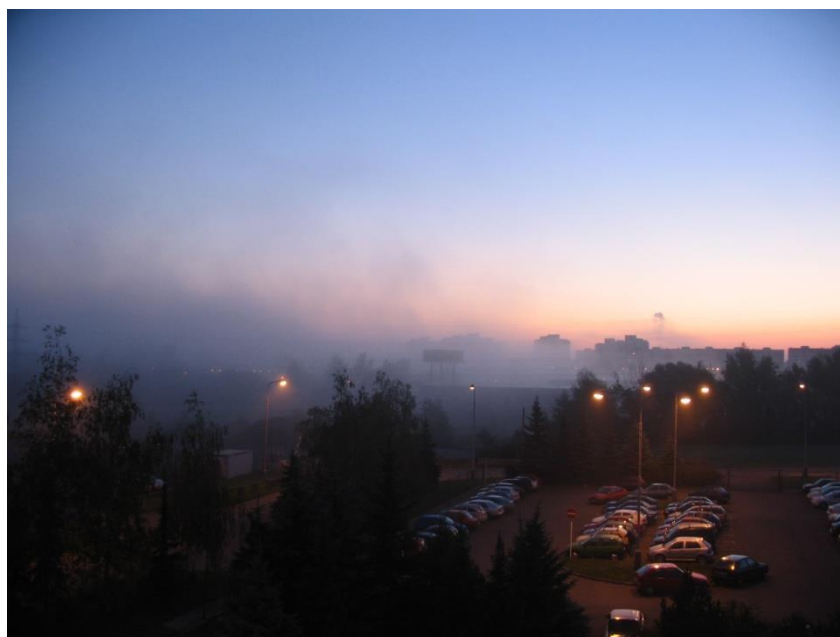




Dopravně inženýrská kancelář  
Novoveská 25/1266  
709 00 Ostrava-Mariánské Hory

Zlepšení čistoty ovzduší města Ostravy v oblasti dopravy

JÚ 0417/XXXVI



Ostrava, listopad 2007

Číslo soupravy:

## OBSAH:

1	Základní údaje.....	3
2	Zadání.....	4
3	Úvod do problematiky.....	5
3.1	Legislativa .....	5
3.2	Zdroje znečištění ovzduší.....	11
3.3	Negativní vlivy dopravy .....	11
4	Dokumentace, které se zabývají negativními vlivy v dopravě na území města Ostravy .	14
4.1	Generální dopravní plán města Ostravy (GDP MO) .....	14
4.2	Strategický plán rozvoje SMO .....	20
4.3	Informace o dopravě v Ostravě – rok 2006.....	21
5	Opatření ke snížení negativních vlivů dopravy na kvalitu ovzduší .....	22
5.1	Opatření v běžném provozu (krátkodobý i dlouhodobý výhled) .....	22
5.1.1	Omezení zdroje negativních vlivů z mobilních zdrojů znečišťování .....	22
5.1.1.1	Systemové změny (vycházející z GDP a Strategického plánu, krátkodobý i dlouhodobý výhled).....	22
5.1.1.2	Dopravní prostředky, pozemní komunikace.....	25
5.1.2	Vložení překážky.....	26
5.1.3	Opatření na chráněném objektu .....	27
5.1.4	Konkrétní opatření u komunikací s překročením limitních hladin hluku .....	28
5.2	Opatření při krizových situacích (vyhlášení smogové situace).....	28
	Přílohy:.....	31

## 1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE

<b>Název dokumentace:</b>	Zlepšení čistoty ovzduší města Ostravy v oblasti dopravy
<b>Zhotovitel:</b>	Ostravské komunikace, a. s. – Dopravně inženýrská kancelář Novoveská 25/1266 709 00 Ostrava – Mariánské Hory
<b>Objednatel:</b>	OD MMO Prokešovo náměstí 8 729 30 Ostrava
<b>Jmenovitý úkol:</b>	0417/XXXVI
<b>Vypracovali:</b>	Ing. Margita Navrátilová, Ing. Josef Laža
<b>Zodpovědný projektant:</b>	Ing. Margita Navrátilová
<b>Termín zpracování:</b>	listopad 2007

## 2 ZADÁNÍ

Tato dokumentace byla zpracována na základě objednávky OD MMO číslo JÚ 0417/XXXVI ze dne 05. 09. 2007. Úkolem bylo vypracování materiálu k zlepšení ovzduší města Ostravy přínosem z rezortu dopravy (zejména silniční). Materiál byl zpracován s přihlédnutím k již schváleným materiálům Strategický plán rozvoje SMO a Generální dopravní plán města Ostravy.

Použité zkratky:

ASŘ MSP	- automatizovaný systém řízení městského silničního provozu
ČHMU	- Český hydrometeorologický ústav
IAD	- individuální automobilová doprava
LZO	- látky znečišťující ovzduší
GDP MO	- Generální plán dopravy msta Ostravy
MHD	- městská hromadná doprava
MK	- místní komunikace
MDO	- městský dopravní okruh
MSLK	- Moravskoslezský kraj
OD MMO	- Odbor dopravy Magistrátu města Ostravy
PAU	- polycyklické aromatické uhlovodíky
SMO	- Statutární město Ostrava
SSZ	- světelně signalizační zařízení
VHD	- veřejná hromadná doprava
VOC	- těkavé organické látky
ŽP	- životní prostředí
DIC	-dopravně informační centrum

Výchozí podklady:

- Cyklistika pro města, MŽP ČR v roce 2006
- Generální dopravní plán města Ostravy, 1997
- Informace o dopravě v Ostravě – rok 2006
- Integrovaný program ([http://www.kr-moravskoslezsky.cz/zip/zp\\_9902\\_02.pdf](http://www.kr-moravskoslezsky.cz/zip/zp_9902_02.pdf))
- Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje, 20004
- Program ke zlepšení kvality ovzduší Moravskoslezského kraje, červen 2006
- Strategický plán rozvoje SMO

### 3 ÚVOD DO PROBLEMATIKY

Ochrana ovzduší patří mezi priority ochrany životního prostředí (dále ŽP). Ostravsko se řadí k nejhorším místům v ČR, co se znečištěného ovzduší týče. Počátky tohoto stavu se datují k rozvoji těžkého průmyslu na tomto území. K razantnímu zlepšení ovzduší došlo po modernizaci provozů podniků v 90. letech, nicméně i nadále je nutné prosazovat omezení zdrojů škodlivin pro ovzduší.

#### 3.1 Legislativa

Nejvýznamnější legislativní normy:

- Zák. č. 2/1993 Sb., Listina základních práv a svobod, v pozd. znění - (čl. 35)
- Zák. č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, v platném znění
- Zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění (§30 - §34)
- Zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění
- Zák. č. 385/2005 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů (zákon o ochraně ovzduší), v platném znění
- Zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění
- Vyhl. č. 523/2006 Sb., kterou se stanoví mezní hodnoty hlukových ukazatelů, jejich výpočet, základní požadavky na obsah strategických hlukových map a akčních plánů a podmínky účasti veřejnosti na jejich přípravě (vyhláška o hlukovém mapování)
- Nařízení vlády č. 350/2002 Sb., kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší, v platném znění
- Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění

Základní normou v ochraně životního prostředí je Ústava ČR, podle které má každý občan právo na příznivé ŽP.

#### **Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění**

Dopravy se v tomto zákoně týkají § 30 - 34.

Dle **§ 30** je za provoz zdroje hluku a vibrací odpovědný obecně subjekt, který používá, popřípadě provozuje stroje a zařízení, které jsou zdrojem hluku nebo vibrací, případně provozovatel dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk, konkrétně pak zákon č. 258 vyjmenovává provozovatele letiště (zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví), vlastníka nebo správce pozemní komunikace (zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích) a vlastníka dráhy (zákon č. 266/1994 Sb., o drahách).

Provozovatel zdroje hluku a vibrací má povinnost technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro:

- **chráněný venkovní prostor** - nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, sportu, léčení a výuce - rekreaci podle § 30 odst. 1 věty první zákona č. 258/2000 Sb. se rozumí i užívání pozemku na základě vlastnického, nájemního nebo podnájemního práva souvisejícího s vlastnictvím bytového nebo rodinného domu, a nebo nájmem, a

nebo podnájmem bytu v nich (výjimkou jsou prostory určené pro zemědělské účely, lesy a venkovní pracoviště),

- **chráněné vnitřní prostory staveb** - obytné a pobytové místnosti s výjimkou místností ve stavbách pro individuální rekreaci a ve stavbách pro výrobu a skladování,
- **chráněné venkovní prostory staveb** - prostor do 2 m okolo bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, a staveb funkčně obdobných,

a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby.

Hygienický limit je v tomto zákoně chápán jako nejvyšší přípustná hodnota hluku nebo vibrací stanovená pro místa pobytu osob z hlediska ochrany jejich zdraví před nepříznivými účinky hluku nebo vibrací. Hodnoty hluku se vyjadřují jako ekvivalentní hladina akustického tlaku  $A_{LAeq,T}$  (pro vnitřní prostory staveb i maximální hladina akustického tlaku  $A_{LpAmax}$ ).

Podle **§ 34 zákona č. 258/2000 Sb.** u hluku z dopravy na veřejných komunikacích a železnicích a hluku z leteckého provozu se hodnoty hluku stanoví pro celou denní a noční dobu.

#### Chráněné vnitřní prostory staveb :

- nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku ( $A$ ) se stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku ( $L_{Aeq,T} = 40$  dB) a korekcí přihlížejících k využití prostorů a denní době podle přílohy č. 2 k nařízení vlády č. 148/2006.

#### Chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb:

- nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku  $A$  (s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického impulsního hluku) se stanoví součtem základní hladiny hluku ( $L_{Aeq,T} = 50$  dB) a příslušné korekce pro denní nebo noční dobu a místo podle příloh č. 3 nařízení vlády č. 148/2006.

Korekce pro stanovení nejvyšších přípustných hodnot hluku je číslo, které je nutné přičíst k základní maximální hladině, přitom platí, že korekce uvedené v tabulce se nesčítají. Způsob užívání stavby je dán kolaudačním rozhodnutím. O přiznání korekce rozhoduje v konkrétní situaci příslušná Krajská hygienická stanice.

Nařízení vlády č. 148/2006 uvádí, že korekce u staré zátěže zůstává zachována i po položení nového povrchu vozovky, výměně kolejového svršku, popřípadě rozšíření vozovek při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace nebo dráhy, při které nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru a pro krátkodobé objízdné trasy. Dojde-li na komunikaci, které byla dosud přiznána korekce pro starou hlukovou zátěž, ke stavebním či dopravně – organizačním změnám většího rozsahu, nelze dále tuto korekce přiznávat.

**§ 31** odst. 1 zákona řeší situaci, kdy nelze z vážných důvodů dodržet hygienické limity při používání nebo provozování zdroje hluku nebo vibrací. V takovém případě je možné nadlimitní zdroj hluku provozovat na základě povolení. O povolení nadlimitního zdroje hluku žádá jeho provozovatel, povolení vydává příslušný orgán ochrany veřejného zdraví, kterým je v prvním stupni krajská hygienická stanice (§ 82 odst. 2 písm. a). Orgán ochrany veřejného zdraví povolení vydá, jestliže provozovatel zdroje nadlimitního hluku prokáže, že hluk nebo vibrace budou omezeny na rozumně dosažitelnou míru. Rozumně dosažitelnou mírou se rozumí poměr mezi náklady na protihluková nebo antivibrační opatření a jejich přínosem ke snížení hlukové nebo vibrační zátěže fyzických osob. Poměr nákladů a efektivita možných opatření se stanoví i s ohledem na počet dotčených fyzických osob nadlimitním hlukem nebo vibracemi. Orgán ochrany veřejného zdraví bude vycházet z takové technické dokumentace, která doloží technické provedení opatření, jeho účinnost, ale také skutečnost, že jde o nejvhodnější technologii vzhledem k účelu ochrany a také vzhledem k dalším podmínkám požadovaným v § 31 zákona. Orgán ochrany veřejného zdraví by měl stanovit časový harmonogram provedení úprav, minimálně datum do kdy musí

být provedeny, a stanovit i způsob, jakým investor prokáže funkčnost provedených opatření. Povolení musí být časově omezené. Zákon nevylučuje možnost vydání nového časově omezeného povolení se stejnými podmínkami po uplynutí lhůty předchozího povolení.

