

# AKČNÍ PLÁN

7

Zlepšení životního prostředí  
v Ústí nad Labem

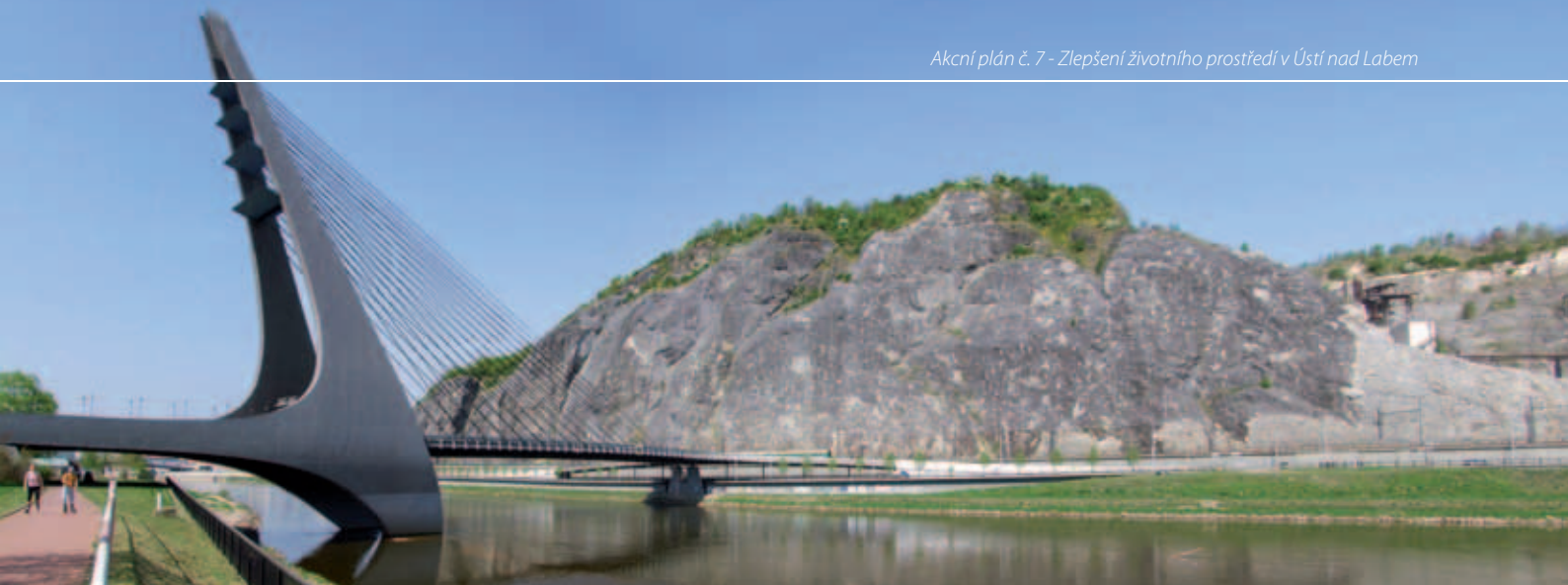
Zlepšení podmínek životního prostředí  
ve městě Ústí nad Labem



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

Listopad 2012





## Obsah

<b>1 Úvod</b>	<b>4</b>
<b>2 Analýza</b>	<b>5</b>
2.1 SWOT analýza	6
2.2 Vize rozvoje města	7
2.3 Priority v oblasti zlepšení stavu životního prostředí	7
2.4 Vytýčení hlavních cílů v oblasti zlepšení stavu životního prostředí	8
<b>3 Prevence</b>	<b>9</b>
3.1 Přehled cílů v oblasti organizace dopravy	9
3.2 Přehled cílů týkajících se technického vybavení vozového parku a technického stavu vozovek/kolejí	9
3.3 Přehled cílů v oblasti bariér	9
<b>4 Represe</b>	<b>10</b>
<b>5 Propagace a osvěta v oblasti předcházení negativnímu zatížení životního prostředí způsobeného dopravou</b>	<b>11</b>
<b>6 Výkon dozoru</b>	<b>12</b>
<b>7 Financování a personální zajištění</b>	<b>13</b>
<b>8 Podrobnější rozpracování cílů v kontextu Generelu udržitelné dopravy</b>	<b>14</b>
<b>9 Časový harmonogram</b>	<b>16</b>



