

8 VYHODNOCENÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Kromě zajištění udržitelné dopravy ve městě patří mezi hlavní cíle Plánu udržitelné mobility zlepšení kvality životního prostředí, tzn. snížení hluku a imisních škodlivin, které zasáhnou obyvatelstvo. Se snižováním škodlivin souvisí i modernizace vozového parku přechodem na pohony, které jsou vůči životnímu prostředí šetrnější než ty stávající.

V kapitole 5 **Návrh opatření** jsou popsána opatření, která spolu s dalšími projekty, které bude město realizovat z dalších koncepčních materiálů, povedou ke snížení negativních vlivů na obyvatelstvo. Kromě zklidňování center města na obou březích řeky Labe od individuální automobilové dopravy, podpory městské autobusové dopravy je hlavním cílem podporovat větší využívání cyklistické a pěší dopravy.

Snížení hluku

Z analytické části vyplývá, že zdrojem hluku z dopravy je na území města kromě automobilové dopravy i doprava železniční.

Snížení hluku na komunikacích je potřeba docílit nejen modernizací komunikací, ale i například zaváděním telematických prvků na komunikační síti či podporou obměny vozového parku. V rámci oprav nebo modernizací komunikací je potřeba dbát na kvalitní povrch se správně usazenými kanalizačními vpustmi a jiných zařízení inženýrských sítí nebo využití správných materiálů, např. tichého asfaltu. Dalším opatřením, které bude mít vliv na hluk, je využití telematických prvků. Při správném nastavení dopravního systému na území města bude doprava na území plynulá a nebude tak docházet k častému brzdění a rozjezdům motorových vozidel. Pravidelnou obměnu vozového parku za vozidla s ekologickými pohony, která u městského dopravce již funguje, je potřeba požadovat i po dopravcích zajišťující regionální dopravu či u vozových parků městských (ideálně i privátních) společností a organizací. Problémem z hlediska hluku jsou samozřejmě také soukromá vozidla, která jsou dost často na hranici své životnosti.

Snížení hluku z železniční dopravy je možné modernizací tratí, výstavbou protihlukových stěn nebo obměnou lokomotiv a vagónů za modernější. Plán udržitelné mobility neřeší realizaci opatření na snížení hluku z železniční dopravy, protože město nemá možnost jejich realizace.

V následující **tabulce 25** jsou vybrány lokality na území města, na kterých po realizaci opatření uvedených ve scénáři 3 došlo k poklesu nebo nárůstu dopravy. Porovnání hluku bylo provedeno mezi stávajícím stavem v roce 2018 a výhledovým stavem v roce 2050.

Tabulka 25 Porovnání hluku na vybraných komunikacích

Komunikace	Intenzity dopravy		Hluk	
	Den (rozdíl 2050 - 2018)	Noc (rozdíl 2050 - 2018)	Den 2018 (dB)	Noc 2018 (dB)
Sládkova	448	39	60-65	60-65
Masarykovo nám.	-7176	-624	65-70	60-65
Pohraniční	-1374	-120	65-70	60-65
Kamenická	-7444	-647	65-70	60-65
Českolipská	-6532	-568	60-65	55-60
Litoměřická	168	15	60-65	55-60
Lužická	-109	-9	55-60	45-50
Dražanská	-15	-1	55-60	45-50
Teplická	-3187	-277	65-70	55-60
Podmokelská	-3122	-272	nad 70	65-70
Slovanská	-215	-19	55-60	50-55
J. z Poděbrad	-768	-67	60-65	55-60
Vilsnická (Vilsnice)	-211	-18	55-60	45-50
Vítězství	-2821	-245	60-65	45-50

Ve sloupcích „Intenzity dopravy“ jsou uvedeny rozdíly intenzit dopravy na komunikační síti mezi cílovým stavem v roce 2050 a stávajícím stavem 2018. Ve sloupcích hluk je uvedena hladina hluku, která je podrobně uvedena v analytické části díla. Pro porovnání byly vybrány části komunikace, které jsou v zastavěném území obytnou zástavbou.

Z uvedené tabulky vyplývá, že nepatrnému navýšení hlukové zátěže dojde pouze v ulici Sládkova a Litoměřická. Na ostatních komunikacích dojde k poklesu hluku a s tím i souvisí snížení imisního znečištění.

Hlukové limity $L_{Aeq,T}$ [dB] pro silnice I. a II. třídy jsou pro denní období 60 dB a pro noční období 50 dB. Na komunikacích III. třídy platí pro den 55 dB a noc 45 dB.