*Novelou provedené doplnění kritéria pro posouzení rozumně dosažitelné míry omezení hluku a vibrací o "počet fyzických osob exponovaných nadlimitnímu hluku nebo vibracím" je podle názoru Ekologického právního servisu ve svých důsledcích diskriminační. Dle článku 31 Listiny základních práv a svobod, která je nadřazená zákonu, má každý právo na ochranu zdraví a tedy na počtu fyzických osob exponovaných nadlimitnímu hluku nebo vibracím nezáleží.*

*Zákon nepamatuje výslovně na situaci, kdy by po vydání povolení podle § 31 odst. 1 zákona č. 258/2000 provozovatel zdroje hluku navržená opatření nerealizoval. Při nesplnění podmínek daných v povolení je možné, aby krajský hygienik využil § 84 odst. 1 písm. b) zákona č. 258/2000 a zakázal činnost, kterou byly porušeny povinnosti v ochraně veřejného zdraví do doby odstranění závad nebo, aby s odkazem na § 84 odst. 1 písm. l) zakázal provoz zdroje hluku v situaci, kdy je to nezbytné k ochraně veřejného zdraví.*

*Dle zákona se řízení o vydání povolení účastní pouze navrhovatel. Ovšem při přihlednutí k Listině základních práv a svobod čl. 11 má vlastnické právo všech vlastníků stejný zákonný obsah a ochranu a tedy není možné upřednostňovat vlastníka zdroje hluku a vibrací před vlastníkem postižené nemovitosti. Dále mohou být dotčena práva každého na ochranu zdraví a na příznivé životní prostředí (čl. 31 a 35). Další možností účastnit se řízení o vydání povolení je napadení samotného vydání povolení z důvodu zkrácení na svých právech rozhodnutím správního orgánu podle zákon č. 150/2002 Sb., soudního řádu správního, kde nový účastník se může domáhat zrušení vydaného povolení.*

*Pro kladné zahájení řízení při stížnosti ze strany občanů obtěžovaných zvýšeným hlukem či vibracemi je důležité, aby zdroj emisí v tomto případě pozemní komunikace, dráha, či letiště byl v souladu s územním plánem, v územním řízení bylo vydáno rozhodnutí o umístění stavby a stavba měla řádné stavební povolení.*

*Nejvyšší přípustné hodnoty hlukových emisí pro všechny výše uvedené prostory jsou uvedeny v tabulce na následující straně.*

**Zák. č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění**

Základem pro realizaci jakékoliv dopravní stavby je soulad s platným územním plánem velkého územního celku nebo územním plánem obce, v případě menší liniové stavby či lokálního záměru.

- Dotčené orgány mohou kontrolovat dodržování podmínek z výrokové části rozhodnutí nebo z opatření obecné povahy.
- Obecní úřad s rozšířenou působností (úřad územního plánování) např.:
  - pořizuje územní plán
  - pořizuje územní studii
  - je dotčeným orgánem v územním řízení z hlediska uplatňování záměru územního plánování, pokud nevydává územní rozhodnutí
- Obecní úřad zajišťuje splnění kvalifikačních požadavků pro výkon územně plánovací činnosti
- Stavební úřad např.:
  - vydává územní rozhodnutí
  - vydává územní souhlas
- Zastupitelstvo obce např.:
  - vydává územní plán
  - vydává regulační plán
  - projednává zprávu o uplatňování územního plánu
- Krajský úřad např.:
  - pořizuje zásady územního rozvoje a v zákonem stanovených případech regulační plán pro plochy a koridory nemístního významu
  - je dotčeným orgánem v územním řízení a v řízení podle zvláštního předpisu, v nichž se rozhoduje o změnách v území, které se dotýkají více správních obvodů obcí s rozšířenou působností
  - je dotčeným orgánem v územním řízení o záměrech, které požadují posouzení vlivu na životní prostředí
- řízení a rozhodnutí u staveb ve správním obvodu dvou a více stavebních úřadů provede a vydává nejbližší společně nadřazený stavební úřad
- speciální stavební úřady působí u staveb leteckých, drah a na dráze, včetně zařízení na dráze, dálnic, silnic, místních komunikací a veřejně přístupných komunikací, vodních děl
- v nezastavěném území lze v souladu s jeho charakterem umísťovat stavby a zařízení, a jiná opatření mj. pouze pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu a ty, které zlepšují podmínky jeho využití pro účely rekreace a cestovního ruchu, např. cyklistické stezky
- úkolem územního plánování je také vyhodnocení vlivu politiky územního rozvoje pro příznivé ŽP

Přílohou stavebního zákona je i Rámcový obsah vyhodnocení vlivu politiky územního rozvoje, zásad územního rozvoje a územního plánu na ŽP pro účely posuzování vlivů koncepce na ŽP.

**Zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů**

Posuzování vlivů na životní prostředí neboli studie EIA (z ang. Environmental Impact Assessment) se týkají mimo jiné:

- v kategorii I
  - Novostavby železničních drah delší 1 km.
  - Letiště se vzletovou a přistávací dráhou v délce 2 100 m a více.
  - Novostavby, rozšiřování a přeložky dálnic a rychlostních silnic.



- Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic nebo místních komunikací o čtyřech a více jízdnicích pruzích, včetně rozšíření nebo přeložek stávajících silnic nebo místních komunikací o dvou nebo méně jízdnicích pruzích na silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdnicích pruzích, o délce 10 km a více.
- Vodní cesty včetně jezů a ostatních vzdouvacích zařízení a mol pro nakládání a vykládání na břeh nebo přístavy pro vnitrozemskou vodní dopravu pro plavbu lodí s výtlakem nad 1 350 tun.
- v kategorii II
  - Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I).
  - Novostavby (záměry neuvedené v kategorii I), rekonstrukce, elektrizace nebo modernizace železničních drah; novostavby nebo rekonstrukce železničních a intermodálních zařízení a překladišť.
  - Vodní cesty včetně jezů a ostatních vzdouvacích zařízení a mol pro nakládání a vykládání na břeh nebo přístavy pro vnitrozemskou vodní dopravu.
  - Letiště se vzletovou a přistávací dráhou do 2 100 m.

Posuzování vlivu záměru na životní prostředí, jehož součástí je i posuzování vlivu záměru na ovzduší, obsahuje zjištění, popis, posouzení a vyhodnocení předpokládaných přímých a nepřímých vlivů provedení i neprovedení záměru na životní prostředí. Posouzení vychází ze stavu životního prostředí v dotčeném území v době oznámení záměru. V dlouhodobém záměru se jeho jednotlivé etapy posuzují samostatně a v kontextu vlivů záměru jako celku. Hodnotí se vlivy záměru na životní prostředí při jeho přípravě, provádění, provozování i jeho ukončení, popřípadě důsledky jeho likvidace a dále sanace nebo rekultivace území, pokud je to ze zákona nutné. Posuzuje se běžné provozování i možnost havárie. Posuzování záměru zahrnuje i návrh opatření k předcházení nepříznivým vlivům na životní prostředí provedením záměru, k vyloučení, snížení, zmírnění nebo minimalizaci těchto vlivů, popřípadě ke zvýšení příznivých vlivů na životní prostředí provedením záměru, a to včetně vyhodnocení předpokládaných účinků navrhovaných opatření.

Informace o množství a druhu emisí uvolňovaných do ovzduší posuzovaným záměrem se uvádí již při podání Oznámení, které je prvním stupněm pro posouzení vlivu záměru na ŽP. V dalším kroku v předkládané dokumentaci k posouzení vlivu záměru na ŽP se v několika samostatných částech uvádí přehled zdrojů znečišťování, druh a množství emitovaných škodlivin a způsoby a účinnost zachycování znečišťujících látek, které přinese posuzovaný záměr, nebo které již v dotčeném území existují. Závěrem je komplexní charakteristika a zhodnocení vlivu záměru na ŽP při průběhu a po realizaci záměru. Ty samé údaje a postupy výslovně platí i pro hluk a vibrace.

Strategické posuzování životního prostředí (SEA - Strategic Environmental Assessment) má obecnější zaměření než EIA. SEA posuzuje koncepci programů a projektů v území o větší rozloze např. kraje.

Bez provedené studie EIA u výše vyjmenovaných záměrů nesmí pověřený stavební úřad vydat souhlas s realizací záměru.

### **Státní správa v ochraně veřejného zdraví**

Státní správu v ochraně veřejného zdraví vykonávají:

- Ministerstvo zdravotnictví
- krajské hygienické stanice
- Ministerstvo obrany a Ministerstvo vnitra
- Ministerstvo dopravy
- Ministerstvo pro místní rozvoj
- Ministerstvo životního prostředí
- krajské úřady

**Ministerstvo dopravy** zpracovává a aktualizuje akční plány pro hlavní pozemní komunikace (více než 3 mil. vozidel za rok), hlavní železniční tratě (více než 30 tis. vlaků za rok) a hlavní letiště (civilní letiště s více než 50 tis. vzletů a přistání za rok) které zpřístupňuje veřejnosti.

**Ministerstvo životního prostředí MŽP** je ústředním orgánem státní správy pro ochranu vod, ovzduší, přírody a krajiny, posuzuje vliv činností a jejich důsledků na životní prostředí, včetně těch, které přesahují hranice státu. Zajišťuje též kontrolní činnosti vlády České republiky, koordinuje ve věcech životního prostředí postup všech ministerstev a ostatních ústředních orgánů státní správy České republiky.

**Krajské úřady** předávají Ministerstvu zdravotnictví údaje o zdrojích hluku, pořizuje a aktualizuje akční plány pro územní aglomerace, hlavní pozemní komunikace, které vlastní kraj, včetně hlavních pozemních komunikací ve vlastnictví obce ve správním území kraje ze strategických hlukových map zpracovaných Ministerstvem zdravotnictví. Krajské úřady jsou dále nadřazeným stavebním úřadem pro stížnosti postupu nižších stavebních úřadů.

**Krajská hygienická stanice** dbá na dodržování hygienických limitů plynoucích z nového využití území, hodnotí stížnosti občanů na znečišťování a řeší s původci znečištění případnou nápravu. Ze zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů je krajský hygienik prvním z orgánů ochrany veřejného zdraví, který vydává časově omezené povolení k provozování zdroje nadlimitního hluku. Dále dle zákona může zakázat provozování zdroje nadlimitního hluku nebo omezit či zakázat činnost, která vede k hlučnosti vyšší než maximálně dovolené.

**Odbor ochrany životního prostředí MMO** zajišťuje mj. výkon správních činností na úseku státní správy v oblasti ochrany ovzduší:

- správní řízení ve věci poplatků za znečišťování ovzduší pro malé a střední zdroje znečišťování ovzduší
- správní řízení ve věci uložení sankcí za nesplnění oznamovací povinnosti provozovatelům malých a středních zdrojů znečišťování ovzduší
- příprava podnětů ČIŽP pro uložení sankcí za porušování povinností provozovatelů středních zdrojů znečišťování ovzduší
- zpřístupňování informací veřejnosti v rozsahu, stanoveném zákonem č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů (zákon o ochraně ovzduší)
- vedení evidence oznámení o malých a středních stacionárních zdrojích znečišťování ovzduší
- správní řízení ve věci odstranění závad u malých spalovacích zdrojů
- kontrola dodržování povinností provozovateli malých zdrojů, přípustné tmavosti kouře, pachového čísla a přípustné míry obtěžování zápachem
- správní řízení o uložení sankce za nedodržování povinností provozovatelů malých zdrojů a dále vystupuje při posuzování dalších dokumentů, jako dotčený orgán státní správy:
- vyjádření v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí podle zák. č. 100/2001 Sb.
- stanovisko k záměrům staveb, využití území apod.
- poskytování informací

**Státní zdravotnický ústav** je jedním z tvůrců norem týkajících se ochrany životního prostředí. Zabývá se vztahem znečišťujících látek v ovzduší ke zdraví obyvatel. K činnostem SZU patří soubor aktivit směřujících k prohlubování poznatků o vlivu znečištění ovzduší na zdraví obyvatel a k definování zdravotně zdůvodněných požadavků na kvalitu ovzduší.

### 3.2 Zdroje znečištění ovzduší

Ostravsko patří dlouhodobě k regionům s nejhorším stavem ovzduší v Česku, resp. ve střední Evropě. Viníkem špatného ovzduší je **těžký průmysl** historicky situovaný v centru nebo blízkosti města Ostravy (Vysoké pece Ostrava a.s., Mittal Steel Ostrava a.s., OKD a.s. aj.), **narůstající doprava a lokální zdroje emisí spalujících tuhá paliva**.

Krajský úřad Moravskoslezského kraje vydal v červnu 2006 Program ke zlepšení kvality ovzduší Moravskoslezského kraje. V této publikaci jsou uvedeny na straně 47 (tabulka č. 49) nejvýznamnější stacionární zdroje znečištění ovzduší (REZZO 1) v kraji. Mobilní zdroje znečištění (REZZO 4) jsou definovány, jako úseky silnic s průměrnou intenzitou dopravy nad 30 000 voz.den<sup>-1</sup>. Tabulka č. 4.4 zobrazuje tyto úseky na území Ostravy. Pokud srovnáme vliv stacionárních (REZZO 1, 2, 3) a mobilních zdrojů znečištění (REZZO 4) ze zmíněné publikace na straně 53 (tabulka č. 54), tak docházíme k závěru, že mobilní zdroje se na znečištění ovzduší v roce 2004 podílely z 23,1% u tuhých znečišťujících látek, z 1,6% u SO<sub>2</sub>, z 38% u NO<sub>x</sub>, z 15,9% a 30,0% u VOC.

#### **Chyba! Chybné propojení.**

Nařízení vlády č. 350/2002 Sb., kterým se stanoví imisní limity a podmínky a způsob sledování, posuzování, hodnocení a řízení kvality ovzduší v platném znění (novela 429/2005 Sb.) byly stanoveny doporučené krajské emisní stropy. Moravskoslezský kraj v roce 2006 tyto limity překročil pouze u NO<sub>x</sub>.

Mobilní zdroje znečištění (dopravní prostředky) primárně znečišťují životní prostředí hlukem, vibracemi a emisemi.

Hluk z dopravy vzniká činností motoru, odvalováním kola po pojižděné ploše a aerodynamickým hlukem. Hluk z motoru je dominantní při rychlostech do 30 km.h<sup>-1</sup> u osobních vozidel a do 50 km.h<sup>-1</sup> u vozidel nákladních. Ve vyšších rychlostech je hlučnější pohyb kol po jízdni ploše. Aerodynamický hluk plynoucí z pohybu vozidla vzduchovou hmotou roste se vzrůstající rychlostí.