## 1 Úvod

Akční plán zdraví a životního prostředí ČR (NEHAP ČR) je národní aplikací Evropského akčního plánu (EHAPE), který tvoří plány jednotlivých států Evropy. EHAPE byl přijat na druhé konferenci ministrů životního prostředí a zdravotnictví v červnu 1994 v Helsinkách a opírá se o metodiku WHO.

NEHAP ČR byl přijat usnesením vlády ČR č. 810 z roku 1998. Dokument obsahuje soubor doporučení směřujících ke zlepšení životního prostředí a zdravotního stavu populace v ČR. Zabývá se širokou škálou problémů životního prostředí a koncepční podpory zdraví.

Na NEHAP navazují místní Akční plány zdraví a životního prostředí (LEHAP).

Město Ústí nad Labem je zapojeno do projektu Zdravé město. Je to mezinárodní projekt OSN – Světové zdravotnické organizace WHO. Každé město v Evropě, které je do projektu zapojeno, přijímá Deklaraci a zpracovává místní Plán k realizaci deklarace s propojením na strategii rozvoje města.

Práce na projektu byly v Ústí nad Labem zahájeny v listopadu 2003. Na Deklaraci navazuje Plán zdraví a kvality života, který je zaměřen na konkrétní naplnění deklarace. Plán má 2 části: Akční plán a Katalog aktivit, který vychází z tohoto akčního plánu.



## 2 Analýza

### Priority

Strategie rozvoje města Ústí nad Labem pro léta 2007 až 2015, schválená vedením města, obsahuje základní poznatky, vize a cíle města, slabá a silná místa a příležitosti a je základním dokumentem, jehož vize a cíle Generel dopravy naplňuje. Proto se i jednotlivé akční plány opírají o společné či velmi specifické poznatky a úkoly a míří k jejich důslednému naplnění. Z těchto poznatků obecného i konkrétního charakteru je vyvozeno následující:

### Stav a charakteristika města

Ústí nad Labem je městem, které se stále potýká s řadou problémů v oblasti životního prostředí. Některé z nich byly v předchozích letech více či méně eliminovány, řada jich je však stále aktuálních.

Velice významný vliv na zajišťování ochrany životního prostředí je dán konfigurací terénu, ve kterém je statutární město Ústí nad Labem situováno, a to úzkým kaňonem údolí řeky Labe a údolní nivy povodí řeky Bílina a Ždírnického potoka. Centrum města je soustředěno na nevelké rovinaté ploše podél řeky Labe, kudy také vedou hlavní regionální a nadregionální dopravní tepny: železniční trati Praha – Děčín a Lysá nad Labem – Děčín a státní silnice I/13, II/253, II/258 a II/261.

Díky této konfiguraci terénu bydlí významná část obyvatel města v panelových sídlištích situovaných na svažitéch pozemcích navazujících na strmá úbočí hornatiny Českého Středoohoří. V mnoha sídlištích jsou ponechány pouze úzké komunikační pruhy, projektované s předpokladem motorizace obyvatel 1 : 10, s pouze velice omezenými možnostmi zajištění parkování a dopravy pro obyvatele města.

Významným problémem nadále zůstává znečištění ovzduší. Dřívější hlavní příčinou znečištění byl průmysl, dnes se na zhoršené kvalitě ovzduší podílí v oblasti poléťavého prachu a NOx zejména motorová doprava, která v městském prostředí způsobuje také nadměrný hluk. Z hlediska znečišťování zápachem z průmyslových zdrojů přetrvávají především problémy v oblasti znečišťování ovzduší zápachem.

