

# **Plán udržitelné městské mobility města Karlovy Vary a generel dopravy města Karlovy Vary**

## **VYHODNOCENÍ KONCEPCE**

**podle přílohy č. 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů  
na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů**

**KARLOVY VARY**

**červen 2020**

**Vyhodnocení koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví  
v rozsahu podle přílohy č. 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní  
prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na  
životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů**

<b>Název koncepce:</b>	<b>Plán udržitelné městské mobility města Karlovy Vary a generel dopravy města Karlovy Vary</b>
<b>Předkladatel koncepce:</b>	Statutární město Karlovy Vary Moskevská 21, 361 20 Karlovy IČO: 00254657
<b>Zpracovatel koncepce:</b>	UDIMO, spol. s r.o. zastoupena: Ing. Pavlem Roháčem, jednatelem společnosti Sokolská třída 8, 702 00 Ostrava IČO: 44740069
<b>Zpracovatelé vyhodnocení:</b>	RNDr. Jan Křivanec autorizovaná osoba dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, č. j. 34737/ENV/16 ze dne 17. 6. 2016  Spolupráce: Ing. Hana Henyšová autorizovaná osoba dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, č.j.: 68810/ENV/16 ze dne 8. 11. 2016  Vyhodnocení vlivů koncepce na veřejné zdraví: Ing. Jitka Růžičková osvědčení o odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, č.j.: MZDR 29835/2019-2/OVZ, pořadové číslo 5/2019
<b>Doba zpracování koncepce:</b>	únor – červen 2020
<b>Podpis:</b>	

## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

BPEJ	bonitovaná půdně ekologická jednotka
B+R	Bike and Ride (zaparkuj (kolo) a jed')
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČIL	Český inspektorát lázní a zřidel
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DP	dobývací prostor
D+R	Dial and/a Ride (zavolej a jed')
EIA	Environmental Impact Assessment (vyhodnocení vlivů na životní prostředí)
EU	Evropská unie
EVL	evropsky významná lokalita
GD	Generel dopravy
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHLÚ	chráněné ložiskové území
IAD	individuální automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravní systém
IDT	integrovaný dopravní terminál
IZS	Integrovaný záchranný systém
KV	Karlovy Vary
MD	Ministerstvo dopravy
MHD	městská hromadná doprava
MK	místní komunikace
MMKV	Magistrát města Karlovy Vary
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
OP	ochranné pásmo
OP PLZ	ochranné pásmo přírodních léčivých zdrojů
ORP	obec s rozšířenou působností
P+G	Park and Go (zaparkuj a jdi)
P+R	Park and Ride (zaparkuj a jed')
PLZ	přírodní léčivé zdroje
PO	ptačí oblast
PUMM	Plán udržitelné městské mobility (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP)
PUPFL	pozemky určené k plnění funkce lesa
PÚR ČR	Politika územního rozvoje České republiky
R+A	rezident a abonent
RBC	regionální biocentrum ÚSES
RBK	regionální biokoridor ÚSES
RP	republiková priorita
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SEA	Strategic Environmental Assessment (strategické posouzení koncepce z hlediska vlivů na ŽP)
SO ORP	správní obvod obce s rozšířenou působností
SRN	Spolková republika Německo
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats (silné stránky, slabé stránky, příležitosti, rizika)
ÚAP	územně analytické podklady
ÚP	územní plán
ÚSES	územní systém ekologické stability krajiny

ÚSKP	ústřední seznam kulturních památek
VHD	veřejná hromadná doprava
VKP	významný krajinný prvek
VLD	veřejná linková doprava
ZAKOS	základní komunikační systém
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚR	Zásady územního rozvoje
ZZŘ	Závěr zjišťovacího řízení
ŽP	životní prostředí

## OBSAH

ÚVOD .....	7
1. OBSAH A CÍLE KONCEPCE, JEJÍ VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM.....	9
1.1. Obsah a cíle koncepce .....	9
1.1.1. Analytická část koncepce .....	10
1.1.2. Návrhová část koncepce .....	13
1.2. Vztah koncepce k jiným koncepcím .....	18
1.2.1. Koncepce na národní úrovni.....	18
1.2.2. Koncepce na úrovni kraje .....	19
1.2.3. Koncepce na místní úrovni .....	21
2. INFORMACE O SOUČASNÉM STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ A JEHO PRAVDĚPODOBÝ VÝVOJ BEZ PROVEDENÍ KONCEPCE .....	23
2.1. Vymezení dotčeného území, spádové oblasti.....	23
2.2. Informace o současném stavu složek životního prostředí v dotčeném území .....	23
2.2.1. Ovzduší a klima .....	23
2.2.2. Voda.....	24
2.2.3. Lázeňství a přírodní léčivé zdroje .....	25
2.2.4. Půda.....	27
2.2.5. Horninové prostředí, geologie.....	28
2.2.6. Příroda a krajina.....	28
2.2.7. Kulturní a historické hodnoty území .....	30
2.2.8. Hluk .....	30
2.3. Pravděpodobný vývoj životního prostředí v dotčeném území bez provedení koncepce .....	31
3. CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V OBLASTECH, KTERÉ BY MOHLY BÝT PROVEDENÍM KONCEPCE VÝZNAMNĚ ZASAŽENY .....	32
4. VEŠKERÉ SOUČASNÉ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ JSOU VÝZNAMNÉ PRO KONCEPCI, ZEJMÉNA VZTAHUJÍCÍ SE K OBLASTEM SE ZVLÁŠTNÍM VÝZNAMEM PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (NAPŘÍKLAD OBLASTI VYŽADUJÍCÍ OCHRANU PODLE ZVLÁŠTNÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ).....	33
4.1. Oblasti vyžadující ochranu podle zvláštních právních předpisů .....	33
4.2. Hlukové znečištění.....	33
4.3. Ovzduší.....	34
4.4. Informace o dalších současných problémech životního prostředí v dotčeném území .....	34
5. CÍLE OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ STANOVENÉ NA MEZINÁRODNÍ, KOMUNITÁRNÍ NEBO VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI, KTERÉ MAJÍ VZTAH KE KONCEPCI, A ZPŮSOB, JAK BYLY TYTO CÍLE VZATY V ÚVAHU BĚHEM JEJÍ PŘÍPRAVY, ZEJMÉNA PŘI POROVNÁNÍ VARIANTNÍCH ŘEŠENÍ .....	36
5.1. Koncepce na národní úrovni.....	36
5.2. Koncepce na úrovni kraje .....	38
5.3. Koncepce na místní úrovni .....	40
6. ZÁVAŽNÉ VLIVY (VČETNĚ SEKUNDÁRNÍCH, SYNERGICKÝCH, KUMULATIVNÍCH, KRÁTKODOBÝCH, STŘEDNĚDOBÝCH A DLOUHODOBÝCH, TRVALÝCH A PŘECHODNÝCH, POZITIVNÍCH A NEGATIVNÍCH VLIVŮ) NAVRHOVANÝCH VARIANT KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....	41
6.1. Postup hodnocení.....	41
6.2. Hodnocení vlivů koncepce na životní prostředí.....	43

6.2.1. Hodnocení vize a cílů koncepce .....	43
6.2.2. Hodnocení staveb a opatření.....	45
6.2.3. Souhrnné hodnocení koncepce.....	49
6.2.4. Rating hodnocení.....	51
7. VYHODNOCENÍ MOŽNÝCH PŘESHraničNíCh Vlivů Koncepce Na Životní Prostředí.....	54
8. VÝČET DŮVODŮ PRO VÝBĚR ZKOUMANÝCH VARIANT A POPIS, JAK BYLO POSUZOVÁNÍ PROVEDENO, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH PROBLÉMŮ PŘI SHROMAŽĎOVÁNÍ POŽADOVANÝCH ÚDAJŮ (NAPŘ. TECHNICKÉ NEDOSTATKY NEBO NEDOSTATEČNÉ KNOW-HOW) .....	55
8.1. Výběr zkoumaných variant .....	55
8.2. Popis provedení posouzení vlivů koncepce na životní prostředí .....	55
8.3. Problémy při shromažďování požadovaných údajů .....	55
9. STANOVENÍ MONITOROVACÍCh UKAZATELŮ (INDIKÁTORŮ) Vlivu Koncepce Na Životní Prostředí.....	56
10. POPIS NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ A KOMPENZACI VÝZNAMNÝCH NEGATIVNÍCh Vlivů Na Životní Prostředí ZJIŠTĚNÝCh NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCh PŘI PROVÁDĚNÍ Koncepce.....	58
10.1. Koncepční opatření.....	58
10.2. Prostorová opatření .....	58
10.3. Souhrnné opatření k posílení pozitivních vlivů koncepce .....	60
11. STANOVENÍ INDIKÁTORŮ (KRITÉRIÍ) PRO VÝBĚR PROJEKTU .....	62
12. Vlivy Koncepce Na Veřejné Zdraví .....	64
13. NETechnické shrnutí výše uvedených údajů .....	66
14. SOUHRNNÉ VYPOŘÁDÁNÍ POŽADAVKŮ STANOVENÝCh ZÁVĚREM ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ A VYJÁDŘENÍ OBDRŽENÝCh Ke Koncepci Z Hlediska Vlivů Na Životní Prostředí A Veřejné Zdraví.....	68
14.1. Vypořádání požadavků stanovených závěrem zjišťovacího řízení.....	68
14.2. Vypořádání vyjádření obdržených ke koncepci z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví .....	69
15. ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ VČETNĚ Návrhu Stanoviska Ke Koncepci.....	76
16. PODKLADY .....	81
17. PŘÍLOHY .....	83

## ÚVOD

Předmětem předkládaného vyhodnocení vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon“), je koncepce „Plán udržitelné městské mobility města Karlovy Vary a generel dopravy města Karlovy Vary“ (dále také „koncepce“ nebo „plán mobility“ nebo „PUMM“).

Na základě oznámení koncepce dne 23. 10. 2019 Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále také „krajský úřad“), jako příslušný úřad podle ustanovení § 22 písm. b) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, provedl zjišťovací řízení podle § 10d zákona.

Na základě obsahu oznámení koncepce, vyjádření obdržení k oznámení koncepce a dle kritérií uvedených v příloze č. 8 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí dospěl krajský úřad k závěru, že koncepce může mít významný vliv na životní prostředí a bude posuzována podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (Závěr zjišťovacího řízení, č.j. KK/4818/ZZ/19-18 dne 29. 11. 2019 (viz příloha č. 1)).

Krajský úřad dle § 10d odst. 3 zákona stanovil, že vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí zpracované dle § 10e zákona o posuzování na životní prostředí musí být zpracováno v obsahu a rozsahu dle přílohy č. 9 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, přičemž variantní řešení koncepce není nutně požadováno.

Předkladatel, respektive posuzovatel koncepce také musí v koncepci a ve vyhodnocení jejich vlivů na životní prostředí zohlednit došlé relevantní připomínky uvedené v příložených vyjádřeních dotčených subjektů. Součástí vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí bude i souhrnné vypořádání došlých vyjádření.

Vyhodnocení musí být zaměřeno na níže uvedené aspekty plynoucí ze zjišťovacího řízení a z porovnání oznámení s kritérii zjišťovacího řízení, zejména:

1. Vyhodnotit v koncepci uvedené a lokalizované konkrétní investiční záměry z hlediska jejich dopadu na životní prostředí a veřejné zdraví, a to včetně synergických a kumulativních vlivů. Dále vyhodnotit, zda je zohledněn ekologický potenciál a ekologické zatížení příslušného regionu a přírodní hodnoty krajiny, a to ve smyslu zlepšování, respektive nezhoršování stávajícího stavu.
2. Vyhodnotit, jaký vliv má koncepce na památkovou hodnotu území chráněnou dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů a na dochované kulturní dědictví.
3. Vyhodnotit vlivy z hlediska snížení hlukové zátěže, a to především v nejvíce postižených lokalitách, dále s ohledem na poskytování lázeňské léčebně rehabilitační péče.
4. Jako součást návrhu koncepce uvést, v oznámení avizovaný, návrh akčního plánu s vyjmenováním jednotlivých plánovaných projektů a činností, uvedením jejich významnosti, umístění, charakteru apod.; tyto projekty a činnosti vyhodnotit z hlediska výše požadovaných vlivů, zejména z hlediska ochrany lázeňských zdrojů, hlukové situace, vlivů na půdu a horninové prostředí z pohledu ochrany a využití nerostného bohatství, případně,

je-li to relevantní, i z pohledu ochrany zemědělského půdního fondu a lesního hospodářství.

5. Při stanovení kritérií pro výběr umístění multimodálního dopravního terminálu maximálně zohlednit jeho umístění s ohledem na ochranu přírodních léčivých zdrojů.
6. V případech, kdy budou hodnoceny varianty řešení, požaduje krajský úřad uvedení jasného výroku, zda jsou jednotlivé varianty přípustné nebo nepřípustné, popř. podmíněně přípustné. Dále požaduje určení pořadí jednotlivých variant z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, ve kterém jsou jednotlivé varianty přípustné a za jakých podmínek, včetně navržení a posouzení opatření k předcházení nepříznivých vlivů, popř. k jejich vyloučení, snížení, zmírnění anebo kompenzaci.

Předkládané vyhodnocení „Plánu udržitelné městské mobility města Karlovy Vary a general dopravy města Karlovy Vary“ z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (dále také „vyhodnocení“ nebo „vyhodnocení SEA“) vychází z výše uvedeného závěru zjišťovacího řízení.



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

Podle „Metodiky pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky“ jsou města v současnosti vystavena mnoha výzvám a hledají nová efektivní dopravní řešení, která ulehčí stávající infrastruktuře, zkvalitní veřejný prostor a podpoří udržitelné druhy dopravy. Tzv. plán udržitelné městské mobility se snaží najít odpověď na to, jak skloubit zájmy obyvatel řešeného území s bezpečností, parkováním, řešením nákladní dopravy, tvorby veřejného prostoru s preferencí veřejné dopravy, chůze a jízdy na kole. Plán udržitelné městské mobility chce zjednodušeně nabídnout možnost bezpečného, pohodlného a efektivního pohybu lidí i věcí – mobility.

Jednou z možností, jak uchopit koncept udržitelné mobility – udržitelné dopravy, je vymezit hlavní cíle (či pilíře), které by měla udržitelná doprava zahrnovat a sledovat. Tyto cíle mohou být ze své podstaty protichůdné, a hlavní snaha společnosti by tedy měla spočívat v nalezení rovnováhy v jejich dosahování. Obvykle bývají uváděny tři pilíře udržitelnosti (ekonomika, životní prostředí a sociální oblast – spravedlnost). Tyto tři pilíře jsou někdy doplňovány pilířem čtvrtým, a to institucionálním. Jednotlivé pilíře se navzájem ovlivňují a částečně i prolínají.

### 1.1. Obsah a cíle koncepce

Plán udržitelné městské mobility Karlovy Vary a general dopravy města Karlovy Vary je předmětem projektu „Strategické plánování udržitelné městské mobility“, který je financovaný z Operačního programu Zaměstnanost.

Plán mobility se stane strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí i podniků ve městě a jeho okolí a přispět ke zlepšení kvality života všech obyvatel. Plán mobility komplexně řeší dopravní dostupnost, která bude k dispozici všem, zlepšit účinnost a hospodárnost systému, zvýší bezpečnost v dopravě, sníží negativní vlivy dopravy na životní prostředí a zároveň přispěje k vyšší životní úrovni obyvatel města. Cílem plánu mobility je za pomoci občanů, místních, regionálních a státních orgánů hledat a najít možnosti udržitelné městské dopravní služby území. Plán mobility vychází z místních podmínek a požadavků a předkládá konkrétní řešení.

#### Hlavní cíl koncepce:

- Zlepšit fungování a zvýšit efektivnost výkonu veřejné správy Magistrátu města Karlovy Vary v oblasti strategického plánování mobility a udržitelnosti dopravy na území města.

#### Díličí cíle koncepce:

- Analyzovat současnou situaci, problémy a potřeby v oblasti mobility v Karlových Varech.
- Navrhnout komplexní, vnitřně provázaná a synergická řešení v oblasti plánování rozvoje (udržitelné) mobility a dopravy ve městě.
- Zvýšit míru koordinace při plánování rozvoje (udržitelné) mobility a dopravy ve městě.
- Zapojit do plánování rozvoje mobility a dopravy relevantní subjekty ve městě a zlepšit spolupráci města s nimi.
- Naplnit v praxi požadavky orgánů EU (zejména Evropské komise) a ČR na plánování udržitelné mobility ve městech a principy tohoto plánování.
- Zajistit potřebnou dokumentaci pro čerpání finančních prostředků z Operačního programu Doprava ze strany města.

- Snížit negativní vliv dopravy na přírodní léčivé zdroje lázeňského místa Karlovy Vary a na prostředí k poskytování lázeňské léčebně rehabilitační péče (vnitřní území lázeňského místa).

Plán mobility Karlovy Vary je členěn na dvě základní části – analytickou a návrhovou.

### 1.1.1. Analytická část koncepce

Analýza obsahuje vyhodnocení všech dopravních systémů po stránce kapacity, nabídky a poptávky a z nich vyplývající disproporce, které je nutné řešit. Z dostupných podkladů (demografické údaje, sociologické průzkumy, rozložení pracovních příležitostí, rozmístění vzdělávacích institucí, umístění nákupních center atd.) je odvozena hybnost obyvatel a hlavní směrovost přepravních vztahů každodenní dopravy.

V analytické části je provedeno vyhodnocení stávající kvality mobility, zhodnocení dopravní obslužnosti a dostupnosti, naplnění požadavků obyvatel města Karlovy Vary v jednotlivých částech města a vyhodnocení prostupnosti území pro pěší a cyklistickou dopravu. Je vyhodnocena úroveň preference jednotlivých druhů dopravy. V závěru analytické části je provedena přehledná SWOT analýza každého dopravního subsystému i komplexně celého systému dopravy ve městě Karlovy Vary.

Dále je uveden přehled nejdůležitějších bodů analýzy:

#### Územně dopravní charakteristika, integrovaný přístup

K 31. 12. 2017 činil počet obyvatel města Karlovy Vary cca 48 800 a počet obyvatel ORP Karlovy Vary cca 87 300. Návštěvnost hromadných ubytovacích zařízení ve městě Karlovy Vary činila v roce 2017 cca 370 200 osob.

V ORP Karlovy Vary došlo za období od 1. 1. 2010 do 1. 1. 2018 ke zvýšení automobilizace o přibližně 30,7 %, průměrný roční růst vychází kolem 3,4 %. Za poslední rok vzrostl stupeň automobilizace o zhruba 4,1 %. Nárůst automobilizace se projevil na zatížení komunikační sítě. Na profilech sledovaných ŘSD došlo k růstu intenzit mezi roky 2010/2016 o zhruba 26 %. Do roku 2030 lze očekávat zvýšení dopravního zatížení na komunikacích města o 10 až 20 %. Je proto nutné změnit systémový přístup k mobilitě a rozvoji celé dopravní soustavy.

Dopravně sociologickým průzkumem dopravního chování obyvatel byla v řešeném území zjištěná dělba přepravní práce s proporcemi 38 % individuální automobilová doprava a 62 % pěší, cyklistická a hromadná doprava dohromady. Uvedené hodnoty jsou velmi příznivé, přesto je nezbytná trvalá podpora udržitelných druhů dopravy ve smyslu jejich dlouhodobého a systematického rozvoje.

Systémová změna by měla vycházet z integrovaného přístupu k rozvoji a podpoře udržitelných druhů dopravy s využitím synergických opatření, jejichž cílem by mělo být zlepšení životního prostředí a podmínek bydlení a života. Přednostně se jedná o zvýšení kvality VHD, včetně železniční osobní dopravy v rámci širšího dopravního prostoru. Výrazná by měla být podpora a zlepšení nabídky MHD, včetně IDS v rámci řešeného území. Znatelná by měla být rovněž orientace na zlepšení podmínek a zvýšení bezpečnosti u cyklistické a pěší dopravy, včetně intermodality automobilové a cyklistické dopravy s veřejnou hromadnou dopravou, s cílem zvýšení podílu udržitelných skupin na dělbě přepravní práce. Společně s těmito opatřeními musí dojít také ke změně přístupu k řešení IAD a rozvoji potřebné infrastruktury. Důvody k jejímu

doplnění nebo rozvoji by měly být přednostně pouze dopravně bezpečnostní, případně urbanistické. Nápomocno může být i sdílení vozidel, v našem případě jízdních kol a osobních vozidel.

Ve smyslu možných opatření je nutné zdůraznit absenci managementu mobility a podceňování vztahu k veřejnosti, který je jeho součástí. Management mobility znamená v obecné rovině systémové, plánované a koordinované organizování, řízení a rozvíjení dopravní soustavy jako celku. Výsledné návrhy tak mohou obsahovat infrastrukturní rozvoj, provozně organizační řešení a opatření zaměřená na změnu dopravního chování obyvatel. Především opatření ovlivňující volbu dopravního prostředku ve prospěch udržitelné dopravy se zaměřením na děti a mládež mohou být významná.

Tato ovlivnění jsou však podmíněna dopravní infrastrukturou a bezpečností dopravy, dosažitelností daných vybraných módů pro cesty mezi zdrojem a cílem, cenou a rychlostí přepravy, preferencí a požadavky vlastních uživatelů dopravy. Komunikace s veřejností obsahuje výchovné, osvětové, propagační a podpůrné aktivity, diskuse o záměrech organizování mobility a nad připravovanými opatřeními. Synergie předpokládaných záměrů a opatření bude napomáhat ke změně dopravního chování, která je považována za dlouhodobý proces, překračující stanovený časový rámec plánu mobility.

### **Individuální automobilová doprava**

Individuální automobilová doprava se na dělbě přepravní práce podílí zhruba 38 %, v rámci jednotlivých druhů dopravy se jedná o rozhodující skupinu.

Základní komunikační systém (ZAKOS) města Karlovy Vary (rychlostní komunikace funkční třídy A, sběrné komunikace funkční třídy B a vybrané obslužné komunikace funkční třídy C) vykazuje řadu zásadních komplikací. Bylo zde identifikováno několik lokálních problémů, které se týkají krátkodobé výkonnosti a plynulosti provozu například u křižovatek Vítězná – Horova – Bezručova – nábřeží Osvobození, Západní – Chebský most nebo Sokolovská – Dolní Kamenná. Nejvíce zatíženou komunikací je průtah silnice I/6 a na vnitřních komunikacích města pak ulice Sokolovská. Tranzitní doprava byla zjištěna s podílem kolem 15 %. Nákladní doprava, zahrnující autobusy a bez dodávkových vozidel, vykazala na vstupech do města podíl zhruba 10,2 %.

Za zásadní komplikaci, která má negativní dopad na dopravní situaci města, lze považovat neúplnost ZAKOS. Nedostatečný komunikační skelet zapříčiňuje například nízkou kvalitu provozu a bezpečnosti na průtahu silnice I/6, což je rychlostní komunikace funkční třídy A. Průjezdná, zbytná doprava, včetně nákladní zatěžuje území obytné zástavby. V řadě případů nákladní doprava využívá zcela nevhodné místní komunikace. Nákladní doprava je jen částečně a omezeně organizována a regulována mimo zastavená území. Značná koncentrace automobilové dopravy a vysoké intenzity dopravy na vybraných MK jako jsou například Sokolovská, Západní a další, má negativní důsledky na bezpečnost dopravy, převážně pak ve vztahu k pěší dopravě.

Problematiky IAD se rovněž dotýká řešení dopravy v klidu, kdy komplikovanost je dána nutností sladění regulačních prvků s principy tržního prostředí v podmínkách, kdy jsou často uplatňovány významně protichůdné cíle a požadavky jako například zajištění atraktivity a dostupnosti území nebo snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí. U parkování vozidel v centru města Karlovy Vary, na území lázeňské zóny a v bezprostředně navazujícím území byly zjištěny zásadní nedostatky. Poměrně rozsáhle je zde řešena problematika krátkodobého parkování

návštěvníků, v území jsou také vytvořeny omezené podmínky pro rezidentní parkování, které je nedostatečné, zejména v navazujících oblastech.

### **Veřejná hromadná doprava, integrace**

Veřejná hromadná doprava se na dělbě přepravní práce podílí zhruba 26,4 %, objemově to znamená přibližně 39 tisíc cest za 24 hodin vykonaných obyvateli města Karlovy Vary. Systému MHD pak přináležejí kolem 28,8 tisíc cest za 24 hodin v běžném pracovním dni. Celkově systém MHD přepraví přibližně 40 tisíc cestujících za 24 hodin v běžném pracovním dni s průměrnou přepravní vzdáleností kolem 2,5 km.

Veřejná hromadná doprava, zejména městská hromadná doprava nabízí zcela zásadní možnosti pozitivně ovlivnit dělbu přepravní práce a mobilitu obyvatel města směrem k udržitelné dopravě. Především její kvalita se promítá do rozhodování o volbě dopravního prostředku, a přestože vykazuje provozní ztrátu, je nutné ji trvale a systematicky podporovat a rozvíjet. S ohledem na územní a urbanistické podmínky a možnosti města je zvyšování kvality MHD zásadní pro rozvoj města. Vlastní nabídku linek MHD, jejich vedení a počty spojů lze hodnotit jako kvalitní, nicméně lze vysledovat nedostatky jako například chybějící vazby Stará Role – Tuhnice, kvalita obsluhy lázeňské zóny nebo zpomalující se autobusová doprava v dopravním proudu.

Zřetelný je potenciál v železniční osobní dopravě, a to v rámci regionu i města. Stávající počet cestujících kolem 2,3 tisíce za den v pracovním dni neodpovídá možnostem obsluhovaného území a regionálním vztahům.

Výrazným handicapem je stávající úroveň integrace VHD v řešeném území, resp. nezapojení se rozhodujícího a dominantního dopravce, Dopravní podnik Karlovy Vary a.s., do systému integrované dopravy Karlovarského kraje.

### **Cyklistická a pěší doprava**

Cyklistická doprava, svým podílem kolem 3,7 % na dělbě přepravní práce a objemu přibližně 5,4 tisíc cest denně vykonaných obyvateli města Karlovy Vary, je charakterizována neucelenou dopravní sítí a nedostatečným rozsahem bezpečné cyklistické infrastruktury. Je znát nedostatek cyklistických komunikací pro denní využívání, které by propojovaly centrum města, případně i lázeňskou zónu s rozhodujícími obytnými lokalitami a obytné lokality vzájemně. Proto se více využívá komunikací s automobilovou dopravou, i těch s poměrně vysokou intenzitou silničního provozu jako například ulice Sokolovská, Západní, Chebský most nebo Kpt. Jaroše, kde je vedena trasa 2227.

Další komplikace nastávají při provozu cyklistů a chodců na společných komunikacích, zejména v těch případech, kdy je trasa frekventovaná nebo je koncipována jako trasa bezbariérová pro celé spektrum osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

Řešení cyklistické dopravy bude vycházet z dokumentace „Program rozvoje cyklistické dopravy v Karlových Varech“ z listopadu 2011. Úkolem Plánu mobility bude především aktualizace stavu, případné doplnění základní kostry a harmonizace s řešením automobilové a pěší dopravy s cílem zlepšení podmínek pro cyklistickou dopravu a zvýšení obecné bezpečnosti.