Vibrace vznikají pohybem vozidla po jízdni dráze. Záleží na hmotnosti vozidla, rychlosti a způsobu jízdy vozidla. Na výsledné hodnotě vibrace se podílí i geologický profil cesty šíření vibrace od zdroje k cíli, povrch vozovky směrové a výškové vedení kolejové dráhy, způsob upevnění kolejnic, vlastnosti podkladních vrstev.

Benzinové a naftové motory svou činností produkují nebezpečné látky, které škodí ŽP. Dále se pohybem vozidla víří prachové částice. Chemické látky a prach z provozu dopravních prostředků škodící životnímu prostředí se souhrnně označují jako látky znečišťující ovzduší (dále LZO). Základními emisemi jsou CO, CH, NO<sub>x</sub> a pevné částice. Podle spotřeby a složení paliva je dále vypouštěno olovo (Pb), oxidy (SO<sub>2</sub> a CO<sub>2</sub>) a polycyklické aromatické uhlovodíky (dále PAU). Snižující tendenci při provozu vozidel mají těžké organické látky (VOC) a problémový zvláště v městských aglomeracích zůstává přízemní ozon.

LZO působí negativně na lidský organizmus a podílejí se na změnách klimatu Země. Měří se a vyhodnocují objemy jednotlivých LZO v atmosféře, ale sledují se i vlivy reakcí LZO se sebou navzájem a i s dalšími prvky v atmosféře. Např. koncentrace oxidu dusíku klesá se vzdáleností od zdroje, ale jemné částice PAU se váží na prachové částice a tím se mohou přenášet do velkých vzdáleností.

Evropská unie se snaží snížit objemy LZO vydáváním závazných norem pro výrobce motorů tzv. EURO x.

### 3.3 Negativní vlivy dopravy

#### **Silniční doprava, komunikační síť**

Intenzity dopravy i počet vozidel v Ostravě každoročně roste, což se negativně projevuje na kvalitě ovzduší i na stavu povrchu komunikací. Co se týká ovzduší nejdůležitějšími faktory ovlivňující kvalitu ovzduší je dopravní hluk a exhalace dopravy. Na základě provedených průzkumů intenzit dopravy na komunikační síti je každoročně pro Sborník informací o dopravě zpracována mapa zatížení komunikací hlukem, mapa průměrných ročních koncentrací  $\text{NO}_x$  automobilové dopravy a emisní vydatnost komunikací (viz. př. č. 1, 2 a 3).

Zatřídění hlavních komunikací na území města Ostravy do jednotlivých hlukových pásem je zřejmé z příslušné grafické přílohy č. 3. V zásadě lze konstatovat, že ve srovnání let 2006/2005 došlo při vyhodnocení všech posuzovaných komunikací k zvýšení hlukové zátěže, a to především v důsledku novelizace výpočtové metodiky a jejího zpřesnění za účelem přiblížení se co nejvíce reálnému stavu. Průměrná hladina hluku ze všech posuzovaných komunikací, která v roce 2005 činila 64,5 dB, se zvýšila o 0,9 dB a v roce 2006 již činí 65,4 dB. V uplynulých dvou letech se rozpětí ekvivalentních hladin hluku změnilo z 52,6 – 70,8 dB (r. 2005) na 53,8 – 72,0 dB (r. 2006), což potvrzuje i již výše zmiňované celkové zvýšení hlukové zátěže na území města. Rozdíl vypočtené hlukové zátěže na jednotlivých komunikacích mezi rokem 2006 a 2005 se pohybuje v rozmezí – 4,2 - +4,1 dB. Maximální pokles byl zaznamenán na ul. Karla Svobody, maximální nárůst na ul. Antošovická.

### **Chyba! Chybné propojení.**

Podle hodnot uvedených v příloze č. 3 byla v roce 2006 nejvyšší přípustná hladina hluku (70 dB pro období od 6.00-22.00 hod) překročena na následujících úsecích komunikací:

- ul. Rudná (Bílovecká – Vratimovská)
- ul. Plzeňská (Rudná – Horní)
- ul. Místecká (Rudná – Dr. Martínka)
- ul. 28. Října (Bílovecká – Mariánskohorská)
- ul. Mariánskohorská (28. října – Grmelova)
- ul. Mariánskohorská (Cihelní – Sokolská)
- ul. Bohumínská (Těšínská – Českobratrská).

Těsně pod hranicí 70dB se nacházejí komunikace, po kterých jsou vedeny trasy nákladní dopravy.

Množství a rozsah vypočtených emisních vydatností  $\text{NO}_x$  z provozu automobilové dopravy na jednotlivých posuzovaných komunikacích v roce 2006 se pohyboval v rozsahu 0,060 – 5,376 t/km/rok, přičemž průměrná hodnota ze všech hodnocených komunikací činila 1,338 t/km/rok. Je možno konstatovat, že došlo k poklesu emisního zatížení na posuzovaných komunikacích, kdy se v roce 2005 rozsah emisní vydatnosti pohyboval v intervalu 0,066 – 5,568 t/km/rok a průměrná hodnota činila 1,448 t/km/rok, což je způsobeno hlavně snížením emisních faktorů pro lehká nákladní vozidla o 45 % pro rok 2006 oproti roku 2005. Nejvyšší emisní vydatnost  $\text{NO}_x$  byla jako každoročně vypočtena na ul. Rudná v úseku Místecká – Frýdecká a druhé nejvyšší emisní zatížení bylo vypočteno na ulici Mariánskohorská v úseku 28. října – Grmelova.

Stav vozovek na pozemních komunikacích na území Ostravy se kontroluje dle požadavků vyhlášky č. 104/1997, která je prováděcím předpisem zákona o pozemních komunikacích. Zjištěné závady správce komunikací postupně odstraňuje. Rozsah a způsob oprav je rozdílný z důvodu více vlastníků komunikací na území Ostravy, kteří poskytují rozdílné finanční prostředky. Tab. 3.3 zobrazuje délku komunikací dle jednotlivých vlastníků a finance, které byly v roce 2006 vynaloženy na jejich údržbu.

### **Chyba! Chybné propojení.**

V tabulce č. 3.4 jsou dále uvedeny finance, které dávají vlastníci na rekonstrukci, modernizaci resp. souvislou údržbu.

### **Chyba! Chybné propojení.**

Z údajů vyplývá, že nejméně financí v poměru k délce komunikací poskytuje město, což je v reálu vidět. Stav MK je viditelně nejlepší. Musíme ovšem poznamenat, že zatížení těchto komunikací nedosahuje hodnot na silniční síti.

#### **Letecká doprava**

Kvalitu ovzduší začíná ovlivňovat i vzrůstající intenzita letadel na mezinárodním letišti Leoše Janáčka v Ostravě Mošnově. Mezinárodní letiště je vzdáleno od centra Ostravy cca 20 km. Vliv na kvalitu ovzduší mají především letadla přistávající na dráhu RWY 22, jejíž sestupová osa vede přes městskou část Ostrava – Hrabůvka. Nárazové vibrace a zvýšená hluková zátěž v městské části Nová Bělá a Stará Bělá se vyskytují při ojedinělých akcích pořádaných na letišti Leoše Janáčka (např. 1 x ročně Den NATO).

Emise z letecké dopravy ovlivňující ovzduší zasahují do velkého prostoru přerůstající možnosti řešení města Ostravy

#### **Železniční doprava**

Železniční síť vyrazí z Ostravy do pěti různých směrů. Nejvyšší výkonnosti dosahuje severojižní spojení po trase II. koridoru státní hranice s Polskem – Ostrava – Přerov. Výrazný podíl na hustotě tratí v Ostravě mají vnitropodnikové vlečky v areálech těžkého průmyslu.

Všechny tratě na území města jsou elektrifikovány. V roce 2006 byla elektrifikována žel. trať Ostrava Svinov – Opava, východ. Probíhá elektrifikace úseku Ostrava Hlavní nádraží – Ostrava Kunčice. Diesellové lokomotivy se používají pro přepravu na vnitropodnikových vlečkách.

Žel. tratě byly modernizovány nebo jsou vedeny v zářezu a mimo zastavěnou oblast, což přispívá k snížení možných hlukových zátěží pro okolí.

Výstavbou nové železniční zastávky v centru města dojde ke zkrácení docházkové vzdálenosti, což přispěje k zatraktivnění žel. dopravy, jakož to žádoucího typu dopravy.

## 4 DOKUMENTACE, KTERÉ SE ZABÝVAJÍ NEGATIVNÍMI VLIVY V DOPRAVĚ NA ÚZEMÍ MĚSTA OSTRAVY

- Generální dopravní plán města Ostravy
- Strategický plán rozvoje SMO
- Územní plán města Ostravy
- Informace o dopravě v Ostravě – rok 2006

### 4.1 Generální dopravní plán města Ostravy (GDP MO)

Generální dopravní plán je základním dopravně - inženýrským dokumentem. Jsou v něm definovány základní prvky dopravní soustavy a to nejen z hlediska rozvoje jednotlivých druhů doprav, ale též požadavků na jejich vzájemnou koexistenci vč. vztahu k ostatním funkcím sídla. Hlavním hlediskem při zpracování generelu bylo zajištění komplexnosti návrhu tím, že byly řešeny všechny základní druhy dopravy. Druhým znakem byla jeho integrálnost se závaznými dokumenty města, zejména se základním dokumentem - Územním plánem města Ostravy.

V rámci komplexnosti návrhu GDP MO byla zpracována i problematika negativních vlivů dopravy na životní prostředí se zaměřením na dva nejdůležitější faktory a to dopravní hluk a emise dopravy. Dopravní politika města byla formulována opatřeními zahrnutých do tří možných oblastí:

- maximální preference hromadné dopravy osob při současném podporování a rozvoji dopravy cyklistické a pěší
- "kanalizace dopravy", představující soustředění dopravy do tras hlavní komunikační sítě včetně regulace dopravy na vjezdech do obytných částí
- vhodná parkovací politika regulující příjezd automobilové dopravy do exponovaných částí města.

#### Preference hromadné dopravy

Hlavním prvkem navržené dopravní politiky v GDP bylo zvyšování kvality MHD s cílem omezit pokles podílu MHD na celkové dělbě přepravní práce. V současné době ovšem musíme konstatovat, že probíhá trvalý a proti původním předpokladům dynamičtější pokles podílu MHD v dělbě přepravní práce. Pro zastavení resp. zmírnění tohoto trendu je nutné vyjít a dále rozvíjet již dosažené přednosti a přínosy současného systému:

- založení ODIS, změna organizování dopravy, vytvoření podmínek pro zapojení jiných dopravců do systému MHD
- vysoká kvalita obsluhy území (79,6% zastavěného území města obsluhováno do 5 min. chůze, 75,3% celého území města obsluhováno do 10 min. chůze)
- odstranění souběhů jednotlivých subsystémů MHD
- zvětšení rozsahu provozní sítě tras a snížení počtu linek tramvajové dopravy
- zavedení nových linek k obsluze území původně mimo docházkovou vzdálenost
- zavedení preference MHD ve významných křižovatkách a tazích vybavených SSZ, vybavení vozidel detektory
- postupná obnova a modernizace vozového parku DPO, zlepšení technického stavu vozidel
- racionalizace provozu a využívání vozového parku, optimalizace a vedení hlavních tras MHD nejkratším směrem
- zvýšení četnosti spojů
- zvýšení nabídky míst ve vozidlech, snížení dopravních výkonů
- široká nabídka jednotlivých druhů jízdních dokladů.

**Realizované stavby:**

- tramvajová trať Míšecká
- vozovna Křivá
- kolejová propojení, odstavná stání (kolejové propojení Dubina-1996, Pavlovova-Výškovická -2003, zdvoukolejnění tramvajového obratiště výstaviště-1997, odstavné koleje na ul. Palkovského-2003)
- prodloužení tramvajové tratě na Dubinku včetně obratiště a přestupního uzlu
- modernizace a rozšíření autobusového depa Hranečník (náhrada za lokalitu na Sládkové)
- přestupní uzel Ostrava-Svinov
- integrovaná zastávka tramvaj-autobus v Sadu B. Němcové
- přestavba ÚAN.

**Cyklistická doprava**

V rámci GDP je do r. 2010 pro cyklistickou dopravu navrženo cca 330km cyklistických stezek, které navazují na dálkové a regionální cykloturistické trasy. V současné době je v Ostravě vyznačených 186 km cyklistických stezek a tras. Bohužel převládají trasy, které jsou vedeny po stávajících komunikacích společně s automobilovou dopravou. Stezek vedených mimo komunikace je málo a jsou budovány většinou v rámci výstavby průmyslových zón nebo regenerací sídlišť. Ojedinelé se vyskytují cyklistické pruhy na vozovce.

Výstavba cyklistických tras a stezek v posledních letech stagnuje. V roce 2006 bohužel město neobdrželo žádný příspěvek ze SFDI ani jiných např. evropských fondů. Na vině je malá projekční připravenost, průtahy při územních a stavebních řízeních, případně nedotažené majetkoprávní vypořádání. Citelně chybí velké projekty spojující např. poříční koridory či okrajové části města s centrem.

V letní sezóně o víkendu slouží cyklistům cyklotramvaj Dopravního podniku Ostrava, spojující dvěma linkami rekreační oblast západně od města s centrem a jihem města. Kromě toho mají obyvatelé města možnost v sezóně použít též cyklobusu Connex Morava spojujícího Ostravu s Beskydami nebo využít speciálního kolovozu Českých drah ve stejném směru.