### Ovzduší

I přes svoji atraktivní polohu při Labi, na hranici chráněné krajinné oblasti České středohoří a přes hodnotné přírodní okolí patří město mezi oblasti s narušeným životním pro-

středím. Nejvýznamnějším problémem je znečištění ovzduší, především v důsledku kombinace dálkových a místních vlivů. Město je zařazeno do oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší, zejména z hlediska poléťavého prachu.

Město má vysoký počet dnů s vyskytujícími se inverzními vrstvami atmosféry. Nízká inverzní vrstva se pohybuje v úrovni 120 – 150 m nad úrovní řeky Labe, vysoká vrstva pak v úrovni cca 300 – 330 m.

Ačkoli se v posledním desetiletí podařilo podstatně zlepšit kvalitu ovzduší ve městě, je stále Ústí nad Labem vnímáno jako město se silně zatíženým ovzduším. Ovzduší města je ovlivňováno čtyřmi základními typy zdrojů znečištění.

Jedná se o:

- Dálkový přenos (především z velkých zdrojů ústecké aglomerace)
- Místní a blízké stacionární velké a střední zdroje znečišťování ovzduší
- Motorová doprava
- Lokální malé zdroje znečišťování (domácí topeniště na tuhá paliva, veřejný přístav Vaňov, lakovny, průmyslové provozy, atd.)

Automobilová silniční doprava se vzhledem k negativnímu trendu stává - obdobně jako dálkový přenos či produkce místních stacionárních zdrojů znečištění - významným faktorem negativního vlivu na ovzduší. Intenzita provozu na některých komunikacích dosahuje velmi vysokých hodnot i ve srovnání s referenčními městy a svědčí o neúměrném zatížení životního prostředí emisemi z dopravy, což lze doložit i významnými rozdíly ve znečištění ovzduší poléťavým prachem a oxidy dusíku mezi změřenými hodnotami znečištění ovzduší u měřících stanic ČHMÚ Ústí nad Labem – město a Ústí nad Labem - Kočkov.

### Voda

Příbřežní část centra města náleží k záplavovému území obou řek, což vyvolává nároky na budování protipovodňových opatření k ochraně majetku města, jeho obyvatel i dopravní infrastruktury. Většina drobných vodních toků ve správním území města má poměrně velký spád a vytváří úzká údolí s lokálními plošinami údolní nivy limitovanými hustou obytnou zástavbou a navazující dopravní infrastrukturou a z toho vyplývajícími negativními důsledky.

## Krajina, fauna a flóra

Svahy labského kařonu a navazující unikátní hornatina chráněné krajinné oblasti České Středohoří zaujímají celou pravobřežní část řeky Labe ve správním území města, na levém břehu území jižně od státní silnice II/258, na severu pak hranice CHKO České Středohoří ohraničuje správní území města v linii komunikace Neštěmice – Žežice – Chuderov – státní silnice II/528.

Krajina je členěna do dílčích částí vlivem výstavby dopravní infrastruktury soustředěné po obou březích řeky Labe a podél jejích přítoků, a dále v údolní nivě Klíšského, Ždírnického a Podhořského potoka. Negativním dopadem tohoto jevu je fragmentace krajiny jako celku. Z toho plynou také dopravní problémy, například při trasování městské hromadné dopravy, při hledání možných objízdných tras pro transnitní dopravu, pro umístění zachytných parkovišť či vymezení nízko-emisních zón, včetně problémů a střetů vznikajících na hlavních tazích pro migraci zvěře.