V podmínkách města Karlovy Vary lze pěší dopravu považovat jednoznačně za rozhodující a nejvýznamnější součást mobility. Společně s podílem 31,9 % na dělbě přepravní práce

obyvatel města, který představuje přibližně 46,8 tisíc pěších cest za 24 hodin vykonaných obyvateli města Karlovy Vary, je zde denně přítomno zhruba 5 až 6 tisíc návštěvníků/hostů lázeňské zóny, kteří přednostně využívají chůzi. Je tedy zcela nezbytné přednostně chránit a dotvářet tato veřejná prostranství, významné parkové plochy, zvyšovat jejich kvalitu a atraktivitu a zlepšovat úroveň životního prostředí města a současně posilovat význam městského centra, lázeňské zóny, včetně jejich společenské a turistické funkce.

Důležité je také zlepšování kvality dalších samostatných ploch pro pěší dopravu, jako jsou chodníky, stezky pro pěší nebo společně či oddělené stezky pro pěší a cyklisty. Podstatou řešení je pak propojení rozhodujících zdrojů a cílů v řešeném území města, centru města a lázeňské zóny, kdy do cílů cest jsou zahrnuty již zmíněné parkové plochy a veřejná prostranství. Zcela zásadní je současně řešení bezpečnosti pěší dopravy.

Nutnost řešení bezpečnosti pěší dopravy dokládají statistiky nehodovosti, které potvrzují značnou zranitelnost chodců. Výchozím podkladem pro konečnou podobu základní sítě pěších tras bude dokument „Generel bezbariérových tras a bezbariérové dopravy pro území statutárního města Karlovy Vary“ z března 2013. Úkolem Plánu mobility bude především aktualizace stavu, případné doplnění základní kostry a harmonizace s řešením cyklistické dopravy s cílem zlepšení infrastrukturních podmínek pro pěší dopravu a zvýšení obecné bezpečnosti.

### **1.1.2. Návrhová část koncepce**

Cílem návrhové části je zpracovat návrh rozvoje dopravy ve městě na základě provedených analýz. Součástí je také návrh řešení identifikovaných problémů a zpracování dopravních prognóz do roku 2030, s výhledovou vizí do roku 2050, finanční plán a akční plán zahrnující seznam projektů a aktivit k budoucí realizaci.

### **Vize**

**Karlovy Vary jsou v roce 2030 dynamicky se rozvíjející město, zachovávající tradici lázeňství a nabízející zdravé a vstřícné prostředí pro své obyvatele i návštěvníky.**

### **Globální cíle**

Pro naplnění vize byly definovány následující globální cíle:

- Dlouhodobě udržitelný rozvoj představuje řešení mobility osob při akceptovatelném dopadu na životní prostředí a kvalitu života
- Zvyšovat kvalitu života v centru města i okrajových částech
- Snižovat negativní dopady na životní prostředí
- Zklidnit dopravu ve vnitřním lázeňském území
- Zajištění atraktivity území a dostupnosti území
- Udržení kvality života, kvality území a bydlení
- Ekonomická stabilita a rozvoj systému v rámci udržitelného rozvoje města
- Důraz na ochranu složek přírodního prostředí, zvláště přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Karlovy Vary

## Strategické a specifické cíle

Jedná se o stručný přehled rozhodujících opatření a aktivit – strategických cílů A až F, které jsou dále rozšířeny o příslušné specifické cíle:

### A. Management mobility, organizování dopravy

- A1) Koordinátor mobility, budování pozitivní image udržitelné dopravy
- A2) Práce s veřejností, diskuse, osvěta, propagace změn v dopravním chování
- A3) Dopravní bezpečnost spojená s výchovou, zejména v základním školství
- A4) Firemní plány mobility, diskuse s rozhodujícími korporacemi

Očekávané přínosy: zvyšování informovanosti, zapojení občanů a firem, zvyšování bezpečnosti, změny dopravního chování.

### B. Zajištění funkčnosti ZAKOS, plynulosti a bezpečnosti provozu, zklidňování dopravy

- B1) Doplnění ZAKOS, dostavba I/6, obchvat Karlovy Vary – k diskusi, severní propoj radiálních komunikací (přeložka II/220), doplnění skeletu MK v širší centrální oblasti města k zajištění urbanistického rozvoje, upřednostnění MHD a zklidnění dopravy
- B2) Přestavba a modernizace křižovatek v rámci aktivní preference vozidel VHD/MHD, IZS
- B3) Zklidňování společensky významných MK jako např. Západní, Horova, Sokolovská a dalších
- B4) Snižování průjezdné dopravy v centru města, v lázeňském území, rozšiřování zklidňovacích komunikací a zón 30

Očekávané přínosy: homogenizace tras, regulace dopravy a zvýšení bezpečnosti, zklidňování dopravy, zlepšení dostupnosti regionu.

### C. Rozvoj a modernizace MHD, zlepšení obsluhy území, rozvoj IDS, včetně železnice

- C1) Přestavba multimodálního dopravního terminálu v prostoru železniční stanice Karlovy Vary dolní nádraží, modernizace přestupního uzlu/zastávky MHD Varšavská
- C2) Zlepšení dopravní obsluhy města, včetně lázeňského území novou nabídkou tras, včetně vertikální dopravy, zvyšování kvality nabídky (četnost spojů, kvalita vozidel), optimalizace MHD v souvislosti s multimodálním terminálem
- C3) Aktivní/dynamická preference vozidel MHD v dopravním proudu, včetně zastávek MHD, budování vyhrazených jízdních pruhů, případně komunikací
- C4) Modernizace a doplnění zastávek MHD/VHD, inteligentní a bezbariérové zastávky, obsluha rodinné zástavby nízkokapacitními vozidly (oblasti bez dopravní obsluhy), systém D+R
- C5) Zapojení řešeného území a rozhodujících dopravců do IDS Karlovarského kraje, modernizace a rozvoj systému v rámci MHD, multimodální mobilita P+R, B+R na území města a regionu, podpora a zlepšování kvality železniční osobní dopravy v regionu a v dostupnosti území města
- C6) Modernizace vozového parku, obnova ekologických vozidel, využití dalších alternativních paliv

Očekávané přínosy: změna mobility k udržitelným druhům dopravy, zvýšení kvality nabídky, snížení negativních vlivů na ŽP, poskytování informací, zlepšení obsluhy území VHD/MHD.

#### D. Rozvoj infrastruktury a zlepšení podmínek cyklistické a pěší dopravy

- D1) Budování ucelené sítě základních cyklistických tras, rekonstrukce stávajících tras, zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy
- D2) Provoz cyklistů v jednosměrných komunikacích, dopravní značení, mobiliář, B+R (intermodalita), podpora sdílení jízdních kol, včetně čisté mobility (elektro kola)
- D3) Zlepšování podmínek pěší dopravy, bezpečná a bezbariérová základní síť, zvyšování kvality infrastruktury pěší zóny, tras v lázeňském území a dalších veřejných prostranstvích
- D4) Zvýšení bezpečnosti na přechodech, řešení nehodových lokalit, včetně společných tras s cyklistickou dopravou, další rozvoj zklidněných komunikací ke zlepšení podmínek cyklistické a pěší dopravy

Očekávané přínosy: změna mobility k udržitelným druhům, zvýšení bezpečnosti, zvýšení kvality infrastruktury, zlepšení obsluhy území.

#### E. Aktivní a systémové řešení dopravy v klidu (parkování a odstavování vozidel)

- E1) Rozšíření rezidentního parkování v centru města, v lázeňském území a navazujících oblastech, budování záchytných parkovišť v systému P+G pro řešení parkování zaměstnanců
- E2) Rozvoj rezidentního, zabezpečeného parkování v obytných oblastech, legalizace stavu parkování a odstavování vozidel dopravně organizačními opatřeními, případně výstavbou parkovacích objektů v místech stávajících parkovacích ploch
- E3) Budování systému dopravy v klidu, inteligentní naváděcí systém parkování, P+G (rámeček ITS, nízkoemisní zóna), zapojení soukromé nabídky do systému parkování
- E4) Podpora sdílení osobních vozidel

Očekávané přínosy: zvýšení kvality a atraktivity bydlení, zajištění dostupnosti území pro IZS, změna mobility, zvýšení dostupnosti území, poskytování informací.

#### F. Zlepšení životního prostředí a čistá mobilita

- F1) Snížení počtu cest uskutečněných automobilovou dopravou a jejich náhrada udržitelnými druhy dopravy
- F2) Snížení negativních vlivů dopravy na přírodní léčivé zdroje lázeňského místa Karlovy Vary, veřejnou zeleň, vodní prvky a další složky přírodního prostředí
- F3) Rozvoj čisté mobility

Očekávané přínosy: snížení negativních vlivů dopravy na ŽP, změna mobility k udržitelným druhům dopravy.

### **Opatření**

K naplňování vize, strategických a specifických cílů PUMM jsou pro jednotlivé druhy dopravy stanovena opatření. Jedná se o opatření investiční, dopravně inženýrská, organizační apod. Navržená opatření akceptují výsledky SWOT analýz jednotlivých druhů dopravy.

Návrhová část dále obsahuje Akční plán, to je soubor opatření jako výstavba, projektová příprava nebo výhledový záměr pro období krátkodobého plánování do roku 2023. Akční plán obsahuje přednostní záměry plynoucí z PUMM a dále stavby a projekty připravované městem Karlovy Vary.

## Akční plán

### Individuální automobilová doprava, pozemní komunikace

1. Výrazné zklidnění vybraných komunikací v lázeňské zóně
2. Zprovoznění Drahovického mostu, zapojení do ZAKOS
3. Přestavba křižovatek v souvislosti s upřednostněním vozidel MHD
4. Propojovací komunikace Stará Role, úsek mezi silnicemi II/220 – II/222
5. Přeložka silnice II/220, úsek silnice I/13 – ulice Jáchymovská (III/22129)
6. M2.2 Chebský most přes trať – stavební úpravy
7. M10 Dvorský most – nový most
8. M14 Lázeňský most – rekonstrukce
9. M21 Most u Letního kina – rekonstrukce
10. M24 Čankovský most – rekonstrukce
11. M26 Most v Rolavské ulici
12. M24 Čankovský most – rekonstrukce
13. Ulice Dlouhá – rekonstrukce
14. Propojení ulic Anglická, Mozartova a Vrchlického – II. etapa
15. Ulice Krokova – kruhová křižovatka
16. Ulice Závodní – propojení k OC Tesco
17. Ulice Na Vyhlídce – úprava komunikace
18. Ulice Fr. Halase II. etapa – rekonstrukce
19. Ulice Jabloňová – rekonstrukce
20. Ulice Sokolská – rekonstrukce
21. Ulice Jánošíkova – rekonstrukce
22. Ulice Cihelní – rekonstrukce
23. Ulice Horní – rekonstrukce
24. Úprava křižovatky ulic Teplárenská, Dalovická a Táborská
25. Ulice Svatošská – zabezpečení sesuvu svahu

### Veřejná hromadná doprava, IDS Karlovarského kraje

1. Integrovaný, multimodální dopravní terminál (IDT) Dolní nádraží, technická studie
2. Realizace železničních zastávek
3. Pozemní lanová dráha Tří kříže
4. Rozvoj MHD v území lázeňské zóny, zlepšení obsluhy města MHD
5. Rozvoj systému integrované dopravy Karlovarského kraje
6. Upřednostnění vozidel MHD v dopravním proudu, doplnění tarifu
7. Budování informačního a řídicího systému MHD, koordinace s IDS
8. Pokračování přestavby zastávek MHD, bezbariérové přístupy
9. Rekonstrukce traťového úseku Chomutov – Karlovy Vary
10. Změny v organizaci provozu v železniční osobní dopravě

### Doprava v klidu (statická doprava)

1. Revize, tvorba koncepce, příprava systému organizování a řízení dopravy v klidu
2. Budování, rozvoj nabídky záchytných parkovišť (systém P+G, P+R), včetně naváděcího systému
3. Realizace oblastí R/A v centru města a lázeňské zóně, včetně bezprostředně navazujícího území



4. Doplnění/budování nabídky rezidentních stání v lokalitách bydlení s přednostním zaměřením na zabezpečené plochy - 1. fáze
5. Řešení odstavování dodávek a lehkých nákladních vozidel do 3,5 t v lokalitách bydlení
6. Ulice Kolárova – vybudování parkovacích stání
7. Ulice Krymská – stavební úpravy
8. Ulice Moskevská – parkovací místa, II. etapa
9. Ulice Sklářská – rekonstrukce
10. Ulice K Linhartu – rekonstrukce
11. Ulice Vyšehradská – rekonstrukce
12. Ulice Dalovická – parkovací pruh
13. Ulice V. Nezvala – rekonstrukce
14. Ulice Konečná – parkovací místa
15. Ulice Poděbradská – rekonstrukce
16. Ulice Na Rolavě – rekonstrukce
17. Ulice I. P. Pavlova – vnitroblok
18. Ulice Šeříkova – rekonstrukce
19. Ulice Svobodova – odvodnění ploch, suchý poldr
20. Rekonstrukce ulice v Cihelnách
21. Rekonstrukce ulice Na Stezce
22. Ulice Vítězná – úprava zadních traktů panelových domů čp. 70 – 73
23. Bezručova ulice – opěrné a zárubní zdi, úprava křižovatky s ulicí Havlíčkovou
24. Rekonstrukce vnitrobloku ulice K. Kučery

#### Cyklistická doprava

1. Dostavba páteřní (základní) cyklistické sítě, trasy A až F
2. Rekonstrukce stezky mezi ulicí Ondřejskou a ulicí I. P. Pavlova

#### Pěší doprava

1. Dostavba základní sítě bezbariérových tras, přestavba problémových míst
2. L1 Goethova lávka – rekonstrukce
3. L11 Lávka u porcelánky – rekonstrukce
4. M29 Most na Staré Kysibelské (dolní) – rekonstrukce
5. Rekonstrukce schodiště Vyšehradská – Moravská
6. Rekonstrukce schodiště Petřín – Kolmá
7. Chodníky Čankov
8. Ulice Závodu míru – přechody a zastávky
9. Stavební úpravy podchodů na Náměstí Republiky
10. Chodník v ulici K Letišti
11. Chodník v ulici K Přehradě
12. Ulice Jízdárenská – rekonstrukce chodníků
13. Obnova části Pízeňské ulice
14. Rekonstrukce Bulharské ulice
15. Ulice Majakovského – rekonstrukce, II. etapa
16. Úprava Palackého náměstí
17. Výstavba chodníků podél ulice Svatošská
18. Rekonstrukce chodníků v ulici Lidická včetně autobusových zastávek
19. Rekonstrukce chodníků v úseku Dolní Kamenná – Nejdecká

## 1.2. Vztah koncepce k jiným koncepcím

Plán udržitelné městské mobility města Karlovy Vary by měl být v souladu s koncepčními materiály města, kraje, státu i Evropské unie.

Dále je provedeno vyhodnocení souladu cílů a opatření navrhovaných v PUMM s cíli zásadních relevantních koncepčních materiálů týkajících se řešené problematiky a dotčeného území v oblasti dopravy.

### 1.2.1. Koncepce na národní úrovni

#### Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3

Politika územního rozvoje (dále také „PÚR“) České republiky kromě jiného stanoví Republikové priority (dále také „RP“) pro územní plánování a vymezuje „Rozvojové oblasti a rozvojové osy“, „Specifické oblasti“, „Koridory a plochy dopravní infrastruktury“ a „Koridory, plochy a rozvojové záměry technické infrastruktury“.

Oblasti dopravy se týkají především republikové priority 20a, 23, 24, 27 a 29. RP jsou formulovány obecně a stanoví širší rámec pro plánované cíle a opatření.

V Politice územního rozvoje ČR jsou v řešeném území vymezeny následující oblasti, osy, koridory a plochy:

- Území obce z ORP Karlovy Vary (jen obce ve střední části) je součástí rozvojové oblasti OB12 Rozvojová oblast Karlovy Vary. Rozvojovou oblast charakterizuje silná koncentrace obyvatelstva a ekonomických činností, z nichž převážná část má republikový význam (lázeňství má mezinárodní význam); podporujícím faktorem rozvoje je poloha na připravované rychlostní silnici R6 Praha – Karlovy Vary – Cheb – hranice ČR.
- OS7 Rozvojová osa Ústí nad Labem – Chomutov – Karlovy Vary – Cheb – hranice ČR/Německo (– Bayreuth). Navazuje na rozvojovou osu v zahraničí.
- Území obce z ORP Karlovy Vary (severní část) je součástí specifické oblasti SOB6 Specifická oblast Krušné hory. Území s vysokým rekreačním potenciálem.
- Koridor konvenční železniční dopravy ŽD3 Koridor Karlovy Vary – Ostrov. Vytvoření podmínek pro zvýšení rychlosti železniční trati zařazené do evropské železniční sítě TEN-T s nároky na případné změny vedení koridoru v území.
- Koridor kapacitní silnice R6 Úsek Nové Strašecí – Karlovy Vary, Cheb – hranice ČR/SRN (–Bayreuth). Zkvalitnění silničního spojení Praha – Karlovy Vary – Cheb – SRN. Vazba na německou silniční síť. Součást TEN-T.
- Letiště L2. Prodloužení a rozšíření stávající vzletové a přistávací dráhy, vzletové a přiblížovací prostory mezinárodního letiště Karlovy Vary včetně nutného zvětšení samotného zázemí letiště.

Při zpracování PUMM byly akceptovány republikové priority i vymezené oblasti, osy, koridory a plochy stanovené v PÚR ČR, které se týkají dotčeného území.

#### Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050

Dopravní politika ČR je strategický dokument, který identifikuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení. Dopravní politika ČR vychází z dokumentů národní

a evropské úrovni (například ze strategie EU – „Evropa 2020“, z evropské dopravní politiky pro období 2012 – 2020 s výhledem do roku 2050 – „Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému“ atd.).

Základní témata k dosažení cílů Dopravní politika jsou především:

- harmonizace podmínek na přepravním trhu,
- modernizace, rozvoj a oživení železniční a vodní dopravy,
- zlepšení kvality silniční dopravy,
- omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví,
- provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému,
- rozvoj transevropské dopravní sítě,
- zvýšení bezpečnosti dopravy,
- výkonové zpoplatnění dopravy,
- práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb,
- podpora multimodálních přepravních systémů,
- rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS,
- zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu,
- využití nejmodernějších dostupných technologií a globálních navigačních družicových systémů (GNSS),
- snižování energetické náročnosti sektoru doprava a zejména její závislosti na uhlovodíkových palivech.

Pro území řešené PUMM Karlovy Vary nejsou v Dopravní politice ČR stanoveny žádné konkrétní opatření. Pouze v kapitole 4.1.2 je konstatováno, že v Karlovarském kraji a západní části Ústeckého kraje není dokončeno základní silniční a železniční spojení ve směru Praha – Karlovy Vary – Marktredwitz a Praha – Chomutov / Most.

PUMM Karlovy Vary byl zpracován se zřetelem na základní cíle Dopravní politiky ČR. Výše uvedené republikové cíle, které se týkají řešené problematiky, jsou v PUMM zohledněny.

## 1.2.2. Koncepce na úrovni kraje

### Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje, ve znění Aktualizace č. 1

Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje (dále také „ZÚR“) vymezují rozvojové a specifické oblasti, rozvojové osy, koridory a plochy republikového významu, které vyplývají z PÚR ČR. Dále vymezují rozvojové plochy, rozvojové osy a koridory, územní systém ekologické stability krajiny a územních rezerv nadmístního významu.

Ze ZÚR Karlovarského kraje se dotčeného území dotýkají následující oblasti, osy, koridory a plochy:

OB12 Rozvojová oblast Karlovy Vary – obce Andělská Hora, Božičany, Březová, Dalovice, Děpoltovice, Hory, Jenišov, Karlovy Vary, Kolová, Kyselka, Mírová, Nová Role, Otovice, Pila, Sadov, Šemnice.

#### Silniční doprava

- Dálnice D6 (Praha – Karlovy Vary – Cheb – st. hranice ČR / SRN), včetně obchvatu Karlových Varů
  - D01 - D6 Olšová Vrata – hranice kraje (Bošov), VPS; šířka koridoru 300 m

- D02 - D6 Olšová Vrata – Karlovy Vary, VPS; šířka koridoru 300 m
- D81 - Kapacitní silnice, úsek Jenišov – silnice I/13 (obchvat Karlových Varů); šířka koridoru 300 m
- D82 - Kapacitní silnice, úsek propojení silnice I/13 – silnice I/6 (obchvat Karlových Varů), VPS; šířka koridoru 300 m s rozšířením na území obce Otovice na 500 m
- Silniční tah II/220 (Karlovy Vary – Nejdek)
  - D45 - II/220 Karlovy Vary, přeložka, VPS; šířka koridoru 200 m
  - D86 - II/220 Mezirolí, přeložka, VPS; šířka koridoru 200 m
- Silniční tah Karlovy Vary – Otovice – Hroznětín – Horní Blatná – Potůčky
  - D43 - III/22129 Otovice, přeložka, VPS; šířka koridoru 200 m
- Silniční tah doprovodné komunikace k dálnici D6
  - D68 - Žalmanov – Andělská Hora, přeložka, VPS; šířka koridoru 200 m
- Silniční napojení letiště Karlovy Vary
  - D84 - silniční napojení mezinárodního letiště Karlovy Vary, VPS; šířka koridoru 200 m

#### Železniční doprava

- Železniční trať č. 140 Karlovy Vary – Ostrov
  - D105 - Optimalizace trati č. 140 v úseku Karlovy Vary – Ostrov, VPS; šířka koridoru 120 m
- Železniční trať č. 149 Karlovy Vary – Mariánské Lázně
  - D101 - Propojení tratí č. 149 a č. 140 (Tuhnická spojka) – Karlovy Vary, západ, VPS; šířka koridoru 200 m
  - D102 - Propojení tratí č. 149 a č. 140 (Bohatická spojka) – Karlovy Vary, východ, VPS; šířka koridoru 200 m

#### Letecká doprava

- D200 - Rozšíření letiště Karlovy Vary, VPS

#### Nemotorová doprava – plochy a koridory nadmístního významu

- Cyklostezka Ohře
  - D302 - Cyklostezka Ohře, úsek Dalovice – Šemnice, VPS; šířka koridoru 20
  - D303 - Cyklostezka Ohře, úsek Karlovy Vary, Doubský most – Karlovy Vary, Dvorský most, VPS; šířka koridoru 20 m

Plán mobility Karlovy Vary akceptuje priority stanovené v ZÚR Karlovarského kraje. Rozvojové oblasti, osy, koridory a plochy, které se týkají řešeného území, byly do PUMM zpracovány.

### **Program rozvoje Karlovarského kraje na období 2014 – 2021**

Program rozvoje územního obvodu Karlovarského kraje (dále též „PRKK“) představuje základní programový dokument, jenž určuje záměry kraje ve sféře regionálního rozvoje. Prodloužení platnosti Programu rozvoje Karlovarského kraje 2014 – 2020 do roku 2021 bylo schváleno Radou Karlovarského kraje dne 5. 8. 2019 usnesením č. RK 950/08/19 a Zastupitelstvem Karlovarského kraje dne 23. 9. 2019 usnesením č. ZK 346/09/19.

PRKK stanoví strategickou vizi a globální cíle Karlovarského kraje. Strategická část je rozčleněna do šesti prioritních oblastí: 1 – Konkurenceschopnost, 2 – Cestovní ruch a lázeňství, 3 – Sociální oblast a zdravotnictví, 4 – Životní prostředí, 5 – Doprava a 6 – Veřejná správa a systém řízení bezpečnosti. K dosažení specifických cílů je stanovena celá řada opatření.

Pro prioritní oblast „5. Doprava“ byly stanoveny následující specifické cíle:

Specifický cíl 5.1: Zlepšení napojení kraje na vnější nadřazenou dopravní síť a vnitřní dopravní prostupnosti kraje

Specifický cíl 5.2: Rozvoj potenciálu letecké dopravy

Specifický cíl 5.3: Zajištění veřejné dopravy a snížení jejích deficitů

Specifický cíl 5.4: Dostatečně využitý potenciál udržitelných forem dopravy

Plán mobility Karlovy Vary akceptuje priority stanovené Programem rozvoje Karlovarského kraje. Cíle a opatření, které se dotýkají řešeného území a řešené problematiky, byly do PUMM zapracovány.

### **1.2.3. Koncepce na místní úrovni**

Koncepce na místní úrovni – Strategický plán udržitelného rozvoje města Karlovy Vary a Územní plán města Karlovy Vary určují základní směřování rozvoje města Karlovy Vary a představují obecný závazný rámec pro tvorbu všech dokumentů města, a tedy i PUMM. Tyto dokumenty, stejně tak jako koncepce týkající se dopravy a další relevantní koncepce byly využity a případně zohledněny při zpracování PUMM Karlovy Vary.

### **Strategický plán udržitelného rozvoje města Karlovy Vary**

Strategický plán udržitelného rozvoje města Karlovy Vary je klíčovým strategickým rozvojovým dokumentem. Je nezbytné jej chápat jako zastřešující dokument, který zohledňuje cíle ostatních oborových strategií a koncepcí města.

V rámci strategického plánu byly stanoveny 4 prioritní oblasti pro rozvoj města v budoucím období, v rámci nichž bylo definováno celkem 8 priorit. Pro každou prioritu byly stanoveny specifické cíle a návazně na ně opatření k jejich realizaci ve střednědobém horizontu. Jednotlivá konkrétní opatření reagují na identifikované problémy v dané oblasti, nebo stimulují uvolnění existujícího rozvojového potenciálu.

Prioritní oblasti:

PO1 – Kvalita života obyvatel

PO2 – Místní ekonomika

PO3 – Lázeňství, cestovní ruch a související služby

PO4 – Správa města a veřejný život

Priority:

- Priorita 1 – Udržitelná doprava ve městě
- Priorita 2 – Rozvoj sociální infrastruktury a služeb
- Priorita 3 – Příznivé podmínky pro život ve městě
- Priorita 4 – Kvalitní životní prostředí ve městě
- Priorita 5 – Posílení místní ekonomiky
- Priorita 6 – Rozvoj lázeňství a cestovního ruchu
- Priorita 7 – Zapojení občanů do veřejného života
- Priorita 8 – Správa města

Specifické cíle a opatření:

Specifický cíl 1.1: Optimálním způsobem regulovat dopravu uvnitř lázeňského území a zajistit zde odpovídající dopravní obslužnost, snížit dopravní přetížení centra města, zvýšit plynulost dopravy a omezit vznik emisí na nejexponovanějších místech. Minimalizovat negativní dopady tranzitní dopravy, zejména hlukovou zátěž.

Opatření 1.1 Regulovat automobilovou dopravu ve městě

Specifický cíl 1.2: Přiblížit se rovnovážnému stavu mezi počtem veřejných parkovacích míst a potřebami obyvatel a návštěvníků na tato místa.

Opatření 1.2 Optimalizovat dopravu v klidu ve městě a zlepšit organizaci parkování

Specifický cíl 1.3: Konceptně dořešit hromadnou dopravu ve městě a dobudovat návaznou infrastrukturu.

