

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA TŘEBÍČE

2022-2027

ZPRACOVÁNÍ SEA A DOPLŇUJÍCÍCH STUDIÍ

*Oznámení koncepce podle § 10 zákona č.
100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní
prostředí*

7. 7. 2022

Administrativní údaje

Zadavatel: Město Třebíč, MěÚ Třebíč, odbor dopravy a komunálních služeb

Realizátor: Ekopontis

Husovická 884/4

614 00 Brno

IČ: 038 66 866

<https://www.ekopontis.cz/>



Financování:

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Operačního programu Zaměstnanost.

Název projektu: Třebíč na cestě k Smart City II.

Registrační číslo projektu: CZ.03.4.74/0.0/0.0/18_092/0014616



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA TŘEBÍČE 2022-2027



Oznámení podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí

Zpracováno podle přílohy č. 7 k zákonu č. 100/2001 Sb.,
o posuzování vlivů na životní prostředí

Předkladatel:



Zpracovatel:



Červenec 2022

OBSAH

ÚVOD	5
A ÚDAJE O PŘEDKLADATELI	6
A.1 Název organizace	6
A.2 Sídlo	6
A.3 Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce předkladatele	6
B ÚDAJE O KONCEPCI	7
B.1 Název	7
B.2 Obsahové zaměření (osnova)	7
B.2.1 Struktura Koncepce	7
B.2.2 Obsahové zaměření přípravné a analytické části Koncepce	7
B.2.3 Obsahové zaměření návrhové části Koncepce	9
B.2.4 Obsahové zaměření akčního plánu	10
B.3 Charakter	10
B.4 Zdůvodnění potřeby pořízení	10
B.5 Základní principy a postupy (etapy) řešení	10
B.5.1 Přípravná a analytická část Koncepce	11
B.5.2 Návrhová část Koncepce	11
B.5.3 Akční plán	11
B.6 Hlavní cíle	12
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.	12
B.8 Přehled uvažovaných variant řešení	14
B.9 Vztah k jiným koncepcím a možnost kumulace vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví s jinými záměry	14
B.9.1 Vztah k jiným koncepcím	14
B.9.2 Možnost kumulace vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví s jinými záměry	17
B.10 Předpokládaný termín dokončení	17
B.11 Návrhové období	18
B.12 Způsob schvalování	18
C ÚDAJE O DOTČENÉM ÚZEMÍ	19
C.1 Vymezení dotčeného území	19
C.2 Výčet dotčených územních samosprávných celků, které mohou být koncepcí ovlivněny ...	20
C.3 Základní charakteristiky stavu životního prostředí v dotčeném území	21

C.3.1	Klima	21
C.3.2	Ovzduší	22
C.3.3	Hluk.....	26
C.3.4	Povrchové a podzemní vody.....	28
C.3.5	Využití půd	29
C.3.6	Příroda a krajina	33
C.3.7	Odpady	38
C.4	Stávající problémy životního prostředí v dotčeném území.....	39
D	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ VE VYMEZENÉM DOTČENÉM ÚZEMÍ	40
D.1	Předpokládané vlivy Koncepce na jednotlivé složky životního prostředí.....	40
D.1.1	Strategická oblast 6.1 Veřejný prostor	41
D.1.2	Strategická oblast 6.2. Aktivní mobilita	41
D.1.3	Strategická oblast 6.3. Veřejná hromadná doprava.....	43
D.1.4	Strategická oblast 6.4. Doprava v klidu	44
D.1.5	Strategická oblast 6.5. Silniční doprava.....	46
D.1.6	Strategická oblast 6.6. Nákladní doprava	48
D.2	Závěr z hlediska předpokládaných vlivů Koncepce na ŽP a veřejné zdraví	49
E	DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	50
E.1	Výčet možných vlivů koncepce přesahujících hranice České republiky	50
E.2	Mapová dokumentace a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení koncepce	50
E.3	Další podstatné informace předkladatele o možných vlivech na životní prostředí a veřejné zdraví	50
E.4	Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb.....	50
	SEZNAM ZPRACOVATELŮ	51
	POUŽITÉ ZDROJE	52

SEZNAM ZKRATEK

AOPK	Agentura ochrany přírody a krajiny ČR
AV ČR	Akademie věd ČR
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČR	Česká republika
EVL	evropsky významná lokalita
k.ú.	katastrální území
KÚ	krajský úřad
KÚ KV	Krajský úřad kraje Vysočina
LBC	lokální biocentrum
LBK	lokální biokoridor
MHD	městská hromadná doprava
NRBK	nadregionální biokoridor
OŽPaZ	odbor životního prostředí a zemědělství
PO	ptačí oblast
PUMM	plán udržitelné městské mobility = SUMP
RBC	regionální biocentrum
RBK	regionální biokoridor
REZZO	Registr emisí a zdrojů znečišťování ovzduší
SEA	strategické posuzování vlivů na životní prostředí
SEKM	Systém evidence kontaminovaných míst
SoD	smlouva o dílo
SUMP	sustainable urban mobility plan = PUMM
ÚP	územní plán
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚSES	územní systém ekologické stability
VHD	veřejná hromadná doprava
VKP	významný krajinný prvek
VÚV TGM	Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka, veřejná výzkumná instituce
ZOPK	zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
ŽP	životní prostředí

ÚVOD

Předložené oznámení návrhu koncepce „Plán udržitelné městské mobility města Třebíče 2022-2027“ (dále pouze Oznámení) bylo zpracováno dle § 10 písm. c) zákona číslo 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále pouze zákon). Obsah Oznámení je dán přílohou č. 7 zákona. Příslušným úřadem je dle § 22 písm. b) zákona Krajský úřad Kraje Vysočina (dále též pouze KÚ KV).

Oznámení Plánu udržitelné městské mobility města Třebíče 2022-2027 (dále pouze Koncepce, PUMM či SUMP) je zpracováno na základě smlouvy o dílo uzavřené mezi Městem Třebíč (dále pouze předkladatel Koncepce) a společností Ekopontis, s.r.o. (dále pouze zpracovatel Oznámení) a je založeno na analytické (obsahově finální dokument) a návrhové (pracovní verze, v níž jsou však již definována všechna environmentálně významná opatření) části Koncepce. Z hlediska strategického posouzení vlivů Koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví (SEA) je podstatná návrhová část Koncepce obsahující konkrétní opatření.

V průběhu července a srpna předkladatel zpracuje Akční plán Koncepce, který bude specifikovat prioritu jednotlivých opatření, jejich financování a odpovědnost za jejich realizaci.

Dalšími podklady byly konzultace s odborem životního prostředí a zemědělství KÚ KV (dále též OŽPaZ KÚ KV – Ing. Barbora Švíková, Ing. Šárka Hávová), literární a mapové podklady a zkušenosti zpracovatelů při naplňování požadavků zákona, zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále pouze ZOPK) a dalších složkových zákonů v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. V průběhu zpracování Oznámení byl kladen důraz na soulad se legislativou v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Při zpracování Oznámení bylo zohledněno Metodické doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí (Švábová Nezvalová J., 2018).

Zpracovatelům Oznámení nejsou známy žádné další závažné skutečnosti, které by mohly mít zásadnější vliv na posuzování Koncepce a které v Oznámení nebyly zohledněny.

A ÚDAJE O PŘEDKLADATELI

A.1 Název organizace

Město Třebíč

IČO: 002 90 629

DIČ: CZ002 90 629

A.2 Sídlo

Karlovo náměstí 104/55, 674 01 Třebíč

A.3 Jméno, příjmení, bydliště a telefon oprávněného zástupce předkladatele

Mgr. Pavel Pacal, starosta

Karlovo náměstí 104/55, 674 01 Třebíč

tel: 568 896 134

e-mail: Pavel.Pacal@trebic.cz

Kontaktní osoba:

Ing. Aleš Kratina

tel: 568 896 170

e-mail: Ales.Kratina@trebic.cz

B ÚDAJE O KONCEPCI

B.1 Název

Plán udržitelné městské mobility města Třebíče 2022 – 2027

B.2 Obsahové zaměření (osnova)

B.2.1 Struktura Koncepce

Město Třebíč připravilo koncepci Plán udržitelné městské mobility města Třebíč, která je navržena na krátkodobý horizont (vize do roku 2027).

Koncepce je složena z následujících částí:

1. Přípravná část
2. Analytická část
3. Návrhová část
4. Akční plán

Přípravná fáze se je věnována vymezení předmětného území, návaznosti na strategické dokumenty, zainteresovaným stranám a jejich zapojení a následný přehled investic.

Analytická část je zaměřena na popis řešeného území z pohledu všech dílčích subsystémů dopravy a rozvoje území, urbanismus, veřejný prostor, aktivní mobilitu (pěší a cyklistická doprava). Dále popis stávající obsluhy území (včetně popisu aktuálních linek MHD) a analýzu dalších systému dopravy. Od obyvatel města Třebíč bylo prostřednictvím pocitové mapy zajištěno dostatečné množství podmětů, které popisují města očima uživatelů. Společně s odborným pohledem na situaci tvoří komplexní pohled na danou problematiku.

Návrhová část navazuje na analytickou část SUMP a přehledným způsobem avizuje možné scénáře pro rozvoj systému MHD, integraci a celkový rozvoj dopravní infrastruktury.

Akční plán nebyl v době zpracování Oznámení k dispozici. Akční plán bude specifikovat prioritu jednotlivých opatření, jejich financování a odpovědnost za jejich realizaci. Akční plán nebude opatření dále konkretizovat – to se bude odehrávat až na projektové úrovni. Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí tedy nejde o zásadní část Koncepce.

B.2.2 Obsahové zaměření přípravné a analytické části Koncepce

Přípravná a analytická část jsou popisným podkladem pro návrhovou část a jsou zahrnuty do jednoho dokumentu, kde kapitoly 1 až 5 představují přípravnou část a kapitoly 6 až 18 analytickou část.

Přípravná část je tvořena těmito kapitolami:

1. Úvod
2. Vymezení území
3. Návaznost na strategické dokumenty
4. Zainteresované strany a jejich zapojení

5. Přehled investic

Analytická část je členěna do těchto tří částí:

Popisná část

Dotazníkové šetření a přehled infrastruktury

Závěr a SWOT analýza.

Popisná část zahrnuje následující oblasti;

Vymezené území

- Specifika (historie, vymezené území, správní členění)

Urbanismus a veřejný prostor

- Současná Třebíč
- Veřejný prostor
- Geomorfologie a karty vymezeného území

Dotazníkové šetření a přehled infrastruktury zahrnují:

Charakteristika poptávky po mobilitě

- Průzkum domácností
- Pocitová mapa města
- Průzkumy dopravy
- Bezpečnost dopravy
- Sociodemografický profil města (analýza dat mobilních operátorů-dojížďka)
- Motorizace, automobilizace

Aktivní mobilita

- Pěší doprava
- Cyklistická doprava
- Veřejné hromadná doprava
- Intermodalita
- Doprava v klidu
- Individuální automobilová a motocyklová doprava
- Nákladní doprava
- Organizace a řízení provozu, ITS
- Elektromobilita a alternativní pohony
- Vyhodnocení potenciálu letecké a lodní dopravy

Závěr a SWOT analýza jsou zaměřeny na všechny oblasti dopravní infrastruktury.

Dále analytická část zahrnuje řadu často rozsáhlých příloh, které tyto oblasti dále popisují a analyzují.

B.2.3 Obsahové zaměření návrhové části Konceptce

Návrhová část Konceptce je zaměřena na tyto oblasti a ve své kapitole 6 obsahuje tato konkrétní opatření (kapitoly 6.x.y), členěné do jednotlivých strategických oblastí (kapitoly 6.x):

1. Strategie mobility
2. Vize
3. Strategické cíle
4. Scénáře
5. Strategické oblasti
6. Opatření
 - 6.1. Veřejný prostor
 - 6.1.1. Opatření č. I/1 - Standard řešení veřejných prostor
 - 6.2. Aktivní mobilita
 - 6.2.1. Opatření č. II/1 - Zvýšení bezpečnosti na cyklistických komunikacích
 - 6.2.2. Opatření č. II/2 - Návrh sítě cyklistických komunikací
 - 6.2.3. Opatření č. II/3 - Podpora sdílených kol (Bike-sharing) a využití elektrokol
 - 6.2.4. Opatření č. II/4 - Návrh nové pěší infrastruktury
 - 6.2.5. Opatření č. II/5 - Bezpečné cesty do škol
 - 6.3. Veřejná hromadná doprava
 - 6.3.1. Opatření č. V/1 - Zlepšit dostupnost zastávek veřejné hromadné dopravy
 - 6.3.2. Opatření č. V/2 - Podpora využívání veřejné hromadné dopravy
 - 6.3.3. Opatření č. V/3 - Návrh sítě autobusových zastávek
 - 6.3.4. Opatření č. V/4 - Upravení intervalů a doby provozu autobusových linek
 - 6.4. Doprava v klidu
 - 6.4.1. Opatření č. IV/1 - Zavedení zón placeného stání a zajištění odstavných parkovacích ploch
 - 6.4.2. Opatření č. IV/2 - K+R v sídlištní zástavbě
 - 6.4.3. Opatření č. IV/3 - Sběrná parkoviště
 - 6.4.4. Opatření č. IV/4 - Restrikce a omezení
 - 6.4.5. Opatření č. IV/5 - Digitalizace a navigační systémy
 - 6.4.6. Opatření č. IV/6 - Odbavovací systém
 - 6.4.7. Opatření č. IV/7 - Kontrola a vynucování dodržování pravidel silničního provozu
 - 6.5. Silniční doprava
 - 6.5.1. Opatření č. V/1 - Zklidnění průtahu I/23
 - 6.5.2. Opatření č. V/2 - Zklidňující prvky na problematických sběrných komunikacích
 - 6.5.3. Opatření č. V/3 - Soulad zatřídění místních komunikací
 - 6.5.4. Opatření č. V/4 - Zklidňování obslužných komunikací
 - 6.5.5. Opatření č. V/5 - Řešení bezpečnosti silniční dopravy
 - 6.5.6. Opatření č. V/6 - Dopravní monitoring a řízení dopravy
 - 6.5.7. Opatření č. V/7 - Úprava/výstavba nové infrastruktury
 - 6.6. Nákladní doprava
 - 6.6.1. Opatření č. VI/1 - Zákazy stání nákladních vozidel
 - 6.6.2. Opatření č. VI/2 - Optimalizace volby trasy
 - 6.6.3. Opatření č. VI/3 - Logistika zásobování

B.2.4 Obsahové zaměření akčního plánu

Akční plán představuje nástroj implementace návrhové části Konceptce. Akční plán nebyl v době zpracování Oznámení k dispozici. Akční plán bude specifikovat prioritu jednotlivých opatření, jejich financování a odpovědnost za jejich realizaci. Akční plán nebude opatření dále konkretizovat – to se bude odehrávat až na projektové úrovni. Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí tedy nejde o zásadní část Konceptce.

B.3 Charakter

Cílem Konceptce je na základě vyhodnocení aktuální situace a potřeb vymezit reálné možnosti a definovat kroky k udržitelnému rozvoji města v oblasti dopravní politiky.

Přípravná a analytická část konceptce mají charakter popisu výchozí situace v oblasti mobility s vazbou na město Třebíč.

Návrhová část dokumentu je z hlediska SEA předmětnou částí Konceptce. Návrhová část reflektuje potřeby města v oblasti mobility identifikované na základě informací zjištěných v přípravné a analytické části Konceptce. Návrhová část Konceptce stanovuje vizi města Třebíč v oblasti mobility, strategické oblasti a jednotlivá opatření, pomocí kterých bude vize města v oblasti mobility naplňována.

Akční plán má charakter implementačního upřesnění návrhové částí Konceptce. Nedefinuje jednotlivá opatření či detailnější informace k jejich věcné náplni. Akční plán specifikuje prioritu jednotlivých opatření, jejich financování a odpovědnost za jejich realizaci. Proto není z hlediska vlivů Konceptce na životní prostředí a veřejné zdraví podstatné, že akční plán nebyl v době zpracování tohoto Oznámení ještě k dispozici.

B.4 Zdůvodnění potřeby pořízení

Nejedná se o zcela první strategický dokument, město už má zpracovanou Konceptci mobility a dopravní obslužnosti města Třebíče 2019 – 2023 a na tento dokument navazuje Plán udržitelné městské mobility. Jednou z potřeb pořízení Konceptce je tedy zpracování koncepčního dokumentu v oblasti dopravy pro následující období.

Plán udržitelné městské mobility města Třebíče 2022 – 2027 je strategický dokument, který popíše současný stav všech módů dopravy ve městě a v blízkém okolí, popíše největší nedostatky a vyzdvihne příležitosti, a především navrhne soubor opatření, která současnou situaci dílčích módů dopravy buďlepší nebo zajistí, aby se dále nezhoršila. Účelem Konceptce je vymezit optimální soubor opatření vedoucích ke skutečně udržitelnému rozvoji města v oblasti dopravy.

B.5 Základní principy a postupy (etapy) řešení

Jak je uvedeno výše, Konceptce se skládá z přípravné, analytické a návrhové části a z akčního plánu. Každá tato část byla zpracována odlišnými postupy na základě vlastních principů.