<b>CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA V OSTRAVĚ K 31.12.2006</b>	
délka značených cyklistických stezek a tras	182 km
délka rozestavěných stezek a tras	4 km
počet městských obvodů se značenými trasami	21 (z 23)
počet odpočívek	5 + 1 (Hornické muz.)
počet dětských dopravních hřišť	2
počet SSZ pro cyklisty	5
počet cyklistických přejezdů neřízených	33
počet křížení vozovek komunikací řešených retardéry	11
počet retardérů pro cyklisty	4
počet orientačních plánů terénních pro cyklisty	45
počet cyklospojů hromadné dopravy (provoz v sezóně) mimo vlaky	8(víkend),2(prac.den)

## **Pěší doprava**

Pěší dopravu rozvíjí především estetické prostředí a přitažlivost cílů. Tato problematika notně zasahuje do urbanismu a celkového pojetí ulice v horizontálním a vertikálním směru. Neustálý nárůst automobilové dopravy přináší svými plošnými nároky další „omezování“ pohybu pěších v uličním profilu. Cílem GDP bylo hledání možností, jež přispějí k eliminaci tohoto negativního vlivu a přispějí k ochraně a bezpečnosti pěších.

V rámci GDP bylo navrženo několik základních okruhů opatření na posílení pěší dopravy:

- pěší zóny (nejvyšší forma segregace pěší dopravy od ostatních druhů dopravy). Rozlohou největší funguje v centru města. V nedávné minulosti prošla a ještě v některých úsecích prochází celkovou rekonstrukcí. Pěší zóny min. rozměrů se nacházejí i v dalších městských obvodech (např. Gagarinovo nám.).
- obchodní ulice a městské třídy představují společensky významné úseky komunikační sítě, které jsou často i významnými dopravními tepnami. Společenský význam a dopravní funkce s sebou přináší protichůdné požadavky na uspořádání uličního prostoru, jež je nutno řešit vhodným kompromisem s důrazem na zklidnění komunikace. Bohužel navržené zklidnění v rámci GDP nelze většinou realizovat z důvodu absence dostavby komunikační sítě, jenž by přenesla zátěž ze zklidněných komunikací v trasách na okraji zástavby. Zásadnější úpravou v posledních letech prošli např. Hlavní tř., ul. Sokolovská, ul. 30. dubna, Poděbradova. V nejbližší době proběhne zklidnění na ul. Těšínské. Nedaří se vyřešit ul. 28 října v průtahu Mariánských Hor a Hulvák, ul. Nádražní a ul. Bíloveckou.
- obytné ulice a zóny s omezením rychlostí (společné využívání uličního profilu všemi uživateli, parkování umožněno pouze na vyznačených stáních). Využívá se zejména v obytné zástavbě a zřizují je většinou městské obvody. Počáteční zřizování obytných zón pouhým osazením dopr. značení je již za námi. Nyní je omezení rychlosti a obytná funkce zřetelně vyjádřena vhodným prostorovým řešením a použitými materiály. V letošním roce se město přihlásilo do evropského programu Civitas+, v rámci kterého je sedm lokalit navrženo ke zklidnění formou zřízení tzv. zón 30.
- bodové úpravy (jedná se zejména o úpravy pro zlepšení bezpečnosti pěší dopravy při převedení přes komunikaci - vložení ostrůvků, zpomalovací prahy, nasvětlení přechodů atd.)

V posledních 3 letech byl prověřován stav přechodů pro chodce na sil. I., II. a III. tř. a na MK I. a II. tř. Za účelem zlepšení bezpečnosti na přechodech byla na vybraných přechodech navržena různá opatření, zejména pak vložení ochranných ostrůvků ze City bloků a v některých případech bylo navrženo nasvětlení přechodů doplňkovým světlem. V současné době jsou tyto ostrůvky u 40 přechodů a 33 přechodů je nasvětleno doplňkovým světlem.

Začátkem roku 2006 proběhla u všech přechodů na vybrané komunikační síti výměna svislých dopr. zn. IP6 (přechod pro chodce) za IP6 v retroreflexním rámu. tj. všechny přechody jsou zvýrazněny.

Světelně řízené přechody - v současné době je na území města 27 samostatných přechodů pro chodce řízených SSZ. Jsou řízeny z důvodu zajištění bezpečnosti, při velkých intenzitách automobilové dopravy, při velkých intenzitách chodců, nebo u škol atd.. 50 signalizovaných přechodů pro chodce v rámci signalizovaných křižovatek i samostatných je osazeno vysílačem akustických impulsů pro lepší orientaci nevidomých a slabozrakých osob. Projekčně jsou připraveny přechody na ul. Opavské a to u ul. B. Martinů a u ul. Krásnopolské.

Mimoúrovňová křižení (převedení pěších nebo cyklistů přes vysoce dopravně zatížené komunikace, žel. tratě a vodní toky) - jejich počet neroste z důvodu jejich problematického využívání. Postupně jsou všechny lávky a podchody rekonstruovány. Nyní probíhá rekonstrukce podchodu pod tratí ČD v prodloužení ul. Stodolní.

Bezbariérové řešení (odstraňování bariér komplikujících uplatnění zdravotně postiženým občanům) - všechny návrhy dotýkající se pěší dopravy jsou v rámci zpracování projektu projednávány s organizacemi, jež zastřešují zdravotně postižené občany.



## **Kanalizace dopravy**

Představuje soustředění dopravy do tras hlavní komunikační sítě včetně regulace dopravy na vjezdech do obytných částí.

V Ostravě je pro **tranzitní dopravu** vyznačen městský dopravní okruh (MDO) na komunikacích I. a II. třídy. MDO je veden po převážně čtyřpruhových komunikacích po ulicích Rudná (I/11), Frýdecká (II/477), Bohumínská (II/477), Muglinovská (I/58), Mariánskohorská (I/58) a Plzeňská (I/58). Okruh kříží 18 významnějších komunikací, z čehož 9 křížení je mimoúrovňových. Ostatní průsečné křižovatky jsou řízené pomocí SSZ nebo je napojení vedlejších komunikací provedené pouze do jednoho směru. MDO převádí jednu z nejvyšších intenzit dopravy na komunikační síti v Ostravě.

Limitující kapacitu okruhu tvoří úrovně křížení s ostatními komunikacemi a dále vedení okruhu severní části pod železniční tratí (Dalimilův podjezd), kde se okruh zužuje do jediného pruhu v každém směru. Častým problémem je „zašpuntování“ Dalimilova podjezdu nákladními vozidly, které nerespektují omezenou podjezdnou výšku. K zamezení průjezdu dochází i v případě větších dešťových srážek, kdy se podjezd stává rovněž neprůjezdným. Uspokojivé řešení těchto hrdel se hledá již od 80. let. V GDP MO bylo navrženo mimoúrovňové křížení ulic Rudná x Závodní, Rudná x Tavičská a dobudování MÚK Rudná x Místecká do čtyřlístkové křižovatky. Jejich realizace je, ale prozatím v nedohlednu.

K určitému snížení intenzit na městském okruhu lze očekávat po zprovoznění dálnice. K znatelnějšímu zlepšení situace může dojít až po zprovoznění prodloužené ul. Místecké, která měla být uvedena do provozu zároveň s dálnicí.

V současné době se projektově připravuje avizování podjezdné výšky Dalimilova podjezdu s možností navedení na objízdnou trasu.

*Vedení MDO a směrování tranzitní dopravy je dokladováno v příloze č. 4.*

**Zdrojová a cílová nákladní doprava** je vedena po trasách pro nákladní dopravu. Je vedena po silniční síti a místních komunikacích tak, aby zohledňovala potřeby dopravní obsluhy průmyslových závodů a zároveň, pokud možno respektovala ochranu obytných oblastí před negativními vlivy dopravy. Na výstupech těchto tras je osazeno dopravní značení, které vymezuje oblasti s povoleným vjezdem nákladních vozidel pouze pro zásobování nebo dopravní obsluhu. Do širšího centra města je omezen vjezd nákladní dopravy s tonáží nad 6t. mimo zásobování.

*Vedení tras pro nákladní dopravu a zóny s dopravním omezením je vyznačeno v příloze č. 5.*

Na základě pravidelného provádění a vyhodnocování průzkumů intenzit dopravy na komunikační síti lze reagovat na případné úpravy v trasování nákladní dopravy.

*Hodnoty intenzit automobilové dopravy na území Ostravy jsou v podobě kartogramu za rok 2006 uvedeny v příloze č. 6.*

Dopad na kanalizování dopravy mají i komunikační stavby navržené v rámci GDP. Jedná se zejména o stavby, které by přenášely větší část dopravní zátěže mimo obytné oblasti. Musíme ovšem konstatovat, že i z tzv. nulové varianty nebylo do dnešního dne zrealizováno skoro nic.

### **Nulová varianta navrhovala:**

- dokončit průtah ulice Místecká Vítkovicemi – bylo provedeno
- dokončit výstavbu na ulici Českoobrabská - v současné době ve výstavbě severní část.
- rekonstrukce SSZ – v posledních letech nárokové peníze nebyly poskytnuty (celkem 87 uzlů řízených SSZ)
- vybudování Severního spoje alespoň v polovičním profilu v úseku ulic Martinovská - Chemická – nebylo provedeno
- zkapacitnění křižovatek na ulici Rudná - ulice Místecká, Závodní - nebylo provedeno
- sledovat dostavbu centrální části - vytvoření distribučního okruhu po ulicích Porážková a Pivovarská - bylo provedeno částečně (vybudovaná část prodloužené Sokolské tř.)

- odklonit zbytnou dopravu z třídy 28. října na ulici Železárenská vybudováním ulice Železárenská nebo využít průjezdu po opravené ulici Průmyslová - nebylo provedeno
- v prostoru Dalimilova podjezdu a v křižovatce u vodárny provést stavební a organizační úpravy pro preferenci MHD – provedeno částečně
- etapové úpravy pro využití dostupných rezerv uspořádání ul. Rudné v úseku ul. Závodní – Vratimovská - provedeno částečně
- pro snížení dopr. zatížení kř. ul. Opavská x Martinovská vybudovat kř. ul. Opavská x Mongolská - provedeno

Navíc byla přestavěna průsečná kř. Ul. Těšínská x Fryštátská na okružní křižovatku.

*Uvedené stavby jsou dokladovány v příloze č. 7. zde jsou rovněž dokladovány navržená protihluková opatření z GDP MO.*

## **Parkovací politika**

I když se město snaží budovat nová parkovací stání, tempo růstu intenzit dopravy a hlavně motorizace dopravy je dynamičtější než realizace parkovacích kapacit. Tato situace je tíživá téměř ve všech typech zástavby. V současné době je:

- zejména z důvodu ochrany životního prostředí v obytných oblastech zamezeno parkování nákladních vozidel nad 3,5t (části městských obvodů Poruba, Mariánské Hory, Vítkovice, Jih, Svinov, Třebovice, Martinov, Pustkovec- r. 2001, resp. 2002)
- z důvodu optimalizace využití parkovacích kapacit a zajištění dostupnosti centra pro všechny zájmové skupiny je regulováno parkování a odstavování vozidel v centru města. Regulace byla zaváděna od r. 2001 po etapách. V současné době (r. 2006) je kapacita na terénu - 2360 stání - rozdělena následovně:
  - vyhrazená stání pro rezidenty (stání pouze pro majitele parkovací karty R) a vyhrazená stání pro rezidenty a abonenty (stání pro majitele parkovací karty R resp. A – možnost vzájemné zastupitelnosti) – 712 stání
  - ostatní vyhrazená stání (zdravotně postižené občany, firmy a instituce) – 338 stání
  - stání zpoplatněná progresivní sazbou (návštěvnické stání) – 829 stání
  - nezpoplatněná stání (přístupná všem uživatelům) – 319 stání
  - nezpoplatněná stání, parkování povoleno s parkovacím kotoučem -162 stání.

Při zpracovávání regulace parkování a odstavování vozidel v centru byly vytipované plochy pro záchytná parkoviště na okraji centra. Bohužel tyto plochy nebyly realizovány, což se projevuje na nekontrolovaném parkování v navazujícím okolí zóny. Jako záchytné parkoviště v podstatě fungují HG na Černé louce a parkoviště za divadlem. Navedení na tento záchyt i na další větší parkoviště je pouze klasickým dopravním značením, bez avizování obsazenosti. V rámci ASŘ MSP se počítá s realizací subsystému navádění na záchytná parkoviště proměnným dopravním značením včetně hlášení obsazenosti. V atraktivních lokalitách v ostatních částech města jsou pro návštěvníky některé parkovací plochy osazeny parkovacími automaty. Celkem se jedná o 23 parkovacích automatů.

Nedostatkem regulace v centru je, že na řízení této činnosti se v současné době podílí více subjektů s různým zájmem a podílem (MMO, ÚMOB, soukromníci, nájemci, Garáže, a.s.). Je potřebné minimalizovat vliv různých zájmových skupin. V zájmu zachování jednotného řízení systému statické dopravy je žádoucí zachovat městu vlastnictví zpoplatněných parkovacích i garážovacích objektů a parkovacích ploch a vytvořit organizaci, jenž by se zabývala řešením a organizováním statické dopravy na celém území města.