## Odpady

Odpady produkované dopravou spadají z části do kategorie nebezpečných odpadů a z části do kategorie ostatních odpadů obdobných odpadům komunálním. Nebezpečné odpady vznikají především u osob provádějících opravy vozového parku, dále pak u čerpacích stanic pohonných hmot a z určité části i na místech stání, v garážích a na parkovištích automobilů. V těchto místech vznikají také ostatní odpady obdobné odpadům komunálním. Ty jsou sbírány oprávněnými firmami specializujícími se na jejich odběr a zneškodnění, případně jejich další využití. Pro obyvatele města Ústí nad Labem organizuje město 2x ročně mobilní svoz nebezpečného odpadu, kdy mohou občané odevzdávat i nebezpečné odpady vznikající při údržbě vozidel. Nebezpečné odpady je možno dále odevzdávat i na sběrných dvorech města ve Všebořicích a v Krásném Březně.

## Hluk

V současné situaci i ve výhledu je za problematickou fyziologickou škodlivinu považován především hluk z dopravy a – na rozdíl od většiny referenčních měst – také hluk z výrobní činnosti.

## 2.1 SWOT analýza

### Slabé stránky města:

- Vysoké zatížení centra města motorovou dopravou, vymezenou tokem řeky Labe se dvěma silničními mosty a linkami a terminály železniční dopravy, kdy centrum města využívá i tranzitní doprava směřující na připojení silnice II/258 na dálnici D8 u města Trmice, příjezděcích jak ve směru od Lovosic, tak ve směru od Děčína
- Nedostatečné a obtížně řešitelné možnosti uspokojování potřeb obyvatel města při zajišťování parkování jejich automobilů v místech bydliště
- Neexistence vhodných dopravních obchvatových tras na komunikacích, které by umožňovaly eliminaci nebo efektivní redukci dopravy ze zatížených citlivých částí města, např. pomocí vyhlášení nízko-emisních zón
- Obtížná konfigurace terénu pro cyklistickou dopravu a hustá zástavba omezuje možnosti pro budování cyklotras ve městě s reálným předpokladem jejich využívání
- I po dostavbě protipovodňové ochrany komunikačních uzlů v centru města je vyřešen průjezd po levém labském břehu mezi silnicemi I/30 a II/253 pouze do úrovně sedmileté povodně, ochrana dopravního uzle pod Větruší pak do úrovně Q25-30
- Kvůli dlouhým obdobím s nízkým stavem vody na řece Labi v úseku Střekov – Dolní Žleb přestává být využíván kapacitní vybudovaný přístav v Krásném Březně a lodní dopravci se snaží zvýšit využívání veřejného přístaviště ve Vaňově, kde nejsou optimálně vyřešeny dopravní návaznosti na silniční a železniční dopravu
- Centrum města je málo atraktivní pro pěší dopravu z důvodu intenzivní dopravy, nízké kvality veřejné zeleně a odpočinkových míst
- Znečištěné ovzduší, především v období inverzí v jarním a podzimním období, kdy dochází k vyhlášení smogové situace

**Hrozby města:**

- Hrozící nárůst silniční dopravy v centru města, i po dostavbě dálnice D8 v úseku 0805, v důsledku zprovoznění nových logistických center a průmyslových zón plánovaných především severně až západně od správního území města
- Při zvyšujícím se stupni motorizace obyvatel města a bez řešení parkování vozidel přestanou být sídliště průjezdná, a to zejména pro složky IZS a techniku služeb a údržby komunikací
- Růst negativních dopadů motorové dopravy na městské prostředí, jako je znečištění ovzduší a rostoucí hluková zátěž
- Stagnace činnosti veřejného přístavu Vaňov v případě nerealizace opatření ke zlepšení plavebních poměrů na řece Labi, alespoň pro lodě s ponorem 140 cm
- Ohrožení biotopů na Labi výstavbou vodních stupňů v případě, že jejich technické řešení nebude umožňovat alespoň částečné zajišťování kolísání vodní hladiny, a pokud rybí přechody nebudou navrženy dostatečně kapacitní pro migraci vodní flóry a fauny.