Opatření 1.3 Konceptně dořešit hromadnou dopravu ve městě a dobudovat návaznou infrastrukturu

Specifický cíl 1.4: Rozvíjet příznivé podmínky pro pohyb chodců po městě, vybudovat bezbariérové přístupy všude tam, kde je to účelné, a dobudovat plánované cyklotrasy a cyklostezky.

Opatření 1.4 Rozvíjet příznivé podmínky pro pohyb chodců po městě a cyklistů po městských komunikacích.

### **Územní plán města Karlovy Vary, Aktualizace k 31. 12. 2013**

Územní plán řeší území, které od 1. 1. 1994 tvoří správní obvod města Karlovy Vary, to je katastrální území Karlovy Vary, Tuhnice, Dvory, Rybáře, Bohatice, Drahovice, Olšová Vrata, Cihelny, Doubí u Karlových Var, Tašovice, Počerny, Stará Role, Rosnice u Staré Role, Sedlec u Karlových Var a Čankov.

V současné době je zpracován návrh nového Územního plánu Karlovy Vary, který však nebyl dosud schválen.

### **Integrovaný plán rozvoje území Karlovy Vary**

Integrovaný plán rozvoje území Karlovy Vary je zpracován pro programové období 2014–2020. Plán vychází z aktuálně platných strategických, koncepčních a jiných dokumentů řešící stav a rozvoj území v různých oblastech na národní, regionální a lokální úrovni. Zejména reflektuje Strategický plán udržitelného rozvoje statutárního města Karlovy Vary.

### **Program rozvoje cyklistické dopravy v Karlových Varech**

Program rozvoje cyklistické dopravy byl zpracován v listopadu 2011. Cílem programu bylo navrhnout propojení dosud nekomunikujících systémů cyklostezek ve městě, v komplexní systém cyklistické infrastruktury.

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

### 2.1. Vymezení dotčeného území, spádové oblasti



zdroj: <https://mapy.cz/zakladni>; <staženo 1.6.2020>

Plán mobility Karlovy Vary je vytvořen pro území města Karlovy Vary. Vzhledem k charakteru řešené problematiky se PUMM dotýká i dalších obcí ve SO ORP Karlovy Vary (především přilehlých obcí se zásadní přepravní vazbou na Karlovy Vary v dojezdové vzdálenosti cca do 10 km vzdušnou čarou od centra Karlových Varů) a obcí ze sousedních SO ORP. V potřebné míře jsou hodnoceny také hlavní nadregionální a příhraniční vazby.

Karlovy Vary jsou krajským a statutárním městem. Ve městě Karlovy Vary bylo evidováno cca 48,8 tisíc obyvatel (evidence ČSÚ k 31. 12. 2017). Město se člení na následující části: Bohatice, Cihelny, Čankov, Doubí, Drahovice, Dvory, Karlovy Vary, Olšová Vrata, Počerny, Rosnice, Rybáře, Sedlec, Stará Role, Tašovice a Tuhnice. SO ORP Karlovy Vary zahrnuje celkem 41 obcí s přibližně 87,3 tisíci obyvatel.

Opatření v plánu mobility jsou navržena pro správní území statutárního města Karlovy Vary. Pro úplnost jsou však v PUMM uvedeny i investiční akce do dopravní infrastruktury mimo správní území statutárního města.

### 2.2. Informace o současném stavu složek životního prostředí v dotčeném území

#### 2.2.1. Ovzduší a klima

Město Karlovy Vary náleží do mírně teplé klimatické oblasti, do oblasti MT3, MT4, MT7.

Za účelem posouzení a vyhodnocení vlivu provozu dopravy na úroveň znečištění ovzduší na území statutárního města Karlovy Vary, byla zpracována rozptylové studie (studie tvoří přílohu PUMM Karlovy Vary). Zjištěná imisní situace v hodnoceném území je posouzena ve vztahu k platným imisním limitům pro ochranu zdraví obyvatel podle přílohy č. 1 zákona o ochraně ovzduší.

Z výsledků měření znečištění ovzduší na stanicích imisního monitoringu Karlovy Vary a Sokolov v letech 2013 až 2018 vyplývá, že na stanicích imisního monitoringu v Karlových Varech a Sokolově byly v letech 2013 až 2018 plněny imisní limity stanovené pro všechny sledované znečišťující látky.

Z analýzy výsledků modelových výpočtů znečištění ovzduší, které byly provedeny pro stávající stav provozu dopravy v zájmovém území, vyplývají následující závěry:

- nejvyšší hodnoty příspěvku průměrnými ročními koncentracemi oxidu dusičitého (NO<sub>2</sub>) byly vypočteny v nejbližším okolí silnice I/6 (úsek mezi ulicí Pobřežní a silnicí II/220 na západě města). Nejvyšší vypočtené průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> zde dosahují úrovně 5 µg/m<sup>3</sup>, což představuje přibližně 13 % imisního limitu stanoveného pro tuto znečišťující látku;
- nejvyšší příspěvky ročními koncentracemi suspendovaných částic PM<sub>10</sub> byly zjištěny podél silnice I/6 (úsek mezi ulicí Pobřežní a silnicí II/222 na západě města a dále v okolí křižovatky silnic I/6 a I/13). Vypočtené roční koncentrace PM<sub>10</sub> zde dosahují hodnot 15 až 21 µg/m<sup>3</sup>, tj. v úrovni do 52 % imisního limitu;
- nejvyšší příspěvky průměrnými ročními koncentracemi suspendovaných částic PM<sub>2,5</sub> byly vypočteny podél silnice I/6 (úsek mezi ulicí Pobřežní a silnicí II/222 na západě města a dále v okolí křižovatky silnic I/6 a I/13). Nejvyšší průměrné roční koncentrace částic PM<sub>2,5</sub> zde dosahují hodnot 4,0 až 6,5 µg/m<sup>3</sup>, což představuje přibližně 16 až 26 % imisního limitu pro tuto znečišťující látku;
- nejvyšší příspěvky ročními koncentracemi benzenu byly zjištěny v nejbližším okolí silnice I/6 (úsek mezi ulicí Plynářenskou a silnicí II/220) a dále v okolí okružní křižovatky ulic Horové, Bulharské, Bezručové, Vítězné a nábřeží Osvobození, kde dosahují hodnot do 1 µg/m<sup>3</sup> (tj. v úrovni do 20 % imisního limitu);
- nejvyšší příspěvky průměrnými ročními koncentracemi benzo(a)pyrenu byly zjištěny v nejbližším okolí silnice I/6 (úsek mezi ulicí Pobřežní a silnicí II/222 na západě města). Vypočtené průměrné roční koncentrace benzo(a)pyrenu zde dosahují hodnot 0,3 až 0,4 ng/m<sup>3</sup> (tj. v úrovni do 41 % imisního limitu).

### 2.2.2. Voda

Dotčené území náleží do povodí řeky Ohře (číslo hydrologického pořadí 1-13-01). Řeka Ohře je největším vodním tokem ve městě. Do Ohře se z pravé strany vlévá řeka Teplá a z levé Chodovský potok a řeka Rolava. V území se nachází ještě několik menších vodních toků.

Vodní toky jsou z velké části regulovány. Ohře je regulovaná od jezu v Tuhnicích až po pevný jez v Drahovicích. Řeka Teplá je souvisle regulována od Richmondu k ústí do Ohře. Chodovský potok je regulován od silnice I/6 po ústí do Ohře. Rolava je regulována v zastavěné části Rybáře a Staré Rolí.

Pro Karlovy Vary mají klíčový význam nádrže Březová a Stanovice. Přehrada Březová na Teplé byla vybudována v letech 1931-34 pro ochranu města před povodněmi. Přehrada Stanovice na Lomnickém potoce byla realizována v letech 1973-78 jako vodárenská nádrž. Obě uvedené přehrady se nachází mimo správní území města Karlovy Vary.

K ochraně zdrojů pitné vody jsou stanovena ochranná pásma I. a II. stupně.

V dotčeném území se nachází ještě další vodní plochy, rybníky a důlní propadliny. Nejvíce vodních ploch je v k.ú. Stará Role, Rosnice u Staré Role a Sedlec u Karlových Var.



Jižní část řešeného území, v k.ú. Doubí u Karlových Var, Olšová Vrata a Cihelny, zasahuje do chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Chebská pánev a Slavkovský les (nařízení vlády č. 85/1981 Sb., o chráněných oblastech přirozené akumulace vod).

### **2.2.3. Lázeňství a přírodní léčivé zdroje**

Lázeňství patří k významným hodnotám řešeného území. Historie lázeňství se traduje od druhé poloviny 14. století, kdy zde Karel IV. založil lázně. Lázeňství vychází z léčivých účinků teplých zřídels v údolní nivě říčky Teplé. Celkem zde vyvěrá okolo osmdesáti termálních pramenů. Vřídelské prameny jsou jímány vrty a využívány k lázeňským a léčebným účelům, přebytečná voda odtéká do Teplé.

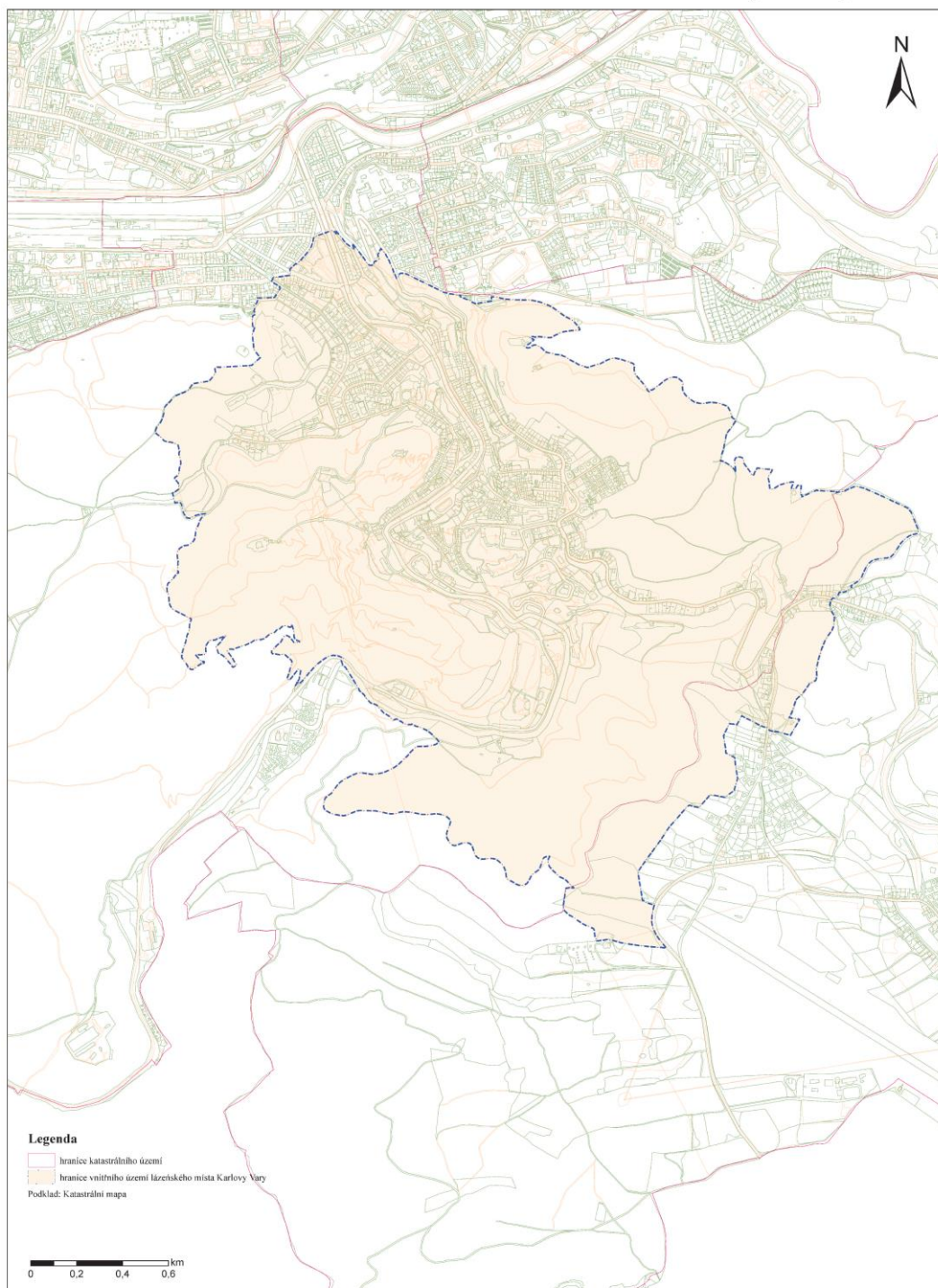
K lázeňským procedurám jsou využívány místní přírodní léčivé zdroje: termální minerální voda k pitné kúře, koupelím a výplachům a přírodní plyn k injekční aplikaci a suchým koupelím. Spektrum léčivých zdrojů rozšiřují peloidy z lokalit Karlovarského kraje. V současnosti se v Karlových Varech léčí nemoci digestivních orgánů, poruchy metabolismu, diabetes, dna, obezita, nemoci pohybového aparátu, paradentóza, onkologické nemoci a další.

Katastrální území Bohatice, Cihelny, Čankov, Doubí u Karlových Var, Dvory, Drahovice, Karlovy Vary, Olšová Vrata, Počerny, Rosnice u Staré Role, Rybáře, Sedlec u Karlových Var, Stará Role, Tašovice a Tuhnice tvoří území lázeňského místa (nařízení vlády č. 321/2012 Sb., o stanovení lázeňského místa Karlovy Vary a Statutu lázeňského místa Karlovy Vary).

Statut lázeňského místa Karlovy Vary vymezuje vnější a vnitřní území lázeňského místa Karlovy Vary a stanoví omezení související s jeho výstavbou a rozvojem, zařízení, která se v něm nesmí zřizovat a pro vnitřní území lázeňského místa další omezení související s uplatňováním zvýšených nároků na vzhled a uspořádání veřejných prostranství, zřizování, upravování, udržování, čištění a osvětlování veřejných prostranství, veřejné zeleně, parků a jejich vybavení.

Vnitřní území lázeňského místa je vymezeno na podkladě katastrální mapy v příloze č. 1 k nařízení vlády č. 321/2012 Sb. vnější území lázeňského místa zahrnuje zbývající část území lázeňského místa.

### Vnitřní území lázeňského místa Karlovy Vary



Příloha č. 1 k nařízení vlády č. 321/2012 Sb., o stanovení lázeňského místa Karlovy Vary a Statutu lázeňského místa Karlovy Vary

Karlovarská minerální voda je přírodní léčivá terma hydrochemického typu  $\text{Na-HCO}_3\text{SO}_4\text{Cl}$ , která vyvěrá pod přírodním tlakem v úzkém údolí řeky Teplé. Kromě vysoké teploty (až  $73,6\text{ }^\circ\text{C}$ ) je charakterizována též svými dalšími fyzikálně-chemickými parametry. Jedná se o mechanickou směs vody a plynu v poměru 1 : 2,5 s jednotným chemickým složením a celkovou mineralizací 6,4 – 6,6 g rozpuštěných látek na litr kapalné složky.

K ochraně přírodních léčivých zdrojů Karlovy Vary před nežádoucími vlivy a účinky byla stanovena ochranná pásma I. stupně I A, I B a II. stupně II A a II B. (usnesení vlády č. 257 ze dne 20. 7. 1966 ve znění následných předpisů, jež vydalo Ministerstvo zdravotnictví, Český inspektorát lázní a zříděl).

#### 2.2.4. Půda

Pedologické poměry jsou výsledkem klimatických poměrů a geologického substrátu spolu s reliéfem terénu.

Zemědělský půdní fond (ZPF) a pozemky určené k plnění funkce lesa (PUPFL) tvoří půdní fond.

Tabulka č. 1 Půdní fond (ZPF a PUPFL)

Půdní fond (ZPF a PUPFL)								
zdroj: ÚAP SO ORP Karlovy Vary, 2016								
Obec	Území obce (ha)	ZPF celkem (%)	Orná půda (%)	Chmelnice a vinice (%)	Zahrady (%)	Sady (%)	TTP (%)	Ostatní půdní fond celkem (%)
Karlovy Vary	5 908	24,7	9,5	0	3,5	0,1	11,7	75,3

Podle bonitovaných půdně-ekologických jednotek (BPEJ) je zemědělská půda zatříděna do pěti tříd ochrany zemědělské půdy (vyhláška č. 48/2011 Sb., o stanovení tříd ochrany, ve znění pozdějších předpisů. Půdy I. třídy ochrany jsou bonitně nejcennější (vyhláška č. 227/2018 Sb., o charakteristice bonitovaných půdně ekologických jednotek a postupu pro jejich vedení a aktualizaci.

Tabulka č. 2 Charakteristiky zemědělské půdy

Charakteristiky zemědělské půdy								
zdroj: ÚAP SO ORP Karlovy Vary, 2016								
Obec	Území obce (ha)	ZPF celkem (%)	Orná půda ze ZPF (%)	TTP ze ZPF (%)	I. třída ochrany (%)	II. třída ochrany (%)	III. třída ochrany (%)	IV. - V. třída ochrany (%)
Karlovy Vary	5 908	24,7	38,5	47,2	0	6,7	11,7	26,2

V dotčeném území převládají lesní pozemky (PUPFL).

Tabulka č. 3 Výměra PUPFL, podíl kategorií lesa

Výměra PUPFL, podíl kategorií lesa						
zdroj: ÚAP SO ORP Karlovy Vary, 2016						
Obec	Území obce (ha)	Lesní půda (%)	Lesní půda (ha)	Lesy hospodářské (%)	Lesy ochranné (%)	Lesy zvláštního určení (%)
Karlovy Vary	5 908	44,2	2 611	0	0,1	44,1

### 2.2.5. Horninové prostředí, geologie

Podle geomorfologického členění patří dotčené území do Krušnohorské soustavy České vysočiny. Severní část území náleží do Podkrušnohorské oblasti, celku Sokolovská pánev a okrsku Chodovská pánev. Jižní část území náleží do oblasti Karlovarská vrchovina, celku Slavkovský les, podcelku Hornoslavkovská vrchovina a okrsku Loketská vrchovina. Hranice mezi geomorfologickými oblastmi probíhá podél výrazného zlomového svahu jižně od řeky Ohře, přibližně rovnoběžně s jejím tokem.

Geologicky náleží dotčené území k soustavě Českého masivu. Území tvoří horniny a zeminy paleozoika, terciéru a kvartéru. Ve správním území města Karlovy Vary se nachází chráněná ložisková území, výhradní ložiska nerostných surovin, dobývací prostory, stará důlní díla a sesuvné území.

V dotčeném území se nachází následující chráněná ložisková území: číslo CHLÚ (název CHLÚ, surovina): 11710100 (Stará Role, kaolín), 11740000 (Bohemie-jih, kaolín), 14980000 (Rybáře, kaolín), 17430100 (Sedlec u Karlových Var, jíly, kaolín), 17430200 (Sedlec u Karlových Var I., kaolín), 19870100 (Počerny, kaolín), 22500001 (Jimlíkov I., kaolín), 22500002 (Jimlíkov, kaolín).

V dotčeném území se nachází následující výhradní ložiska nerostných surovin: číslo ložiska (název, surovina, způsob těžby): 3116100 (Otovice-Katzenholz, kaolín, šterkopísky, současná povrchová), 3117101 (Stará Role, kaolín, dřívější povrchová, 3117101 (Stará Role, kaolín, dřívější povrchová), 3117400 (Bohatice-Bohemie-jih, kaolín, dřívější hlubinná i povrchová), 3117400 (Bohatice-Bohemie-jih, kaolín, dřívější hlubinná i povrchová), 3149800 (Rybáře-Čankovská hlubina, kaolín, dřívější hlubinná), 3149801 (Rybáře-Čankovská povrch, kaolín, dosud netěženo), 3149801 (Rybáře-Čankovská povrch, kaolín, dosud netěženo), 3174301 (Sedlec-Čankovská povrch, kaolín, dřívější hlubinná i povrchová), 3174302 (Sedlec-Čankovská hlubina, kaolín, dřívější hlubinná i povrchová), 3174302 (Sedlec-Čankovská hlubina, kaolín, dřívější hlubinná i povrchová), 3174302 (Sedlec-Čankovská hlubina, kaolín, dřívější hlubinná i povrchová), 3198701 (Počerny-Marta-Epiag-povrch, kaolín, dřívější povrchová), 3198702 (Počerny-Marta-Epiag-hlubina, kaolín, dřívější hlubinná i povrchová), 3198702 (Počerny-Marta-Epiag-hlubina, kaolín, dřívější hlubinná i povrchová), 3225000 (Jimlíkov-sever, cihlářská surovina, kaolín, dřívější povrchová), 3225000 (Jimlíkov-sever, cihlářská surovina, kaolín, dřívější povrchová), 3232300 (Dvory-Jenišov, kaolín, dosud netěženo), 3232500 (Tašovice 1, kaolín, dosud netěženo), 3232600 (Tašovice 2, kaolín, dosud netěženo).

V dotčeném území se nachází následující dobývací prostory: číslo dobývacího prostoru (název, nerost, stav): 60285 (Otovice, kaolín, těžen), 60032 (Sedlec, kaolín, netěženo). 3149800 (Rybáře-Čankovská hlubina, kaolín, dřívější hlubinná).

### 2.2.6. Příroda a krajina

#### Biogeografická charakteristika

Podle biogeografického členění území České republiky patří severní část řešeného území (Chodovská pánev) do biogeografického regionu 1.26 Chebsko – sokolovský bioregion. Území je narušené povrchovou těžbou. Potenciální vegetaci tvoří acidofilní doubravy, olšiny a slatiny, přirozenou náhradní vegetaci tvoří především vlhké louky.

Jižní část řešeného území (Hornoslavkovská vrchovina) patří do biogeografického regionu 1.60 Hornoslavkovský bioregion. Potenciální přirozenou vegetaci na plošinách tvoří bikové bučiny a podmáčené smrčiny, na strmých obvodových svazích květnaté bučiny a suťové lesy, v nejnižších polohách pak acidofilní horské bučiny a rašeliniště.

### **NATURA 2000 – evropsky významné lokality**

Ptačí oblast Doupovské hory CZ0411002, celková rozloha 631,17 km<sup>2</sup>, do řešeného území zasahuje svým okrajem v k.ú. Drahovice, Karlovy Vary a Olšová Vrata. Cílem ochrany ptačí oblasti (PO) je zachování a obnova ekosystémů významných pro druhy ptáků v jejich přirozeném areálu rozšíření. Předmětem ochrany jsou populace čápa černého, včelojeda lesního, výra velkého, motáka pochopa, chřástala polního, lelka lesního, žluny šedé, datla černého, pěnice vlašské, ůhýka obecného a lejska malého.

Evropsky významná lokalita Kaňon Ohře CZ0410413, celková rozloha 339,52 ha, do řešeného území zasahuje svým okrajem v k.ú. Doubí u Karlových Var a Tašovice. Předmětem ochrany evropsky významné lokality (EVL) jsou smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy, lesy svazu Tilio-Acerion na svazích, sutích a v roklích, nížinné až horské vodní toky, chasmofytická vegetace silikátových skalnatých svahů.

Evropsky významná lokalita Olšová Vrata CZ0413188, celková rozloha 46,13 ha, k.ú. Olšová Vrata, lokalita sysla obecného.

### **Zvláště chráněná území**

Chráněná krajinná oblast Slavkovský les, celková rozloha 606 km<sup>2</sup>, do řešeného území zasahuje v k.ú. Doubí u Karlových Var a Olšová Vrata plochou cca 24 km<sup>2</sup>.

Maloplošná chráněná území se v řešeném území nevyskytují.

### **Územní systém ekologické stability krajiny, významné krajinné prvky a památné stromy**

V řešeném území byly vymezeny prvky ÚSES (biokoridory a biocentra) nadregionálního, regionálního i místního významu. Prvky ÚSES nadregionálního a regionálního významu jsou vymezeny v ZÚR Karlovarského kraje, biocentra a biokoridory místního systému ekologické stability krajiny jsou vymezeny v Územním plánu města Karlovy Vary.

V řešeném území se nachází významné krajinné prvky (VKP) ze zákona – lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy (zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů) a registrované VKP Rašelinné louky Olšová Vrata a VKP Čankovská písčokvna.

Vyhlášeny byly památné stromy Tuhnické lípy, Sadový platan, Dub Moudrosti, Počerenický dub, Dub pod Rozvodnou, Lípa u křížku, Dvořákův platan, Buk u Harta, Žalman (dub), Dub u Nešporů, Mozartův dub, Hrušeň v Drahovcích, Buk zamilovaných, Duby u Richmondu, Dub Jana Ámose Komenského, Buky hraběte Chotka, Chotkovy duby.

### 2.2.7. Kulturní a historické hodnoty území

Karlovy Vary, zejména pak lázeňské centrum města, patří k architektonicky a urbanisticky nejvýznamnějším městům v ČR. Karlovy Vary jsou největším lázeňským městem v ČR a lázeňským místem světového významu. Zároveň jsou významným kulturním a společenským centrem a střediskem cestovního ruchu celostátního a mezinárodního významu.

Část území města Karlovy Vary (v k.ú. Drahovice, Karlovy Vary a Tuhnice), byla nařízením vlády č. 430/2017 Sb. prohlášena za památkovou rezervaci Karlovy Vary s lázeňskou kulturní krajinou (rejstříkové číslo ÚSKP 1115).

Území historického jádra města bylo vyhláškou č. 476/1992 Sb. vyhlášeno městskou památkovou zónou Karlovy Vary (rejstříkové číslo ÚSKP 2134).

Významná lokalita regionálního pravěku a raného středověku v k.ú. Tašovice byla prohlášena archeologickou památkovou rezervací Tašovice, archeologická lokalita (rejstříkové číslo ÚSKP 1017).

Ve městě Karlovy Vary je více než sto objektů zapsáno v Ústředním seznamu kulturních památek ČR. Jedná se například o městské a lázeňské domy, kolonády, kostely, rozhledny, vyhlídky, archeologické památky, altány, sochy a podobně. Mezi nejvýznamnější památky patří národní kulturní památka Císařské lázně (Lázně I.) a národní kulturní památka kostel sv. Máří Magdaleny a dále hotely Národní dům, Imperiál a Grandhotel Pupp.

### 2.2.8. Hluk

Hlavním zdrojem hluku v Karlových Varech je silniční, železniční a letecká doprava. Za účelem posouzení a vyhodnocení současné hlukové situace na území statutárního města Karlovy Vary a dále vyhodnocení vlivu jednotlivých druhů dopravy (silniční a vlakové) na hlukovou situaci v území byla zpracována hluková studie (studie tvoří přílohu PUMM Karlovy Vary).

Karlovy Vary leží na hlavním komunikačním uzlu Karlovarského kraje – křižovatce silnic I/6, I/13 a I/20, které umožňují dopravní spojení města s Prahou, Plzní, Chebem, Chomutovem a se Spolkovou republikou Německo. Územím města procházejí tři železniční tratě č. 140 Chomutov – Karlovy Vary – Cheb, č. 142 Karlovy Vary dolní nádraží – Potůčky státní hranice a č. 149 Mariánské Lázně – Karlovy Vary dolní nádraží. Letiště Karlovy Vary se nachází 4 km na jihovýchod od centra města a slouží pro vnitrostátní i mezinárodní letecký provoz.

Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A, s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického impulsního hluku, se stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku  $A_{L_{Aeq,T}} = 50$  dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Hluková studie byla vypracována na základě dopravně inženýrských podkladů, které byly doplněny místním šetřením. Výsledné ekvivalentní hladiny akustického tlaku A (hluku) pro všechny varianty hodnocení byly získány výpočtním postupem pomocí matematického modelování hlukové zátěže v dotčeném území.

Modelové výpočty hlukové studie byly realizovány pomocí počítačového programu Cadna A pro výpočet dopravního a průmyslového hluku ve venkovním prostředí. Algoritmus modelových výpočtů hluku silniční dopravy vychází ze schválené „Novely metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy“ (RNDr. M. Liberko a kol., Planeta MŽP číslo 2/2005) a z aktualizovaných metodických pokynů pro výpočet hluku „Výpočet hluku z automobilové dopravy“.

Zjištěná akustická situace v území byla posouzena podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Uvedené nařízení vlády stanovuje nepřekročitelné hygienické limity hluku a vibrací na pracovištích, v chráněných venkovních prostorech, chráněných vnitřních prostorech staveb a způsob měření a hodnocení těchto hodnot.

Z výsledků hodnocení celkové hlukové situace v zájmovém území lze učinit následující závěry:

- provoz silniční dopravy v denní době způsobuje překročení hygienických limitů hluku zhruba u 1270 chráněných staveb, v kterých žije přibližně 16 tis. obyvatel (33 % obyvatel města). V noční době jsou hygienické limity hluku překročeny celkem u 1430 chráněných staveb, kde žije 19 tis. obyvatel (39 % obyvatel města);
- provoz železniční dopravy způsobuje překročení limitů hluku ve dne v 4 případech a překročení limitů hluku v noci v 61 případě. Nadměrnému hluku je vystaveno 19 obyvatel ve dne a přibližně 564 obyvatel v noci (cca 1 % obyvatel města).

### **2.3. Pravděpodobný vývoj životního prostředí v dotčeném území bez provedení koncepce**

Plán mobility má kromě jiného komplexně řešit dopravní dostupnost, zlepšit účinnost a hospodárnost systému, zvýšit bezpečnost v dopravě, snížit negativní vlivy dopravy na životní prostředí a zároveň přispět k vyšší životní úrovni obyvatel města.

Plán mobility vychází z místních podmínek a požadavků. Byla provedena analýzy všech dopravních systémů i komplexně celého systému dopravy města Karlovy Vary. Byly posouzeny silné a slabé stránky, příležitosti a rizika (SWOT analýza) dopravního systému. Na základě těchto analýz byly stanoveny strategické i specifické cíle budoucího rozvoje a konkrétní opatření.

Vzhledem k tomu, že celá řada návrhů (projektů), u kterých lze očekávat významný vliv na životní prostředí, je již v současné době zahrnuta do územně plánovacích dokumentací (ÚP, ZÚR), je nutné předpokládat, že dojde k jejich realizaci i v případě, že nebude Plán mobility Karlovy Vary realizován.

V případě, že nebudou realizována opatření PUMM, která mají za cíl přesunout individuální automobilovou dopravu na veřejnou hromadnou dopravu nebo na cyklistickou či pěší dopravu, bude i nadále pokračovat nárůst dopravního zatížení komunikační sítě města.

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

Plán mobility se stane strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí i podniků ve městě Karlovy Vary a jeho okolí a přispět ke zlepšení kvality života všech obyvatel.

Plán mobility obsahuje záměry, které v případě realizace mohou ovlivnit všechny složky životního prostředí v dotčeném území, především však kvalitu ovzduší a hlukovou situaci. Předpokládá se, že PUMM povede ke zlepšení současného stavu ŽP (jedním z cílů plánu mobility je snížit negativní vlivy dopravy na životní prostředí).

Stav jednotlivých složek životního prostředí v území odpovídá charakteristikám uvedeným výše v kapitole 2. tohoto vyhodnocení.

Vlivy navrhované vize, strategických a specifických cílů budoucího rozvoje, opatření a záměrů na životní prostředí jsou uvedeny v kapitole 6 tohoto vyhodnocení.



#### 4. VEŠKERÉ SOUČASNÉ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ JSOU VÝZNAMNÉ PRO KONCEPCI, ZEJMÉNA VZTAHUJÍCÍ SE K OBLASTEM SE ZVLÁŠTNÍM VÝZNAMEM PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (NAPŘÍKLAD OBLASTI VYŽADUJÍCÍ OCHRANU PODLE ZVLÁŠTNÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ)

##### 4.1. Oblasti vyžadující ochranu podle zvláštních právních předpisů

K oblastem se zvláštním významem pro životní prostředí chráněným podle zvláštních předpisů lze v dotčeném území zařadit následující území:

- Území chráněná podle zákona o ochraně přírody a krajiny (zákon č. 114/1992 Sb.) a předpisů souvisejících – Ptačí oblast Doupovské hory, EVL Kaňon Ohře a Olšová vrata, CHKO Slavkovský les, prvky ÚSES (biocentra, biokoridory), VKP ze zákona a registrované VKP Rašelinné louky Olšová Vrata a VKP Čankovská pískovna.
- Území chráněná podle vodního zákona (zákon č. 254/2001 Sb.) a předpisů souvisejících – ochranná pásma vodních zdrojů a CHOPAV Chebská pánev a Slavkovský les.
- Území chráněná podle lázeňského zákona (zákon č. 164/2001 Sb.) a předpisů souvisejících – území lázeňského místa Karlovy Vary a ochranná pásma PLZ lázeňského místa Karlovy Vary,
- Území chráněná podle horního zákona (zákon č. 44/1988 Sb.) a předpisů souvisejících – chráněná ložisková území, výhradní ložiska nerostných surovin a dobývací prostory.
- Území chráněná podle zákona o státní památkové péči (zákon č. 20/1987 Sb.) a předpisů souvisejících – památková rezervace Karlovy Vary s lázeňskou kulturní krajinou, městská památková zóna Karlovy Vary a archeologická památková rezervace Tašovice, archeologická lokalita.

##### 4.2. Hlukové znečištění

Hlavním zdrojem hluku v Karlových Varech je silniční, železniční a letecká doprava. Na základě výsledků zpracované hlukové studie (studie tvoří přílohu PUMM Karlovy Vary) byly učiněny následující závěry:

1. Hluková situace ve venkovním prostoru zájmového území je podmíněna umístěním a vzdáleností jednotlivých chráněných prostorů ve vztahu k dominantním zdrojům hluku (silničním komunikacím a železničním dráhám).
2. Vzhledem k vysokým intenzitám automobilové dopravy na komunikační síti zájmového území dochází u většiny staveb situovaných v nejbližším okolí hlavních silničních komunikací města Karlovy Vary k překračování hygienických limitů hluku. Provoz silniční dopravy způsobuje překročení limitů hluku pro denní dobu zhruba u 1270 chráněných staveb, v kterých žije přibližně 16 tisíc obyvatel. V noční době jsou hygienické limity hluku překročeny přibližně u 1430 staveb, kde žije okolo 19 tisíc obyvatel (39 % obyvatel města). Nejvíce zatížené oblasti se nacházejí v nejbližším okolí ulic Sokolovská, Nákladní, Západní, Krále Jiřího, Studentská, Kpt. Jaroše a Závodu míru.
3. Provoz vlakové dopravy způsobuje překročení limitů hluku pro denní dobu v 4 případech a překročení limitů hluku pro noční dobu v 61 případech. Nadměrnému hluku je vystaveno přibližně 19 obyvatel ve dne a 564 obyvatel v noci (1 % obyvatel města). Nejvíce zatížené oblasti se nacházejí v nejbližším okolí tratě č. 140 Chomutov – Karlovy Vary – Cheb. Jde především o zástavbu umístěnou v ulicích Starorolská, Mlýnská, Nákladní, U Trati, Teplárenská a Fr. Halase.

### 4.3. Ovzduší

Na základě výsledků zpracované rozptylové studie (studie tvoří přílohu PUMM Karlovy Vary) byly učiněny následující závěry:

1. V současné době jsou na území města Karlovy Vary dodrženy imisní limity stanovené pro oxid dusičitý (NO<sub>2</sub>), suspendované částice velikostní frakce PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, benzen a benzo(a)pyren.
2. Nejvyšší koncentrace znečištění v ovzduší zájmového území byly vypočteny v nejbližším okolí silnice I/6. Jde především o přilehlé oblasti, které se nacházejí v úseku mezi ulicí Pobřežní a silnicí II/222 na západě města, a dále o oblast křižovatky silnic I/6 a I/13. Zvýšené koncentrace benzenu se rovněž vyskytují v blízkém okolí okružní křižovatky ulic Vítězná, Bezručova, Horova a nábřeží Osvobození.

### 4.4. Informace o dalších současných problémech životního prostředí v dotčeném území

Informace o současných problémech životního prostředí v dotčeném území jsou převzaty z Územně analytických podkladů obce s rozšířenou působností Karlovy Vary, zpracované k 31. 12. 2016. Jsou závěrečným výstupem stanovení problémů k řešení v ÚPD jednotlivých obcí v SO ORP Karlovy Vary. Zahrnují zejména urbanistické, hygienické a dopravní závady, vzájemné střety záměrů na provedení změn v území a střety těchto záměrů s limity využití území a ohrožení území. V následujícím přehledu jsou uvedeny slabé stránky a hrozby ze SWOT analýzy pro jednotlivé oblasti, které se týkají nebo souvisí s řešenou problematikou a životním prostředím.

#### Horninové prostředí a geologie

- Karlovy Vary, zejména městské části na severu města, jsou významně ovlivněny jak historickou, tak i současnou těžbou. Povrchová těžba má negativní vliv na životní prostředí (vliv dopravy, zvýšení hluku v územích dotčených těžbou, zvýšená prašnost, znečištění podzemních vod).
- CHLÚ, vyhlášené dobývací prostory, výskyt ložisek nerostných surovin a poddolovaná území omezují rozvoj obcí, omezují výstavbu.
- Výskyt starých důlních děl s ukončenou těžbou před více jak 100 lety v území, neznámé umístění těchto děl, ohrožení výstavby v území.
- Rozvoj těžby kaolinu a zátěž z dopravy může znamenat devastaci životního prostředí ve vazbě na obec.

#### Vodní režim v krajině

- Vyhlášené záplavové území řeky Ohře, (Q 5, 10, 50, 100) zasahuje do zastavěných částí města Karlovy Vary, přímo v centru, záplavové území řeky Rolavy zasahuje do zastavěných částí (Karlovy Vary), záplavové území Chodovského potoka (pouze zčásti regulován v obci Mírová). Místní záplavy a vymezená záplavové území omezují možnosti rozvoje.
- Znehodnocení přirozených odtokových poměrů.

### Ochrana přírody a krajiny

- Narušení sytému ÚSES navrženou novou trasou obchvatu města Karlovy Vary (záměr dle Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje (Karlovy Vary, Otovice, Dalovice)).
- Narušení krajinného rázu venkovními díly technické infrastruktury.
- Zvyšování intenzity individuální dopravy.
- Fragmentace krajiny.

### Zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa

- Nevratný zábor půdy pro výstavbu nových objektů.

### Veřejná dopravní infrastruktura

- Nárůst automobilové dopravy v krajském městě Karlovy Vary (potřeba obchvatu).
- Vysoká intenzita dopravy na hlavních tazích silniční sítě, přetížení některých úseků nákladní dopravou I/6, I/13, I/20.
- Špatné dopravní napojení na dálniční síť ČR – absence dálnice na Prahu.
- Zatížení území v okolí komunikací, železnice negativně ovlivňuje možnosti zástavby.
- Špatná dostupnost spádových sídel (autobusovou či vlakovou dopravou – Otročín, Valeč, Pšov, Štědrá ...).
- Špatný stav komunikací II. a III. třídy.
- Nedostatky dopravy v klidu.
- Tranzitní doprava vedena přes jádra sídel.
- Neprovozanost jízdních řádů včetně rušení železničních a autobusových spojů.
- Negativní dopady silnice I/6 na hluchost, emise vůči městu Karlovy Vary.

PUMM neřeší problematiku ochrany horninového prostředí, vodního hospodářství, ochrany přírody a krajiny ani ochrany půdního fondu. Při realizaci některých opatření a záměrů, zejména při realizaci dopravních staveb, může být vliv na životní prostředí vysoce negativní. Vliv koncepce na jednotlivé složky životního prostředí je uveden v kapitole šest tohoto vyhodnocení.

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

Plán udržitelné městské mobility města Karlovy Vary by měl být v souladu s koncepčními materiály města, kraje, státu i Evropské unie. Dále je provedeno vyhodnocení souladu cílů a opatření navrhovaných v PUMM s cíli zásadních relevantních koncepčních materiálů týkajících se řešené problematiky a dotčeného území na národní, krajské a místní úrovni z hlediska životního prostředí. Vlivy konkrétních cílů, opatření a záměrů PUMM na složky životního prostředí jsou vyhodnoceny v kapitole 6 tohoto vyhodnocení.

### **5.1. Koncepce na národní úrovni**

#### **Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3**

PÚR ČR stanoví republikové priority a vymezuje rozvojové a specifické oblasti, rozvojové osy, koridory a plochy dopravní infrastruktury a koridory, plochy a rozvojové záměry technické infrastruktury. Oblasti životního prostředí a řešené problematiky se týkají a jsou relevantní zejména následující republikové priority:

- Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí dbát na rozvoj primárního sektoru při zohlednění ochrany kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny. (RP 14a)
- Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury. V rámci územně plánovací činnosti omezovat nežádoucí srůstání sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a prostupnosti krajiny. (RP 20a)
- Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. (RP 23)
- Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. Vhodným uspořádáním ploch v území obcí vytvářet podmínky pro minimalizaci negativních vlivů koncentrované výrobní činnosti na bydlení. (RP 24a)

Republikové cíle jsou v PUMM částečně, v rámci možností, zohledněny. Při realizaci některých navržených záměrů bude docházet k záboru zemědělské a lesní půdy, některé nové dopravní liniové stavby budou tvořit migrační bariery pro volně žijící živočichy i pro člověka, při realizaci některých záměrů může místně dojít ke zhoršení čistoty ovzduší, celkově by se však situace měla zlepšit.

#### **Státní politika životního prostředí České republiky 2012-2020, ve znění aktualizace 2016**

Hlavním cílem je zajistit zdravé a kvalitní životní prostředí pro občany žijící v České republice, výrazně přispět k efektivnímu využívání veškerých zdrojů a minimalizovat negativní dopady lidské činnosti na životní prostředí, včetně dopadů přesahujících hranice státu, a přispět tak ke zlepšování kvality života v Evropě i celosvětově.

Státní politika životního prostředí je zaměřena na tyto tematické oblasti:

- Ochrana a udržitelné využívání přírodních zdrojů, zajištění ochrany vod a zlepšování jejich stavu, předcházení vzniku odpadů, zajištění jejich maximálního využití a omezování jejich negativního vlivu na životní prostředí, ochranu a udržitelné využívání půdního a horninového prostředí.
- Ochrana klimatu a zlepšení kvality ovzduší s cílem snižování emisí skleníkových plynů, snížení úrovně znečištění ovzduší, podpory efektivního a vůči přírodě šetrného využívání obnovitelných zdrojů energie a zvyšování energetické účinnosti.
- Ochrana přírody a krajiny spočívající především v ochraně a posílení ekologických funkcí krajiny, zachování přírodních a krajinných hodnot a zlepšení kvality prostředí ve městech.
- Bezpečné prostředí zahrnující předcházení a snižování následků přírodních nebezpečí (povodně, dlouhodobé sucho, extrémní meteorologické jevy, svahové nestability, eroze, apod.), omezování negativních dopadů změny klimatu na území ČR a předcházení vzniku nebezpečí antropogenního původu.

Relevantní republikové cíle jsou v PUMM zohledněny. Některé konkrétní záměry však již tyto cíle nenaplní, jak je zřejmé z vyhodnocení v kapitole 6.

### **Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050**

Dopravní politika ČR je strategický dokument, který identifikuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení.

Jedním ze základních témat k dosažení cílů Dopravní politiky je omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.

V Dopravní politice ČR jsou pro cíl Snižování dopadu dopravy na veřejné zdraví a životní prostředí navržena následující opatření:

- Minimalizovat negativní vlivy hluku a imisí z dopravy, které mají svůj původ v dopravě, a to vhodnými opatřeními na dopravní infrastrukturu.
- Podporovat opatření vedoucí ke zvýšení podílu nízkoemisní nákladní dopravy.
- Postupně odstraňovat ekologické zátěže vyvolané stávající infrastrukturou, na stávající infrastrukturu uplatňovat opatření na ochranu před hlukem a vibracemi, a to přednostně v hustě obydlených místech s překročenými hygienickými limity hluku.
- Minimalizovat negativní vlivy dopravy na veřejné zdraví, stabilitu ekosystémů v krajině, jejich struktury, vazby a funkce.
- Postupně zvyšovat průchodnost dopravní infrastruktury pro volně žijící organismy a člověka. Při výstavbě a rekonstrukcích dopravních staveb využívat technická a jiná řešení zajišťující funkční propustnost pro živočichy a zajistit zprůchodnění stávajících dopravních staveb v úsecích s prokázaným významným fragmentačním vlivem.
- Zohledňovat dopravní problémy v plánech rozvoje dopravy krajů a měst a obcí k dosažení imisních limitů, např. budováním obchvatů a zřizováním nízkoemisních zón.
- Přednostně posilovat kapacitu stávajících dopravních koridorů před budováním souběžných komunikací s obdobnou kapacitou dopravy obsluhujících stejná území.

- Dopravní koridory a stavby plánovat, navrhovat a realizovat s ohledem na požadavek zajištění konektivity populací volně žijících živočichů a zajištění jejich dostatečné migrační propustnosti.
- Snižovat závislost dopravy na energii na bázi fosilních paliv.
- Při přípravě a realizaci projektů rozvoje dopravní infrastruktury minimalizovat dopady na jednotlivé složky životního prostředí a na veřejné zdraví.
- Zavádět opatření na minimalizaci střetů se zvěří (průchodnost dopravní infrastruktury, pachové ohradníky apod.).
- Zavádět opatření k dodržování maximální povolené rychlosti na dálnicích a rychlostních silnicích (vyšší rychlosti znamenají větší spotřebu energií a vyšší produkci škodlivých látek).

Relevantní opatření byla v PUMM převážně zohledněna. Vlivy konkrétních opatření a záměrů PUMM na složky životního prostředí jsou vyhodnoceny v kapitole 6 tohoto vyhodnocení.

## 5.2. Koncepce na úrovni kraje

### Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje, ve znění Aktualizace č. 1

Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje vymezují rozvojové a specifické oblasti, rozvojové osy, koridory a plochy republikového významu, které vyplývají z PÚR ČR.

Kromě rozvojové oblasti, rozvojových os, koridorů a ploch uvedených v kapitole 1.2. tohoto vyhodnocení, vymezují ZÚR plochy a koridory skladebných částí ÚSES nadregionální a regionální úrovně to je:

- nadregionálních biocenter (NC);
- nadregionálních biokoridorů (NK);
- regionálních biocenter (RC);
- regionálních biokoridorů (RK).

Na území města Karlovy Vary se jedná o NC73 Svatošské skály, NK41(MB) Svatošské skály – Úhošť, NK 41 (V) Svatošské skály – Úhošť, NK46(MB) Svatošské skály – Kladská, RC376 Hloubek – Bukový vrch, RC1159 Rolavská role, RC1680 Tabule, RC1682 U Březové a RK20008 Rolavské role – K41.

PUMM vymezené nadregionální regionální prvky ÚSES převážně akceptuje.

### Program rozvoje Karlovarského kraje na období 2014 – 2021

Program rozvoje územního obvodu Karlovarského kraje představuje základní programový dokument, jenž určuje záměry kraje ve sféře regionálního rozvoje. PRKK stanoví strategickou vizi a globální cíle Karlovarského kraje. Strategická část je rozčleněna do šesti prioritních oblastí: 1 – Konkurenceschopnost, 2 – Cestovní ruch a lázeňství, 3 – Sociální oblast a zdravotnictví, 4 – Životní prostředí, 5 – Doprava a 6 – Veřejná správa a systém řízení bezpečnosti.

Pro prioritní oblast „4. Životní prostředí“ byl stanoven následující cíl:

Snížit spotřebu neobnovitelných zdrojů energie a zvýšit využívání obnovitelných zdrojů energie, zlepšit kvalitu ovzduší, zajistit zdroje vody, zvýšit podíl odpadu, který se dále využívá a zachovat

či obnovovat kulturní krajinu a přírodní prostředí regionu, které je její součástí. K dosažení cíle je stanovena celá řada specifických cílů opatření. Řešené problematiky se týkají jenom okrajově.

Cíle a opatření, které souvisí s řešenou problematikou, byly v PUMM převážně zohledněny.

### **Koncepce ochrany přírody a krajiny Karlovarského kraje na období 2016 – 2025**

Koncepce ochrany přírody a krajiny se v analytické části zabývá stavem jednotlivých složek životního prostředí, řeší charakteristiku současného stavu životního prostředí, jeho příčiny a vývojové trendy. V návrhové části se zabývá základními prioritami ochrany přírody a krajiny. Součástí koncepce je soubor návrhů a opatření, jak těchto cílů dosáhnout. Na úseku Dopravy se jedná o následující cíle (kapitola 3.1.5 Koncepce ochrany přírody a krajiny):

#### Krátkodobé cíle

- V případě rekonstrukce a rozšíření přistávací dráhy Karlovarského letiště spolupracovat s investorem a projektantem na hledání řešení s minimálními dopady na ekosystémy a druhy.
- Podporovat aktivity k zamezení nelegálního pohybu terénních motocyklů a čtyřkolek mimo cesty. Vytipovat vhodné lokality pro legální a pro ochranu přírody přínosné provozování těchto aktivit.
- Podporovat budování omezujících opatření k nepovolenému vjezdu vozidel na lesní účelové komunikace.
- Požadovat omezování chemického ošetření vozovek v těsné blízkosti MZCHÚ, památných stromů a významných alejí, cenných mokřadů a vodních ekosystémů registrovaných jako VKP.

#### Střednědobé cíle

- Spolupracovat s investorem a projektanty na realizaci stavby pátevní silnice R6 s ohledem na zájmy ochrany přírody.
- Při trasování nových komunikací předcházet střetům spoluprací s investory již ve fázi zpracování záměrů.
- Spolupracovat na opatřeních snižujících úmrtnost obojživelníků na silnicích při jarních migracích.
- Při stavbách a rekonstrukcích dopravní sítě požadovat vhodná technická opatření ke snižování úmrtnost drobných savců, hlavně ježků, na silnicích.
- Spolupracovat s mysliveckými sdruženími na snižování úmrtnosti zvěře na silnicích. Při stavbách a rekonstrukcích/opravách dopravní sítě (nové mosty apod.) požadovat dodržení jejich migrační dostupnosti, resp. doplnění přechodů na vhodných lokalitách.
- Při stavbách a rekonstrukcích/opravách dopravní sítě spolupracovat s investory na ochraně a obnově doprovodné zeleně.
- Ve správních řízeních požadovat na vhodných místech obnovu kácené silniční doprovodné zeleně při zajištění dopravně-bezpečnostních parametrů.

#### Dlouhodobé a průběžné cíle

- Při stanovení základních parametrů rozvoje dopravy vycházet z hlediska ekologické únosnosti území.

- Při stanovení základních parametrů rozvoje dopravy zajistit průchodnost krajiny a omezovat fragmentaci populací, podporovat akce zmírňující bariérový efekt komunikací.
- Podporovat zakládání nových alejí a stromořadí podél dopravní sítě.
- Při realizaci dopravních staveb a jejich údržbě společně s organizacemi zřizovanými krajem požadovat opatření omezující následné rozšiřování invazních druhů.

Většina cílů koncepce ochrany přírody a krajiny se týká konkrétních záměrů a nelze je řešit v rámci PUMM. Cíle a opatření koncepčního charakteru, které souvisí s řešenou problematikou, byly v PUMM převážně zohledněny. Vlivy konkrétních opatření a záměrů PUMM na složky životního prostředí jsou vyhodnoceny v kapitole 6 tohoto vyhodnocení.

### **5.3. Koncepce na místní úrovni**

Koncepce na místní úrovni – Strategický plán udržitelného rozvoje města Karlovy Vary a Územní plán města Karlovy Vary určují základní směřování rozvoje města a představují obecný závazný rámec pro tvorbu všech dokumentů města, a tedy i PUMM. Tyto dokumenty, stejně tak jako další relevantní koncepce byly využity a zohledněny při zpracování PUMM Karlovy Vary.

#### **Strategický plán udržitelného rozvoje města Karlovy Vary**

Strategický plán udržitelného rozvoje města Karlovy Vary je klíčovým strategickým rozvojovým dokumentem. Je nezbytné jej chápat jako zastřešující dokument, který zohledňuje cíle ostatních oborových strategií a koncepcí města.

Ve strategickém plánu byly stanoveny 4 prioritní oblasti pro rozvoj města v budoucím období, v rámci nichž bylo definováno celkem 8 priorit. Pro každou prioritu byly stanoveny specifické cíle a návazně na ně opatření k jejich realizaci ve střednědobém horizontu. Jednotlivá konkrétní opatření reagují na identifikované problémy v dané oblasti, nebo stimulují uvolnění existujícího rozvojového potenciálu

Priorita 4 - Kvalitní životní prostředí ve městě

Specifický cíl 4.1: Zajistit efektivní nakládání s odpady a udržovat čisté město.

Specifický cíl 4.2: Zvyšovat hodnotu veřejného prostoru a kvalitu veřejné zeleně.

#### **Územní plán města Karlovy Vary, Aktualizace k 31. 12. 2013**

Územní plán řeší území, které od 1. 1. 1994 tvoří správní obvod města Karlovy Vary, to je katastrální území Karlovy Vary, Tuhnice, Dvory, Rybáře, Bohatice, Drahovice, Olšová Vrata, Cihelny, Doubí u Karlových Var, Tašovice, Počerny, Stará Role, Rosnice u Staré Role, Sedlec u Karlových Var a Čankov.

V současné době je zpracován návrh nového Územní plán Karlovy Vary, který však nebyl dosud schválen.



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

Posuzovaná koncepce je předložena v jedné variantě (reálně optimistický scénář). Jiné varianty, jako volný vývoj individuální dopravy, již v podstatě nepřicházejí v úvahu. Doprava se nemůže vyvíjet stejným způsobem jako dosud už jen proto, že do měst se vejde jen určitý omezený počet dopravních prostředků. Z nich nejméně efektivně využívají prostoru osobní automobily.

Vzhledem k charakteru koncepce se tak variantní vývoj může projevit až na úrovni jednotlivých projektů, naplňujících stanovené cíle. Příklady variantních konkrétních záměrů jsou uvedeny i v příslušných kapitolách koncepce. Je pravděpodobné, že variantní řešení budou předkládána i u dalších projektů, které budou do koncepce vloženy v pozdějších letech.