Koncepce je byla a je zpracovávána v úzké součinnosti s odbornou veřejností i obyvateli Třebíče a okolí města, tedy uživateli jeho dopravního systému. Veřejnost byla zapojena zejména pomocí těchto nástrojů:

- V květnu 2021 proběhlo dotazníkové šetření u občanů Třebíče, jehož cílem bylo co nejpodrobněji zmapovat mobilitu a dopravní chování. Odborně sestavený dotazník zjišťoval například, za jakým účelem a na které místo občané cestují, v jakou dobu na cestu vyrazí, kolik času jim zabere a jaký druh dopravy pro cestu volí. Tento nástroj zjišťování slouží k ověření dříve získaných dat. Podle získaných záznamů od tisícovky respondentů pak odborná firma vytvořila matematický model dopravních vztahů města i jeho okolí. Získané informace byly použity při plánování změn dopravního systému.
-
- S dotazníkem budou v průběhu května oslovovat pracovníci zpracovatelské firmy občany přímo na ulicích, kde jim přečtou otázky a zaznamenají odpovědi. Další možností zapojení se je vyplnění elektronického dotazníku. Dotazník je plně anonymní a všechny otázky jsou sbírány výhradně za statistickým účelem pro možnost analýzy dopravního chování.
- zpracování pocitové mapy, kterou vyplnilo celkem 730 respondentů a bylo sesbíráno celkem 7.584 vkladů, které mohli občané dva měsíce zaznamenávat. Průměrný věk respondenta byl 38,72 let. Celkem odpovědělo 336 žen, 389 mužů a 5 respondentů nevyplnilo pohlaví.
- výsledky pocitové mapy byly diskutovány zástupci města s veřejností 10. listopadu 2021.
- veřejné projednání s odbornou veřejností 16. čer. 2022

B.5.1 Přípravná a analytická část Koncepce

Přípravná a analytická část mapuje problémy a potřeby města Třebíče z pohledu mobility a jako taková je členěna do několika výše uvedených dílčích celků. Pro zpracování analytické části bylo využito mnoho relevantních podkladů a je velmi obsáhlá. Dokument byl zpracován selektivně – cílem bylo analyzovat pouze stěžejní data s významem pro návrhovou část Koncepce.

Součástí analytické části Koncepce bylo i provedení a vyhodnocení dotazníkového šetření mezi občany města a zpracování SWOT analýzy.

Přípravná a analytická část Koncepce byly obsahově dokončeny v březnu 2022.

B.5.2 Návrhová část Koncepce

Na základě analytické části Koncepce a jednání odborných pracovních skupin byla zpracována návrhová část Koncepce, jejíž obsah zachycuje výše uvedená kapitola B.2.3 Obsahové zaměření návrhové části Koncepce. Návrhová část obsahuje opatření členěná dle jednotlivých specifických oblastí.

Návrhová část Koncepce byla víceméně dokončena v červnu 2022. Zatím nebyla finálně definována opatření spíše organizačního a administrativního charakteru bez potenciálu významného dopadu na životní prostředí a veřejné zdraví.

B.5.3 Akční plán

Je koncipován na celé období platnosti Koncepce, tedy 2022 až 2027. Reálně tedy na následujících pět let, vzhledem ke schválení Koncepce až v posledním kvartále roku 2022. Akční plán bude zpracován v červenci a srpnu 2022 a bude specifikovat podmínky nezbytné pro implementaci návrhové části

Koncepce. Konkrétně v něm pro každé opatření z návrhové části bude definována priorita, harmonogram, odpovědnost a rozpočet. Akční plán tedy nebude obsahovat informace relevantní z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

B.6 Hlavní cíle

Za hlavní cíle Koncepce lze považovat její vizi, která byla definována návrhovou částí Koncepce, jež k ní uvádí toto:

„Jedná se o základní stanovení plánovaného strategického směřování města v rámci mobility. Vize vychází jednak z pozorování občanů žijících ve městě, dále z odborných analýz (analytická část dokumentu), ale také z politického rozhodnutí. Jedná se o dlouhodobou aktivitu, která nutně potřebuje politickou podporu a cílenou propagaci. Je tedy zcela zásadní, aby vize byla navržena odborníky, ale dokončena politiky. Tak tomu bylo také v případě tohoto dokumentu. Prvotní vklad pro vizi nastavil odborný zpracovatelský tým, finální podobu však definovalo politické vedení města v čele s panem starostou Pavlem Pacalem a týmem pracovníků. Vize je definována stručným popisem a podrobnějšími podbody níže.

Třebíč je město pro všechny. Do 20 minut se každý dostane tam, kam potřebuje. Ať už je to do práce, k lékaři, do školy nebo na nákup.

MĚSTO TŘEBÍČ

- ❖ Podporuje alternativní formy dopravy k individuální automobilové dopravě. Zvýší počet pěších cest a sníží počet vozidel v centru na polovinu.
- ❖ Poskytuje občanům dostupnou a vysoce kvalitní hromadnou dopravu.
- ❖ Zajišťuje bezbariérovou propustnost pro pěší, cyklisty i osoby s omezenou mobilitou.
- ❖ Dbá na vysokou úroveň technického stavu dopravní infrastruktury.
- ❖ Zajistí, aby každý mohl zaparkovat tam, kde je to naprosto nezbytné, jako je vyložení těžkého nákladu, dopravení nemooucích k lékaři.

Jednotlivé body přitom nedefinují strategické či specifické díle, pouze upřesňují samotnou vizi.“

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

Návrhová část Koncepce je často zpracována na značně konkrétní úrovni z hlediska umístění jednotlivých opatření, projekční detaily jsou však ponechávány na definování až na úrovni projektové přípravy.

To platí zejména pro opatření **6.4.3 Opatření č. IV/3 - Sběrná parkoviště**, které by mohlo stanovovat rámec pro záměry dle přílohy č. 1 zákona o EIA, konkrétně bod 109 Parkoviště nebo garáže s kapacitou od stanoveného limitu parkovacích stání v součtu pro celou stavbu, kde je limit stanoven na 500 míst.

V rámci výše uvedeného opatření počet míst uveden není, je však specifikováno umístění parkovišť a částečně jejich provozní podmínky. Požadavky na přírodní zdroje stanoveny ani rámcově nejsou. Toto opatření konkrétně zní takto:

„6.4.3 Opatření č. IV/3 - Sběrná parkoviště

Na území Třebíče by bylo vhodné v blízkosti hlavních vjezdů do města zřídit sběrná parkoviště, která by v ideálním případě byla zdarma nebo za velmi nízkou cenu, aby byli návštěvníci motivováni zanechat své automobily na okrajích města mimo sídliště a centrum a dále pokračovali VHD, čímž by uvolnili parkovací místa nejen v centru ale i v rezidenčních oblastech. V centru by naopak měly být ceny za parkování vysoké pro nerezidenty. V zájmu motivace k využívání sběrných parkovišť se dále doporučuje, aby byla hlídaná a bylo k nim dobré spojení VHD.

- Navrhovaná umístění sběrných parkovišť P+R jsou následující:
 - Sever
 - Parkoviště Míčova u autobusové zastávky Míčova.
 - Plocha u křižovatky ulic Tábořská a Rafaelova (II/360). Lze vybudovat při výstavbě autobusového obratiště v plánované nové zástavbě.
 - Jih
 - Vltavínská u polikliniky u autobusové zastávky Poliklinika.
 - Parkoviště obchodní zóna u Stopshopu – zde by možným řešením bylo vyčlenit několik parkovacích míst. To by ale bylo nezbytné domluvit s majiteli parkoviště a s obcí Střítež, pod jejíž katastrální území StopShop spadá.
 - Východ
 - Plocha na severozápadě průmyslové zóny Jejkov. Zde by se v případě nutnosti dalo vybudovat parkoviště typu P+R. Tomuto účelu by sloužilo v případě, že by bylo vybudováno po západní straně ulice Hrotovická (II/351) (jihozápadně od mimoúrovňové křižovatky silnic I/23 a II/351) u autobusové zastávky Hrotovická. Linkový autobus by od parkoviště dále mohl případně projíždět ulicí Sedlákova. Pokud by bylo parkoviště P+R umístěno po západní straně silnice II/351, nemuselo by splňovat funkci P+R, neboť by bylo od nejbližší autobusové zastávky poměrně vzdáleno. Vhodnější je umístit parkoviště v budoucnu blíže k plánovanému obchvatu města.
 - Západ
 - Parkoviště Říповská u železniční zastávky Třebíč – Borovina a autobusové zastávky Revoluční; toto parkoviště by mělo být velkokapacitní. Mělo by se jednat o významný dopravní uzel s vazbami na vlakové i autobusové spojení. Toto parkoviště by ideálně mohlo být rozděleno na sběrné a odstavné.
- Na všech sběrných parkovištích (parkovištích typu P+R) se předpokládá výstavba parkovacích stání pro osobní automobily, dodávky, motocykly a dále cyklistické stojany. U každého

parkoviště typu P+R musí být přítomna autobusová zastávka, jinak neplní funkci Park and Ride “Zaparkuj a jed”). Vhodné je dále umístění obchodů, aby cestující mohli po příjezdu autobusem a před odjezdem automobilem z parkoviště i nakoupit.

- Vzorovým příkladem z hlediska umístění parkoviště typu P+R a autobusové zastávky je parkoviště Poliklinika u zastávky Třebíč, Poliklinika, případně parkoviště Říповská a vlaková zastávka Třebíč-Borovina.
- Sběrná parkoviště mohou být v ojedinělých případech shodná s odstavnými parkovišti i přes rozdíl v jejich funkci. **Odstavná parkoviště** jsou pro rezidenty, aby měli kam odstavit své vozy při dlouhodobém stání. **Sběrná parkoviště** jsou pro dojíždějící, aby měli kde dlouhodobě zaparkovat při dojížděci do města (tato parkoviště by měla navazovat na MHD).
- Na území Třebíče u nemocnice se předpokládá výstavba parkovacího domu. U tohoto investičního záměru ale v současnosti neuvažuje o jeho využití jako P+R.“

Jiné opatření, které by stanovovalo rámeček pro záměry dle zákony identifikováno nebylo. Z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody, půdu, přírodu a krajinu je vhodné zde ještě zmínit opatření č. V/7 – Úprava/výstavba nové infrastruktury, kde může v souvislosti s návrhem úpravy/výstavby nové dopravní infrastruktury (zejména prodloužení ulice Říповská) dojít k předpokládaným mírným negativním vlivům lokálního rozsahu na půdu, přírodu a krajinu (předpokládané zábory relativně přírodních ploch, plochy s vysokou úrovní biodiverzity by dotčeny být neměly) a velmi mírné negativní vlivy lokálního rozsahu na vody (předpokládané snížení retenční schopnosti krajiny).

B.8 Přehled uvažovaných variant řešení

Koncepce je navržena v jedné variantě.

Při přípravě konkrétních aktivit či projektů na základě Koncepce mohou být prověřovány a navrhovány jednotlivé varianty konkrétního řešení, Koncepce je však invariantní.

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

Koncepce má vzhledem ke svému charakteru vztah k dlouhé řadě koncepčních dokumentů na nadnárodní, národní, regionální i místní úrovni. V Oznámení jsou uváděny ty nejdůležitější z hlediska jejich vztahu ke Koncepci či z hlediska kumulace vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Hodnocení souladu Koncepce se strategickými dokumenty by mělo být provedeno až v rámci vyhodnocení vlivů Koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví, pokud o potřebě jeho zpracování rozhodne příslušný úřad v rámci zjišťovacího řízení.

B.9.1 Vztah k jiným koncepcím

Tabulka 2 níže obsahuje přehled nejpodstatnějších strategických dokumentů, které jsou v nějakém vztahu s Koncepcí. Jejich vzájemný vztah je hodnocen v souladu s níže uvedenou stupnicí (Tabulka 1), která je převzata z Metodického doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí (Šváblová Nezvalová J., 2018). Koncepce, které s Koncepcí zřejmě ve vztahu nejsou (hodnocení 0), nebyly do přehledu zahrnuty.

Tabulka 1: Stupnice pro hodnocení vztahu Koncepce k jiným koncepcím

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 řešené 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.
0	Bez vztahu	Strategický dokument neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci řešené koncepce.

V následující tabulce jsou uvedeny aktuálně platné strategické dokumenty, u nichž byl identifikován vztah s Konceptí. Dokumenty bez vztahu (0) v tabulce uvedeny nejsou.

Tabulka 2: Hodnocení vztahu Koncepce k jiným koncepcím

Nadnárodní dokumenty	Vztah	Komentář
Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti	2	Strategie obsahuje oblasti řešené v Koncepti na lokální úrovni. Jde tedy o silný a přímý vztah.
Strategie Evropa 2020	1	Hospodářská strategie Evropské komise definuje tři priority: inteligentní růst, udržitelný růst a růst podporující začlenění. Soulad důležitý pro čerpání zdrojů z kohezní politiky v dalším období. Jde tedy o slabý a nepřímý vztah.
Politika soudržnosti pro období 2021 – 2027	1	Politika soudržnosti je pro Koncepti obecným průřezovým podkladem, který dílčím způsobem zdůvodňuje řadu navržených opatření.
Priority Evropské Unie na období 2021 – 2024	1	Priority EU jsou pro Koncepti obecným průřezovým podkladem, který dílčím způsobem zdůvodňuje řadu navržených opatření.
Adaptační strategie EU na klimatickou změnu	1	Podněty s nepřímou vazbou na předkládanou koncepci. Je podkladem pro formulaci konkrétních opatření zejména ve strategických oblastech II, III, V a VI.
Národní dokumenty	Vztah	Komentář
Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+	1	Nepřímý a slabý vztah – Strategie je obecným průřezovým podkladem, který dílčím způsobem zdůvodňuje řadu navržených opatření.
Strategický rámec udržitelného rozvoje – Česká republika 2030	1	Nepřímý a slabý vztah – Strategický rámec je obecným průřezovým podkladem, který dílčím způsobem zdůvodňuje řadu navržených opatření.
Národní koncepce realizace politiky soudržnosti v ČR po roce 2020	1	Cílem Národní koncepce realizace politiky soudržnosti je připravit ČR na čerpání z EU fondů v období let 2021 až 2027 a určit relevantní oblasti pro financování. Snahou Národní koncepce realizace politiky soudržnosti je především lépe zacílit intervence a zaměřit se na klíčové priority při zachování potřebné flexibility pro zohlednění národních a regionálních potřeb.

		Nepřímý a slabý vztah – Národní koncepce realizace politiky soudržnosti je obecným průřezovým podkladem, který dílčím způsobem zdůvodňuje řadu navržených opatření.
Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do 2050	2	Obsahuje podněty řešené v Koncepci, zejména specifické cíle v oblasti ochrany ovzduší, adaptace na dopady změn klimatu a jejich mitigace.
Politika ochrany klimatu ČR	2	Obsahuje podněty řešené v Koncepci. Jde tedy o silný a přímý vztah.
Národní program snižování emisí ČR	2	Obsahuje podněty řešené v Koncepci. Jde tedy o silný a přímý vztah.
Střednědobá strategie zlepšení kvality ovzduší v ČR	2	Obsahuje podněty řešené v Koncepci. Jde tedy o silný a přímý vztah.
Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030	1	Strategický rámec směřuje i ke snížení dopadů mobility na veřejné zdraví. K tomuto cíli směřuje i Koncepce avšak konkrétní opatření či cíle se strategického rámce nepřejímá. Jde tedy o slabý a nepřímý vztah.
Dopravní politika České republiky pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050	2	Cílem dopravní politiky ČR je neomezovat dopravu, nýbrž rozvíjet ji. Avšak nikoliv v její současné extenzivní podobě se silnou závislostí na vysoké spotřebě energie, zejména fosilních paliv, nýbrž v energeticky nenáročném a environmentálně šetrném podobě. V tomto smyslu přebírá Koncepce konkrétní opatření, například tato opatření - O 1.3.1.11. Dobudovat síť cyklostezek. - O 1.3.4.53 Urychlit postupné budování infrastruktury cyklistické dopravy včetně dobíjecích bodů s cílem většího zapojení cyklistické dopravy do systému osobní dopravy na kratší vzdálenosti. - O 1.3.4.54 Segregací cyklistického provozu od ostatních druhů dopravy na silně zatížených komunikacích v extravilánech dosáhnout snížení počtu nehod s účastí cyklistů. V hustě obydlených oblastech je vhodným řešením dle místních podmínek vyčlenění samostatného jízdního pruhu pro cyklisty ve spojení s realizací prvků na zklidňování dopravy. Jde tedy o silný a přímý vztah.
Regionální dokumenty	Vztah	Komentář
Strategie rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v kraji Vysočina na období 2014-2020, červen 2014	2	Hlavním cílem Strategie je analyzovat stav a potřeby cyklodopravy a cykloturistiky na území Kraje Vysočina a navrhnout opatření, která povedou ke zlepšení a dalšímu posilování pozice cyklistiky v obou základních rozměrech. Materiál shrnuje významné skutečnosti týkající se současného stavu a vývoje oblasti cyklodopravy a cykloturistiky v Kraji Vysočina a jeho jednotlivých částech a definuje hlavní výhledové rozvojové potřeby a cíle pro obě integrální oblasti cyklistiky. Koncepce přebírá konkrétní opatření, která kreativně aplikuje na lokální úrovni. Jde tedy o silný a přímý vztah.
Koncepce rozvoje silniční sítě na území Kraje Vysočina 2017	1	Nepřímý a slabý vztah – Koncepce rozvoje silniční sítě neuvádí opatření, která by byla rozpracována v Koncepci.
Strategie rozvoje cestovního ruchu v Kraji Vysočina 2017-2025	1	Nepřímý a slabý vztah – Strategie rozvoje cestovního ruchu neuvádí opatření, která by byla rozpracována v Koncepci.