**2.2 Vize rozvoje města**

**Varianta 1)** Ústí nad Labem - prosperující, zdravé a bezpečné město těžící ze své výhodné geografické polohy, atraktivní pro investory a návštěvníky, s konkurenceschopnou ekonomikou vycházející z průmyslové tradice, s rostoucí vzdělaností a kvalifikací obyvatel a s moderně fungující samosprávou;

**Varianta 2)** Ústí nad Labem - prosperující, zdravé a bezpečné město těžící ze své výhodné strategické obchodní polohy a průmyslové tradice, opírající svůj dynamický (udržitelný) rozvoj a zvyšující se atraktivitu pro vnější investice spojenou s motivací a efektivním využitím potenciálu vlastních obyvatel, ekonomických subjektů a městské samosprávy.

**Opatření IO3: Fyzické prostředí města****GC3: Zlepšit kvalitu prostředí města prostřednictvím harmonického územního rozvoje a zlepšení stavu jednotlivých složek ŽP**

- SC32: Zlepšit stav složek ŽP – GC priority „Zlepšení složek ŽP“

**Priorita 3.2: Zlepšení složek životního prostředí****Strategie:**

Prioritou v oblasti životního prostředí v městském prostředí Ústí nad Labem je snížení negativních vlivů dopravy, zejména s ohledem na zlepšení kvality ovzduší a snížení lokální hlukové zátěže.

Kvalitu ovzduší je třeba zlepšit podporou udržitelné dopravy (zajistit rozvoj hromadné, pěší a cyklistické dopravy), efektivní organizací a řízením dopravy, hledáním cest pro zvýšení plynulosti dopravy ve městě, včetně případného odklonění tranzitní dopravy z centra města a citlivých hustě osídlených městských částí. Snížení intenzity průjezdu nákladní dopravy a redukci hlukové zátěže by mělo významně napomoci také zajištění 355 denní splavnosti řeky Labe i v úseku Střekov – Dolní Žleb.

Opatření naplňující tuto strategii můžeme rozdělit na:

- Opatření vedoucí k menšímu zatížení ovzduší
  - o Omezení emisí z dopravy
  - o Omezení prašnosti – včetně sekundární
- Opatření vedoucí ke snížení hlukové zátěže způsobené vysokými dopravními intenzitami

**2.3 Priority v oblasti zlepšení stavu životního prostředí**

- Zlepšení podmínek pro ekologicky šetrné procesy
- Zlepšování kvality ovzduší a eliminace růstu emisí
- Zlepšení podmínek pro využívání obnovitelných zdrojů energie
- Snížení hlukové zátěže obyvatel ve městě

## 2.4 Vytýčení hlavních cílů v oblasti zlepšení stavu životního prostředí

- |   |  |
|---|--|
| <p>Cíl 1 Optimalizace dopravního systému</p> <p>Cíl 2 Obnova vozového parku</p> <p>Cíl 3 Snížení rychlosti</p> <p>Cíl 4 Výměna kolejí za tišší</p> <p>Cíl 5 Použití vozovek s tišším povrchem, využívání tišších pneumatik</p> <p>Cíl 6 Využívání protihlukových valů</p> <p>Cíl 7 Výsadba izolační zeleně</p> <p>Cíl 8 Umisťování obytných ploch vysoko nad úroveň komunikací</p> <p>Cíl 9 Zavedení mýtného</p> <p>Cíl 10 Omezení dopravy nebo zákaz vjezdu pro těžká nákladní vozidla</p> | <p>Cíl 11 Vypracování regulačního řádu pro omezení provozu na nejzatíženějších komunikacích při smogových situacích v případě překročení imisních limitů</p> <p>Cíl 12 Omezení prašnosti, včetně sekundární</p> <p>Cíl 13 Podpora rozvoje MHD a využití elektrické trakce</p> <p>Cíl 14 Využívání alternativních paliv (LPG, CNG) - přestavba/nová vozidla</p> <p>Cíl 15 Vymezení nízko-emisních zón, do kterých budou mít povolený vjezd jenom vozidla, která splňují předepsané emisní normy EURO</p> <p>Cíl 16 Systémy „Park and Ride“</p> <p>Cíl 17 Zajištění maximálně možné eliminace prašnosti a hluku z provozu veřejného přístaviště Vaňov, včetně emisí z navazující dopravy</p> |
|---|--|

