec udržitelné městské mobility (2018)
- Generel dopravy pro město Zlín (2016)

B.9.2 VZTAH K PŘIJATÝM CÍLŮM V OBLASTI ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Cíle navrhované v rámci této koncepce by měly být v souladu s cíli vybraných strategických a programových dokumentů, především těch, které byly či jsou připravovány pro dlouhodobé období a pro programové období 2021-2027.

Níže je tabulkovou formou provedeno vyhodnocení vztahu PUMM Zlín ke koncepcím přijatým na národní, regionální a místní úrovni, které se vztahují k zájmovému území, předmětu řešení posuzované koncepce a způsobu zpracování cílů ochrany životního prostředí. Hodnocení je provedeno pomocí stupnice uvedené v následující tabulce, která byla převzata z Metodického doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí (Věstník MŽP č. 1/2019).

Tabulka 2 Vztah předkládané koncepce vůči jiným koncepcím přijatým na národní, regionální a místní úrovni

Intenzita vztahu	Popis vztahu	Odůvodnění vztahu
3	velmi silný (přímý) vztah	Strategický dokument obsahuje podněty, požadavky nebo záměry s konkrétně definovaným nárokem na změnu využití území, které se přímo promítají do posuzované koncepce, jejich zahrnutí je nezbytnou podmínkou vyplývající z přijatého strategického dokumentu.
2	silný (přímý) vztah	Strategický dokument bez konkrétně definovaných nároků na promítnutí do předkládaného dokumentu. Do předkládané koncepce se promítají ve formě priorit, požadavků nebo podmínek (verbální výroky). Realizace koncepce není přímo závislá na přijatém strategickém dokumentu.
1	Slabý nebo nepřímý vztah	Strategický dokument neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na navrhovanou koncepci, je však podkladem pro odůvodnění konkrétních návrhů.

V následující tabulce je provedeno vyhodnocení intenzity vztahu PUMM Zlín k těm koncepcím, ke kterým byl identifikován nějaký vztah nebo u kterých nebylo možno tento vztah a priori vyloučit. Koncepce, u kterých bylo možno vztah a priori vyloučit nebo byl zjevně zanedbatelný (intenzita vztahu 0), nejsou v následující tabulce uváděny.

Tabulka 3 Vztah PUMM Zlín ke koncepčním dokumentům

Národní dokumenty	Možná vazba	Komentář
Strategický rámec Česká republika 2030 (2017)	3	Strategický rámec ČR 2030 je zastřešujícím rozvojovým dokumentem ČR a do PUMM se promítá především prostřednictvím strategických cílů zaměřených na snižování emisí skleníkových plynů (např. cíl 4), podporu alternativních forem dopravy (zejm. cíle 1 a 2) a podpory péče o přírodní prostředí (zejm. cíl 2).
Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 (2021)	3	Vrcholový strategický dokument Vlády ČR pro sektor doprava. Dokument identifikuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení. Dopravní politika se v PUMM promítá prostřednictvím všech cílů.
Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+ (2019)	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Strategie se v PUMM promítá prostřednictvím všech strategických cílů PUMM zaměřených na zajištění kvalitního dopravního napojení, efektivnější řízení dopravy a snížení negativních vlivů dopravy.
Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do 2050 (2021)	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Promítá se do předkládané koncepce především prostřednictvím zaměření a formulací strategických cílů 1, 2, 3 a 4 (např. snižování emisí znečišťujících látek a hluku, mitigace).
Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (Aktualizace 2021)	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Strategie se v koncepci promítá především prostřednictvím strategických cílů 3, 4 a 5 zaměřených například na zvýšení komfortu cestujících (zejm. klimatizace), realizaci modrozelené infrastruktury a mitigace.
Národní akční plán adaptace na změnu klimatu (Aktualizace 2021)	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Národní akční plán se v koncepci promítá v oblasti podpory telematiky, chlazení vozidel veřejné dopravy, realizace modrozelené infrastruktury apod. (zejména strategické cíle 3, 4 a 5).
Politika ochrany klimatu ČR (2017)	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Strategie se v koncepci promítá zejména prostřednictvím strategických cílů 1, 2, 4 (udržitelná mobilita, snižování emisí skleníkových plynů).
Politika územního rozvoje České republiky; aktualizace č. 1, 2, 3, 4 a 5 (2021)	2	Obsahuje požadavky řešitelné v předkládané koncepci. Strategie se v koncepci promítá prostřednictvím cílů 1 a 2, tedy zejména těch týkajících se podpory VHD, multimodality, alternativních forem dopravy a dalších.
Aktualizace Národního programu snižování emisí ČR (2019)	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Priority Programu se do předkládané koncepce promítají zejména prostřednictvím cílů 1, 2, 5 (např. podpora alternativních forem dopravy, udržitelná mobilita, omezení tranzitu).

Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030 („Zdraví 2030“) (Aktualizace 2020)	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci a promítá se v koncepci prostřednictvím cílů s důrazem na podporu udržitelných forem dopravy, zlepšování kvality ovzduší a snižování hluku, zajištění bezpečnosti, ad. zejména ve strategických cílech 1, 2, 4, 5.
Koncepce ochrany před následky sucha pro území České republiky (2017)	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci a promítá se v koncepci především prostřednictvím cílů zaměřených na zvyšování retenční schopnosti krajiny (strategický cíl 5).
Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky pro období 2020–2025 (2020)	2	Strategie ochrany přírody a krajiny je ohraničena rokem 2025, obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci, kde se promítá zejména prostřednictvím strategického cíle 5, s důrazem na zlepšení kvality životního prostředí a adaptace sídel na změnu klimatu (např. podpora modrozelené infrastruktury, mitigace, adaptace na změny klimatu).
Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016-2025 (2016)	1	Neobsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Je podkladem pro odůvodnění budoucích návrhů opatření a aktivit, celkově pak prostřednictvím cíle zvýšení kvality životního prostředí.
Krajské dokumenty	Možná vazba	Komentář
Zásady územního rozvoje Zlínského kraje v úplném znění po vydání aktualizací č. 1, 2, 3 a 4 (2022)	3	Obsahuje podněty a požadavky s konkrétně definovaným nárokem na změnu využití území, které se přímo promítají do posuzované koncepce, která ze ZÚR vychází a respektuje je (všechny cíle).
Generel dopravy Zlínského kraje (2020)	3	Generel dopravy Zlínského kraje je základním rozvojovým dokumentem pro dopravní politiku a koncepci v oblasti dopravy na území kraje. Obsahuje tedy podněty a požadavky s konkrétně definovaným nárokem na změnu využití území, které se přímo promítají do posuzované koncepce.
Strategie rozvoje Zlínského kraje 2030 (2019)	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Strategie se v PUMM promítá prostřednictvím strategických cílů zaměřených na dobudování kvalitní dopravní infrastruktury, podpora bezpečnosti, alternativních forem dopravy, realizace modrozelené infrastruktury, snížení emisí znečišťujících látek do ovzduší.
Územně analytické podklady Zlínského kraje - 5. úplná aktualizace (2021)	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci, a to napříč jednotlivými dílčími oblastmi s územním průmětem.
Koncepce ochrany přírody a krajiny Zlínského kraje do roku 2030 (mimo území CHKO) (2021)	2	Koncepce popisuje stav životního prostředí a ochrany přírody na území Zlínského kraje a okruhy problémů s tím souvisejících. Koncepce ochrany přírody a krajiny se v PUMM promítá zejména prostřednictvím strategických cílů 4 a 5 zaměřených na zlepšení životního prostředí a snížení dopadu dopravy na ŽP.

Program zlepšování kvality ovzduší – zóna Střední Morava – CZ07 (Aktualizace 2020)	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Budou se promítat do předkládané koncepce především prostřednictvím podpory nízkoemisních forem dopravy ad.
Místní dokumenty	Možná vazba	Komentář
Územní plán města Zlína – Úplné znění po vydání změny č. 3B a 3D (2020)	3	Obsahuje podněty a požadavky s konkrétně definovaným nárokem na změnu využití území, které se přímo promítají do posuzované koncepce, která z ÚP vychází a respektuje její (všechny cíle).
Generel dopravy pro město Zlín (2016)	3	Generel dopravy pro město Zlín je základní dopravně-inženýrský dokument v oblasti rozvoje městské dopravy na území města Zlín. Obsahuje tedy podněty a požadavky s konkrétně definovaným nárokem na změnu využití území, které se přímo promítají do posuzované koncepce.
SUMF – Strategický rámec udržitelné městské mobility (2018)	3	Obsahuje podněty a požadavky s konkrétně definovaným nárokem na změnu využití území. SUMF se v PUMM promítá prostřednictvím všech cílů.
Strategie rozvoje statutárního města Zlína do roku 2030 – ZLÍN 2030 (2021)	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Strategie se v PUMM promítá prostřednictvím všech strategických cílů, konkrétně např. na snižování emisí skleníkových plynů, hlukové zátěže, podporu modrozelené infrastruktury, bezpečnosti, podporu alternativních forem dopravy.

Vazby na koncepční materiály, ke kterým byl identifikován velmi silný (3) nebo silný (2) vztah k PUMM Zlín budou podrobněji popsány v dokumentu Vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví v případě, že o nutnosti jeho zpracování rozhodne příslušný úřad v Závěru zjišťovacího řízení.

Možnost kumulace vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví s jinými záměry

Vlivy realizace těchto koncepcí budou vzájemně interferovat. Největší vazba je mezi dokumenty na krajské a místní úrovni – tj. zejména se ZÚR a ÚAP, ÚP, SUMF a Generely dopravy. Lze předpokládat, že tyto a další koncepce s větší vazbou se budou vzájemně doplňovat, tj. budou provázány. Jejich působení tak bude synergické – např. v oblasti dopravní infrastruktury a kvality životního prostředí bude PUMM vycházet z platné Dopravní politiky ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 a zpětně může, pokud se tato potřeba objeví, u této koncepce podněcovat změny při její budoucí aktualizaci.

V části D 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.

B.10 PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN DOKONČENÍ

Koncepce je připravována od roku 2020. V současnosti je zpracována Analytická část, projednávána je Návrhová část a zpracován bude Akční plán. Finální termín dokončení a schválení koncepce závisí také na dalším vývoji procesu SEA. Termín dokončení návrhu koncepce je plánován na první pololetí roku 2022.

B.11 NÁVRHOVÉ OBDOBÍ

Koncepce je zpracována na období do roku 2035.

B.12 ZPŮSOB SCHVALOVÁNÍ

Koncepce je závazným dokumentem pro město Zlín, respektive Magistrát města Zlín, a to pro využití finančních prostředků alokovaných v rámci vybraných operačních programů.

Plán udržitelné mobility města Zlín pro rok 2035 bude projednán a schvalován Zastupitelstvem města Zlína.

C. ÚDAJE O DOTČENÉM ÚZEMÍ

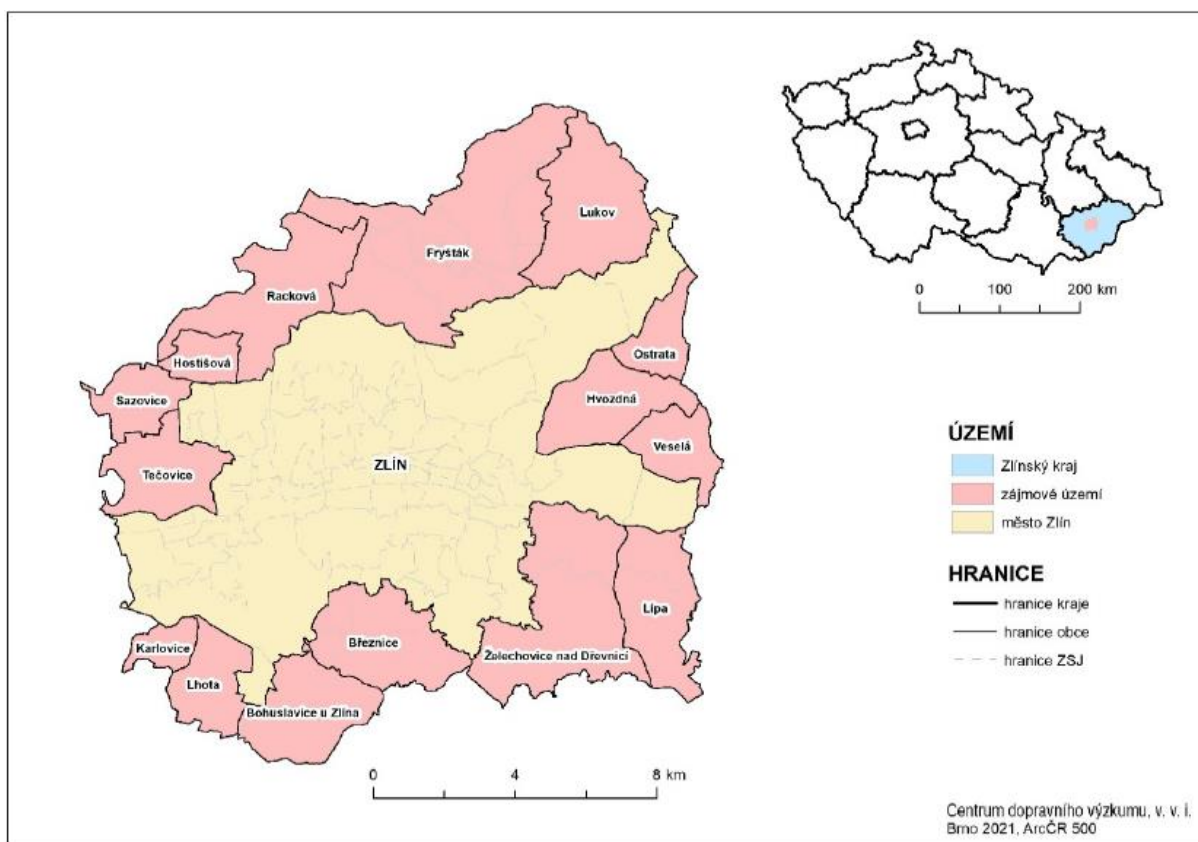
Zpracovatel Oznámení při přípravě níže uvedené kapitoly čerpal především z oficiálně vykazovaných údajů Ministerstva ŽP ČR, Zlínského kraje, města Zlín a z dalších zdrojů. Výše uvedené zdroje byly tam, kde to bylo možné, doplněny dalšími relevantními údaji o stavu životního prostředí, například získanými z aktuálních dokumentů týkajících se stavu ŽP ve Zlínském kraji ve smyslu § 10 b), odst. 3, zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, ve znění pozdějších předpisů.