Program zdraví pro Kraj Vysočina	1	Nepřímý a slabý vztah – Program zdraví pro Kraj Vysočina neuvádí opatření, která by byla rozpracována v Konceptci
Plán odpadového hospodářství Kraje Vysočina pro období 2016 až 2025	1	Nepřímý a slabý vztah – Plán odpadového hospodářství neuvádí opatření, která by byla rozpracována v Konceptci.
Zásady územního rozvoje Kraje Vysočina (aktualizace č.7) 2021	1	Nepřímý a slabý vztah – ZÚR neuvádí opatření, která by byla rozpracována v Konceptci.
Strategie rozvoje Kraje Vysočina 2021-2027	1	Nepřímý a slabý vztah – Strategie rozvoje KV neuvádí opatření, která by byla rozpracována v Konceptci.
Místní dokumenty	Vztah	Komentář
Akční plán zlepšování kvality ovzduší 2018 Město Třebíč	2	Silný a přímý vztah, Kocepce rozpracovává opatření Akčního plánu
Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města Třebíč pro roky 2019-2023	2	Silný a přímý vztah, Kocepce rozpracovává opatření Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města Třebíč pro roky 2019-2023
Strategický plán rozvoje města Třebíče pro období 2020-2023	2	Silný a přímý vztah, Kocepce rozpracovává strategický cíl 3.2.6. <u>Zlepšovat podmínky pro rozvoj podnikání a vznik nových parkovacích míst strategického plánu</u>
Optimalizace cyklotras, městský cyklookruh, integrační opatření pro cyklisty v Třebíči, Syrový - dopravní ateliér, s.r.o.,2020	2	Silný a přímý vztah, Kocepce rozpracovává opatření strategického dokumentu

Podrobnější hodnocení souladu Koncepce s výše uvedenými koncepcemi bude součástí vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví v tom případě, že o nutnosti jeho zpracování rozhodne příslušný úřad ve zjišťovacím řízení.

B.9.2 Možnost kumulace vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví s jinými záměry

Předkladateli a zpracovatelům Oznámení jsou známy zejména dva záměry, které by mohly přinést významné kumulativní vlivy na ŽP a veřejné zdraví. Jde o obchvat Třebíče (investice ŘSD ČR) a dostavba Jaderné elektrárny Dukovany (JEDU).

Obchvat Třebíče je z hlediska veřejného zdraví vůči Konceptci spíše v pozitivním vztahu, protože vymisťuje automobilovou dopravu mimo hustě obydlené a obývané části Třebíče. Přináší poměrně významné vliv na přírodu a krajinu, které vlivy Koncepce dalece přesahují a velmi pravděpodobně se nebudou místně a časově překrývat.

Dostavba JEDU by se v Třebíči projevila zejména zvýšením dopravní zátěže, na což Konceptce patřičně reaguje a koncipuje dopravní systém Třebíče tak, aby toto zvýšení dopravní zátěže byl schopen adekvátně absorbovat. Neočekávají se kumulativní vlivy Koncepce a tohoto záměru, které by přinášely významné vlivy na ŽP či veřejné zdraví, protože Konceptce vlivy záměru dostavby JEDU spíše zmírňuje.

B.10 Předpokládaný termín dokončení

Koncepce by měla být dokončena a schválena do konce září 2022. Nejzazším termínem pro schválení Koncepce je 30.11.2022.

B.11 Návrhové období

Koncepce je zaměřena na období 2022–2027.

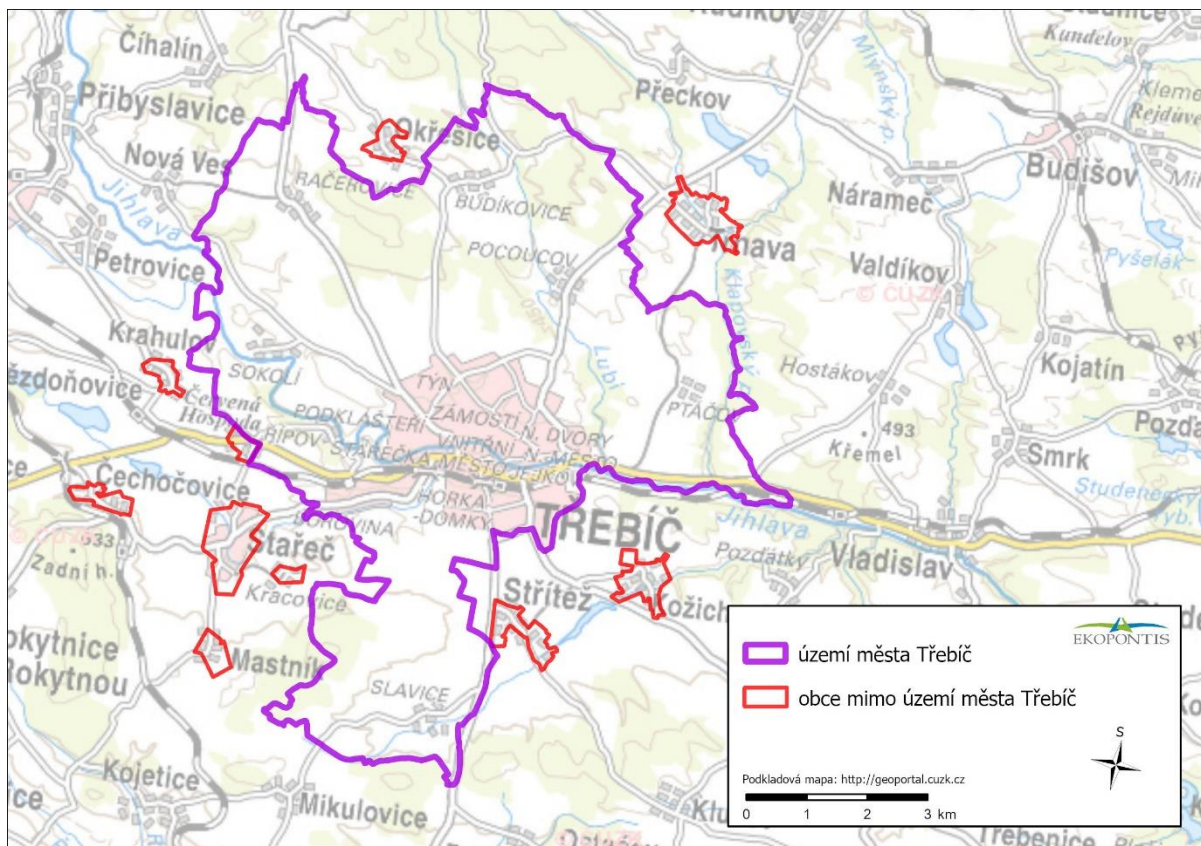
B.12 Způsob schvalování

Koncepce bude projednána a schvalována zastupitelstvem města Třebíč a bude závazným podkladem pro rozhodování a činnost města Třebíč a jím řízených organizací. Schvalována bude jako celek, tedy analytická a návrhová část i akční plán.

C ÚDAJE O DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.1 Vymezení dotčeného území

Dotčeným územím je město Třebíč a také obce, které do katastru Třebíče sice nespádají, ale nacházejí se v těsné blízkosti města a provozně jsou s ním silně spjaty. Jde o Stařeč, Mastník, Strítěž, Kožuchovice, Trnavu, Okřešice, Krahulov a Čechočovice. Třebíč se nachází na západě Moravy v jihovýchodním cípu kraje Vysočina a je po Jihlavě jeho druhým největším městem. Na druhé místo se řadí i počtem obyvatel a hustotou osídlení.



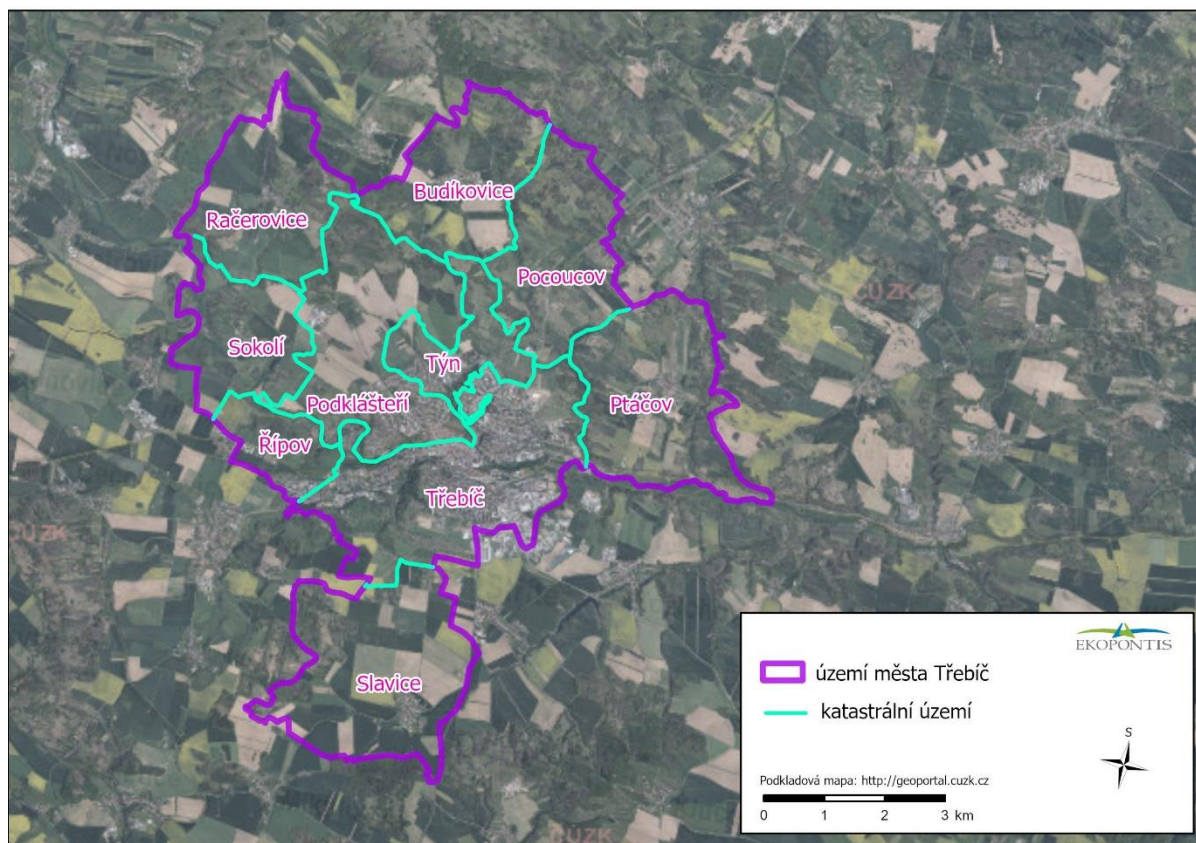
Obrázek 1: Vymezení dotčeného území

Město Třebíč má celkovou rozlohu 57,59 km², počet obyvatel k 31.12. 2021 činil 34 415 (viz tabulka níže).

Tabulka 3: Počet bydlících obyvatel Třebíče k 31. 12. 2020 (zdroj: <http://www.czso.cz>)

Počet obyvatel celkem		34 415
v tom podle pohlaví	ženy	17 728
	muži	16 687
v tom ve věku (let)	0–14	5 010
	15–64	21 809
	65 a více	7 596
Průměrný věk		44,3

Území města Třebíče se dělí na 17 částí, z nichž 10 se nachází v městském zástavbě (v městských částech Borovina, Horka – Domky, Jejkov, Nové Dvory, Nové město, Podklášteří, Stařečka, Týn, Vnitřní Město a Zámostí) a 7 částí v blízkém okolí (v místních částech Budíkovice, Pocoucov, Ptáčov, Račerovice, Řípv, Slavice, Sokolí). Z katastrálního hlediska je území rozděleno na 10 katastrálních území (viz obrázek níže) z toho 3 v městské zástavbě (Třebíč, Podklášteří, Týn) a 7 v místních částech (Budíkovice, Pocoucov, Ptáčov, Račerovice, Řípv, Slavice, Sokolí). Zmiňované členění je patrné i z následujícího obrázku.



Obrázek 2: Katastrální členění území města Třebíč

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

Koncepcí může být významně ovlivněno zejména území samotného města Třebíč a osady náležející do jeho katastru, ale i obce, které do něho nenáležejí, ale provozně jsou s městem silně svázány. Jde tedy o tyto územní samosprávné celky:

- Kraj Vysočina
- Město Třebíč
- Městys Stařeč
- Obce:
 - Mastník
 - Střítež
 - Kožichovice

- Trnava
- Okřešice
- Krahulov a
- Čechočovice

C.3 Základní charakteristiky stavu životního prostředí v dotčeném území

C.3.1 Klima

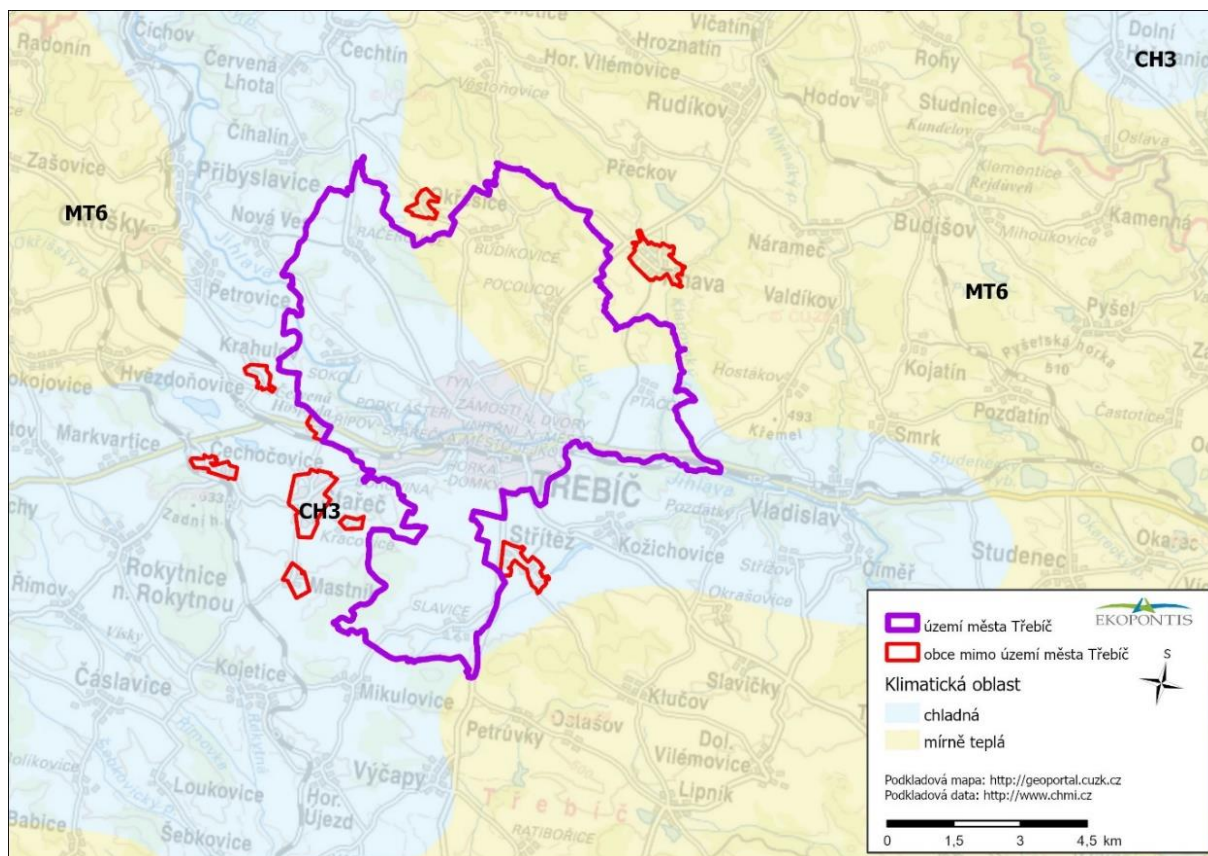
Podnebí třebíčského okresu je drsnější a vlhčí ve vyšších polohách severní a severozápadní části okresu, teplejší a sušší na východě a jihovýchodě. Dlouhodobý teplotní průměr okresu je 7,2-7,9 °C a srážkový průměr zhruba 500 mm (z toho ve vegetačním období asi 375 mm). Srážkový stín Jihlavských vrchů negativně ovlivňuje výši srážek.

Město Třebíč z větší části spadá dle klimatického členění (dle Mapy klimatických oblastí, vytvořené z dat Ústavu geoniky AV ČR¹) do chladné oblasti CH3 a severovýchodní část území města spadá do mírně teplé oblasti MT6 – viz následující obrázek.

Pro oblasti platí následující charakteristika:

- **CH3** – Klimatická charakteristika CH3 je charakterizována létem krátkým s 10–20 letními dny, léto je chladné s průměrnou teplotou 12–13 °C, vlhké se srážkami 200-400 mm. Přechodná období jsou velmi dlouhá s mrazovými dny a velmi chladným jarem s průměrnou teplotou méně než 3°C. Zima je velmi dlouhá, velmi chladná s průměrnou teplotou < -4 °C.
- **MT6** – Klimatická charakteristika MT6 je charakterizována létem přiměřeně dlouhým s 20-40 letními dny, léto je mírně teplé s teplotou 13–15 °C, přiměřeně vlhké se srážkami 200-400 mm. Přechodná období jsou velmi přiměřeně dlouhá s chladným jarem a mírně teplým podzimem. Zima normálně dlouhá, mírně chladná s průměrnou teplotou -2 až -3 °C.

¹ Klimatické oblasti vychází z pozorování v letech 1961-2000; zároveň došlo k jejich porovnání za léta 1901-1950.