### Postupné zlepšování životního prostředí

Odpovědnost:	Odbor životního prostředí
Spolupráce s:	



### 3 Prevence

#### 3.1 Přehled cílů v oblasti organizace dopravy

- Cíl 1, 3, 9, 10, 14, 15, 16

#### 3.3 Přehled cílů v oblasti bariér

- Cíl 6, 7, 11

#### 3.2 Přehled cílů týkajících se technického vybavení vozového parku a technického stavu vozovek/kolejí

- Cíl 2, 4, 5, 12, 13

#### Prevence

Odpovědnost:	Odbor životního prostředí
Spolupráce s:	

## 4 Represe

- Cíl 10.
- Koordinace dopravy v případě překročení imisních limitů. Pro tuto situaci bude vypracován regulační řád pro omezení dopravy na nejzatíženějších komunikacích ve městě.

Represe	
Odpovědnost:	Odbor životního prostředí
Spolupráce s:	

## 5 Propagace a osvěta v oblasti předcházení negativnímu zatížení životního prostředí způsobeného dopravou

Cíle v této oblasti můžeme rozdělit do dvou skupin:

- Organizační cíle: 1, 3, 8, 9, 11, 13, 15, 16
- Technické cíle: 2, 4, 5, 6, 7, 12, 14

Propagace a osvěta	
Odpovědnost:	Odbor životního prostředí
Spolupráce s:	

## 6 Výkon dozoru

- Vykonává Český hydrometeorologický ústav ve spolupráci s městem Ústí nad Labem

Spolupráce	
Odpovědnost:	Odbor životního prostředí
Spolupráce s:	

## 7 Financování a personální zajištění

- Vyhledávat možnosti financování projektů orientujících se na dopravní problematiku, zejména v oblasti
  - o organizace dopravy
  - o zlepšování technického stavu vozidel i dopravních cest
  - o školení zaměstnanců organizací zabývajících se řízením dopravy

### Financování a personální zajištění

Odpovědnost:	Odbor životního prostředí
Spolupráce s:	