V rámci plánu udržitelné mobility jsou navržena opatření, která podporují snižování motorové dopravy na území města. Jedním z opatření je realizace záchytných parkovišť u příjezdových komunikací do města, na které navazuje optimalizovaná veřejná doprava nebo stanoviště pro sdílená kola. Ke snížení dopravy přispěje i vhodně zpracovaný dokument zabývající se citylogistikou.

Snižování hluku v centrech města je možné omezením zásobování obchodů těžkými nákladními vozidly a využití méně hlučných vozidel či cargobiků. Vhodným řešením je i snižování maximální dovolené rychlosti, která bude mít také vliv na bezpečnost dalších účastníků dopravy, především chodců. Toto opatření lze využít v lokalitách, ve kterých výrazně neovlivní plynulost silniční dopravy.

Ve výhledovém scénáři pro rok 2050 je v dopravním modelu uvažováno i s dopravními stavbami, které jsou v územním plánu města, ale město nemá vliv na jejich samotnou realizaci. Tyto stavby spadají zejména pod státní či krajskou samosprávu - Ředitelství silnic a dálnic, Ústecký kraj. Předpokládá se realizace těchto staveb: přivaděč na dálnici D8, Folknářská spojka a přeložka silnice II/261. Pokud by se přivaděč realizoval podle územního stávajícího plánu, došlo by k navýšení hluku z motorové dopravy především v úseku mezi silnicí I/62 a tunelem, který je na tomto přivaděči navržen. Z tohoto důvodu je potřeba co nejvíce minimalizovat dopad na obyvatelstvo vhodnými opatřeními.

V rámci informování a osvěty mezi dětmi a obyvateli města je potřeba podpora veřejné dopravy, cyklistické a pěší dopravy. To je možné zkvalitňováním poskytovaných služeb dopravci, výstavbou cyklostezek a bezpečných tras na komunikacích včetně doprovodných opatření (bikesharing, stojany na kola, odpočinková místa, apod.). Pro podporu pěší dopravy je potřeba modernizace stávající infrastruktury a výstavba nové včetně realizace bezbariérových tras.

Snížení imisí

Na území města Děčína je v současné době jeden automatizovaný měřicí systém, který je provozován Českým hydrometeorologickým ústavem.

Imisní zátěž je způsobena primárními emisemi (exhalace z výfuků, otěry brzd, pneumatik, apod.) a zároveň i re-emisí, kdy dochází k víření prachových částic, které se opětovně vnesou do ovzduší.

V návrhové části plánu udržitelné městské mobility jsou navržena opatření, jejichž realizací dojde ke snížení koncentrací znečišťujících látek v ovzduší vyvolané dopravou. Obměnou autobusů využívajících motory s pohonem na naftu za vozidla využívající pohon na CNG nebo vodík dojde k výraznému snížení znečišťujících látek (např. NO₂, benzo(a)pyren, prachové částice PM_{2,5} a PM₁₀). Ke snížení imisní zátěže přispěje také zvýšená intenzita čištění komunikací.

Cílem Plánu zlepšování kvality ovzduší (Zóna severozápad – CZ04) je do roku 2020 dosáhnout na celém území zóny CZ04 Severozápad splnění imisních limitů daných zákonem č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší, v platném znění, příloha č. 1, bod 1 a 3.

Při zpracování návrhové části dokumentu dbal zpracovatel na to, aby jednotlivá opatření byla v souladu s nadřazenými dokumenty města, kraje, dopravního podniku a zároveň respektuje nadřazené strategie a plány na úrovni Evropské unie, České republiky a ostatních subjektů. Navržená opatření budou mít pozitivní vliv jak na udržitelnou mobilitu ve městě, tak i na snížení znečišťujících látek a hluku.

Konkrétní vliv na životní prostředí tak bude možné vyhodnotit komplexně až po realizaci a časové prodlevě všech v místě realizovaných aktivit.

Doporučení

K dosažení co nejvyššího snížení hluku a imisí z dopravy na území města je potřeba realizovat všechna opatření, která povedou ke snížení individuální dopravy, optimalizaci citylogistiky a naopak využívání veřejné dopravy, jízdy na kole a pěší chůze. Velký vliv na snížení hluku bude mít také obnova vozového parku automobilů a využívání alternativních pohonů. Nemalý vliv na kvalitu životního prostředí bude mít také vhodná obnova a výsadba zeleně.