Obrázek 3: Klimatické oblasti v území města Třebíč a jeho okolí

C.3.2 Ovzduší

Z hlediska znečištění ovzduší lze kraj Vysočina jako takový hodnotit pozitivně. Jelikož disponuje vysokým podílem lesů a menším podílem měst. Kvalita ovzduší v Třebíči je negativně ovlivněna především emisemi z dopravy. Dalšími zdroji znečištění jsou průmyslové podniky (zpracování kamene, dřeva) a lokální topeniště. Kvalita ovzduší byla v roce 2021 velmi dobrá, avšak rok 2020 nepředčila. V roce 2020 totiž panovaly velmi příznivé meteorologické, rozptylové podmínky, což jsou (včetně samotného množství emisí znečišťujících látek ovlivněného pandemií COVID-19) faktory ovlivňující kvalitu ovzduší. Ve městě Třebíči je kvalita ovzduší dlouhodobě monitorována třemi automatizovanými stanicemi tří různých zřizovatelů. Jedná se o následující stanice:

- Stanice ve správě ČHMÚ, která je umístěna v areálu školy VOŠ a SŠ veterinární, zemědělské a zdravotní na severozápadním okraji města nedaleko vodní nádrže Kuchyňka.
- Stanice mezinárodního projektu GLOBE umístěná na ulici Kpt. Jaroše.
- Stanice Zdravotního ústavu se sídlem v Ostravě – projekt „Informační systém kvality ovzduší v Kraji Vysočina“ - Třebíč je zařazena do tohoto projektu, kdy zadavatelem je Kraj Vysočina. Projekt spočívá v tom, že dvakrát do roka je do vytypované lokality v zmiňovaném kraji umístěna mobilní stanice. Každá lokalita má své specifické poslání zaměřené na lokální topeniště, dopravu nebo průmyslovou zónu. Od 1. 10. 2012 do 30. 9. 2013 proběhl první rok měření, které probíhalo na 24 lokalitách kraje, Třebíč byla mezi vybranými lokalitami.

Mezi základní sledované znečišťující látky v ovzduší dle registru emisí a zdrojů znečišťování ovzduší (REZZO) patří:

- oxid dusíku (NO_x);
- oxid uhelnatý (CO);
- tuhé znečišťující látky (TZL).

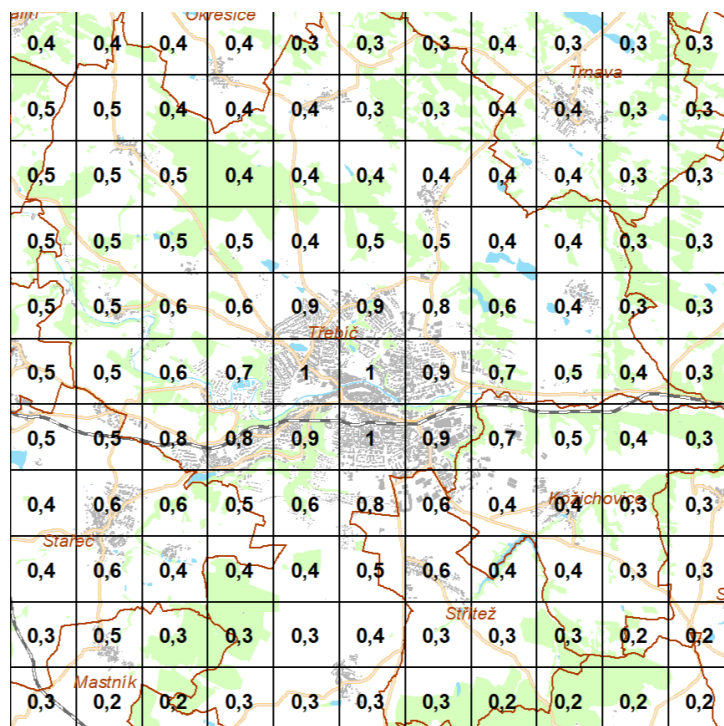
Nadlimitní hodnoty benzo[a]pyrenu lze očekávat ve spojitosti s hustou zástavbou rodinných domů s lokálními topeništi a vyšším podílem vytápění domácností pevnými palivy. Toto dokládá např. měření v Havlovicích v Královohradeckém kraji s roční průměrnou koncentrací benzo[a]pyrenu 2,2 ng/m³. Naopak v kraji Vysočina byla zaznamenána nižší roční koncentrace benzo[a]pyrenu.

Pro základní orientaci ke znečištění města Třebíč v rámci ČR byly využity pětileté průměry ročních koncentrací za období 2016-2020.

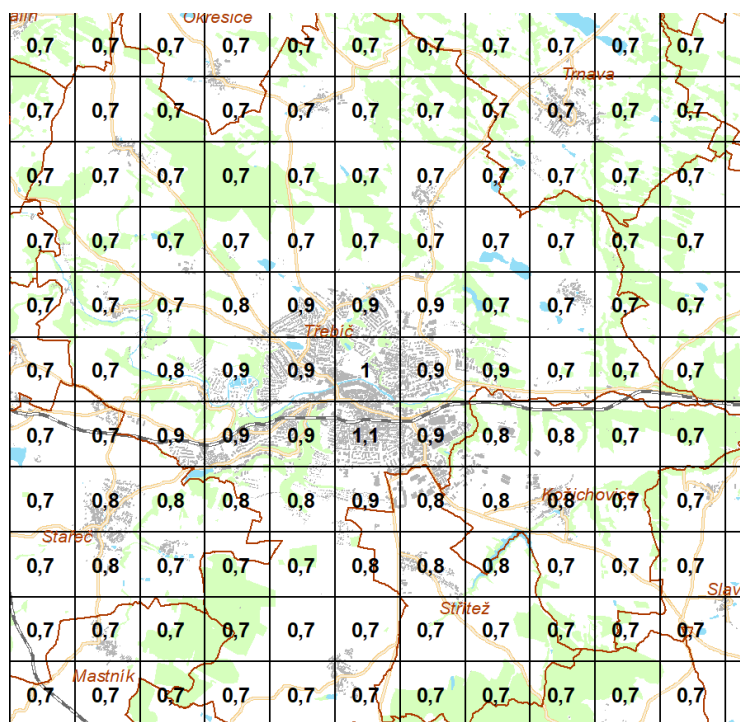
Imisní limity pro jednotlivé látky dle přílohy č. 1 zákona č. 201/2012Sb. jsou následující:

- oxid dusičitý NO₂ – 40 µg/m³
- částice PM₁₀ – 40 µg/m³
- jemné částice PM_{2,5} – od roku 2020 činí 20 µg/m³, do roku 2019 činil 25 µg/m³
- benzen – 5 µg/m³
- benzo[a]pyren – 1 ng/m³

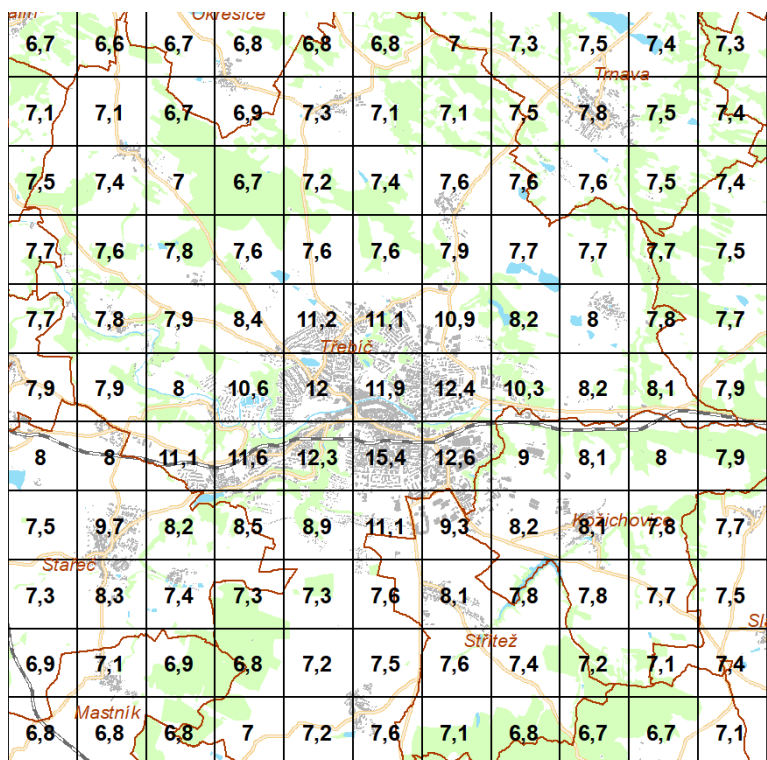
V následujících obrázcích jsou doložena přímá měření rozpočtená do sítě 1 x 1 km pro město Třebíč:



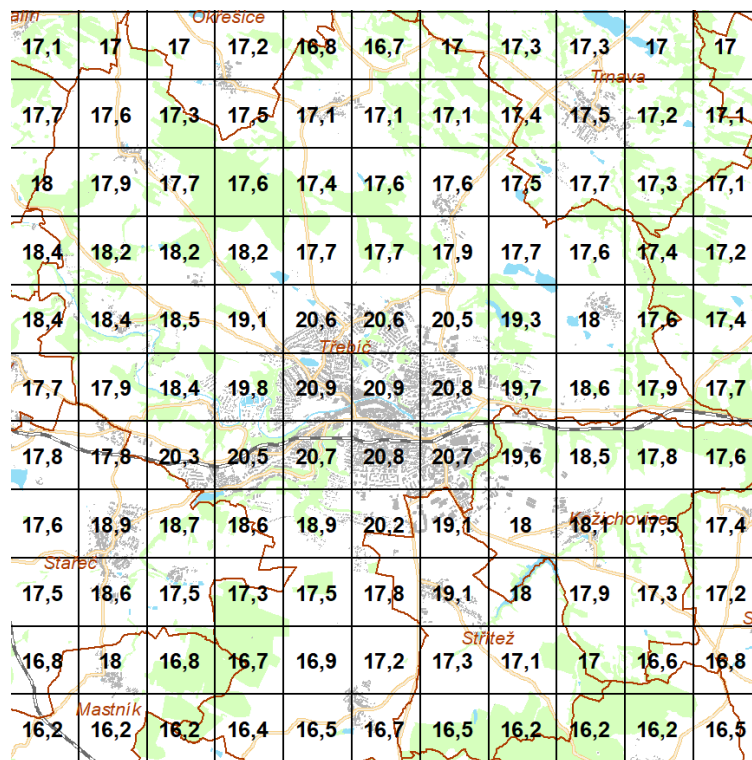
Obrázek 4: Území města Třebíč, benzo[a]pyren – pětiletý průměr roční koncentrace, 2016-2020 (zdroj: <https://chmi.cz/>)
Je patrné, že limit 1 ng/m³ pro benzo[a]pyren není překročen, avšak v místech s intenzivnější automobilovou dopravou je na jeho hranici.



Obrázek 5: Území města Třebíč, benzen – pětiletý průměr roční koncentrace, 2016-2020 (zdroj: <https://chmi.cz/>)
Limit benzenu 5 µg/m³ není dlouhodobě překračován ani v místě frekventovanější dopravy.

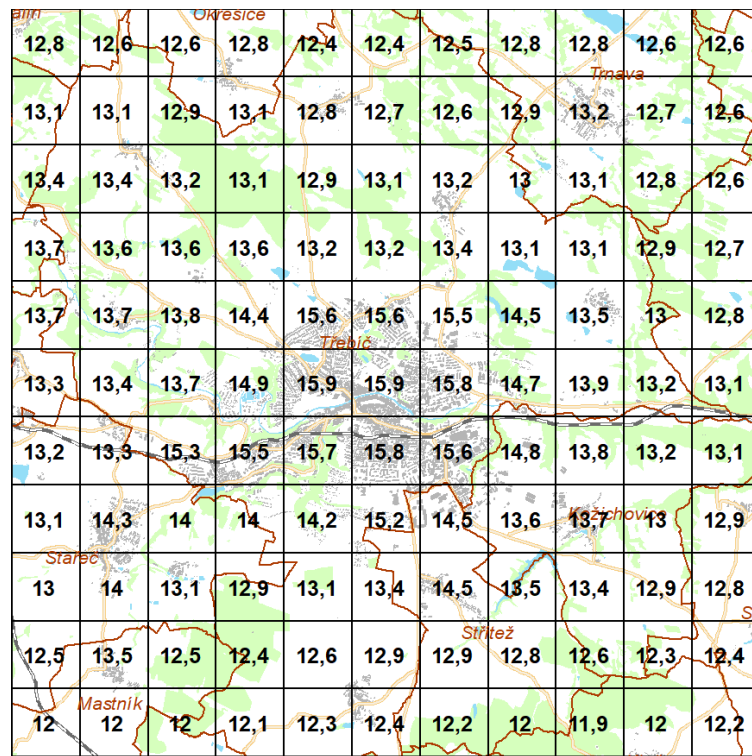


Obrázek 6: Území města Třebíč, NO₂ – pětiletý průměr roční koncentrace, 2016-2020 (zdroj: <https://chmi.cz/>)
Limit 40 µg/m³ není překračován, ani se neblíží k jeho mezní hranici.



Obrázek 7: Území města Třebíč, PM₁₀- pětiletý průměr roční koncentrace, 2016-2020 (zdroj: <https://chmi.cz/>)

Limit 40 µg/m³ není překračován.



Obrázek 8: Území města Třebíč, PM_{2,5}- pětiletý průměr roční koncentrace, 2016-2020 (zdroj: <https://chmi.cz/>)

Imisní limit 20 µg/m³ není překračován ani v místech s vyšší intenzitou dopravy.

C.3.3 Hluk

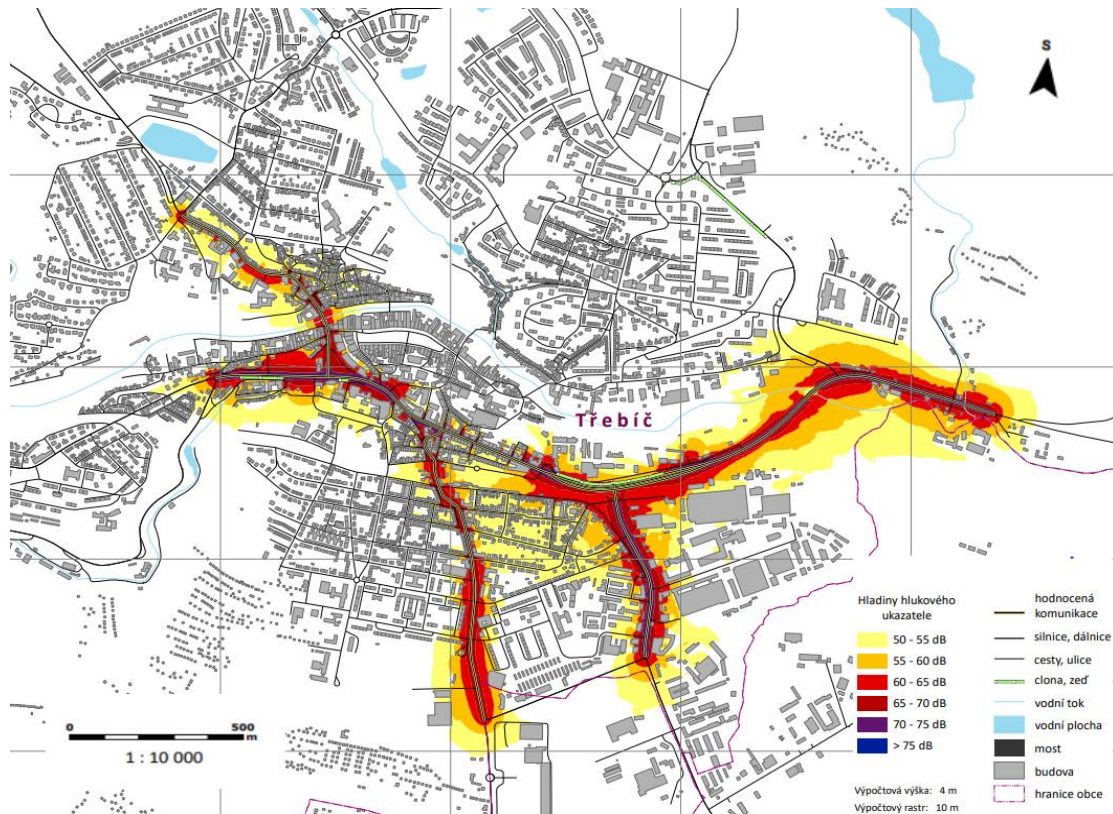
V posledních letech se ve společnosti projevuje trend zvyšování spotřeby, z čehož vyplývá nárůst výroby a produkce. S narůstající výrobou je spojená potřeba převozu většího množství materiálu, zdrojů a surovin. Z hlediska větší konkurence mezi výrobcí a dodavateli představuje rychlejší dodávka zakázky/zboží ke spotřebiteli/zpracovateli značnou výhodu. Dle údajů centrálního registru vozidel v rámci ČR bylo ve druhém pololetí roku 2021 registrováno zhruba 27 349 nových nákladních automobilů.

Stále rostoucí pohodlnost občanů se projevuje častějším využíváním osobních automobilů, a to i pro krátké cesty. Soukromé osobní auto je pohodlnější a rychlejší. Dle údajů centrálního registru vozidel v rámci ČR bylo ve druhém pololetí roku 2021 registrováno zhruba 205 401 nových osobních automobilů. V důsledku tohoto faktu dochází k nárůstu počtu osobních automobilů na úkor hromadné dopravy (autobus, vlak).

Výše popsané trendy jsou v oblasti aglomerace města Třebíč patrné, jelikož má významné vnější vazby na krajské město Jihlavu, na moravské centrum Brno i okolní menší cíle Náměšť nad Oslavou, Velké Meziříčí a Telč, nebo na obce Dukovany či Přibyslavice, kde jsou významní zaměstnavatelé obyvatel Třebíče.

Existencí komunikací s jednosměrným režimem provozu je omezena prostupnost města. Tento typ komunikace se kumuluje především v centru. Omezení rychlosti a obytné zóny se nacházejí v oblastech, kde mají tato opatření efekt (obydlené oblasti a úseky, kde jsou špatné rozhledy pro zastavení nebo snížené prostorové možnosti).

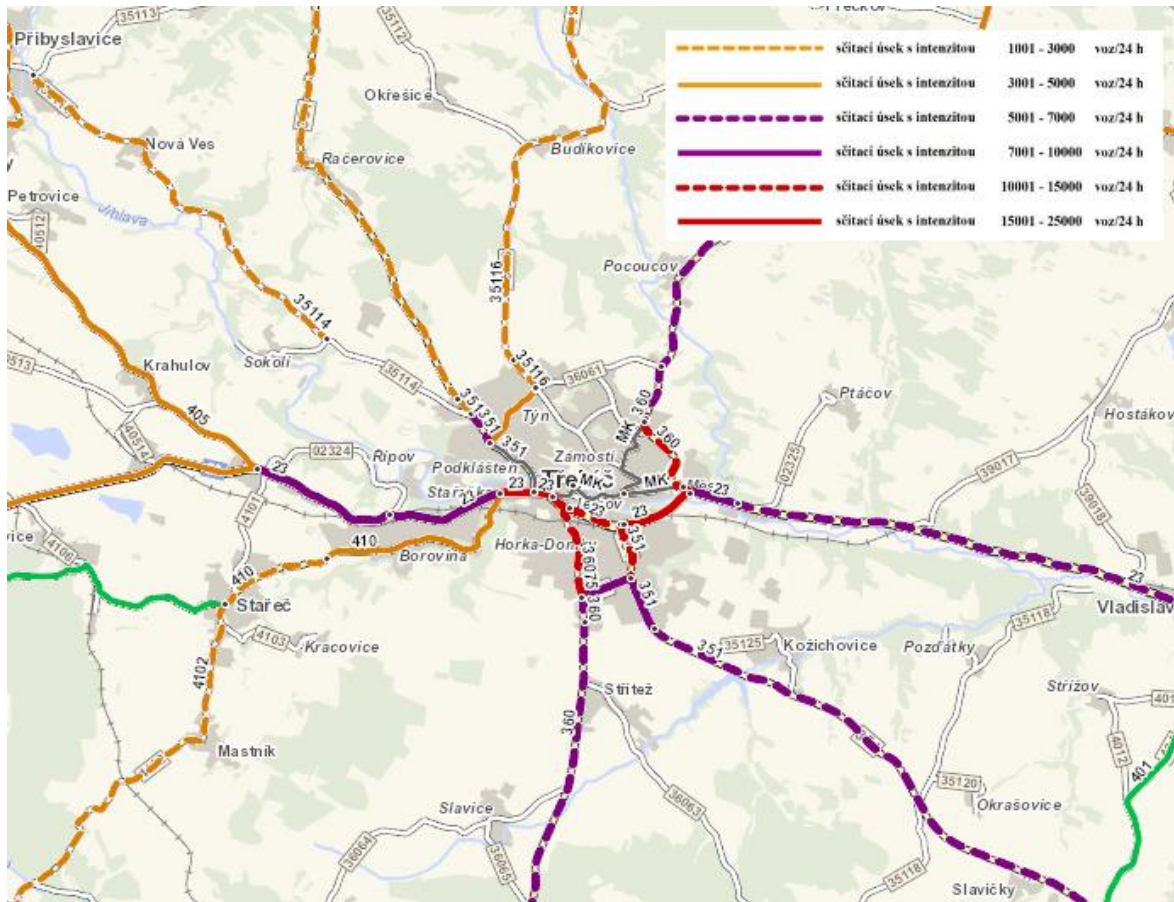
Pro oblast města Třebíče a jeho blízkého okolí jsou na stránkách geoportálu ministerstva zdravotnictví ČR k dispozici strategické hlukové mapy z roku 2017. Hluková zátěž je patrná v obrázku níže. V případě silniční dopravy je dle hlukových map 2017 nadlimitním hlukem zasaženo 497 obyvatel Třebíče (může však jít o starou hlukovou zátěž). V případě železniční dopravy nejsou zasaženi žádní obyvatelé nadlimitním hlukem.



Obrázek: Hluková mapa 2017 (zdroj: <https://www.mzcr.cz/>)

Významnými zdroji hluku na území města Třebíč jsou především komunikace I/23, II/351, II/36075 a II/360. Na komunikaci I/23, která prochází částí centra města je vysoký podíl nákladní dopravy. Tato doprava je částečně tvořena i dopravou tranzitní, která městem pouze projíždí, ale nemá zde žádný cíl. V případě, že by existoval obchvat města mohly by se tyto nákladní/transitní automobily centru města vyhnout. Tento obchvat je vhodně naplánován, jelikož vede mimo hlavní zastavěnou oblast a napojují se na něj významné silnice druhé třídy a bude tak odvádět nákladní dopravu směřující do a z největší třebíčské průmyslové zóny mimo centrum města, což centru uleví od vysokých intenzit dopravy. Dle celostátního sčítání ŘSD v r. 2016 (viz obrázek níže) dosahovala intenzita zmiňovaných komunikací následovně:

- Komunikace I/23 činila před vjezdem na území města 7984 vozidel/24 hod, při průjezdu městem se intenzita dopravy zvýšila na 16 786 vozidel/24 hod.
- Na části komunikaci II/351 dosahovala nejvyšší intenzita dopravy 13 561 vozidel/24 hod, na části komunikace II/36075 - 11 407 vozidel/24 hod a na komunikaci II/360, která prochází městskou částí Nové město dosahovala nejvyšší intenzita dopravy 10 455 vozidel/24 hod.



Obrázek: Zobrazení sčítacích úseků dle celostátního sčítání dopravy v r. 2016 (zdroj: <https://www.rsd.cz/>)

C.3.4 Povrchové a podzemní vody

Území je součástí povodí Dunaje. Hlavním tokem území je řeka Jihlava, do níž se vlévají drobné vodoteče. Dle vyhlášky č. 178/2012 Sb. je řeka Jihlava řazena mezi významné vodní toky a dle nařízení vlády č. 71/2003 Sb. je řazena mezi povrchové vody vhodné pro život a reprodukci původních ryb a dalších vodních živočichů. Řeka Jihlava také tvoří hlavní přirozenou bariéru, která rozděluje město Třebíč na severní a jižní část. Dalším významným tokem, který také spadá dle nařízení vlády č. 71/2003 Sb. mezi povrchové vody vhodné pro život a reprodukci původních ryb a dalších vodních živočichů, je tok Lubí. Tento tok přitéká od severu a ve východním okraji Třebíče se zleva vlévá do Jihlavy. Koryto vodního toku je výrazněji regulováno především v intravilánu Třebíče. Z vodopisného hlediska řešené území města Třebíče s přimknutými obcemi přináleží k:

- hlavnímu povodí 4 0-00-00 Dunaj,
- dílčímu povodí 4-16-01 Jihlava po Oslavu.

Záplavové území řeky Jihlava zabírá na území města Třebíče celkovou plochu 169,5 ha, což je 2,94 % z území. Vzhledem k jeho rozsahu a konfiguraci terénu se nejedná o podstatný limit územního rozvoje města.

V území se dále nacházejí tyto vodní toky: Klapovský potok; Lubí; Markovka; Okřešický potok; Okříšský potok; Račerovický potok; Stařečský potok; Týnský potok.

Podzemní vody

Dotčené území spadá dle hydrogeologické rajonizace ČR do hydrogeologického a vodního útvaru podzemních vod Krystalinikum v povodí Jihlavy (6550). V této oblasti lze vymezit svrchní zvodeň a spodní zvodeň. Svrchní zvodeň je vázaná na kvarterní poryv, zónu zvětrávání a podpovrchového rozpojení hornin. Spodní zvodeň je vázaná na propustné tektonické zóny v hlubších částech krystalinika. Směr proudění podzemní vody je směrem k hlavní erozní bázi (k řece Jihlava). Dotace první zvodně se uskutečňuje především infiltrací atmosférických srážek v širším okolí v závislosti na míře propustnosti zemského pokryvu.

Významné zdroje podzemních vod se zde vzhledem ke geologické stavbě území nenacházejí.

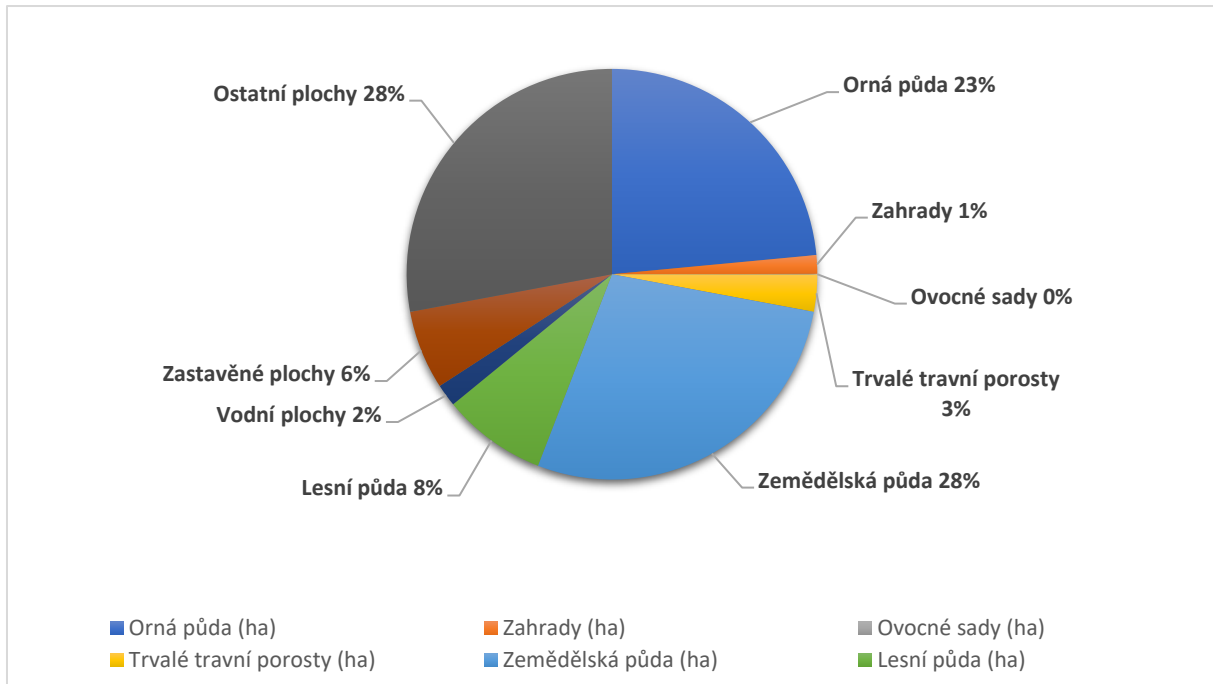
C.3.5 Využití půd

Mnoholetou hospodářskou činností člověka došlo ke změně charakteru dnešních půd. Při zemědělské velkovýrobě dochází k největším změnám, řada vedlejších účinků intenzifikace má za následek negativní vliv na úrodnost půd. Negativní vliv se pak nejčastěji projevuje erozí půdy, která byla urychlena scelováním malých polí do větších lánů s monokulturami erozně nebezpečných plodin.

Z pedologického hlediska se v převážné části území vyskytují kambizemě, v nivě řeky a jejich přítoků Jihlavy pak fluvizemě a ve sníženinách gleje.

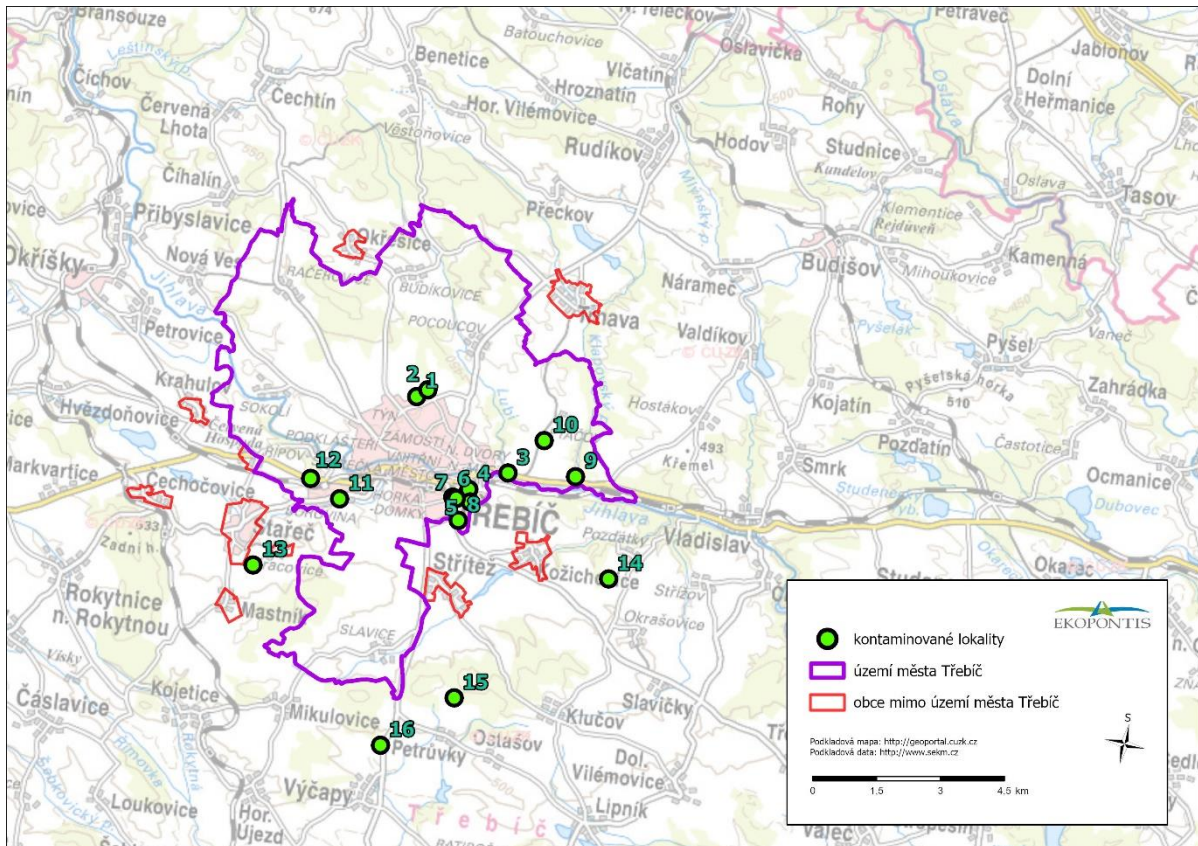
Z hlediska dlouhodobé udržitelnosti životního prostředí a větší odolnosti krajiny proti různým negativním vlivům je jedním ze sledovaných ukazatelů tzv. koeficient ekologické stability (KES). Ten je definován jako podíl ekologicky příznivých ploch a ploch, které naopak životní prostředí zatěžují. Tedy čím vyšší je hodnota KES, tím vyšší ekostabilizační potenciál území vykazuje. Ani vysoká hodnota KES však vysokou stabilitu území nenaznačuje – indikuje pouze vhodné podmínky pro její vytvoření. Hodnota koeficientu ekologické stability je v případě města Třebíč (0,43) i ORP (0,60) velmi nízká. Z čehož vyplývá, že území je nadprůměrně využíváno, se zřetelným narušením přírodních struktur a základní ekologické funkce musí být soustavně nahrazovány technickými zásahy.

Využívání půdy na území města, jejíž struktura je dle dat z roku 2019 v Třebíči následující.



Obrázek 9: Podíl druhů půdy na celkové rozloze města k 31.12.2019 (ČSÚ 2022)

Ministerstvo životního prostředí ČR zřídilo za účelem evidence, sledování a posuzování rozsáhlou databázi o kontaminovaných místech a starých ekologických zátěžích na území České republiky. Dle Systému evidence kontaminovaných míst (SEKM) se na území města Třebíč a jeho bezprostředního okolí (viz obrázek níže) nachází celkem 16 kontaminovaných lokalit. Seznam kontaminovaných lokalit je uveden v tabulce níže.



Obrázek 10: Kontaminované lokality evidované dle SEKM v území města Třebíče a jeho okolí (zdroj: <https://www.sekm.cz>)

Tabulka 4: Seznam kontaminovaných míst

č. lok. na obrázku	ID lokality dle SEKM	lokality	typ původce znečištění/typ lokality	popis
1	IND_23013 /69941001	Vrakoviště Týn	výroba/skladování/manipulace s ropnými látkami	V zadní části autoservisu je aktuálně (2021) na nebezpečném povrchu cca 30 ks nepojízdných automobilů a jejich součástí. Počet vraků v roce 2006 zde byl vyšší, postupně však klesá.
2	16973002	Skládka u nového hřbitova	komunální odpady	Je zde umístěna bývalá skládka inertního odpadu (zemina, organický odpad, stavební suť) bez spodní izolační vrstvy. K dokončení rekultivace došlo v roce 2006, v současnosti je prostor skládky zatravněn.
3	y7aOMnw BuCPeojFw Fjqv / 36562001	ČS PHM	výroba/skladování/manipulace s ropnými látkami	Čerpací stanice v provozu již od roku 1971. Pro skladování PHM slouží čtyři podzemní nádrže. V současnosti (2021) nese čerpací stanice označení MOL.
4	16973007	PBS Třebíč, a.s.	kontaminovaný areál – průmyslová či komerční lokality	Současným (2021) produkčním programem je výroba kotlů a příslušenství, částí parních turbín, rotační ohříváky vzduchu a svařovaných dílů stavebních strojů.
5	69738001	bývalý areál UNIPLET	kontaminovaný areál – průmyslová či komerční lokality	Strojírenská hala bývalého státního podniku UNIPLET s přidruženými provozy, včetně kalírní, galvanovny a odmašťovny kovů. Po ukončení firmy UNIPLET se stal bývalý areál majetkem několika firem. Vybavení a stroje byly demontovány, galvanovna je v současné době v původním stavu.

6	TbNrMnwB uCPeojFw5 UBe / 69738003	ČS PHM	výroba/skladování/manipulace s ropnými látkami	ČS PHM, jež v roce 1993 prošla rekonstrukcí. Byla provedena rekonstrukce stavby nad nádržemi, rozvodných potrubí, výdejních stojanů.
7	16973005	Trado s.r.o.	výroba/skladování/manipulace s nebezpečnými látkami (mimo ropných)	Hlavní činností firmy Trado s.r.o. je nákladní doprava, provozování čerpacích stanic s palivy a mazivy a opravy silničních vozidel.
8	16973009	Třebíč - OPMH	kontaminovaný areál – průmyslová či komerční lokalita	Dříve na lokalitě fungovaly prádelny a čistírny OPMH, s.p., jež byla původcem kontaminace chlorovanými uhlovodíky. V současnosti je areál zrekonstruovaný, nachází se zde autosalon a servis vozů.
9	16973003	Skládka kalů kožedělného průmyslu	průmyslová skládka	Na lokalitu do bývalé cihelny byly naváženy odpady z kožedělných závodů (zbytky chromčinných kůží, srsti, tuky). Vznikly dvě laguny „severní“ a „jižní“. V současnosti (2021) jsou laguny v majetku různých vlastníků, plocha lagun je vyschlá a zarůstá vegetací.
10	16973008	Ptáčov - obalovna	jiné	Jedná se o bývalý areál obalovny. V současné době (2021) lokalita slouží jako meziúložiště materiálů, jako jsou štěrkoviny, přebytečná zemina, betonové výrobky apod.. Majitel neplánuje jiné využití.
11	16973006	BOPO a.s. Třebíč závod	kontaminovaný areál – průmyslová či komerční lokalita	Dříve zde byla obuvnická výroba. V současnosti (2021) je na lokalitě vybudováno multifunkční obytné centrum „SOHO Třebíč“ (byty, garáže, supermarket apod.).
12	16973001	BOPO a.s. Řipovská zmola	kožedělný průmysl	Jedná se o rekultivanou skládku komunálního a průmyslového odpadu (provoz zahájen v roce 1965). Skládka byla určena především pro odpady z chromčinných usní. Skládka byla využívána i jinými původci průmyslových odpadů.
13	15526002	Skládka U mrchoviště	komunální odpady	Bývala nezaizolovaná skládka komunálního a inertního odpadu aktivní v letech 1985–2010. Od roku 1988 byl navážen pouze inertní materiál. Skládka byla zavezena zeminou a v současnosti (2021) je porostlá náletovou vegetací.
14	15011001	Skládka Pozdátky	průmyslová skládka	Bývalá skládka průmyslových odpadů. Na místo byl navezen nepovolený odpad z Prechezy a.s. Přerov (neupravený síran železnatý v množství cca 10 000 t.) Celá plocha otevřené sekce skládky byla pokryta folií (včetně návodních boků hráze). V roce 2010 proběhlo vymístění všech odpadů a jejich likvidace a odstranění stavebních konstrukcí včetně infrastruktury. V současnosti (2021) je prostor zatravněn.
15	12040001	SVP – skládka TKO	skládka TKO	Skládka TKO vybudována v roce 1994 s platným povolením, jež je v provozu dosud (2021). Skládka je monitorovaná a v severní části skládky došlo již k rekultivaci.
16	18752001	Skládka Kopaniny	skládka TKO	Umístěná skládka TKO je izolována od podloží pouze jílovitou vrstvou zeminy. Provoz byl od roku 1989 do roku 2000 řízený. Rekultivace proběhla zavezením zeminou a osázením stromy. V současné době (2021) je prostor skládky zalesněn a v její severovýchodní části je vybudován odpočinkový areál.

C.3.6 Příroda a krajina

Zvláště chráněná území

Na dotčeném území a jeho blízkém okolí se nachází tato zvláště chráněná území dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění (dále též ZOPK):

Přírodní památka Ptáčovské rybníky

Území se nachází v přírodním parku Třebíčsko a jako přírodní památka byla vyhlášena roku 2014. Jedná se o tři rybníky v povodí řeky Jihlavy – Nový Ptáčovský, Starý Ptáčovský rybník a rybník Židloch. Území o rozloze 30 ha představuje pro ptáky významné loviště a odpočinkové místo při přeletech a v období migrace. Dle odborníků patří Ptáčovské rybníky mezi ornitologicky nejvýznamnější lokality na Vysočině. Území je i významnou lokalitou obojživelníků, hmyzu a suchomilných rostlin. Rozmanitá biodiverzita rostlinných a živočišných druhů se zachovala především díky udržení extenzivního zemědělského a rybářského hospodaření. Je zde realizována i pastva, která je na některých místech uskutečněna až do blízkosti rybníků, což napomáhá k udržení vypasených travníků směřujících až k vodě – ideální pro některé druhy vodních ptáků.

Přírodní památka Hluboček

Jedná se o dvě louky s rozlohou 1,27 ha, které se rozkládají na říčních naplaveninách na pravém břehu řeky Jihlavy v nadmořské výšce 395 m n. m. Roku 1983 byly vyhlášeny jako přírodní památka. Dříve byly vedeny jako rekultivované kulturní louky, tvořící jednu z hraničních lokalit směrem do nitra Českomoravské vrchoviny, na nichž se zachovala ladoňka rakouská pravá (*Scilla drunensis subsp. drunensis*). Nyní je území využíváno jako louky kosené bez použití umělých hnojiv a těžké zemědělské techniky.

Přírodní památka Klučovský kopec

Na svahu Klučovské hory ve výšce 556-560 m n. m. se nachází mez a louka o výměře 0,72 ha. Přírodní památkou byla vyhlášena roku 1982. Jsou zde přítomny kromě koniklece lučního (*Pulsatilla pratensis*) také další druhy jako bika ladní (*Luzula campestris*), psineček tuhý (*Agrostis vinealis*), bederník obecný (*Pimpinella saxifraga*).

Přírodní památka Kobylínek

Přírodní památka se nachází v nadmořské výšce 441-452 m n. m. Jedná se o drobnou pastvinu se skalním výchozem a borovým remízem na nevýrazném pahorku o výměře 0,44 ha cca 200 m východně od obce Trnava. Předmětem ochrany zde je především hojný výskyt koniklece velkokvětého (*Pulsatilla grandis*), ale také bělolistu rolního (*Filago arvensis*) nebo smilu písečného (*Helichrysum arenarium*).

Přírodní památka Syenitové skály u Pocoucova

Jedná se o skalky s výměrou 0,95 ha a délkou 600, které se nachází na levém svahu údolí potoka Lubí, navazující na severozápadní okraj Pocoucova. Leží v nadmořské výšce 468-475 m n. m. Skalky představují balvanitý rozpad žulosyenitu (durbachitu) třebíčského masivu.

Přírodní památka Ptáčovský kopeček

Přírodní památka s bohatým porostem koniklece velkokvětého velkokvětého (*Pulsatilla grandis*), která byla vyhlášena roku 1948. Nachází se v nadmořské výšce 430-448 m n. m. V bylinném patře se zde vyskytuje např. smělek štíhlý (*Koeleria macrantha*), chrpa latnatá (*Centaurea stoebe*) a kostřava ovčí (*Festuca ovina*).

Přírodní rezervace Hošťanka

Přírodní rezervace o výměře 54,15 ha, který se nachází 500 m jižně od obce Slavice v nadmořské výšce 498-573 m n. m. Předmětem ochrany je různověký porost s dominantní autochtonní jedlí bělokorou (*Abies alba*). V bylinném patře je přítomný např. kopytník evropský (*Asarum europaeum*), orsej jarní (*Ficaria verna*) nebo brambořík nachový (*Cyclamen purpurascens*).

Obecná ochrana přírody a krajiny

V rámci obecné ochrany dle ZOPK se v dotčeném území nacházejí tyto fenomény:

Přírodní park Třebíčsko

Přírodní park vyhlášený roku 1982, v tomto roce byl vyhlášen rovněž jako oblast klidu. Jeho rozloha činí 9800 ha v nadmořské výšce 350-360 m n. m. Tento park zaujímá část severovýchodního území města Třebíč. Geologické podloží je tvořeno hlubinnými vyvřelinami třebíčského masivu. Z původních lesních porostů acidofilních bučin se na území parku nacházejí již malé lesíky, tvořené smíšenými porosty smrku, dubu a borovice (méně již javoru a buku). Agrární terasy kolem balvanitých seskupení a skalních výchozů jsou doplněny drobnými remízky s borovicí, břízou a výjimečně s habrem, tvořící charakteristický prvek zdejší krajiny. Nacházejí se zde památné stromy jako Velký javore (*Acer pseudoplatanus*) u Věstonic, jehož staří se odhaduje na cca 700 let. Přírodní nelesní společenstva se udržela jen na mokřích loukách kolem vodních toků a kolem rybníků s violkou bahenní (*Viola palustris*), žábelníkem bahenním (*Comarum palustre*), blatouchem bahenním (*Caltha palustris*) apd. V parku je také přítomný zákonem chráněné druhy cévnatých rostlin jako brambořík nachový (*Cyclamen purpurascens*) nebo koniklec velkokvětý (*Pulsatilla grandis*). Ekologická hodnota zdejší krajiny je umocněna přítomností značného počtu drobných rybníčků. Z tohoto důvodu si zasluhuje pozornost zejména ornitofauna. Je zde přítomný například polák velký (*Aythya ferina*), kachna divoká (*Anas platyrhynchos*) nebo lyska černá (*Eurasian coot*).

Památné stromy

Na území i v bezprostřední blízkosti města Třebíč se nachází několik památných stromů. Polohu těchto stromů znázorňuje obrázek níže.

V severní části od vymezeného území města Třebíč se nachází několik památných stromů, jedná se o:

- Velký javor (bod 1),
- Buk u Velkého Javora (bod 2),
- Lípa u Vantiberku (bod 3).

Na k.ú. Račerovice se nachází tento památný strom:

- Valíčkův dub (bod 4).

Na k.ú. Sokolí se nachází tento památný strom:

- Dub u Palečkova mlýna (bod 6).

Na k.ú. Ptáčov se nachází tento památný strom:

- Dub u Ptáčova (bod 7).

Na k.ú. Podklášteří se nachází tyto památné stromy:

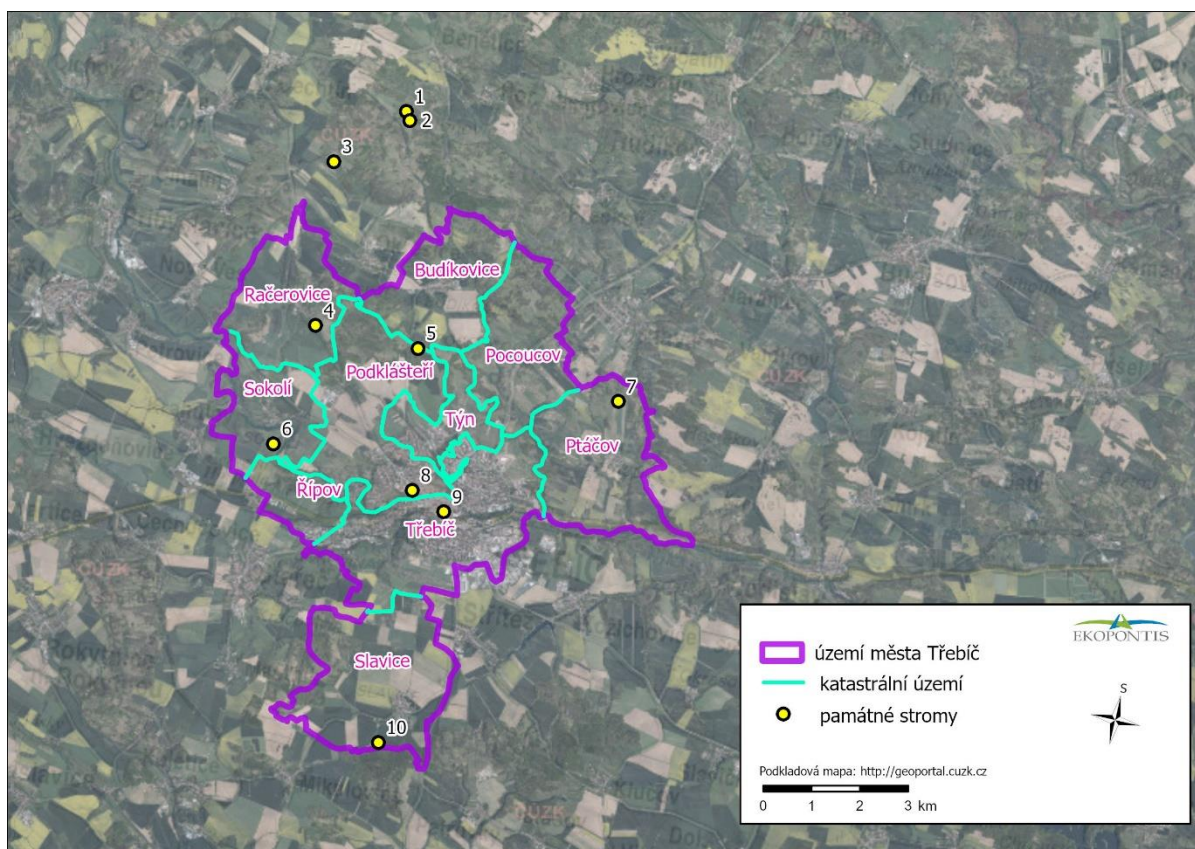
- Lípa na farní zahradě (bod 8),
- Dub v Dubínách (bod 5).

Na k.ú. Třebíč se nachází tento památný strom:

- Jinan dvoulaločnatý u gymnázia (bod 9).

Na k.ú. Slavice se nachází tento památný strom:

- Třešeň u Hošťanky (bod 10).



Obrázek 11: Lokalizace památných stromů (Zdroj: <http://www.AOPK.cz>)

Dále bylo vymapováno i několik skupin památných stromů na území i mimo území města Třebíč.

V severní části od vymezeného území města Třebíč západním směrem od památné lípy u Vantiberku se nachází skupina lip. V obci Trnava (východně od území města Třebíč) se nachází skupina dvou památných jasanů.

Na k.ú. Pocoucov se nachází tyto skupiny stromů:

- Skupina tří dubů,
- Skupina šesti dubů.

Na k.ú. Podklášteří se nachází tyto skupiny stromů:

- Skupina 4 dubů v Bažantnici.

Územní systém ekologické stability

ÚSES má zajistit zvýšení ekologické stability krajiny příznivým působením na okolí, ekologicky méně stabilní části území, má vytvořit předpoklady pro přežití a migraci druhů. Dále také podpořit možnost polyfunkčního využívání krajiny a uchování významných krajinných fenoménů.

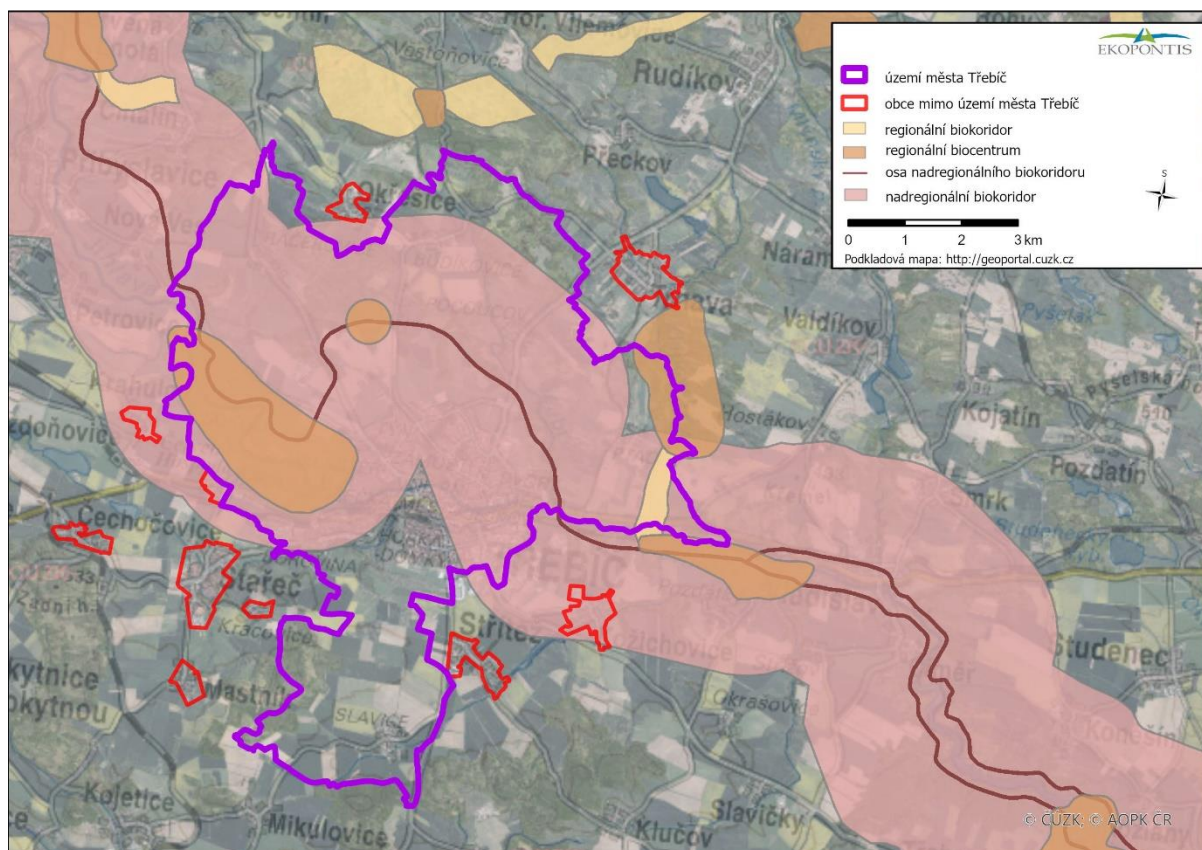
ÚSES je tvořen z biocenter, biokoridorů a interakčních prvků. Dle významu se člení na lokální, regionální a nadregionální. Na území Třebíče zasahují následující prvky ÚSES:

- Nadregionální biokoridor Mohelno (NRBK 181, K124), jde o rámcový biokoridor s proměnlivou šířkou procházející územím ze severní strany města (mezi Třebíčí na jedné straně a Račerovicemi, Budíkovými, Pocoucovem a Ptáčovem na straně druhé) a východně od města sbíhající do údolí Jihlavy. Na území města biokoridor protíná plocha regionálního biocentra Velká Dubina (RBC 237), která je lokalizována v údolí potoka Lubí severovýchodně od Třebíče
- Na území jsou zastoupena čtyři regionální biocentra; zmiňovaná Velká Dubina (RBC 237), Dobnava (RBC 652), Za kopečkem (RBC 653) a Palečkův mlýn (RBC 659).
- Na území jsou zastoupeny dva regionální biokoridory; Křástkův mlýn – Jelení hlava (RBK 514), protínající v krátkém úseku severní část račerovického katastru) a Dobnavka – Za kopečkem (RBK 518).

Lokální úroveň ÚSES je tvořena těmito biocentry: LBC 1 – LBC 20, LBC 22 – LBC 46

Lokální úroveň ÚSES je tvořena těmito biokoridory: LBK 1 – LBK 7, LBK 9 – LBK 41, LBK 43 – LBK 57

Celkový přehled ÚSES na území Třebíče poskytuje následující mapa.



Obrázek 12: ÚSES na území města a jeho okolí (zdroj: <https://aopkcr.cz/>)

Významné krajinné prvky registrované

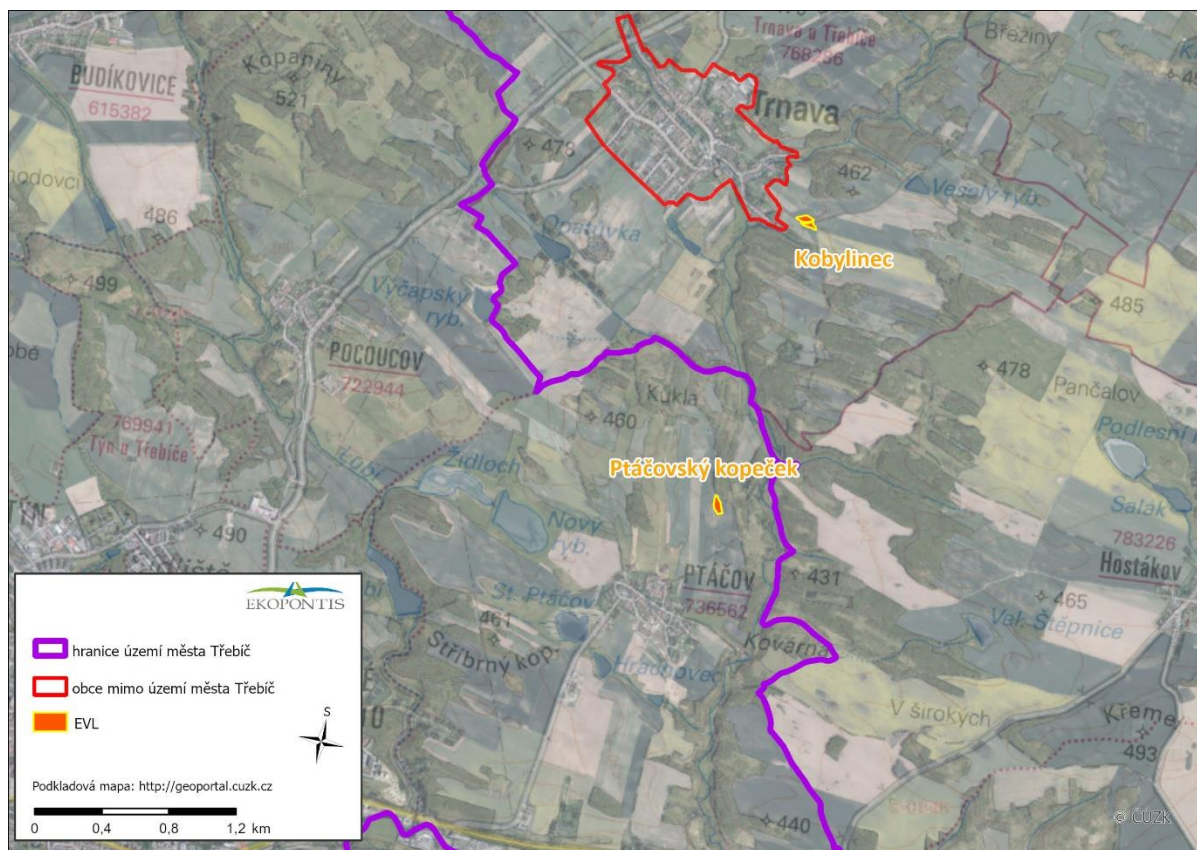
Mimo VKP ze zákona (údolní nivy, jezera, toky, rybníky a lesy) se na území města Třebíč nachází tři registrované VKP. V rámci k.ú. Pocoucov jde o pastvinu nad Židlochtem. V rámci k.ú. Ptáčov jde o pastviny u Stříbrného kopce a mokřad u Ptáčova.

Soustava lokalit Natura 2000

V dotčeném území ani jeho blízkosti se nevyskytuje žádná ptačí oblast (PO). Nejbližší PO je PO Podyjí, která se nachází jižně od města Třebíč ve vzdálenosti cca 35 km. Přítomny jsou dvě evropsky významné lokality (EVL).

- EVL Ptáčovský kopeček (kód CZ0612141), která se rozkládá na k.ú. Ptáčov o rozloze 0,3558 ha. Jedná se o bývalou pastvinu, která byla dříve využívána i jako louka. Předmětem ochrany je zde vitální populace koniklece velkokvětého (*Pulsatilla grandis*). Z dalších významných druhů zde roste např. divizna jižní rakouská (*Verbascum chaixii subsp. Austriacum*), rozrazil rozprostřený (*Veronica prostata*). Suchomilné trávníky jsou biotopem některých ohrožených druhů živočichů – žije zde např. kravec měďák (*Cicindela campestris*), prskavec menší (*Brachinus expulso*), ohniváček černočerný (*Lycaena dispar*).
- EVL Kobylínek (kód CZ0612136) se nachází mimo území města Třebíč, avšak v jeho bezprostřední blízkosti v obci Trnava (600 m VJV od kostela v obci Trnava) o rozloze 0,4558 ha. Jedná se o travnatý kázek se skalkami a borovým remízem, protnutým polní cestou. Předmětem ochrany je zde relativně početná a vitální populace koniklece velkokvětého (*Pulsatilla grandis*). Přítomny jsou i ostatní významné druhy rostlin např. lomikámen cibulkatý (*Saxifraga bulbifera*), sesel roční (*Seseli annuum*), pampeliška červenoplodá (*Taraxacum sect. Erythrosperma*).

Lokalizace zmiňovaných EVL je patrná z následujícího obrázku.



Obrázek 13: Evropsky významné lokality v předmětném území

C.3.7 Odpady

Svoz a odstranění komunálního odpadu od občanů města Třebíče zajišťuje Svazek obcí pro komunální služby prostřednictvím společnosti ESKO-T- s.r.o. Komunální odpad je koncentrován na skládku odpadů v Petrůvkách, která je v majetku svazku obcí, jehož je město Třebíč členem. Tato skládka je v provozu od roku 1994 o rozloze 10,2 ha. Provoz sběrných dvorů a svoz přetříděného odpadu je zabezpečen také svazkem obcí prostřednictvím zmiňované firmy. Na území města je rozmístěno zhruba 1016 sběrných nádob na tříděný odpad. Primárně jsou tříděny obalové složky, sklo, plast, kov, papír a biologicky rozložitelný odpad. Na sběrné dvory mají občané možnost zdarma ukládat svůj odpad z domácností včetně nebezpečného odpadu a různých elektrospotřebičů. Kontejnery na biologicky rozložitelný odpad jsou umístěny v lokalitách s rodinnými domy v místních částech jsou k dispozici zhruba od března do konce listopadu. Biologicky rozložitelný odpad je následně kompostován v kompostárně v Petrůvkách. V letech 2014 a 2018 měli občané, díky dotacím ze Státního fondu životního prostředí České republiky, možnost získat od města kompostér pro domácí kompostování. Celková produkce odpadů odevzdaných občany v rámci sběrné sítě v roce 2021 činila 9 690,73 tun, z toho největší objem představoval směsný komunální odpad v množství 6 477,31 t a biologicky rozložitelný odpad v množství 1 308,32 t. Odpady odevzdané občany na sběrných dvorech činili celkem 5 375,34 t, z toho nebezpečné odpady (N) v množství 47,37 a ostatní odpady (O) v množství 5 327,97 t.

Firma ESKO-T s.r.o. provozuje na území města Třebíče několik sběrných míst. Aktuálně se jedná o lokality:

- Sběrný dvůr Klinky
- Sběrný dvůr Hrotovická

- Sběrný dvůr Borovina

Město má zpracovanou podrobnou mapu odpadového hospodářství, kde jsou zobrazena jednotlivá sběrná stanoviště s identifikací typu separovaného odpadu.

V lednu 2021 vstoupila v platnost nová odpadová legislativa, která změnila platbu za skládkování odpadu. Nyní jsou poplatky za zbytkový a využitelný odpad.

C.4 Stávající problémy životního prostředí v dotčeném území

Podrobnější popis jednotlivých složek životního prostředí je popsán v předcházejících kapitolách. Z hlediska životního prostředí se město Třebíč nepotýká se zásadními problémy, které by se vymykaly standardní situaci v jiných českých městech. Na druhou stranu město Třebíč vykazuje nízký koeficient ekologické stability.

Je nezbytné zejména zavádět prvky zvyšující retenci vody v krajině, uplatňovat principy modrozelené infrastruktury (nejvýznamnější prvky takovéto infrastruktury jsou stromy, trávničky a zelené střechy – střechy s vegetačním krytem) a její provázání na technickou infrastrukturu a celkově zvyšovat klimatickou odolnost města.

Z hlediska veřejného zdraví a moderního fungování města je však žádoucí i zdokonalování dopravní infrastruktury města a snaha o přesun z environmentálně náročných módů, jako je zejména automobilová doprava, na environmentálně šetrnější módy, jako je například veřejná, městská hromadná, cyklistická či pěší doprava.

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

V rámci implementace Koncepce lze očekávat jak pozitivní, tak negativní vlivy na životní prostředí. Předpokládané vlivy lze odlišit z hlediska jejich dopadu na pozitivní a negativní, z hlediska rozsahu jako globální, kontinentální, regionální, lokální či plošně omezené a intenzity jako (velmi) mírné či (velmi) významné.

D.1 Předpokládané vlivy Koncepce na jednotlivé složky životního prostředí

Vzhledem k charakteru koncepce bylo zvoleno vyhodnocení předpokládaných vlivů koncepce na jednotlivé složky životního prostředí v členění dle jednotlivých strategických oblastí a opatření. Opatření není znovu detailně popisováno, protože to je provedeno v návrhové části Koncepce, která tvoří přílohu č. 3 Oznámení. Tato příloha je na rozdíl od přílohy č. 2 (analytická část Koncepce) předložena i v tištěné podobě.

U každého opatření jsou vyhodnoceny předpokládané vlivy na tyto složky životního prostředí:

- klima
- ovzduší
- hluk
- veřejné zdraví
- povrchové a podzemní vody
- využití půd, přírody a krajiny
- a odpady.

Vyhodnocení je provedeno tabelární formou, kdy jsou použity tyto symboly:

1. z hlediska dopadu

pozitivní: +

negativní: -

2. z hlediska rozsahu

globální: g

kontinentální: k

regionální: r

lokální: l

plošně omezené: o

3. z hlediska intenzity

velmi mírné: mm

mírné: m

významné: v

velmi významné: vv

Pokud u daného opatření **není na konkrétní složku ŽP identifikován žádný přímý či nepřímý vliv** hodný detailnějšího vyhodnocení předpokládaných vlivů, jsou hodnotící hlediska příčně proškrtnuta tímto symbolem: /

Hodnocení předpokládaných vlivů je provedeno expertním odhadem.

D.1.1 Strategická oblast 6.1 Veřejný prostor

6.1.1 Opatření č. I/1 - Standard řešení veřejných prostor

Tabulka 5: Vyhodnocení předpokládaných vlivů opatření na ŽP a veřejné zdraví

	<i>dopad</i>	<i>rozsah</i>	<i>intenzita</i>
klíma	+	o	m
ovzduší	+	l	m
hluk	+	l	m
veřejné zdraví	+	l	m
vody	+	l	m
půda, příroda a krajina	+	o	vm
odpady	/	/	/

V rámci strategické oblasti 6.1 nebyly identifikovány žádné předpokládané negativní vlivy. Byly však identifikovány velmi mírné až mírné pozitivní vlivy lokálního či plošně omezeného charakteru v oblasti mikroklimatu, kvality ovzduší, hluku, veřejného zdraví, vod a přírody a krajiny (zeleň, podpora bezemisních a nehlukných způsobů dopravy, retence vody v rámci modrozelené infrastruktury apod.)

D.1.2 Strategická oblast 6.2. Aktivní mobilita

6.2.1. Opatření č. II/1 - Zvýšení bezpečnosti na cyklistických komunikacích

Tabulka 6: Vyhodnocení předpokládaných vlivů opatření na ŽP a veřejné zdraví

	<i>dopad</i>	<i>rozsah</i>	<i>intenzita</i>
klíma	+	g	vm
ovzduší	+	l	m
hluk	+	l	m
veřejné zdraví	+	l	m
vody	/	/	/
půda, příroda a krajina	/	/	/
odpady	/	/	/

6.2.2. Opatření č. II/2 - Návrh sítě cyklistických komunikací

Tabulka 7: Vyhodnocení předpokládaných vlivů opatření na ŽP a veřejné zdraví

	<i>dopad</i>	<i>rozsah</i>	<i>intenzita</i>
klíma	+	g	vm
ovzduší	+	l	m
hluk	+	l	m
veřejné zdraví	+	l	m
vody	-	l	vm
půda, příroda a krajina	-	l	m
odpady	/	/	/

6.2.3. Opatření č. II/3 - Podpora sdílených kol (Bike-sharing) a využití elektrokol
Tabulka 8: Vyhodnocení předpokládaných vlivů opatření na ŽP a veřejné zdraví

	<i>dopad</i>	<i>rozsah</i>	<i>intenzita</i>
klima	+	g	vm
ovzduší	+	l	m
hluk	+	l	m
veřejné zdraví	+	l	m
vody	/	/	/
půda, příroda a krajina	/	/	/
odpady	/	/	/

6.2.4. Opatření č. II/4 - Návrh nové pěší infrastruktury
Tabulka 9: Vyhodnocení předpokládaných vlivů opatření na ŽP a veřejné zdraví

	<i>dopad</i>	<i>rozsah</i>	<i>intenzita</i>
klima	+	g	vm
ovzduší	+	l	m
hluk	+	l	m
veřejné zdraví	+	l	m
vody	-	l	vm
půda, příroda a krajina	-	l	m
odpady	/	/	/

6.2.5. Opatření č. II/5 - Bezpečné cesty do škol
Tabulka 10: Vyhodnocení předpokládaných vlivů opatření na ŽP a veřejné zdraví

	<i>dopad</i>	<i>rozsah</i>	<i>intenzita</i>
klima	+	g	vm
ovzduší	+	l	m
hluk	+	l	m
veřejné zdraví	+	l	m
vody	/	/	/
půda, příroda a krajina	/	/	/
odpady	/	/	/

V rámci strategické oblasti 6.2 byly v souvislosti s návrhem budování nových cyklistických a pěších komunikací identifikovány předpokládané mírné negativní vlivy lokálního rozsahu na půdu, přírodu a krajinu (předpokládané zábory relativně přírodních ploch, plochy s vysokou úrovní biodiverzity by dotčeny být neměly) a velmi mírné negativní vlivy lokálního rozsahu na vody (předpokládané snížení retenční schopnosti krajiny).

Výrazně však převažují velmi mírné pozitivní vlivy na globální klima a mírné pozitivní vlivy lokálního rozsahu na ovzduší, hluk a veřejné zdraví v souvislosti s očekávaným vyšším využíváním cyklistiky v rámci dopravy ve městě.

D.1.3 Strategická oblast 6.3. Veřejná hromadná doprava

6.3.1. Opatření č. V/1 - Zlepšit dostupnost zastávek veřejné hromadné dopravy

Tabulka 11: Vyhodnocení předpokládaných vlivů opatření na ŽP a veřejné zdraví

	<i>dopad</i>	<i>rozsah</i>	<i>intenzita</i>
klima	+	g	vm
ovzduší	+	l	m
hluk	+	l	m
veřejné zdraví	+	l	m
vody	/	/	/
půda, příroda a krajina	-	o	vm
odpady	/	/	/

6.3.2. Opatření č. V/2 - Podpora využívání veřejné hromadné dopravy

Tabulka 12: Vyhodnocení předpokládaných vlivů opatření na ŽP a veřejné zdraví

	<i>dopad</i>	<i>rozsah</i>	<i>intenzita</i>
klima	+	g	vm
ovzduší	+	l	m
hluk	+	l	m
veřejné zdraví	+	l	m
vody	/	/	/
půda, příroda a krajina	/	/	/
odpady	/	/	/

6.3.3. Opatření č. V/3 - Návrh sítě autobusových zastávek

Tabulka 13: Vyhodnocení předpokládaných vlivů opatření na ŽP a veřejné zdraví

	<i>dopad</i>	<i>rozsah</i>	<i>intenzita</i>
klima	+	g	vm
ovzduší	+	l	m
hluk	+	l	m
veřejné zdraví	+	l	m
vody	-	o	vm
půda, příroda a krajina	-	l	m
odpady	-	o	vm

6.3.4. Opatření č. V/4 - Upravení intervalů a doby provozu autobusových linek

Tabulka 14: Vyhodnocení předpokládaných vlivů opatření na ŽP a veřejné zdraví

	<i>dopad</i>	<i>rozsah</i>	<i>intenzita</i>
klima	+	g	vm
ovzduší	+	l	m
hluk	+	l	m
veřejné zdraví	+	l	m
vody	/	/	/
půda, příroda a krajina	/	/	/
odpady	/	/	/

V rámci strategické oblasti 6.3 byly v souvislosti s návrhem budování nových zastávek MHD a s tím souvisejících obratišť a další infrastruktury identifikovány předpokládané mírné negativní vlivy lokálního rozsahu na půdu, přírodu a krajinu (předpokládané zábory relativně přírodních ploch, plochy s vysokou úrovní biodiverzity by dotčeny být neměly), velmi mírné negativní vlivy lokálního rozsahu na vody (předpokládané snížení retenční schopnosti krajiny) a velmi mírné negativní vlivy omezeného rozsahu z hlediska vzniku odpadů při rekonstrukci komunikací v rámci opatření 6.3.3.

Výrazně však převažují velmi mírné pozitivní vlivy na globální klima a mírné pozitivní vlivy lokálního rozsahu na ovzduší, hluk a veřejné zdraví v souvislosti s očekávaným vyšším využíváním VHD v rámci dopravy ve městě.

D.1.4 Strategická oblast 6.4. Doprava v klidu

6.4.1. Opatření č. IV/1 - Zavedení zón placeného stání a zajištění odstavných parkovacích ploch

Tabulka 15: Vyhodnocení předpokládaných vlivů opatření na ŽP a veřejné zdraví

	<i>dopad</i>	<i>rozsah</i>	<i>intenzita</i>
klima	+	g	vm
ovzduší	+	l	vm
hluk	+	l	vm
veřejné zdraví	+	l	vm
vody	-	l	m
půda, příroda a krajina	-	l	m
odpady	/	/	/

6.4.2. Opatření č. IV/2 - K+R v sídlištní zástavbě

Tabulka 16: Vyhodnocení předpokládaných vlivů opatření na ŽP a veřejné zdraví

	<i>dopad</i>	<i>rozsah</i>	<i>intenzita</i>
klima	/	/	/
ovzduší	/	/	/
hluk	/	/	/
veřejné zdraví	/	/	/
vody	/	/	/
půda, příroda a krajina	/	/	/
odpady	/	/	/

6.4.3. Opatření č. IV/3 - Sběrná parkoviště

Tabulka 17: Vyhodnocení předpokládaných vlivů opatření na ŽP a veřejné zdraví

	<i>dopad</i>	<i>rozsah</i>	<i>intenzita</i>
klima	/	/	/
ovzduší	+	l	m
hluk	+	l	m
veřejné zdraví	+	l	m
vody	-	l	m
půda, příroda a krajina	-	l	m
odpady	/	/	/

6.4.4. Opatření č. IV/4 - Restrikce a omezení

Tabulka 18: Vyhodnocení předpokládaných vlivů opatření na ŽP a veřejné zdraví

	<i>dopad</i>	<i>rozsah</i>	<i>intenzita</i>
klima	/	/	/
ovzduší	/	/	/
hluk	/	/	/
veřejné zdraví	/	/	/
vody	/	/	/
půda, příroda a krajina	/	/	/
odpady	/	/	/

6.4.5. Opatření č. IV/5 - Digitalizace a navigační systémy

Tabulka 19: Vyhodnocení předpokládaných vlivů opatření na ŽP a veřejné zdraví

	<i>dopad</i>	<i>rozsah</i>	<i>intenzita</i>
klima	/	/	/
ovzduší	/	/	/
hluk	/	/	/
veřejné zdraví	/	/	/
vody	/	/	/
půda, příroda a krajina	/	/	/
odpady	+	I	vm

6.4.6. Opatření č. IV/6 - Odbavovací systém

Tabulka 20: Vyhodnocení předpokládaných vlivů opatření na ŽP a veřejné zdraví

	<i>dopad</i>	<i>rozsah</i>	<i>intenzita</i>
klima	/	/	/
ovzduší	/	/	/
hluk	/	/	/
veřejné zdraví	/	/	/
vody	/	/	/
půda, příroda a krajina	/	/	/
odpady	+	I	vm

6.4.7. Opatření č. IV/7 - Kontrola a vynucování dodržování pravidel silničního provozu

Tabulka 21: Vyhodnocení předpokládaných vlivů opatření na ŽP a veřejné zdraví

	<i>dopad</i>	<i>rozsah</i>	<i>intenzita</i>
klima	/	/	/
ovzduší	/	/	/
hluk	/	/	/
veřejné zdraví	/	/	/
vody	/	/	/
půda, příroda a krajina	/	/	/
odpady	/	/	/

V rámci strategické oblasti 6.4 byly v souvislosti s návrhem budování nových parkovacích ploch identifikovány předpokládané mírné negativní vlivy lokálního rozsahu na půdu, přírodu a krajinu (předpokládané zábory relativně přírodních ploch, plochy s vysokou úrovní biodiverzity by dotčeny být neměly) a velmi mírné negativní vlivy lokálního rozsahu na vody (předpokládané snížení retenční schopnosti krajiny).

Opatření, která budou uživatele dopravního systému města motivovat k použití VHD místo osobních automobilů by naopak měla vést k velmi mírným pozitivním vlivům na globální klima a mírné pozitivním vlivům lokálního rozsahu na ovzduší, hluk a veřejné zdraví. U opatření zavádějících digitalizaci parkovacích systémů lze předpokládat velmi mírné pozitivní vlivy lokálního charakteru z hlediska vzniku odpadů.

D.1.5 Strategická oblast 6.5. Silniční doprava

6.5.1. Opatření č. V/1 - Zklidnění průtahu I/23

Tabulka 22: Vyhodnocení předpokládaných vlivů opatření na ŽP a veřejné zdraví

	<i>dopad</i>	<i>rozsah</i>	<i>intenzita</i>
klima	+	g	vm
ovzduší	+	l	m
hluk	+	l	m
veřejné zdraví	+	l	m
vody	/	/	/
půda, příroda a krajina	/	/	/
odpady	/	/	/

6.5.2. Opatření č. V/2 - Zklidňující prvky na problematických sběrných komunikacích

Tabulka 23: Vyhodnocení předpokládaných vlivů opatření na ŽP a veřejné zdraví

	<i>dopad</i>	<i>rozsah</i>	<i>intenzita</i>
klima	/	/	/
ovzduší	/	/	/
hluk	/	/	/
veřejné zdraví	+	l	m
vody	/	/	/
půda, příroda a krajina	/	/	/
odpady	/	/	/

6.5.3. Opatření č. V/3 - Soulad zatřídění místních komunikací

Tabulka 24: Vyhodnocení předpokládaných vlivů opatření na ŽP a veřejné zdraví

	<i>dopad</i>	<i>rozsah</i>	<i>intenzita</i>
klima	/	/	/
ovzduší	/	/	/
hluk	/	/	/
veřejné zdraví	/	/	/
vody	/	/	/
půda, příroda a krajina	/	/	/
odpady	/	/	/

6.5.4. Opatření č. V/4 - Zklidňování obslužných komunikací

Tabulka 25: Vyhodnocení předpokládaných vlivů opatření na ŽP a veřejné zdraví

	<i>dopad</i>	<i>rozsah</i>	<i>intenzita</i>
klima	/	/	/
ovzduší	/	/	/
hluk	/	/	/
veřejné zdraví	+	l	m
vody	/	/	/
půda, příroda a krajina	/	/	/
odpady	/	/	/

6.5.5. Opatření č. V/5 - Řešení bezpečnosti silniční dopravy

Tabulka 26: Vyhodnocení předpokládaných vlivů opatření na ŽP a veřejné zdraví

	<i>dopad</i>	<i>rozsah</i>	<i>intenzita</i>
klima	/	/	/
ovzduší	/	/	/
hluk	/	/	/
veřejné zdraví	+	l	m
vody	/	/	/
půda, příroda a krajina	-	o	vm
odpady	/	/	/

6.5.6. Opatření č. V/6 - Dopravní monitoring a řízení dopravy

Tabulka 27: Vyhodnocení předpokládaných vlivů opatření na ŽP a veřejné zdraví

	<i>dopad</i>	<i>rozsah</i>	<i>intenzita</i>
klima	/	/	/
ovzduší	/	/	/
hluk	/	/	/
veřejné zdraví	/	/	/
vody	/	/	/
půda, příroda a krajina	/	/	/
odpady	/	/	/

6.5.7. Opatření č. V/7 - Úprava/výstavba nové infrastruktury

Tabulka 28: Vyhodnocení předpokládaných vlivů opatření na ŽP a veřejné zdraví

	<i>dopad</i>	<i>rozsah</i>	<i>intenzita</i>
klima	+	g	vm
ovzduší	+	l	vm
hluk	+	l	vm
veřejné zdraví	+	l	vm
vody	-	l	vm
půda, příroda a krajina	-	l	m
odpady	/	/	/

V rámci strategické oblasti 6.5 byly v souvislosti s návrhem úpravy/výstavby nové dopravní infrastruktury (zejména prodloužení ulice Říповská) identifikovány předpokládané mírné negativní vlivy lokálního rozsahu na půdu, přírodu a krajinu (předpokládané zábory relativně přírodních ploch, plochy s vysokou úrovní biodiverzity by dotčeny být neměly) a velmi mírné negativní vlivy lokálního rozsahu na vody (předpokládané snížení retenční schopnosti krajiny).

Opatření, která budou uživatele dopravního systému města motivovat k použití VHD místo osobních automobilů (efektivnější provoz MHD) by naopak měla vést k velmi mírným pozitivním vlivům na globální klima a velmi mírným pozitivním vlivům lokálního rozsahu na ovzduší, hluk a veřejné zdraví.

D.1.6 Strategická oblast 6.6. Nákladní doprava

6.6.1. Opatření č. VI/1 - Zákazy stání nákladních vozidel

Tabulka 29: Vyhodnocení předpokládaných vlivů opatření na ŽP a veřejné zdraví

	<i>dopad</i>	<i>rozsah</i>	<i>intenzita</i>
klima	/	/	/
ovzduší	+	l	m
hluk	+	l	m
veřejné zdraví	+	l	m
vody	/	/	/
půda, příroda a krajina	/	/	/
odpady	/	/	/

6.6.2. Opatření č. VI/2 - Optimalizace volby trasy

Tabulka 30: Vyhodnocení předpokládaných vlivů opatření na ŽP a veřejné zdraví

	<i>dopad</i>	<i>rozsah</i>	<i>intenzita</i>
klima	/	/	/
ovzduší	+	l	m
hluk	+	l	m
veřejné zdraví	+	l	m
vody	/	/	/
půda, příroda a krajina	/	/	/
odpady	/	/	/

6.6.3. Opatření č. VI/3 - Logistika zásobování

Tabulka 31: Vyhodnocení předpokládaných vlivů opatření na ŽP a veřejné zdraví

	<i>dopad</i>	<i>rozsah</i>	<i>intenzita</i>
klima	/	/	/
ovzduší	/	/	/
hluk	/	/	/
veřejné zdraví	/	/	/
vody	/	/	/
půda, příroda a krajina	/	/	/
odpady	/	/	/

V rámci strategické oblasti 6.6 nebyly identifikovány žádné předpokládané negativní vlivy. U opatření VI/1 a VI/2 byly identifikovány mírně pozitivní vlivy lokálního charakteru na kvalitu ovzduší, hlukovou situaci a veřejné zdraví v souvislosti s omezením či předcházením vjezdu nákladních automobilů do centrálních částí Třebíče.

D.2 Závěr z hlediska předpokládaných vlivů Koncepce na ŽP a veřejné zdraví

Oznamovaná Koncepce vykazuje především předpokládané mírné pozitivní vlivy v oblasti ochrany globálního klimatu, zlepšování kvality ovzduší, hlukové situace a veřejného zdraví na území města Třebíče. Tyto vlivy souvisí s předpokládanou a Konceptí prosazovanou změnou dopravního chování uživatelů dopravního systému města Třebíč směrem k nízkoemisním či bezemisním způsobům dopravy (cyklistiky, pěší doprava, VHD a MHD) a od individuální automobilové dopravy.

Součástí koncepce je však i vybudování nových parkovacích ploch P+R s blíže nespecifikovanou kapacitou - u parkoviště Řípovská u železniční zastávky Třebíč – Borovina a autobusové zastávky Revoluční je pouze uvedeno, že by mělo být velkokapacitní, umístěno by však mělo být na poměrně antropogenně zatížené ploše bez výrazných přírodovědných hodnot, na kterém se parkuje již nyní. To by sice mělo být pozitivní z hlediska ochrany globálního klimatu, zlepšování kvality ovzduší, hlukové situace a veřejného zdraví na území města Třebíče, avšak lze očekávat, že by s sebou tato opatření nesla i nezanedbatelné negativní vlivy z na retenci vody v krajině, zábor půdy a zásahy do přírody a krajiny, zejména mimolesní zeleně. Velmi bude záležet na konkrétním projekčním řešení těchto opatření, což však není dost dobře účelně řešitelné na úrovni SEA.

E DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

E.1 Výčet možných vlivů koncepce přesahujících hranice České republiky

Vzhledem k zaměření, rozsahu a územní působnosti Koncepce není předpokládán žádný významný přeshraniční vliv Koncepce.

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

Mapové, grafické a tabulkové podklady jsou uvedeny převážně přímo v části C. Oznámení. V kapitole POUŽITÉ ZDROJE je seznam hlavních podkladů, které byly při zpracování Oznámení využity jako zdroj informací, nezbytných pro věcné vyhodnocení Koncepce.


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

Veškeré podstatné informace předkladatele o možných vlivech na životní prostředí a veřejné zdraví jsou uvedeny v předchozích kapitolách Oznámení.

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

Významně negativní vlivy provedení Koncepce na soustavu lokalit Natura 2000 byly vyloučeny stanoviskem dle § 45i ZOPK, které bylo vydáno KÚ KV 1.7.2022 pod č.j. KUJI 58670/2022 a spis. zn. OZPZ 45/2022. Toto stanovisko tvoří přílohu č. 1 tohoto Oznámení.

SEZNAM ZPRACOVATELŮ

Datum dokončení Oznámení koncepce	6. července 2022
Zpracovatel	<p>Ekopontis, s.r.o. Cejl 511/43, 602 00 Brno</p> 
Specialista pro oblast posuzování vlivů na životní prostředí	<p>Ing. Pavel Obrdlík držitel autorizace k posuzování vlivů na životní prostředí č. j. 87742/ENV/15, prodlouženo č.j. MZP/2020/710/3955 obrdlik@ekopontis.cz +420 774 854 447</p>
Seznam osob, které se podílely na zpracování Oznámení Koncepce:	<p>Ing. Sabina Smetanová, spolupráce na pracování částí A až C Oznámení smetanova@ekopontis.cz + 420 727 860 360</p>
Podpis zpracovatele Oznámení Koncepce	

POUŽITÉ ZDROJE

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR (2022): MapoMat. [online]. [cit. 25.6.2022]. Dostupné z <http://webgis.nature.cz/mapomat/>

Český hydrometeorologický ústav (2022): Pětileté průměrné koncentrace. [online]. [cit. 22.6.2022]. Dostupné z https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html

Český statistický úřad (2022): Veřejná databáze [online]. [cit. 19.6.2022]. Dostupné z <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/>

Město Třebíč (2022): Pracovní verze Plánu udržitelné městské mobility města Třebíče 2022-2026.

Ministerstvo zdravotnictví (2022): Hlukové mapy 2017 [online]. [cit. 26.6.2022]. Dostupné z <https://geoportal.mzcr.cz/SHM2017/>

Ministerstvo životního prostředí (2022): Systém evidence kontaminovaných míst [online]. [cit. 19.6.2022]. Dostupné z https://www.sekm.cz/portal/areasource/map_search_public/

Švábová Nezvalová, J. (2018): Metodické doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí. Ministerstvo životního prostředí, 93s.

Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka, v.v.i. (2022): Hydroekologický informační systém VÚV TGM [online]. [cit. 20.6.2022]. Dostupné z <https://heis.vuv.cz/>