## 8 Podrobnější rozpracování cílů v kontextu Generelu udržitelné dopravy

- Cíl 1.** Realizovat optimalizaci dopravního systému je komplexní úkol, zahrnující podporu hromadné dopravy, pěší chůze a cyklistiky, s cílem snížit podíl individuální automobilové dopravy pro vnitroměstské cesty, optimalizovat plynulost a bezpečnost dopravy a zabezpečit preferenci hromadné dopravy v podmínkách, kdy nejsou k dispozici nové komunikace umožňující odlehčit centrální území města.) -> přesunout k popisům
- Cíl 2.** Zabezpečit plynulou obnovu vozového parku zahrnuje zejména modernizaci vozidel s největším proběhem na území města, tedy vozidla hromadné dopravy, vozidla služeb, správy komunikací, pošty, policie státní i městské. vozidla IZS
- Cíl 3.** Docílit a kontrolovat snížení rychlosti jízdy na povolenou úroveň z důvodu ke snížení a zvýšení bezpečnosti, zejména v místech s koncentrací pěstích a v místě intenzivní dopravy TNV Cíl je třeba naplňovat také z hlediska kvality dopravní cesty, tj. zvýšením péče o povrch k zajištění rovinatosti komunikací a odstranění výtluků a nerovností.
- Cíl 4.** Zajistit komplexní modernizaci železniční dopravní cesty výměnou kolejí za tišší a eliminovat tak významný zdroj hluku, kterým jsou rázy podvozků na nekvalitní trati, na výhybkách, křižováních a ve směrových obloucích.
- Cíl 5.** Zajistit postupnou obnovu krytů vozovek, zejména silně zatížených a podél obytné, školské a zdravotnické zástavby použitím nízko-hlučných směsí. (U vozidel hromadné dopravy, technických služeb a dalších vozových parků pohybujících se převážně na území města závést jako kritérium obnovy pneumatik nejen hledisko ceny, ale také životnosti, protismykových vlastností a hledisko valivého hluku.) + PNEU -> Cíl 2.
- Cíl 6.** Zajistit využívání protihlukových opatření formou zemních valů, protihlukových stěn a opatření na objektech v místech překračování hlukových limitů od dopravy.
- Cíl 7.** Podporovat výsadbu izolační zeleně proti prachu a hluku,
- Cíl 8.** Při regulaci výstavby podpořit umístování obytných ploch co nejvýše a co nejdále od komunikací s vysokou intenzitou dopravy.
- Cíl 9.** V současném stavu dopravní infrastruktura nedodržuje aplikaci k regulaci průjezdu centrálním územím města nelze použít nástroj zavedení mýtného, neboť centrem města procházejí silnice I. a II. třídy, pro které není zajištěna možnost vedení mimo centrum.
- Cíl 10.** Navrhnout režim omezení dopravy nebo zákaz vjezdu pro těžká nákladní vozidla na základě podrobné analýzy zdrojů, cílů a možných alternativních tras. Mimo citlivé části města
- Cíl 11.** Připravit vypracování regulačního řádu pro omezení provozu na nejzatíženějších komunikacích při smogových situacích. Provéřit účinnost takového opatření, aby se neprojevily negativní účinky převažující předpokládaná pozitiva. Vyhlásit regulační opatření v případě závažného překročení imisních limitů.
- Cíl 12.** Zajistit program omezení prašnosti, a to i sekundární, zvýšením prostředků na úklid a čištění komunikací, chodníků a veřejných prostranství, zavedením pravidelného mytí a odstraňování zaprášených zákoutí, posílit mytí ulic v suchém a větrném období.
- Cíl 13.** Vytvořit program podpory elektromobility zřízením veřejných dobíjecích stanic elektromobilů, zavedením elektromobilů zejména do komunální sféry a co možná nejširší využití elektrické nebo hybridní trakce ve veřejné hromadné dopravě.
- Cíl 14.** Na základě zkušeností z jiných měst projektu CIVITAS podpořit zavádění alternativních paliv (LPG, CNG), a to formou nákupu nových vozidel nebo i přestavbou stávajících pohonných jednotek.
- Cíl 15.** Provéřit možnost vymezení nízko-emisních zón, do kterých budou mít povolený vjezd jenom vozidla, která splňují předepsané emisní normy EURO, a posoudit možnost objízdných tras po síti státních a krajských silnic.

**Cíl 16.** Podpořit zřízení systému parkování „Park and Ride“ u vhodných přestupních vazeb na služby veřejné hromadné dopravy (nádraží, městská doprava, přístaviště), podpořit parkování typu „Park and Go“ v širším centru města a parkování „Kiss and Ride“ při nástupech do vlaků, při dopravě dětí do škol a do školek.

**Cíl 17.** V případě, že nebude reálně možné počítat se zajištěním zlepšení plavebních podmínek na řece Labi v úseku Střekov – Dolní Žleb, je nutno dořešit činnost veřejného přístaviště Vaňov nejen po stránce stavebně technických opatření a výsadby ochranného zeleného pásu, ale i po stránce jeho dopravního napojení na další komunikační systémy.

## 9 Časový harmonogram

- Vytvořit časový harmonogram předpokládaných akcí za účelem splnění krátkodobých a dlouhodobých cílů

### Časový harmonogram

Odpovědnost:	Odbor životního prostředí
Spolupráce s:	

### ZDROJE

- 1) <http://zdravamesta.cz/index.shtm>
- 2) Strategie rozvoje města Ústí nad Labem do roku 2015











THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION