

4.2. Zlepšení stavu životního prostředí

4.2.1 Ovzduší

Cíl opatření

⇒ zlepšit nebo alespoň stabilizovat stav ovzduší ve městě

Aktivity (stručný přehled řešených témat)

⇒ snížení emisí O_3 , PM_{10} a PAU zklidňováním dopravy, změnami lokálního vytápění, výsadbou zeleně, instalací vodních prvků a preventivními opatřeními

Popis opatření

Na úrovni Středočeského kraje patří Mladá Boleslav mezi města s nejhorší kvalitou ovzduší. Pravidelně zde dochází k překračování imisních limitů pro koncentrace O_3 , PM_{10} a PAU, přičemž zejména koncentrace PM_{10} představují velký problém. Při plánování budoucího rozvoje města je proto třeba zohlednit současné i budoucí imisní limity pro ochranu lidského zdraví a budoucí legislativu a trendy v oblasti ochrany ovzduší. Jako argumentační nástroj je třeba připravit materiál analyzující kvalitu ovzduší ve městě a z něho vyplývající zdravotní rizika pro obyvatele. Město musí aktivně pracovat na snížení či alespoň zamezení růstu koncentrací těchto látek. Hlavními důvody zhoršené kvality ovzduší jsou automobilová doprava a topení tuhými palivy v lokálních topeništích. Protože možnosti města vedoucí k přímému zlepšení kvality ovzduší jsou omezené, je nezbytné zaměřit se také na osvětové a propagační aktivity.

Ve střednědobém horizontu nelze předpokládat, že by došlo ke všeobecnému snížení intenzity automobilové dopravy. Město však může úpravami silniční infrastruktury (přeložky, zjednosměrnění ulic apod.) nebo jejím doplněním (výstavba SV tangenty, výhledově i JV tangenty) posílit regulaci automobilové dopravy ve městě s jejím částečným vyvedením z centra (viz opatření 4.4.1 a 4.4.2). Tím by mělo dojít ke snížení intenzity dopravy v místech s nejhoršími rozptylovými podmínkami. Pomoci by mělo také zavedení zákazu vjezdu kamionů a těžkých nákladních vozidel na bývalou silnici I/38 (ulice Jičínská/TGM/Jaselská). Tomuto kroku však musí předcházet její získání do majetku města. Kromě těchto restriktivních opatření bude hrát významnou roli také podpora alternativních druhů dopravy, především pak pěší a cyklistické dopravy, které mají potenciál především v ose Severní sídliště - Škoda Auto, a.s. V případě městské hromadné dopravy se pak jedná o možnost alternativního pohonu autobusů. Použity budou jak nástroje investiční (budování infrastruktury, preferenční opatření), tak neinvestiční (propagace a zvýhodňování) - viz opatření 4.4.3 a 4.4.4.

V případě vytápění v lokálních topeništích je role města výrazně omezenější. Přejít na vytápění zemním plynem nebo centrální vytápění musí důsledně zajistit u objektů ve svém vlastnictví. Přejít nebo návrat k ekologičtějším formám vytápění u objektů v soukromém vlastnictví může město ve spolupráci s daným dodavatelem pouze propagovat či jinak nepřímo podporovat. Tato edukační kampaň musí být realizovaná v místech s prokazatelným významným podílem lokálních topenišť a musí zdůraznit zdravotní rizika spalování komunálního odpadu i biomasy v zastaralých kotlích a při přidušeném spalování. Vhodné je realizovat tuto edukační kampaň ve spolupráci s okolními městy a obcemi, bez jejichž zapojení nemají snahy o zvýšení kvality ovzduší smysl.

Uvedené aktivity, které budou aktivně snižovat koncentraci tří uvedených látek v ovzduší nebo alespoň zamezí jejímu dalšímu nárůstu, je vhodné kombinovat s aktivitami pasivně snižujícími negativní dopady. Dalšími možnými opatřeními jsou například výsadba zeleně a instalace vodních prvků a menších vodních ploch v obytných celcích, které budou vedle zvýšení estetické hodnoty prostranství sloužit také jako pohlcovače PM_{10} (viz opatření 4.2.4). Rozvoj městské zeleně ani menší vodní plochy v obytných zónách však nemají žádný efekt na imisní zátěž v zimním období, tedy v topné sezoně (opadá zeleň a vypuštění vodních prvků). Jedná se tedy spíše o doplňkové

opatření. Zřetelný vliv na snížení množství PM_{10} v ovzduší během léta má důkladný jarní úklid města.

Monitorovací ukazatele

⇒ koncentrace O_3 , PM_{10} a PAU v ovzduší v různých lokalitách a částech roku

Finanční náročnost

⇒ 1 - 2 mil. Kč (s alternativním pohonem autobusů 20 - 40 mil. Kč)

Organizační náročnost

⇒ středně náročné

Časová priorita

⇒ vysoká