### **6.1. Postup hodnocení**

Výběr vhodného systému hodnocení koncepcí je poměrně nesnadnou záležitostí související s extrémní rozdílností jednotlivých dokumentací.

Zpracovatel vybral jako nejvhodnější a pro veřejnost nejpochoptelnější kombinaci slovního hodnocení se systémem relativních jednotek (systém rating). Systém spočívá v tom, že každému očekávanému vlivu je přiřazena číselná hodnota podle předem stanovených kritérií. Na rozdíl od podrobnějších koncepcí (např. územních plánů) nelze v tomto případě kritéria konkretizovat podle výměr, délek a dalších charakteristik, které koncepce neuvádí a které v této fázi ani nemají smysl. Hlavním cílem koncepce má být ukázat žádoucí směr pomocí vize a strategických a specifických cílů. Konkrétní stavby a opatření doznají před realizací ještě mnoho změn a úprav a vůbec není zřejmé, zda budou nakonec realizovány. Zjednodušený rating systém je proto pro posouzení plně dostačující.

Vzhledem k hlavnímu smyslu vyhodnocení (posoudit vhodnost a přijatelnost návrhů) byly systémem rating posuzovány pouze negativní vlivy. Pozitivní vlivy nevyžadují na úrovni koncepčních řešení korekce a změny, proto u nich není sledována intenzita.

Pro posouzení vlivů byla zpracovatelem zvolena třibodová stupnice – dvoubodové stupnice jsou pro posouzení příliš hrubé a jemnější stupnice nejsou vhodné kvůli přílišným neurčitostem.

Kombinace slovního hodnocení se systémem rating je vytvořena tak, aby výsledek byl co nejprehlednější, nejsrozumitelnější a aby se v něm dalo snadno zorientovat.

#### **Hodnocení návrhové části:**

- vize a globální cíle – slovní hodnocením
- scénáře mobility – slovní hodnocením
- strategické a specifické cíle – systém rating doplněný komentářem
- stavby a opatření – systém rating doplněný komentářem

### Hodnoty přiřazované rating systémem:

- + pozitivní vliv, bez stanovení intenzity
- 1 mírně negativní vliv, standardní zátěž
- 2 středně negativní vliv, potenciálně problémová zátěž
- 3 vysoce negativní vliv, problémová zátěž

V komentáři k rating systému se dále uvádí spolupůsobení vlivů (pokud bylo zjištěno kumulativní nebo synergické působení), rozsah vlivů a další charakteristiky, pokud mají význam pro návrh úprav cílů a konkrétních záměrů.

Rating systém hodnotí vlivy na jednotlivé složky životního prostředí, vlivy na veřejné zdraví jsou vyhodnoceny zvlášť v kapitole 12. a v samostatné příloze.

### Soubor a hodnocení složek životního prostředí:

- ovzduší – změna v množství emisí znečišťujících látek, zásah dosud dopravou nezatíženého nebo málo zatíženého území
- klima – ovlivnění klimatických charakteristik umělými povrchy a likvidací dřevinných porostů, vlivy emisí jsou zahrnuty v oddíle ovzduší
- voda – znečišťování vod, zásahy do vodního režimu povrchových i podzemních vod
- hluk – vliv na zatížení území hlukem z dopravy
- půda a nerostné suroviny – zabor zemědělské a lesní půdy, zásah do ložisek nerostných surovin
- příroda – zásah přírodních biotopů, rostlinných a živočišných druhů, zásah chráněných zájmů
- krajina – poškození krajinného rázu a estetických hodnot
- kulturní hodnoty – zásah památek a hodnot kulturního dědictví
- udržitelná doprava – vliv na součásti udržitelné dopravy (veřejné, pěší a cyklistické)
- bezpečnost – vliv na bezpečnost účastníků mobility

Hodnotí se vlivy trvalé, s obtížným nebo nemožným návratem k původnímu stavu, a vlivy střednědobé až dlouhodobé. Strategický vliv pro posuzovanou koncepci naopak nemají vlivy krátkodobé (např. vzniklé během výstavby) a vlivy prostorově velmi omezené (bodové).

Hodnota -1 značí úroveň negativních vlivů vznikajících při každém zásahu do životního prostředí. Tato úroveň není pro životní prostředí významná a není dále komentována.

Hodnota -2 upozorňuje na potenciální ohrožení složek ŽP. U cílů indikuje potřebu prověřovat konkrétní aktivity vedoucí k jejich naplňování, u konkrétních aktivit upozorňuje na požadavek podrobnějšího šetření v dalších fázích nebo na dílčí úpravu již v rámci koncepce.

Hodnota -3 ukazuje, že cíl nebo konkrétní aktivitu lze doporučit jen za určitých podmínek nebo, že v případě zásadních vlivů, je nelze doporučit vůbec.

V souladu se současnými trendy v posuzování reagujícími na aktuální vývoj je zvláštní důraz kladen na sledování cílů, záměrů a opatření snižujících biodiverzitu, ohrožujících klima a poškozujících hydrologickou bilanci (množství a jakost vody).

## 6.2. Hodnocení vlivů koncepce na životní prostředí

### 6.2.1. Hodnocení vize a cílů koncepce

Vize představuje ideální stav podoby města, k němuž mají koncepční dokumenty, včetně toho posuzovaného, přispět. K naplnění vize slouží globální cíle. Stejně jako vize jsou formulovány obecně s důrazem na uchování lázeňského charakteru města a zajištění příznivého prostředí pro obyvatele i návštěvníky.

Shrnutí: Vize i globální cíle jsou navrženy přiměřeně svému účelu a jsou v souladu s koncepčními zásadami ochrany životního prostředí a veřejného zdraví. Bez připomínek.

### Hodnocení scénářů mobility

Pro nastavení rámce budoucího vývoje byly zpracovány dva scénáře:

- Pasivní/trend; akceptace odhadu vývoje automobilizace
- Reálně optimistický/aktivní; výrazné posílení udržitelných druhů dopravy – doporučený zpracovateli SUMP

Shrnutí: Scénáře jsou navrženy obvyklým způsobem. Pasivní scénář je analogický nulové variantě (bez aktivních zásahů), vybraný reálně optimistický scénář odpovídá záměrům koncepce. Škoda je, že se akceptuje, byť zpomalený, pokles pěší dopravy. Je to sice nežádoucí jev, ale pro celkové působení scénáře nemá zásadní význam. Bez připomínek.

### Hodnocení strategických cílů

Přehled strategických a specifických cílů:

#### A. Management mobility, organizování dopravy

- A1) Koordinátor mobility, budování pozitivní image udržitelné dopravy
- A2) Práce s veřejností, diskuse, osvěta, propagace změn v dopravním chování
- A3) Dopravní bezpečnost spojená s výchovou, zejména v základním školství
- A4) Firemní plány mobility, diskuse s rozhodujícími korporacemi

#### B. Zajištění funkčnosti ZAKOS, plynulosti a bezpečnosti provozu, zklidňování dopravy

- B1) Doplnění ZAKOS, dostavba I/6, obchvat Karlovy Vary – k diskusi, severní propoj radiálních komunikací (přeložka II/220), doplnění skeletu MK v širší centrální oblasti města k zajištění urbanistického rozvoje, upřednostnění MHD a zklidnění dopravy
- B2) Přestavba a modernizace křižovatek v rámci aktivní preference vozidel VHD/MHD, IZS
- B3) Zklidňování společensky významných MK jako např. Západní, Horova, Sokolovská a dalších
- B4) Snižování průjezdné dopravy v centru města, lázeňském území, rozšiřování zklidněných komunikací a zón 30

#### C. Rozvoj a modernizace MHD, zlepšení obsluhy území, rozvoj IDS, včetně železnice

- C1) Přestavba multimodálního dopravního terminálu v prostoru žst. Karlovy Vary Dolní nádraží, modernizace přestupního uzlu/zastávky MHD Varšavská
- C2) Zlepšení dopravní obsluhy města, včetně lázeňského území novou nabídkou tras, včetně vertikální dopravy, zvyšování kvality nabídky (četnost spojů, kvalita vozidel), optimalizace MHD v souvislosti s multimodálním terminálem

- C3) Aktivní/dynamická preference vozidel MHD v dopravním proudu, včetně zastávek MHD, budování vyhrazených jízdních pruhů, případně komunikací
- C4) Modernizace a doplnění zastávek MHD/VHD, inteligentní a bezbariérové zastávky, obsluha rodinné zástavby nízkokapacitními vozidly (oblasti bez dopravní obsluhy), systém D+R
- C5) Zapojení řešeného území a rozhodujících dopravců do IDS Karlovarského kraje, modernizace a rozvoj systému v rámci MHD, multimodální mobilita P+R, B+R na území města a regionu, podpora a zlepšování kvality železniční osobní dopravy v regionu a v dostupnosti území města
- C6) Modernizace vozového parku, obnova ekologických vozidel, využití dalších alternativních paliva

#### D. Rozvoj infrastruktury a zlepšení podmínek cyklistické a pěší dopravy

- D1) Budování ucelené sítě základních cyklistických tras, rekonstrukce stávajících tras, zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy
- D2) Provoz cyklistů v jednosměrných komunikacích, dopravní značení, mobiliář, B+R (intermodalita), podpora sdílení jízdních kol, včetně čisté mobility (elektrokola)
- D3) Zlepšování podmínek pěší dopravy, bezpečná a bezbariérová základní síť, zvyšování kvality infrastruktury pěší zóny, tras v lázeňském území a dalších veřejných prostranství
- D4) Zvýšení bezpečnosti na přechodech, řešení nehodových lokalit, včetně společných tras s cyklistickou dopravou, další rozvoj zklidněných komunikací ke zlepšení podmínek cyklistické a pěší dopravy.

#### E. Aktivní a systémové řešení dopravy v klidu (parkování a odstavování vozidel)

- E1) Rozšíření rezidentního parkování v centru města, lázeňském území a navazujících oblastech, budování záchytných parkovišť v systému P+G pro řešení parkování zaměstnanců
- E2) Rozvoj rezidentního, zabezpečeného parkování v obytných oblastech, legalizace stavu parkování a odstavování vozidel dopravně organizačními opatřeními, případně výstavbou parkovacích objektů v místech stávajících parkovacích ploch
- E3) Budování systému dopravy v klidu, inteligentní naváděcí systém parkování, P+G (rámeček ITS, nízko emisní zóna), zapojení soukromé nabídky do systému parkování.
- E4) Podpora sdílení osobních vozidel.

#### F. Zlepšení životního prostředí a čistá mobilita

- F1) Snížení počtu cest uskutečněných automobilovou dopravou a jejich náhrada udržitelnými druhy dopravy
- F2) Snížení negativních vlivů dopravy na přírodní léčivé zdroje lázeňského místa Karlovy Vary, veřejnou zeleň, vodní prvky a další složky přírodního prostředí
- F3) Rozvoj čisté mobility

Shrnutí: Rating hodnocení je v tabulkách č. 4 a 5 zařazených na konci této kapitoly. Na úrovni strategie nebyly zjištěny žádné významné negativní vlivy (stupeň -3). U cíle B se několikrát objevuje stupeň -2, a to vlivem návrhů výstavby nových silnic a křižovatek. Strategické a specifické cíle neřeší konkrétní podobu nebo umístění jednotlivých staveb, z hlediska předběžné opatrnosti se v tomto případě upozorňuje na možnou budoucí zátěž životního prostředí. Je pravděpodobné, že některé záměry budou natolik problémové, že bude navrženo jejich vyřazení z koncepce nebo jejich nahrazení vhodnějším záměrem. Toto však nemá vliv na formulaci předložených strategických a specifických cílů. Na této úrovni se proto nenavrhují žádné úpravy.

## 6.2.2. Hodnocení staveb a opatření

V této části jsou hodnoceny konkrétní stavby a opatření zařazené do koncepce a jejího akčního plánu jako záměry bez určení podrobnější podoby, kapacity a dalších specifikací. Aktivita zařazené do akčního plánu, pro které je již rozpracován jakýkoliv podrobnější dokument, a které nejsou součástí návrhů koncepce, se nehodnotí. Rovněž se nehodnotí stavby a opatření, které svým nepatrným rozsahem a charakterem nemohou vyvolat žádné významnější negativní vlivy – úpravy chodníků, přechodů pro chodce apod.

### Přehled staveb a opatření

- 1 IAD Výrazné zklidnění vybraných komunikací v lázeňské zóně
- 2 IAD Zprovoznění Drahovického mostu, zapojení do ZAKOS
- 3 IAD Přestavba křižovatek v souvislosti s upřednostněním vozidel MHD
- 4 IAD Propojovací komunikace Stará Role, úsek mezi silnicemi II/220 – II/222
- 5 IAD Přeložka silnice II/220, úsek silnice I/13 – ulice Jáchymovská (III/22129)
- 6 IAD Rychlostní silnice I/6, úsek Olšová Vrata – I/13
- 7 IAD Přeložka silnice II/220, doplnění úseku Jáchymovská – Stará Role
- 8 IAD Propojovací komunikace II/222 – dálnice D6, kompletace obchvatu
- 9 IAD Výstavba mostu vstřícně ulice Charkovská, propoj Dolní Kamenná – Západní
- 10 IAD Uzavření Chebského mostu, přestavba křižovatky s ulicí Sokolovská
- 11 IAD Výstavba pravobřežní sběrné komunikace Západní – Horova
- 12 IAD Zklidnění prostoru náměstí Republiky a navazujícího území
- 13 Č Rozvoj čisté mobility
- 14 VD Integrovaný, multimodální dopravní terminál (IDT) Dolní nádraží
- 15 VD Rozvoj MHD, zlepšení obsluhy města MHD
- 16 DK Řešení dopravy v klidu – vícepodlažní obytná zástavba
- 17 DK Řešení dopravy v klidu – centrum města a lázeňské území
- 18 C Dostavba základní cyklistické sítě
- 19 P Dostavba sítě pěších tras

Pro zpřehlednění rating tabulky jsou čísla staveb a opatření opatřena doplňujícími zkratkami, které oblasti se týkají – IAD individuální automobilová doprava, Č čistá mobilita, VD veřejná doprava, DK doprava v klidu, C cyklistická doprava, P pěší doprava.

Shrnutí: Rating hodnocení je v tabulkách č. 6 a 7 zařazených na konci této kapitoly. Dále následují vyhodnocení a komentáře.

### 1 AD Výrazné zklidnění vybraných komunikací v lázeňské zóně

Nebyly zjištěny žádné negativní vlivy na životní prostředí. Záměr zajišťuje příznivější prostředí pro návštěvníky a zvyšuje ochranu přírodních léčivých zdrojů. Bez připomínek.

### 2 IAD Zprovoznění Drahovického mostu, zapojení do ZAKOS

Byly zjištěny negativní hodnoty -2 u vlivů na bezpečnost a -3 u vlivů na přírodu. Potenciální snížení bezpečnosti v dopravě je dáno zřízením nového připojení na průtah silnice I/6 a novou křižovatkou v Drahovicích na nábreží. Rozšíření komunikací na obou březích Ohře výrazně zasáhne (přeruší) břehové části nadregionálního biokoridoru NK 41 Svatošské skály – Úhošť. V prostoru Drahovického mostu nelze uplatnit žádná opatření na ochranu břehových částí nadregionálního biokoridoru, most je příliš nízko nad břehy Ohře.

Záměr není v plném rozsahu akceptovatelný a navrhuje se přeformulovat jej do obecnější polohy – navrhované opatření je uvedeno v kapitole 10. Současně je doporučeno ověřit nutnost nového silničního propojení Drahovic a Bohatic ve vzdálenosti cca 500 m od Pražského mostu. Úplné zrušení záměru by bylo z hlediska vlivů na životní prostředí ideální, ovšem hodnotitel SEA chce ponechat možnost pro hledání budoucího environmentálně příznivějšího řešení.

### 3 IAD Přestavba křižovatek v souvislosti s upřednostněním vozidel MHD

Nebyly zjištěny žádné negativní vlivy na životní prostředí. Upřednostnění vozidel MHD patří mezi základní body ve zvyšování atraktivity veřejné dopravy. V rámci města se jedná o několik hlavních křižovatek a případně zastávek před nimi, což je z hlediska vlivů na ŽP nevýznamné. Bez připomínek.

### 4 IAD Propojovací komunikace Stará Role, úsek mezi silnicemi II/220 – II/222

Byly zjištěny negativní hodnoty -2 u vlivů na ovzduší, vodu, půdu a nerostné suroviny a -3 u vlivů na klima, přírodu a krajinu. Záměr přináší environmentální zátěž do dosud volné silniční dopravou nezamořené krajiny a do okrajových částí Staré Role a vytváří tak výraznou antropogenní bariéru. Extrémním krajinným zásahem je překonání údolí Rolavy. Vzhledem k terénním souvislostem se může délka mostu pohybovat až kolem 500 m, dojde tak k zásadní devastaci krajinného obrazu a devastaci klidného rekreačního zázemí města. Ve svazích údolí Rolavy dojde k likvidaci a rozdělení lesních přírodních biotopů, navíc se jedná o zábor lesní půdy, zásah lesa jako VKP a značné poškození klimatické funkce lesů (vysušení a ohřátí území, stromové porosty jako jediné ve venkovním prostředí zajišťují zápornou bilanci oxidu uhličitého).

Na problematičnost záměru ukazuje i soubor dalších potenciálních negativních vlivů.

Negativní vlivy záměru nelze eliminovat ani snížit na akceptovatelnou mez dílčími úpravami záměru. Vzhledem k neexistenci jiného environmentálně vhodnějšího řešení se navrhuje přesunout záměr jako rezervní až za horizont koncepce (rok 2030) – navrhované opatření je uvedeno v kapitole 10. Do té doby bude možno znovu posoudit potřebnost komunikace a její vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Dále je třeba vzít v úvahu, že rozpracovaná Územní studie silniční dopravy v oblasti Karlových Varů (Zpracovatel: Valbek s.r.o) s komunikací nepočítá. Navržená trasa spolu se záměrem 8 IAD má být součástí severního obchvatu města (v jakékoliv verzi), u něhož je velmi nejisté, kolik užítka může městu přinést při vědomí jeho závažných negativních vlivů. Úplné zrušení záměru by bylo z hlediska vlivů na životní prostředí ideální, ovšem hodnotitel SEA chce ponechat možnost pro případné budoucí prověření záměru.

### 5 IAD Přeložka silnice II/220, úsek silnice I/13 – ulice Jáchymovská (III/22129)

Byly zjištěny jen mírné negativní vlivy, které mohou být řešeny v dalších fázích přípravy projektu. Záměr je environmentálně přínosný pro Bohatice a pro snížení provozu na úrovnovém železničním přejezdu na celostátní trati. Pro toto vyhodnocení bez připomínek.

### 6 IAD Rychlostní silnice I/6, úsek Olšová Vrata – I/13

Hodnocení bylo provedeno vzhledem k zařazení záměru do koncepce, ale není dále komentováno. Na stavbu dálnice D6 v Karlovarském kraji vydalo Ministerstvo životního prostředí dne 23. července 2019 souhlasné závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí. Pro toto vyhodnocení proto bez připomínek.

### 7 IAD Přeložka silnice II/220, doplnění úseku Jáchymovská – Stará Role

Byly zjištěny negativní hodnoty -2 u vlivů na ovzduší, klima a krajinu a -3 u vlivů na vodu, půdu a nerostné suroviny a přírodu. Trasa byla převzata z platného Územního plánu města Karlovy Vary a její poloha nebyla potvrzena žádným hodnocením SEA ani jiným způsobem hodnotícím vliv na ŽP. V současně dostupné verzi připravovaného ÚP již není vymezena konkrétní trasa, ale jen koridor pro dopravní infrastrukturu. Z hlediska vlivů na životní prostředí je zvolená trasa velmi zatěžující pro dosud volnou a intenzivní dopravou neznečištěnou krajinu, kde vytváří výraznou antropogenní bariéru. Obzvláště zatěžující jsou vlivy na vodu a biodiverzitu (zásah několika vodních ploch a přírodních nelesních biotopů), zábor zemědělsky využitelných půd (půda jako zdroj hospodářského užítka, zásobárna vody a přírodní entita) a zásah do ložisek kaolínu (CHLÚ Sedlec u Karlových Var, DP Sedlec). Trasa negativně ovlivňuje i okrajové části sídel Stará Role a Rosnice.

Stávající trasa přes centrum Staré Role nemusí být nákladní dopravou více zatěžována, existuje závazek českého státu k přesunu části silniční nákladní dopravy na železnici. Obce a kraje musí aktivně působit na českou vládu, aby přijímala potřebná opatření.

V průběhu zpracování vyhodnocení byla zveřejněna první verze Územní studie silniční dopravy v oblasti Karlových Varů řešící přeložku silnice II/220 jiným způsobem. Ukazuje se, že v tomto záměru zatím nelze určit obecně přijímanou definitivní variantu, proto se navrhuje přesunout záměr do obecnější polohy. Negativní vlivy nelze ve zvolené trase přes Sedlec eliminovat ani snížit na akceptovatelnou mez.

Záměr není v plném rozsahu akceptovatelný a navrhuje se přeformulovat jej do obecnější polohy – navrhované opatření je uvedeno v kapitole 10. Je tak ponechána možnost pro hledání budoucího environmentálně příznivějšího řešení.

### 8 IAD Propojovací komunikace II/222 – dálnice D6, kompletace obchvatu

Byly zjištěny negativní hodnoty -2 u vlivů na ovzduší, vodu, půdu a nerostné bohatství, hodnoty -3 u vlivů na klima, přírodu a krajinu. Záměr vnáší zátěž do údolí Chodovského potoka a na území obce Jenišov a přináší do území výraznou antropogenní bariéru. Extrémním zásahem je překonání údolí Chodovského potoka a dvoukolejná železniční trať, terénní souvislosti vyžadují stovky metrů dlouhý most a zásah do lesních i nelesních přírodních biotopů, navíc se jedná o zábor lesní půdy, zásah lesa jako VKP a poškození klimatické funkce lesů (vysušení a ohřátí území, stromové porosty jako jediné ve venkovním prostředí zajišťují zápornou bilanci oxidu uhličitého). Na problematičnost záměru ukazuje i soubor dalších potenciálních negativních vlivů.

Negativní vlivy záměru nelze eliminovat ani snížit na akceptovatelnou mez. Vzhledem k neexistenci jiného environmentálně vhodnějšího řešení se navrhuje přesunout záměr jako rezervní až za horizont koncepce (rok 2030) – navrhované opatření je uvedeno v kapitole 10. Do té doby bude možno znovu posoudit potřebnost komunikace a její vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Dále je třeba vzít v úvahu, že rozpracovaná Územní studie silniční dopravy oblasti Karlových Varů s komunikací nepočítá. Navržená trasa spolu se záměrem 4 IAD má být součástí severního obchvatu města (v jakékoliv verzi), u něhož je velmi nejisté, kolik užítka může městu přinést při vědomí jeho závažných negativních vlivů. Úplné zrušení záměru by bylo z hlediska vlivů na životní prostředí ideální, ovšem hodnotitel SEA chce ponechat možnost pro případné budoucí prověření záměru.

### 9 IAD Výstavba mostu vstřícně ulice Charkovská, propoj Dolní Kamenná – Západní

Byly zjištěny negativní hodnoty -2 u vlivů na krajinu a bezpečnost a -3 u vlivů na ovzduší, klima, hluk a přírodu. Všechny významné negativní vlivy připadají na úsek Dolní Kamenná – Sokolovská. Úsek Dolní Kamenná – Charkovská s mostem přes Ohři nevykazuje závažné negativní vlivy – most přes Ohři by překonával i železniční trať a tím pádem by měl dostatečnou výšku pro průchod nadregionálního biokoridoru NK 41 Svatošské skály – Úhošť. Hodnotit vlivy na budoucí zástavbu by bylo značně spekulativní, nejsou k dispozici vhodné podklady. Je ovšem nutno upozornit na kumulativní vliv se záměrem 11 IAD a případnou novou výstavbou. Intenzita kumulativního vlivu nemůže být v této fázi známa. Záměr samotný nevyvolává novou nebo zvýšenou dopravu, jen převádí dopravu z Chebského mostu.

Úsek Dolní Kamenná – Sokolovská vykazuje v podstatě neřešitelné negativní vlivy. Přináší problémovou zátěž do blízkosti základní umělecké školy i objektů bydlení ve Šmeralově ulici, umocněnou navíc stoupáním do Sokolovské ulice. Bezpečnost na Sokolovské ulice je snížena novou křižovatkou v málo přehledném místě. Předpokládaná trasa výrazně likviduje jediný souvislý stromový porost v širším okolí se závažnými vlivy na klima (vysušení a ohřátí území, stromové porosty jako jediné ve venkovním prostředí zajišťují zápornou bilanci oxidu uhličitého). Klimatická funkce lesů a stromových porostů vůbec v sídlech a v jejich těsné blízkosti ještě značně vzroste. S likvidací stromů souvisí i zásah do biodiverzity, mimo jiné řada stromů je poměrně letitých a mohou sloužit jako refugium hmyzu a ptáků.

Z výše uvedených důvodů není záměr v plném rozsahu akceptovatelný a navrhuje se jeho rozdělení na přípustnou a nepřípustnou část – navrhované opatření je uvedeno v kapitole 10. Ponechání záměru pro případné budoucí prověření nemá v tomto případě význam, úsek do Sokolovské ulice je omezen tolika územními danostmi, že nelze najít environmentálně příznivé řešení.

### 10 IAD Uzavření Chebského mostu, přestavba křižovatky s ulicí Sokolovská

Nebyly zjištěny žádné negativní vlivy na životní prostředí. Záměr navazuje na záměr 9 IAD, kam přenáší stávající zátěž. Bez připomínek.

### 11 IAD Výstavba pravobřežní sběrné komunikace Západní – Horova

Byly zjištěny negativní hodnoty -2 u vlivů na ovzduší a hluk. Současně je zjištěn kumulativní vliv se záměrem 9 IAD a případnou novou výstavbou. Intenzita kumulativního vlivu nemůže být v této fázi známa. Záměr samotný nevyvolává novou nebo zvýšenou dopravu. Potenciálně problémová zátěž může být řešena až následně, v současné fázi se nenavrhují žádná opatření.

### 12 IAD Zklidnění prostoru náměstí Republiky a navazujícího území

Nebyly zjištěny žádné negativní vlivy na životní prostředí. Záměr je přínosný pro udržitelnou dopravu. Bez připomínek.

### 13 Č Rozvoj čisté mobility

Nebyly zjištěny žádné negativní vlivy na životní prostředí. Bez připomínek.



#### 14 VD Integrovaný, multimodální dopravní terminál (IDT) Dolní nádraží

Byly zjištěny negativní hodnoty -2 u vlivů na ovzduší, vodu a hluk. Současně je zjištěn kumulativní vliv se záměrem 11 IAD a případnou novou výstavbou. Intenzita kumulativního vlivu nemůže být v této fázi známa. Dopravní terminál Dolní nádraží je zcela nezbytným opatřením pro urychlení rozvoje udržitelné dopravy. V Karlových Varech je na velmi nízké úrovni provázanost městské a meziměstské autobusové a železniční dopravy s atraktivní návazností na pěší a cyklistické trasy. Terminál má z hlediska životního prostředí pozitivní vliv na zklidnění prostoru u Tržnice, kde bude moci zůstat jen průjezdná zastávka MHD. Vzhledem k dosud nejasným prostorovým a funkčním parametrům může být potenciální zátěž řešena až následně, je evidentní, že vhodnější prostor pro dopravní terminál nelze v Karlových Varech nalézt. Pro koncepci udržitelné dopravy se nenavrhují žádná opatření.