Je nezbytné uvést, že cílem kapitoly o stavu životního prostředí v dotčeném území není provést samoučelnou kompletní analýzu stavu životního prostředí, ale odlišit významné nedostatky a trendy v zatížení jednotlivých složek ŽP i v jejich geografické distribuci tak, aby bylo v rámci zjišťovacího řízení možno zvážit vliv navrhovaných intervencí koncepce na vývoj životního prostředí, nezbytnost posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb. i formulaci referenčních cílů životního prostředí, jako základní metody hodnocení vlivů koncepce na ŽP a veřejné zdraví.

C.1 VYMEZENÍ DOTČENÉHO ÚZEMÍ

Zájmové území koncepce je vymezeno katastrálním územím města Zlín, do něž jsou směřovány hlavní opatření. Vzhledem k charakteru koncepce se PUMM Zlín týká také nejbližšího spádového území (viz obrázek níže), ale i širšího okolí. Dá se tedy předpokládat, že opatření budou směřovat primárně na území statutárního města Zlín, ale v některých případech také mimo jeho území (území navazujících obcí).

Vymezené zájmové území je znázorněno na následujícím obrázku.



Obr. 1: Vymezení zájmového území koncepce – město Zlín a přilehlé území (CDV, 2021)

C.2 VÝČET DOTČENÝCH ÚZEMNÍCH SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ, KTERÉ MOHOU BÝT KONCEPCÍ OVLIVNĚNY

Dotčeným územím je Statutární město Zlín, které je rozděleno do 16 místních částí a 15 katastrálních území, která jsou uvedena níže:

- Jaroslavice u Zlína
- Klečůvka
- Kostelec u Zlína
- Kudlov
- Lhotka u Zlína
- Louky nad Dřevnicí
- Lužkovice
- Malenovice u Zlína
- Mladcová
- Prštíné
- Příluky u Zlína
- Salaš u Zlína
- Štípa
- Velíková
- Zlín

C.3 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

Statutární město Zlín se nachází ve východní části Moravy, v centrální části Zlínského kraje. Východozápadní osu území tvoří řeka Dřevnice, která je pravostranným přítokem řeky Moravy a rozděluje město na levobřežní a pravobřežní část. Méně významnou severojižní osu můžeme v zájmovém území vyznačit podél Fryštáckého potoka a říčky Březnice. Georeliéf je ovlivněn zejména řekou Dřevnicí, která je sevřena od severu podhůřím Hostýnských vrchů a od jihu podhůřím Vizovických vrchů. Pro zájmové území je charakteristický členitý terén s nejvyšší výškou 458 m n. m. (Tlustá hora) a nejnižším bodem (cca 198 m n. m.) je říční dno Dřevnice při okraji zájmového území. Jediným významným vodním dílem zbudovaným člověkem je vodní nádrž Fryšták. Převládající horninou je flyš složený z pískovce a jílu.

K 31. 12. 2021 má město rozlohu téměř 103 km² z čehož největší podíl (40 %) představuje zemědělská půda, 38 % pak zalesněné plochy, 5% zastavěné území, 1% vodní plochy a 16 % představují plochy ostatní. K 31. 12. 2020 mělo město 74 478 obyvatel (ČSÚ, 2022).

Město Zlín je významným průmyslovým, obchodním, správním a kulturním centrem jihovýchodní Moravy a Zlínského kraje. Ve městě je soustředěno množství středních škol a univerzita. Geografická poloha Zlína je na regionální úrovni příznivá, ovšem v meziregionálním srovnání sídel ČR je poloha Zlína nevýhodná. Po rozpadu Československa se dnešní Zlínský kraj stal okrajovým regionem. Zlín leží mimo hlavní dopravní koridory spojující největší sídla v ČR. Hlavní město Praha je od Zlína vzdálené 300 km, Brno 100 km a Ostrava 125 km.

C.3.1 ZDRAVOTNÍ STAV OBYVATEL

Český statistický úřad zveřejňuje data o příčinách úmrtí pouze v rámci krajů a okresů, vzhledem k podobným životním podmínkám v rámci okresu je možné příčiny úmrtí vztáhnout i na samotné město Zlín. V okrese Zlín tedy v roce 2020 zemřelo celkem 943 obyvatel, z toho nejvíce na nemoci oběhové soustavy (367 ob.). Dalšími nejčastějšími příčinami byly novotvary, nemoci dýchací soustavy a nemoci trávicí soustavy.

Prognóza vývoje zdravotního stavu je zpracována na základě současného zdravotního stavu a budoucího populačního vývoje obyvatelstva Zlínského kraje a lze (stejně jako v celé ČR) očekávat následující trendy:

- další prodlužování doby dožití, stárnutí populace a s tím spojené zvyšování počtu lidí ve vyšších věkových skupinách, bude vzhledem k silné závislosti nemocnosti na věku pacientů znamenat další nárůst nemocnosti,
- pokračující změna struktury onemocnění od akutních k chronickým,
- další nárůst počtu závažných chronických onemocnění, zejména:
 - nádorová onemocnění, o onemocnění oběhové soustavy (ischemické nemoci srdeční, cévní nemoci mozku),
 - muskuloskeletální poruchy,
 - metabolické poruchy (diabetes, metabolický syndrom, obezita),
 - astma, chronická obstruktivní onemocnění plic,
 - vysoký krevní tlak,
 - onemocnění ledvin,
 - poruchy zraku,
 - poruchy sluchu;
 - nárůst počtu onemocnění nervového systému (demence a Alzheimerovou choroba).

Je nutné si uvědomit, že ukazatele zdravotního stavu celkově ukazují vliv genetické dispozice, životního stylu vázaného často k zaměstnání, potencující vliv životního prostředí, historii profesní i osobní. Ukazují také dále na účinnost primární, sekundární či terciární prevence.

C.3.2 KLIMA

Klimatické podmínky

Město Zlín náleží dle klimatické klasifikace (Quitt, 1971) převážně do mírně teplé oblasti MT9 a MT10. Základní charakteristiky těchto oblastí jsou následující:

Tabulka 4 Základní klimatické charakteristiky dle Quitta (1971)

Klimatická charakteristika	MT9	MT10
Počet letních dnů	40 až 50	40 až 50
Počet dnů s průměrnou teplotou nad 10°C	140 až 160	140 až 160
Počet mrazových dní	110 až 130	110-130
Počet ledových dní	30 až 40	30 až 40
Průměrná teplota v lednu (°C)	-3 až -4	-2 až -3
Průměrná teplota v dubnu (°C)	17 až 18	17 až 18
Průměrná teplota v červenci (°C)	6 až 7	7 až 8
Průměrná teplota v říjnu (°C)	7 až 8	7 až 8
Počet dnů se srážkami nad 1 mm	100 až 120	100 až 120
Srážkový úhrn ve vegetačním období (mm)	400 až 450	400 až 450
Srážkový úhrn v zimním období	250 až 300	200 až 250

Počet dnů se sněhovou pokrývkou	60 až 80	50 až 60
Počet dnů zamračených	120 až 150	120 až 150
Počet dnů jasných	40 až 50	40 až 50

Klima se však ve Zlínském kraji, stejně jako na území celé ČR mění. Na území kraje se v budoucnu očekává zvýšení průměrných teplot ve všech měsících roku, s výrazným nárůstem zejména v období července až září. Předpokládán je také výraznější nárůst srážek v jarním období (duben, červen) a částečně i v podzimních měsících (říjen, listopad). Výraznější pokles je předpokládán naopak v letních měsících (červenec a zejména srpen a září). V souvislosti s těmito změnami je možné v zájmovém území očekávat:

- Sucho a snížení zásoby vody v půdě, stres suchem, snížení průtoků ve vodních tocích, pokles hladin vodních zdrojů.
- Nárůst průměrné roční teploty vody, rychlejší průběh většiny nežádoucích chemických reakcí a bakteriálních procesů, snížení kvality vody, ovlivnění kyslíkových poměrů, změny společenstev ve vodních tocích.
- Vlivem vysokých teplot a četnějšími a intenzivnějšími vlnami veder zvýšení úmrtnosti a vyšší zdravotní rizika pro obyvatele, zejména pro zranitelné skupiny (senioři, chronicky nemocní, děti), zhoršení podmínek pro pohodu/kvalitu života obyvatel. Zvýšení nároků na zdravotní péči.
- Ohrožení životů a majetku díky mimořádným událostem, škody na hospodářství a veřejné infrastrukturu (dopravní a technické sítě) (EKOTOXA, 2018).

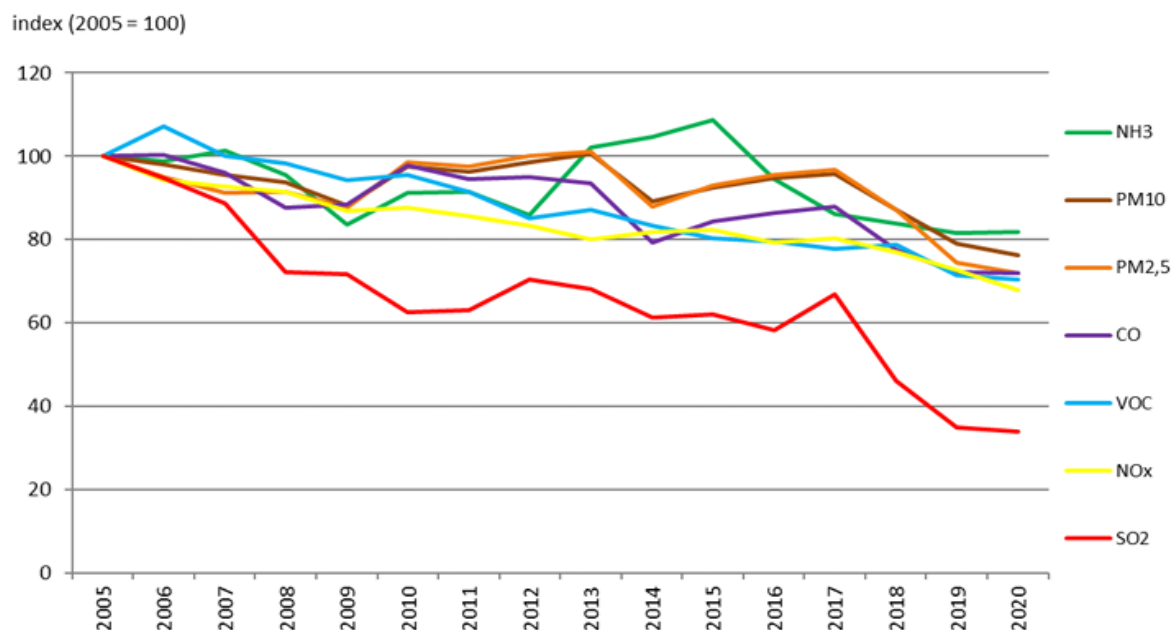
C.3.3 KVALITA OVZDUŠÍ

Kvalita ovzduší ve Zlínském kraji je ovlivněna především vytápěním domácností, vývojem v sektoru průmyslu a lokálně dopravou. Významně se projevuje také transport znečišťujících látek z Moravskoslezského kraje (CENIA, 2021).

Emisní situace

Emise ve Zlínském kraji mají v dlouhodobém horizontu celkově klesající trend, jak dokládá také obrázek níže. Výjimkou jsou emise NH₃, kde byl v dlouhodobém a střednědobém časovém horizontu trend nejasný. Největší pokles byl evidován u emisí SO₂ o 66,1 %. Celkové emise znečišťujících látek do ovzduší na plochu území ve Zlínském kraji v roce 2020 dosahovaly průměrných hodnot vzhledem k ostatním krajům, podobně jako v předchozích letech. Emise CO přepočtené na plochu území jsou třetí nejvyšší ze všech krajů.

Znečištění ovzduší ve Zlínském kraji bylo v roce 2020 ovlivňováno mnoha různými zdroji, především malými. Emise TZL (2,0 tis. t) a CO (35,1 tis. t) pocházely převážně z lokálního vytápění domácností, stejně jako v případě PM₁₀ (celkem 1,8 tis.t) a PM_{2,5} (celkem 1,5 tis.t). Při přepočtu na plochu území jsou emise CO z malých stacionárních zdrojů (především lokální vytápění) nejvyšší společně s Moravskoslezským krajem. Emise NO_x (5,9 tis. t) pocházely převážně z dopravy (46,6 %). V případě emisí SO₂ (2,4 tis. t) byly producentem velké zdroje znečišťování (82,5 %), kam se zahrnuje hlavně výroba elektřiny a tepla. Emise NH₃ (3,7 tis. t) pocházely zejména z chovu hospodářských zvířat a aplikace minerálních dusíkatých hnojiv. Emise VOC (10,8 tis. t) pocházely hlavně z aplikace organických rozpouštědel a lokálního vytápění domácností. Poměr zdrojů emisí základních znečišťujících látek se ve sledovaném období 2005–2020 příliš neměnil (CENIA, 2021).