*Přehled zón s regulací parkování je dokladován v příloze č. 8, 9.*

### **Automatizovaný systém řízení městského silničního provozu (ASŘ MSP)**

V podstatě všechny tři výše zmíněné oblasti zahrnující opatření na eliminaci negativních vlivů dopravy lze podpořit rozvíjením ASŘ MSP, jehož cílem je:

- v co nejvyšší možné míře využít rezerv stávající sítě pozemních komunikací
- zajistit optimální bezpečnost silničního provozu
- zabezpečit preferenci vozidel městské hromadné dopravy a vozidel s právem přednostní jízdy
- zvýšit rychlost průjezdů vozidel dopravní oblastí a tak snížit časové ztráty, počty zastavení a celkovou dobu pobytu vozidel v dopravní oblasti
- umožnit strategické řízení v celé městské komunikační síti a jednotné taktické řízení jak za normálních okolností, tak při nepředvídatelných a mimořádných situacích
- automatické sledování a kontrola všech prvků a okamžité hlášení případných poruch či výpadku.

#### **Stávající stav ASŘ MSP:**

- Celkový počet uzlů vybavených SSZ v Ostravě čítá 87. Z toho je 51 křižovatek, 27 přechodů pro chodce, 2 provizorní křižovatky, 3 výjezdy vozidel hasičského záchranného sboru (HZS), 1 výjezd rychlé zdravotní služby (RZS) a 2 zabezpečené tramvajové přejezdy. Na pěti SSZ jsou umístěna návěstidla pro cyklisty. Jedno SSZ je trvale mimo provoz.
- Informační systém - důležité dopravní informace jsou poskytovány na internetových stránkách [www.okas.cz](http://www.okas.cz) (Ostravské komunikace, a.s.) z oblastí uzavírky, akce, křižovatky, nehody, parkování, zima, krizové situace.
- Meteorologické informace – v terénu jsou umístěny dva meteohlásiče s vazbou na dispečink Ostravských komunikací, a. s.
- Kamerový dohled - na 20 významných křižovatkách řízených SSZ. Službu mohou využívat kromě složek integrovaného záchranného systému (Policie, hasiči, záchranná služba) také společnosti zabývající se správou komunikací, dopravním zpravodajstvím apod. Uživatelská monitorovací pracoviště jsou umístěna v lokalitách:
  - Magistrát města Ostravy, Prokešovo nám.
  - Ostravské komunikace, a.s., ul. Novoveská
  - Dopravní podnik a.s., ul. Poděbradova
  - Centrum tísňového volání, ul. 30. dubna.Také ji mohou využívat občané, kteří mají možnost sledovat obraz z umístěných kamer prostřednictvím internetu (na internetových stránkách [www.ovanet.cz](http://www.ovanet.cz) nebo [www.ostrava.unas.cz](http://www.ostrava.unas.cz)).
- Preference MHD - 5 křižovatek s aktivní preferencí (spoje se zpožděním), 21 křižovatek s pasivní preferencí (všechny spoje s různým stupněm až po preferenci absolutní).
- Preference HZS - dosud je preference vozidel hasičů v Ostravě z některého vjezdu možná a zavedena na 9 křižovatkách.
- Dohledový systém - monitoring provozu téměř všech řadičů Siemens, AŽD Praha a všech řadičů Cross. Obě dohledové ústředny jsou umístěny v budově Ostravských komunikací.

*Stávající systém ASŘ MSP je dokladován v příloze č. 10.*

### **Zhodnocení navržených opatření na omezení negativních vlivů dopravy (zejména hluku) v rámci GDP MO**

Na základě rozborů výsledků výpočtů a měření byly na komunikační síti vytipovány úseky, jež vykazují nejvyšší míru naléhavosti řešení a jsou pro ně charakterizovány navrhovaná opatření. Navrhovaná opatření:

- úpravy přímo na objektech (výměno nebo úprava oken, osazení větracího zařízení) - tyto

- úpravy probíhají postupně při rekonstrukcích objektů.
- vložení překážky (protihlukové clony, valy, vegetační izolační pásy). Protihluková stěna byla osazena pouze na estakádě na Rudné, podél ul. Místecké a v rámci stavby dálnice. Mimo návrhy GDP byly protihlukové zdi realizovány:
  - na ul. Opavská v úseku podél Nové Vsi
  - na ul. 17. listopadu
  - na ul. Plzeňská.
- omezení zdroje negativních vlivů (výstavba nových komunikací, dopravní zklidňování, podpora veřejné osobní dopravy, cyklistické dopravy aj.). V podstatě z návrhů bude realizována dálnice D47 – uvedení do provozu prosinec 2007. Chybí zejména ul. Železárenská (náhrada za ul. 28. října v průtahu Mariánských hor), ul. Porážková (uvolnění ul. Poděbradovy, možnost zklidnění ul. Nádražní), prodloužená ul. Rudná (náhrada za ul. 17. listopadu a ul. Opavskou), Severní spoj (odlehčení ul. Opavské, Bílovecké).

*Stav protihlukových clon je dokladován v příloze č. 7.*

## 4.2 Strategický plán rozvoje SMO

Strategický plán města popisuje a formuluje představu statutárního města Ostrava o svém budoucím vývoji a pozici z hlediska dlouhodobého vývoje, a to na období 2005-2013. Jsou zde stanoveny cíle pro sedm oblastí. Jednou z nich je i doprava. Výchozím podkladem je GDP MO a jeho aktualizované dílčí oblasti (parkování, MHD, komunikační síť, ASŘ MSP).

Mezi hlavní dlouhodobé cíle Strategického plánu rozvoje SMO v oblasti dopravy a technické infrastruktury patří:

- výrazné zlepšení vnější dostupnosti města s napojením na nadregionální dopravní infrastrukturu:
  - podpora napojení D47 s dálnicí D1 a polskou A1 včetně dálničních přivaděčů. Úsek D47 na území města bude v provozu v prosinci 2007. Chybějí přivaděče na dálnici (prodloužená Rudná, Místecká),
  - zajištění kvalitního a rychlého dopravního spojení regionu s krajským městem (podpora výstavby sil. tahu I/11 – I/57),
  - zlepšení dostupnosti mezinárodního letiště Leoše Janáčka (zajištění dostupnosti kolejovou dopravou, zlepšení stavu pozemních komunikací – sil. I/58, zkvalitnění obsluhy veřejnou osobní dopravou),
  - dobudování železniční sítě na Ostravsku ve vazbě na II. železniční koridor
- odstranění úzkých hrdel v dopravním systému města:
  - dobudování chybějících úseků a zvýšení kapacity kritických míst v komunikačním systému města zejména na městském dopravním okruhu a na komunikacích v centru města,
  - zlepšení možností parkování a odstavení vozidle ve městě
  - zvýšení využití kapacity sítě pozemních komunikací zkvalitněním organizace a řízení dopravy (viz. ASŘ MSP)
- posílení veřejné hromadné dopravy a dalších ekologických forem dopravy ve městě (cyklistická, pěší):
  - rozvíjení Ostravského dopravního integrovaného systému,
  - dobudování infrastruktury veřejné osobní dopravy s cílem zvýšit podíl elektrické trakce,
  - rozvoj cyklistické dopravy na území města s vazbou na regionální cyklistické trasy,
  - podpora kombinované nákladní dopravy.

### **4.3 Informace o dopravě v Ostravě – rok 2006**

Každoročně OD MMO vydává sborník informací o dopravě za uplynulý rok. V sborníku jsou uvedeny základní informace o demografických údajích města, o dopravním vybavení, individuální i hromadné dopravě (viz. tabulka v přílohové části). Dále jsou zde dokladovány základní dopravní charakteristiky i s dlouhodobějším vývojem a údaje o financování dopravy a dopravních staveb za uplynulý rok z rozpočtu města i z rozpočtu státu a kraje. Samostatnou kapitolu tvoří údaje o negativních vlivech dopravy na životní prostředí, zejména o hluku a exhalacích dopravy (viz. kap. 3.3).

## 5 OPATŘENÍ KE SNÍŽENÍ NEGATIVNÍCH VLIVŮ DOPRAVY NA KVALITU OVZDUŠÍ

Níže uvedená opatření jsou rozdělena na opatření pro běžný stav provozu a pro případ krizové situace.

### 5.1 Opatření v běžném provozu (krátkodobý i dlouhodobý výhled)

Možné opatření na omezení negativních vlivů lze rozdělit do tří základních skupin:

- omezení zdroje negativních vlivů
- vložení překážky
- opatření na chráněném objektu

Dále je obsahem této kapitoly i návrh opatření v lokalitách podél komunikací, u kterých jsou delší období překračovány limitní hladiny hluku.

#### 5.1.1 Omezení zdroje negativních vlivů z mobilních zdrojů znečišťování

Do této skupiny patří systémové změny, které pozitivně ovlivňují dopravní režim (výstavba nových komunikací, dopravní zklidňování, podpora veřejné osobní a cyklistické dopravy aj.). Dalšími opatřeními této skupiny je zvyšování kvality dopravních prostředků a zvyšování kvality údržby komunikací.

##### 5.1.1.1 Systémové změny (vycházející z GDP a Strategického plánu, krátkodobý i dlouhodobý výhled)

#### Odstranění „úzkých hrdel“ v městském dopravním systému

- dobudování dálnice, její zapojení do městského dopravního systému včetně dálničních přivaděčů (prodloužená ul. Rudná, Místecká). V případě jejich delšího odkladu realizace řešit dopad na stávající komunikační síť:
  - okružní křižovatka rampa dálnice x ul. Slovenská,
  - křižovatky na ul. Hlučínské v úseku Petřkovická Muglinovská,
  - JV rampa Rudná x Výškovická,
  - kř. Nad Porubkou x rampa F, kř. Nad Porubkou x Francouzská,(viz dokumentace Organizace dopravy v Ostravě při postupném uvádění úseků dálnice do provozu - OK, a.s.- DIK - červen 2007)
- dořešit stabilizaci trasy Severního spoje (napojení na ul. Martinovskou) a urychleně připravit k realizaci třetí propojení Poruba-centrum (odlehčení ul. 28. Října a zejména uvolnění kř. 28. Října x Mariánskohorská)
- provést opatření na odstranění kritických míst na městském dopravním okruhu:
  - Dalimilův podjezd,
  - kř. 28. Října x Mariánskohorská (doporučené etapové úpravy pro zvýšení výkonnosti uzlu a preferenci nekolejové dopravy nebo MÚK),
  - osazení SSZ v kř. Ul. Plzeňská x U Koupaliště,
  - průtah ul. Rudné přes Vítkovice (Závodní-Místecká), včetně úprav křižovatek s ul. Závodní, Lidickou, Místeckou,
  - dobudování chybějících odbočovacích a připojovacích pruhů na ul. Rudné u MÚK s ul. Frýdeckou
- vytvoření distribučního okruhu kolem centra po ulicích Porážková a Pivovarská (zklidnění ul. Nádražní, Poděbradovy), dobudování ul. Českobratrské
- převedení zátěže mimo zastavěné území:
  - dobudování ul. Železárenské (převedení zátěže z ul. 28. října přes Mariánské Hory),

- vybudování ul. Bílovecké v nové stopě podél žel. tratě,
- vybudování prodloužené ul. Mostní a Nové Krmelínské (odlehčení ul. Paskovské a Krmelínské).

### **Dosažení vyššího vlivu města na zajištění investiční výstavby v silniční síti, iniciace převedení vlastnických práv k silnicím na území města na statutární město Ostravu včetně zajištění příslušných finančních prostředků**

#### **Zlepšení možností parkování a odstavování vozidel**

- provést aktualizaci koncepce parkování a odstavování vozidel (statická doprava) ve městě
- provést zmapování stávající nabídky a poptávky statické dopravy ve městě pro nákladní i osobní vozidla, stávajícího způsobu organizace statické dopravy a jejího finančního zhodnocení
- realizovat záměry koncepce statické dopravy
- minimalizovat počet subjektů podílejících se a zasahujících do statické dopravy
- zřídit organizaci, jenž by se zabývala řešením a organizováním statické dopravy na celém území města
- získané prostředky ze statické dopravy použít na výstavbu nových kapacit pro statickou dopravu
- zaměřit se na budování hromadných garážovacích objektů a záchytných parkovišť
- vybudovat naváděcí a informační systém jako součást ASŘ MSP
- zpracovat městskou vyhlášku (nařízení, metodiku) jenž by mimo jiné stanovila min. počty stání pro jednotlivé typy objektů (výstavba i rekonstrukce), za jakých podmínek lze upustit od stanoveného počtu a jakým způsobem tato stání při nemožnosti realizace nahradit.

#### **Zvýšení využití kapacity sítě pozemních komunikací zkvalitněním organizace a řízení dopravy**

- zajistit trvalou aktualizaci koncepce ASŘ MSP:
  - realizovat již zpracované projekty:
    - sledování průjezdu na červenou (kamery) - zpracované návrhy na 4 křižovatky - ul. Rudná x Lidická, 28. října x Mariánskohorská, Rudná x Vratimovská, Plzeňská x Mitrovická,
    - přeprava nákladní - zjišťování výšky nákladních vozidel a možné způsoby výstrahy při jejím překročení před podjezdy pod tratěmi Českých drah na ul. Mariánskohorská a Hlučínská. Byl zpracován IZ na optickou detekci výšky nákladních vozidel s možností navedení na objízdnou trasu z důvodu omezení nehod a zajištění plynulosti dopravy na hlavních komunikačních tazích,
    - preference MHD - projekčně je pro aktivní preferenci připravena 1 křižovatka: Plzeňská x Horní x Moravská. Investiční záměr je zpracovaný pro další 2 křižovatky ul. 28. října x Poděbradova a 28. října x Nádražní,
    - preference HZS - IZ je zpracován na další 2 křižovatky ul. 28. října x Poděbradova, 28. října x Nádražní,
    - osazení dalších křižovatek a přechodů SSZ z kapacitních a bezpečnostních důvodů,
    - osazení kamerového systému na dalších křižovatkách
  - pravidelně sledovat a vyhodnocovat intenzity dopravy a změny v organizaci dopravy a reagovat na změny úpravou signálních plánů z důvodu zajištění plynulosti dopravy
- zpracovávat roční projekty organizace dopravy, ve kterých se zohledňují očekávané změny z důvodu minimalizování jejich dopadu na městský provoz

- v rámci projektu CONNECT vybudovat Dopravně informační a řídicí centrum.
  - v I. etapě vybudovat Dopravně informační centrum včetně napojení na regionální a národní centrum,
  - v II. etapě rozšířit o řídicí centrum,
  - iniciovat vznik Krajského dopravního centra
- dobudovat Dopravně inženýrskou kancelář při Ostravských komunikacích, a.s.
  - pravidelné sledování vývoje dopravních charakteristik a porovnávání s vývojovými trendy zpracovaných V GDP,
  - na základě zjištěného vývoje připravovat z dlouhodobějšího hlediska podklady pro aktualizaci GDP, nebo navrhovat dle možností opatření operativního charakteru.

### **Preferování veřejné osobní dopravy**

- další budování systému MHD založeného na rozvoji rychlé a kapacitní kolejové dopravy a na další posilování její nosné funkce a rozvíjení dalších ekologických forem přepravy:
  - doplnění páteřní tramvajové sítě, zejména výstavba tramvajové trati v Porubě (17. listopadu) a přes území nového centra Karolína včetně nových tramvajových zastávek na ul. 28. října u „Hortexu,“
  - doplnění trolejbusové sítě v centru - Pivovarská, Porážková
- zajišťování dopravní cesty především prostřednictvím preference závislé trakce se zaměřením na zrychlení tramvajové dopravy a zkrácení cestovní doby,
  - preferovat hlavní tahy tramvajové dopravy (Poruba-centrum, Výškovice-centrum, Dubina-centrum) a trolejbusové dopravy (ul. Českobratrská),
  - sledovat již zavedené preference a na základě zjištěných skutečností provádět jejich úpravy,
  - vybavovat nově budovaná nebo rekonstruovaná SSZ na trasách MHD prvky pro detekci a preferenci MHD,
  - realizovat připravené projekty pro preferenci tramvajové dopravy (křižovatky na ul. 28. října x Poděbradova a 28. října x Nádražní,
- uplatňování vhodné restrikce IAD
  - omezení dostupnosti centra a obvodových center - omezen vjezd určitým druhům vozidel, regulace parkování (pouze omezený počet stání), zklidňování komunikací, preference MHD na vybraných tazích na úkor ostatní dopravy,
- definování a sledování jednotné koncepce řešení obsluhy území města a regionu v rámci ODIS, včetně řešení rozvoje tarifního systému a vytvoření podmínek pro vstup dalších dopravců do systému MHD,
- budování přestupních uzlů, přestupních terminálů a systému Park&Ride v návaznosti na systémové řešení MHD a koncepce rozvoje ODIS
  - realizovat výstavbu terminálů - Dubinka, Hranečník a dobudovat terminál ve Svinově, prověřit lokalitu u Hlavního nádraží
- zlepšování kvality přepravy, stanovení standardů kvality přepravy a jejich naplňování
  - obslužnost území, četnost spojů, rychlost, bezpečnost v prostředcích i na zastávkách, technický stav vozidel, vybavenost zastávek, komfort a nabídky míst ve vozidlech, zvyšování podílu nízkopodlažních dopravních prostředků atd.
- výraznější zapojení železničního systému do dopravní obsluhy města Ostravy, zlepšit dostupnost města
  - zlepšit přestupní vazby mezi MHD a železniční dopravou na území města (dostavba terminálu ve Svinově, prověřit lokalitu u Hlavního nádraží, dobudovat návazné trasy na novou žel. zastávku Ostrava-centrum),
  - prověřit a realizovat kolejové spojení Hlučína s Ostravou,
  - provést studii využitelnosti rozvětvené sítě průmyslových vleček na území města pro veřejnou osobní dopravu,
  - obnovit vozový park splňující evropské trendy pro městskou a příměstskou žel. dopravu,



- v rámci ODISu zlepšit informovanost o možnostech kombinace MHD a železniční dopravy.

### **Rozvoj cyklistické a pěší dopravy**

- v rámci povolování nových staveb obchodního, administrativního či rekreačního typu důrazně trvat na možnosti přístupu pro cyklisty
- rozšiřovat síť cyklistických stezek mezi sídlišti, nákupními centry a úřady
- spolupracovat s občanskými sdruženími na tvorbě nových stezek a vést otevřenou diskuzi, kde je stezka vhodná a kde nikoliv
- podporovat rozmístění většího počtu bezpečnostních stojanů na území města
- v součinnosti s městskou či státní policií nabídnout občanům službu registrace kola v databázi vlastníků kol
- realizovat cyklotrasy Greenways Odra - Morava - Dunaj vedoucí městem podél řeky Odry
- vytvořit v rámci města cyklistické uzavřené okruhy, které by sloužily k rekreaci občanů a zároveň by podporovaly každodenní cyklistiku
- projektovat a správně připravovat souvislé tahy cyklistické dopravy zejména podél nejzatíženějších rychlostních a sběrných komunikací
- podporovat v provozu cyklotramvaj a rozšířit provoz i v jiných částech města
- zajišťovat dotace ze státních a evropských zdrojů.

### **Podpora kombinované dopravy**

- podporovat aktivity na preferování žel. nákladní dopravy na úkor sil. dopravy, podporovat zvýšení podílu přepravního výkonu žel. dopravy
- podpořit realizaci dopravně logistického centra v Bohumíně –Vrbici
- prověřit možnosti vhodnějšího napojení komerčního obvodu v Přívoze (stávající napojení v křižovatce ul. Mariánskohorská x Cihelní je nevhodné)
- koncentrovat nákladní dopravu na území města do nákladových center s napojením na kapacitní komunikační síť, mimo obytné oblasti a prověřit možnosti jejich lokalizace v návaznosti na stávající průmyslové vlečky
- podporovat zavedení žel. dopravy na mezinárodní letiště Leoše Janáčka v Mošnově
- prověřit a následně realizovat žel. vlečku pro obsluhu Průmyslové zóny Hrabová
- nepovolovat výstavbu nových průmyslových a obchodních objektů bez prokázání dostatečného dopravního napojení
- zavádět restriktivní opatření pro omezení silniční nákladní dopravy - např. mýto, zklidňování komunikací, rozšířit zóny se zákazem vjezdu nákladních vozidel atd.

#### **5.1.1.2 Dopravní prostředky, pozemní komunikace**

- kvalita vozového parku (dochází k obměně zastaralého vozového parku za vozidla s lepšími technickými parametry v oblasti emisí a hlučnosti, nutné je také dodržování technických a emisních prohlídek)
- snížení hladiny emisí mohou pomoci i vhodné pneumatiky s nižším valivým odporem a systémem pro monitorování tlaku v pneumatikách. Takové pneumatiky mohou snížit emise CO<sub>2</sub> až o 135 kg za rok (spočítáno pro průměrný počet najetých kilometrů osobního vozidla v EU). Kvalita používaných pneumatik se odráží i na emisích hluku a vibrací.
- hladinu emisí odráží i styl jízdy řidiče, proto už některé země EU přikročili ke kampani informující řidiče o způsobu jízdy šetrné k ovzduší i řidičově peněženke (viz program EcoDriving)

- dohled nad prováděním kvalitní údržby správci komunikací, neprodleně provádění oprav výtluků a jiných nerovností na komunikacích, kropení vozovek, čištění vozovek, zpřísněný dohled na komunikacích, po kterých je vedena staveništní doprava a zemědělská technika, rychlý úklid posypového materiálu po zimní sezóně
- v případě zásahů do vozovek (např. výkopy ve vozovkách) dbát na kvalitní obnovení konstrukce vozovky
- při rekonstrukcích resp. u novostaveb požadovat v lokalitách s obytnou zástavbou použití „tlumivých“ typů vozovkových krytů
- iniciace převedení vlastnických práv k silnicím na území města na statutární město Ostravu včetně zajištění příslušných finančních prostředků z důvodu operativnějšího řešení dopravních problémů.

### 5.1.2 Vložení překážky

Do této skupiny patří ta technická opatření, která mají zamezit nebo alespoň zhoršit podmínky pro šíření negativních vlivů směrem od zdroje do okolí, směrem k chráněným objektům. Patří sem protihlukové clony, valy, vegetační izolační pásy, vedení komunikace v tunelu.

#### **Protihlukové clony (PHC)**

V městském prostředí lze použít pro ochranu objektů protihlukovou clonu pouze v omezeném rozsahu. Při osazení PHC podél komunikací na terénu se projevuje mj. i psychologický efekt „zakrytí“ zdroje dopravy, který je obyvateli vnímán také pozitivně. Clony se provádí o výšce 2-6m. Nízké clony o výšce 1-2m mají malou akustickou účinnost a používají se ve zvláštních případech. Potřebná je i dostatečná délka clony – k účinné ochraně bodu, který není příliš vzdálen od komunikace je potřebná délka clony 300- 500m, konce clony se navrhuje s přechodovým úsekem, který omezí náhlé poryvy bočního větru i prudký nárůst hluku mezi chráněným a nechráněným úsekem. Vhodným typem je dřevěný protihlukový panel. Dřevěná konstrukce vytváří v exponovaném městském prostředí dobré podmínky pro začlenění do území, může být vyrobena v požadovaném barevném tónu, s tvarovanou linií okraje horních panelů. V kombinaci s vegetací lze tento typ PHC vhodně začlenit do území. Clony se navrhuje s pohltivým či vysoce pohltivým (absorpčním) povrchem či s povrchem odrazivým (reflexním).

#### **Výsadba uliční zeleně**

Pro útlum hluku vegetačním pásem je nezbytná minimální šířka vegetačního pásu 20m a požadovaná hustota a druhová skladba dřevin. Útlum 20m vzrostlého pásu je cca 4 dB(A). Vegetace i v menší šířce může ve vztahu k hluku plnit důležitou roli tím, že kryje např. vlastní konstrukci protihlukové clony. Nezanedbatelným faktorem je psychický efekt, kdy pouhé optické krytí zdroje přispívá částečně k menšímu vnímání hlučnosti a zlepšení psychické pohody. Vegetace významnou měrou přispívá též k zachycení emisí dopravy. Měření u vegetačních pásů šířky 2-4m bylo zjištěno zachycení 60% emisí, z toho 30% všech částic olova. Dalším přínosem je zachycení prachových částic a příznivý vliv na mikroklima (nižší teplota, vyšší vlhkost).

### 5.1.3 Opatření na chráněném objektu

Jedná se o možné technické úpravy objektů, jež omezují pronikání zejména hluku do vnitřního prostoru objektů.

#### Větrací zařízení

Jedná se o větrací zařízení, jež umožňuje samostatným větracím průduchem umístěným na fasádě výměnu vzduchu v místnosti a to bez nutnosti otevření okna. Příkladem jsou výrobky fy.Temex spol.s.r.o.. Typy AEROMAT jsou určeny pro zabudování do nově osazovaných oken a obsahují i „parapetní“ verze. Nabídka firmy umožňuje osazování těchto větracích zařízení bez nebo s elektrickými ventilátory. Verze s ventilátory umožňují při zachování výměny vzduchu až 100m<sup>3</sup>/hod zajistit útlum až 40 – 44 dB(A), verze větracího zařízení bez ventilátoru nabízí při zavřeném okně trvalé větrání až 100m<sup>3</sup>/hod s útlumem 21dB(A).

Druhou skupinou větracích zařízení představují samostatná zařízení, situovaná bez vazby na okno – AERO PACV 60/90 s pěnovým nebo AERO PAC 60A/90A uhlíkovým filtrem, které se osazují ve vhodném místě a jsou připojeny do stávající zásuvky elektrického rozvodu. Vyznačují se nehlukným chodem s vlastním šumem jen 20-30dB(A), vysokou hodnotou útlumu až 54dB(A), nízkou spotřebou energie 9-25 Wattů/h a výkonem až 110m<sup>3</sup>/hod. Tato zařízení již byla použita v Ostravě Hrabůvce.

#### Úprava stávajících oken

Principem úpravy je přidání „třetího“ okenního křídla na stávající okno. Tento rám je vyroben z umělé hmoty a spolu s těsněním nezvyšuje jen útlum hluku, ale snižuje i tepelné ztráty. Příkladem je výrobek fy.MIJA-T, v.o.s., umožňující izolaci prosklených ploch přidavným okenním křídlem. Jedná se o okenní rám z umělé hmoty vyráběný v pěti barevných odstínech. Jednu stranu tvoří speciální okenní závěs, který umožňuje snadné otevření a čištění okna. V rámu je osazena tabule skla síly 4 nebo 6 mm. Výrobce garantované zvýšení útlumu je 9dB(A) při zavřeném okně, tj. zvýšení na téměř 40dB(A). Dalším efektem je snížení tepelných ztrát o cca 30% oproti svislým sklům.

#### Výměna oken

Použitím zvukoizolačních oken lze docílit útlumu až 55dB(A). Specializované firmy vyrábí okna na objednávku nejen daných rozměrů, ale i požadovaného zvukového útlumu. Příkladem jsou ukázky výrobního programu firem VEHA, VEKRA a REHAU. Hodnoty hlukového útlumu  $R_w$  jsou uváděny od 32dB(A) pro standardní izolační dvojskla po 52 dB(A). Tato hodnota je charakterizována jako „odhadovaná míra zvukové izolace“. Vnitřní hladina se ale nedá vypočítat jednoduchým odpočtem této hodnoty od vnějšího hluku, protože na výsledné hladině hluku se projevují zejména spodní kmitočty do 400Hz, kdy je zvuková izolace skla nejmenší. Uvedená hodnota hlukového útlumu je proto pouze orientační. Proto je doporučováno při návrhu zohlednit tuto skutečnost rezervou 3dB(A).

#### Změna dispozice bytu

Tato úprava spočívá ve změně dispozičního uspořádání, kdy místnosti méně „citlivé“ na hluk, jako kuchyně, záchody, koupelny a chodby jsou orientovány ke komunikaci. Je zřejmé, že tuto úpravu lze aplikovat pouze při modernizaci bytového fondu. Byty, jež mají alespoň některé z obytných místností situovány do klidového dvorního prostoru, lze charakterizovat jako byty s dispozicí pro „zvýšenou ochranu“ proti hluku.

#### 5.1.4 Konkrétní opatření u komunikací s překročením limitních hladin hluku

Seznam komunikací vychází z posledního zpracování hlukové zátěže v rámci Sborníku informací o dopravě za rok 2006 (jedná se o překročení v denní době ).

##### Úseky, jenž překračují hladinu 70 dB:

- ul. Rudná (Bílovecká – Vratimovská)

Jediným řešením (při zachování funkce těchto objektů) jsou úpravy objektů - úprava oken nebo osazení větracího zařízení. Na estakádě byla již realizována protihluková zeď. Je nutné dbát na kvalitní údržbu vozovky v tomto úseku (rychlé odstraňování výtlučků a jiných poškození vozovky).

- ul. Plzeňská (Rudná – Horní)

Osadit oboustranně protihlukovou zeď.

- ul. Místecká (Rudná – Dr. Martínka)

Navržené protihlukové zdi byly realizovány.

- ul. 28. Října (Bílovecká – Mariánskohorská)

V nekritičtějších místech jsou již realizovány protihlukové zdi. K poklesu intenzit a tím i k snížení hluku dojde po vybudování Severního spoje a prodloužení ul. Rudné.

- ul. Mariánskohorská (28. Října – Grmelova)

Úsek je veden mimo obytnou zástavbu.

- ul. Mariánskohorská (Cihelní – Sokolská)

Navrhovaným řešením jsou pouze úpravy objektů. K mírnému zlepšení situace dojde po zprovoznění celého úseku dálnice D47. Výhledové řešení úseku v tunelu je finančně velmi nákladné.

- ul. Bohumínská (Těšínská – Českobratrská).

Navrhovaným řešením jsou úpravy objektů a výstavba protihlukové clony.

##### Z úseků, u kterých se hladina hluku pohybuje v rozmezí 65-70dB doporučujeme řešit ty, jenž prochází obytnou zástavbou situovanou v jejich těsné blízkosti:

- ul. 28. Října (U koupaliště-nám. Republiky)

- ul. Paskovská (Místecká-Mostní)

- Bílovecká

- Těšínská

- Opavská

- Českobratrská

- Výstavní

- Dr. Martínka

- Sokolská tř.

Okamžitým řešením na výše uvedených komunikacích je pouze úprava objektů a to výměna nebo úpravy oken a osazení větracího zařízení. V některých případech dojde ke zlepšení přesunem části zátěže na nově vybudované komunikace mimo zastavěné území – dobudování chybějících úseků ul. Železárenské, prodloužená Mostní, prodloužená Rudná, přeložka ul. Bílovecké. V případě ul. Těšínské by přínosem mohlo být její zklidnění s následkem snížení její atraktivity pro průjezdnou dopravu (přesun zátěže na ul. Rudnou).

#### 5.2 Opatření při krizových situacích (vyhlášení smogové situace)

V Moravskoslezském kraji je vyhlášení smogové krize podřízeno Krajskému regulačnímu řádu Moravskoslezského kraje, který byl schválen 2. 11. 2005. Předpověď rozptylových podmínek zajišťuje ČHMU pobočka Ostrava a hodnotí se hladina imisí oxidu siřičitého a oxidu dusičitého. Signál regulace se vyhláší při překročení za určitých podmínek imisních limitů na ploše o rozloze větší 100 km<sup>2</sup>, v celé oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší a aglomerace. Stacionární zdroje znečištění se při vyhlášení signálu regulace chovají dle svých schválených regulačních plánů. Regulaci dopravy má při

překročení koncentrací oxidu dusičitého v kompetenci Policie ČR. Chybí zde, jakým způsobem má být regulace dopravy provedena.

Jelikož výše uvedená vyhláška blíže nespecifikuje jak v případě kritické situace regulovat mobilní zdroje znečištění, který mají v Ostravě čím dál větší podíl za snížení kvality ovzduší, doporučujeme zpracovat vyhlášku samostatně pro Ostravu. Navržená vyhláška by měla obsahovat tyto body:

- definice stavu, kdy lze vyhlásit smogovou krizi, např.:
  - minimální počet stanic, u kterých musí být překročeny určené limity hodnot oxidu dusičitého, a minimální doba, po kterou musí tyto limity být překročeny
  - minimální časové období, pro které musí být předpovězena nepříznivá meteorologická situace (rozptylové podmínky)
- definice stavu, kdy lze ukončit smogovou krizi
- definovaný postup oznámení
  - způsob předávání informace - papírovou/elektronickou cestou, formuláře s definovanými texty
  - seznam informovaných subjektů - Policie ČR, Městská policie, DIC, městské obvody, sdělovací prostředky
- opatření dle projednané a schválené studie dopravního značení
  - vytvoření zón se zákazem vjezdu a se zákazem puštěného motoru na dobu delší než 1min vyjma křižovatek
  - místa uzavírek a způsob uzavření příjezdových komunikací, umístění DZ na hranicích města, proměnné dopr. značky
  - symboly a texty na zařízeních pro provozní informace ve správě DIC
  - stanovení, kdo bude zajišťovat vlastní regulaci
- seznam vozidel s povoleným vjezdem do zón - vozidla:
  - vozidla taxislužby, diplomatického sboru se státní poznávací značkou žlutomodré barvy, začínající písmeny DD nebo XX, vozidla označených podle zvláštního předpisu, dopravují-li osoby zdravotně těžce postižené, vozidla vyrobených nebo přestavěných na elektrický pohon, vozidla Policie ČR a Městské policie, osob a organizací začleněných do Integrovaného záchranného systému, při výkonu služeb v tomto systému, Armády České republiky, vozidel s právem přednostní jízdy vybavených zvláštním výstražným modrým světlem, lékařských a nemocničních služeb, hasičů, pohřební služby, linkové osobní dopravy a městské hromadné dopravy, vozidel organizací a podnikatelů při zabezpečování odvozu pevného domovního odpadu, vybavených oranžovým světlem pevně na vozidle umístěným, zajišťujících odstraňování poruch a havárií, u kterých hrozí nebezpečí z prodlení, vozidel organizací zajišťujících přepravní služby poštovních a novinových zásilek, zásobování stravovacích provozoven a prodejen potravinami, zajišťujících sjízdnost a schůdnost komunikací, označených podle zvláštního předpisu (přepravujících jaderné materiály)
  - do 24 hod. od vyhlášení signálu je povoleno dokončení již zahájených silničních přeprav (vykládka a nakládka železničních vagónů, příjezdy a odjezdy mezinárodní nákladní dopravy)
  - definice označení výše uvedených vozidel
- termín zahájení regulace silničního provozu (např. vždy od 6 hodin ráno následujícího dne)
- součástí Vyhlášky by měly být i sankce za nedodržení Vyhlášky

Po vydání Vyhlášky je nutné provést masivní informační kampaň dopisy do všech domácností na území Ostravy s důvody k vydání Vyhlášky, s jasnými pravidly o chování občanů a se sankcemi, oznámením do okolních měst s uvedením objízdných tras a s možnostmi přepravy osob městskou hromadnou dopravou.

Jako námět na rozsah a způsob regulace na území Ostravy je navrženo rozdělit město do dvou zón podle výše uvedeného stupně regulace:

- Zóna I:
  - Celé území města:
    - regulace určených stacionárních zdrojů znečištění
- Zóna II:
  - Území uvnitř městského dopravního okruhu + území severně až k Dálnici, +Poruba, Puskovec, Martinov, Třebovice, Hrabová, Stará a Nová Bělá, Jih, Vítkovice
    - regulace mobilních zdrojů znečištění (zakázán vjezd všech vozidel vyjma výše uvedených), usměrnění vozidel mimo zónu II, nebo jejich odstavení
    - na všech vstupech do zóny osadit zákazové značky včetně dopravního zařízení
  - Objízdné trasy:
    - MDO (mimo Plzeňské, Mariánskohorské, Muglinovské) + dálnice. Na tuto trasu povolit příjezd pouze po ul. Místecké, Rudné, Hlučínské a Opavské (co nejrychlejší realizace prodloužené ul. Rudné). Na příjezdu od jihu avizovat krizovou situaci již v Příboře a nasměrovat vozidla na ul. Místeckou přes Frýdek-Místek.
    - umožnit na příjezdových komunikacích odstavit vozidlo v návaznosti na MHD (zejména u tramvajové a trolejbusové dopravy) - využití lokalit u stávajících přestupních uzlů, nutná dostavba záchytných parkovišť
    - na všech příjezdových komunikacích zavést systém proměnných dopr. značek jenž by byly v případě kritické situace aktivovány (napojení na Dopravní centrum)
    - připravit „krizové“ signální plány pro SSZ na objízdných trasách.

Doporučení:

- Zpracovat vyhlášku
- Zpracovat plán organizačního zajištění (návrh dopravního značení a organizace řízení)
- Zpracovat projekt na proměnné dopravní značení, jež by bylo využíváno pro různé dopravní situace
- Realizovat Dopravní centrum.

*Námět na vymezení zón včetně organizačních opatření je dokladován v příloze č. 11.*

## **PŘÍLOHY:**

- záznam z jednání
- přehled základních ukazatelů k 31. 12. 2006 (Sborník informací o dopravě)
- cílový stav subsystémů ASŘ MSP
- Nařízení Moravskoslezského kraje ze dne 2. 11. 2005, kterým se vydává Krajský regulační řád Moravskoslezského kraje
- výkresové přílohy

## Záznam z jednání

### Zápis

z jednání 20. 9. 2007 na Odboru dopravy Magistrátu města Ostravy nad jmenovitým úkolem

#### Zlepšení ovzduší na území Ostravy

Přítomni: Odbor dopravy Magistrátu města Ostravy - objednavatel

DIK – Ostravské komunikace, a. s. - zhotovitel

- Průběh:
- zahájení v 10.00 h
  - objednavatel vyložil své připomínky k předloženému materiálu
  - zhotovitel má zredukovat text v části popisující současný stav
  - zhotovitel má rozšířit text ve výhledu na dalších deset let i s přihlédnutím k předpokládaným stavbám, zhotovitel se má více opřít o Strategický plán Města Ostravy s uvedením dlouhodobých cílů
  - zhotovitel má přidat přílohu s grafickým vyjádřením, kde a o kolik jsou překročeny emisní limity pro hluk a LZO, a v tabelární části navrhnout k těmto místům konkrétní možnosti ochrany i s finanční rozvahou. Zhotovitel má vybrat místa, kde již za předpokladu fungující dopravy nelze provést žádné další opatření ke snížení negativní
  - v části věnované organizaci dopravy při vyhlášení smogových krizí se zhotovitel má rozepsat o konkrétních uzavírkách a odstavných plochách
  - zhotovitel se má více zmínit o povinnostech dotčených orgánů při vyhlášení smogové krize
  - při tvorbě postupu při vyhlášení smogové situace má zhotovitel přihlédnout k platné vyhlášce Moravskoslezského kraje ošetřující vyhlášení smogové situace na území kraje
- Závěr:
- z důvodu rozsahu připomínek objednavatel posunul termín odevzdání úkolu na 16. 11. 2007

Zpracoval:

Ing. Josef Laža



## Přehled základních ukazatelů k 31.12. 2006

Počet obyvatel v jednotlivých městských obvodech v Ostravě	318 726* osob
Počet obyvatel v správně přiřazených obcích	28 171* osob
Rozloha města Ostravy	214,23 km <sup>2</sup>
Počet obyvatel v Ostravě na km <sup>2</sup>	1 488
Celková délka silnic	191, 487 km
Celková délka místních komunikací pro motorovou dopravu	871,764 km
Počet mostů včetně lávek, podjezdů, a žel. přejezdů	490
Počet světelně řízených uzlů	87
Provozní délka tramvajové sítě	65,7 km
Provozní délka trolejbusové sítě	29,3 km
Provozní délka autobusové sítě	364,1 km
Počet dopravních nehod	6 285 DN
Počet zraněných při dopravních nehodách:	
Smrtelných	14 osob
Těžkých	57 osob
Lehkých	595 osob
Počet motorových vozidel	153 699 **
Počet osobních vozidel	108 302 **
Stupeň motorizace	2,26 **
Stupeň automobilizace	3,20 **
Počet křižovatek osazených kamerami	20
Průměrný nárůst intenzit dopravy	+3%
Délka cyklistických tras a stezek	186 km

## Cílový stav subsystémů ASŘ MSP

oblast	název	aplikace
Oblast 1	Řízení dopravy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Řízení prostřednictvím SSZ</li> <li>- Řízení navigováním</li> <li>- Řízení s harmonizací dopravního proudu</li> <li>- Dopravně inženýrské pracoviště</li> </ul>
Oblast 2	Dopravní a cestovní informace	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sběr a poskytování dopravních a cestovních informací</li> </ul>
Oblast 3	Doprava v klidu	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Navádění vozidel a informace o stavu kapacit</li> </ul>
Oblast 4	Veřejná linková osobní doprava	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Preference vozidel veřejné dopravy</li> <li>- Informace pro cestující</li> </ul>
Oblast 5	Dohledové a varovné systémy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kamerový dohledový systém</li> <li>- Systémy měření rychlosti vozidel</li> <li>- Systémy sledování průjezdu na červenou</li> <li>- Systémy varovných proměnných značek</li> <li>- Systémy měření výšky vozidel</li> <li>- Systémy vážení vozidel</li> </ul>
Oblast 6	Bezpečnostní a záchranné systémy	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Preference vozidlům záchranných složek</li> </ul>
Oblast 7	Přeprava zboží a nákladů	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Systém pro sledování přepravy nebezpečných a nadměrných nákladů</li> </ul>
Oblast 8	Správa dopravní infrastruktury	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Systém monitorování stavu dopravní infrastruktury</li> </ul>

(viz dokumentace Aktualizace ASŘ MSP, OK, a.s.-DIK, 2007).

# Nařízení Moravskoslezského kraje

1/2005

## NAŘÍZENÍ

Moravskoslezského kraje

ze dne 2.11.2005,

kterým se vydává Krajský regulační řád Moravskoslezského kraje

Rada kraje se dne 2.11.2005 usnesla vydat v souladu s ustanovením § 7 a § 59 odst. 1 písm. k) zákona č.129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, a na základě ustanovení § 8 odst. 5 zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů (zákon o ochraně ovzduší), ve znění pozdějších předpisů, toto nařízení:

### Čl.1

#### Základní ustanovení

Tímto nařízením se vydává Krajský regulační řád Moravskoslezského kraje pro oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší vymezené Ministerstvem životního prostředí v souladu s § 7 odst. 1 a 4 zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů (zákon o ochraně ovzduší), ve znění pozdějších předpisů. Krajský regulační řád Moravskoslezského kraje je obsažen v příloze k tomuto nařízení a tvoří jeho nedílnou součást.

### Čl.2

#### Účinnost

Toto nařízení nabývá účinnosti dnem vyhlášení ve Věstníku právních předpisů Moravskoslezského kraje.

Ing. Evžen Tošenovský

hejtman kraje

Pavol Lukša

náměstek hejtmána kraje

Příl.

Krajský regulační řád Moravskoslezského kraje

1. Podmínky vyhlašování a odvolávání signálu upozornění a signálu regulace

1.1 Předpověď rozptylových podmínek případně dalších meteorologických prvků vypracovává denně právnická osoba zřízená Ministerstvem životního prostředí, příspěvková organizace Český hydrometeorologický ústav (dále jen „ČHMÚ pobočka Ostrava“). Signály vyhlašuje Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „krajský úřad“), na základě předpovědi meteorologických prvků a rozptylových podmínek pro Moravskoslezský kraj a měření úrovně znečištění ovzduší na vybraných místech v kraji. Informační podporu pro vyhlašování signálů zajišťuje ČHMÚ pobočka Ostrava.

1.2 Signál upozornění při překročení zvláštních imisních limitů pro oxid siřičitý nebo oxid dusičitý se vyhlašuje a předává subjektům uvedeným v článku 4 v případě, že byl předpovězen vznik smogové situace nebo byly zjištěny nepříznivé rozptylové podmínky, bylo předpovězeno

jejich další trvání a došlo

a) k překročení hodinového průměru koncentrace oxidu siřičitého 250 mikrog.m<sup>-3</sup> ve třech po sobě následujících hodinách nebo

b) k překročení hodinového průměru koncentrace oxidu dusičitého 200 mikrog.m<sup>-3</sup> ve třech po sobě následujících hodinách

v místech reprezentujících kvalitu ovzduší na území o rozloze 100 km<sup>2</sup> nebo pro celou oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší nebo aglomerací podle toho, která oblast je menší, tedy došlo k překročení zvláštního imisního limitu v oblasti na 1 stanici, přičemž trend hodinových koncentrací těch znečišťujících látek, pro něž byl překročen zvláštní imisní limit, je za posledních 6 hodin rostoucí alespoň na polovině stanic v příslušné oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší. Současně se předpokládá, že tato imisní situace bude trvat nejméně 8 následujících hodin.

1.3 Signál regulace při překročení zvláštních imisních limitů pro oxid siřičitý nebo oxid dusičitý se vyhlašuje a předává subjektům uvedeným v článku 4 v případě, že byly zjištěny nepříznivé rozptylové podmínky, bylo předpovězeno jejich další trvání a došlo

a) k překročení hodinového průměru koncentrace oxidu siřičitého 500 mikrog.m<sup>-3</sup> ve třech po sobě následujících hodinách nebo

b) k překročení hodinového průměru koncentrace oxidu dusičitého 400 mikrog.m<sup>-3</sup> ve třech po sobě následujících hodinách

v místech reprezentujících kvalitu ovzduší na území o rozloze 100 km<sup>2</sup> nebo pro celou oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší nebo aglomerací podle toho, která oblast je menší, tedy došlo k překročení zvláštního imisního limitu v oblasti na 1 stanici, přičemž trend hodinových koncentrací těch znečišťujících látek, pro něž byl překročen zvláštní imisní limit, je za posledních 6 hodin rostoucí alespoň na polovině stanic v příslušné oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší. Současně se předpokládá, že tato imisní situace bude trvat nejméně 8 následujících hodin.

1.4 Signál upozornění nebo signál regulace se odvolá v případě, že platí následující podmínky:

1.4.1 na žádné měřicí stanici v oblasti není překročen příslušný zvláštní imisní limit, přičemž tento stav trvá nepřetržitě alespoň 12 hodin, a není na základě meteorologické předpovědi očekáváno zhoršení rozptylových podmínek nebo obnovení meteorologických podmínek podmiňujících vysoké koncentrace v průběhu 48 hodin, následujících po poklesu koncentrací pod hodnoty zvláštních imisních limitů,

1.4.2 časový interval 12 hodin se zkracuje až na 3 hodiny v případě, že rozptylové podmínky nelze označit jako nepříznivé a podle meteorologické předpovědi je téměř vyloučeno, že v průběhu nejbližších 48 hodin nepříznivé rozptylové podmínky nebo meteorologické podmínky podmiňující vysoké koncentrace opět nastanou.

2. Postup při vyhlašování a odvolávání signálu upozornění a signálu regulace

2.1. Vyhlášení nebo odvolání signálu upozornění nebo signálu regulace sdělí krajský úřad neprodleně všem subjektům uvedeným v článku 4.

2.2. Po vyhlášení nebo odvolání signálu regulace provedou provozovatelé stacionárních zdrojů podléhajících regulací podle tohoto řádu regulační opatření v souladu s regulačními řády vypracovanými podle § 11 odst. 1 písm. h) zákona o ochraně ovzduší a schválenými podle § 46 odst. 1 písm. m) téhož zákona.

2.3. v případě, že dojde k vyhlášení signálu regulace pro oxid dusičitý, bude neprodleně informována Policie České republiky za účelem přijetí opatření k zajištění optimalizace dopravy.

2.4. Informace o vyhlášení a odvolání signálů předává krajský úřad pomocí elektronické pošty, nebo telefonu a faxu.

2.5. Závazné texty pro vyhlášení a odvolání signálu upozornění a signálu regulace jsou uvedeny v článku 5 a musí být zaslány z adresy Krajského úřadu Moravskoslezského kraje.

3. Stacionární zdroje znečišťování ovzduší, kterým krajský úřad může nařídit omezení nebo zastavení provozu v souladu s regulačními řády vypracovanými podle § 11 odst. 1 písm. h) zákona o ochraně ovzduší a schválenými podle § 46 odst. 1 písm. m) zákona o ochraně ovzduší v případě vyhlášení signálu regulace

Provozovatelé zdrojů emisí oxidu dusičitého a oxidu siřičitého:

IČ	Název provozovatele	IČP-IČZ	Název provozovny - zdroje
26420317	Biocel Paskov a.s.	718210271	Biocel Paskov a.s. - výroba sulfitové buničiny a energetika
26019388	BorsodChem MCHZ, s.r.o.	713830731	BorsodChem MCHZ, s.r.o. - chemické provozy
45274649	ČEZ, a.s.	625960021	ČEZ, a.s. - Elektrárna Dětmárovice
45193410	Dalkia Česká republika, a.s.	715430221	Dalkia Česká republika, a.s. - Elektrárna Třebovice
		664100101	Dalkia Česká republika, a.s. - Teplárna Karviná
		664100371	Dalkia Česká republika, a.s. - Teplárna Československé armády
25854712	Energetika Vítkovice, a.s.	714070141	Energetika Vítkovice, a.s. - provoz teplárny
47675896	ENERGETIKA TŘINEC a.s.	770890461	ENERGETIKA TŘINEC a.s. - provozy teplárny a tepelná energetika
45193258	Mittal Steel Ostrava a.s.	714220241	Mittal Steel Ostrava a.s. - závod 4 Energetika
		714220261	Mittal Steel Ostrava a.s. - závod 10 Koksovna
47675829	OKD, OKK, a.s.	713760061	OKD, OKK, a.s. Koksovna Svoboda
		713830081	OKD, OKK, a.s. Koksovna Jan Šverma
18050646	TŘINECKÉ ŽELEZÁRNY, a.s.	770890561	TŘINECKÉ ŽELEZÁRNY, a.s.- výroba surového železa
		770890551	TŘINECKÉ ŽELEZÁRNY, a.s.- koksochemická výroba
25352954	VYSOKÉ PECE Ostrava, a.s.	714220271	VYSOKÉ PECE Ostrava, a.s. - aglomerace a vysoké pece

4. Seznam subjektů pro předávání signálů upozornění a signálu regulace při překročení zvláštních imisních limitů pro oxid siřičitý a oxid dusičitý

Provozovatelé zdrojů uvedených v článku 3

---

Česká inspekce životního prostředí,  
oblastní inspektorát Ostrava

---

Český hydrometeorologický ústav,  
pobočka Ostrava

---

Policie České republiky, Správa  
Severomoravského kraje

Pouze v případě překročení  
zvláštního imisního limitu  
pro oxid dusičitý

---

Sdělovací prostředky

---

5. Závazné texty vyhlášení a odvolání signálu upozornění a signálu regulace

Text vyhlášení signálu upozornění pro oxid siřičitý a oxid dusičitý:

„Upozorňujeme, že v nejbližších hodinách je možnost výskytu smogové situace a vyhlášení signálu regulace na území ..... Vyhlášíme signál upozornění. Platnost signálu je od ..... hodin dne..... do odvolání.“

Text odvolání signálu upozornění pro oxid siřičitý a oxid dusičitý:

„Rušíme signál upozornění na možnost výskytu smogové situace v území ..... Platnost signálu končí v .....hodin dne....“

Text vyhlášení signálu regulace pro oxid siřičitý a oxid dusičitý:

„Smogová situace nastala. vyhlášíme signál regulace na území ..... Platnost signálu je od ..... hodin dne..... do odvolání.“

Text odvolání signálu regulace pro oxid siřičitý a oxid dusičitý:

„Rušíme signál regulace na území ..... Platnost signálu končí v ... hodin dne....“

6. Informování veřejnosti

V případě vyhlášení nebo odvolání signálu upozornění nebo signálu regulace vydá krajský úřad informaci pro veřejnost. Údaje, které musí být sděleny veřejnosti, jsou uvedeny v následujícím textu:

Údaje, které se sdělují veřejnosti při vyhlášení signálů ve smyslu tohoto krajského regulačního řádu pro oxid siřičitý nebo oxid dusičitý

Veřejnosti se při vyhlášení signálů ve smyslu tohoto krajského regulačního řádu pro oxid siřičitý nebo oxid dusičitý sdělují minimálně tyto údaje:

- 1) datum, hodina a místo výskytu, a pokud jsou známy, důvody pro tento výskyt,
- 2) druh zvláštního imisního limitu, který byl překročen (signál upozornění nebo signál regulace),
- 3) nejvyšší hodinové koncentrace a předpovědi změn koncentrací (zlepšení, stabilizace nebo zhoršení) a důvody pro tyto změny,
- 4) dotčené geografické oblasti,
- 5) předpokládaná doba trvání,
- 6) typ populace potenciálně citlivé na výskyt,
- 7) preventivní opatření, která by měla být přijata dotčenými citlivými

skupinami,

8) v případě vyhlášení signálu upozornění nebo signálu regulace při překročení zvláštního emisního limitu pro oxid dusičitý následující výzva řidičům automobilů v oblasti, pro kterou byl signál vyhlášen: „Žádáme řidiče automobilů, aby pokud možno nevyjížděli, neboť emise z automobilů se významně podílejí na zvýšené koncentraci oxidu dusičitého.“