#### 15 VD Rozvoj MHD, zlepšení obsluhy města MHD

Nebyly zjištěny žádné negativní vlivy na životní prostředí. Pokud nechceme centrální a lázeňskou část města zahltit automobily, je zvýšení atraktivity MHD nezbytné. Bez připomínek.

#### 16 DK Řešení dopravy v klidu – vícepodlažní obytná zástavba

Byly zjištěny jen mírné negativní vlivy, které mohou být řešeny v dalších fázích přípravy projektů. Záměr nevyvolává novou nebo zvýšenou dopravu, pouze žádoucím způsobem koriguje existující stav. Zcela nové plochy bez návaznosti na stávající parkování nejsou navrhovány. Pro toto vyhodnocení bez připomínek.

#### 17 DK Řešení dopravy v klidu – centrum města a lázeňské území

Byly zjištěny jen mírné negativní vlivy, které mohou být řešeny v dalších fázích přípravy projektů. Záměr nevyvolává novou nebo zvýšenou dopravu, pouze žádoucím způsobem koriguje existující stav. Zcela nové plochy bez návaznosti na stávající parkování nejsou navrhovány. Pro toto vyhodnocení bez připomínek.

#### 18 C Dostavba základní cyklistické sítě

Nebyly zjištěny žádné negativní vlivy na životní prostředí. Záměr je přínosný pro udržitelnou dopravu. Bez připomínek.

#### 19 P Dostavba sítě pěších tras

Nebyly zjištěny žádné negativní vlivy na životní prostředí. Záměr je přínosný pro udržitelnou dopravu. Bez připomínek.

### **6.2.3. Souhrnné hodnocení koncepce**

#### **Souhrnné hodnocení kumulativních a synergických vlivů**

Kumulativní vlivy byly identifikovány u záměrů v prostoru Dolního nádraží a Západní ulice – záměry 9 IAD, 11 IAD a 14 VD. Intenzita vlivů nemůže být v této fázi známa, vymezení záměrů je na úrovni koncepce pochopitelně jen neurčité a podoba nové zástavby je nejasná. Vzhledem k tomu je v hodnocení koncepce možné pouze upozornit na tuto skutečnost.

Sledované vlivy na ŽP jsou již ze své podstaty synergické, ovšem jednoznačná synergie nebyla v posuzované koncepci zjištěna.

### **Souhrnné hodnocení pozitivních vlivů**

Cíle i jednotlivá opatření vykazují četné pozitivní vlivy, sledovat jejich intenzitu pomocí rating systému není potřebné, neboť nevyvolávají potřebu úprav hodnocených subjektů. Po jejich prověření bylo navrženo několik doplňků pro zvýšení pozitivního vlivu koncepce – pro přechod od IAD k udržitelné dopravě dle zvoleného scénáře mobility. Navrhovaná doplnění jsou uvedena v kapitole 10. Jejich uplatnění či případné neuplatnění ve výsledné verzi koncepce se projeví na celkovém vyznění koncepce, na hodnocení vlivů koncepce na ŽP se neprojeví.

### **Souhrnné hodnocení časového hlediska**

Hodnotitelům nepřísluší posuzovat správnost nebo reálnost uváděných časových horizontů (roky 2023 a 2030). Na intenzitu vlivů nemá časové zařazení vliv.

### **Souhrnné hodnocení vlivů na přírodní léčivé zdroje**

Vize, globální, strategické a specifické cíle v sobě zahrnují nutnost ochrany přírodních léčivých zdrojů a přírodního prostředí celkově. Z tohoto hlediska nepředstavuje koncepce pro PLZ ani pro lázeňskou péči žádné ohrožení, naopak posiluje jejich význam.

Z jednotlivých staveb a opatření se lázeňské zóny (obecný termín používaný v koncepci bez přesného ohraničení) pozitivně dotýká záměr č. 1 AD Výrazné zklidnění vybraných komunikací v lázeňské zóně. Nová parkoviště ani nové komunikace se zde nenavrhují, pouze se zachovávají stávající. I navrhovaný ZAKOS se PLZ vyhýbá. Ostatní záměry (dopravní terminál apod.) jsou situovány tak, že PLZ ani lázeňskou péči neohrožují ani neomezují.

### **Hodnocení koncepce jako celku**

Při hodnocení koncepce jako celku je třeba mít na paměti, že naplnění koncepce jednotlivými záměry a opatřeními nesmí vést k prokazatelnému zhoršení stávajícího stavu životního prostředí. Zlepšení prostředí v jednom prostoru nesmí vést k výraznějšímu zhoršení jinde. Kvalita životního prostředí v Karlových Varech není limitem dalšího rozvoje, cílem hodnocení je proto omezit možnost realizace staveb nebo opatření, která by k environmentálním limitům mohla směřovat.

### **Analytická část**

Tato část se skládá z několika dílčích částí, které velmi zevrubně charakterizují současnou dopravní situaci ve městě, uvádějí výsledky dopravních průzkumů a SWOT analýzu jednotlivých problematik.

V závěru dokumentu je uvedeno vyhodnocení vlivu na životní prostředí z hlediska imisní a hlukové zátěže z dopravy.

Shrnutí: Analytická část je zpracována v dostatečném rozsahu. Bez připomínek.

## Návrhová část

Hodnocení návrhové části je zařazeno do předchozí části. Z hodnocení vyplývá, že vize, strategické a specifické cíle nejsou v rozporu s požadavky na ochranu životního prostředí, a že nevykazují významné negativní vlivy (v rating hodnocení stupně -3). Konkrétní stavby a opatření, zařazené do koncepce a jejího akčního plánu, ukazují v několika případech na nepřiměřeně velké zatížení životního prostředí. Pokud byly zjištěny negativní vlivy stupně -3, byla navržena opatření směřující k omezení realizace záměru v předložené podobě.

## Naplňování Plánu mobility

Tento oddíl zahrnuje implementaci, procesní řízení a návrh indikátorů a jejich sledování. Nastavuje principy a nástroje pro hodnocení realizovaných opatření a projektů a plnění stanovených cílů. Z procesu realizace, monitoringu a evaluace nevyplývá významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

Shrnutí: Je zpracováno v dostatečném rozsahu. Bez připomínek.

### 6.2.4. Rating hodnocení

#### Hodnocení pro cíle

Tabulka č. 4 Rating hodnocení pro cíle, díl A

strategický cíl	ovzduší	klima	voda	hluk	půda a nerostné bohatství
A (A1 – A4)	0	0	0	0	0
B (B1 – B4)	+/-2	+/-2	-1	+/-2	-1
C (C1 – C6)	+	+	0	+	0
D (D1 – D4)	0	0	0	0	0
E (E1 – E4)	+	+	+	+	0
F (F1 – F3)	+	+	0	+	0

Tabulka č. 5 Rating hodnocení pro cíle, díl B

strategický cíl	příroda	krajina	kulturní hodnoty	udržitelná doprava	bezpečnost
A (A1 – A4)	0	0	0	+	0
B (B1 – B4)	-2	-2	0	+	+
C (C1 – C6)	0	0	0	+	+
D (D1 – D4)	0	0	0	+	+
E (E1 – E4)	-1	-1	0	0	+
F (F1 – F3)	0	0	+	+	+

## Hodnocení pro opatření a záměry

Tabulka č. 6 Rating hodnocení pro opatření a záměry, díl A

stavby a opatření	ovzduší	klima	voda	hluk	půda a nerostné bohatství
1 IAD	+	+	0	+	0
2 IAD	-1	-1	-1	-1	-1
3 IAD	+	+	0	+	0
4 IAD	+/-2	<b>-3</b>	-2	+/-1	-2
5 IAD	+	+	0	+	-1
6 IAD	-2	-1	-1	-1	-1
7 IAD	+/-2	-2	<b>-3</b>	+/-1	<b>-3</b>
8 IAD	+/-2	<b>-3</b>	-2	+/-1	-2
9 IAD	<b>-3</b>	<b>-3</b>	-1	-3	-1
10 IAD	+	+	+	+	0
11 IAD	-2	-1	-1	-2	0
12 IAD	+	+	0	+	0
13 ČM	+	+	0	0	0
14 VD	+/-2	-1	-2	+/-2	0
15 VD	+	+	0	+	0
16 DK	-1	-1	-1	-1	0
17 DK	-1	-1	-1	-1	0
18 C	0	0	0	0	0
19 P	0	0	0	0	0

Tabulka č. 7 Rating hodnocení pro opatření a záměry, díl B

stavby a opatření	příroda	krajina	kulturní hodnoty	udržitelná doprava	bezpečnost
1 IAD	0	0	+	+	+
2 IAD	-3	0	0	0	-2
3 IAD	0	0	0	+	+
4 IAD	-3	-3	0	+	+
5 IAD	-1	-1	0	+	+
6 IAD	-2	-2	0	0	+
7 IAD	-3	-2	0	-1	+
8 IAD	-3	-3	0	0	+
9 IAD	-3	-2	0	0	-2
10 IAD	0	0	+	+	+
11 IAD	0	0	0	0	0
12 IAD	0	0	+	+	+
13 ČM	0	0	+	+	0
14 VD	0	0	0	+	+
15 VD	0	0	0	+	+
16 DK	-1	0	0	0	+
17 DK	-1	0	0	+	+
18 C	0	0	0	+	+
19 P	0	0	0	+	+

## **7. VYHODNOCENÍ MOŽNÝCH PŘEŠHRANIČNÍCH VLIVŮ KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.**

Koncepce nemůže mít vzhledem k zaměření na město Karlovy Vary žádné přeshraniční vlivy na životní prostředí.

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

### **8.1. Výběr zkoumaných variant**

Plán udržitelné městské mobility Karlovy Vary je zpracován v jedné variantě dle zvoleného scénáře mobility. Hodnocení variant koncepce se proto neprovádí. V rámci zpracovávaného dokumentu byly v některých případech uvažovány další varianty – v případě několika konkrétních staveb. Ve všech případech však byla výsledkem doporučená varianta, nebylo proto nutné ani u hodnocení záměrů provádět porovnávání variant.

Varianty se mohou objevit později při naplňování cílů koncepce na úrovni přípravy a zpracování konkrétních projektů. Bude se jednat zejména o záměry s významnými negativními vlivy, které nebylo hodnotiteli doporučeno přijmout v předložené podobě. Taková variantní řešení již nebudou mít na koncepci vliv.

### **8.2. Popis provedení posouzení vlivů koncepce na životní prostředí**

Vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí bylo zpracováno na základě § 10e až § 10f zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, v rozsahu jeho přílohy č. 9. Obsah a rozsah vyhodnocení dále vychází ze Závěru zjišťovacího řízení, vydaného Krajským úřadem Karlovarského kraje, odborem ŽP a zemědělství,

Použitá metoda hodnocení vlivů na životní prostředí – kombinace slovního hodnocení a rating systému – je podrobně popsána v kapitole 6. Jejím výsledkem je tabulkové a slovní hodnocení vedoucí k určení akceptovatelnosti či neakceptovatelnosti hodnoceného subjektu.

### **8.3. Problémy při shromažďování požadovaných údajů**

K posouzení koncepce, jejích strategických a specifických cílů a konkrétních návrhů, bylo k dispozici dostatečné množství údajů. Nenastaly tedy žádné problémy při shromažďování údajů. Určitým omezením vyhodnocení je podrobnost koncepce, ve které není prostor ani důvod pro uvádění podrobných údajů u konkrétních projektů, jako je např. jejich kapacita, zábory půd, technické charakteristiky a podobně. Proto byly některé konkrétní záměry ve vyhodnocení posunuty do obecnější polohy – je pravděpodobné, že při jejich realizaci dojde k mnohým změnám a úpravám a je nadbytečné v koncepci stanovovat konkrétní řešení.

Vzhledem k rozsahu a charakteru koncepce je možno konstatovat, že se při zpracování tohoto vyhodnocení nevyskytly takové obtíže nebo nejistoty, které by mohly negativně ovlivnit rozsah a obsah posouzení nebo které by znemožňovaly jeho zpracování.

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

Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí zavazuje v § 10h předkladatele koncepce, aby zajistil sledování a rozbor vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví, a aby v případě potřeby přijal opatření k odvrácení nebo zmírnění nepředvídaných negativních vlivů na životní prostředí nebo veřejné zdraví.

Stanovit vhodný soubor monitorovacích ukazatelů vztahujících se přímo k životnímu prostředí a veřejnému zdraví je poměrně obtížné. Ukazatele by měly být snadno zjištělné i v delším časovém období, jednoduše interpretovatelné a srozumitelné i pro veřejnost. Současně nebude možné zcela odlišit, zda a v jaké míře bude vývoj stavu životního prostředí a veřejného zdraví ovlivněn posuzovanou koncepcí, když do prostoru města vstupuje celá řada procesů a vlivů, často nahodilých a nepredikovatelných. Proto nemá valného smyslu stanovovat velké množství indikátorů, někdy i velmi pracně získávaných, pokud se jimi vlivy koncepce jen těžko prokazují. Příkladem takového indikátoru je množství vypouštěného oxidu uhličitého (za časovou jednotku) pro oblast ochrany ovzduší a klimatu. Složitě získaný údaj zpravidla není možné přiřadit k některému záměru či opatření koncepce.

S ohledem na výše uvedené se pro sledování vlivů koncepce (prostřednictvím sledování jednotlivých projektů) navrhuje následující omezený soubor ukazatelů v jednotlivých oblastech životního prostředí:

### ovzduší

S ohledem na zaměření koncepce nebyl stanoven vhodný indikátor. Nelze oddělit vliv opatření koncepce od vlivu jiných aktivit a skutečností. Nelze ani počítat s tím, že by předkladatel koncepce zajišťoval modelové výpočty emisí a sledování změn dopravních proudů vztahujících se k jednotlivým opatřením.

### klima

Indikátor:	odstraněná vzrostlá vegetace – počet stromů, plocha keřových porostů
Komentář:	Dřevinný porost je jediným prostředkem k ochlazení a zvlhčování venkovního prostoru a k vázání oxidu uhličitého. Jiný vhodný indikátor vázaný přímo na konkrétní opatření nebo záměr nelze stanovit.

### voda

Indikátor:	zásah ochranného pásma – slovní popis
Komentář:	Sleduje se, s jakou intenzitou je zasaženo ochranné pásmo vodního zdroje nebo přírodního léčivého zdroje.
Indikátor:	zásah vodního režimu – slovní popis
Komentář:	Sleduje se zásah do odtokových poměrů ve vazbě na povrchové i podzemní vody.



#### hluk

Indikátor:	zasažení nadměrným hlukem – počet obyvatel
Komentář:	Sleduje se počet obyvatel žijících v území s překročenými příslušnými hygienickými limity.

#### půda a nerostné bohatství

Indikátor:	zábor půdy – plocha
Komentář:	Sleduje se zábor ZPF a PUPFL.
Indikátor:	zásah území s nerostnými surovinami – plocha, slovní popis
Komentář:	Sleduje se, s jakou intenzitou je zasažen zájem na využití nerostného bohatství (CHLÚ, DP apod.).

#### příroda a krajina

Indikátor:	zásah přírodních biotopů – plocha
Komentář:	Sleduje se zásah přírodních biotopů mapovaných dle Katalogu biotopů České republiky.
Indikátor:	zásah VKP a krajinných dominant – počet, slovní popis
Komentář:	Sleduje se rozsah a intenzita zásahu lokalit vytvářejících krajinný ráz.

#### kulturní památky

Indikátor:	zásah kulturních hodnot – počet, slovní popis
Komentář:	Sleduje se zásah kulturních památek a dalších kulturně nebo historicky cenných objektů, slovní popis blíže charakterizuje intenzitu zásahu.

#### udržitelná doprava

Indikátor:	infrastrukturního pro udržitelnou dopravu – počet, slovní popis
Komentář:	Sleduje se rozsah nových staveb a opatření sloužících udržitelné dopravě (zastávek veřejné dopravy, tras pro pěší a cyklisty a dalších zařízení).

#### zdraví a bezpečnost

Indikátor:	zajištění bezpečnosti v dopravě – počet
Komentář:	Sleduje se počet nových opatření k zajištění bezpečnosti ve všech druzích dopravy.

Předpokládá se, že předkladatel koncepce bude jednou za rok vyhodnocovat vlivy provádění koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví. Realizace koncepce, především vlivy jednotlivých aktivit/projektů na životní prostředí, bude hodnocena na základě navržených environmentálních indikátorů.

## 10. POPIS NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ A KOMPENZACI VÝZNAMNÝCH NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH PŘI PROVÁDĚNÍ KONCEPCE

### 10.1. Koncepční opatření

Z provedeného vyhodnocení vyplývá, že koncepce jako strategický směr (vize, cíle) nevyvolává významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Vize, globální, strategické a specifické cíle v sobě zahrnují vazbu na ochranu ŽP a veřejného zdraví a na této úrovni se nevyžaduje jejich úprava. Koncepce nezpůsobuje ani nevyvolává zvyšování silniční dopravy, naopak směřuje k převedení části IAD do udržitelných druhů dopravy nebo přesunuje stávající a předpokládanou dopravu do jiných tras.

Koncepční opatření na úrovni vize a cílů se nenavrhují.

### 10.2. Prostorová opatření

Některé konkrétní záměry zařazené do koncepce však vyvolávají významnou zátěž pro životní prostředí. Jedná se o nové dopravní stavby negativně ovlivňující zejména přírodní prvky území. Převedením dopravy do jiného prostoru vyvolá současně pozitivní i negativní vlivy. Opatření se navrhuje v případech, kdy nový záměr přináší významnou environmentální zátěž do dosud nezasazeného území. Na úrovni koncepce nemá smysl pouštět se do podrobnějších opatření a nelze mnohé negativní vlivy jednoznačně vyřešit – koncepce nemá hledat či vymezovat přesnou trasu komunikace, ale zasadit záměr do širších souvislostí a umístit záměr obecnějším způsobem do určitého prostoru. Obecnější poloha je důležitá i proto, že záměr zpravidla nejsou nijak ověřeny (environmentální střety, technické a ekonomické nejasnosti apod.) a jistě u nich dojde k mnoha změnám a úpravám. Obecnější přístup má podstatný význam v případech, u nichž dosud neexistuje odborná ani společenská shoda (např. obchvat Karlových Varů). Návrh posunutí do obecnější polohy je i hlavním výsledkem hodnocení jednotlivých záměrů. Navrhovat změny trasy či jiných parametrů dopravních staveb nepatří do koncepce udržitelné dopravy, to je vyhrazeno územním plánům a územním studiím.

#### Návrh prostorových opatření pro konkrétní záměry:

##### 2 IAD Zprovoznění Drahovického mostu, zapojení do ZAKOS

Záměr není v předložené podobě z hlediska vlivů na ŽP akceptovatelný a navrhuje se

- **neuvádět v koncepci přesné umístění (Drahovický most), ale přesunout záměr do obecné polohy** ve smyslu vyhledání vhodného místa pro nový most mezi Drahovicemi a Bohaticemi; přesnou formulaci určí zpracovatel koncepce

Zdůvodnění: záměr přináší neakceptovatelné narušení nadregionálního biokoridoru NK 41 Svatošské skály – Úhošť (stupeň -3). Výška a poloha Drahovického mostu neumožňují zásah odstranit nebo snížit na akceptovatelnou úroveň, realizací záměru tak hrozí podstatné zhoršení stávajícího stavu. Pokud je nové spojení obou částí města nezbytné pro plynulost silniční dopravy, navrhuje se zařadit záměr do koncepce jako obecný, bez uvádění přesné územní polohy, s podmínkou respektování nadregionálního biokoridoru. Hledání vhodného umístění mostu tak, aby byly minimalizovány negativní vlivy záměru, nepatří do posuzované koncepce, ale spadá do oblasti územního plánování.

Posunutím záměru do obecné polohy se jeho negativní vlivy považují v rámci posuzované koncepce za uspokojivě vyřešené.

#### 4 IAD Propojovací komunikace Stará Role, úsek mezi silnicemi II/220 – II/222

Záměr není v předložené podobě z hlediska vlivů na ŽP akceptovatelný a navrhuje se

- **vypustit záměr ze seznamu staveb navržených k realizaci do roku 2030 a přesunout jej jako rezervu po roce 2030**; přesnou formulaci opatření určí zpracovatel koncepce

Zdůvodnění: záměr přináší významnou environmentální zátěž do dosud nezasaženého území, zejména do přírody a krajiny (stupně -3). Zásah přírodního a rekreačního prostředí údolí Rolavy nelze nijak snížit. Záměru přitěžují i další negativní vlivy (stupně -2). Důsledkem je překročení únosného ekologického potenciálu území a dojde tím k podstatnému zhoršení stávajícího stavu. K tak razantnímu zásahu do prostředí by se muselo vztahovat stejně razantní snížení emisních a hlukových charakteristik v jiných částech města, toto však je velmi nejisté. Odklonění silnice II/220 ze Staré Role je navrhováno východně od Staré Role a v otázce rozsahu a vůbec smyslu silničního obchvatu Karlových Varů nepanuje odborná ani společenská shoda.

Přesunutím záměru za časový horizont koncepce se jeho negativní vlivy považují v rámci posuzované koncepce za uspokojivě vyřešené. Pokud se v budoucnu ukáže potřebnost záměru, bude přesunut z rezervy do koncepce jako standardní položka a bude podroben novému vyhodnocení vlivů na ŽP.

#### 7 IAD Přeložka silnice II/220, doplnění úseku Jáchymovská – Stará Role

Záměr není v předložené podobě z hlediska vlivů na ŽP akceptovatelný a navrhuje se

- **neuvádět v koncepci přesnou trasu komunikace (graficky ani textem), ale přesunout záměr do obecné polohy** ve smyslu vyhledání environmentálně přijatelné trasy přeložky silnice II/220; přesnou formulaci opatření určí zpracovatel koncepce

Zdůvodnění: toto je klasický případ střetu dvou situací – stávající průjezd silnice II/220 centrem Staré Role je nevhodný, vybraná trasa přeložky je rovněž nevhodná – každá situace z jiných environmentálních důvodů. Proto je v podstatě nemožné objektivně porovnat obě situace. Jak například porovnat snížení emisní a hlukové zátěže pro obyvatele ve Staré Roli a zničení jejich rekreačního a přírodního zázemí? Záměr má významné negativní vlivy (stupně -3) na vodu, přírodu, půdu a nerostné bohatství a způsobuje další zátěže (stupně -2). Důsledkem je překročení únosného ekologického potenciálu území a dojde tím k podstatnému zhoršení stávajícího stavu. Je pravděpodobné, že zvolená trasa nebyla jinak, než dopravně zkoumána a patrně se neřešily ani její variantní průběhy. Při vědomí významu odklonu dopravy z obytných částí Staré Role navrhuje zpracovatel vyhodnocení SEA zařadit záměr do koncepce jako obecný, bez uvádění přesné územní polohy. Hledání vhodných tras tak, aby byly minimalizovány jejich negativní vlivy, nepatří do posuzované koncepce, ale spadá do oblasti územního plánování. Pokud na průběhu trasy nepanuje zatím odborná ani společenská shoda a trasa není prověřena, není z hlediska ochrany životního prostředí žádoucí uvádět její relativně přesnou trasu. Uvedením přeložky jako obecného opatření budou pro tuto koncepci eliminovány významné negativní vlivy na vodu, biodiverzitu, zemědělskou půdu a ložiska kaolínu. Tyto střety pak budou zohledněny při hledání vhodné trasy.

Posunutím záměru do obecné polohy se jeho negativní vlivy považují v rámci posuzované koncepce za uspokojivě vyřešené.

#### 8 IAD Propojovací komunikace II/222 – dálnice D6, kompletace obchvatu

Záměr není v předložené podobě z hlediska vlivů na ŽP akceptovatelný a navrhuje se

- **vypustit záměr ze seznamu staveb navržených k realizaci do roku 2030 a přesunout jej jako rezervu po roce 2030**; přesnou formulaci opatření určí zpracovatel koncepce

Zdůvodnění: záměr přináší významnou environmentální zátěž do dosud nezasaženého území, zejména do přírody a krajiny (stupně -3). Zásah přírodního a částečně i rekreačního prostředí údolí Chodovského potoka nelze nijak snížit. Záměru přitěžují i další negativní vlivy (stupně -2). Důsledkem je překročení únosného ekologického potenciálu území a dojde tím k podstatnému zhoršení stávajícího stavu. K tak razantnímu zásahu do prostředí by se muselo vztahovat stejně razantní snížení emisních a hlukových charakteristik v jiných částech města, toto však je velmi nejisté. Odklonění silnice II/220 ze Staré Role je navrhováno východně od Staré Role a v otázce rozsahu a vůbec smyslu silničního obchvatu Karlových Varů nepanuje odborná ani společenská shoda.

Přesunutím záměru za časový horizont koncepce se jeho negativní vlivy považují v rámci posuzované koncepce za uspokojivě vyřešené. Pokud se v budoucnu ukáže potřebnost záměru, bude přesunut z rezervy do koncepce jako standardní položka a bude podroben novému vyhodnocení vlivů na ŽP.

#### 9 IAD Výstavba mostu vstříčně ulice Charkovská, propoj Dolní Kamenná – Západní

Záměr není v předložené podobě z hlediska vlivů na ŽP akceptovatelný a navrhuje se

- **vypustit z návrhu koncepce úsek Dolní Kamenná – Sokolovská**

Zdůvodnění: předmětný úsek vykazuje environmentální zátěž, kterou nelze významněji snížit ani dílčím posunutím trasy či jinými opatřeními. Zjištěné významné negativní vlivy (stupeň –3 u vlivů na ovzduší, klima, hluk a přírodu) způsobují překročení únosného ekologického potenciálu území a dojde tím k podstatnému zhoršení stávajícího stavu. Předpokládané zlepšení emisní a hlukové situace v prostoru Chebského mostu není adekvátní protihodnotou.

Vypuštěním úseku Dolní Kamenná – Sokolovská se negativní vlivy záměru považují v rámci posuzované koncepce za uspokojivě vyřešené.

Prostorová opatření slouží k odstranění nebo snížení významných negativních vlivů jednotlivých opatření (staveb). Po jejich zpracování se koncepce bude považovat z hlediska vlivů na životní prostředí za akceptovatelnou.

### **10.3. Souhrnné opatření k posílení pozitivních vlivů koncepce**

Navrhovaná opatření jsou zaměřena na posílení pozitivních vlivů koncepce jako celku a na zvýšení účinnosti strategických a specifických cílů. Zpracovatel koncepce určí, do kterých částí a kapitol návrhy zařadí, a určí rovněž jejich přesnou formulaci.

#### Návrh s vazbou na nákladní silniční dopravu

- uvést na vhodných místech přistoupení českého státu k evropské strategii přesunu části přepravních výkonů nákladní silniční dopravy na železnici.

#### Návrhy s vazbou na veřejnou dopravu

- uvést na vhodných místech zásadu, že všechny části města mají mít přímé spojení do centra, bez přestupu,
- uvést na vhodných místech potřebu přímého spojení (horního) nádraží Karlovy Vary s lázeňskou částí města, aby byl příjezd vlakem pro hosty i návštěvníky atraktivnější a snížil se tlak na parkování osobních automobilů.

#### Návrh s vazbou na cyklistickou dopravu

- uvést na vhodných místech potřebu zřízení zabezpečených míst pro odkládání kol (dostatečná ochrana před vandaly, zloději i počasím), aby kola mohla být více využívána pro cesty po městě, a ne pouze na výlety.

#### Návrh s vazbou na snížení podílu IAD

- uvést na vhodných místech potřebu znepříjemňovat cesty IAD do nežádoucích ulic a míst (zúžení vozovky ve prospěch chodníků, zpomalovací opatření, přechody v úrovni chodníků a další) pro odklon od IAD k udržitelné dopravě.

Opatření k posílení pozitivních vlivů koncepce mají význam pro zvýšení účinnosti koncepce ve vztahu k udržitelné dopravě a zprostředkovaně i pro zlepšování stavu životního prostředí v Karlových Varech.

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

Hlavní kritéria pro výběr projektu se budou nacházet mimo oblast životního prostředí. Budou to aktuální potřeby v území spolu s finančními a technickými možnostmi. Environmentální kritéria zatím hrají méně významnou roli, jejich váha ale nepochybně postupně poroste.

Jako vodítko pro rychlé environmentální zhodnocení konkrétních projektů byl vytvořen soubor zjišťovacích otázek vztahujících se k jednotlivým oblastem životního prostředí. Čím více žádoucích (pozitivních) odpovědí bude projekt mít, tím bude pro životní prostředí příznivější. V následujícím přehledu je žádoucí (pozitivní) odpověď označena tučným písmem.

Přehled otázek a odpovědí pro jednotlivé oblasti životního prostředí:

### ovzduší

Přispěje realizace projektu k snížení emisí z dopravy?

**ano/ne**

### klima

Způsobí projekt zvýšení množství oxidu uhličitého v ovzduší?

**ano/ne**

### hluk

Sníží se počet obyvatel zasažených nadměrným hlukem?

**ano/ne**

### přírodní zdroje a energie

Ovlivní projekt negativně kvalitu nebo režim povrchových a podzemních vod?

**ano/ne**

Ovlivní projekt negativně možnosti využití nerostného bohatství?

**ano/ne**

Přispěje projekt k snížení spotřeby energie?

**ano/ne**

### půda a území

Dojde v rámci projektu k významnějšímu záboru zemědělských nebo lesních půd?

**ano/ne**

### příroda a krajina

Dojde v rámci projektu k zasažení přírodně cenných lokalit?

**ano/ne**

Ovlivní projekt negativně krajinný ráz nebo zvýší fragmentaci krajiny?

**ano/ne**

Zasáhne projekt negativně do městské zeleně?

**ano/ne**

památky a kulturní hodnoty

Dojde v rámci projektu k poškození památek nebo jiných kulturních a historických hodnot?

**ano/ne**

udržitelná doprava

Podporuje projekt udržitelné formy dopravy?

**ano/ne**

Dojde v rámci projektu k snížení podílu IAD v dopravě?

**ano/ne**

Napomáhá projekt k zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů?

**ano/ne**

Navržená kritéria mohou sloužit i pro porovnání variantních řešení jednotlivých projektů, jejich hlavním účelem je však určit, zda sledovaný projekt podporuje udržitelnou městskou mobilitu.

## 12. VLIVY KONCEPCE NA VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Vyhodnocení vlivů Plánu udržitelné mobility města Karlových Varů na veřejné zdraví je provedeno ve studii, která tvoří samostatnou přílohu tohoto vyhodnocení. Vyhodnocení vlivů bylo provedeno podle aktuálních metodik. Dále jsou uvedeny výsledky vyhodnocení vlivů PUMM na veřejné zdraví ze závěru výše uvedené odborné studie.

Dojde-li po realizaci cílů Plánu udržitelné mobility – strategického cíle Rozvoj infrastruktury a zlepšení podmínek cyklistické a pěší dopravy, bude pozitivně ovlivněna aktivní (a ekologicky šetrnější) mobilita obyvatel města. Realizace povede jednoznačně ke zlepšení životních podmínek ve městě, zlepšení životního stylu a tím i ke zlepšení zdraví obyvatel. Důsledkem splnění cílů bude snížení úmrtnosti na kardiovaskulární onemocnění, prevence chronických onemocnění pohybového aparátu, neurologických nemocí, a dokonce i prevence Alzheimerovy choroby u starších obyvatel.

Podmínkou je bezpečnost při používání kola, bezpečnost chodců, odstranění kolizí v místech napojení tras (cyklo, chodci, automobilová doprava), školení cyklistů v bezpečné jízdě a pomoc při údržbě kol, koloběžek, skate-boardů a in-line bruslí. Zvláštní péče musí být věnována bezpečným cestám dětí do školy (pěšky). Umožnění bezpečné chůze městem by mělo vyhovovat i seniorům, osobám s omezeními a dětem.

Při současném naplnění strategického cíle Rozvoj a modernizace MHD, zlepšení obsluhy území, rozvoj IDS, včetně železnice, je třeba řešit s provozovateli, aby došlo ke zvýšení atraktivity VHD vyhovující cestujícím. Využívání VHD především na elektrický pohon se pozitivně odrazí v kvalitě ovzduší a také ve zdraví a navazujících specifických cílů (např. sdílením kol tzv. bikesharing), lze zvýšení aktivního pohybu obyvatel Karlových Varů také očekávat.

Oblast změny: Zajištění funkčnosti ZAKOS, plynulosti a bezpečnosti provozu, zklidňování dopravy; tyto cíle mají vazby nadregionální, a i když nebude jednoduché je naplnit, musí být řešeny tak, aby nedocházelo k nadlimitnímu znečišťování ovzduší, tj. optimálně aby byly sníženy současné emise z dopravy a aby poklesl počet osob vystavených nadlimitní imisní zátěži a zátěži hlukem. Plynulost dopravy, omezování počtu startů a dojezdů automobilů v obydleném území povedou určitě ke změně kvality ovzduší. Pokud by došlo i k rozvoji elektromobility, jež má bezemisní a nehlukný provoz, vedlo by to k významnějšímu zlepšení kvality ovzduší.

Z hlediska veřejného zdraví není třeba navrhovat opatření proti negativním vlivům z dopravy, neboť naplnění strategických i specifických cílů povede jednoznačně ke zlepšení životních podmínek ve městě, zlepšení životního stylu a tím i ke zlepšení zdraví obyvatel Karlových Varů. Plán udržitelné městské mobility města Karlovy Vary má významný potenciál, který přinese snížení úmrtnosti pro kardiovaskulární nemoci, všechny diagnózy i pro nádory preventivně omezí nemocnosti obyvatel infarktem myokardu a hypertenzí a přispěje ke snížení počtu dopravních nehod, předpokladem je snížení hlukové a imisní zátěže.

**Ve studii bylo dále provedeno vyhodnocení souladu koncepce s relevantními strategickými dokumenty v oblasti veřejného zdraví.**

Jedná se především o strategické dokumenty Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí, který je zpracován podle rámcové strategie WHO. Zdraví 2020 pro Evropu a Zdraví 2020 – Akční plán č. 1: Podpora pohybové aktivity na období 2015-2020.



Účelem Národní strategie je především stabilizace systému prevence nemocí a ochrany a podpory zdraví a nastartování účinných a dlouhodobě udržitelných mechanismů ke zlepšení zdravotního stavu populace. Pohybová aktivita je nezbytnou součástí životního stylu člověka a její důležitost si uvědomují nejen odborníci, ale i většina laické veřejnosti. Obecně známá a všeobecně přijímaná jsou rovněž fakta, potvrzující význam pohybové aktivity v prevenci i léčbě řady onemocnění.

Podle vyhodnocení vlivů koncepce PUMM na veřejné zdraví plán mobility zcela naplňuje cíle a je v souladu se strategickými oblastmi Zdraví 2020 - Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí, a to zejména Akčního plánu Podpora pohybové aktivity,

### 13. NETECHNICKÉ SHRUTÍ VÝŠE UVEDENÝCH ÚDAJŮ

Předmětem vyhodnocení je koncepce „Plán udržitelné městské mobility města Karlovy Vary a generel dopravy města Karlovy Vary“. Vyhodnocení koncepce je strukturováno dle požadavků Přílohy č. 9 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí. Posuzovaná koncepce se nedotýká ploch evropsky významných lokalit a ptačích oblastí, příslušný orgán ochrany přírody vyloučil významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

V **kapitole 1** vyhodnocení je popsán obsah, výchozí principy a cíle koncepce a její vztah k jiným koncepcím. PUMM obsahuje vizi, globální cíle, strategické cíle, specifické cíle a opatření, kterými bude koncepce naplňována.

V **kapitole 2** vyhodnocení je popsán současný stav životního prostředí ve městě se soustředěním na identifikaci hlavních problémů životního prostředí Karlových Varů. Stav životního prostředí není pro koncepci jako celek limitující.

V **kapitole 3** vyhodnocení jsou vymezeny oblasti, které by mohly být prováděním koncepce zvláště ovlivněny. Jednotlivé návrhy mohou mít vliv především na ovzduší a klima, hluk, biodiverzitu a krajinu, dále na zemědělskou a lesní půdu, ložiska kaolínu a vodu.

V **kapitole 4** vyhodnocení jsou shrnuty hlavní problémy životního prostředí, které vyplynuly z analýzy v kapitole 2.

V rámci **kapitoly 5** jsou formulovány cíle ochrany životního prostředí, které vycházejí ze strategických dokumentů a vztahují se k posuzované koncepci.

V **kapitole 6**, která je klíčovou kapitolou vyhodnocení, je provedeno hodnocení vize, globálních cílů, strategických a specifických cílů a těch opatření, která jednoznačně generují negativní vlivy na životní prostředí. Hodnocení je provedeno slovním komentářem a rating systémem (přiřazováním číselných hodnot pro jednotlivé složky ŽP).

Z provedeného vyhodnocení vyplývá, že vize, globální cíle, strategické a specifické cíle posuzované koncepce **nejsou v rozporu s požadavky na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví a nemají významný negativní vliv na životní prostředí.**

U některých konkrétních projektů (staveb) byly identifikovány významné negativní vlivy na ŽP.

Jsou to tyto projekty a složky ŽP:

- 2 IAD Zprovoznění Drahovického mostu, zapojení do ZAKOS – biodiverzita
- 4 IAD Propojovací komunikace Stará Role, úsek mezi silnicemi II/220 – II/222 – klima, biodiverzita, krajina
- 7 IAD Přeložka silnice II/220, doplnění úseku Jáchymovská – Stará Role – voda, půda a nerostné suroviny, biodiverzita
- 8 IAD Propojovací komunikace II/222 – dálnice D6, kompletace obchvatu – klima, biodiverzita, krajina
- 9 IAD Výstavba mostu vstříc ulice Charkovská, propoj Dolní Kamenná – Západní – ovzduší, klima, hluk, biodiverzita

Pro tyto projekty jsou navržena opatření pro ochranu složek ŽP.

**Kapitola 7** vyhodnocení konstatuje, že koncepce nemá žádné přeshraniční vlivy na životní prostředí.

**Kapitola 8** vyhodnocení obsahuje informaci o invariantní podobě koncepce a způsobu hodnocení.

V **kapitole 9** vyhodnocení jsou navrženy monitorovací ukazatele, které odpovídají složkám životního prostředí. Indikátory budou sloužit ke sledování a rozboru vlivů provádění koncepce na životní prostředí.

V **kapitole 10** vyhodnocení jsou popsána opatření pro předcházení, eliminaci a kompenzaci vlivů koncepce. Koncepční opatření na úrovni vize a cílů nejsou navržena, prostorová opatření jsou navržena u projektů s významnými negativními vlivy dle kapitoly 6. Dále jsou uvedena souhrnná opatření k posílení pozitivních vlivů koncepce.

**Kapitola 11** vyhodnocení obsahuje soubor indikátorů pro výběr projektů. Indikátory jsou vztaženy k jednotlivým složkám životního prostředí.

**Kapitola 12** vyhodnocení shrnuje vlivy koncepce na veřejné zdraví. Celá kapitola zpracovaná autorizovanou osobou je v samostatné příloze. Z hodnocení vyplývá, že veřejné zdraví není koncepcí ohroženo.

**Kapitola 13** (tato kapitola) představuje netechnické shrnutí obsahu vyhodnocení.

**Kapitola 14** vyhodnocení obsahuje vypořádání vyjádření obdržených ke koncepci.

**Kapitola 15** vyhodnocení obsahuje závěr, návrh souhlasného stanoviska krajského úřadu a podmínek, které jsou zaměřeny na eliminaci a snížení vlivů koncepce na životní prostředí.

## **14. SOUHRNNÉ VYPOŘÁDÁNÍ POŽADAVKŮ STANOVENÝCH ZÁVĚREM ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ A VYJÁDRĚNÍ OBDRŽENÝCH KE KONCEPCI Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ**

### **14.1. Vypořádání požadavků stanovených závěrem zjišťovacího řízení**

Podle závěru zjišťovacího řízení musí být vyhodnocení koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví zaměřeno na níže uvedené aspekty plynoucí ze zjišťovacího řízení a z porovnání oznámení s kritérii zjišťovacího řízení, zejména:

1. Vyhodnotit v koncepci uvedené a lokalizované konkrétní investiční záměry z hlediska jejich dopadu na životní prostředí a veřejné zdraví, a to včetně synergických a kumulativních vlivů. Dále vyhodnotit, zda je zohledněn ekologický potenciál a ekologické zatížení příslušného regionu a přírodní hodnoty krajiny, a to ve smyslu zlepšování, respektive nezhoršování stávajícího stavu.
2. Vyhodnotit, jaký vliv má koncepce na památkovou hodnotu území chráněnou dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů a na dochované kulturní dědictví.
3. Vyhodnotit vlivy z hlediska snížení hlukové zátěže, a to především v nejméně postižených lokalitách, dále s ohledem na poskytování lázeňské léčebně rehabilitační péče.
4. Jako součást návrhu koncepce uvést, v oznámení avizovaný, návrh akčního plánu s vyjmenováním jednotlivých plánovaných projektů a činností, uvedením jejich významnosti, umístění, charakteru apod.; tyto projekty a činnosti vyhodnotit z hlediska výše požadovaných vlivů, zejména z hlediska ochrany lázeňských zdrojů, hlukové situace, vlivů na půdu a horninové prostředí z pohledu ochrany a využití nerostného bohatství, případně, je-li to relevantní, i z pohledu ochrany zemědělského půdního fondu a lesního hospodářství.
5. Při stanovení kritérií pro výběr umístění multimodálního dopravního terminálu maximálně zohlednit jeho umístění s ohledem na ochranu přírodních léčivých zdrojů.
6. V případech, kdy budou hodnoceny varianty řešení, požaduje krajský úřad uvedení jasného výroku, zda jsou jednotlivé varianty přípustné nebo nepřípustné, popř. podmíněně přípustné. Dále požaduje určení pořadí jednotlivých variant z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, ve kterém jsou jednotlivé varianty přípustné a za jakých podmínek, včetně navržení a posouzení opatření k předcházení nepříznivých vlivů, popř. k jejich vyloučení, snížení, zmírnění anebo kompenzaci.

#### Vypořádání

K bodu 1 – Konkrétní investiční záměry, které mohou mít na strategické úrovni negativní vlivy na životní prostředí, jsou hodnoceny systémem rating (viz kapitola 6). V případě narušení ekologického potenciálu a přírodních a dalších hodnot území jsou ve vyhodnocení SEA navržena opatření.

K bodu 2 – Vlivy na památkovou hodnotu území jsou hodnoceny rating systémem pod položkou kulturní hodnoty.

K bodu 3 – Hluková zátěž je hodnocena rating systémem a v případě významného negativního vlivu jsou navržena opatření. Koncepce negeneruje novou dopravu, přesouvá její zátěž na

vhodnější místa a snižuje ji přesunem od IAD k udržitelným druhům dopravy. Posouzení hlukové zátěže ve vztahu k veřejnému zdraví je v samostatné příloze.

K bodu 4 – Návrh akčního plánu je v koncepci uveden a jednotlivá opatření (stavby) jsou posouzeny rating systémem pro složky životního prostředí.

K bodu 5 – Dopravní terminál je koncepcí doporučen umístit do prostoru Dolního nádraží, což je v souladu s ochranou přírodních léčivých zdrojů. Posouzení systémem rating nevykázalo pro tuto lokalitu nadměrné negativní vlivy.

K bodu 6 – Koncepce je zpracována v jedné variantě, hodnocení variant nebylo potřebné.

## **14.2. Vypořádání vyjádření obdržených ke koncepci z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví**

Podle závěru zjišťovacího řízení musí předkladatel, respektive posuzovatel koncepce v koncepci a ve vyhodnocení jejích vlivů na životní prostředí zohlednit došlé relevantní připomínky uvedené ve vyjádřeních dotčených subjektů. Součástí vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí bude i souhrnné vypořádání došlých vyjádření

Krajský úřad v průběhu zjišťovacího řízení obdržel následující vyjádření k oznámení koncepce (viz příloha č. 2):

1. Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, ze dne 5. 11. 2019
2. Magistrát města Karlovy Vary, Odbor životního prostředí, č. j. 4685/OŽP/19, ze dne 7. 11. 2019
3. Ministerstvo zdravotnictví České republiky, Český inspektorát lázní a zříděl, č. j. MZDR46716/2019-2/OZP-ČIL-Dr, ze dne 11. 11. 2019
4. Krajský úřad Karlovarského kraje, Odbor regionálního rozvoje, č. j. KK/1796/RR/19, ze dne 12. 11. 2019
5. Karlovarský kraj, ze dne 13. 11. 2019
6. Krajský úřad Karlovarského kraje, Odbor dopravy a silničního hospodářství, č. j. K/3071/DS/19, ze dne 13. 11. 2019
7. Krajský úřad Karlovarského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, č. j. K/4818/ZZ/19-6, ze dne 14. 11. 2019
8. Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Ústí nad Labem, č. j. ČIŽP/44/2019/8607, ze dne 14. 11. 2019
9. Neformální společnost vlastníků bytů a domů v oblasti ulic Dobová, Jáchymovská a Teplárenská, ze dne 14. 11. 2019
10. Ředitelství silnic a dálnic ČR, ze dne 14. 11. 2019
11. Krajský úřad Karlovarského kraje, Odbor správa majetku, ze dne 18. 11. 2019
12. Obvodní báňský úřad pro území kraje Karlovarského, č. j. SBS/388112/2019/OBÚ-08, ze dne 18. 11. 2019
13. Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje, č. j. KHSKV/12235/2019/HOK/Mrv- S10, ze dne 25. 11. 2019

## 1. Vyjádření Krajské správy a údržby silnic Karlovarského kraje

Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje jako majetkový správce silnic II. a III. třídy v Karlovarském kraji nemá k předložené koncepci žádné připomínky.

Vypořádání – bez připomínek.

## 2. Vyjádření Magistrátu města Karlovy Vary, odboru životního prostředí

Na základě prověření předloženého oznámení odbor životního prostředí sděluje toto své stanovisko:

- a) z hlediska ochrany přírody a krajiny,
  - b) z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu,
  - c) z hlediska odpadového hospodářství,
  - d) z hlediska ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa,
  - e) z hlediska ochrany ovzduší
- není připomínek.

Vypořádání – bez připomínek.

## 3. Vyjádření Ministerstva zdravotnictví České republiky, Českého inspektorátu lázní a zřidel

Ministerstvo zdravotnictví ČR, Český inspektorát lázní a zřidel (dále také „ministerstvo“) upozorňuje, že předmětné území, pro které je zpracována koncepce, leží v ochranných pásmech I. stupně I A a I B, II. stupně II A a II B přírodních léčivých zdrojů (dále jen „OP PLZ“) a ve vnitřním území lázeňského místa Karlovy Vary. Ministerstvo žádá, aby dokumentace byla posouzena ve smyslu ustanovení lázeňského zákona a právních předpisů navazujících (zejména usnesení vlády číslo 257 ze dne 20. července 1966, vyhlášky č. 423/2001 Sb. a Statutu lázeňského místa Karlovy Vary, stanoveného nařízením vlády č. 321/2012 Sb.)

Ministerstvo ve spolupráci se Správou přírodních léčivých zdrojů a kolonád mělo k předloženému plánu mobility následující připomínky:

1. Ministerstvo požaduje, aby mezi dílčí cíle projektu, které jsou uvedeny na str. č. 7 v odstavci s názvem „Dílčími cíli projektu jsou“, byl doplněn cíl vedoucí ke snížení negativního vlivu dopravy na PLZ lázeňského místa Karlovy Vary a prostředí vhodného k poskytování lázeňské léčebně rehabilitační péče (vnitřní území lázeňského místa).
2. Text odstavců na str. 8 a 9, který začíná slovy: „Očekávané přínosy a Vliv na životní prostředí“ by měl explicitně obsahovat text o snížení negativního vlivu na poskytovanou lázeňskou péči jak z pohledu dotčených PLZ lázeňského místa Karlovy Vary (např. vliv zimní údržby silnic – solení, šíření látek ropného původu v důsledku dopravy), tak z pohledu vlivu na mikroklima apod. Stejně tak na str. 19 v kapitole „C. 3“ chybí podrobnější popis současného stavu životního prostředí v lázeňském místě.
3. Z textu na str. č. 12 není zřejmé, zda byl ZAKOS posuzován z hlediska preventivní a reparační ochrany PLZ lázeňského místa Karlovy Vary. Z pohledu ministerstva je zcela zásadní, aby ZAKOS respektoval, a důsledně zajišťoval ochranu lázeňského místa Karlovy Vary, tedy jak dotčených PLZ, tak vnitřního území lázeňského místa.

4. Na str. č. 14 jsou uvedeny maximální kapacity různých typů křižovatek, ale není zde uvedeno, z jakých dokumentů jsou tyto odhady stanoveny nebo zda se jedná o nějaké mechanické odhady typu aritmetického nárůstu nebo jsou brány v potaz možnosti vývoje automobilismu (sharing apod.). Tento nedostatek oznámení je nutné vysvětlit a doplnit.
5. V textu na str. č. 15 v posledním odstavci týkajícím se regulace průjezdné nákladní dopravy nejsou uvedeny jmenovité názvy ulic v OP I. stupně I B, které jsou z hlediska případného šíření uniklých ropných látek nejrizikovějšími prostory pro PLZ lázeňského místa Karlovy Vary. Dále zde úplně chybí zhodnocení technického stavu ulic, kde by mělo dojít k regulaci nákladní dopravy. Ministerstvo požaduje do oznámení doplnit jmenovitý seznam ulic v OP I. stupně I B, kde by mělo dojít k regulaci nákladní dopravy. V případě, že by se tato regulace měla dotýkat i OP I. stupně I A musí seznam obsahovat i názvy ulic v této oblasti. V souvislosti s regulací dopravy ministerstvo upozorňuje na skutečnost, že musí být v souladu s vyhláškou a statutem.
6. Dalším velkým nedostatkem předloženého oznámení je absence legend u většiny vložených obrázků – map. V oznámení jsou nedostatečné mapové podklady, ze kterých lze získat pouze velmi nepřesnou představu, o jaká místa se jedná, ale bez legendy stejně není jasné, čeho se daný obrázek týká. V některých případech bez legendy nebylo možné daný záměr posoudit. K adekvátnímu posouzení obsahu oznámení chybí velká podrobná mapa, ze které by bylo možné vyčíst názvy ulic.
7. V textu na str. č. 19 jsou uváděny nepřesné názvy přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Karlovy Vary. Z tohoto důvodu navrhujeme termín: „lázeňské minerální vody“ nahradit správným označením, které je: „přírodní léčivé zdroje „lázeňského místa Karlovy Vary“ popř. zavést zkratku PLZ. Dále označení „lázeňská zóna“ je velmi nepřesné a jedná se o zavádějící termín, kdy není jasné, o jakou část lázeňského území se jedná (zda vnitřní, či vnější). Je nutné tento termín blíže specifikovat, zda se jedná o vnitřní území nebo vnější území lázeňského místa Karlovy Vary. Rozdělení lázeňského místa Karlovy Vary je definováno ve statutu.
8. Do tabulky na str. č. 25 je nutné doplnit do sloupce „Hrozby“ vlivy na PLZ lázeňského místa Karlovy Vary. Předložený dokument se nezabývá vlivem dopravy na PLZ, které dělají Karlovy Vary městem mezinárodního významu.
9. Ministerstvo nesouhlasí s navrhovaným způsobem budování parkovišť ze zámkové dlažby ukládané do pískového lože nebo ze zatravnovacích dlaždic, a to z důvodu zajištění ochrany PLZ lázeňského místa Karlovy Vary. Dlouhodobě se ministerstvo snaží o zajištění ochrany PLZ před úkapy ropných látek do terénu budováním nepropustných parkovacích ploch s odvodněním přes odlučovače ropných látek a se zaústěním do kanalizace nebo retenčních nádrží. Ve vnitřním území lázeňského místa Karlovy Vary je výstavba parkovacích ploch omezena statutem. Pro celé území statutárního města Karlovy Vary nelze generalizovat jednotnou úpravu parkovacích ploch. Vždy musí být každá parkovací plocha hodnocena individuálně, protože každé území má svá specifika a nachází se v jiných OP PLZ lázeňského místa Karlovy Vary, kde platí různá omezení. Pokud by mělo dojít k nastavení obecných pravidel pro všechny parkovací plochy, pak musí tyto splňovat podmínky nejpřísnější ochrany PLZ.
10. Ministerstvo opětovně nesouhlasí s předloženým oznámením koncepce ze stejného důvodu, který byl uveden ve vyjádření. Tímto důvodem je, že se oznámení koncepce Plánu mobility zabývá zásadní otázkou vybudování multimodálního dopravního terminálu pouze okrajově, aniž by blíže specifikovalo jeho umístění a nezohledňuje stanoviska ministerstva vydaná k problematice využití plochy P02-SCx-kv pro umístění dopravního terminálu.

V textu oznámení koncepce je na str. 31 uvedeno: „Ministerstvo sice neuvádí důvod nevhodnosti, ...“, výčet důvodů nevhodnosti umístění terminálu na plochu P02-SCx-kv je uveden v závazných stanoviscích vydaných k této problematice. V Řešení připomínek zpracovatel uvádí následující: „K tomu nejsou z magistrátu žádné informace – bude řešeno ale v rámci dokončení ÚP a jeho SEA, potažmo EIA konkrétního projektu. Na problém je upozorněno.“ Toto řešení připomínky nelze akceptovat, protože oznámení koncepce bude jedním z podkladů pro územní plánování a současně bude závazným podkladem pro plánování dopravní obslužnosti na území města. Pokud se má jednat o takto zásadní dokument, není možné, aby jednoznačně nespecifikoval umístění dopravního terminálu a nezohledňoval stanoviska ministerstva k této problematice.

### Vypořádání

Zpracovatelé vyhodnocení SEA („Vyhodnocení koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví“) nemohou upravovat textové, tabulkové ani grafické části posuzovaných koncepcí ani „Oznámení koncepce podle zákona 100/2001 Sb.“ Zpracovatelé vyhodnocení SEA předloženou koncepcí hodnotí, navrhují opatření a požadují jejich zpracování do konečného znění posuzované koncepce, v tomto případě do PUMM Karlovy Vary. Výše uvedené vyplývá z metodického požadavku „Kdo hodnotí, nesmí projektovat a naopak“.

Připomínky ministerstva jsou zohledněny při zpracování vyhodnocení SEA. V celém vyhodnocení (při popisu současného stavu životního prostředí, problémů životního prostředí, vlivů koncepce na životní prostředí atd.) je vždy hodnocen možný vliv na PLZ lázeňského místa Karlovy Vary. Jsou důsledně citovány zdroje použitých informací atd.

Podrobněji:

K bodu 1 – Akceptováno; v návrhu koncepce PUMM k veřejnému projednání je tento požadavek zařazen.

K bodu 2 – Akceptováno; ve vyhodnocení SEA bylo provedeno posouzení očekávaných přínosů koncepce a byly posouzeny její vlivy na PLZ (viz kapitola 6 tohoto vyhodnocení). Problematika zimní údržby silnic – solení, šíření látek ropného původu v důsledku dopravy, není předmětem posuzované koncepce (nesouvisí s udržitelnou mobilitou). Popis současného stavu ŽP je uveden v kapitole dvě tohoto vyhodnocení.

K bodu 3 – Akceptováno; na základě návrhu zpracovatelů vyhodnocení SEA, který vycházel z připomínky ministerstva, byl ZAKOS upraven (byly vyřazeny ulice Zámecký vrch a Vřídelní).

K bodu 4 – Zpracovatelé vyhodnocení SEA nemohou upravovat textové, tabulkové ani grafické části Oznámení SEA. Oznamovatel SEA vycházel z PUMM Karlovy Vary.

K bodu 5 – Akceptováno; v návrhu koncepce PUMM k veřejnému projednání budou názvy ulic v OP PLZ LM KV uvedeny. Problematika technického stavu ulic není předmětem posuzované koncepce (nesouvisí s udržitelnou mobilitou).

K bodu 6 – Zpracovatelé vyhodnocení SEA nemohou upravovat textové, tabulkové ani grafické části Oznámení SEA.



K bodu 7 – Akceptováno; ve vyhodnocení SEA bude důsledně uváděn termín PLZ LM KV, označení „lázeňská zóna“ je obecný stejně jako vícepodlažní obytná zástavba.

K bodu 8 – Zpracovatelé vyhodnocení SEA nemohou upravovat textové, tabulkové ani grafické části Oznámení SEA.

K bodu 9 – Problematika způsobu budování parkovišť ze zámkové dlažby ukládané do pískového lože nebo ze zatravnovacích dlaždic není předmětem posuzované koncepce (nesouvisí s udržitelnou mobilitou).

K bodu 10 – Dopravní terminál má v PUMM doporučenou variantu v prostoru Dolního nádraží. Zpracovatelé vyhodnocení SEA nemohou upravovat Regulační podmínky využití plochy P02-Scx-kv pro rozpracovaný územní plán Karlovy Vary.

Výše uvedené připomínky konzultovali zpracovatelé vyhodnocení SEA dne 25. 5. 2020 osobně na Ministerstvu zdravotnictví, Českém inspektorátu lázní a zřidel.

#### **4. Vyjádření Krajského úřadu Karlovarského kraje, odboru regionálního rozvoje**

Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor regionálního rozvoje, k zaslané koncepci nemá připomínky. Příslušným orgánem územního plánování pro vydání vyjádření ke koncepci z hlediska územně plánovací dokumentace je Magistrát města Karlovy Vary.

Vypořádání – bez připomínek.

#### **5. Vyjádření Karlovarského kraje**

Karlovarský kraj s předloženou koncepcí souhlasí a další posuzování koncepce dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí nepožaduje.

Vypořádání – bez připomínek.

#### **6. Vyjádření Krajského úřadu Karlovarského kraje, odboru dopravy a silničního hospodářství**

Koncepce se dotýká řešení silnic I., II. a III. tříd, kde je kompetentní k vyjádření Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Karlovy Vary a dále místních komunikací, které vlastní Město Karlovy Vary. S ohledem na uvedené není v kompetenci odboru dopravy a silničního hospodářství se k projednávané koncepci v rámci SEA vyjadřovat.

Vypořádání – bez připomínek.

#### **7. Vyjádření Krajského úřadu Karlovarského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství**

Ochrana přírody a krajiny – záměr nemůže mít významný vliv na stávající evropsky významné lokality ani ptačí oblasti. Toto vyjádření informativního charakteru nenahrazuje stanovisko dle § 45i zákona. Upozorňujeme také na skutečnost, že předmětné území z části leží v Chráněné krajinné oblasti Slavkovský les, proto lze informaci o vlivu na prvky soustavy Natura 2000 omezit pouze na část vně území CHKO.

Ostatní úseky odboru životního prostředí a zemědělství nemají k oznámení koncepce připomínek.

Vypořádání – bez připomínek.

## **8. Vyjádření České inspekce životního prostředí, Oblastního inspektorátu Ústí nad Labem**

OI ČIŽP Ústí nad Labem předložené oznámení koncepce „Plán udržitelné městské mobility města Karlovy Vary a generel dopravy města Karlovy Vary“ prostudovala a nemá k němu připomínky.

Vypořádání – bez připomínek.

## **9. Vyjádření Neformální společnosti vlastníků bytů a domů v oblasti ulic Dobová, Jáchymovská a Teplárenská**

Neformální společnosti vlastníků bytů a domů v oblasti ulic Dobová, Jáchymovská a Teplárenská má obavy o místo, kde bydlí. Místo má obkroužit vysokokapacitní přeložka silnice/výstavba nové silnice, která zvýší počet vozidel jedoucích v okolí téměř na dvojnásobek. To považují za naprosto neohleduplné nejen k životnímu prostředí, chráněným druhům živočichů v této lokalitě, ale v první řadě k majitelům bytových a řadových domů (včetně nové zástavby), nacházejících se právě v tomto místě.

I vzhledem k plánovanému zprovoznění uhelné kotelny v areálu Karlovarské teplárny se obávají nepřiměřeného zatížení svých obydlí imisemi a hlukem. Proto žádají o dopracování rozptylové a hlukové studie a dále o zapracování připomínky, aby nově budovaná pozemní komunikace byla v tomto úseku v zářezu, byla vybavena protihlukovými stěnami a dále dostatečně širokými pásy křovin a stromů.

Vypořádání

Není akceptováno. Připomínka vyžaduje podrobnosti přesahující rámec koncepce a vyžaduje zapracování náležitostí, pro něž na úrovni koncepce nejsou poskytovány podklady. Požadavek je třeba uplatnit při posuzování konkrétního záměru. V obecné rovině platí, že nelze v případě strategického posuzování a v rámci něj zpracovávaného vyhodnocení SEA, vyžadovat podrobnosti odpovídající posouzení záměru (viz Metodické doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí, MŽP 2018).

Informace o plánované uhelné kotelně je dle sdělení MMKV mylná.

## **10. Vyjádření Ředitelství silnic a dálnic ČR**

K předložené koncepci dopravy města Karlovy Vary zasílá ŘSD, jako oprávněný investor a majetkový správce silnic I. třídy, následující vyjádření:

1. upřesnění k článku D „Předpokládané vlivy koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví ve vymezeném dotčeném území“:  
Dne 23. 7. 2019 vydalo MŽP Souhlasné závazné stanovisko k záměru „D6 – Karlovarský kraj“. Hlavní trasa budoucí dálnice je navržena v kategorii D25,5/100, s výjimkou části v úseku Karlovy Vary – Olšová Vrata, kde je komunikace navržena v kategorii S 22,5/80. Centrální komise MD na svém jednání dne 20.9.2019 rozhodla, že stavba dálnice D6 v

úseku Karlovy Vary – Bošov bude nadále sledována v kategorii D25,5/130. Pro tuto variantu bude aktualizována technicko-ekonomická studie.

2. upozornění k čl.B.8.1. „Návrh ZAKOS“: dle platné legislativy nelze na silnici I. třídy omezit provoz nákladní dopravy (v tomto případě na stávající silnici I/20).
3. upozornění napříč celým textem: zaměňování označení dálnice D6, silnice I/6 a již neplatné rychlostní silnice R6.

#### Vypořádání

K bodu 1 – Informace o vydání souhlasného stanoviska MŽP k záměru „D6 – Karlovarský kraj“ byla do vyhodnocení SEA zapracována.

K bodu 2 – Informace bude zapracována do návrhu koncepce PUMM k veřejnému projednání.

K bodu 3 – Informace bude zapracována do návrhu koncepce PUMM k veřejnému projednání. Pro úplnost uvádíme, že i v textu vyhodnocení SEA používáme na několika místech již neplatné označení silnice R6 a to v těch případech, kdy citujeme informace ze starších koncepčních dokumentů (například z PÚR ČR, ÚP města Karlovy Vary, aktualizace z roku 2013 apod.).

### **11. Vyjádření Krajského úřadu Karlovarského kraje, odboru správy majetku**

Z pohledu správy majetku Krajského úřadu Karlovarského kraje nemá odbor správy majetku k uvedené koncepci statutárního města Karlovy Vary žádné dotazy, připomínky ani podněty.

Vypořádání – bez připomínek.

### **12. Vyjádření Obvodního báňského úřadu pro území kraje Karlovarského**

Obvodní báňský úřad pro území kraje Karlovarského koncepce prostudoval z hlediska ochrany a využití nerostného bohatství. Plánované silniční obchvaty města Karlovy Vary jsou ve střetu s ochranou výhradních ložisek nerostů, zejména kaolinu a doporučuje zaměřit vyhodnocení vlivu koncepce na půdu a horninové prostředí z hlediska ochrany a využití nerostného bohatství.

#### Vypořádání

Akceptováno. Nové stavby jsou rating systémem posouzeny z hlediska vlivů na půdu a nerostné bohatství a v případě zjištěných významných negativních vlivů jsou navržena opatření.

### **13. Vyjádření Krajské hygienické stanice Karlovarského kraje**

Z hlediska ochrany veřejného zdraví je žádoucí, aby se posuzovaná studie pomocí systémových změn a návrhů zaměřila na snížení hlukové zátěže, a to především v nejvíce postižených lokalitách, které jsou v dokumentu popsány. Konkrétní realizovaná opatření a projekty nejsou součástí této hodnocené koncepce a budou dopočteny a uvedeny v projektových EIA.

#### Vypořádání

PÚMM hledá systémové změny, které povedou snížení hlukové zátěže nejen v nejvíce postižených lokalitách

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

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí prokázalo, že koncepce jako celek (vize, globální, strategické a specifické cíle) nevykazuje významné vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, které by znemožňovaly její schválení. Některá konkrétní opatření (stavby) však mohou způsobit zatížení prostředí nad únosnou míru. Návrh koncepce se proto doporučuje schválit za předpokladu zapracování podmínek, stanovených v kapitole 10.

Splněním podmínek dle kapitoly 10 lze považovat negativní vlivy na životní prostředí v této fázi za uspokojivě vyřešené.

Na základě výše uvedených závěrů doporučujeme vydat následující stanovisko:

Krajský úřad Karlovarského kraje  
Odbor životního prostředí a zemědělství  
Závodní 353/88, 360 06 Karlovy Vary – Dvory

V Karlových Varech, dne: ..... 2020  
Č.j.: .....

### STANOVISKO

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

#### k návrhu koncepce

#### „Plán udržitelné městské mobility města Karlovy Vary a generel dopravy města Karlovy Vary“

**Předkladatel koncepce:** Statutární město Karlovy Vary  
Moskevská 21, 361 20 Karlovy  
IČO: 00254657

**Zpracovatel koncepce:** UDIMO, spol. s r.o.  
zastoupena: Ing. Pavlem Roháčem, jednatelem společnosti  
Sokolská třída 8, 702 00 Ostrava  
IČO: 44740069

**Zpracovatelé vyhodnocení:** RNDr. Jan Křivanec  
autorizovaná osoba dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb.,  
o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění  
pozdějších předpisů, č. j. 34737/ENV/16 ze dne 17. 6.  
2016

Spolupráce:

Ing. Hana Henyšová

autorizovaná osoba dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb.,  
o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění  
pozdějších předpisů, č.j.: 68810/ENV/16 ze dne 8. 11.  
2016

Vyhodnocení vlivů koncepce na veřejné zdraví:

Ing. Jitka Růžičková

osvědčení o odborné způsobilosti pro oblast posuzování  
vlivů na veřejné zdraví, č.j.: MZDR 29835/2019-2/OVZ,  
pořadové číslo 5/2019

**Návrhové období:** 10 let

**Umístění:** město Karlovy Vary

### **Stručný popis koncepce:**

Plán udržitelné městské mobility města Karlovy Vary a generel dopravy města Karlovy Vary (dále také „koncepce“) představuje základní koncepční materiál města Karlovy Vary v oblasti dopravního plánování. Je zpracován pro správní území statutárního města Karlovy Vary. Pro úplnost jsou však v koncepci uvedeny i záměry dopravní infrastruktury mimo správní území statutárního města, pro území obcí Karlovarského kraje, které jsou na krajské město funkčně vázány silnými dopravními vazbami.

Cílem koncepce je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí i podniků ve městě a jeho okolí a přispět ke zlepšení kvality života všech obyvatel. Plán mobility komplexně řeší dopravní dostupnost, která bude k dispozici všem, zlepšit účinnost a hospodárnost systému, zvýší bezpečnost v dopravě a sníží negativní vlivy dopravy na životní prostředí a zároveň přispěje k vyšší životní úrovni obyvatel města. Cílem koncepce je za pomoci občanů, místních, regionálních a státních orgánů hledat a najít možnosti udržitelné městské dopravní obsluhy území. Plán mobility vychází z místních podmínek a požadavků a předkládá konkrétní řešení.

Koncepce se člení na dvě základní části – analytickou a návrhovou.

Analýza obsahuje vyhodnocení všech dopravních systémů po stránce kapacity, nabídky a poptávky a z nich vyplývající disproporce, které je nutné řešit. Z dostupných podkladů je odvozena hybnost obyvatel a hlavní směrovost přepravních vztahů každodenní dopravy, provedeno vyhodnocení stávající kvality mobility, zhodnocena dopravní obslužnost a dostupnost, naplnění požadavků obyvatel města Karlovy Vary v jednotlivých částech města vyhodnocena prostupnost území pro pěší a cyklistickou dopravu a úroveň preference jednotlivých druhů dopravy.

Návrhová část koncepce řeší rozvoj dopravy ve městě na základě provedených analýz. Součástí je také návrh řešení identifikovaných problémů a zpracování dopravních prognóz do roku 2030, s výhledovou vizí do roku 2050.

Pro naplnění vize „Karlovy Vary jsou v roce 2030 dynamicky se rozvíjející město, zachovávající tradici lázeňství a nabízející zdravé a vstřícné prostředí pro své obyvatele i návštěvníky“ byly definovány následující globální cíle:

1. Dlouhodobě udržitelný rozvoj představuje řešení mobility osob při akceptovatelném dopadu na životní prostředí a kvalitu života
2. Zvyšovat kvalitu života v centru města i okrajových částech
3. Snižovat negativní dopady na životní prostředí
4. Zklidnit dopravu ve vnitřním lázeňském území
5. Zajištění atraktivity území a dostupnosti území
6. Udržení kvality života, kvality území a bydlení
7. Ekonomická stabilita a rozvoj systému v rámci udržitelného rozvoje města
8. Důraz na ochranu složek přírodního prostředí, zvláště přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Karlovy Vary

Dále byly stanoveny strategické a specifické cíle a stanovena opatření k naplňování vize a cílů koncepce. Návrhová část dále obsahuje Akční plán, který představuje soubor opatření pro období krátkodobého plánování do roku 2023. Akční plán obsahuje přednostní záměry plynoucí z plánu mobility a dále stavby a projekty připravované městem Karlovy Vary.

#### **Průběh posuzování:**

Na základě oznámení koncepce dne 23. 10. 2019 Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále také „krajský úřad“), jako příslušný úřad podle ustanovení § 22 písm. b) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, provedl zjišťovací řízení podle § 10d zákona.

Na základě obsahu oznámení koncepce, vyjádření obdržených k oznámení koncepce a dle kritérií uvedených v příloze č. 8 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí dospěl krajský úřad k závěru, že koncepce může mít významný vliv na životní prostředí a bude posuzována podle zákona o posuzování na životní prostředí (Závěr zjišťovacího řízení, č.j. KK/4818/ZZ/19-18 dne 29. 11. 2019).

#### **Závěry posuzování:**

vyhodnocení SEA bylo zpracováno v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí a vypracováno v rozsahu přílohy č. 9 k tomuto zákonu a požadavků na jeho rozsah a obsah uvedených v závěru zjišťovacího řízení vydaného podle § 10d zákona.

Koncepce byla předložena v jedné variantě.

Pro identifikaci vlivů na životní prostředí byly využity „hodnotící tabulky systému rating. Příslušný úřad (odbor životního prostředí a zemědělství Krajského úřadu Karlovarského kraje) vyloučil vliv koncepce na soustavy Natura 2000.

Na základě předloženého vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví lze konstatovat, že v koncepčních částech (vize, globální, strategické a specifické cíle) nebyly zjištěny žádné významnější negativní vlivy. U navrhovaných opatření (záměrů, staveb) byly v pěti případech identifikovány významné negativní vlivy zatěžující životní prostředí nad únosnou míru. Návrh koncepce se proto doporučuje přijmout za předpokladu zapracování podmínek stanovených v kapitole 10.

Krajský úřad Karlovarského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako příslušný úřad podle § 22 písm. b) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, na základě návrhu koncepce, vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví, vyjádření k němu podaných a závěrů veřejného projednání vydává podle ustanovení § 10g zákona z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí:

## **SOUHLASNÉ STANOVISKO**

### **k návrhu koncepce**

#### **„Plán udržitelné městské mobility města Karlovy Vary a generel dopravy města Karlovy Vary“**

**a stanoví podle § 10g odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí následující požadavky a podmínky, kterými budou zajištěny minimální možné dopady realizace koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví:**

1. Zprovoznění Drahovického mostu, zapojení do ZAKOS – neuvádět v koncepci přesné umístění (Drahovický most), ale přesunout záměr do obecné polohy ve smyslu vyhledání vhodného místa pro nový most mezi Drahovicemi a Bohaticemi; přesnou formulaci určí zpracovatel koncepce.
2. Propojovací komunikace Stará Role, úsek mezi silnicemi II/220 – II/222 – vypustit záměr ze seznamu staveb navržených k realizaci do roku 2030 a přesunout jej jako rezervu po roce 2030; přesnou formulaci opatření určí zpracovatel koncepce.
3. Přeložka silnice II/220, doplnění úseku Jáchymovská – Stará Role – neuvádět v koncepci přesnou trasu komunikace (graficky ani textem), ale přesunout záměr do obecné polohy ve smyslu vyhledání environmentálně přijatelné trasy přeložky silnice II/220; přesnou formulaci opatření určí zpracovatel koncepce.
4. Propojovací komunikace II/222 – dálnice D6, kompletace obchvatu – vypustit záměr ze seznamu staveb navržených k realizaci do roku 2030 a přesunout jej jako rezervu po roce 2030; přesnou formulaci opatření určí zpracovatel koncepce.
5. Výstavba mostu vstřícně ulice Charkovská, propoj Dolní Kamenná – Západní – vypustit z návrhu koncepce úsek Dolní Kamenná – Sokolovská.
6. K posílení pozitivních vlivů koncepce:
  - a. Uvést na vhodných místech přistoupení českého státu k evropské strategii přesunu části přepravních výkonů nákladní silniční dopravy na železnici,
  - b. uvést na vhodných místech zásadu, že všechny části města mají mít přímé spojení do centra, bez přestupu,
  - c. uvést na vhodných místech potřebu přímého spojení (horního) nádraží Karlovy Vary s lázeňskou částí města, aby byl příjezd vlakem pro hosty i návštěvníky atraktivnější a snížil se tlak na parkování osobních automobilů,
  - d. uvést na vhodných místech potřebu zřízení zabezpečených míst pro odkládání kol (dostatečná ochrana před vandaly, zloději i počasím), aby kola mohla být více využívána pro cesty po městě, a ne pouze na výlety,
  - e. uvést na vhodných místech potřebu znepříjemňovat cesty IAD do nežádoucích ulic a míst (zúžení vozovky ve prospěch chodníků, zpomalovací opatření, přechody v úrovni chodníků a další) pro odklon od IAD k udržitelné dopravě.

Krajský úřad Karlovarského kraje upozorňuje na povinnost schvalujícího orgánu postupovat podle § 10g odst. 4, 5 a 6 zákona.

- § 10g odst. 4 – orgán, který bude koncepci schvalovat, musí zohlednit požadavky a podmínky tohoto stanoviska, popř. musí odůvodnit svůj postup v případě, že nezahrnutí podmínek a požadavků tohoto stanoviska do koncepce.
- § 10g odst. 5 – předkladatel musí zveřejnit schválenou koncepci včetně prohlášení o tom, jak byly ve schválení koncepci vypořádány požadavky a podmínky tohoto stanoviska, o účasti veřejnosti při zpracování koncepce a o přijatých opatřeních pro zajištění sledování a rozboru vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví.
- § 10h – předkladatel musí zajistit sledování a rozbor vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a další povinnosti plynoucí z tohoto ustanovení.

Toto stanovisko není závazným stanoviskem ani rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.



## 16. PODKLADY

- 1 Biogeografické členění České republiky, MŽP, ENIGMA, Culek, M., Praha 1996
- 2 Integrovaný plán rozvoje území Karlovy Vary, PROCES – Centrum pro rozvoj obcí a regionů, s.r.o., 2015
- 3 Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050, Ministerstvo dopravy ČR, Praha, duben 2013
- 4 Koncepce ochrany přírody a krajiny Karlovarského kraje na období 2016-2025, Mgr. Vladimír Melichar a kol., Karlovy Vary, srpen 2015
- 5 Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Brno, prosinec 2015
- 6 Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020, Ministerstvo dopravy ČR
- 7 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020
- 8 Plán udržitelné městské mobility Karlovy Vary a Generel dopravy města Karlovy Vary 2017 – 2019, UDIMO, spol. s r.o.
- 9 Plán udržitelné městské mobility města Karlovy Vary a generel dopravy města Karlovy Vary, Oznámení koncepce podle zákona č. 100/2001 Sb., Ing. Jiří Klicpera, CSc. Inženýrská Ekologie, Lázně Bohdaneč, říjen 2019
- 10 Plán udržitelné městské mobility Statutárního města Karlovy Vary, Rozptylová studie, UDIMO spol. s r. o., Ing. Pavel Balahura, 9/2019
- 11 Plán udržitelné městské mobility Statutárního města Karlovy Vary, Hluková studie, UDIMO spol. s r. o., Ing. Pavel Balahura, 8/2019
- 12 Politika územního rozvoje České republiky, ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3, Ministerstvo pro místní rozvoj ČR a Ústav územního rozvoje, Praha, Brno 2019
- 13 Program rozvoje cyklistické dopravy v Karlových Varech, Ing. Ota Řezanka, listopad 2011
- 14 Program rozvoje Karlovarského kraje na období 2014 – 2021, Strategická a implementační část, Mepco, s.r.o. ve spolupráci s odbory Krajského úřadu Karlovarského kraje
- 15 Státní politika životního prostředí České republiky 2012-2020, ve znění aktualizace 2016, Ministerstvo životního prostředí
- 16 Strategický plán udržitelného rozvoje Statutárního města Karlovy Vary, RegioPartner, s.r.o., 2014
- 17 Územně analytické podklady obce s rozšířenou působností Karlovy Vary, 4. aktualizace, 2016
- 18 Územní plán města Karlovy Vary, Aktualizace k 31. 12. 2013, Institut regionálního a územního plánování s.r.o.
- 19 Územní plán Karlovy Vary, Část I. – Výrok, AF-CITYPLAN s.r.o., říjen 2018
- 20 Územní plán Karlovy Vary, Část II. – Odůvodnění, AF-CITYPLAN s.r.o., říjen 2018
- 21 Územní plán Karlovy Vary, NÁVRH, Část A – Vyhodnocení vlivů Návrhu územního plánu na životní prostředí, Ing. Pavel Musiol, říjen 2018
- 22 Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje po vydání Aktualizace č. 1, úplné znění, Atelier T-plan, s.r.o. Praha, červen 2018
- 23 Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí, Ministerstvo zdravotnictví České republiky 2014
- 24 Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí, Ministerstvo zdravotnictví České republiky, Akční plán č. 1: Podpora pohybové aktivity na období 2015-2020, Ministerstvo zdravotnictví České republiky 2014

## **Internetové zdroje**

[www.czso.cz](http://www.czso.cz)  
[www.kr-karlovarskycz](http://www.kr-karlovarskycz)  
[www.mapy.cz](http://www.mapy.cz)  
[www.mmkv.cz](http://www.mmkv.cz)  
[www.mzp.cz](http://www.mzp.cz)  
[www.nature.cz](http://www.nature.cz)  
[www.npu.cz](http://www.npu.cz)  
[www.portal.cenia.cz](http://www.portal.cenia.cz)

## 17. PŘÍLOHY

- 1 Závěr zjišťovacího řízení
- 2 Vyjádření došla v rámci zjišťovacího řízení:
  - 2.1 Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, ze dne 5. 11. 2019
  - 2.2 Magistrát města Karlovy Vary, Odbor životního prostředí, č. j. 4685/OŽP/19, ze dne 7. 11. 2019
  - 2.3 Ministerstvo zdravotnictví České republiky, Český inspektorát lázní a zřidel, č. j. MZDR46716/2019-2/OZP-ČIL-Dr, ze dne 11. 11. 2019
  - 2.4 Krajský úřad Karlovarského kraje, Odbor regionálního rozvoje, č. j. KK/1796/RR/19, ze dne 12. 11. 2019
  - 2.5 Karlovarský kraj, ze dne 13. 11. 2019
  - 2.6 Krajský úřad Karlovarského kraje, Odbor dopravy a silničního hospodářství, č. j. K/3071/DS/19, ze dne 13. 11. 2019
  - 2.7 Krajský úřad Karlovarského kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství, č. j. K/4818/ZZ/19-6, ze dne 14. 11. 2019
  - 2.8 Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Ústí nad Labem, č. j. ČIŽP/44/2019/8607, ze dne 14. 11. 2019
  - 2.9 Neformální společnost vlastníků bytů a domů v oblasti ulic Dobová, Jáchymovská a Teplárenská, ze dne 14. 11. 2019
  - 2.10 Ředitelství silnic a dálnic ČR, ze dne 14. 11. 2019
  - 2.11 Krajský úřad Karlovarského kraje, Odbor správa majetku, ze dne 18. 11. 2019
  - 2.12 Obvodní báňský úřad pro území kraje Karlovarského, č. j. SBS/388112/2019/OBÚ-08, ze dne 18. 11. 2019
  - 2.13 Krajská hygienická stanice Karlovarského kraje, č. j. KHSKV/12235/2019/HOK/Mrv-S10, ze dne 25. 11. 2019

Samostatná příloha

Vlivy koncepce na veřejné zdraví