Zdroj dat: ČHMÚ

Obr. 2: Vývoj emisí znečišťujících látek ve Zlínském kraji [index, 2005 = 100], 2005–2020 (CENIA, 2021)

Co se týče dopravy, měl Zlínský kraj v celostátním kontextu mírně nadprůměrnou emisní zátěž ($0,6 \text{ t} \cdot \text{km}^{-2}$), k čemuž přispívá průchod silnic mezinárodního významu územím kraje (E50, E442) a malý počet obchvatů sídel na silnicích 1. třídy. Dopravní infrastruktura (zejména síť rychlostních komunikací) v kraji se však v posledních letech rozvíjí, což postupně umožní zátěž obyvatelstva silniční dopravou snížit. Na znečišťování ovzduší v kraji se nejvýznamněji podílí individuální automobilová doprava, která byla v roce 2020 zdrojem 84,7 % celkových emisí CO a 83,2 % emisí VOC z dopravy. Nákladní silniční doprava se podílela více než třetinou na emisích PM a NO_x z dopravy.

Emise NO_x , CO a VOC z dopravy v období 2000–2019 v kraji poklesly, nejvíce emise CO (o 83,8 % a VOC (o 76,9 %). Vývoj emisí odrážel obměnu a postupnou modernizaci vozového parku vedoucí ke snižování jeho emisní náročnosti. Emise PM z dopravy během sledovaného období kolísaly a jejich pokles byl nevýrazný. Vývoj emisí PM ovlivnil růst přepravních výkonů individuální automobilové a nákladní silniční dopravě, zejména na začátku sledovaného období, a rovněž i růst podílu dieselových osobních automobilů ve vozovém parku. Emise skleníkového plynu CO_2 z dopravy v souvislosti se zvyšováním spotřeby paliv fosilního původu stouply v průběhu sledovaného období o 56,6 %. Růst emisí CO_2 je projevem přetrvávající vysoké uhlíkové náročnosti dopravy.

V meziročním srovnání mezi roky 2019 a 2020 poklesly emise všech sledovaných znečišťujících látek i skleníkových plynů z dopravy, nejvýrazněji emise CO (o 15,8 %) a VOC (o 12,6 %). Pokles emisí zásadním způsobem ovlivnila pandemie COVID-19 a s ní související protiepidemická opatření, která měla dopad na dopravní sektor a celou ekonomiku (CENIA, 2021).

Produkce emisí ze všech škodlivin pro město Zlín za rok 2021 ze silniční dopravy (včetně resuspenze) dosahuje 409,25 t (99,68 % celkových emisí), z železniční dopravy dosahuje 1,32 t (0,32 % celkových emisí), hodnoty emisní produkce ze všech škodlivin ze silniční dopravy několikanásobně převyšují hodnoty z dopravy železniční. U silniční dopravy má nejvyšší podíl na celkové produkci emisí PM_{10} . Dalšími škodlivými látkami s vyšší emisní produkcí má $\text{PM}_{2,5}$ a nejnižší podíl pak má B(a)P, a to v tisícinách procent. U železniční dopravy má nejvyšší podíl na celkové produkci emisí NO_2 a nejnižší

B(a)P (CDV, 2021).

Imisní situace

Kvalita ovzduší ve Zlínském kraji je ovlivněna především vytápěním domácností, vývojem v sektoru průmyslu a lokálně dopravou. Významně se ale projevuje také transport znečišťujících látek z Moravskoslezského kraje.

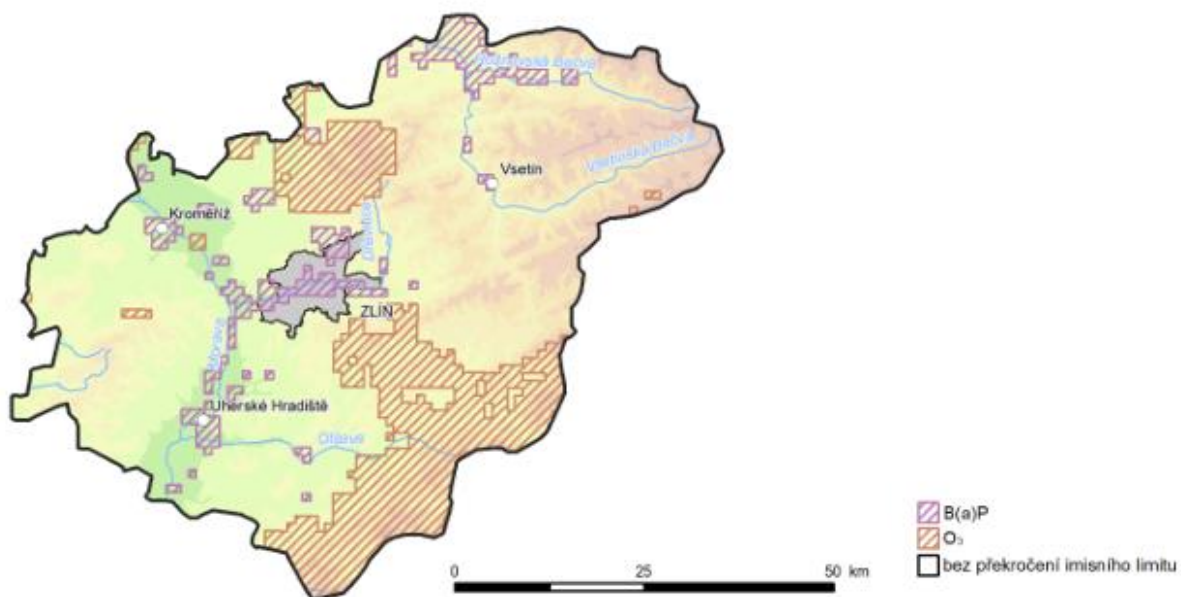
Na území Statutárního města Zlín jsou umístěny dvě stanice imisního monitoringu Zlín a Zlín - ZŠ Kvítkova.

V roce 2020 byl na 18,8 % plochy Zlínského kraje překročen imisní limit pro ochranu lidského zdraví vyjádřený denními 8hodinovými klouzavými průměrnými koncentracemi ozonu. Údaje o překročení imisního limitu pro roční průměrnou koncentraci B(a)P v roce 2020 nejsou pro Zlín k dispozici, avšak z obrázku níže toto překročení vyplývá, a to na 5,9 % území kraje. Ostatní imisní limity nebyly na stanicích sítě imisního monitoringu ve Zlíně či jeho okolí.

Z dlouhodobého hlediska jsou hodnoty podílů ploch s překročenými imisními limity v kraji velmi rozkolísané a pohybují se ve většině let výrazně nad hodnotami pro celou ČR. U benzo(a)pyrenu je to většinou více než dvojnásobek úrovně hodnot pro celou ČR. V období 2005–2020 nebyl překročen ve Zlínském kraji imisní limit pro denní koncentraci PM_{10} pouze v letech 2015, 2016, 2019 a 2020. Imisní limit pro roční koncentraci PM_{10} byl překročen na minimální ploše pouze v letech 2005 a 2006. Imisní limit pro roční koncentraci $PM_{2,5}$ byl ve sledovaném období 2012–2020 překročen pouze v letech 2012 a 2017, ale podíl plochy nepřesáhl 1 % území. Překročení limitu pro ozon se v jednotlivých letech velmi liší, stejná situace je ve všech krajích (CENIA, 2021; ČHMÚ, 2021; ČHMÚ, 2021b).

Vliv stávající dopravy na imisní zátěž vlivem suspendovaných částic frakce PM_{10} se dá označit jako poměrně významný, a to především z hlediska maximálních denních koncentrací. Vliv stávající dopravy na imisní zátěž vlivem ročních koncentrací suspendovaných částic frakce PM_{10} a $PM_{2,5}$, NO_2 (maximální denní i roční koncentrace) a B(a)P se dá označit jako méně významný, ovšem ne jako zanedbatelný (CDV, 2021).

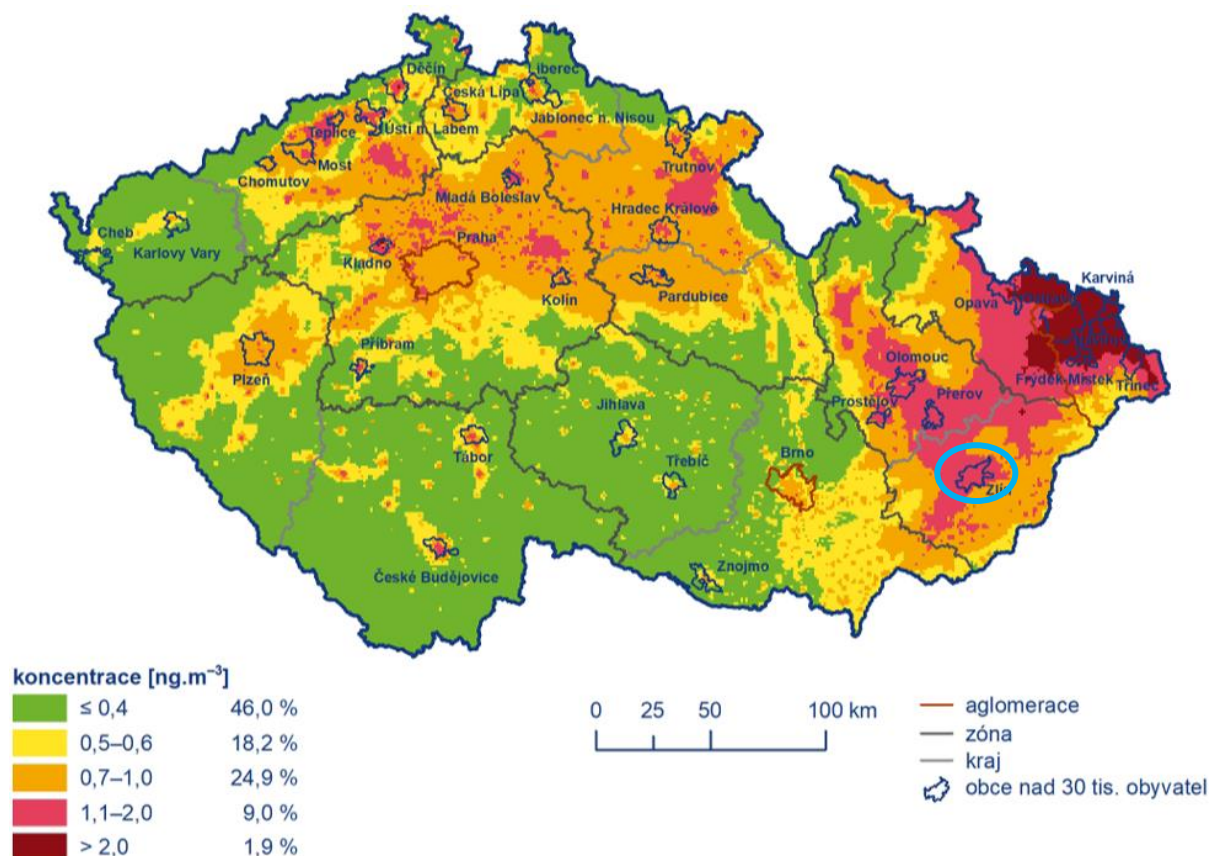
Ucelenou informaci o kvalitě ovzduší na území Statutárního města Zlína v roce 2020 udává mapa oblastí s překročením imisních limitů (viz níže). Souhrnně po zahrnutí přízemního ozonu bylo v roce 2020 vymezeno 24,7 % plochy kraje (odpovídá 45,6 % obyvatel kraje), na které došlo k překročení hodnoty imisního limitu u alespoň jedné znečišťující látky (CENIA, 2021).



Zdroj dat: ČHMÚ

Obr. 3: Oblasti Zlínského kraje s překročenými imisními limity pro ochranu lidského zdraví, 2020 (CENIA, 2021)

Nejvyšší hodnoty imisních koncentrací vybraných znečišťujících látek (B(a)P) na území Zlína v porovnání s imisními koncentracemi v ostatních částech ČR jsou znázorněny na obrázku níže.



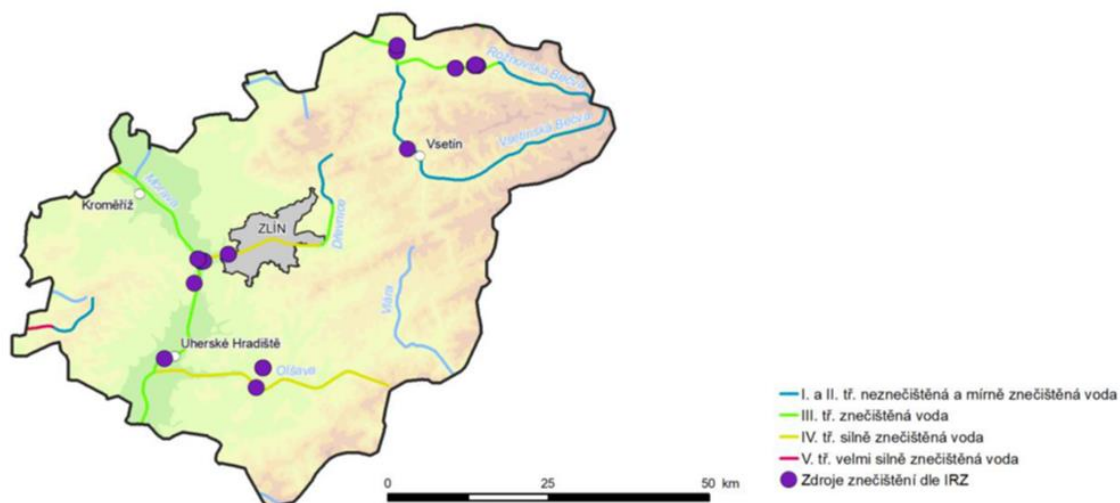
Obr. 4: Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací benzo[a]pyrenu, 2016–2020 (ČHMÚ, 2021)

C.3.4 VODA

Rozloha vodních ploch na území města Zlína představuje pouze 1,1 % z celkové rozlohy. Hlavním vodním tokem je řeka Dřevnice, levostranný přítok řeky Moravy. Mezi její významné přítoky patří Březnice nebo Fryštácký potok. Jedinou významnou vodní plochou je vodní nádrž Fryšták, která z větší části zasahuje do katastrálního území Zlína. Vodní nádrž Fryšták byla v minulosti využívána jako zdroj pitné vody pro Zlín a okolí, v současné době plní funkci záložního zdroje pitné vody (Zlín, 2021).

Jakost povrchových vod

Řeka Dřevnice, v úseku protékajícím městem Zlín, byla za období 2019–2020 z hlediska jakosti hodnocena jako silně znečištěná (IV. třída jakosti). Na jakost vody ve Zlínském kraji má vliv především znečištění z průmyslových zdrojů, plošné znečištění ze zemědělství a v některých oblastech kraje také bodové komunální znečištění (CENIA, 2021). V suchých obdobích dochází ke snížení průtoku a koncentrace znečišťujících látek ve vodním toku se tak vlivem sucha zvyšují.



Mapa je sestavena na základě výsledného zatřídění jednotlivých profilů podle normy ČSN 75 7221, které je dáno nejhorší třídou z následujících ukazatelů: BSK_5 , $CHSK_{Cr}$, $N-NH_4^+$, $N-NO_3^-$, P_{celk} .

Obr. 5: Jakost vody v tocích na území Zlínského kraje, rok 2019–2020 (CENIA, 2021)

Dle predikcí změn klimatu však bude vzhledem ke sníženým průtokům a vyšším teplotám ve vodních tocích zejména v letním období docházet ke zhoršování kvality povrchových vod, což se může odrazit i na zhoršené kvalitě podzemních vod, přičemž zcela zásadní je dopad na vodní ekosystémy tekoucích vod.

Koupací vody

Na území města Zlína nejsou v rámci monitoringu koupacích vod sledovány oblasti, které by byly využívány ke koupání (CENIA, 2021; Geoportál, 2022).

Chráněné oblasti přirozené akumulace vod

Oblasti, které pro své přírodní podmínky tvoří významnou přirozenou akumulaci vod, vyhlašuje vláda nařízením za chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). V takovýchto oblastech se v rozsahu stanoveném nařízením vlády limituje řada aktivit.

Na území města Zlína se nenachází CHOPAV (Geoportál, 2022).

Zranitelné a citlivé oblasti

Zranitelné oblasti jsou území, kde se vyskytují

- povrchové nebo podzemní vody, zejména využívané nebo určené jako zdroje pitné vody, v nichž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg/l nebo mohou této hodnoty dosáhnout,
- povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody.

Zájmové území není součástí zranitelné oblasti (ISVS – VODA, 2022).

Citlivé oblasti jsou vodní útvary povrchových vod,

- v nichž dochází nebo v blízké budoucnosti může dojít v důsledku vysoké koncentrace živin

- k nežádoucímu stavu jakosti vod,
- b) které jsou využívány nebo se předpokládá jejich využití jako zdroje pitné vody, v níž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg/l, nebo
 - c) u nichž je z hlediska zájmů chráněných tímto zákonem nutný vyšší stupeň čištění odpadních vod,

Dle Nařízení vlády č. 401/2015 Sb. jsou všechny povrchové vody na území České republiky vymezeny jako citlivé oblasti.

Zásobování vodou

Ve Zlíně a jeho místních částech je vybudován veřejný vodovod, který je v majetku VaK Zlín a.s. Zásobování pitnou vodou je řešeno ze skupinového vodovodu Zlín, který je v současnosti zdrojově zabezpečen z jímacích území Tlumačov – Kvasice (Tlumačovský les a Štěrkoviště Kvasice), Vodárenská nádrž Slušovice, Vodárenská nádrž Fryšták + ÚV Kostelec, Jímací území Otrokovice – Kaplička, Jímací území Vizovice – Kosmata a Jímací území Kašava.

Stávající systém zásobování města Zlína a jeho místních částí pitnou vodou je vyhovující a zůstane zachován i do budoucna. I nadále bude zdrojem vody skupinový vodovod Zlín (úpravny vody Tlumačov a Klečůvka). Kapacita přírodních řadů z hlavních zdrojů z ÚV Tlumačov do ČS Malenovice je vyhovující. Významnou rekonstrukci si vyžádá přivaděč ČS Malenovice – VDJ Díly v délce 7 300 m. Vlastní rozvodná vodovodní síť ve Zlíně je vyhovující, uvažuje se jen s drobným rozšířením vodovodních sítí a dílčími rekonstrukcemi některých vodovodních řadů popřípadě výtlačků z důvodů poruch či použitého materiálu. Celková délka nově navržených řadů v samotném městě Zlíně je asi 2500 m (PRVKZK, 2016).

Nerovnoměrné rozložení srážek může vést k dlouhodobé pasivní hydrologické bilanci a tedy k lokálnímu poklesu zásob vodních zdrojů. Hlavní problém představuje zmenšení zásob ve sněhové pokrývce a posun tání směrem do zimy. Tím dojde ke snížení dotace podzemních vod a k poklesu průtoků zejména v málo vodných obdobích na přechodu léta a podzimu, což bude mít dopad na vydatnost dostupných vodních zdrojů (EKOTOXA, 2018).

Odpadní vody

Ve městě Zlín funguje kombinovaná soustava kanalizace, nicméně převažuje jednotný centrální systém napojený centrálními stokami na levém a pravém břehu Dřevnice na mechanicko-biologickou čistírnu odpadních vod (ČOV) v Malenovicích, která je jedinou a hlavní čistírnou odpadních vod pro území statutárního města Zlína a některé sousední obce (Fryšták, Lukov, Tečovice, Sazovice, Lípa, Želechovice nad Dřevnicí). Kapacita ČOV Malenovice umožňuje i výhledové napojení dalších obcí (např. Mysločovice, Hostišová, Hvozdná, Lukoveček). Vlastníkem ČOV Malenovice jsou Vodovody a kanalizace Zlín, a.s.

Místní část Zlín-Salaš, stejně jako obce Kašava, Lhota, Machová, Provodov a Vlčková, má vlastní ČOV. Všechny tyto obce však již připravují projekty na řádné odkanalizování. V roce 2018 došlo k napojení lokalit Klečůvka a Velíková na centrální kanalizační systém spadající pod ČOV Zlín-Malenovice, v dřívější době byla napojena lokalita Lužkovic (Zlín, 2021).

Povodňová ochrana

Významným limitem území, který je nutné při rozvoji a využití území respektovat, jsou záplavová území. V době zvýšených průtoků je ohrožena především zástavba nacházející se v bezprostřední blízkosti vodních toků.

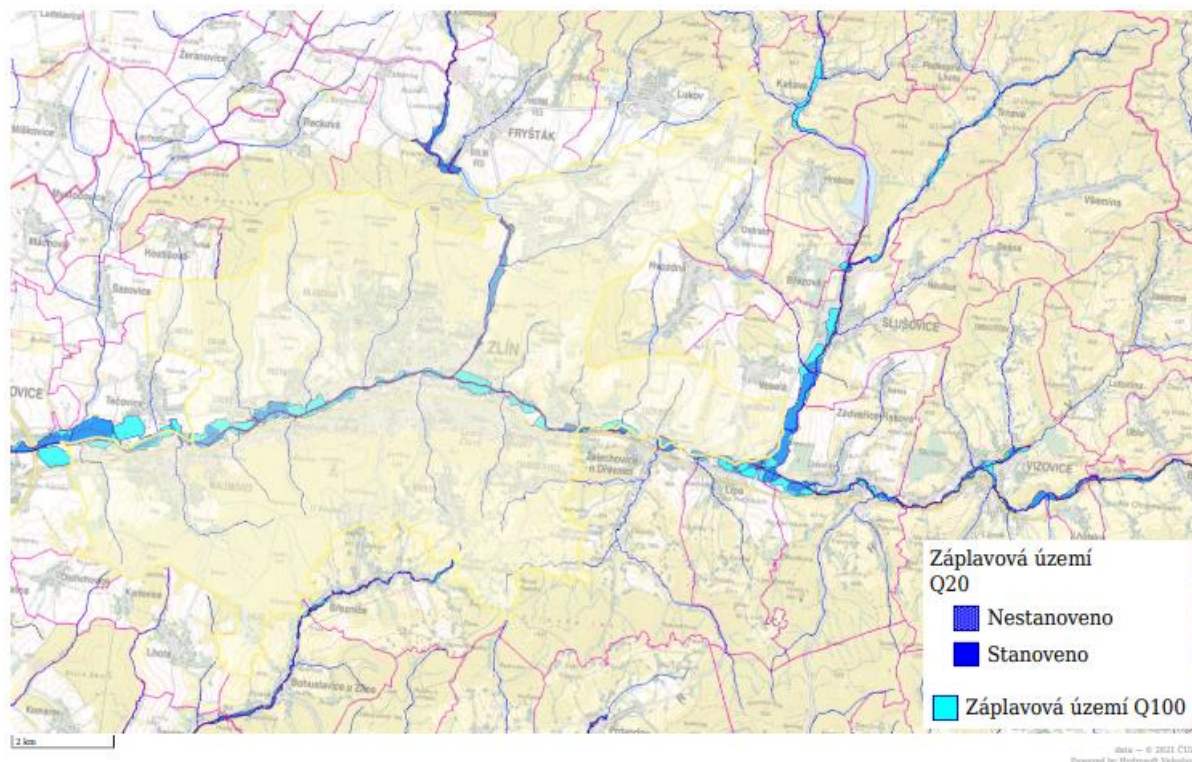
Na území města Zlína je výskyt povodní možný jak na všech přítocích Dřevnice, tak i na samotné

Dřevnici. Bezprostřední a rozhodující příčinou velkých vod ve Zlíně jsou dešťové srážky. Záplavová území jsou na levém i pravém břehu Dřevnice od obce Lípa po místní část Zlín-Příluky. Další záplavové území je v prostoru Prštné na levém i pravém břehu a pokračuje lokalitou Louky pravý břeh, Přední Luhy pravý břeh, Horní Mlýn levý břeh, Dolní Mlýn pravý břeh a U strojíren levý břeh (viz obrázek níže). V horní části záplavového území byly nejvíce ohroženy objekty obytné zástavby, ve spodní části záplavového území se jednalo především o průmyslové objekty. V místních částech Jaroslavice, Štípa, Prštné, Kostelec – Lázně, Malenovice je ohroženo podle současných dostupných údajů 96 nemovitostí – rodinných domů, ve kterých žije přibližně 310 osob. V zástavbě domů na sídlišti Bartošova čtvrť je ohroženo povodní 397 bytových jednotek, garáží a sklepů.

V současné době jsou na Dřevnici vybudována protipovodňová opatření, kterými jsou zemní hráze a sklápěcí jez v Lužkovicích, protipovodňová zeď a sklápěcí jez v Přílukách, hradítkové komory na kanalizaci v Lužkovicích, Přílukách a Bartošově čtvrti a zemní hráz v Loukách.

Jak vyplývá z územně analytických podkladů, na území města Zlín je velké množství ploch se svažitou ornou půdou (531 ha), což může mít za následek zvýšení rizika vzniku lokálních povodní.

Teoreticky je možný také vznik zvláštní povodně v důsledku protržení hráze u vodního díla Fryšták nebo Slušovice. Problematika je podrobně řešena v Plánu ochrany území před zvláštní povodní pod vodním dílem Fryšták a v Plánu ochrany území před zvláštní povodní pod vodním dílem Slušovice, vypracovanými vlastníkem těchto vodních děl – Povodím Moravy, s. p. Oba plány jsou součástí Krizového plánu statutárního města Zlína (DPP, 2021).



Obr. 6: Stanovená záplavová území na území města Zlín a v blízkém okolí (DPP, 2021).

Povodňová problematika rovněž souvisí s problematikou změn klimatu. Do budoucna se v této souvislosti předpokládá nárůst četnosti výskytu a intenzity extrémních meteorologických jevů, mezi které patří nejen povodně, ale také delší období sucha a nárůst teploty. Problém v poslední době představují také přívalové (bleskové) povodně, kdy zejména na malých vodních tocích dochází během velmi krátké doby (desítek minut až několika hodin) k prudkému vzestupu hladiny a jejímu následnému rychlému poklesu. Nejčastější příčinou vzniku takovýchto povodní jsou intenzivní

přívalové srážky spojené s výskytem silných bouřek v letním období. Přívalovým povodním často předchází plošný odtok vody po svazích (POVIS, 2018). Bude tedy nutné věnovat pozornost adaptaci na změnu klimatu a z ní vyplývajících jevů, např. prostřednictvím úpravy vodního režimu v krajině, kdy je doporučováno jak zvyšování retence vody v krajině, tak umožnění rozlivu povodňových vod. Také ve městech je nezbytné reagovat na potenciální změny, zejména na zvyšující se teploty v rámci tepelných ostrovů měst.

C.3.5 GEOMORFOLOGICKÉ A GEOLOGICKÉ POMĚRY A SUROVINOVÉ ZDROJE

Území Zlínského okresu náleží do geomorfologické soustavy Vnějších Západních Karpat, celku Vizovické vrchoviny. Podstatnou část území tvoří členitá Zlínská vrchovina nacházející se v severozápadní části Vizovické vrchoviny. Při jejím západním okraji se nalézají neogenní sedimenty. Pro Zlínskou vrchovinu je typická častá výšková a sklonová asymetrie údolních svahů.

Území je dále členěno na geomorfologické okrsky Mladcovská vrchovina, Kudlovská vrchovina, Dřevnická niva a Napajedelská pahorkatina (MapoMat, 2022; DPP, 2021).

Podle regionálního geologického třídění území České republiky náleží Zlínsko k Západním Karpatům, které jsou součástí alpsko-karpatského pásma v Evropě – Alpid. Vznikly alpínským vrásněním v druhohorách a třetihorách. Na Moravu zasahuje část Západních Karpat, kterou označujeme jako Vnější (flyšové) Západní Karpaty a vněkarpatské postorogenní pánve (karpatská předhlubeň a vídeňská pánev). Zatímco flyšové horniny Vnějších Západních Karpat budují vrchoviny a hornatiny, postorogenní pánve tvoří nížiny (roviny) a nížinné pahorkatiny. Ve vztahu ke geologickým pochodům alpínské orogeneze je flyšové pásmo starší a postorogenní pánve mladší částí Západních Karpat na Moravě. Usazeniny flyšového pásma se vyznačují mnohonásobně opakovaným střídáním jílovců a pískovců, místy s polohami slepenců. Usazování probíhalo za horotvorného neklidu značnou rychlostí a významně se na něm podílely husté bahenní, tzv. turbiditní proudy. Flyšové usazeniny se proto vyznačují nedostatkem zkamenělin (mimo mikrofosilií). Na rozhraní mezi staršími a mladšími třetihorami byly během alpínského vrásnění intenzivně zvrásněné do vrásových příkrovů. Postorogenní pánve byly vytvořeny poklesy v mladších třetihorách. Vyplnily je mladotřetihorní a čtvrtohorní usazeniny, jejichž část byla ve čtvrtohorách vyzdvižena a tvoří úpatní pahorkatiny flyšových Západních Karpat (Šnajdara, P. a kol., 2021).

Na území města Zlína se nachází jedno výhradní ložisko cihlářské suroviny (Malenovice). V území se nenachází žádná předpokládaná ložiska nerostů ani chráněné ložiskové území (SURIS, 2022).

Vzhledem ke členitosti terénu města je zde evidováno mnoho sesuvů, které jsou vázány zejména na obydlené části území (Svahové nestability, 2022). Mezi silně erozně ohrožené lokality patří místní části Louky, Prštné, Kostelec, Příluky a Malenovice (LPIS, 2022).

C.3.6 PŮDA A VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Na území Zlínského okresu převažuje nezemědělská půda tvořící plochu 6 116 ha (tj. 59 % z celkové rozlohy). Největší rozlohu zaujímají lesní pozemky na ploše 3895 ha (tj. 38 % z celkové rozlohy). Zastavěná plocha a nádvoří zaujímá 497 ha (5 %) a vodní plocha 109 ha (1 %). Zemědělská půda pak s rozlohou 4167 ha představuje 41 % území. Z toho orná půda představuje 2220 ha (22 %), zahrady 737 ha (7 %), ovocné sady 157 ha (1 %) a trvalý travní porost 1053 ha (10 %). Zbytek představují ostatní plochy (sklady, území pro těžbu, komunikace a další plochy) které představují 1614 ha (16 %) (ČSÚ, 2021).

V posledních přibližně deseti letech došlo v území k největšímu úbytku v kategorii orné půdy (-5,7 %), a naopak u ploch trvalých travních porostů (4,2 %), ovocných sadů (4,8 %) a zastavěných ploch (4,4 %) došlo k nárůstu (PROCES, 2020).

Největší plochy lesů se nacházejí na jihu a severu území ve výše položených lokalitách při okraji území města Zlína. Převládajícím typem porostu jsou monokulturální jehličnaté lesy, které jsou doplněny buky, modřínou a borovicemi. V otevřené krajině se vyskytuje rozptýlená dřevitá zeleň.

Jak bylo zmíněno výše, lesy tvoří poměrně velkou část města, tedy 38 %. Významná část z nich je ve vlastnictví Lesů České republiky, s.p. a dále také města Zlín a fyzických osob.

Velkou část lesů tvoří smíšené a jehličnaté porosty, které jsou v současné době poškozovány suchem, kůrovcem a dalšími chorobami. Jsou náchylnější k vysokým teplotám. Žádoucí je proto postupná přeměna jejich druhové skladby k přírodě bližšímu složení (ÚHÚL, 2022).

Lesy plní kromě hospodářské celou řadu dalších funkcí. Významná je rekreační, neboť lesy slouží celému spektru návštěvníků, od cyklistů, přes pěší nebo v zimě pro běžecké lyžování. Významná je také funkce retenční, kdy lesy jsou velkým rezervoárem vody. Potenciál je v jejím dalším zadržování pomocí tůní nebo drobných vodních ploch.

Dalšími významnými zelenými plochami jsou tzv. zelené klíny, což jsou plochy, kde dochází k prolínání městské a krajinné zeleně a navazují na územní systém ekologické stability (PROCES, 2020). Důležitým krajinným prvkem je také doprovodná zeleň podél vodotečí, místních a polních komunikací. Nejvýraznější břehové porosty jsou podél Fryštáckého potoka mimo centrum města.

Městská zeleň je nenahraditelnou biologickou složkou životního prostředí pro městské obyvatele, chrání je před faktory poškozující životní prostředí - hluk, prach, zachycuje znečištění ovzduší.

Ve Zlíně, vzhledem i k poměru zastoupení lesních porostů, se projevuje problém odumírání smrkových porostů. Jedná se však o dlouhodobější problém, který je způsoben kombinací více faktorů – nepříznivé klimatické podmínky (sucho, méně srážek), škůdci (kůrovec a václavka), menší odolnost lesa v důsledku založení porostů v nevhodném prostředí (nepůvodnost smrku, výsadba na nevhodných stanovištích), nevhodné způsoby hospodaření v lesích v minulosti, které nezohledňovaly přirozenou skladbu lesa, a další. Poslední roky byly roky s extrémně suchým létem, které pozitivně ovlivnilo populace kůrovce, a to v takové míře, že došlo k jeho plošnému přemnožení na mnoha místech kraje i ČR.

Problém odumírání smrkových porostů je problémem celého území České republiky. Odumírání porostů je spojeno především s porosty nižších nadmořských výšek, u smrku je tento interval mezi 300 – 1 000 m n. m. Kromě výše zmíněného vlivu tohoto faktu na ekonomickou a hospodářskou situaci v oblasti (dřevozpracující průmysl, stavebnictví) se tyto podmínky mohou mít také vliv na zdraví a pohodu obyvatel, kdy absence lesa a vzrostlé zeleně působí negativně na psychiku člověka. Tímto faktorem může být také ovlivněna oblast cestovního ruchu, protože návštěvníci se do oblasti vydávají také kvůli jeho přírodním krásám. Problémem při obnově lesů však mohou být, kromě již narušených půd vodní erozí a nedostatku zejména bazických prvků v půdě důležitých pro růst stromů v důsledku kumulované depozice imisí v lesních půdách v průběhu minulých let, také vysoké stavy spárkaté zvěře, včetně nepůvodních druhů (např. daněk), které okusují semenáčky a brání tak založení lesa nového.

C.3.7 PŘÍRODA A KRAJINA

Obecná ochrana přírody a krajiny představuje ochranu krajiny, rozmanitosti druhů, přírodních hodnot a estetických kvalit přírody, ale také ochranu a šetrné využívání přírodních zdrojů. Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny rozlišuje:

- obecnou ochranu krajiny (ÚSES, VKP, krajinný ráz, přírodní park a přechodně chráněné plochy)
- obecnou ochranu druhů – veškeré druhy rostlin a živočichů včetně jejich stanovišť jsou chráněny před ničením, poškozováním, sběrem či odchycem. Důležitým nástrojem je ochrana

volně žijících ptáků, ochrana dřevin rostoucích mimo les a péče o handicapované živočichy a úprava činnosti záchranných stanic.

- obecná ochrana neživé části přírody a krajiny (ochrana jeskyní, přírodních jevů na povrchu, které s jeskyněmi souvisejí a paleontologických nálezů a minerálů).
- zvláštní ochranu vybraných, vzácných nebo vědecky a kulturně významných druhů rostlin a živočichů (druhy kriticky ohrožené, silně ohrožené a ohrožené)
- V rámci obecné ochrany přírody a krajiny je věnována pozornost také problematice nepůvodních, invazních druhů rostlin a živočichů.

Územní systém ekologické stability

Územní systém ekologické stability (ÚSES) je vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Hlavním smyslem ÚSES je posílit ekologickou stabilitu krajiny zachováním nebo obnovením stabilních ekosystémů a jejich vzájemných vazeb.

Na území města je územní systém ekologické stability zapracován v platném územním plánu. Západní částí území města Zlína prochází v severojižním směru nadregionální biokoridor č. NRBK 152 Kostelecké polesí – Hluboček. Východní částí území Zlína dále prochází v severojižním směru regionální biokoridory spojující regionální biocentra. Lokální biokoridory procházejí většinou lesními porosty a porosty podél vodních toků a jsou prokládány lokálními biocentry. Síť ÚSES na území města je udržována a jsou podnikány kroky k jejímu zkvalitnění – například regenerace ploch lokálního ÚSES pod sídlištěm Jižní Svahy.

Významné krajinné prvky (VKP)

Významný krajinný prvek je dle zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění definován jako ekologicky a geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny utvářející její typický vzhled nebo přispívající k udržení její stability.

Významnými krajinnými prvky jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 zákona č. 114/1992 Sb. orgán ochrany přírody jako významný krajinný prvek, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako významný krajinný prvek, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy.

Registrované VKP na území města Zlína jsou uvedeny níže.

- Příluk – Hradiska
- Údolní nádrž Fryšták
- Zlín – nábřeží
- Svatá voda
- Ke Kopcům
- Baba a
- Baba b
- Malenovice – Kamenec

- Sad Růmy (MMZ, 2022)

Přírodní parky

K ochraně krajinného rázu je dle § 12 odst. 3 možno zřídit přírodní park, v němž je možné obecně závazným právním předpisem omezit takové využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo rušení stavu tohoto území. Institut přírodního parku je využíván zejména tam, kde se nachází krajinné celky s významnými estetickými hodnotami, zastoupením přírodních prvků a harmonicky začleněnými kulturními fenomény.

Do jihovýchodní části území města zasahuje přírodním park Želechovické paseky (1047,9 ha). Východní část přírodního parku svou hranicí navazuje na přírodní park Vizovické vrchy. Území přírodního parku má rozdrobený, lesozemědělský charakter s rozptýleným, tzv. pasekářským osídlením, charakteristickým pro oblast Zlínska. Dále do území zasahuje přírodní park Hostýnské vrchy a to v prostoru Fryštácké vodní nádrže a částečně v k.ú. Velíková.

Krajinný ráz

Intenzivní rozvoj průmyslu ve městě v průběhu 20. století zastínil charakteristický krajinný ráz Zlínska, pro který bylo typické roztroušené osídlení valašských kopců spojené s pastevectvím. Krajina s pasekářským osídlením je charakteristická střídáním zalesněných a bezlesých ploch s mozaikou sušších míst, mokřadů, drobných lesíků, křovin, starých sadů a menších políček. Pozůstatky tohoto typu krajiny můžeme nalézt v jihovýchodní části města v přírodním parku Želechovické paseky (1047,9 ha), který leží částečně na území města. Ve srovnání s ostatními krajskými městy je podíl zalesněných ploch vysoký, za což vděčí jak specifické historii (plánovaný rozvoj v moderní éře s přihlédnutím k důležitosti ploch parků) i okolí města Zlín, které tvoří zalesněné oblasti (PROCES, 2020).

Památné stromy

Památné stromy jsou přesahovým tématem ochrany přírody a krajiny, velký význam mají nejen jako přírodní hodnota, ale i jako hodnota historická, kulturní a společenská.

Na území města se nachází 16 památných stromů (především duby, lípy a ovocné stromy) (ÚSOP, 2022).

Ramsarské mokřady

Ramsarská úmluva o mokřadech má mezinárodní význam a tyto mokřady jsou vnímány především jako biotopy vodního ptactva. Úmluva byla podepsána prvními státy 2. 2. 1971 v íránském městě Ramsar, v platnost vstoupila v roce 1975. Úmluva vytváří rámec pro celosvětovou ochranu a rozumné užívání všech typů mokřadů.

Na území města Zlín se žádná území zařazena na seznam mokřadů, mezinárodního významu chráněných Ramsarskou úmluvou, nevyskytují.

Péče o živočichy

V České Republice existuje od roku 1997 Národní síť stanic pro handicapované živočichy, která sdružuje subjekty pečující o zraněné a nemocné volně žijící živočichy. Jejich cílem je zajistit pomoc těmto živočichům a umožnit jejich plnohodnotný návrat do přírody. V případě, že je zranění vážné a neumožňuje zvířeti plnohodnotný návrat do volné přírody, je ponecháno trvale ve stanicích.

Ve statutárním městě Zlín se nachází 1 záchraná stanice pro handicapované živočichy, a to Buchlovice. Tato záchraná stanice je členem Národní sítě záchraných stanic, kterou koordinuje Český svaz ochránců přírody (ČSOP) (MŽP, 2022b; ZS, 2022).

Invazní druhy

Specifickou problematikou v obecné ochraně rostlin a živočichů je problematika invazních druhů, tedy těch druhů, jejichž introdukce a/nebo šíření ohrožuje biologickou diverzitu. Negativním působením nepůvodních druhů je pronikání do „přirozených“ společenstev a potlačování původních druhů. Následně dochází k rozvrácení společenstva a často tento proces končí vznikem silně pozměněných (v extrémních případech monocenózních) společenstev, která jsou výrazně druhově ochuzena. Dalším negativem jsou zdravotní rizika některých invazních rostlin, které mohou obsahovat jedovaté, nebo fototoxické látky, případně silné alergenů.

K nejnámějším invazním druhům rostlin, které způsobují největší problémy i na Zlínsku, patří bolševník velkolepý (*Heracleum mantegazzianum*), křídlatka japonská (*Reynoutria japonica*) a netýkavka žláznatá (*Impatiens glandulifera*). Město Zlín každoročně vynaloží nemalé prostředky na jejich likvidaci a vyzývá občany k údržbě svých pozemků, neboť neudržované prostory pro ně představují ideální prostředí, odkud se šíří dále. Kolem cest v příměstských lesích, v lesoparcích a parcích se šíří porosty netýkavky malokvěté (*Impatiens parviflora*), která vytěsňuje z podrostu lesa původní druhy. K dalším zavlečeným druhům patří např. pětour maloborný (*Galinsoga parviflora*) a pětour srstnatý (*Galinsoga urticifolia*), což jsou obtížné plevely ve sklenících, na zahradách i na polích. Nedílnou součástí životního prostředí městských „zákoutů“ se stali zlatobýl (*Solidago canadensis* a *Solidago gigantea*), kdysi dovezený jako okrasná rostlina. Z dřevin se jedná například o trnovník akát (*Robinia pseudacacia*), javor jasanolistý (*Acer negundo*), pajasan žláznatý (*Ailanthus altissima*).

Mezi nejnámější invazní druhy živočichů, které se nekontrolovatelně šíří a vytlačují původní druhy, patří zejména nutrie (*Myocastor corpus*), norek americký (*Mustela vison*), psík mývalovitý (*Nyctereutes procyonoides*) a americké druhy raků (Zlín, 2021).

Zvláštní územní ochrana přírody a krajiny představuje jeden z nejvýznamnějších nástrojů ochrany přírody a krajiny. Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny vymezuje a zajišťuje:

- národní parky (NP), chráněné krajinné oblasti (CHKO), národní přírodní rezervace (NPR), přírodní rezervace (PR), národní přírodní památky (NPP) a přírodní památky (PP). Cílem ochrany bývá nejčastěji udržení nebo zlepšení dochovaného stavu území nebo ponechání území, či jeho části, samovolnému vývoji.
- lokality soustavy Natura 2000 tvořena vyhlášenými ptačími oblastmi (PO) a evropsky významnými lokalitami (EVL).

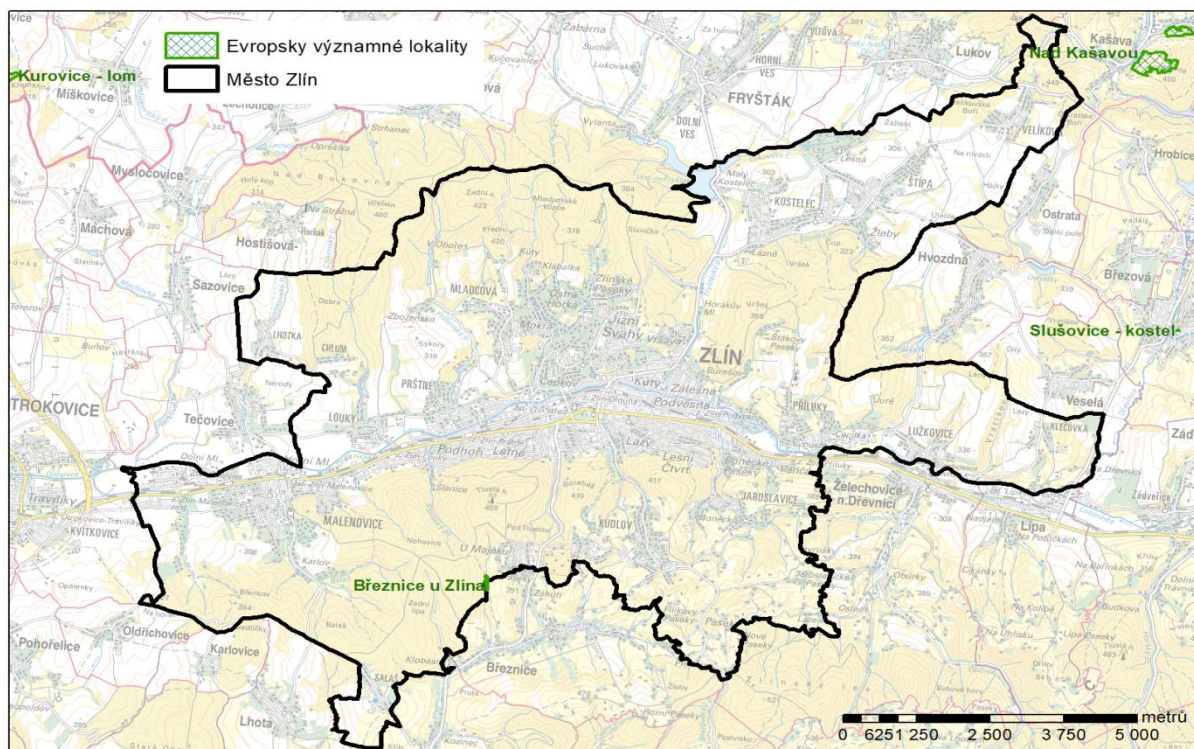
Chráněná území

Na území města se nachází pět přírodních památek, a to Pod lázněmi, Sirnaté lázně, Slanice pramen, Slanice studna a U rybníka (ÚSOP, 2022).

Natura 2000

Na území města se nachází severní část EVL Březnice u Zlína, předmětem ochrany je zde luční prameniště v aluviu potoka (celková rozloha cca 1 ha). Nenachází se zde žádná ptačí oblast.

Vymezení EVL vůči území města je znázorněno na obrázku níže.



Obr. 7: Evropsky významné lokality v blízkosti území města Zlín (AOKP ČR, 2022)

C.3.8 STARÉ EKOLOGICKÉ ZÁTĚŽE

Za starou ekologickou zátěž (SEZ) se považuje závažná kontaminace horninového prostředí, podzemních nebo povrchových vod, ke které došlo nevhodným nakládáním s nebezpečnými látkami v minulosti (zejména se jedná např. o ropné látky, pesticidy, PCB, chlorované a aromatické uhlovodíky, těžké kovy apod.). Tento závažný stav byl způsobem používáním k životnímu prostředí nešetrných, ale ve většině případů povolených technologií a chemických látek. Nejedná se o produkt současných činností ani současných havarijních stavů. SEZ ohrožuje zdraví člověka nebo složky životního prostředí a její původce již neexistuje nebo není znám.

Dle „Systému evidence kontaminovaných míst“ (SEKM), tj. evidence informací o kontaminovaných a potenciálně kontaminovaných místech, ekologických újmách a lokalit s řešenou ekologickou újmou, je ve městě Zlíně evidováno 71 schválených starých ekologických zátěží, které by měly být postupně sanovány. Nejvíce lokalit se SEZ představují vyloučené lokality (48).

Nejrizikovější lokality, tedy A1 – A3 s nutností realizace nápravných opatření, se na území města nenachází (SEKM, 2022).

Jako brownfield je označována nemovitost (pozemek, objekt, areál), která je nedostatečně využívaná, zanedbaná a může být i kontaminovaná. Vzniká jako pozůstatek průmyslové, zemědělské, rezidenční, vojenské či jiné aktivity. Brownfield nelze efektivně využívat, aniž by proběhl proces jeho regenerace.

Ve městě Zlíně existuje mnoho nevyužitých ploch. Město ale vlastní pouze zanedbatelné množství těchto areálů a má velice malý vliv na vlastníky areálů.

Na území města se nachází 5 významných lokalit typu brownfields:

- Filmový areál ve Zlíně

- Baťův areál Zlín
- Vytěžené území cihelny Malenovice
- Zahradnictví Malenovice
- Skelet Jižní Svahy Zlín (ARR, 2012)

C.3.9 ODPADY

Statutární město Zlín má zpracovaný Plán odpadového hospodářství statutárního města Zlína na období 2017-2021, kde jsou stanovena všeobecná pravidla pro nakládání s odpady respektující vyšší právní normy. Provoz sběrných dvorů, svoz i zneškodnění všech komunálních odpadů je zajišťováno svozovou společností Technické služby Zlín, s. r. o.

Celková produkce odpadů Statutárního města Zlína činila v roce 2020 celkem 29 891 tun odpadů, z toho 13 259 tun představoval směsný komunální odpad a 3 028 tun objemný odpad. Dále bylo v roce 2020 vyprodukováno 3 200 tun BRKO, 1819 tun papíru, 957 tun skla a 922 tun plastu a nápojových kartonů. Průměrná produkce SKO na občana je 169 kg a má kolísavý vývoj. Meziročně došlo k nárůstu produkce SKO z 13 029 tun v roce 2019 na 13 259 tun v roce 2020.

Co se týče separace, zajišťuje město sběr tříděného odpadu do kontejnerů na veřejně přístupných stanovištích – papír, plasty s nápojovými kartony, sklo čiré a barevné, kovové obaly a jedlé oleje. Dále město provozuje čtyři sběrné dvory v lokalitách Louky, Zálešná, Jiráskova ul. a Malenovice. Město rovněž ve vybraných lokalitách provádí od roku 2007 svoz a zpracování biologicky rozložitelného komunálního odpadu (BRKO). Bioodpad je odevzdáván i při mobilních svozech a také občany odvážen přímo na kompostárnu. Svaz velkoobjemového domovního odpadu je zajišťován v rámci mobilních svozů z určených stanovišť ve schváleném časovém harmonogramu svozovými vozidly a pomocí velkoobjemových kontejnerů ze sběrných dvorů a stanovišť určených Magistrátem města Zlína.

V roce 2020 bylo také na území města Zlína odklizen cca 35 tun odpadu v rámci úklidu černých skládek. Jednalo se především o velkoobjemový odpad (nepotřebný nábytek apod.), který byl velmi často odložen u odpadových nádob, a to především v sídlištní zástavbě. Úklid nepovolených skládek na území města zabezpečují rovněž Technické služby Zlín, s. r. o.

Odpad je ukládán na skládku Suchý důl, jejíž provoz zajišťují TSZ. Je umístěna 1,5 km severně od místní části Louky. Skládkuje se zde již od roku 1982 a od té doby byl původní areál zmodernizován včetně jímání skládkového plynu, který je plynovodním potrubím odváděn do teplárny (Zlín, 2021).

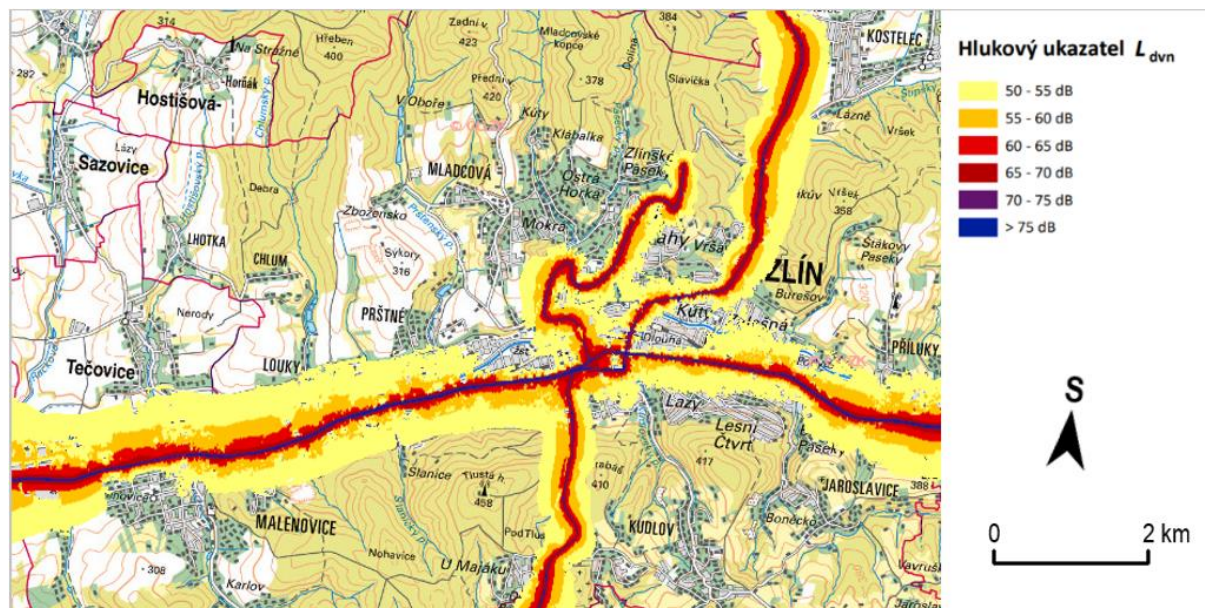
V současnosti je ve světě i v ČR v odpadovém hospodářství stěžejním trendem snaha o přechod na oběhové hospodářství, kdy dochází k uzavírání toků materiálů v dlouhotrvajících cyklech a důraz je kladen na prevenci vzniku odpadů, opětovné využití výrobků, recyklaci a přeměnu na energie namísto těžby nerostných surovin a přibývání skládek.

C.3.10 HLUK

Obecně má hluk významný negativní vliv na zdraví obyvatel, kdy buď přímo působí na sluch obyvatel (spíše v případě krátkodobého, ale intenzivního zdroje hluku) nebo, v případě dlouhodobého vystavení se hluku, vyvolává u obyvatel odvozené poruchy (vysoký krevní tlak, snížení imunity, chronická únava, snížení kvality spánku, deprese, zhoršení paměti, ztráta pozornosti a jiné).

Největším zdrojem hluku ve městě Zlín je doprava a průmysl. Dominantním zdrojem hluku je silniční doprava na pozemní komunikaci I. třídy I/49. Zdrojem železničního hluku je trať vedoucí souběžně s komunikací I/49 vedoucí z Otrokovic přes Zlín do Vizovic, avšak tento zdroj je minimální. V blízkosti rušných silnic v centru Zlína je celková intenzita hluku L_{dvn} (den-večer-noc) vyšší než 75 dB, dochází tak k překročení limitu pro hlukovou zátěž na veřejných prostranstvích. V roce 2017 byly

Ministerstvem zdravotnictví zveřejněny výsledky strategického mapování hluku v ČR. Na obrázku níže je zobrazeno hlukové znečištění Zlína v důsledku dopravy.



Obr. 8: Intenzita hlukové zátěže v okolí hlavních silničních komunikací ve Zlíně (SHM, 2017)

C.3.11 KULTURNÍ PAMÁTKY

Jedná se o movité i nemovité věci nebo jejich soubory, jež jsou významným dokladem historického vývoje, životního způsobu a prostředí společnosti od nejstarších dob do současnosti a projevem tvůrčích schopností a práce člověka z nejrůznějších oborů lidské činnosti, pro jejich hodnoty revoluční, historické, umělecké, vědecké a technické (případně proto, že mají přímý vztah k významným osobnostem a historickým událostem).

Na území statutárního města Zlína se nachází 60 kulturních památek, jedna památková zóna (Zlín) a dvě ochranná pásma významných kulturních památek (NPÚ, 2021).

Archeologické lokality

Na území města Zlín se nachází několik lokalit s potvrzenými, anebo předpokládanými archeologickými nálezy. Nejrozsáhlejší území s potvrzenými archeologickými nálezy se nacházejí v centru města (sady Svobody a Komenského a okolí) a Malenovicích (ISAD NPÚ, 2022).

C.3.12 ENVIRONMENTÁLNÍ VZDĚLÁVÁNÍ, VÝCHOVA A OSVĚTA

Z hlediska ochrany životního prostředí je podstatné, že v některých případech, zejména v oblasti snižování negativních vlivů lokálních topenišť na kvalitu ovzduší, nakládání s odpady (separovaný sběr, eliminace spalování odpadů v domácnostech, odpor proti energetickému využití odpadu v moderních zařízeních), ochrany přírody, ochrany klimatu a dalších jsou nástroje EVVO nezbytnou, nikoliv však postačující, podmínkou řešení. Pouze legislativní, administrativní ani ekonomické nástroje nejsou při ochraně životního prostředí samospasitelné. Důležité je zapojení informované, vzdělané, poučené a v důsledku také aktivní veřejnosti.

Město Zlín má na období 2019-2022 zpracovánu Koncepci environmentálního vzdělávání, výchovy a osvěty (EVVO). Cílem koncepce EVVO je návrh funkčního systému EVVO ve městě.

Zlín aktivně spolupracuje s odbornou i širokou veřejností, se školami a profesními, či neziskovými

organizacemi. Problematikou se cíleně zabývá Odbor životního prostředí a zemědělství Magistrátu města Zlína, činnost EVVO koordinuje referent – koordinátor EVVO ve městě Zlíně. Město je mj. i pořadatelem osvětových akcí pro veřejnost jako je např. Den Země – Zlín, Den stromů – Lukov, Evropský týden mobility a Evropský den bez aut – Zlín, Živé náměstí – Zlín, Týden Zdraví – Zlín, nebo Stromové slavnosti – Zlín.

Magistrát města vydává také publikace a další tištěné materiály motivující obyvatele k environmentálně šetrnému chování a připravuje projekty, které přispívají k ochraně životního prostředí.

Ve Zlíně dále působí 5 organizací, které se odborně věnují EVVO – ZO ČSOP Ekocentrum Čtyřlístek, ZOO a zámek Zlín – Lešná, p. o., Útulek pro zvířata v nouzi Zlín-Vršava, Dům dětí a mládeže ASTRA Zlín, Líška, z.s. - environmentální vzdělávání, výchova a osvěta ve Zlínském kraji. V těchto organizacích působí pracovníci, kteří realizují projekty zaměřené na EVVO. Tyto organizace mají ve své nabídce ekologické výukové programy, vzdělávací akce, poradenství, pravidelné kroužky a kluby, příležitostné akce pro veřejnost a tábory (Zlín, 2018).

C.4 STÁVAJÍCÍ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

Stav životního prostředí včetně současných problémů je popsán podrobně v předcházejících kapitolách. Níže je uveden hlavní souhrn nejvýznamnějších problémů:

KLIMA A ZMĚNA KLIMATU

- Narůstající počet událostí s extrémními projevy počasí (sucho, povodně, snižování zásob vody v půdě, pokles hladin vodních zdrojů).
- Postupně se zvyšující vliv vysokých teplot a četnějších vln veder na zdraví především zranitelných skupin obyvatel (senioři, chronicky nemocní, děti).

OVZDUŠÍ

- Kvalita ovzduší ovlivněná zejména lokálními topeništi, průmyslem a lokálně dopravou. Významný je také transport znečišťujících látek z Moravskoslezského kraje.
- Nadprůměrná emisní zátěž z dopravy, zejména individuální automobilová doprava
- Překračování imisních limitů B(a)P na území města a ozónu na území kraje
- Poměrně významný vliv stávající dopravy na imisní zátěž vlivem suspendovaných částic frakce PM₁₀ (zejm. z hlediska maximálních denních koncentrací)

HLUK

- Hluk v důsledku silniční dopravy z komunikace I/49, železniční dopravy (trať vedoucí z Otrokovic do Vizovic) a průmyslu

VODA

- Zejména průmyslové znečištění, plošné znečištění ze zemědělské činnosti a komunální znečištění
- Převažuje jednotná kanalizace na území města
- Existence záplavových území
- Dopady klimatické změny (riziko bleskových povodní, sucho omezující další rozvoj a udržování městské zeleně, odumírání lesních porostů)

PŮDA A VYUŽITÍ ÚZEMÍ

- Erozní ohrožení půd z důvodu intenzivního zemědělského využívání půd, nedostatku stabilizačních prvků v krajině (meze, aleje, rozptýlená zeleň, zatravněné údolnice, louky, polní cesty, nivní porosty apod.)
- Degradace lesů v důsledku dopadů klimatické změny a návazné gradace škůdců

PŘÍRODA A KRAJINA

- Potenciální střet podmínek ochrany přírody a některých rozvojových aktivit (např. doprava)
- Problematika invazivních druhů

HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ, STARÉ EKOLOGICKÉ ZÁTĚŽE

- Přítomnost starých ekologických zátěží s dosud nerealizovanými opatřeními k jejich eliminaci
- Přítomnost nevyužívaných brownfields
- Existence území ohrožených sesuvy a erozí

ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

- Produkce komunálního odpadu vykazuje stoupající trend
- Stále převažující vysoká míra skládkování
- Přítomnost černých skládek

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

Předpokládané vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví je možné v této fázi, vzhledem k míře rozpracování koncepce, již orientačně stanovit.

Tabulka 5 Potenciální odhadované vlivy PUMM Zlín na složky životního prostředí

Problémový okruh životního prostředí relevantní vzhledem k PUMM Zlín	Specifické problémy ŽP relevantní vzhledem k PUMM Zlín	Předběžná identifikace vlivů na ŽP v důsledku uplatňování PUMM Zlín
Ochrana ovzduší	<p>Vliv dopravy na znečištění ovzduší</p> <p>Překračování imisních limitů benzo(a)pyrenu a ozonu</p> <p>Významný vliv dopravy na imisní zátěž vlivem PM₁₀</p>	<p>Realizace aktivit v oblasti dopravy (např. parkoviště, terminál aj.) může představovat lokální navýšení emisí látek znečišťujících ovzduší a skleníkových plynů, hlukové zatížení generované dopravou, vlivy na zdraví obyvatel apod. Předpokládaná rizika nejsou významná a jsou lokálního charakteru, řešená v rámci ZÚR a územního plánu. Pozitivní vlivy v širším měřítku naopak přinese snížení emisí, skleníkových plynů i hluku v širším měřítku v důsledku snížení zbytných jízd při hledání parkovacího místa, vyšší využití veřejné dopravy v důsledku zvýšení komfortu jejího využívání vybudováním terminálů a jejich lepšího napojení, ad.).</p> <p>Potenciální pozitivní vlivy lze očekávat u podpory např. 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.</p> <p><i>Lze předpokládat pozitivní vlivy navrhovaných opatření v důsledku podpory opatření zlepšující stav ovzduší. Nevýznamné negativní vlivy lze předpokládat pouze lokálně u opatření výstavby parkovišť, terminálu, omezeně také v době výstavby, apod.</i></p>

Problémový okruh životního prostředí relevantní vzhledem k PUMM Zlín	Specifické problémy ŽP relevantní vzhledem k PUMM Zlín	Předběžná identifikace vlivů na ŽP v důsledku uplatňování PUMM Zlín
Adaptace na dopady klimatické změny	<p>Narůstající počet událostí s extrémními projevy počasí (sucho, povodně, vlny veder)</p> <p>Efekty tepelného ostrova</p>	<p>V případě uplatňování opatření z PUMM Zlín se očekává vyšší míra mitigačních opatření, zejména v souvislosti se snížením produkce skleníkových plynů z dopravy (např. pořízení nízkoemisních vozidel pro veřejnou dopravu, podpora cyklodopravy), což lokálně sníží negativní vlivy na klima. PUMM Zlín rovněž podporuje uplatňování prvků modrozelené infrastruktury (např. vytvoření technického manuálu) a revitalizaci městských tříd.</p> <p><i>Lze předpokládat pozitivní vlivy navrhovaných opatření na rizika vyplývající ze změny klimatu.</i></p>
Ochrana přírody a krajiny, biologické rozmanitosti, půda a les	<p>Střet podmínek ochrany přírody s rozvojovými záměry, včetně degradace krajinného rázu vlivem nových staveb</p> <p>Narušování migrační prostupnosti krajiny vlivem nových dopravních staveb a rozšiřováním zástavby</p> <p>Nevhodný způsob hospodaření (zemědělství, lesnictví) v krajině, pokračující zábor zemědělské půdy, erozní ohrožení půd</p>	<p>Potenciální střety 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.</p> <p>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 zábor ZPF, případně LPF. Toto je řešeno na úrovni ZÚR a v rámci územního plánu, kdy probíhá posuzování vlivů na životní prostředí. Současně lze u některých opatření předpokládat také pozitivní vlivy na přírodní hodnoty v území. Patří mezi ně zejm. podpora modrozelené infrastruktury a revitalizace městských tříd.</p> <p><i>Lze předpokládat jak pozitivní, tak i negativní vlivy PUMM na přírodní hodnoty v území a mírně negativní dopady z hlediska záborů půdního fondu a zvýšení fragmentace území.</i></p>
Zdraví	<p>Znečišťující látky z dopravy</p> <p>Hlukové zatížení</p> <p>Zdravotní rizika vyplývající z dopadů změn klimatu</p>	<p>Koncepce se zabývá snížením negativních vlivů dopravy (zejména hluku a emisí), dopravních nehod a zvýšením bezpečnosti obyvatel (zejména v cyklodopravě a pro pěší, ale také zklidňováním dopravy) a také revitalizací veřejného prostoru mj. pro zlepšování fyzického a duševního zdraví</p> <p><i>Předpokládají se pozitivní vlivy na zdraví obyvatel.</i></p>

Předběžně lze tedy na základě výše popsaných skutečností konstatovat, že předpokládané zaměření koncepce bude přispívat ke zlepšování stavu životního prostředí a také k řešení některých výše uvedených problémů. Zaměření koncepce směřuje k řešení identifikovaných problémů na území města v oblasti životního prostředí a využívá tak příležitosti, které připravované finanční zdroje pro nadcházející programové období nabízejí ke zlepšení stavu životního prostředí. K využití příležitostí ke zlepšení stavu životního prostředí směřují především opatření uvedená ve strategických cílech 1 Vytvořit efektivně a chytře propojené město s rovným přístupem k mobilitě pro všechny, 2 Optimalizovat podmínky pro udržitelný a vyvážený mix všech dopravních prostředků na dělbě přepravní práce, 4 Zvýšit bezpečnost, snížit dopady dopravního systému na zdraví a životní prostředí a 5 Zvýšit odolnost a spolehlivost dopravního systému.

Jedná se tedy zejména o oblasti zlepšení stavu ovzduší a klimatu (podpora udržitelných forem dopravy, vymístění dopravy z centra města, ad.), mitigace a adaptace krajiny a intravilánu na dopady změn klimatu, podpora biodiverzity ve městě (např. realizace modrozelené infrastruktury), zvýšení bezpečnosti a obyvatel a podpora veřejného zdraví.

Z předběžného hodnocení nevyplývají potenciálně významné negativní vlivy. Mírné negativní vlivy mohou plynout např. ze záborů půdního fondu např. při realizaci cyklostezek, parkovišť, apod., a dále také při realizace přeložek, z potenciálního navýšení emisí látek znečišťujících ovzduší a skleníkových plynů, hlukové zatížení z důvodu výstavby např. parkovišť, terminálu apod.

Potenciální rizika mohou představovat také střety (např. cyklostezky a nová silniční infrastruktura) s oblastmi se zvýšenými požadavky na ochranu přírody a krajiny. Jedná se především o zvláště chráněná území a lokality soustavy Natura 2000 dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Jde také o další cenná přírodní území (přírodní památky, prvky ÚSES, významné krajinné prvky a další), která představují ohniska biodiverzity a zajišťují migrační propustnost krajiny. Tyto vlivy jsou řešeny na úrovni ZÚR a v rámci územního plánu, kdy probíhá posuzování vlivů na životní prostředí.

Z přiloženého stanoviska orgánu ochrany přírody ve vztahu k možným významně negativním vlivům na soustavu Natura 2000 vyplývá, že lze vyloučit významný negativní vliv koncepce na lokality soustavy Natura 2000 (viz citace stanovisek v kap. E.4. a jejich uvedení v příloze č. 1).

E. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

E.1 VÝČET MOŽNÝCH VLIVŮ KONCEPCE PŘESAHUJÍCÍCH HRANICE ČESKÉ REPUBLIKY

Zaměření a rozsah Koncepce a její působnost pro území města Zlín nepředpokládá její pozitivní ani negativní vlivy, které by přesahovaly hranice České republiky. Pokud by významné negativní vlivy byly zjištěny v průběhu posuzování, bude na tuto skutečnost neprodleně upozorněn příslušný úřad.

E.2 MAPOVÁ DOKUMENTACE A JINÁ DOKUMENTACE TÝKAJÍCÍ SE ÚDAJŮ V OZNÁMENÍ KONCEPCE

Mapová dokumentace (např. přehledné mapky územního rozložení hodnot), týkající se dotčeného území, je vesměs uvedena v textu Oznámení. Seznam hlavních podkladových materiálů, které byly použity pro zpracování tohoto Oznámení, je uveden v kapitole "Seznam použitých podkladů".

E.3 DALŠÍ PODSTATNÉ INFORMACE PŘEDKLADATELE O MOŽNÝCH VLIVECH NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Základní informace o potenciálních vlivech koncepce na životní prostředí, které byly známy v době zpracování oznámení, jsou uvedeny v předcházejících kapitolách.

E.4 STANOVISKO ORGÁNU OCHRANY PŘÍRODY, POKUD JE VYŽADOVÁNO PODLE § 45I ODS. 1 ZÁKONA Č. 114/1992 SB., VE ZNĚNÍ POZDĚJŠÍCH PŘEDPISŮ.

Informace o zpracování Plánu udržitelné mobility města Zlín pro rok 2035 s jeho stručnou charakteristikou byla zaslána dotčenému orgánu ochrany přírody s žádostí o stanovisko k potenciálním vlivům Koncepce na území soustavy NATURA 2000 (stanovisko podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů). Z přijatých stanovisek plyne, že **lze vyloučit** významný vliv na území soustavy NATURA 2000.

Stručné obsahové znění doručených stanovisek OOP k vlivu koncepce na EVL a PO, dle zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů	
Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství	Lze vyloučit, že koncepce může mít významný vliv

Obdržené stanovisko orgánu ochrany přírody je součástí přílohy č. 1 tohoto oznámení.

Datum zpracování oznámení koncepce:

Oznámení koncepce bylo zpracováno 28. 4. 2022

Jméno, příjmení, adresa, telefon a e-mail osob, které se podílely na zpracování oznámení koncepce:

RADDIT consulting, s.r.o.
Fojtská 574
739 24 Krmelín
telefon: +732 948 338
email: info@raddit.cz

Složení týmu (abecedně):

Martina Blahová
Mgr. Zuzana Karkoszková
Markéta Kolatková
RNDr. Radim Misiaček
Mgr. Renata Vojkovská

Podpis oprávněného zástupce předkladatele:

.....

(na základě plné moci)

SEZNAM POUŽITÝCH PODKLADŮ

ZÁKLADNÍ PODKLADY A ZDROJE:

- ARR (2012): Strategie využití brownfields ve Zlínském kraji. Dostupné na <<https://www.kr-zlinsky.cz/strategie-vyuziti-brownfields-ve-zlinskem-kraji-cl-708.html>>.
- CDV (2021): Plán udržitelné městské mobility města Zlín. Dostupné na <<https://www.zlinvpohybu.cz/ke-stazeni/>>.
- CENIA (2021): Zpráva o životním prostředí ve Zlínském kraji 2020. Dostupné na <https://www.cenia.cz/wp-content/uploads/2022/01/Kraje_2020_ZLK.pdf>.
- ČHMÚ (2021): Tabelární ročenka 2020. Dostupné na <https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/tab_roc/tab_roc_CZ.html>.
- ČHMÚ (2021b): Grafická ročenka 2020. Dostupné na <https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/grafroc_CZ.html>.
- ČSÚ (2021): Statistická ročenka Zlínského kraje 2021. Dostupné na <<https://www.czso.cz/csu/czso/statisticka-rocenka-zlinskeho-kraje-2021>>.
- ČSÚ (2021b): Zemřelí podle seznamu příčin smrti, pohlaví a věku v ČR, krajích a okresech - 2010 až 2019. Dostupné na <<https://www.czso.cz/csu/czso/okresy-podle-pohlavi-2010-2019>>.
- DDP (2021): Povodňový plán statutárního města Zlína. Dostupné na <http://gate.muzlin.cz:2222/dpp/pub_585068/index.html?0-uvod.htm>.
- EKOTOXA s.r.o. (2018): Analýza zranitelnosti Moravskoslezského kraje vůči dopadům klimatické změny.
- ISVS – VODA (2022): Vodohospodářský informační portál VODA. Datové sady. Dostupné na <<https://voda.gov.cz/?page=Home&views=Datov%C3%A9-sady-t%C3%A9maticky%2CLegenda-----%2CZobrazena%C3%AD-vrstev----->>.
- MMZ (2022): Významné krajinné prvky registrované na území ORP Zlín. Dostupné na <<https://www.zlin.eu/clanky/dokumenty/7397/di1cbh2vi5kt-vkp-registrovana-na-uzemi-orp-zlin---foto.pdf>>.
- PROCES (2020): Strategie rozvoje statutárního města Zlína do roku 2030 – ZLÍN 2030. Analytická část. Dostupné na <<https://www.zlin.eu/strategie-zlin-2030-finalni-dokument-cl-3889.html>>.
- PRVKZK (2016): Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Zlínského kraje. Dostupné na <https://geoportal.kr-zlinsky.cz/prvkuk_v/>.
- Quitt (1971): Klimatické oblasti Československa.
- Šnajdara, P. a kol. (2021): Geologické lokality Zlínského kraje. Dostupné na <<https://www.kr-zlinsky.cz/publikace-geologicke-lokality-zlinskeho-kraje-aktuality-17590.html>>.
- Zlín (2018): Místní koncepce environmentálního vzdělávání, výchovy a osvěty statutárního města Zlína na období 2019 – 2022. Dostupné na <<https://www.zlin.eu/clanky/dokumenty/7474/ijw1lunz7xs0-koncepce-evvo-mesta-zlina-2019-2022.pdf>>.
- Zlín (2021): Životní prostředí Zlínska a jeho ochrana. Dostupné na <<https://www.zlin.eu/clanky/dokumenty/2592/lh8dc0kxitvm-zivotni-prostredi-zlinska-a-jeho-ochrana.pdf>>.

INTERNETOVÉ STRÁNKY

- <http://www.ochranaprirody.cz/> (AOPK ČR, 2022)
- <https://www.czso.cz/> (ČSÚ, 2022)
- <https://brownfielddy.czechinvest.org> (CzechInvest, 2022)
- <https://geoportal.gov.cz/web/guest/map> (Geoportál, 2022)
- <https://geoportal.npu.cz/ISAD/> (ISAD NPÚ, 2022)
- <https://eagri.cz/public/app/lpisext/lpis/verejny2/plpis/> (LPIS, 2022)
- <http://webgis.nature.cz/mapomat/?mapid=MapoMat4> (MapoMat, 2022)
- <https://www.mzp.cz/> (MŽP, 2022)
- <https://www.mzp.cz/Aplikace/rzc.nsf/index.xsp> (MŽP, 2022b)
- <http://www.nature.cz/natura2000-design3/hp.php> (Natura 2000, 2022)
- <https://www.npu.cz> (NPÚ, 2022)
- <https://www.zlin.eu/> (Zlín, 2022)
- <http://www.povis.cz/html/> (POVIS, 2018)
- <http://www.sekm.cz/> (SEKM, 2022)
- <https://geoportal.mzcr.cz/shm/> (SHM, 2017)
- <https://mapy.geology.cz/suris/> (SURIS, 2022)
- https://mapy.geology.cz/svahove_nestability/ (Svahové nestability, 2022)
- <http://www.szu.cz> (SZÚ, 2022)
- <http://www.uhul.cz/mapy-a-data/katalog-mapovych-informaci> (ÚHÚL, 2022)
- <http://drusop.nature.cz/portal/> (ÚSOP, 2022)
- <https://isoh.mzp.cz/visoh> (VISOH, 2022)
- <https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1B4nKBFc66Jlg9cQPVD8s1hrhQpo&ll=50.103043573183236%2C15.345263305252288&z=9> (ZS, 2022)

PŘÍLOHY

PŘÍLOHA Č. 1: STANOVISKA PODLE § 45I ZÁKONA Č. 114/1992 SB., VE ZNĚNÍ POZDĚJŠÍCH PŘEDPISŮ

Krajský úřad Zlínského kraje – Odbor životního prostředí a zemědělství, třída Tomáše Bati 21, 761 90
Zlín



Odbor životního prostředí a zemědělství oddělení právní a ochrany přírody	RADDIT consulting s.r.o. Fojtská 574 739 24 Krmelín
---	---

datum	oprávněná úřední osoba	číslo jednací	spisová značka
7. 3. 2022	Mgr. Jan Čemý	KUZL 20372/2022	KUSP 18854/2022 ŽPZE-JČ

Stanovisko orgánu ochrany přírody k možnosti existence významného vlivu koncepce „Plán udržitelné městské mobility Zlína“

Krajský úřad Zlínského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, příslušný podle ustanovení § 77a odst. 4 písm. o) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „orgán ochrany přírody“) vyhodnotil na základě žádosti, která byla dne 1. 3. 2022 podána společností RADDIT consulting s.r.o., Fojtská 574, 739 24 Krmelín, možnosti vlivu koncepce „Plán udržitelné městské mobility Zlína.“ Krajský úřad Zlínského kraje vydává

stanovisko

podle § 45i odstavce 1 téhož zákona v tom smyslu, že hodnocená koncepce

nemůže mít významný vliv

na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast, kde je příslušný zdejší orgán ochrany přírody.

Výše uvedený závěr orgánu ochrany přírody vychází 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 odůvodněné stanovisko se vydává postupem podle části čtvrté zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, a nejedná se o rozhodnutí ve správním řízení. Tento správní akt nenahrazuje jiná správní opatření a rozhodnutí, která se k hodnocené aktivitě vydávají podle zvláštních právních předpisů.

Elektronický podpis - 7.3.2022

Certifikát autora podpisu :

Jméno: JUDr. Jolana Hulínová
Vydal: PostSignum Qualified CA 4
Platnost do: 12.9.2022 08:42:21+00:02:00

JUDr. Jolana Hulínová
vedoucí oddělení

(dokument opatřen elektronickým podpisem)

Krajský úřad Zlínského kraje
tř. Tomáše Bati 21
761 90 Zlín

IČ: 70891320
tel.: 577 043 390
e-mail: jan.cemy@kr-zlinsky.cz, www.kr-zlinsky.cz

PŘÍLOHA Č. 2: PLNÁ MOC



statutární město Zlín
náměstí Míru 12 • 760 01 Zlín

PLNÁ MOC

Zmocnitel:

Statutární město Zlín

nám. Míru 12

760 01 Zlín

IČO: 00283924

(dále zmocnitel)

zastoupeným: Ing. Davidem Neulingem, vedoucí Odbor dopravy

Zmocněnec:

společnosti RADDIT consulting s.r.o.

se sídlem:

Krmelín, Fojtská 574, 736 24

IČO: 27811221

(dále zmocněnec)

zapsané v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Ostravě pod č. 30352, oddíl C

zastoupeným: RNDr. Radimem Misačkem, jednatelem společnosti RADDIT consulting s.r.o., nar.

25.04.1960

Zmocnitel zmocňuje zmocněnce na základě této plné moci

k zastupování zmocnitele ve věci předkládání dokumentů a žádostí o stanoviska a vyjádření v rámci posouzení vlivu záměru: „Plán udržitelné městské mobility Zlína“ podle zákona č. 100/2001, o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, a to především k:

- podání žádosti o stanovisko dle § 45i zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů,
- předložení dokumentu „Plán udržitelné městské mobility města Zlína“ a Vyhodnocení vlivů koncepce dle zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů,
- organizaci případného veřejného projednání a zpracování zápisu z veřejného projednání,
- dalším relevantním úkonům vyplývajícím z citovaných zákonů.

Výše uvedené úkony souvisejí s uzavřenou Smlouvou o dílo: „Plán udržitelné městské mobility města Zlína“ (dále jen „smlouva“), uzavřené dne 14.01.2021 mezi zmocnitelem a společností CDV, v. v. i, jako strategického dokumentu pro statutární město Zlín, který je koncepční studií všech subsystémů dopravy.

Výše uvedený zmocněnec je dodavatel části zakázky vyplývající z uzavřené smlouvy a zmocnění přijímá v plném rozsahu.

Tuto plnou moc zmocnitel uděluje na dobu určitou, a to do provedení výše uvedených úkonů, nejpozději však do 31.08.2022.

Ve Zlíně dne

Za zmocnitele:

Ing. David Neulinger
vedoucí Odboru dopravy

Neulinger David
Digitally signed by Neulinger David
DN: c=cz, DC=zlín, OU=SMZ,
OU=RMZ, OU=Odbor dopravy,
CN=Neulinger David,
E=David@neulinger@zlín.eu
Reason: I am the author of this
document.
Location: your signing location here
Date: 2022.04.27 15:07:04
Font Reader Version: 10.0.0

V Krmelíně dne RNDr.

Za zmocněnce:
RNDr. Radim Misaček
jedenátel společnosti RADDITk
consulting s.r.o.

Radim
Misaček

Digitálně
podepsal RNDr.
Radim Misaček
Datum:
2022.04.27
09:48:45 +02'00'