

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA ÚSTÍ NAD LABEM



Posouzení vlivu koncepce na životní prostředí (SEA)

OZNÁMENÍ

zhotovené podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, přílohy č. 7

v Praze, duben 2021

Obsah

ÚVOD	4
A ÚDAJE O PŘEDKLADATELI	5
1. Název organizace	5
2. IČ	5
3. Sídlo	5
4. Jméno, příjmení a e-mail oprávněného zástupce předkladatele a kontaktních osob	5
B. ÚDAJE O KONCEPCI	6
1. Název koncepce	6
2. Obsahové zaměření (osnova)	6
3. Charakter	6
4. Zdůvodnění potřeby pořízení	6
5. Základní principy a postupy (etapy) řešení	7
6. Hlavní cíle	9
7. Míra, v jaké koncepci stanoví rámce pro záměry a jiné činnosti, vzhledem k jejich umístění, povaze, velikosti, provozním podmínkám, požadavkům na přírodní zdroje apod.	11
8. Přehled uvažovaných variant řešení	12
9. Vztah k jiným koncepcím a možnost kumulace vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví s jinými záměry	13
10. Předpokládaný termín dokončení	18
11. Návrhové období	19
12. Způsob schvalování	19
C. ÚDAJE O DOTČENÉM ÚZEMÍ	20
1. Vymezení dotčeného území	20
2. Výčet dotčených územních samosprávných celků, které mohou být koncepcí ovlivněny	20
3. Základní charakteristiky stavu životního prostředí v dotčeném území	21
4. Stávající problémy životního prostředí v dotčeném území	43
D. PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ VE VYMEZENÉM DOTČENÉM ÚZEMÍ	45
E. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	49
1. Výčet možných vlivů koncepce přesahujících hranice České republiky	49
2. Mapová dokumentace a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení koncepce	49
3. Další podstatné informace předkladatele o možných vlivech na životní prostředí a veřejné zdraví	49
4. Stanoviska orgánů ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb.	51
F. POUŽITÉ ZDROJE INFORMACÍ A DAT	53
PŘÍLOHA Č. 1 OZNÁMENÍ	56

Seznam použitých zkratk:

EVL NATURA 2000	Evropsky významná lokalita, ptačí oblast Východní Krušné hory
CHKO	Chráněná krajinná oblast
ORP	Ústí nad Labem, obec s rozšířenou působností
PUMM	Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem
PÚR	Politika územního rozvoje ČR
SEA	Posouzení koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí
ÚAP	Územně analytické podklady
ÚPD	Územně plánovací dokumentace
ÚP	Územní plán
ÚSES	Územní systém ekologické stability (L – lokální, R – regionální, NR – nadregionální, BC – biocentrum, BK – biokoridor, IP – interakční prvek)
ZÚR ÚK	Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje

ÚVOD

Předložené oznámení návrhu koncepce „Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem“ (dále také Oznámení koncepce) je zpracováno na základě § 10c) zákona číslo 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Oznámení koncepce vychází z obsahu přílohy číslo 7 citovaného zákona. Procedura posouzení vlivů na životní prostředí pro uvedenou koncepci probíhá v souladu s § 22, písm. b) zákona, v působnosti Ústeckého kraje (dotčené území tvoří území Statutárního města Ústí nad Labem).

Ze zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, vyplývá dále povinnost posoudit, zda provádění koncepce může významně ovlivnit evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, zařazené do soustavy Natura 2000 a pokud ano, do jaké míry, a jaká opatření je nutno přijmout. O stanoviska k návrhu koncepce byly požádány tyto dotčené orgány ochrany přírody:

- Krajský úřad Ústeckého kraje – Odbor životního prostředí a zemědělství, Velká hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem

- Agentura ochrany přírody a krajiny ČR - Regionální pracoviště České Středoohoří - Michalská 260/14, 412 01 Litoměřice

Z obdržených stanovisek vyplývá, že lze vyloučit negativní vliv koncepce na lokality soustavy Natura 2000 (viz příloha č. 1 Oznámení).

A. ÚDAJE O PŘEDKLADATELI

A.1 Název organizace

Statutární město Ústí nad Labem

A.2 IČ

000 81 531

A.3 Sídlo

Velká Hradební 2336/8,
401 00 Ústí nad Labem

A.4 Jméno, příjmení a e-mail oprávněného zástupce předkladatele a kontaktních osob

ve věcech smluvních:

Bc. Martina Žirovnická, vedoucí Odboru městských organizací,
strategického rozvoje a investic

Magistrátu města Ústí nad Labem

e-mail: martina.zirovnicka@mag-ul.cz

ve věcech technických:

Mgr. Tomáš Kočí, vedoucí oddělení strategického rozvoje
Odboru městských organizací, strategického rozvoje a investic
Magistrátu města Ústí nad Labem

e-mail: tomas.koci@mag-ul.cz

B. ÚDAJE O KONCEPCI

B.1 Název koncepce

Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem

(dále jen PUMM nebo Koncepce)

PUMM (verze 06/2020) je zhotoven společností HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o. (Praha, Sokolovská 100/94) ve spolupráci s Centrem dopravního výzkumu, v. v. i. (Ústí nad Labem). Zodpovědným zhotovitelem je Tomáš Kučera, projektový manažer. Zadavatelem je Statutární město Ústí nad Labem.

B.2 Obsahové zaměření (osnova)

Město Ústí nad Labem připravuje koncepci „Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem“ (dále také jen PUMM Ústí nad Labem, nebo koncepce), která bude zpracovávána pro krátkodobý horizont (do roku 2025), střednědobý horizont (vize do roku 2030) a výhledový horizont (vize do roku 2040) a bude v uvedených horizontech řešit principy a požadavky na zajištění udržitelné mobility ve městě.

Dokument vychází a navazuje na Generel udržitelné dopravy města Ústí nad Labem (10/2012) a strategie (koncepce) vypracované na vyšších úrovních (evropské, národní, krajské) i na dílčí koncepcie vytvářené na místní úrovni (Strategie rozvoje města Ústí nad Labem 2021 - 2030, Koncepce rozvoje cestovního ruchu atd.).

B.3 Charakter

Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem bude strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí a podniků ve městě a jeho okolí a přispět ke zlepšení kvality života.

Dokument bude sloužit k naplnění vize Statutárního města Ústí nad Labem, jako dostupného a prostupného města s multimodální dopravou, odpovědným dopravním chováním a ekologickou veřejnou dopravou.

Hlavním cílem dokumentu je vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko – ekonomických vlastností jednotlivých druhů dopravy, vytvářet předpoklady pro snižování emisí, hluku a jiných škodlivých látek v plném souladu s evropskými právními předpisy s ohledem na minimalizaci dopadů na veřejné zdraví a životní prostředí.

Dokument vychází z existujících dokumentů plánování a po zpracování a projednání s odbornou i laickou veřejností bude sloužit jako podklad pro zpracování dopravních a regulačních plánů.

B.4 Zdůvodnění potřeby pořízení

Připravovaná koncepce bude sloužit jako odborný podklad pro střednědobé řešení dopravních systémů na území města Ústí nad Labem, a to ve všech základních druzích dopravy. Bude se promítat

do rozhodování o investicích města v oblasti dopravy a v souvisejících oblastech, jako jsou např. problematika ochrany životního prostředí, v diskusích o směřování města v mnoha oblastech každodenního života jejích obyvatel.

B.5 Základní principy a postupy (etapy) řešení

Z pohledu na strukturu a proces pořizování Plánu udržitelné městské mobility je zřetelná totální provázanost řešení městské modalit na širší dopravní vztahy. Komplexita je zastoupena vektory věcného, prostorového i časového řešení. Uplatněn je princip vertikální posloupnosti, tj. od vizí k úrovni strategické po plánovací. Komplexní pojetí se odráží v ekologickém vektoru.

Princip komplexity uplatněný v provázanosti vertikálního a horizontálního řešení je založen v metodice. Za východiska řešení byly využity nadřazené a zohledněny další dotčené dokumenty a výsledky z analýz. Osu řešení vytvořily vize rozvoje města, mobility, strategické cíle, specifické cíle, které ústí v nabídce konkrétních opatření v akčním plánu. Předmětem řešení je i monitoring. Proces je odborně pojatý a v celé šíři jej doprovází vztah ovlivňující parametry kvality životního prostředí. V celém procesu je charakteristický trend na snižování negativních vlivů na životní prostředí a na veřejné zdraví.

Základní principy a postupy, jejichž uplatnění je předpokladem odborné kvality řešení, jsou dodrženy. Etapizace je logicky návazná. Z hlediska organizace prací a zapojení široké veřejnosti nechybí zastoupení řídicí skupiny a uplatněný princip participace občanů.

Plán udržitelné městské mobility ve způsobu uspořádání aktivit člení dopravní soustavy spolu s jejich organizací a řízením do tří skupin. V první je zařazena dopravní infrastruktura, plochy, objekty a zařízení, ve druhé dopravní prostředky a do třetí doprava v pohybu a klidu. Pro dílčí úkoly a řešené kontexty jsou zvoleny progresivní postupy. Metody zpracování odpovídají současným ekologickým požadavkům.

Plán městské mobility je významným koncepčně pojatým dokumentem dopravy města Ústí nad Labem s přesahem obslužnosti jeho užšího zázemí. Z hlediska postupu zpracování PUMM se dokumentace vyznačuje:

- částí přípravnou a analytickou („B – Analytická část, díl I. Dopravní průzkumy“, vč. socio-dopravních průzkumů a v pokračování vyhodnocením („B – Analytická část, díl II. Průvodní zpráva“), SWOT analýza);
- částí strategické povahy, odvíjenou od vize mobility v jedinečných podmínkách vývoje a významu města Ústí nad Labem se stanovením strategických a specifických cílů a z nich odvozených scénářů;
- částí plánovací povahy, do které náleží akční plán se zaměřením priorit, rozsáhlý soubor opatření, monitoring a evaluace.

Koncepce sleduje proces a ten je věcně charakteristický ve dvou provázaných rovinách, jež odpovídají:

- částí strategické povahy, odvíjené z vize mobility v jedinečných podmínkách vývoje a významu města Ústí nad Labem se stanovením strategických a specifických cílů a z nich odvozených scénářů;
- částí plánovací povahy, který je vybaven akčním plánem se zaměřením priorit, souborem opatření, obsahuje monitoring a evaluaci.

Posouzení vlivu Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem na životní prostředí OZNÁMENÍ SEA

Z dílčích pohledů je důraz kladen na koncepci rozvoje systému hromadné dopravy se zaměřením na Strategický rámec udržitelnosti městské mobility. Výstupem je souhrn aktivit uveden ve variantách vývoje se zaměřením na:

- scénáře vývoje dopravní poptávky;
- vyhodnocení varianty doporučené k dalšímu sledování;
- specifikace cílů a úkolů navržené koncepce;
- rozbor navržených opatření
- variantní řešení;
- zajištění finančního rámce.

Na strategický rámec navazuje Akční plán. Ten shrnuje navržené aktivity k dosažení stanovených opatření a cílů a stanoví časový harmonogram jednotlivých milníků v přípravě a realizaci projektů. Monitorování a evaluace přiřazuje k jednotlivým opatřením indikátory, pomocí kterých dojde na úrovni města po skončení návrhových období ke zpětnému vnitřnímu hodnocení a ke zjištění dosaženého pokroku v plnění navržených opatření. Akční plán řadí projekty dle jejich priorit do třech časových horizontů, které charakterizují:

- realizace projektů v nejbližším období do roku 2020 (+2 roky);
- výhledové období do roku 2023 (+5 let);
- výhledové období do roku 2028 (+ 10 let).

Koncepce prioritně posiluje význam efektů městské hromadné dopravy a v opatřeních pro plnění spektra úkolů vytváří příslušné krátkodobé i dlouhodobé podmínky. Promítnuty jsou do investic dopravní sítě, objektů i technologií zabezpečujících bezpečnost, funkčnost, organizaci s příslušnými standardy kvality. Koncepce upravuje a zlepšuje obslužnost zdrojů a cílů, vč. zabezpečení potřeb krátkodobé rekreace (Jezero Milada a Telnice). Vysoká pozornost je věnována obměně vozového parku, jež sleduje také uplatnění nastupujících technologií. Ve výslednici je trend zvyšujících se standardů kvality a atraktivity pro cestující a ve vztahu k ekonomii uplatnění parametrů pro dosažení hospodárnosti v investičních i provozních nákladech. Atraktivita městské hromadné dopravy souvisí s úpravou cílů, např. veřejných prostranství, ale i zpětným působením na její organizaci. Ve všech případech je rozsah sítí a její obslužnost, vč. intenzity, podřízena požadavkům na snižování negativních vlivů a dopadů na životní prostředí, resp. na diferencované městské prostředí s ohledem na uspořádání funkcí města.

Koncepce Plánu městské mobility prioritně prosazuje zamezení automobilové tranzitní dopravy městem. Potlačení a omezení osobní automobilové dopravy do centrální části města de facto posiluje význam městské hromadné dopravy a dopravního zklidnění některých jeho částí. Omezení a potlačení osobní automobilové dopravy je doprovázeno opatřeními rozšiřujícími četnost a kapacity parkovacích domů a záchytných parkovacích ploch.

Koncepce sleduje posílení pěší a cyklistické dopravy rozšířením tras a jejich zatraktivnění. Nejzávažnější investicí bude realizace lávky přes Labe pro oba uvedené druhy dopravy.

Problémy se splavněním Labe se odrážejí i v Plánu udržitelné městské mobility, v řešení návaznosti na dopravní módy.

Nový dopravní uzel, jenž je připravován ve vazbě na vysokorychlostní železniční trať, bude představovat mezník v dopravním řešení města. Vysoce atraktivní lokalita bude i rozsáhlým terminálem

nadměstského významu. Zásah do dopravy i struktury města bude zásadní a vyžádá si úpravu Plánu městské mobility.

Ve všech případech jsou v koncepci zohledněny aspekty ochrany a tvorby životního prostředí. Vazba na nový územní plán je prioritním předpokladem pro řešení a zabezpečení kvality perspektivního udržitelného řešení.

Z dílčích pohledů je na koncepci rozvoje systému hromadné dopravy zaměřen Strategický rámeček.

Základní model dopravy byl zpracován v software PTV Vision, což mu umožňuje hodnotit dopady jakýchkoli změn v dopravní infrastruktuře, vedení linek VHD i změn v územně plánovacích podkladech. Výstupy modelu prezentují kartogramy dopravních zátěží.

B.6 Hlavní cíle

Hlavním cílem je vytvořit podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy odpovídající progresivním technickým, technologickým a ekonomickým ukazatelům jednotlivých druhů dopravy, vytvářet předpoklady pro snižování emisí, hluku a jiných škodlivých látek s ohledem na minimalizaci dopadů na bezpečnost a veřejné zdraví obyvatel a na životní prostředí, mimo dalších ukazatelů zvyšujících standardy kvality a komfortu.

Východiskem podoby cílového stavu ve městě se prezentuje vize mobility, která navazuje na vizi rozvoje města. Vize sleduje následující cíle:

Motto: „ÚSTÍ JEDE!“

Ústí nad Labem je centrem vzdělání, pohybu a živé kultury. Město má kvalitní, bezbariérové a čisté veřejné prostory a živá nábřeží s potenciálem využití řeky Labe.

Město je známé užíváním vozidel v autonomním režimu řízení a průkopníkem v oblasti dopravy na vodíkový pohon.

Vyznačuje se výbornou dostupností a rychlým spojením do hlavního města Prahy a do Německa – po dálnici a vysokorychlostní trati s multimodálním terminálem nadregionálního významu.

Systém linek veřejné hromadné dopravy zajišťuje obslužnost celého území města a všech cílových skupin obyvatelstva. Veřejná hromadná doprava je spolehlivá, kvalitní a ekologická a disponuje moderním vozovým parkem.

V centru města je preferována veřejná doprava, pěší a cyklistická doprava. Ulice v centru města jsou dopravně zklidněné a automobilový provoz je redukován na bezemisní a nízkoemisní vozidla.

Implementace chytrých řešení a rozvoj inteligentních dopravních systémů v kombinaci s jednotlivými módy dopravy podporují udržitelnou mobilitu, která je konkurenceschopná automobilové dopravě.

Velmi dobře přístupné město se vyznačuje multimodální mobilitou s dostatečnou infrastrukturou i pro uživatele bezmotorové dopravy.

Pro plnění stěžejních cílů uvedených v úvodní kapitole účelu zpracování stanoví Koncepce zásady, pravidla a postupy v doprovodu konkrétních opatření, které budou průběžně vytvářet příznivé podmínky pro zabezpečení funkčnosti dopravy z hledisek účelnosti, kultivované užitnosti a účinnosti v procesu rozvoje Ústí nad Labem a jeho zázemí ve vymezení ORP. Cíle v souhrnu sledují proces posilování hledisek veřejné prospěšnosti v širokém spektru potřeb organismu města a jeho obyvatel. V souhrnu sledují požadavky:

- udržitelnosti,
- bezpečnosti,
- ekologie,
- funkčnosti
- kvality a komfortu.

Plán udržitelné městské mobility je prezentován těmito strategickými (➔) a specifickými cíli (⇨):

➔ **Město s udržitelným dopravním chováním**

- ⇨ Moderní a ekologický vozový park MHD
- ⇨ Rozvoj trolejbusové dopravy / elektrické trakce v MHD
- ⇨ Zkvalitnění dopravní obsluhy města
- ⇨ Podpora realizace vysokorychlostní trati (VRT)
- ⇨ Podpora IDS Doprava Ústeckého kraje
- ⇨ Zajištění vhodných podmínek k multimodálnímu dopravnímu chování
- ⇨ Podpora multimodálního dopravního chování
- ⇨ Využití potenciálu nábřeží řeky Labe
- ⇨ Podpora sdílené mobility a rozvoj potřebné infrastruktury

➔ **Kvalitní dopravní infrastruktura**

- ⇨ Kvalitní technická infrastruktura pro provoz MHD
- ⇨ Rozvoj komunikační infrastruktury
- ⇨ Řešení problematiky parkování
- ⇨ Modernizace pěší infrastruktury a její rozvoj
- ⇨ Modernizace cyklistické infrastruktury a její rozvoj
- ⇨ Bezbariérová stávající dopravní infrastruktura

➔ **Chytrá a inteligentní doprava**

- ⇨ Realizace inteligentního dopravního systému (ITS) a dalších inteligentních dopravních řešení
- ⇨ Optimalizace městské logistiky

➔ **Snadná mobilita a dostupnost bez bariér**

- ⇨ Rozvoj bezbariérových opatření ve veřejném prostoru a u veřejných budov
- ⇨ Realizace zklidňujících opatření na komunikační síti

➔ **Bezpečné město**

- ⇨ Zajištění bezpečnosti v prostředcích hromadné dopravy
- ⇨ Zajištění bezpečnosti na pěší a cyklistické infrastruktuře, vč. křížení s ostatní infrastrukturou
- ⇨ Zvýšení bezpečnosti na komunikační síti města
- ⇨ Zajištění bezpečnosti na přechodech pro chodce a v místech pro přecházení

➔ **Kvalitní a atraktivní veřejné prostory**

- ⇨ Realizace živých nábřeží řeky Labe
- ⇨ Podpora výsadby zeleně, rozšiřování zelených ploch
- ⇨ Zvyšování podílu ploch v uličním prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou

funkci

⇒ Zvyšování atraktivity veřejného prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou

funkci

➔ **Zlepšení životního prostředí ve městě**

⇒ Podpora elektromobility a vozidel na alternativní pohon

⇒ Snížení negativních vlivů z motorové dopravy

➔ **Podpora managementu mobility**

⇒ Marketingová podpora a kampaně k udržitelné mobilitě

⇒ Poskytování informací o udržitelné mobilitě

⇒ Participace s veřejností a významnými subjekty ve městě v otázkách udržitelné

mobility

⇒ Participace s v otázkách udržitelné mobility

⇒ Zajištění managementu mobility

Cílům je přiřazen rozsáhlý soubor konkrétních opatření, z nichž lze odvodit i míru vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Rámcově jsou vlivy na území kryty územním plánem města.

B.7 Míra, v jaké koncepcí stanoví rámce pro záměry a jiné činnosti, vzhledem k jejich umístění, povaze, velikosti, provozním podmínkám, požadavkům na přírodní zdroje apod.

Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem je střednědobým strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí a podniků ve městě a jeho okolí a přispět ke zlepšení kvality života. Jeho prioritou je bezpečnost provozu a ochrana životního prostředí.

Dokument bude jedním z podkladů pro:

- činnost Statutárního města Ústí nad Labem v oblasti udržitelné mobility,
- zpracování jednotlivých projektů rozvoje Statutárního města Ústí nad Labem, které budou řešit konkrétní problematiku dotčeného území v oblasti udržitelné mobility,
- čerpání dotací z dotačních programů EU, ČR, Ústeckého kraje a dalších,
- zpracování územně plánovací dokumentace Ústeckého kraje a Statutárního města Ústí nad Labem.

Míra, v jaké koncepcí stanoví rámec pro záměry a jiné činnosti, vzhledem k jejich umístění, povaze, velikosti, provozním podmínkám, požadavkům na přírodní zdroje apod., je uveden zde:

- umístění záměrů – část z předpokládaných opatření bude pravděpodobně administrativního, organizačního či marketingového charakteru bez významnějšího územního průmětu. Některá opatření budou mít konkrétnější územní průmět (např. bezbariérové úpravy, modernizace a rozvoj pěší, cyklistické infrastruktury a infrastruktury pro VHD, zvyšování atraktivity veřejného prostoru, rozšiřování zelených ploch a podpora výsadby zeleně apod.). Umístění těchto záměrů bude vycházet ze ZÚR Ústeckého kraje a územně plánovacích dokumentací Ústí nad Labem. Zároveň bude koncepcí podkladem pro možnou novou územně plánovací dokumentaci a její změny. Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem je v tomto směru pouze ideovým východiskem.

- povaha a velikost záměrů – konkrétní velikost záměrů v koncepci není rámcově specifikována a bude řešena v dalších fázích přípravy projektů.
- provozní podmínky a požadavky na přírodní zdroje – tyto informace jsou zmíněny minimálně, jejich podrobnost však bude řešena spíše v rámci navazujících fází přípravy konkrétních záměrů a případně i v rámci procesu EIA.

B.8 Přehled uvažovaných variant řešení

Využití různých druhů dopravních módů v dělbě přepravní práce spolu s novými požadavky na usměrnění dopravy přispívá významným způsobem k ovlivnění chování obyvatelstva vytvářením veřejně prospěšných, příznivějších podmínek pro fungování a kvalitu organismu města, života a také pro rozvoj příležitostí. Ve „Strategickém rámci udržitelné městské mobility“ byly zvoleny reálné varianty scénářů v časových horizontech modelů (do r. 2025, 2030 a 2040). Koncepce využívá scénářů možného rozvoje pro volbu výsledné varianty. Pro tvorbu plánů byly navrženy tři možné scénáře vývoje mobility:

- scénář č. 1 zachovávající stávající podmínky a vývoj dopravy;
- scénář č. 2 zaměřený na rozvoj všech dopravních módů vč. individuální automobilové dopravy;
- scénář č. 3 zaměřený na rozvoj zejména udržitelných dopravních módů.

Výsledně byl vyhodnocen a vybrán nejvhodnější scénář mobility, který byl následně doporučen k realizaci v návrhových horizontech a byla k němu přiřazena relevantní opatření naplňující vizi, strategické a specifické cíle.

Ve scénáři se předpokládá aktivní politika zaměřená na rozvoj udržitelných dopravních módů a rozvoj dopravní infrastruktury pro pěší a cyklisty. Cílem je pomocí synergických opatření v jednotlivých druzích dopravy dosáhnout změny v dopravním chování obyvatel ve prospěch veřejné, pěší a cyklistické dopravy.

Z hlediska variant vývoje dopravní poptávky se jako nejvhodnější pro návrhová období jeví „Scénář s aktivní politikou podporující udržitelné formy dopravy“. Ve výhledovém období +5 let (do roku 2023) jsou realizovatelná krátkodobá či střednědobá opatření a projekty. Mezi ně patří zejména prohlubování integrovaného dopravního systému v zájmovém území, projekty vedoucí ke zvyšování atraktivity veřejné dopravy a její podpoře, projekty vedoucí ke zvýšení bezpečnosti a využitelnosti pěší a cyklistické dopravy pro každodenní cesty obyvatel města a projekty podporující inter modalitu.

Scénář s aktivní politikou zaměřenou na komplexní změnu dopravního proudu pak předpokládá tvorbu podmínek pro realizaci dlouhodobých opatření zaměřených na všechny dopravní módy a na změnu dopravního chování obyvatel města, což je předmětem následného „Plánu udržitelné městské mobility“, který řeší jednotlivé dopravní módy (individuální automobilovou, veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu) ve vzájemných souvislostech. Dlouhodobá opatření přinesou ve vzdálenějších časových horizontech zásadní změny v dopravním chování a v celkovém dopravním systému řešeného území. Dokumentace je z tohoto hlediska otevřená a předpokládá se její provázanost především s novým územním plánem města.

Oproti návrhu scénáře č. 2 nejsou navrženy k realizaci všechny stavby podporující individuální automobilovou dopravu, které by potlačily rozvoj multimodální dopravy.

B.9 Vztah k jiným koncepcím a možnost kumulace vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví s jinými záměry

PUMM respektuje základní výchozí dokumenty, které orientují zaměření koncepce s ohledem na plnění cílů a úkolů spjatých s vazbou na kvalitu životního prostředí a veřejného zdraví. Z hlediska hierarchie výchozích podkladů, dokumentů a koncepcí se jedná o zohledněné a v řešení uplatněné dokumenty z úrovně Evropské unie, České republiky, Ústeckého kraje, obcí, ale i jejich přímo dotčených subjektů. Implementace požadavků vyplývajících z právních předpisů Evropského společenství týkajících se životního prostředí a veřejného zdraví je respektována ve významu východisek.

B.9.1. Východiska pro zpracování Koncepce

S ohledem na zaměření má zpracovávaná koncepce vztah k několika dokumentům na nadnárodní, národní, krajské a místní úrovni.

Vztah koncepce ke strategickým dokumentům na nadnárodní úrovni:

- Kohezní politika 2021+ (v přípravě).
- Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru - vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (2011).
- Akční plán Partnerství pro městskou mobilitu (2016).

Vztah k Plánu městské mobility je jednosměrný a pro koncepci představují rámcová východiska.

Vztah koncepce ke strategickým dokumentům na národní úrovni:

- Koncepce politiky soudržnosti po roce 2020; Schváleno vládou ČR (2019).
- Strategie regionálního rozvoje 2021–2030; Schváleno vládou ČR (2019).
- Státní politika životního prostředí České republiky 2012–2020; Schváleno vládou ČR (2012).
- Politika územního rozvoje (PUR) – aktualizace č. 1, 2 a 3; Schváleno vládou ČR (2019).
- Strategický rámec udržitelného rozvoje Česká republika 2030; Schváleno vládou ČR (2015).
- Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016–2025; Schváleno vládou ČR (2016).
- Politika ochrany klimatu České republiky; Schváleno vládou (2017).
- Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR; Schváleno vládou (2015).
- Národní akční plán adaptace na změnu klimatu; Schváleno vládou (2017).
- Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020; Schváleno vládou (2014).
- Národní program snižování emisí České republiky 2015; Schváleno vládou (2015 a 2019 aktualizace).
- Strategický rámec hospodářské restrukturalizace Ústeckého, Moravskoslezského a Karlovarského kraje (RE:START); Schváleno vládou ČR (2015).
- Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 (2020).
- Národní akční plán čisté mobility (2015).
- Dopravní sektorová strategie II (2013).
- Program zlepšování kvality ovzduší „Zóna Severozápad – CZ04“ (2016).
- Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR (2010).

Vztah k PUMM je jednosměrný a pro koncepci představují rámcová východiska. Ve vztahu k Programu zlepšování kvality ovzduší existuje soulad s plněním cílů.

Vztah koncepce k hlavním strategickým dokumentům na krajské úrovni:

- Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje – 3 aktualizace; Schváleno Ústeckým krajem (2019).
- Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027; Schváleno Ústeckým krajem (2018).
- Regionální inovační strategie Ústeckého kraje – aktualizace; Schváleno Ústeckým krajem (2019).
- Strategie udržitelného rozvoje Ústeckého kraje 2006-2020; Schváleno Ústeckým krajem (2006).
- Integrovaná strategie Ústecko-chomutovské aglomerace; Schváleno (2018).
- Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017–2021 (2016).
- Strategie rozvoje cestovního ruchu v Ústeckém kraji 2015–2020 (2015).
- Územně analytické podklady Ústeckého kraje (4. Úplná aktualizace, 2017).

Vztah k PUMM je jednosměrný a koncepce či podklady představují rámcová východiska.

Vztah koncepce k hlavním strategickým dokumentům na místní úrovni:

- Strategie rozvoje města Ústí nad Labem na období 2021 – 2030 (2020).
- Územní plán města Ústí nad Labem; Schváleno (2011).
- Územně analytické podklady města Ústí nad Labem; Schváleno (2016).
- Plán odpadového hospodářství; Schváleno (2016).
- Koncepce rozvoje cestovního ruchu města Ústí nad Labem do roku 2030 (2020).
- Generel udržitelné dopravy města Ústí nad Labem (CIVITAS, 2013).
- Zvláštní význam pro Plán udržitelné městské mobility mají dokumenty a podklady z územně plánovací sféry, které určují rámce, ale také provázanost koncepcí, záměrů i opatření. K nim náleží:
 - Politika územního rozvoje ČR;
 - Zásady územního rozvoje Severočeského kraje;
 - Územní plány obcí (především ÚP Ústí nad Labem a vybrané územní studie).

ÚPD představuje závazná východiska; PUMM iniciuje změny.

B.9.2 Vztah k přijatým cílům v oblasti ochrany životního prostředí

Cíle navrhované v rámci tohoto dokumentu by měly být v souladu s cíli vybraných strategických a programových dokumentů, především těch, které byly či jsou připravovány pro období 2021+.

Níže je tabulkovou formou provedeno vyhodnocení vztahu Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem k jiným koncepcím přijatým na mezinárodní, vnitrostátní a regionální úrovni, které se vztahují k zájmovému území, předmětu řešení posuzované koncepce a způsobu zapracování cílů ochrany životního prostředí. Hodnocení je provedeno pomocí stupnice uvedené v následující tabulce, která byla převzata z Metodického doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí (Věstník MŽP č.

Posouzení vlivu Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem na životní prostředí OZNÁMENÍ SEA

Intenzita vztahu	Popis vztahu	Odůvodnění vztahu
3	velmi silný (přímý) vztah	Strategický dokument obsahuje podněty, požadavky nebo záměry s konkrétně definovaným nárokem na změnu využití území, které se přímo promítají do posuzované koncepce, jejich zahrnutí je nezbytnou podmínkou vyplývající z přijatého strategického dokumentu.
2	silný (přímý) vztah	Strategický dokument bez konkrétně definovaných nároků na promítnutí do předkládaného dokumentu. Do předkládané koncepce se promítají ve formě priorit, požadavků nebo podmínek (verbální výroky). Realizace koncepce není přímo závislá na přijatém strategickém dokumentu.
1	slabý nebo nepřímý vztah	Strategický dokument neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na navrhovanou koncepci, je však podkladem pro odůvodnění konkrétních návrhů.
0	bez vztahu	Strategický dokument neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci předkládané koncepce.

V následujících tabulkách je provedeno vyhodnocení intenzity vztahu Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem k těmto Koncepcím.

Strategický dokument	Možná vazba	Komentář
Kohezní politika 2021+	2	Obsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Dle těchto nařízení bude jednotně uplatňována nová kohezní politika – tedy i možnost čerpání finančních prostředků v období 2021–2027, které by měly výrazně napomoci průřezovému plnění všech cílů PUMM.
Bílá kniha	3	Obsahuje podněty, požadavky s konkrétně definovaným nárokem na změnu využití území, které se přímo promítají do posuzované koncepce.
Doprava 2050	3	Obsahuje podněty, požadavky s konkrétně definovaným nárokem na změnu využití území, které se přímo promítají do posuzované koncepce.

Na **národní úrovni** je Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem zastřešen především těmito koncepcemi či strategiemi: Všechny níže uvedené koncepce obsahuje alespoň dílčí podněty řešitelné v předkládané koncepci.

Strategický dokument	Možná vazba	Komentář
Koncepce politiky soudržnosti po roce 2020	2	Obsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Stanovuje oblasti pro financování kohezní politiky po roce 2020 - identifikuje hlavní priority a cíle ČR, a v návaznosti na nové podmínky pro poskytování podpory ze strany Evropské komise optimalizovat zdroje pro jejich pokrytí. S ohledem na multidisciplinární pojetí koncepce je vazba průřezová na plnění všech cílů PUMM.
Strategie regionálního rozvoje 2021–2030	2	Obsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci, především v oblasti podpory jiné, než automobilové dopravy. Dokument určuje základní priority v oblasti regionálního rozvoje, neboť definuje přístup státu k území, jehož součástí je také město Ústí nad Labem. S ohledem na multidisciplinární pojetí koncepce je vazba průřezová na plnění všech strategických cílů.
Státní politika životního prostředí České republiky 2012–2020	2	Obsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Dokument, který stanovuje strategické cíle, specifické cíle a opatření v oblasti jednotlivých složek životního prostředí – ochrana ovzduší, snižování emisí skleníkových plynů, adaptace na klimatickou změnu a realizaci prvků zeleně. Tato politika tak má přímou vazbu na strategický cíl Zlepšení životního prostředí ve městě. Politika ŽP na referenční období platnosti koncepce není prozatím známá, z toho důvodu není možné vazbu jednoznačně určit.
Politika územního rozvoje (PUR) – aktualizace č. 1, 2 a 3	3	Obsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Politika územního rozvoje ČR je závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území, tedy také pro činnost města v oblasti územního plánování. S ohledem na multidisciplinární pojetí koncepce je vazba průřezová na plnění všech cílů PUMM.

**Posouzení vlivu Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem na životní prostředí
OZNÁMENÍ SEA**

Strategický rámec udržitelného rozvoje Česká republika 2030	3	Obsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Dokument, který definuje rámec pro rozvoj ČR ve vztahu k 3 pilířům udržitelného rozvoje (oblasti ekonomické, sociální a environmentální). S ohledem na multidisciplinární pojetí koncepce je vazba průřezová na plnění všech cílů PUMM, důraz na princip udržitelného rozvoje se prolíná celou koncepcí.
Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016–2025	1	Obsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Dokument, který je relevantní z pohledu zlepšování kvality životního prostředí a jeho jednotlivých složek – péče o zeleň, zadržení vody v krajině, využívání brownfieldů, ochrana půdy. Tato politika tak má přímou vazbu na strategický cíl Kvalitní a atraktivní veřejné prostory.
Politika ochrany klimatu České republiky	3	Obsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Dokument, který je relevantní z hlediska cílů zaměřených na energetické úspory, cirkulární ekonomiku, integrovaný dopravní systém, snižování emisí skleníkových plynů a různé formy udržitelné a alternativní dopravy. Tato politika tak má přímou vazbu na strategický cíl Město s udržitelným dopravním chováním a Zlepšení životního prostředí ve městě.
Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR	1	Obsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Dokument, který obsahuje důležité podněty v oblasti zvýšení kvality životního prostředí, a zejména pak na adaptaci území na změnu klimatu. Tato politika tak má přímou vazbu na strategický cíl Zlepšení životního prostředí ve městě.
Národní akční plán adaptace na změnu klimatu	1	Obsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Dokument obsahuje konkrétní intervence v oblasti zlepšování mikroklimatu a posílení přirozených funkcí krajiny. Tento plán má přímou vazbu na strategický cíl Kvalitní a atraktivní veřejné prostory.
Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020	3	Obsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Dokument, který je pro koncepci relevantní z hlediska zlepšování kvality ovzduší, bezpečnosti, zajištění zdravotní a sociální péče. Tato politika tak má přímou vazbu na strategický cíl Bezpečné město, Zlepšení životního prostředí ve městě a Snadná mobilita a dostupnost bez bariér.
Národní program snižování emisí České republiky 2015 a aktualizace z roku 2019	2	Obsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Dokument, který je relevantní zejména z hlediska opatření koncepce zaměřených na dopravy a její udržitelné a alternativní formy. Tato politika tak má přímou vazbu na strategický cíl Zlepšení životního prostředí ve městě.
Strategický rámec hospodářské restrukturalizace Ústeckého, Moravskoslezského a Karlovarského kraje (RE:START)	2	Obsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Strategický přístup vlády a příslušných krajů ke změnám, které podpoří, usnadní a zrychlí restrukturalizaci hospodářství ve strukturálně postižených krajích. Dopad na město Ústí nad Labem je při vhodném nastavení projektů a jeho schopností čerpání z tohoto programu vysoký. S ohledem na multidisciplinární pojetí koncepce je vazba průřezová na plnění všech cílů PUMM.
Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050	3	Obsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. S ohledem na multidisciplinární pojetí koncepce je vazba průřezová na plnění všech cílů PUMM.
Národní akční plán čisté mobility	3	Obsahuje podněty s vazbou na předkládanou koncepci, které se přímo promítají do posuzované koncepce. Tato politika tak má přímou vazbu na strategický cíl Zlepšení životního prostředí ve městě a Město s udržitelným dopravním chováním.
Dopravní sektorová strategie II	3	Obsahuje podněty s vazbou na předkládanou koncepci, které se přímo promítají do posuzované koncepce. Tato politika tak má přímou vazbu na strategický cíl Zlepšení životního prostředí ve městě a Město s udržitelným dopravním chováním.
Program zlepšování kvality ovzduší – zóna Severozápad – CZ04	3	Obsahuje podněty s vazbou na předkládanou koncepci, které se přímo promítají do posuzované koncepce, především těch týkajících se podpory nízkoemisních forem dopravy, podpory VHD a další. Tato politika tak má přímou vazbu na strategický cíl Zlepšení životního prostředí ve městě a Město s udržitelným dopravním chováním.

Posouzení vlivu Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem na životní prostředí OZNÁMENÍ SEA

Na **krajské úrovni** jsou dokumenty, které byly při nastavování priorit Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem brány v potaz především následující:

Strategický dokument	Možná vazba	Komentář
Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje – 3 aktualizace	3	Obsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Zásady územního rozvoje kraje jsou pro územní plán města Ústí nad Labem závazné a logicky ovlivňují také priority stanovené v PUMM. S ohledem na multidisciplinární pojetí koncepce je vazba průřezová na plnění všech cílů PUMM.
Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027	3	Obsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Při tvorbě návrhové části bylo proto k tomuto dokumentu přihlíženo z hlediska snižování imisní a hlukové zátěže a zajištění bezpečnosti obyvatel. Tato politika tak má přímou vazbu na strategický cíl Zlepšení životního prostředí ve městě, Bezpečné město a Město s udržitelným dopravním chováním.
Regionální inovační strategie Ústeckého kraje – aktualizace	2	Obsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Z hlediska vzájemného působení je žádoucí, aby PUMM byl v souladu s krajskou inovační strategií. Při zpracování návrhové části PUMM byly proto priority stanovené v inovační strategii brány v potaz. Tato politika tak má přímou vazbu průřezově na plnění všech cílů PUMM, zejména pak u strategického cíle Chytrá a inteligentní doprava.
Strategie udržitelného rozvoje Ústeckého kraje 2006-2020	3	Obsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Dokument, který je relevantní z pohledu dílčích částí koncepce v oblasti dopravy nebo životního prostředí. Podněty z této strategie tak byly v koncepci zohledněny. S ohledem na multidisciplinární pojetí koncepce je vazba průřezová na plnění všech cílů PUMM, důraz na princip udržitelného rozvoje se prolíná celou koncepcí. Nová strategie na referenční období platnosti koncepce není prozatím známá, z toho důvodu není možné vazbu jednoznačně určit.
Integrovaná strategie Ústecko-chomutovské aglomerace	1	Obsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Jedná se o strategický rámec, který definuje předpoklady pro rozvoj Ústecko-chomutovské aglomerace. S ohledem na multidisciplinární pojetí koncepce je vazba průřezová na plnění všech cílů PUMM.
Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017–2021	2	Obsahuje podněty s vazbou na předkládanou koncepci, které se přímo promítají do posuzované koncepce prostřednictvím cílů týkajících se hromadné dopravy. Tato politika tak má přímou vazbu na strategický cíl Město s udržitelným dopravním chováním.
Strategie rozvoje cestovního ruchu v Ústeckém kraji 2015–2020	2	Obsahuje podněty s vazbou na předkládanou koncepci, které se přímo promítají do posuzované koncepce prostřednictvím cílů týkajících se možností parkování pro návštěvníky města a případně rekreační využití Labe. Tato politika tak má přímou vazbu na strategický cíl Kvalitní dopravní infrastruktura, Kvalitní a atraktivní veřejné prostory a Město s udržitelným dopravním chováním.
Územně analytické podklady Ústeckého kraje	3	Obsahuje podněty s vazbou na předkládanou koncepci, které se přímo promítají do posuzované koncepce, která z ÚAP vychází a respektuje je.

Posouzení vlivu Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem na životní prostředí OZNÁMENÍ SEA

Také na úrovni města Ústí nad Labem je vytvořena celá řada dílčích (tematických/sektorových) koncepcí, které byly při nastavování návrhové části PUMM brány v úvahu. Jedná se zejména o tyto dokumenty:

Strategický dokument	Možná vazba	Komentář
Územní plán	3	Obsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Dokument definuje koncepci rozvoje území města, ochrany a rozvoje jeho hodnot, urbanistickou koncepci, včetně vymezení zastavitelných ploch, ploch přestavby a systému sídelní zeleně, koncepci veřejné infrastruktury s návrhem nové dopravní koncepce, včetně podmínek pro její umístování a novou koncepci uspořádání krajiny, včetně vymezení ploch a stanovení podmínek pro změny v jejich využití. Stávající územní plán však ve své podobě limituje rozvoj města, a proto bylo v roce 2015 rozhodnuto o pořízení nového územního plánu. S ohledem na multidisciplinární pojetí koncepce je vazba průřezová na plnění všech cílů PUMM.
Územně analytické podklady	3	Obsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Úplná aktualizace územně analytických podkladů obce s rozšířenou působností (dále jen ORP) Ústí nad Labem byla zpracována v souladu se zněním zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavebního zákona) a vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti. S ohledem na multidisciplinární pojetí koncepce je vazba průřezová na plnění všech cílů PUMM.
Strategie rozvoje města Ústí nad Labem 2021 – 2030	3	Obsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Strategie rozvoje města Ústí nad Labem 2021 – 2030 je zastřešujícím dokumentem všech koncepcí ve městě. Je vymezena 4 oblastmi: Image města jako metropole regionu, Kvalita života a soudržnost obyvatel, Prosperita města a Udržitelná doprava. Tato politika tak má vazbu na většinu strategických cílů.
Plán odpadového hospodářství	2	Obsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Je zásadním strategickým dokumentem v oblasti odpadového hospodářství města na období následujících deseti let (2017–2026). Plán je rozdělen do tří základních částí, které společně utváří komplexní pohled na problematiku odpadového hospodářství a stanovují cílové parametry pro hlavní odpadové toky. Tato politika tak má přímou vazbu na strategický cíl Kvalitní a atraktivní veřejné prostory.
Koncepce rozvoje cestovního ruchu města Ústí nad Labem do roku 2030	2	Obsahuje podněty s přímou vazbou na předkládanou koncepci. Sektorová strategie, která stanovuje strategický rámec města v oblasti cestovního ruchu. Tato politika tak má přímou vazbu na strategický cíl Kvalitní dopravní infrastruktura, Kvalitní a atraktivní veřejné prostory a Město s udržitelným dopravním chováním.
Generel udržitelné dopravy města Ústí nad Labem	1	Obsahuje podněty, které navazují na předkládanou koncepci. Generel stanovuje vyhodnocení dopravní infrastruktury, zlepšení dopravních podmínek ve městě a zlepšení životních podmínek pro obyvatele a návštěvníky.

B.10 Předpokládaný termín dokončení

Termín není stanoven; bude záležet na výsledcích zjišťovacího řízení.

B.11 Návrhové období

V Plánu městské mobility jsou stanovena tři návrhová období s časovými horizonty:

- rok 2025 (krátkodobý horizont)
- rok 2030 (střednědobý horizont)
- rok 2040 (výhledový horizont)

Návrhové období pro účinné plnění cílů a úkolů PUMM je vymezeno roky 2018-2028. Předpokládá se, že v tomto období budou realizovány akce s využitím strukturálních fondů EU, ale i další dle možností finančního krytí.

V časovém horizontu pro realizaci odvozených projektů v nejbližším období (do roku 2020 +2 roky) budou výstupy využity přímo. Pro výhledové období do roku 2023 (+5 let) a následně pro období od roku 2028 (+ 10 let) se předpokládá, že projekty budou realizovány v souladu s novým územním plánem města a s využitím zpětných vazeb.

Pro jednotlivé návrhové horizonty byly ve výsledném scénáři zpracovány prognózy vývoje dopravy na území města Ústí nad Labem. Do jednotlivých časových horizontů byla zařazena jednotlivá opatření. Některá opatření pro svoji komplikovanost, dlouhý proces realizovatelnosti či postupnou realizaci byla zařazena do více návrhových horizontů. Rámcově naplňují společenské potřeby při respektování požadavků na snižování negativních vlivů na životní prostředí.

B.12 Způsob schvalování

Oznámení bude předloženo ke schválení Zastupitelstvu města Ústí nad Labem a Komisi pro posuzování dokumentů městské mobility Ministerstva dopravy ČR

C. ÚDAJE O DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.1 Vymezení dotčeného území

Řešené území je vymezeno dosahem sítě městské hromadné dopravy, kterou provozuje Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s. a týká se dotčených obcí (viz. obr. č 1) uvedených na následující straně). Schéma uvádí hranice katastrů obcí s přímo dotčenou dopravní infrastrukturou.

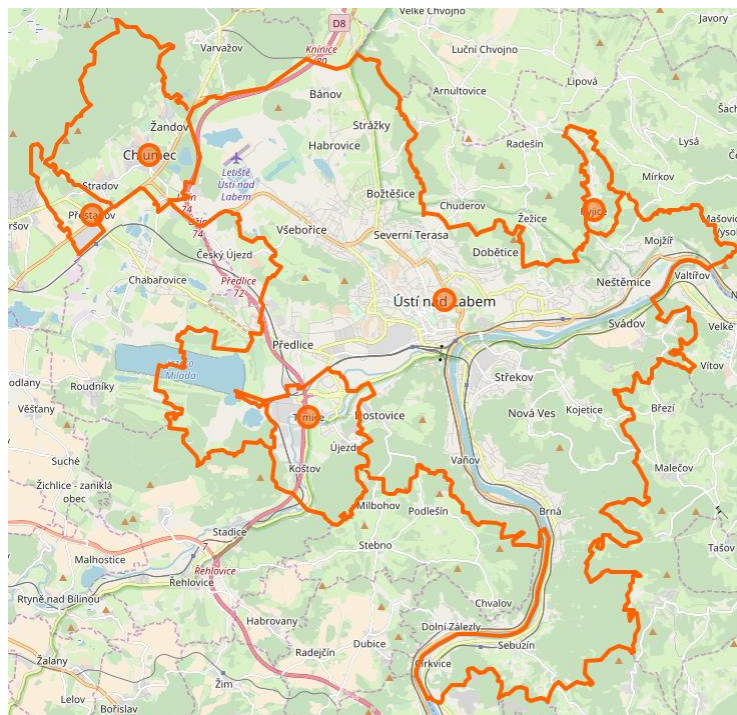
C.2 Výčet dotčených územních samosprávných celků, které mohou být koncepcí ovlivněny

Z hlediska prostorové působnosti se obslužnost Dopravního podniku města Ústí nad Labem a.s. týká následujících obcí:

- Ústí nad Labem (93 040 obyvatel k lednu 2018, 4 samosprávné obvody, Ústí nad Labem-město, Ústí nad Labem-Neštětice, Ústí nad Labem-Severní Terasa a Ústí nad Labem-Střekov);
- Trmice;
- Chlumec;
- Přestanov;
- Ryjice;
- částečně obce Dolní Zálezly.

Rozsah řešeného území je znázorněn na obr. č 1.

Obrázek 1: Rozsah řešeného území



Zdroj: Openstreetmap

C.3 Základní charakteristiky stavu životního prostředí v dotčeném území

V této části jsou uvedeny základní charakteristiky dotčeného území. Informace jsou zde dle dostupnosti příslušných dat a informací buď přímo za město Ústí nad Labem, SO ORP Ústí nad Labem, případně celý Ústecký kraj.

C.3.1 GEOMORFOLOGIE A GEOLOGIE

Podle regionálního geomorfologického členění leží zájmové území v soustavě III. Krušnohorská, podsestavě IIIB Podkrušnohorská, celku IIIB-5 České středohoří, je situováno v okrsku IIIB-5A-e Ústecké středohoří.

Z geologického hlediska se zájmové území nachází v oblasti Českého středohoří. Předkvartérní podloží je budováno vulkanickými horninami terciéru a sedimentárními horninami svrchní křídý (santon, coniak). Vulkanické horniny jsou zastoupené vulkanickými brekciemi, redeponovanými pyroklastiky a alterovanými bazaltoidy. Při povrchu je zájmové území budováno sedimentárními horninami svrchnokřídového stáří (brezenským a merboltickým souvrstvím). Z litologického hlediska jsou zastoupeny pískovci a jílovci.

Ústecké středohoří má ráz ploché hornatiny až členité vrchoviny na levém břehu hlubokého antecedentního údolí Labe, tvořeno je třetihorními vulkanity (převážně čediči) povrchových a podpovrchových těles, méně svrchnoturonskými až koniackými slínovci a pískovci. Jedná se o destruovaný neovulkanický reliéf se zbytky sopečného zarovnaného povrchu, strukturními plošinami, hřbety a výraznými kuželovitými a kupovitými sukly s tvary zvětrávání a odnosu horniny s četnými sesuvy. Labské údolí je rozbrázděno hlubokými údolními potoky.

S geologickým podložím souvisí faktory ovlivňující možnost rozvoje obcí. Jedná se zejména o tzv. radonové riziko (míra pravděpodobnosti, s jakou je možno očekávat úroveň objemové aktivity radonu v dané geologické jednotce). V ORP Ústí nad Labem převažuje nízké radonové riziko.

Z hlediska nerostného bohatství je v území nejvýznamnějším surovinovým zdrojem detrit, hnědé uhlí a xylit těženy zejména v Chabařovicích (lokalita Chabařovice – lom), hnědé uhlí v lokalitě Modlany – hlubina, Varvažov-Gustav 1 (obec Chlumeč, Telnice a Ústí nad Labem), Modlany-hlubina (obec Přestanov). Mimo to je zde surovinou trachyt v lokalitě Lhota pod Pannou (obec Homole u Panny), Řetouň (obec Malčov) a čedič v lokalitě Radešín (obec Chuderov), Libouchovec-Chvojno (obec Libouchovec), Řetouň-Řetouňský vrch (obec Malečov), Mírov-Ryjice (obec Povrly), Lochočice-Rovný (obec Řehlovice), Libouchovec-Chvojno (obec Velké Chvojno).

Ložisko s bazanitem je v lokalitě Chvalov v obci Stebno. Na území SO ORP Ústí nad Labem jsou dobývací prostory na území 5 obcí v různém rozsahu, největší výměra je na území obce Ústí nad Labem (lokality Libochovany I, Chabařovice a Stříbrníky) a Chabařovice (lokalita Chabařovice - 744,8 ha).

Poddolovaná území se nacházejí na území obcí Homole u Panny, Chabařovice, Chlumeč, Malečov, Petrovice, Povrly, Ryjice, Řehlovice, Telnice, Tisá, Trmice, Ústí nad Labem, Velké Březno a Velké Chvojno.

Vyskytuje se řada sesuvných míst (potenciálních, aktivních). Na osmi místech jsou vymezena sesuvná území aktivní (obec Dolní Zálezly, Chabařovice, Chlumeč, Povrly, Ryjice, Řehlovice, Stebno a Ústí nad Labem), na dalších lokalitách jsou vymezeny lokality potenciálních sesuvných míst (obce Zálezly, Homole u Panny, Chabařovice, Chlumeč, Chuderov, Libouchec, Malé Březno, Malečov, Povrly,

Posouzení vlivu Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem na životní prostředí OZNÁMENÍ SEA

Ryjice, Řehlovice, Stebno, Tašov, Telnice, Trmice, Ústí nad Labem, Velké Březno, Velké Chvojno a Zubrnice).

Stará důlní díla plošně významně zasahují obce Chabařovice (370,74 ha) a Ústí nad Labem (425,77 ha), na území obce Trmice je 8,31 ha. Stará důlní díla jsou na území 7 obcí.

C.3.2 KLIMA

SO ORP Ústí nad Labem zasahuje do všech třech základních klimatických oblastí podle E. Quitta (1971). Od severu, kam od západu zasahuje chladná klimatická oblast Krušných hor, přes mírně teplou až k jihu správního obvodu, kam zasahuje teplá klimatická oblast Polabí.

Teplá klimatická oblast se vyznačuje dlouhým, teplým a suchým létem, velmi krátkým přechodným obdobím a teplým až mírně teplým jarem a podzimem, krátkou, mírně teplou a suchou až velmi suchou zimou. Mírně teplá oblast je charakteristická vlhčím létem, delším přechodným obdobím a delším trváním sněhové pokrývky. Chladná klimatická oblast je charakteristická podnebím s velmi krátkým až krátkým, mírně chladným a vlhkým létem, dlouhým přechodným obdobím s mírně chladným jarem a mírným podzimem, dlouhou mírnou až mírně vlhkou zimou s dlouhým trváním sněhové pokrývky.

Samotné území města je výškově členité (131–671 m. n. m.), teploty i srážky v jednotlivých částech města jsou proto mnohdy rozdílné. Průměrné klimatické poměry ve městě jsou následující:

- ❖ Průměrná roční teplota: 9 °C
- ❖ Průměrná lednová teplota: -0,9 °C
- ❖ Průměrná červencová teplota: 18,8 °C
- ❖ Průměrný roční úhrn srážek: 584,5 mm

Tabulka 1: Roční statistiky klimatu

Údaj	Průměrná hodnota	Maximum
Počet dní se sněhovou pokrývkou	52	112 (2010)
Počet ledových dní ($T_{\max} < 0$)	31	72 (2010)
Počet arktických dní ($T_{\max} \leq -10$)	3	5 (1996)
Počet tropických dní ($T_{\max} \geq 30$)	8	22 (2015)

Zdroj: Meteorologická stanice Ústí nad Labem Kočkov

C.3.3 VODSTVO A VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ

Město Ústí nad Labem leží na soutoku Labe s Bílinou, které jsou současně nejvýznamnějšími toky na území města. Podle Hazdrové (1980) je plocha povodí Labe, měřeno k profilu v hydrologické stanici Ústí nad Labem, 48 556,93 km², specifický odtok 5,97 l/s.km². Průměrný dlouhodobý průtok na profilu Bíliny (V-2) činí 7,61 m³/s (Sedláček, 1996). Dalšími významnějšími vodními toky jsou Klíšský potok, Ždírnický potok a Neštěmický potok. Ústí nad Labem svými toky náleží do povodí Labe, úmoří Severního moře.

Posouzení vlivu Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem na životní prostředí OZNÁMENÍ SEA

Tabulka 2: Vodní díla na území města Ústí nad Labem

Název	ORP	Tok	Č. hydrologického pořadí	Druh typ	Kategorie díla	Vlastník provozovatel
Barbora III	Ústí nad Labem	-	1-14-01-091	odkaliště	3	DALKIA Ústí nad Labem
Střekov	Ústí nad Labem	Labe	1-13-05-021	jez tabulový	2	Povodí Labe, s.p.
Užín Staré odkaliště	Ústí nad Labem	-	1-14-01-100	odkaliště	3	Teplárna Ústí nad Labem, a.s.

Zdroj: Digitální povodňový plán města Ústí nad Labem

Na území města Ústí nad Labem se se nacházejí díle tyto další vodní díla:

Štěrkové přehrážky:

- ❖ Bukov na Klíšském potoce
- ❖ Olšinky na Kojetickém potoce
- ❖ Sebuzín na Tlučenském potoce

Malá vodní díla:

- ❖ VN Habrovice
- ❖ Habrovický rybník

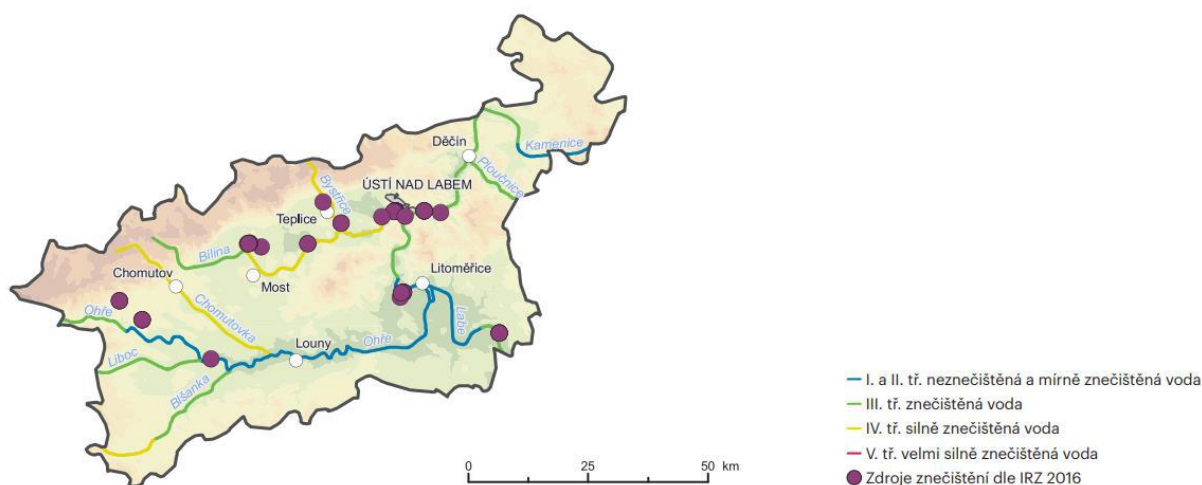
Řeka je kanalizována pro plavební účely. Břehy jsou zpevněny, kapacita koryta je většinou dimenzována na 1 - 2letou povodeň, vyšší vodní stavy již vybřežují.

Jakost (Kvalita) vody

V Ústeckém kraji je dlouhodobě jakost toků hodnocena mezi II. a IV. třídou jakosti. Oproti předchozímu hodnocenému období došlo v letech 2016-2017 ke zhoršení stavu na III. třídu (silně znečištěnou vodu) na části Labe a v horním úseku řeky Ohře. (CENIA, 2018).

K místnímu zhoršování kvality dochází pod výpusťmi čistíren odpadních vod velkých měst a průmyslových podniků. Dlouhodobějším problémem je pravidelné organické znečišťování odlehčováním jednotných kanalizací.

Obrázek 2: Jakost vody v tocích Ústeckého kraje za období 2016–2017



Zdroj: Cenia

Posouzení vlivu Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem na životní prostředí OZNÁMENÍ SEA

Městem prochází kromě Labe také její přítok řeka Bílina. Oba toky jsou poznamenány průmyslovou činností v celém regionu. I přes značné zlepšení v minulých letech (v některých parametrech až z V. na II. třídu) obě řeky vykazují relativně velkou míru znečištění a jsou tak obě zařazeny ve III. třídě jakosti vody jako znečištěné řeky.

Významnou povrchovou vodou je i Jezero Milada, které vzniklo rekultivací hnědouhelného lomu Chabařovice. Napouštění jezera probíhalo v letech 2001–2010 a veřejnosti je otevřeno od roku 2015. Kvalita vody v jezeře se stabilně pohybuje na úrovni I. třídy.

Níže uvedená tabulka podává informaci o zdrojích podzemních vod v širší oblasti města Ústí nad Labem. Data pocházejí z projektů, který probíhal v letech 2010-2016, v rámci kterého byly mapovány zdroje podzemních vod na celém území České republiky.

Mapování probíhalo dle Vyhlášky č. 5/2011 Sb., která vymezuje hydrogeologické rajony a útvary podzemních vod, způsob hodnocení stavu podzemních vod a náležitosti programů zjišťování a hodnocení stavu podzemních vod.

Tabulka 3: Re-balance zásob podzemních vod ve vybraných oblastech ČR

Charakteristika	Křída dolního Labe po Děčín, levý břeh, severní část	Křída Dolního Labe po Děčín – pravý břeh
Litologický typ	pískovce a slepence	Pískovce a slepence
Typ a pořadí kolektorů	2 vrstevní kolektory	2. vrstevní kolektory
Stratigrafická jednotka křídových vrstevních kolektorů	Merboltické souvrství – santon, bělohorské a perucko-korycanské souvrství – cenoman	Merboltické jizerské
Dělitelnost rajonu	Ano	nelze dělit
Mocnost souvislého zvodnění, m	15–50, >50	>50
Typ propustnosti	průlino-puklinová	průlino-puklinová
Hladina	volná, napjatá	volná, napjatá
Transmisivita, m ² /s	střední 1.10 ⁻⁴ – 1.10 ⁻³	střední 1.10 ⁻⁴ –1.10 ⁻³
Kategorie mineralizace, g/l	0,3 – 1; >1	0,3–1
Kategorie chemického typu podzemních vod	Ca-Mg-HCO ₃ , Ca-Na-HCO ₃ -SO ₄	Ca-Mg-HCO ₃ -SO ₄ , Ca-HCO ₃
Plocha rajonu, km ²	331, 8	289,6

Zdroj: Česká geologická služba

Zdroje pitné vody a termální /přírodní léčivé zdroje

Dle Ročenky životního prostředí města Ústí nad Labem 2017 je město Ústí nad Labem zásobováno pitnou vodou ze dvou zdrojů. Voda z oblasti Litoměřic je odebírána z podzemních zdrojů a je velmi tvrdá. Voda z druhého zdroje je naopak měkká a je do města vedena přivaděčem z úpravny vody v Meziboří.

V daném území se nenacházejí žádné přírodní léčivé zdroje, zdroje minerální vody a lázeňská místa.

V řešeném území se nacházejí termální vody vhodné pro zařízení veřejného vybavení jako zdroj vody. Takové je využíváno v městských lázních, v areálu plaveckého areálu Klíše a v areálu Brná.

Čištění odpadních vod

V Ústí nad Labem zajišťuje čištění odpadních vod centrální čistírna odpadních vod (ČOV) Ústí nad Labem, Neštětice. Tabulka níže zobrazuje základní údaje o ČOV a kanalizační síti ve městě.

Tabulka 4: Základní údaje o ČOV a kanalizační síti

Ukazatel	Jednotka	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Počet obyvatel napojených na veřejnou kanalizaci	Osoby	89 315	89 999	81 043	87 432	87 215	87 115	86 980	86 994
Počet obyvatel napojených na kanalizaci s ČOV	Osoby	83 659	83 563	80 105	86 410	86 187	86 105	85 939	85 941
Délka kanalizační sítě	Metry	280 000	282 000	283 000	284 000	286 000	286 000	327 000	331 000
Počet kanalizační přípojek	Ks	7 841	7 878	6 981	6 971	6 982	7 016	7 044	7 083
Množství odpadních vod vyčištěných na ČOV (SČVK)	Tis.m ³ /rok	10 572	10 096	9 806	9 957	8 578	9 161	9 346	9 941
Celkové množství odpadních vod – komunální a průmyslové	Tis.m ³ /rok	11 010	10 512	10 346	10 441	9 000	9 160	9 748	10 339

Zdroj: Ročenka životního prostředí města Ústí nad Labem 2017

Záplavová území a protipovodňová ochrana

Povodně jsou největší přírodní hrozbou pravidelně ohrožující území města. Velká část města totiž náleží k záplavovému území obou řek (Labe, Bílina), což vyvolává nároky na budování protipovodňových opatření k ochraně majetku města, jeho obyvatel i dopravní infrastruktury se všemi z toho vyplývajícími negativními důsledky. Dvě největší povodně ohrožovaly město Ústí nad Labem v roce 2002 (katastrofální povodně na území většiny českých krajů) a dále také na přelomu března a dubna 2006, kdy město zasáhla druhá největší povodeň od roku 1940. Kulminace hladiny na cca 9 metrech však byla podstatně nižší než dosažených téměř 12 m v roce 2002.

Dotčené orgány (Povodní Labe, Povodní Ohře, Ředitelství správy silnic, Ředitelství vodních cest) realizovaly v minulých letech řadu protipovodňových opatření, město Ústí nad Labem pak má zpracován (a průběžně aktualizován) Digitální povodňový plán. Z tohoto plánu vyplývá, že povodně, které se mohou vyskytnout v podmínkách města Ústí nad Labem, lze rozdělit na několik hlavních typů:

Přírozená povodeň

- ❖ Zimní a jarní povodně způsobené táním sněhové pokrývky, popř. v kombinaci s dešťovými srážkami. Tyto povodně se vyskytují nejčastěji na podhorských tocích, nabývají na intenzitě v nížinných úsecích velkých toků. V našem případě na toku řeky Labe a Bíliny.
- ❖ Letní povodně způsobené dlouhotrvajícími regionálními dešti. Vyskytují se zpravidla na všech tocích v zasaženém území, obvykle s výraznými důsledky na středních, méně pak na velkých tocích.
- ❖ Letní povodně způsobené krátkodobými, avšak intenzivními srážkami. Zasahují relativně malá území, mohou se vyskytovat zejména na malých tocích s katastrofálními důsledky nebo v kombinaci s letní povodní způsobenou dlouhotrvajícími regionálními dešti.

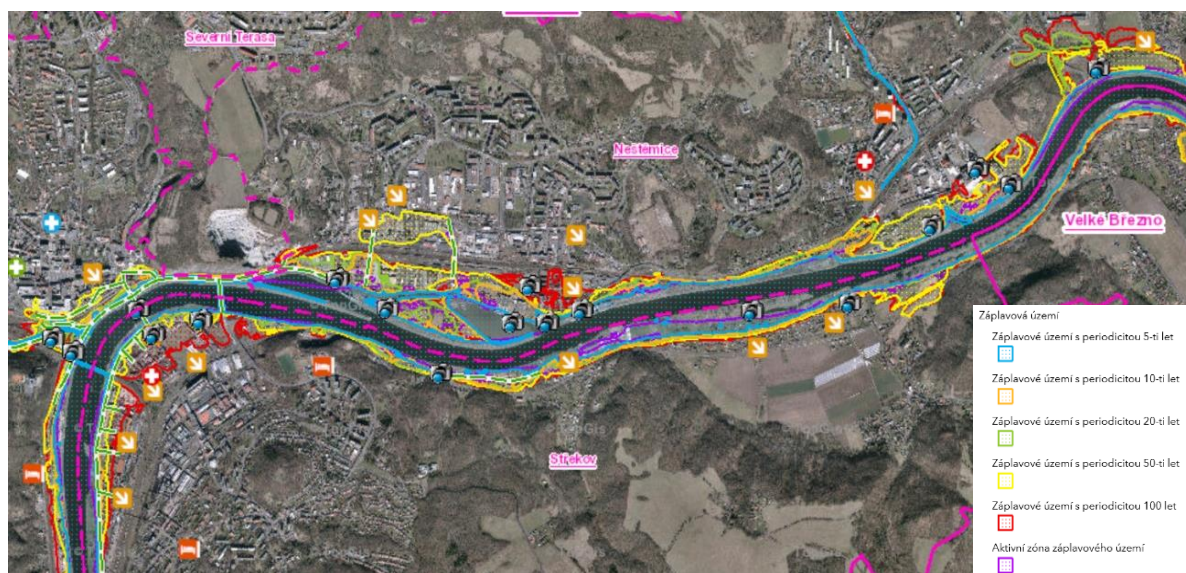
- ❖ Zimní povodně způsobené ledovými jevy na malých tocích při relativně malých průtocích. Vyskytují se na úsecích toků náchylných k tvorbě ledových valů, které brání rovnoměrnému odtoku, nebo tam, kde není tekoucí voda (např. přístaviště – Krásné Březno).

Zvláštní povodeň

- ❖ Povodeň způsobená zvláštními vlivy, tj. situace, jež může nastat při stavbě, nebo provozu vodních děl, která vzdouvají nebo mohou vzdouvat vodu (vodní nádrže, přehrážky na malých tocích a hráze rybníků apod.).

Na sledovaném území je vymezeno záplavové území (území pěti obcí). Celková výměra záplavového území je 768,89 ha, což činí 1,90 % celého území ORP Ústí nad Labem. Největší podíl tvoří záplavové území na území obce Ústí nad Labem (Q100 – 474 ha) a na území obce Povrly (Q100 – 87,99 ha) a Velké Březno (Q100 – 82,15 ha). Aktivní zóna záplavového území je vymezeny na území pěti obcí (Dolní Zálezly, Malé Březno, Povrly, Ústí nad Labem a Velké Březno).

Obrázek 3: Záplavová území ve městě Ústí nad Labem



Zdroj: Město Ústí nad Labem

Na území města Ústí nad Labem byly v období po roce 2002 vybudovány protipovodňové hráze v lokalitách Střekov (na levém břehu Labe; dle evropské kilometráže v rozmezí 765,7 – 766,7 km) a v lokalitách Město, Větruše a Krásné Březno (762,2–765,7), povodňová ochranná vana (Ředitelstvím správy silnic) i vyvazovací povodňové prvky pro plavidla (Ředitelstvím vodních cest).

C.3.4 OCHRANA PŘÍRODY A KRAJINY

ORP Ústí nad Labem leží na styku tří geomorfologických jednotek, a to východní části Chabařovické pánve, severní části Litoměřického středohoří a Ústeckého středohoří (většina města). Ústecké středohoří tvoří zajímavé partie ploché hornatiny na levém břehu průlomového údolí Labe, zaříznuté do Českého středohoří hlubokým kaňonem. Tato skutečnost s sebou přináší také negativní jevy ve formě sesuvů a skalních řícení.

Velkoplošné chráněné krajinné oblasti

Chráněná krajinná oblast (CHKO) České středohoří zaujímá významnou část Ústecka. Celé území CHKO je se svou rozlohou 196 317 ha druhou největší CHKO v ČR. V blízkosti města se nachází také CHKO Labské pískovce

CHKO České středohoří

- ❖ Velkoplošná chráněná krajinná oblast zaujímá rozlohu 1 069 km² – vznikla v roce 1976
- ❖ Oblast se rozkládá se Louny a Českou Lípou a rozlohou patří k druhé největší chráněné krajinné oblasti v České republice.
- ❖ Mezi hlavní body, které vedly k vyhlášení CHKO, patří střeoevropská jedinečnost krajinného reliéfu mlado třetihorního vulkanického pohoří, pestrost geologické stavby, druhové bohatství rostlinstva a odpovídající oživení krajiny charakteristickou faunou.
- ❖ Velmi bohaté je zastoupení rozmanitých přírodních společenstev od teplomilných stepních a lesostepních až po podhorské. Vyskytuje se zde velké množství vzácných rostlinných a živočišných druhů.

CHKO Labské pískovce

- ❖ Velkoplošná chráněná krajinná oblast zaujímá rozlohu 242,7 km² – vznikla v roce 1972.
- ❖ Je tvořena řadou soutěsek a kaňonů, které jsou obklopené věžemi a masivy místy tvořícími skalní města. Vznikla v roce 1972 na ploše 324 km² s cílem ochrany pískovcové krajiny, rozsáhlých přirozených lesů i kulturních památek, zejména lidové architektury.
- ❖ Na území CHKO, převážně v části na pravém břehu Labe, se nachází řada přírodních rezervací a památek. Součástí rozsáhlé chráněné krajinné oblasti je Národní park České Švýcarsko i přírodní památka Tiské stěny. Jsou zde jedinečné rozsáhlé lesy i relativní klid, což umožňuje výskyt nejrůznějších druhů zvěře.
- ❖ Na území CHKO se také nalézá stejnojmenná ptačí oblast Labské pískovce. Skalní útvary zde slouží jako hnízdiště pro dva cílové druhy – sokola stěhovavého a výra velkého. Oblast je však velmi druhově pestrá a vyskytuje se zde více druhů typických pro toto prostředí.

Maloplošná chráněná území (MCHÚ)

Na území ORP Ústí nad Labem se nachází národní přírodní památka Vrkoč, která je ukázkou sloupcovité odlučnosti čediče. Na tomto území je dále 6 přírodních památek 7 přírodních rezervací.

Dalšími jednotkami ochrany jsou památné stromy, jejichž skupin se zde nachází 8.

Tabulka 5: Seznam maloplošných chráněných krajinných oblastí

Kód	Typ ochrany	Předmět ochrany	Orgán ochrany přírody
518	Národní přírodní památka	Vrkoč	AOPK ČR – RP SCHKO České středohoří
1662	Přírodní památka	Babinské louky	AOPK ČR – RP SCHKO České středohoří
2143	Přírodní památka	Divoká rokle	AOPK ČR – RP SCHKO České středohoří
6118	Přírodní památka	Eiland	Správa NP České Švýcarsko
2144	Přírodní památka	Loupežnická jeskyně	AOPK ČR – RP SCHKO České středohoří
1510	Přírodní památka	Magnetovec – Skalní hřib	AOPK ČR – RP SCHKO České středohoří
1811	Přírodní památka	Tiské stěny	Správa NP České Švýcarsko
853	Přírodní rezervace	Kozí vrch	AOPK ČR – RP SCHKO České středohoří

Posouzení vlivu Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem na životní prostředí OZNÁMENÍ SEA

1821	Přírodní rezervace	Libouchecké rybníčky	Správa NP České Švýcarsko
2163	Přírodní rezervace	Niva Olšového potoka	Správa NP České Švýcarsko
353	Přírodní rezervace	Rač	Krajský úřad Ústeckého kraje
2263	Přírodní rezervace	Rájecká rašeliniště	Správa NP České Švýcarsko
400	Přírodní rezervace	Sluneční stráň	AOPK ČR – RP SCHKO České středohoří
1884	Přírodní rezervace	Špičák u Krásného Lesa	Krajský úřad Ústeckého kraje
104750	Skupina stromů	Břestovce ve Smetanových sadech	Magistrát města Ústí nad Labem
101796	Skupina stromů	Lípa, modřín a buk ve Vitíně	AOPK ČR – RP SCHKO České středohoří
101749	Skupina stromů	Lípy malolisté	AOPK ČR – RP SCHKO České středohoří
101764	Skupina stromů	Lípy v Čerěníšti	AOPK ČR – RP SCHKO České středohoří
101758	Skupina stromů	Lípy v Rájci	Správa NP České Švýcarsko
101773	Skupina stromů	Lípy ve Skorotcích	Magistrát města Ústí nad Labem
101801	Skupina stromů	Lípy ve Stebně	AOPK ČR – RP SCHKO České středohoří
101782	Skupina stromů	Tis a babyka v Šachově	AOPK ČR – RP SCHKO České středohoří

Zdroj: Ústřední seznam ochrany přírody

Evropsky významné lokality a soustavy NATURA

Na území ORP Ústí nad Labem se nachází podle Ústředního seznamu ochrany přírody celkem 7 evropsky významných lokalit a 2 ptačí oblasti.

Tabulka 6: Seznam Evropsky významných lokalit a soustav NATURA

Kód	Typ ochrany	Předmět ochrany	Orgán ochrany přírody
2787	Evropsky významná lokalita	Babinské louky	AOPK ČR – RP SCHKO České středohoří
2804	Evropsky významná lokalita	Holý vrch u Hlinné	AOPK ČR – RP SCHKO České středohoří
5478	Evropsky významná lokalita	Libouchecké bučiny	Správa NP České Švýcarsko
5485	Evropsky významná lokalita	Olšový potok	Správa NP České Švýcarsko
6090	Evropsky významná lokalita	Porta Bohemica	AOPK ČR – RP SCHKO České středohoří, Krajský úřad Ústeckého kraje, Správa NP České Švýcarsko
2839	Evropsky významná lokalita	Strádovský rybník	Krajský úřad Ústeckého kraje
5504	Evropsky významná lokalita	Východní Krušnohoří	AOPK ČR – RP SCHKO České středohoří, Krajský úřad Ústeckého kraje
2300	Ptačí oblast	Labské pískovce	AOPK ČR – RP Liberecko, AOPK ČR – RP SCHKO České středohoří, Krajský úřad Ústeckého kraje, Správa NP České Švýcarsko
2315	Ptačí oblast	Východní Krušné hory	Krajský úřad Ústeckého kraje

Zdroj: Ústřední seznam ochrany přírody

Významné krajinné prvky (VKP)

V SO ORP Ústí nad Labem se nachází 4 významné prvky registrované dle § 6 zákona OPK, kterými jsou:

- ❖ VKP Vstavačová loučka v Libouchci
- ❖ VKP Mariánská skála
- ❖ VKP Buben
- ❖ VKP Na Louži

Péče o chráněné živočichy a invazivní druhy

V souladu se zněním zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, je Ministerstvo životního prostředí orgánem příslušným k vydávání rozhodnutí o povolení k provozování záchranných stanic pro handicapované živočichy podle § 5 odst. 9 tohoto zákona a je také příslušné k vedení přehledu záchranných stanic

Sít těchto stanic sdružuje subjekty pečující o zraněné a nemocné volně žijící živočichy. Jejich cílem je zajistit pomoc těmto živočichům a umožnit jejich plnohodnotný návrat do přírody. V případě, že je zranění vážné a neumožňuje zvířeti plnohodnotný návrat do volné přírody, je ponecháno trvale ve stanici.

V rámci SO ORP Ústí nad Labem se nachází 1 záchranná stanice pro handicapované živočichy Dolní Týnec u Litoměřic – ČSOP ZO 37/11 Falco. Tato záchranná stanice je členem Národní sítě záchranných stanic, kterou koordinuje Český svaz ochránců přírody (ČSOP).

Invazivní druhy jsou druhy, jejichž introdukce a/nebo šíření ohrožuje biologickou diverzitu. Negativním působením nepůvodních druhů je pronikání do „přirozených“ společenstev a potlačování původních druhů, což vede k rozvrácení takového společenstva. Výsledkem jsou velmi pozměněná společenstva, která jsou výrazně druhově ochuzena. Negativem mohou být také zdravotní rizika některých invazních rostlin, které mohou obsahovat jedovaté, nebo fototoxické látky, případně silné alergenů.

Mezi nejproblematictější invazní druhy se na území Ústeckého kraje řadí bolševník velkolepý (*Heracleum mantegazzianum*), křídlatka (*Reynoutria* sp.), které se intenzivně vegetativně šíří. Z živočichů to pak jsou například mýval severní (*Procyon lotor*), želva nádherná (*Trachemys scripta elegans*), rak pruhovaný (*Orconectes limosus*).

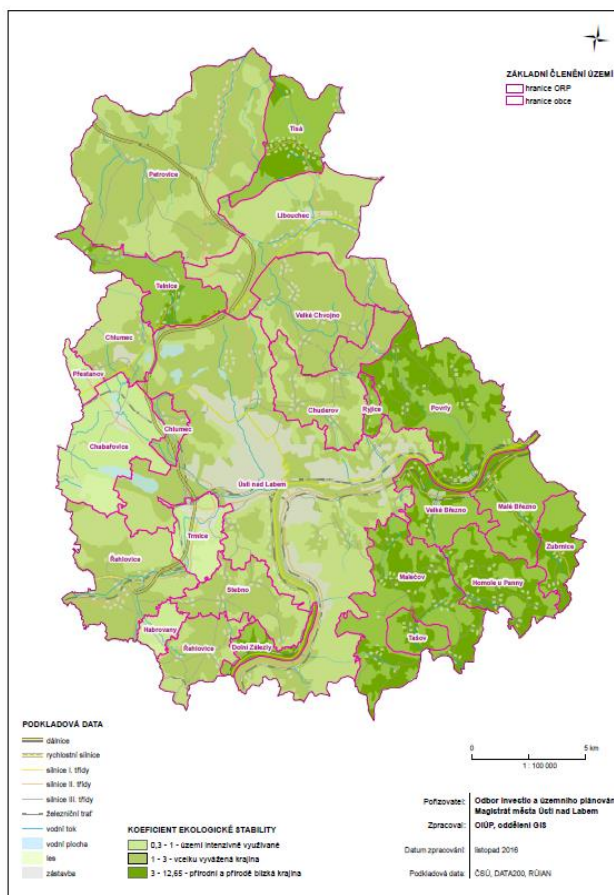
C.3.5 ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

V rámci obecně chráněných území přírody a krajiny jsou vymezeny prvky územního systému ekologické stability, jež zahrnují skladebné části nadregionálního, regionálního a lokálního významu. Územní systém ekologické stability krajiny je vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Rozlišuje se lokální, regionální a nadregionální systém ekologické stability.

V Generelu ekologické stability krajiny okresu Ústí nad Labem (Fridrich, 2000) je uvedeno podrobné mapování aktuálního stavu krajiny s cílem zachytit stav pozemků z hlediska jejich ekologického významu. S generelem byl sladěn územní plán města a výsledek slouží mimo jiné jako podklad pro kvalifikované rozhodování na základě znalostí zájmových ploch ochrany přírody. Tyto významné plochy, zejména zvláště chráněná území, významné krajinné prvky, lokality s výskytem ohrožených druhů a přírodních společenstev atd., byly zahrnuty jako stavební prvky územního systému ekologické stability krajiny – ÚSES (biocentra, interakční prvky, součásti biokoridorů atd.), který je navržen na základě výběru charakteristických prvků se zaměřením na maximální využití stávajících biotopů a jejich doplnění a propojení trasami biokoridorů.

Územím města (údolím Labe) prochází nadregionální biokoridor K10 a spolu s koridorem K4 (propojujícím v severní části města údolí Labe se svahy Krušných hor) tvoří jejich ochranné zóny většinu plochy města. Oba biokoridory jsou součástí evropské ekologické sítě. V průchodu centrem města je však údolní biokoridor přerušen a není funkční. Regionální biocentrum ÚSES tvoří Mariánská skála.

Obrázek 4: Koefficient územní ekologické stability



Zdroj: Město Ústí nad Labem

C.3.6 OVZDUŠÍ

Kvalita ovzduší je dána polohou města, které je situováno v údolí, což vede k horšímu provětrávání území. Kvalita ovzduší je dále ovlivňována znečištěním z dopravy, bodových zdrojů, plošných zdrojů, spalováním fosilních paliv. Znečištění ovzduší rovněž způsobuje dálkové přenášení znečišťujících látek z jiných zdrojů mimo město a SP ORP Ústí nad Labem.

Na lokalitách Ústí nad Labem-město a Ústí nad Labem-Kočkov (Ústecký kraj) se podle Českého hydrometeorologického ústavu se četnost výskytu indexů kvality ovzduší 1, 2, 3 a 4 (velmi dobrá až vyhovující) pohybovala okolo 50 %. Indexy kvality ovzduší 5 a 6 dosáhly četnosti nižší než 1 %.

Emisní situace

Kvalita ovzduší je v Ústí nad Labem průběžně sledována a zveřejňována. Základní škodlivinou je oxid siřičitý, v posledních letech narůstá podíl oxidů dusíku. Kvalita ovzduší je ovlivněna zejména stacionárními zdroji, a to nejen v Ústí nad Labem, ale i stacionárními zdroji v okolí. Na území města

Posouzení vlivu Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem na životní prostředí OZNÁMENÍ SEA

a v jeho blízkém okolí jsou evidovány čtyři zvláště velké zdroje znečištění ovzduší: Teplárna Ústí n. L. a.s., Cinergetika Ústí n. L. a.s., Spolchemie a Paroplynový cyklus Teplárny Trmice.

Dalšími znečišťovateli ovzduší jsou průmysl, lomy, ale také topeniště na tuhá paliva v domácnostech a pálení odpadu v otevřeném ohni. Největší produkce emisí vzniká v důsledku spalování hnědého uhlí, tedy podniky ČEZ, a.s. a ENERGY Ústí nad Labem, a.s.

Na území Ústeckého kraje však emise znečišťujících látek postupně klesají. Nejvíce klesly emise oxidu siřičitého a oxidy dusíku. Pouze mírně klesají emise tuhých látek, které pocházely především z malých stacionárních zdrojů znečišťování (72,3 %), mimo jiné i z vytápění domácností, stejně tak emise CO₂.

Tabulka 7: Znečišťující látky na území kraje – vývoj v letech 2010–2017

	2010	2011	2012	2015	2016	2017	Změna 2017/2010
Tuhé látky	8 299,6	8 446,2	8 207,7	7 135	7 079,4	6 907,1	-17 %
Oxid siřičitý (SO ₂)	57 380,1	61 755	56 779,3	34 738	33 848	28 987,6	-49 %
Oxidy dusíku (NO _x)	56 590,1	52 635,8	46 048,7	32 319,7	30 275	29 201,1	-48 %
Oxid uhelnatý (CO)	48 388,4	45 485,7	46 327,7	38 758,7	39 137,3	38 329,1	-21 %

Zdroj: ČSÚ

V níže uvedené tabulce je pak patrný vývoj emisí hlavních znečišťujících látek do ovzduší v rozdělení REZZO 1–4.

Tabulka 8: Emise hlavních znečišťujících látek do ovzduší v Ústeckém kraji – (REZZO 1–4)

	2015	2016	2017	Změna 2017/2015
	Celkem (REZZO 1–4)			
Tuhé znečišťující látky	7 135	7 079	6 907	-3,2 %
Oxid siřičitý (SO ₂)	34 738	33 848	28 988	-16,6 %
Oxidy dusíku (NO _x)	32 320	30 275	29 201	-9,7 %
Oxid uhelnatý (CO)	38 759	39 137	38 329	-1,1 %
	Stacionární zdroje (REZZO 1–3)			
Tuhé znečišťující látky	6 719	6 664	6 491	-3,4 %
Oxid siřičitý (SO ₂)	34 729	33 840	28 980	-16,6 %
Oxidy dusíku (NO _x)	27 764	25 143	24 143	-13,0 %
Oxid uhelnatý (CO)	31 537	32 793	32 370	2,6 %
	Mobilní zdroje (REZZO 4)			
Tuhé znečišťující látky	416	415	416	0,0 %
Oxid siřičitý (SO ₂)	9	8	8	-11,1 %
Oxidy dusíku (NO _x)	4 556	5 132	5 058	11,0 %
Oxid uhelnatý (CO)	7 222	6 345	5 959	-17,5 %

Zdroj: ČSÚ

Přestože v důsledku průmyslového zaměření Ústeckého kraje není doprava hlavním zdrojem znečišťování ovzduší, lokálně však v dopravně zatížených lokalitách způsobuje zvýšené koncentrace znečišťujících látek, kdy jsou nejvýznamnějšími zdroji znečištění nejzatíženější silniční úseky. V případě Ústí nad Labem se jedná zejména o tranzitující dopravu ve směru od dálnice D8 na Děčín, která způsobuje emisní zatížení oblastí přilehající centru města.

Posouzení vlivu Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem na životní prostředí OZNÁMENÍ SEA

Imisní situace

Porovnání imisní situace ve městě v rámci Ústeckého kraje je uvedeno níže.

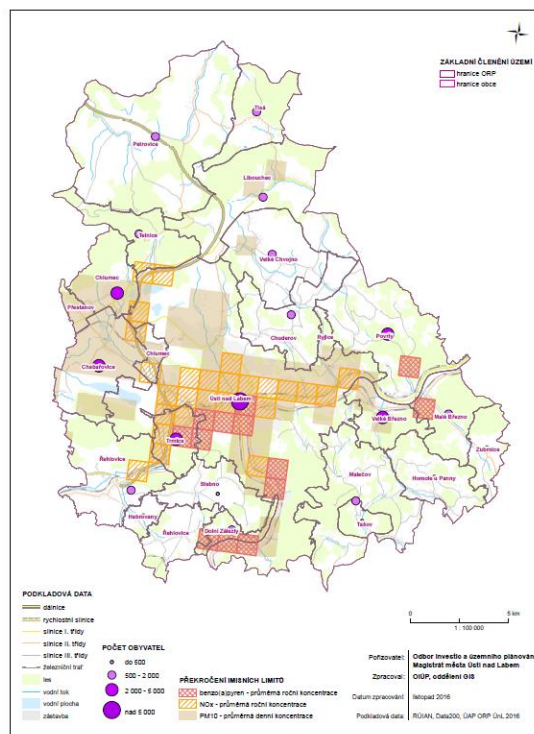
Počty překročení (pLV) 24h limitu oxidu siřičitého v roce 2017 nebyly překročeny ani jednou.

Roční průměrné koncentrace NO₂ v roce dosáhly v Ústí nad Labem 34,0 [μg.m⁻³]. Stanice Ústí n.L.-Všebořická (hot spot) byla roce 2017 byla na druhém místě v ČR v max. 1 hod koncentraci s hodnotou 200,1 [μg.m⁻³].

Hodnotami maximálních 8h klouzavých průměrných koncentrací oxidu uhelnatého v roce 2017 dosáhly max. 1542 [μg.m⁻³], což je ve srovnání s ostatními oblastmi ČR spíše nižší úroveň.

Z pohledu imisních limitů byly problémem především koncentrace polévatého prachu (PM₁₀) a přízemního ozonu. Obrázek 6 zobrazuje, že překročení 24hodinového imisního limitu pro ochranu zdraví je problémem i širšího okolí města.

Obrázek 5: Překročení imisních limitů v rámci SO ORP Ústí nad Labem (2016)



Zdroj: Město Ústí nad Labem

Tabulka 9: Stanice v Ústí nad Labem – 24 h překročením limitu PM₁₀ v r. 2017

KMPL	Lokalita	Vlastník	Metoda měření	Klasifikace	pLV	Max. 24h koncentrace [μg.m ⁻³]	36. nejvyšší 24h koncentrace [μg.m ⁻³]
UULDA	Ústí n.L.-Všebořická (hot spot)	ČHMÚ	RADIO	T/U/RC	40	174,3	52,4
UULMA	Ústí n.L.-město	ČHMÚ	RADIO	B/U/RC	39	169,4	54,8

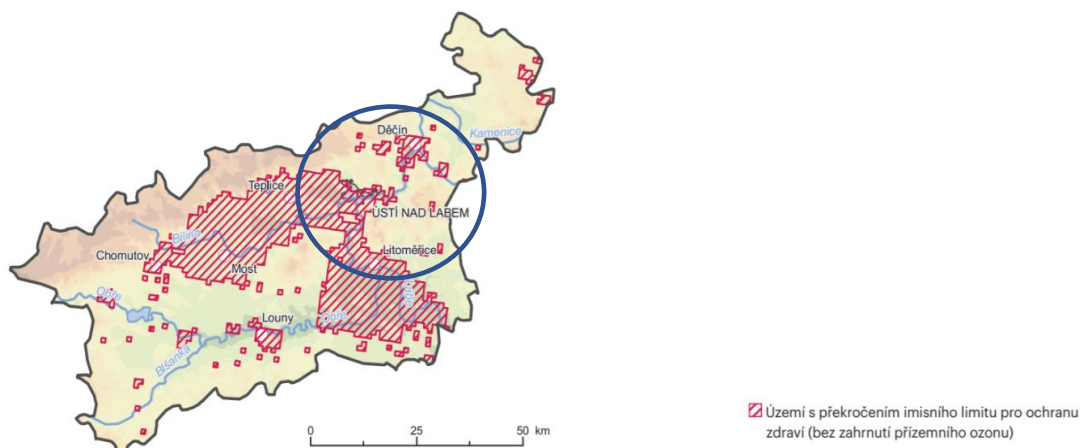
Zdroj: ČHMÚ

Na celém (100 %) území ORP Ústí nad Labem dochází k překračování cílového imisního limitu pro škodlivinu přízemní ozon. Překračování limitu přízemního ozonu je však problémem celorepublikovým. K překračování tohoto limitu přitom dochází v závislosti na meteorologických a rozptylových podmínkách. Nicméně roční imisní limity (8 h klouzavé průměrné koncentrace ozonu, průměr let 2015–2017) nebyly překročeny.

Z níže uvedeného obrázku pak vyplývají hodnoty imisních limitů pro ochranu zdraví. Území města je na mapě vyznačeno.

Posouzení vlivu Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem na životní prostředí OZNÁMENÍ SEA

Obrázek 6: Mapa území s překročením imisního limitu pro ochranu zdraví



Zdroj: ČHMÚ

Roční průměrné koncentrací benzenu v r. 2017 dosáhly v Ústí nad Labem hodnoty $1,3 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Vývoj ročních průměrných emisí benzo(a)pyrenu jsou patrné z následujícího schématu.

Obrázek 7: Roční průměrné koncentrace benzo(a)pyrenu na vybraných stanicích, 2007–2017



Zdroj: Zpráva o životním prostředí v Ústeckém kraji 2017

Vzhledem k tomu, že již většina možných opatření (např. odsíření a denitrifikace) byla realizována, v nadcházejících letech již bude obtížnější pokračovat ve výraznějším snižování emisí. Zároveň některé trendy, jako rostoucí intenzita silniční dopravy, omezují efekty některých dalších opatření sledujících snižování emisí skleníkových plynů (např. obměna vozového parku s alternativními pohony, aj.). Určitý potenciál ve snížení emisí by měla mít např. zamýšlená částečná plynofikace teplárny Trmice.

C.3.7 ODPADY

Město Ústí nad Labem leží v kraji, charakteristickém nadprůměrnou produkcí odpadu. Výrazný podíl na tom má především produkce průmyslových odpadů. Ta však v poslední době stále klesá, neboť velká část vedlejších energetických produktů byla certifikována a je ukládána jako výplňový materiál pro rekultivaci dolů.

Řešení situace při nakládání s komunálním odpadem (náklady, požadavky POH) vyžaduje hledání řešení, například ve formě výstavby regionálního střediska na mechanicko-biologické zpracování komunálního odpadu. Významným krokem, omezujícím vznik odpadů, je další rozvoj separovaného sběru odpadů, včetně jeho podpory zahušťováním sítě sběrných nádob, výstavbou dalších sběrných dvorů apod. Významným jevem je výrazné snižování množství nebezpečného odpadu – pokles oproti roku 2003 na cca 60 %. Výrazný pokles byl zapříčiněn především zajištěním zpětného odběru elektrozařízení, přičemž elektroodpad tvoří asi 50 % skupiny nebezpečných odpadů.

V roce 2017 bylo vyprodukováno celkem 30 090 tun komunálního odpadu fyzickými osobami na území města Ústí nad Labem, což je nejvíce ze sledovaného období. Největší část z tohoto množství tvořil směsný komunální odpad (více než 50 %). Z celkového množství bylo vytříděno zhruba 6,5 % surovin. Plast, sklo a papír tvořily většinu vytříděných surovin a poměr těchto vytříděných surovin byl prakticky rovnoměrný.

Tabulka 10: Množství jednotlivých druhů komunálních odpadů (v tunách) vyprodukovaných fyzickými osobami na území města Ústí nad Labem mezi lety 2010–2017

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Vytříděné suroviny	2 970	2 126	2 040	2 168	1 976	2 043	1 989	1 929
Nebezpečné odpady	0	2	1	2	4	2	1	1
Objemný odpad	1 204	1 626	1 034	1 199	1 323	1 227	1 250	1 443
Sběrné dvory	6 338	6 830	6 583	6 128	7 412	7 624	8 259	8 212
Odpad ze zeleně	313	340	346	339	340	443	473	660
SKO	18 338	17 168	16 999	16 402	16 226	16 105	17 517	17 845
Celkem	29 163	28 092	27 003	26 238	27 281	27 444	29 489	30 090

Zdroj: Ročenka životního prostředí 2017 Ústí nad Labem

Na území ORP Ústí nad Labem se nachází zařízení na zneškodňování odpadů spalováním v obci Trmice je situována spalovna. Skládky průmyslových odpadů Všebořice na ploše 49,2 ha je v Ústí nad Labem a chemická skládka v Chabařovicích (Spolchemie, s.r.o.).

C.3.8 HLUK

Deskriptor hladiny akustické energie L_{dn} je stanoven limit vyhláškou č. 315/2018 Sb., kterou se stanoví mj. mezní hodnoty hlukových ukazatelů a také základní požadavky na obsah strategických hlukových map a akčních plánů. Limit pro deskriptor L_{dn} (ukazatel pro celodenní obtěžování hlukem) pro silniční dopravu je podle uvedené vyhlášky roven 70 dB. Pro deskriptor hladiny L_n (ukazatel rušení spánku) je limit 60 dB.

Ve městě Ústí nad Labem je největším zdrojem hluku silniční doprava¹. Hlukem nad 55 dB bylo obtěžováno 58,8 % obyvatel, hlukové zátěži nad mezní hodnotou 70 dB pak bylo exponováno 3,1 % obyvatelstva. V noci bylo vystaveno 4,8 % obyvatel hluku nad mezní hodnotu 60 dB (tzn. rušení

¹ Uvedené údaje vychází z měření pro aglomeraci Ústí nad Labem/Teplice (viz Zpráva o životním prostředí v Ústeckém kraji 2017)

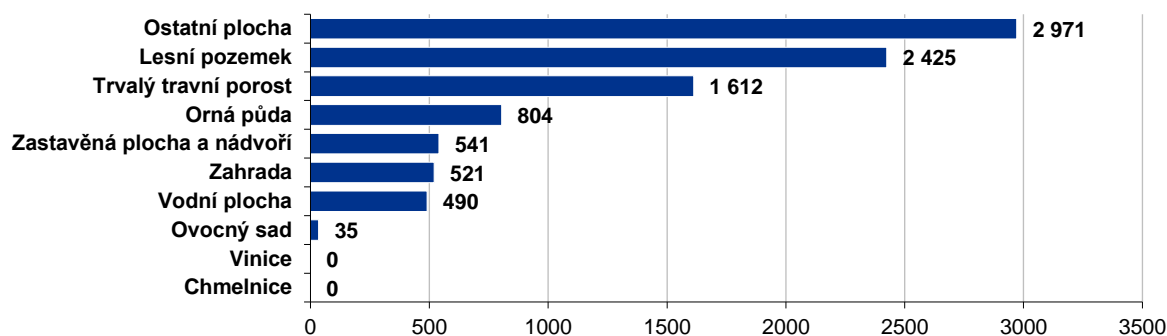
Posouzení vlivu Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem na životní prostředí OZNÁMENÍ SEA

spánku). Hluková zátěž z železniční dopravy dopadá na nejvyšší podíl obyvatel ze všech aglomerací v rámci ČR. Území města je také mírně zatíženo hlukem z průmyslové činnosti.

C.3.9 PŮDA

Ústí nad Labem se rozkládá na ploše 93,97 km². Z níže uvedeného grafu pak vyplývá, jaký je podíl celkového katastru města dle druhu pozemků. Největší podíl mají ostatní plochy a lesní pozemky.

Graf 1: Druhy pozemků v katastru města Ústí nad Labem v (ha)



Zdroj: Český statistický úřad

Orná půda zabírá plochu 804 ha (tj. 8,5 % rozlohy města). Lesy zabírají cca 2 425 ha (25,8 %). Zastavěné plochy s plochami s ostatními zabírají 3 512 ha (37,42 %), vodní plochy 490 ha (5,2 %).

Tabulka 11: Původní fond Ústí nad Labem k 17. 10. 2019

Druh pozemku	Způsob využití	Počet parcel	Výměra [m ²]
orná půda	skleník-pařeniště.	15	31 838
orná půda		2 160	7 978 274
zahrada		8 487	5 203 953
ovocný sad		262	1 150 014
travní p.		5 922	15 427 649
lesní pozemek	Les (ne hospodář)	22	180 131
lesní pozemek	les s budovou	1	17
lesní pozemek	ostatní komunikace	1	1 158
lesní pozemek		1 294	23 946 458
vodní plocha	nádrž přírodní	5	18 422
vodní plocha	nádrž umělá	34	1 879 216
vodní plocha	rybník	6	159 442
vodní plocha	tok přirozený	162	2 759 119
vodní plocha	tok umělý	30	68 756
vodní plocha	zamokřená plocha	4	6 775
zastavěná plocha	společný dvůr	276	127 774
zastavěná plocha	zbořeniště	425	95 617
zastavěná plocha		22 069	5 192 418
ostatní plocha	dráha	206	2 199 468
ostatní plocha	dálnice	128	428 423
ostatní plocha	dobývací prost.	7	9 149
ostatní plocha	jiná plocha	5 146	8 900 791
ostatní plocha	kult.a osvět.plocha	1	55
ostatní plocha	manipulační plocha	1 532	3 661 494
ostatní plocha	neplodná půda	1 429	1 943 027

**Posouzení vlivu Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem na životní prostředí
OZNÁMENÍ SEA**

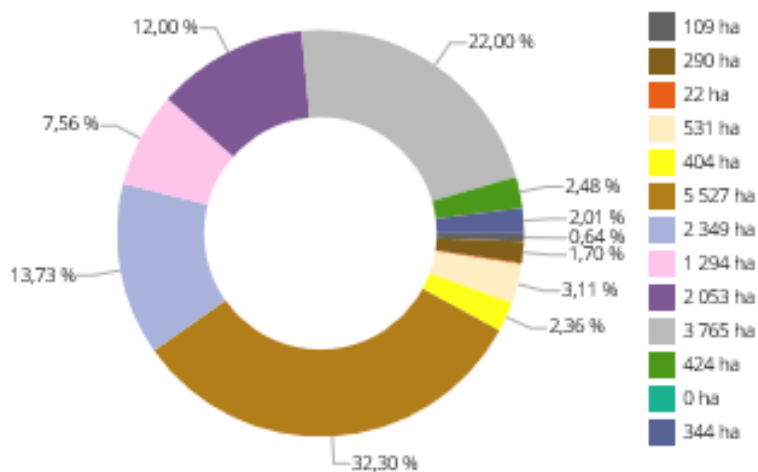
ostatní plocha	ost.dopravní plocha	30	411 069
ostatní plocha	ostatní komunikace	4 859	4 422 140
ostatní plocha	pohřeb.	41	103 183
ostatní plocha	silnice	397	1 629 224
ostatní plocha	skládka	15	425 092
ostatní plocha	sport.a rekr.plocha	378	687 647
ostatní plocha	Zeleň	3 428	4 920 619
Celkem KN		58 773	93 971 265
Par. DKM		58 773	93 971 265

Zdroj: Katastr nemovitostí

Níže jsou uvedeny půdní typy ve městě Ústí nad Labem. Největší podíl mají ve města kambizemě.

Graf 2: Skupiny půdních typů ve městě Ústí nad Labem

Skupiny půdních typů	Zastoupení (%)	Výměra (ha)
černozemě	0,64	109,19
hnědozemě	1,70	290,11
luvizemě	0,13	21,56
rendziny, prararendziny	3,11	531,44
regozemě	2,36	404,18
kambizemě	32,30	5 526,97
kambizemě dystrické, podzoly, kryptopodzoly	13,73	2 348,89
kambizemě, rankery, litozemě	7,56	1 293,82
silné svažitě půdy	12,00	2 053,35
pseudogleje	22,00	3 765,15
fluvizemě	2,48	424,05
černice	0,00	0,00
gleje	2,01	344,15
celkem	100,00	17 112,86



Zdroj: Výzkumný ústav meliorací a ochrany půdy

C.3.10 STARÉ EKOLOGICKÉ ZÁTĚŽE

Specifikem města Ústí nad Labem je vysoký podíl ploch brownfields, které (dle Analýzy Strategie brownfieldů ve Statutárním městě Ústí nad Labem) celkem zabírají plochu 429,5 ha (tj. 11,7 % rozlohy města), přičemž za přirozenou výměru v území jsou považovány hodnoty okolo 3 %.

Tabulka 12: Seznam brownfields ve městě Ústí nad Labem

Brownfield	Poloha	Parcelní číslo	Katastrální území	Kód kat. území	Výměra (m ²)
Objekt Čelakovského – ubytovna	Čelakovského 806/4	582/4	Krásné Březno	775266	427
Objekt Kamenná – jesle	Kamenná 1431/3	3241/18	Střekov	775258	721
Objekt Neštětická – prostory DDM	Neštětická 795/37	861/160	Krásné Březno	775266	333
Objekt V Ústraní – bytový dům	V Ústraní 132	496	Neštětice	703869	1 360
Matiční, pavlačové domy	Matiční 381/4 a 382/6	103, 104, 105, 106	Krásné Březno	775266	2476
CORSO – kulturní dům	Krčínova 801/6	472/157, 472/158, 472/159, 172/176	Krásné Březno	775266	6 782
Skladovací plochy u ulice Kekulova	u ulice Kekulova	353/3	Ústí nad Labem	774871	4 900

Zdroj: Město Ústí nad Labem

Potenciálním problémem je větrná a zejména vodní eroze a sesuvy půdy. Svahové deformace (tj. sesuvy a blokové pohyby) jsou v oblasti Českého středohoří (a labského údolí) častým jevem a mohou i v budoucnu negativně ovlivnit zamýšlené projekty (např. dopravní infrastruktury).

C.3.11 LESY

V rámci SO ORP Ústí nad Labem lesní majetek tvoří nesouvislé lesní pozemky, které jsou navzájem promísены s lesy jiných vlastníků. Majoritním vlastníkem lesů je stát, na druhém místě figurují obce, dále se řadí soukromí vlastníci. Významné je poškození lesů průmyslovými exhalacemi.

Z důvodu především geomorfologických podmínek zaujímají hospodářské lesy plochu pouze 16 %, lesy ochranné a lesy v pásmu hygienické ochrany vodních zdrojů 41 %, lesy příměstské tvoří 24 % a zbylých 19 % tvoří lesy potřebné pro zachování biologické různorodosti.

Mezi nejvíce zalesněné obce SO ORP Ústí nad Labem patří Telnice, Tašov, Tisá, Malé Březno, Velké Březno, mezi méně zalesněné obce se řadí Chabařovice, Velké Chvojno a Dolní Zálezly. Největší růst lesní půdy nastal v obcích Telnice a Řehlovice, naopak výraznější pokles nastal v obci Petrovice.

Stejně jako v případě klimatických oblastí se i v případě přírodních lesních oblastí SO ORP Ústí nad Labem nachází několik druhů PLO.

- ❖ PLO č. 1 Krušné hory – severozápadní část území
- ❖ PLO č. 2b Podkrušnohorské pánve – Mostecká a Žatecká pánev
- ❖ PLO č. 5 České středohoří – centrální, jižní a východní část území

❖ PLO č. 19 Lužická pískovcová vrchovina – severovýchodní část území

Městská zeleň je klíčovou biologickou složkou životního prostředí pro obyvatele města, neboť je chrání před hlukem, prachem a zachycuje znečištění ovzduší. Přímou ve městě lesy zabírají cca 2 425 ha (25,8 %). Druhá skladba v městských lesích je velmi rozmanitá a převládá zde dub s podílem 45 %, dále následují další listnaté dřeviny. Z jehličnatých dřevin je nejvíce zastoupen ve 4 % smrk. Problémem města je poměrně vysoká zanedbanost městské zeleně.

Magistrát města Ústí nad Labem zřídil funkci městského dendrologa za účelem zpracování pasportu všech stromů, které se nacházejí na pozemcích statutárního města Ústí nad Labem. Součástí pasportizace budou podrobné informace o jednotlivých stromech.

C.3.12 KULTURNÍ PAMÁTKY

Jedná se o movité i nemovité věci nebo jejich soubory, jež jsou významným dokladem historického vývoje, životního způsobu a prostředí společnosti od nejstarších dob do současnosti a projevem tvůrčích schopností a práce člověka z nejrůznějších oborů lidské činnosti, pro jejich hodnoty revoluční, historické, umělecké, vědecké a technické (případně proto, že mají přímý vztah k významným osobnostem a historickým událostem).

V Ústí nad Labem se nachází 42 kulturních památek (NPÚ, 2020). Ochrana kulturních památek je na území města bodová. Ve městě není vyhlášena žádná městská památková rezervace ani zóna.

Tabulka 13: Kulturní památky na území města Ústí nad Labem

Kategorie	Název	Anotace
areál	kostel sv. Floriána	Jednolodní kostel s polygonálně uzavřeným závěrem pod sedlovou střechou byl postaven jako zámecká kaple v letech 1597-1606 Rudolfem z Bünau. Interiér lodi i presbytáře je zaklenut žebrovou síťovou klenbou a osvětlován hrotitými okny s kružbou.
areál	hrad Sřtekov, zřícenina	Zříceniny jednoho z posledních bergfritových hradů jsou výjimečné svou polohou na skále nad řekou Labem, tak známostí doby výstavby (1316–1319), osobou stavebníka Pešíka z Veitmile a tím, že od roku 1563 dodnes na něm sedí rod knížat z Lobkowicz.
areál	kostel Nanebevzetí Panny Marie	Areál tvořený kostelem, zvonící a ohradní zdí je situován severozápadním okraji vsi, na velmi mírném návrší nad pravým břehem Labe. Kostel je poprvé připomínán v roce 1352, současná podoba areálu je z roku 1701.
areál	zámek	Areál je umístěn severně od průjezdní komunikace na východním okraji městské části. Skládá se z tzv. Starého zámku postaveném kolem roku 1568 a tzv. Nového zámku postaveném v letech 1730-1753. Kolem zámku byl založen rozsáhlý anglický park.
areál	kostel sv. Václava	Areál kostela byl postaven v letech 1748-1755 namísto starší pravděpodobně gotické stavby.
areál	zvonička s milníkem	Areál zvoničky s milníkem z 18. století se nachází jižně od hradu Sřtekov.
areál	kostel sv. Jakuba Většího	Areál kostela s ohradní zdí, kaplí a schodištěm, jeho nejsarší částí je presbytář z roku 1477 za Anny z Vartenberka. Loď, věž a sakristie však byly dostavěny až roku 1606.
areál	vila Josefa Höniga	Areál rezidenční vily z roku 1926 je situován na levém břehu řeky Labe. Představuje samotnou vilu usazenou v západní části rozlehlého přírodního parku, jejíž východní průčelí doplňuje prostorná obdélná terasa se samostatným schodištěm do zahrady.
areál	bývalá správní budova č. p. 1521	Areál bývalé správní budovy, složený z domu č. p. 1521 a původního oplocení a branou se nachází na jihovýchodním okraji průmyslového areálu Spolchemie, na nárožní parcele vymezené ulicemi U Chemičky a Revoluční.
areál	vila Hanse Weinmanna	Dvoupatrovou palácovou vilu si nechal ve 20. letech 20. století postavit uhelný magnát Hans Weinmann. Během II. světové války ji využívala německá tajná policie a ministerstvo vnitra. Od roku 1990 funguje v palácové vile Severočeská vědecká knihovna.

Posouzení vlivu Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem na životní prostředí OZNÁMENÍ SEA

areál	dominikánský klášter s kostelem sv. Vojtěcha	Areál dominikánského kláštera byl založen ve 14. století, poškozen husity v roce 1426. Stavebně obnoven v 16. století. Do současné barokní podoby upraven O. Broggiem ve 30. letech 18. století.
areál	kostel Nanebevzetí Panny Marie	Vrcholně gotická stavba postavena r. 1318. Roku 1426 byly loď a věž, která pochází ze starší románské stavby, poškozeny husity. Obnova probíhala v letech 1450-1530. Regotizován J. Mockerem v letech 1899-1900. V r. 1945 byla věž narušena leteckým útokem.
areál	vila Carla Friedricha Wolfruma	Areál byl postaven v letech 1887-1910 pro továrníka Carla Friedricha Wolfruma podle plánů Hanse Miksche, významného architekta působícího ve Vídni.
areál	vila Franze Petschka	Areál s převládajícími rysy francouzského neoklasicismu doplněnými prvky art déco byl postaven v letech 1929–1931 pro továrníka Franze Petschka podle plánů ústeckého architekta Paula Brockardta.
areál	vila Heinricha Schichta	Neobarokní areál vily významného ústeckého průmyslníka Heinricha Schichta byl na levém břehu řeky Labe naproti hradu Střekov postaven v roce 1931 podle návrhu ústeckého architekta Paula Brockardta, stavební práce provedla firma Alwin Köhler & Co.
areál	kostel sv. Mikuláše	Raně barokní kostel byl postaven v roce 1694 na místě staršího gotického kostela poprvé připomínaného k roku 1352. Věž byla přistavěna v letech 1698-1702. Do současné podoby byl kostel přestavěn roku 1858.
objekt	kaple sv. Anny	Barokní kaple pochází z roku 1750 je postavena v centru obce. Je obdélného půdorysu s půlkruhovým závěrem pod sedlovou střechou. Nad vchodem s kamenným ostěním kartuše s datací. Hlavní průčelí je ukončeno štítem s konkávně projmutými stranami.
objekt	socha sv. Jana Nepomuckého	Barokní socha z 18. století představuje světce stojícího v mírném kontrapostu v tradičním ikonografickém pojetí na trojbokém soklu s konkávně prohnutými stranami.
objekt	bývalá tvrz (panský dům)	Volně stojící patrová budova obdélného půdorysu se sedlovou střechou je vystavěna z lomového kamene s armovanými nárožními. Přízemí zaklenuto hřebínkovými klenbami, patro plochostropé. Původní tvrz postavena před polovinou 16. století s mladšími úpravami.
objekt	kostel sv. Šimona a Judy	Původně gotická, v 16. století a v roce 1877 přestavěná, trojlodní orientovaná zděná stavba s odsazeným polygonálně uzavřeným presbytářem, k jehož východní straně je přistavěna čtyřpatrová hranolová věž. Interiér plochostropý.
objekt	dům	Patrový dům obdélného půdorysu pochází z 1. poloviny 19. stol. Jihovýchodní část přízemí je roubená, síň a levá část jsou zděné. Patro je zvější částí hrázděné. Na obytnou část navazuje zčásti hrázděná stodola. Střecha sedlová, krytá pálenou krytinou.
objekt	socha sv. Donáta	Socha z počátku 18. století je postavena na hranolovém soklu s ozdobně rámovanými poli po stranách. Postava světce v kontrapostu s pokrčenou pravou nohou. V levé ruce drží rozevřenou knihu.
objekt	pamětní kříž	Kamenný kříž na hranolovém soklu byl postaven kolem roku 1800 místním sedlákem Franzem Seichlem. Na přední straně soklu rouška s Kristovou hlavou. Na soklu podnož s trůnící Pannou Marií a anděly, nad kterou se zdvihá krucifix s klečícím světcem.
objekt	kaplička	Kaple postavená na půdorysu poloviny nepravidelného desetiúhelníka v roce 1772. Nad hlavním průčelím štít s konkávně projmutými křídly, ve středu otvor pro zavěšení zvonu. Zvalbená střecha s prejzovou krytinou.
objekt	socha sv. Jana Nepomuckého	Pískovcová socha v životní velikosti z roku 1722 je umístěna před kostelem sv. Josefa. Je postavena na prostém hranolovém soklu s chronogramem na čelní stěně. Postava světce stojící v kontrapostu na podnoži je pojata v tradičním ikonografickém pojetí.
objekt	kaple sv. Vincence z Ferrary	Obdélná, půlkruhově ukončená kaple z roku 1745. Střecha sedlová s šestibokým sanktusníkem zvonící nad závěrem. Průčelí členěno profilovanými pilastry a obdélným volutovým štítem, ve kterém je umístěna socha Bolestného Krista. Interiér plochostropý.
objekt	kaple Nejsvětější Trojice	Zděná kaple obdélného půdorysu byla postavena v roce 1806. Kryje ji sedlová střecha krytá pálenou bobrovkou. Střechou prosrupuje zvonice ukončená cibulí. Interiérové vybavení se nedochovalo.
objekt	sloup sv. Tří králů s Pietou	Pískovcový sloup Tří králů je kvalitní vrcholně barokní práce z 1. pol. 18. stol. Na spodním trojbokém podstavci stojí jednotlivé sochy tří králů se svými atributy. Štíhlý horní hranolový podstavec zdobený kartušemi nese sloup s entazí se sochou Piety.

Posouzení vlivu Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem na životní prostředí OZNÁMENÍ SEA

objekt	dům	Dům postavený na konci 18. století je obdélného půdorysu se sedlovou střechou a bedněnými štíty. Obytná část přízemí byla původně roubená, dnes zděná, hospodářská část zděná. Zděné patro je nad obytnou částí nesené podstávkou, zbývající část je roubená.
objekt	dům	Dům postavený na konci 18. století je obdélného půdorysu se sedlovou střechou a bedněnými štíty. Přízemí v celém rozsahu zděné, severozápadní část patra roubená, jihovýchodní zděná.
objekt	parní vodárna s cisternou	Postaveno podle projektu Carla Schlimpa (autor nádraží Praha Těšnov) v roce 1873. Zděná přízemní strojovna, vybavená kotlem a stabilním parním strojem pohánějícím čerpadlo, nese dřevěné patro, ve kterém je umístěna dvojice válcových vodojemů.
objekt	fara	Patrová budova, postavená v roce 1731 Annou velkovévodkyní Toskánskou podle návrhu architekta Františka Špačka, je obdélného půdorysu s mansardovou střechou a mělkým rizalitem na severovýchodní straně. Přízemí je zaklenuto valenými klenbami s výsečemi.
objekt	budova magistrátu	Budova postavená v letech 1956-1961 v bruselském stylu pro potřeby KNV Severočeského kraje, je ojedinělou kvalitní architekturou z období socialismu. Má půdorys ve tvaru písmene H s plochými střechami, řešena je jako trojtrakt se střední komunikací.
objekt	muzeum	Budova bývalé školy s reprezentačním sálem města byla postavena v letech 1875-76 podle návrhu A. Krumholze. Druhá polovina dotvořila blok v r. 1896. Rozsáhlá čtyřkřídlá dvoupatrová stavba čtvercového půdorysu dnes slouží jako městské muzeum.
objekt	zdymadla	Vodní dílo Střekov bylo postaveno na střekovských peřejích v letech 1924-1931. Vodní elektrárna byla uvedena do provozu roku 1935. Maximální hradící výška je 10,9 metru. Velká plavební komora má rozměry 170x24 m, malá plavební komora 173x13 m.
objekt	divadlo	Neobarokní čtyřpatrová stavba s výraznými secesními prvky byla postavena v letech 1908-1909 podle plánů vídeňského architekta A. Grafa. Má obdélný členitý půdorys a výrazné hlavní průčelí, kterému dominuje středový zaoblený rizalit.
objekt	kostel apoštola sv. Pavla	Neorománská stavba z roku 1905 má obdélnou loď s pravouhlým presbytářem a půlkruhovou apsidou. Po stranách presbytáře jsou dvě sakristie. Na severním nároží stojí věž. Plášť kostela je celý tvořen režným zdívem z ostře pálených cihel a tvarovek.
objekt	popraviště – relikv kruhové šibenice	Městské popraviště bylo pravděpodobně postaveno v 2. polovině 16. století, kdy město získalo hrdelní právo. Kruhová stavba ze smíšeného zdiva se třemi vstupy je umístěna na plošině nad řekou Bílinou na tzv. Soudním vrchu.
objekt	správní budova Spolku pro chemickou a hutní výrobu	Ve své době nejvyšší budova v Československu je postavena v expresionistickém slohu podle návrhu kanceláře Lossow & Kühne v roce 1930. Jedná se o desetipodlažní betonový vyzdvaný skelet s vnějším pláštěm z ostře pálených cihel (tzv. eisenklinker).
objekt	socha sv. Prokopa	Socha sv. Prokopa, stojícího na nízkém hranolovém soklu, v tradičním ikonografickém pojetí pochází z poloviny 18. století.
objekt	boží muka	Postavena před rokem 1676. Na hranolovém soklu pilíř ukončený čtyřbokou kaplicí s nikami. Valbovou stříškou prostupuje patriarchální kříž.

Zdroj: Památkový katalog (2020)

C.3.13 ZDRAVOTNÍ STAV OBYVATEL

Zdravotní stav obyvatel Ústeckého kraje je podle Strategie podpory zdraví a rozvoje zdravotních služeb v Ústeckém kraji patří z pohledu hodnocených indikátorů k nejhorším v rámci krajů České republiky. V převážné většině indikátorů je mezi 14 kraji na nejhorším místě. Z hlediska vývoje je pak možné zaznamenat tyto zásadní trendy:

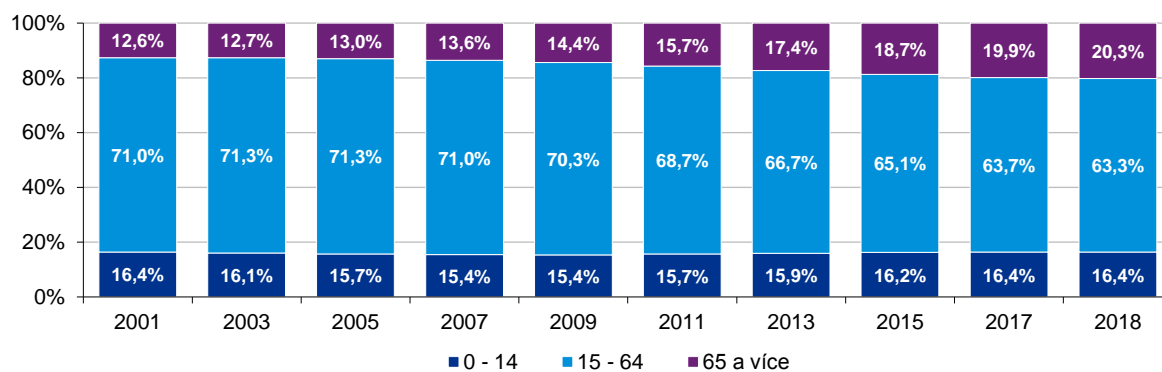
- ❖ Od roku 1990 se v Ústeckém kraji i celé ČR prodloužila naděje dožití při narození u žen o 4,7 roku a u mužů o 6,6 roku. Je především výsledkem zlepšené zdravotnické péče, v první řadě rychlé intervence při mozkových a srdečních příhodách, a také dalším snížením kojenecké úmrtnosti, která v ČR dosáhla jedné z nejnižších měr na světě;
- ❖ Přes uvedené pozitivní změny jsou úmrtnostní podmínky v Ústeckém kraji nejméně příznivé, a to jak z celkového pohledu, tak i z pohledu jednotlivých příčin;

Posouzení vlivu Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem na životní prostředí OZNÁMENÍ SEA

- ❖ I přes zvyšující se hodnotu je naděje na dožití u mužů i žen v Ústeckém kraji trvale nejnepříznivější ze všech krajů České republiky (o cca 2 roky nižší oproti průměru ČR u mužů i žen);
- ❖ Zatímco klesá úmrtnost na choroby oběhové soustavy a zhoubné novotvary (měřeno měrami standardizované úmrtnosti), zjištěné případy (incidence) všech zhoubných novotvarů mají trend dlouhodobě rostoucí;
- ❖ Vývoj zdravotního stavu lze obecně charakterizovat dlouhodobým rostoucím trendem výskytu chronických onemocnění diabetes, hypertenzní nemoci, ischemické nemoci srdeční, cévní nemoci mozku, obezita);
- ❖ Výskyt nemocí a jejich závažnost roste s přibývajícím věkem a nemocnost a úmrtnost je vyšší u mužů než u žen.

Přímo ve městě Ústí nad Labem dochází ke stárnutí populace. Za posledních 10 let zaznamenala skupina obyvatel na 65 let poměrně značný nárůst, a to o 7 procentních bodů. Poměr nejmladší věkové skupiny do 14 let zůstává ve městě konstantní a pohybuje se okolo 16 %.

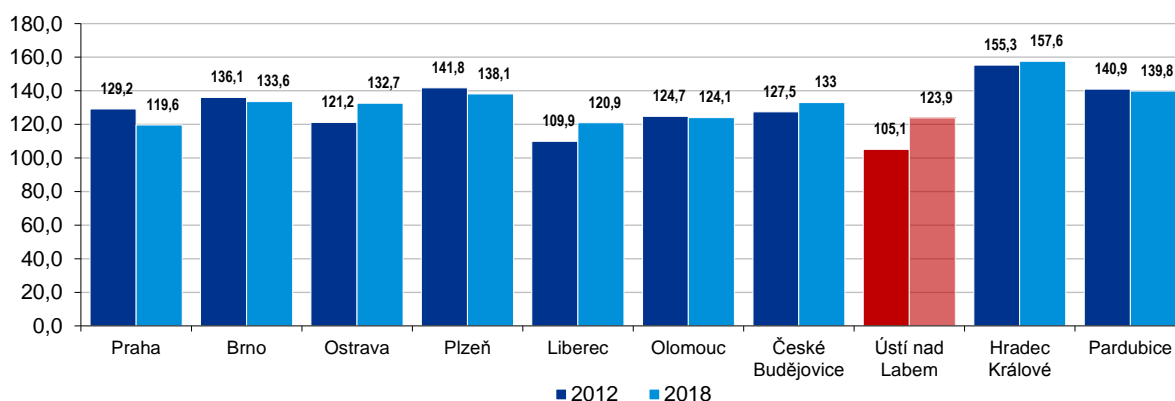
Graf 3: Složení obyvatel Ústí nad Labem podle věkových skupin v letech 2001–2018



Zdroj: ČSÚ

Ústí nad Labem dle ukazatele indexu stáří stále patří k nejmladším městům ve skupině srovnávaných měst (po Liberci a Praze). Město má rovněž druhý nejnižší průměrný věk ze sledovaných měst (41,9 let) a jedná se tak o relativně mladé město, což je možné vnímat jako pozitivní faktor a příslib pro další rozvoj města.

Graf 4: Hodnota indexu stáří v deseti největších městech ČR v roce 2012 a 2018



Zdroj: ČSÚ

Dlouhodobý vývoj osídlení se promítá do významu Ústí nad Labem, jeho struktur i systémů organismu města v konkrétních podmínkách osídlení, přírodního a společenského prostředí. Využití území a jeho potenciálu, vazby a vztahy zakládají předpoklady pozitivního a perspektivního vývoje. Dopravní systém náleží k primárním předpokladům racionálních proměn území. Ekologická doprava s preferencí veřejné hromadné dopravy v zastavěném a nezastavěném území, kterou PUMM prosazuje, má velký význam pro snižování vlivů na životní prostředí v dotčeném území.

C.4 Stávající problémy životního prostředí v dotčeném území

Na základě předchozích kapitol je možné sumarizovat jednotlivé oblasti a v nich, pokud je to relevantní, definovat hlavní problémy životního prostředí ve městě. Jedná se především o následující:

GEOMORFOLOGIE A GEOLOGIE

- ❖ Trvalým důsledkem hlubinné těžby nerostných surovin je existence četných poddolovaných území. Náprava dopadů po těžbě je poté velmi nákladná a podléhá řadě zákonů (např. o ochraně zemědělského půdního fondu, o ochraně přírody a krajiny aj.).

KLIMA/KLIMATICKÁ ZMĚNA

- ❖ Na město také částečně dopadají postupné změny klimatu (větší počet tropických dní v létě a mírnější zimy).
- ❖ Letní měsíce jsou doprovázeny rostoucím výskytem intenzivních až přívalových dešťů.

VODSTVO A VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ

- ❖ Z důvodu rozsáhlých záplavových území je nutné dokončení protipovodňových opatření především kolem Labe a kolem Bíliny s cílem ochránit majetek obce (města), jeho obyvatele a dopravní infrastrukturu.
- ❖ V celorepublikovém srovnání jsou ve městě více znečištěné vodní toky, zejména řeka Bílina.

OVZDUŠÍ

- ❖ Znečištění ovzduší způsobené převážně stacionárními zdroji a dopravou
- ❖ Překračování imisních limitů PM₁₀, benzo(a)pyrenu a ozónu
- ❖ Celková situace znečištění ovzduší v Ústí nad Labem se z dlouhodobého hlediska zlepšuje. Přesto znečišťující látky jsou dlouhodobě jedním z nejvýznamnějších problémů města. Na znečištění ovzduší se podstatným způsobem podílí doprava, bodové zdroje, plošné zdroje, spalování fosilních paliv.
- ❖ Znečištěné ovzduší však není problémem pouze města a správního obvodu ORP Ústí nad Labem, ale celé podkrušnohorské pánevní oblasti a není proto možné jej řešit izolovaně pouze na úrovni města.

ODPADY

- ❖ Dochází k mírnému narůstání produkce odpadu. Významným jevem je výrazné snižování množství nebezpečného odpadu. Pozitivem je, že dochází k nárůstům vytríděného odpadu.

HLUK

- ❖ Ve městě Ústí nad Labem je největším zdrojem hluku silniční doprava.
- ❖ Nadměrným hlukem jsou zatíženi obyvatelé v centrální části města a v blízkosti hlavních silničních tahů – silnic I. třídy a dálnice D8. Ústí nad Labem je zatíženo i značnou intenzitou tranzitní dopravy.

PŮDA A LESY

- ❖ Orná půda zabírá plochu 804 ha (tj. 8, 5 % rozlohy města) a postupně se snižuje její podíl na celkovém půdním fondu.

- ❖ Problémem města je poměrně vysoká zanedbanost městské zeleně.

STARÉ EKOLOGICKÉ ZÁTĚŽE

- ❖ Podíl brownfieldů ve Statutárním městě Ústí nad Labem) celkem zabírají plochu 429,5 ha (tj. 11,7 % rozlohy města), přičemž za přirozenou výměru v území jsou považovány hodnoty okolo 3 %.

KULTURNÍ PAMÁTKY

- ❖ V Ústí nad Labem se nachází 42 kulturních památek (NPÚ, 2020). Ochrana kulturních památek je na území města bodová. Ve městě není vyhlášena žádná městská památková rezervace ani zóna.
- ❖ Zátěží pro veřejný prostor města je ne vždy kvalitní architektura, která byla v posledním období ve městě vybudována. Město je také zatíženo vizuálním smogem, který vzniká v důsledku nízké regulace reklamního značení. Ve veřejném prostoru je rušivým článkem nejednotný mobiliář.

ZDRAVOTNÍ STAV OBYVATEL

- ❖ Zdravotní stav obyvatel Ústeckého kraje je podle Strategie podpory zdraví a rozvoje zdravotních služeb v Ústeckém kraji patří z pohledu hodnocených indikátorů k nejhorším v rámci krajů České republiky.
- ❖ Přímo ve městě Ústí nad Labem dochází ke stárnutí populace. Za posledních 10 letch zaznamenala skupina obyvatel nad 65 let poměrně značný nárůst. Podle indexu stáří však Ústí nad Labem stále patří k nejmladším městům v České republice.

D. PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY PUMM NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ VE VYMEZENÉM DOTČENÉM ÚZEMÍ

PUMM je dokumentem vytvářejícím základní rámec rozvoje města. Stanovuje pilíře a dílčí cíle, které budou dále naplňovány jednotlivými projekty, jež budou zařazeny do akčního plánu.

V případě, že na základě závěru zjišťovacího řízení bude rozhodnuto o dalším posuzování, bude komplexní posouzení Strategie provedeno v dokumentu Vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí. V takovém případě bude využitý postup stanovení referenčních cílů životního prostředí a porovnání jednotlivých cílů, respektive opatření koncepce, s uvedenými referenčními cíli.

Tyto referenční cíle umožní posoudit, jak mohou dílčí cíle, strategická opatření a aktivity koncepce, ovlivnit naplnění cílů ochrany životního prostředí, a zda je budou ovlivňovat pozitivně, negativně nebo zda budou vůči plnění cílů neutrální. Následně mohou sloužit jako základ pro monitorování dopadů implementace Strategie na životní prostředí pomocí stanovených metrik a také jako rámec pro určení environmentálních kritérií výběru konkrétních projektů, které jsou v souladu nebo vyplývají z této Strategie.

Pro stanovení referenčního hodnotícího rámce včetně sady referenčních cílů ochrany životního prostředí bude použit následující postup:

1. Na základě cílů a priorit národních (např. ve Státní politice životního prostředí ČR, Programu ochrany přírody a krajiny ČR, strategických dokumentech Evropské unie k ochraně životního prostředí, na základě legislativy k ochraně životního prostředí atd.) a krajských a lokálních strategických dokumentů s vazbou na PUMM bude definován seznam relevantních potenciálních referenčních cílů, přičemž tento seznam bude upraven na základě analýzy stavu životního prostředí v území města.
2. Na základě Závěru zjišťovacího řízení, bude upraven způsob Vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví, neboť ten stanoví, kterým oblastem životního prostředí by měla být v tomto Vyhodnocování věnována pozornost z důvodu potenciálních dopadů koncepce.
3. V rámci případného Vyhodnocení budou vybrány z definované sady potenciálních referenčních cílů ochrany životního prostředí ty cíle, u nichž bude nalezena vazba k jednotlivým cílům a opatřením PUMM. Předpokladem je, že vyhodnocení bude provedeno tabulkovou formou porovnáním vztahu cílů a opatření rozvoje k vybraným referenčním cílům (negativní, neutrální, pozitivní) s doplňujícím komentářem a doporučením města jako předkladateli koncepce.
4. V rámci hodnocení vlivů koncepce na životní prostředí je potřeba vzít v úvahu nejen standardní dopady, ale také vzájemný vztah mezi stavem životního prostředí v oblasti a jejím plánovaným rozvojem.

SPECIFIKACE HLAVNÍCH POTENCIÁLNÍCH VLIVŮ KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Při hodnocení vlivů koncepce na životní prostředí je nezbytné vzít v úvahu jak standardní dopady (potenciální vlivy na životní prostředí ve smyslu výše uvedených právních předpisů), tak také vzájemný vztah mezi stavem životního prostředí v ČR a regionálním rozvojem.

Návrhová část PUMM, jejíž verze je uvedena v části B.6 je definována strukturou:

Posouzení vlivu Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem na životní prostředí OZNÁMENÍ SEA

- ❖ Vize mobility
- ❖ Strategické cíle
- ❖ Specifické cíle
- ❖ Scénáře mobility
- ❖ Opatření

Při podrobnějším zkoumání opatření je možné konstatovat, že v PUMM jsou tyto body stanoveny v obecné rovině. Koncepce nestanovuje podmínky pro povolování záměrů z příloh č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Jednotlivé opatření, které jsou součástí PUMM vymezují směr rozvoje v daných oblastech. Jejich případná realizace bude iniciována prostřednictvím akčních plánů v návaznosti na rozhodnutí města. U celé řady opatření uvedených v PUMM je město Ústí nad Labem pouze v roli nezávislého účastníka nikoli subjektu, který může o jejich realizaci rozhodnout.

Z hlediska jednotlivých složek životního prostředí a jednotlivých problematických oblastí životního prostředí uvedených v kapitole C.4 byly identifikovány potenciální vlivy ve vztahu k návrhové části.

Relevantní problémová oblast z hlediska životního prostředí	Specifické problémy ŽP ve městě Ústí nad Labem	Předběžná identifikace vlivů na ŽP v důsledku PUMM
GEOMORFOLOGIE A GEOLOGIE	Trvalým důsledkem hlubinné těžby nerostných surovin je existence četných poddolovaných území.	<ul style="list-style-type: none"> • Mimo rámec působnosti koncepce <p>Negativní vliv není očekáván</p>
KLIMA/KLIMATICKÁ ZMĚNA	<ul style="list-style-type: none"> • Na město také částečně dopadají postupné změny klimatu (větší počet tropických dní v létě) a mírnější zimy. <p>Letní měsíce jsou doprovázeny rostoucím výskytem intenzivních až přívalových dešťů.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Podporovat výsadbu zeleně a rozšiřování zelených ploch – součástí strategického cíle Kvalitní a atraktivní veřejné prostory <p>Negativní vliv není očekáván</p>
VODSTVO A VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ	<ul style="list-style-type: none"> • Z důvodu rozsáhlých záplavových území je nutné dokončení protipovodňových opatření především kolem Labe a kolem Bíliny s cílem ochránit majetek obce (města), jeho obyvatele a dopravní infrastrukturu. <p>V celorepublikovém srovnání jsou ve městě více znečištěné vodní toky, zejména řeka Bílina.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mimo rámec působnosti <p>Negativní vliv není očekáván</p>

**Posouzení vlivu Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem na životní prostředí
OZNÁMENÍ SEA**

<p>OVZDUŠÍ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Znečištění ovzduší způsobené převážně stacionárními zdroji a dopravou • Překračování imisních limitů PM₁₀, benzo(a)pyrenu a ozónu • Na znečištění ovzduší se podstatným způsobem podílí doprava, bodové zdroje, plošné zdroje, spalování fosilních paliv. • Znečištěné ovzduší však není problémem pouze města a správního obvodu ORP Ústí nad Labem, ale celé podkrušnohorské pánevní oblasti a není proto možné jej řešit izolovaně pouze na úrovni města. 	<ul style="list-style-type: none"> • Řešeno důrazem na alternativní formy dopravy – specifický cíl Zlepšení životního prostředí ve městě • Postupná ekologizace MHD (až 100 % vozidel na alternativní pohon) – strategický cíl Město s udržitelným dopravním chováním • Omezení tranzitní dopravy přes město zejména ve směru z D8 na Děčín – strategický cíl Chytrá a inteligentní doprava • Podpora realizace vysokorychlostní trati (VRT) <p>Negativní vliv není očekáván</p>
<p>ODPADY</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dochází k mírnému narůstání produkce odpadu. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mimo rámec působnosti <p>Negativní vliv není očekáván</p>
<p>HLUK</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ve městě Ústí nad Labem je největším zdrojem hluku silniční doprava. • Nadměrným hlukem jsou zatíženi obyvatelé v centrální části města a v blízkosti hlavních silničních tahů – silnic I. třídy a dálnice D8. Ústí nad Labem je zatíženo i značnou intenzitou tranzitní dopravy. 	<ul style="list-style-type: none"> • Řešeno důrazem na alternativní formy dopravy – specifický cíl Podpora elektromobility a vozidel na alternativní pohon • Omezení tranzitní dopravy přes město zejména ve směru z D8 na Děčín – strategický cíl Chytrá a inteligentní doprava • Snižování negativních vlivů z motorové dopravy – strategický cíl Zlepšení životního prostředí ve městě • Zvyšování podílu ploch v uličním prostoru pro pěší, cyklisty a pro pobytovou funkci • Strategický cíl Kvalitní dopravní infrastruktura řeší modernizaci pěší a cyklistické infrastruktury a jejich rozvoj ve městě <p>Negativní vliv není očekáván</p>
<p>PŮDA A LESY</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Orná půda zabírá plochu 804 ha (tj. 8,5 % rozlohy města) a postupně se snižuje její podíl na celkovém půdním fondu. • Problémem města je poměrně vysoká zanedbanost městské zeleně. 	<ul style="list-style-type: none"> • Omezení výstavby na zelené louce na úkor využití brownfields • Podpora výsadby zeleně a rozšiřování zelených ploch <p>Negativní vliv není očekáván</p>
<p>STARÉ EKOLOGICKÉ ZÁTĚŽE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Podíl brownfieldů ve Statutárním městě Ústí nad Labem celkem zabírají plochu 429,5 ha (tj. 11,7 % rozlohy města), přičemž za přirozenou výměru v území jsou považovány hodnoty okolo 3 %. 	<ul style="list-style-type: none"> • Omezení výstavby na zelené louce na úkor využití brownfields <p>Negativní vliv není očekáván</p>

Posouzení vlivu Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem na životní prostředí
OZNÁMENÍ SEA

<p>KULTURNÍ PAMÁTKY</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Zátěží pro veřejný prostor města je ne vždy kvalitní architektura, která byla v posledním období ve městě vybudována. • Město je také zatíženo vizuálním smogem, který vzniká v důsledku nízké regulace reklamního značení. Ve veřejném prostoru je rušivým článek nejednotný mobiliář. 	<ul style="list-style-type: none"> • Řešeno v rámci strategického cíle Kvalitní a atraktivní veřejné prostory s důrazem na zlepšení kvality veřejného prostoru s podporou výsadby zeleně a zelených ploch <p>Negativní vliv není očekáván</p>
<p>ZDRAVOTNÍ STAV OBYVATEL</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Zdravotní stav obyvatel Ústeckého kraje patří z pohledu hodnocených indikátorů k nejhorším v rámci krajů České republiky. • Přímou ve městě Ústí nad Labem dochází ke stárnutí populace. Za posledních 10 letech zaznamenala skupina obyvatel na 65 let poměrně značný nárůst. 	<ul style="list-style-type: none"> • Zkvalitňování životního prostředí viz strategický cíl Zlepšení životního prostředí ve městě • Podpora zklidňujících opatření na komunikační síti – strategický cíl Snadná mobilita a dostupnost bez bariér <p>Negativní vliv není očekáván</p>

E. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

E.1 Výčet možných vlivů koncepce přesahujících hranice České republiky

Vzhledem k zaměření PUMM na území města Ústí nad Labem nejsou očekávány významné vlivy koncepce přesahující hranice České republiky.

E.2 Mapová dokumentace a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení koncepce

Mapové dokumentace týkající se dotčeného území jsou součástí oznámení koncepce. Informace o vývoji či stav určitého jevu jsou uvedeny především slovně v kapitole C.3. Seznam hlavních podkladových materiálů, které byly použity pro zpracování tohoto Oznámení, je uveden v kapitole F.

E.3 Další podstatné informace předkladatele o možných vlivech na životní prostředí a veřejné zdraví

Doprava je ve funkční působnosti trvale zdrojem výrazných negativních dopadů a vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Ke sledovaným ukazatelům proměn náleží údaje, které prokazují pozitivní tendence předkládaného řešení v rámci infrastruktury, dopravních soustav, zařízení, organizace i řízení dopravy. Plán městské mobility je orientován v celé šíři, tj. od strategických cílů až po konkrétní úkoly a opatření, na proces snižování negativních dopadů, důsledků, zátěží a vlivů na životní prostředí v zastavěném území i v krajině. V souhrnu dokumentace sleduje trend uplatnění moderních přístupů, technologií, což se promítá do zlepšení standardů kvality, především ve vztahu k prioritnímu ukazateli zdraví obyvatel.

Závěry oznámení shrnují právní a odborná hlediska, která zdůvodňují, že zpracování dokumentace SEA dle přílohy č. 7 zák. č. 100/2001 Sb., není opodstatněné, což umožňuje hladký průběh zjišťovacího řízení. Jelikož oznámení deklaruje splnění všech klíčových i doprovodných podmínek pro případné vyhodnocení dokumentace SEA dle přílohy č. 9, KUUK by vydal, podle odborného názoru zhotovitele, souhlasné stanovisko.

Právní rámec

PUMM náleží charakterem do oboru dopravy v úrovni města a řeší dílčí problematiku městské mobility v rámci dopravních struktur a soustav. Podstatným rysem pro posuzování SEA ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb. je dodržení souladnosti právních norem při respektování zákony stanovených kompetencí, především se zákonem č. 225/2017Sb., a zákonem č. 114/1992 Sb. V prostředí koncepcí je Plán městské mobility v hierarchickém uspořádání významným podkladem pro dopravní koncepci města uplatněnou v celkové koncepci územního plánu. Legislativní opatření procesně pořizování dokumentace vlivů na životní prostředí-SEA pro nadřazenou dopravní koncepci města v rámci územního plánu nevyžadují. V případě Plánu městské mobility neexistuje právní důvod pro pořizování dokumentací SEA v dílčích koncepcích (PUMM ve vazbě na nadřazenou koncepci dopravy města), neboť všechny záměry a vlivy na životní prostředí z dopravy s dopadem na území a jeho prostředí, vč. problematiky NATURA 2000 a vlivů na veřejné zdraví (PUMM a koncepce dopravy), jsou nebo budou muset být ošetřeny v dokumentacích SEA v komplexně řešených koncepcích dotčených územních

plánů ve smyslu zákona č. 225/2017Sb.

Rámec odborného zdůvodnění

1. PUMM splňuje kritéria principů účelnosti, účinnosti a kultivované užitnosti. Vysoké hodnocení je dáno komplexním přístupem i pojetím věcné, prostorové i časové propojenosti v posloupnosti od vize po zásobník konkrétních opatření. Využívá nabídky vědeckotechnického rozvoje ve vztahu k možnostem finančního krytí.

2. PUMM řeší téma příslušné oboru dopravy ve specifické části městské mobility. Věcně je vsazen do rámců dopravních struktur a systémů města, které jsou součástí zastavěného území. V prostředí koncepcí je PUMM v hierarchickém řazení k dopravní koncepci města a ke komplexní koncepci územního plánu na nejnižším stupni. Všechny záměry a vlivy na životní prostředí z dopravy s dopadem na území a jeho prostředí, vč. problematiky NATURA 2000 a vlivů na veřejné zdraví jsou nebo budou muset být ošetřeny v dokumentacích SEA v komplexně řešených koncepcích dotčených územních plánů, neboť v nich je zakotvena i ochrana území. Z legislativně daného procesu v rámci územního plánování není důvod pro pořizování duálních dokumentací SEA v dílčích koncepcích (v případě PUMM triální dokumentace SEA).

3. PUMM vytváří podmínky pro veřejně prospěšné změny v komplexu městské dopravy, podporuje veřejnou hromadnou dopravu, multimodální mobilitu s odpovídající infrastrukturou (vč. bezmotorové dopravy), zklidňuje automobilový provoz a omezuje jej v centrální části města (s preferencí veřejné dopravy, pěší a cyklistické dopravy, tvorby veřejných prostranství), sleduje uplatnění vědeckotechnického rozvoje (od infrastruktury, přes vozidlový park po chytrá řešení a zavádění inteligentních dopravních systémů) atp. Plán městské mobility představuje velice iniciující dílčí koncepci řešící současné i budoucí potřeby města a jeho obyvatel v souladu s cíli společnosti a s možnostmi dostupného využívání vědeckotechnického rozvoje. Plán městské mobility je nutné chápat v lineárním pojetí jako důležitý podklad pro tvorbu dopravní koncepce města v dotčeném území se zaměřením na prioritní veřejnou hromadnou dopravu.

4. Předmětem posuzování koncepce PUMM jsou vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví z hledisek zák. č. 100/2001 Sb., dle požadavku uvedené v příloze č. 7 s ohledem na plnění účelu pro zjišťovací řízení.

5. Rámcová analýza PUMM prokázala, že věcné dopravně urbanistické vazby, dopravní infrastruktura i dopravní módy (tj. celkově sítě, plochy, objekty a zařízení, dopravní prostředky, doprava v pohybu a klidu, organizační a technologické vybavení a zabezpečení) nepřekračují rámec působnosti funkcí města. Koncepce Plánu městské mobility je závažným podkladem pro tvorbu progresivní dopravní koncepce města i syntetické, komplexní pojetí územního plánu, mimo plnění účelově zadaných funkcí. Charakteristickým znakem Koncepce je i její chování; nevystupuje intenzitou a složitostí vlivů na životní prostředí z dopravní koncepce rozvoje města a z celkové koncepce územního plánu.

6. Účinné snižování vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví je souvztažné k cílům a požadavkům společnosti v propojení na její dostupné ekonomické možnosti a na využití aplikovaných a předpokládaných praktik ze sféry vědeckotechnického rozvoje s uplatněním požadavků na kvalitní a perspektivní plnění funkcí v restrukturalizovaných dopravních sestavách.

7. Koncepce územního plánu syntetizuje koncepcí dílčích funkčních složek ochrany hodnot a rozvoje města, ošetřuje dopady, přímé i nepřímé vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví a ze zákonů podléhá posuzování SEA. Výsledky progresivních řešení PUMM a iniciace se promítnou do dopravní koncepce města a budou využity v novém územním plánu.

8. Rámcová analýza ve vztahu k plnění předmětných požadavků pro zjišťovací řízení prokázala, že formy proměn dopravní infrastruktury (modernizace i nové investice do infrastruktury

Posouzení vlivu Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem na životní prostředí OZNÁMENÍ SEA

i dopravních soustav a také prostředky vkládané do zabezpečení funkčnosti) nemohou bez porušení principu sounáležitosti vyvolat budoucí povolování záměrů v oblasti, dopravy kategorie I a kategorie II, jež jsou uvedeny v příloze č. 1 zákona ve smyslu požadavků vyplývajících z § 10a § 10a, odst. (1), písmeno a) a písmeno b). Ani z tohoto pohledu zásahů do území nevyplývá nutnost pořizování dokumentace SEA.

9. Koncepce PUMM, ve vztahu k požadavkům zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, nevykazuje závažné negativní vlivy na předmět ochrany nebo na celistvost evropsky významné lokality soustavy NATURA 2000 Porta Bohemika, neboť také v tomto případě je krytí SEA zajištěno v rámci územního plánu města. Koncepce Plánu městské mobility nezasahuje negativními vlivy významným způsobem do přírodního prostředí.

10. Z okruhu požadavků na hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, ve smyslu požadavků přílohy č. 7 zák. č. 100/2001 Sb., přímé a trvalé negativní zátěže vykazuje pouze hluk s vibracemi, čistota ovzduší a rizika z provozu, tj. faktorů působících negativně na lidské zdraví. Plán městské mobility však cílevědomě posiluje trendy snižování uvedených negativních vlivů prostředky řešení, vylepšováním dopravní infrastruktury, technickými, technologickými opatřeními (např. restrukturalizací užitých dopravních soustav s preferencí veřejné hromadní dopravy, posilováním multimodální mobility a inteligentních dopravních systémů, zklidněnými prostory, vozovým parkem, redukcí provozu na bezemisní a nízkoemisní vozidla, opatřeními pro bezpečnost provozu atp.) a dalšími sofistikovanými opatřeními technické, technologické a organizační povahy. Další vlivy na přírodní i městské prostředí přímé či nepřímé náležejí do kategorie vlivů méně podstatných.

11. PUMM prostupuje výrazný ekologický rozměr, který v souhrnu, v celém rozsahu dle možností společnosti ve využití jejího potenciálu vč. vědeckotechnického rozvoje, trvale snižuje zátěže a negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví z dopravy jako celku. Pozitivním rysem jsou příspěvky ke zkvalitnění městského prostředí a jeho atraktivit. Podstatným rysem je prosazování pozitivních trendů v péči o životní prostředí a veřejné zdraví v celém rozsahu požadavků uvedených v příloze č. 7. Svým způsobem je PUMM nástrojem péče o trvalé vylepšování parametrů životního prostředí i kvality zdraví.

E.4 Stanoviska orgánů ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb.

K Plánu městské mobility vydaly stanoviska orgány ochrany přírody a krajiny:

- Krajský úřad Ústeckého kraje
- Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, regionálního pracoviště, Správa CHKO České středohoří

Závěry ze Stanoviska orgánu ochrany přírody a krajiny Krajského úřadu Ústeckého kraje ze dne 02.11.2020:

Lze vyloučit, že záměr "Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem" může mít samostatně či ve spojení s jinými významnými vlivy na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí v územní působnosti Krajského úřadu Ústeckého kraje.

Závěry ze Stanoviska Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky, regionálního pracoviště, Správa CHKO České středohoří podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody

Posouzení vlivu Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem na životní prostředí
OZNÁMENÍ SEA

a krajiny ze dne 13.11.2020:

U koncepce lze vyloučit významný vliv, ať již samostatně či ve spolupůsobení s jinými známými záměry či koncepcemi, na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.

Stanoviska obsahují odůvodnění; oba dokumenty jsou uvedeny v Příloze č. 1 v plném znění.

F. POUŽITÉ ZDROJE INFORMACÍ A DAT

- ❖ Asociace pro ochranu přírody a krajiny
- ❖ CENIA
- ❖ Česká geologická služba
- ❖ Český hydrometeorologický ústav
- ❖ Český statistický úřad
- ❖ Digitální povodňový plán Ústí nad Labem
- ❖ CHKO České Středohoří
- ❖ ITI Ústecko-chomutovská aglomerace
- ❖ Katastr nemovitostí
- ❖ Meteorologická stanice Ústí nad Labem Kočkov
- ❖ Památkový katalog
- ❖ Protipovodňová opatření v Ústeckém kraji – realizace a účinnost protipovodňových opatření v Ústeckém kraji v období let 2002-2012
- ❖ Ročenka životního prostředí města Ústí nad Labem 2017
- ❖ Ročenka životního prostředí Ústeckého kraje 2017
- ❖ Územně analytické podklady SO ORP Ústí nad Labem
- ❖ Územně analytické podklady Ústeckého kraje
- ❖ Výzkumný ústav meliorací a ochrany půdy
- ❖ Základní geologická a hydrogeologická mapa České republiky

**Posouzení vlivu Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem na životní prostředí
OZNÁMENÍ SEA**

Datum zpracování oznámení koncepce:

14. dubna 2021

Jméno, příjmení, adresa, telefon a e-mail osoby, která se podílela na zpracování oznámení koncepce:

Ing. arch. Willy Hána, CSc.,

držitel autorizace ke zpracování dokumentace, posudku a vyhodnocení dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů.

Osvědčení odborné způsobilosti ke zpracování dokumentací a posudků na životní prostředí vydané MŽP ČR pod Č.j.:6892/837/OPVŽP/98 ze dne 16.6.1998. Poslední prodloužení vydané rozhodnutím ze dne 18.1.2017 pod Č.j.:888544/ENV/16

Adresa a kontaktní údaje:

Sládkovičova 1266
142 00 Praha 4
tel.: 602 788 618
e-mail: willy.hana@outlook.cz

Mgr. Tomáš Kočí,

vedoucí oddělení strategického rozvoje Odboru městských organizací, strategického rozvoje a investic, Magistrát města Ústí nad Labem

Adresa a kontaktní údaje:

Velká Hradební 2336/8
401 00 Ústí nad Labem
tel.: 475 271 253
e-mail: tomas.koci@mag-ul.cz

Podpis oprávněného zástupce předkladatele:

V Ústí nad Labem dne 15. dubna 2021

Podpis vedoucí Odboru městských organizací,
strategického rozvoje a investic

Seznam obrázků

Obrázek 1: Rozsah řešeného území	20
Obrázek 2: Jakost vody v tocích Ústeckého kraje za období 2016–2017	23
Obrázek 3: Záplavová území ve městě Ústí nad Labem	26
Obrázek 4: Koeficient územní ekologické stability	30
Obrázek 5: Překročení imisních limitů v rámci SO ORP Ústí nad Labem (2016)	32
Obrázek 6: Mapa území s překročením imisního limitu pro ochranu zdraví	33
Obrázek 7: Roční průměrné koncentrace benzo(a)pyrenu na vybraných stanicích, 2007–2017	33

Seznam grafů

Graf 1: Druhy pozemků v katastru města Ústí nad Labem v (ha)	35
Graf 2: Skupiny půdních typů ve městě Ústí nad Labem	36
Graf 3: Složení obyvatel Ústí nad Labem podle věkových skupin v letech 2001–2018	41
Graf 4: Hodnota indexu stáří v deseti největších městech ČR v roce 2012 a 2018	41

Seznam tabulek

Tabulka 1: Roční statistiky klimatu	22
Tabulka 2: Vodní díla na území města Ústí nad Labem	23
Tabulka 3: Re-balance zásob podzemních vod ve vybraných oblastech ČR	24
Tabulka 4: Základní údaje o ČOV a kanalizační síti	25
Tabulka 5: Seznam maloplošných chráněných krajinných oblastí	27
Tabulka 6: Seznam Evropsky významných lokalit a soustav NATURA	28
Tabulka 7: Znečišťující látky na území kraje – vývoj v letech 2010–2017	31
Tabulka 8: Emise hlavních znečišťujících látek do ovzduší v Ústeckém kraji – (REZZO 1–4)	31
Tabulka 9: Stanice v Ústí nad Labem – 24 h překročení limitu PM10 v r. 2017	32
Tabulka 10: Množství jednotlivých druhů komunálních odpadů (v tunách) vyprodukovaných fyzickými osobami na území města Ústí nad Labem mezi lety 2010–2017	34
Tabulka 11: Původní fond Ústí nad Labem k 17. 10. 2019	35
Tabulka 12: Seznam brownfields ve městě Ústí nad Labem	37
Tabulka 13: Kulturní památky na území města Ústí nad Labem	38

PŘÍLOHA Č. 1 OZNÁMENÍ



AGENTURA OCHRANY
PŘÍRODY A KRAJINY
ČESKÉ REPUBLIKY

REGIONÁLNÍ PRACOVISŤE
SPRÁVA CHRÁNĚNÉ KRAJINNÉ OBLASTI ČESKÉ STŘEDOHOŘÍ

REGIONÁLNÍ PRACOVISŤE
SPRÁVA CHKO ČESKÉ STŘEDOHOŘÍ
Michalská 260/14
412 01 Litoměřice
tel.: +420 951 424 301
e-mail: ceske.stredohori@nature.cz
www.nature.cz
DS: 6npdyiv

Ing. arch. Willy Hána, CSc.
Sládkovičova 1266/9
142 00 Praha 4

NAŠE ČÍSLO JEDNACÍ: SR/2203/UL/2020-4
VAŠE ČÍSLO JEDNACÍ: -

VYŘIZUJE: L. Libichová
UKLÁDACÍ ZNAK: -

DATUM: 13. 11. 2020

Věc: Stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. ke koncepci „Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem“

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, regionální pracoviště Správa chráněné krajinné oblasti České středohoří (dále jen „Agentura“) jako orgán ochrany přírody podle ustanovení § 75 odst. 1 písm. e) příslušný dle ust. § 78 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), k žádosti pana Ing. arch. Willyho Hána, IČ 12274135, se sídlem Sládkovičova 1266/9, 142 00 Praha 4 (dále jen „žadatel“), zastupujícího na základě plné moci Magistrát města Ústí nad Labem, se sídlem Velká Hradební 2336/8, 401 00 Ústí nad Labem, doručené dne 18. 9. 2020 pod ev. č. 05870/UL/20, vydává v souladu s § 45i odst. 1 zákona toto:

STANOVISKO

U koncepcí ze vyloučit významný vliv, ať již samostatně či ve spolupůsobení s jinými známými záměry či koncepcemi, na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.

ODŮVODNĚNÍ:

Předkladatel doručil dne 18. 9. 2020 správnímu orgánu žádost o vydání stanoviska dle § 45i zákona ke koncepci „Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem“ (dále jen „konceptce“), které bude sloužit jako podklad pro oznámení konceptce a následný proces posuzování vlivu na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (SEA). Kompletní dokumentace ke koncepci ve finální podobě byla Agentuře poskytnuta dodatečně dne 12. 10. 2020.

Konceptce je předkládána ve finální podobě, včetně kompletní návrhové části, která je jejím hlavním výstupem (verze 06/2020, zpracovatel HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r. o., ve spolupráci s Centrem dopravního výzkumu, v. v. i., „Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem, C – Návrhová část, D, E – Akční plán, monitoring, evaluace“). Konceptce formuluje vize, strategické a specifické cíle a přiřazuje k nim vybraná opatření, jejichž prostřednictvím by měly být naplňovány. Dokumentace je členěna na analytickou, strategickou (návrhovou) a implementační část, která má podobu Akčního plánu se souborem konkrétních opatření. V analytické části (B) jsou mj. vyjmenovány související strategické dokumenty nadřazených úrovní a popsána jejich vazba na předkládanou koncepci. V návrhové části (C) je formulováno osm strategických cílů, které jsou dále členěny na specifické cíle. Každý specifický cíl má přiřazena konkrétní opatření vedoucí k jeho naplňování. Návrhová část je zaměřena na strategickou koncepci udržitelné dopravy na území města Ústí nad Labem, obcí s dopravní obsluhou (např. Trmice, Chlumec) a vazby na další přilehlé obce. Současně zohledňuje i nejbližší regionální

a nadregionální vazby na centra městských sídel (Děčín, Teplice, Praha, Drážďany). Návrhové období je stanoveno na tři časové horizonty (rok 2025, 2030 a 2040); k nim jsou vztaženy prognózy vývoje dopravy na území města Ústí nad Labem i priority v rámci Akčního plánu.

Koncepce prioritně prosazuje zamezení automobilové tranzitní dopravy městem, dopravní zklidnění některých jeho částí a posiluje význam městské hromadné dopravy. Omezení a potlačení osobní automobilové dopravy je doprovázeno opatřeními rozšiřujícími četnost a kapacity parkovacích domů a záchytných parkovacích ploch. Koncepce dále usiluje o posílení pěší a cyklistické dopravy rozšířením tras a jejich zatraktivněním, kombinováním různých druhů dopravních módů (včetně intenzivnějšího využití vodní dopravy na Labi) a vybudováním nového dopravního uzlu nadměstského významu ve vazbě na vysokorychlostní železniční trať (VRT). Ve všech případech jsou v koncepci zohledněny aspekty ochrany životního prostředí a je obecně upozorňováno na limity území z toho vyplývající.

Možné ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000 lze předpokládat u následujících specifických cílů a opatření: Podpora realizace vysokorychlostní trati (opatření H19 – Podpora trasování VRT přes Ústí nad Labem), Využití potenciálu nábřeží řeky Labe (opatření H32 – Rozvoj a podpora přívozů v celé délce Labe na území města, H34 – Rozvoj turistických lodních linek, M5 – Podpora přepravy zboží po Labi), Rozvoj komunikační infrastruktury (opatření A34 – Realizace obchvatu města v částečném provedení), Modernizace pěší / cyklistické infrastruktury a její rozvoj (opatření C45 – Lávka pro pěší a cyklisty přes řeku Labe), Realizace živých nábřeží řeky Labe (opatření C31 – Rozvoj sportovních aktivit a vyžití v návaznosti na řeku Labe, C32 – Budování zázemí pro volnočasové vyžití, C33 – Zpřístupnění nábřeží Labe pro volnočasové vyžití, C34 – Úprava povrchů ploch podél Labe, C43 – Zatraktivnění lokality Čtřicetvářského nábřeží jako odpočinkové zóny a zóny pro volnočasové aktivity).

Výše jmenovaná opatření mohou být problematická ve vztahu k evropsky významné lokalitě (EVL) C70424141 Porta Bohemica, která zahrnuje řeku Labe a vybrané části labského kaňonu v návaznosti na zastavěné území města. Předměty ochrany jsou druhy bobr evropský (*Castor fiber*) a losos obecný (*Salmo salar*) a přírodní stanoviště 3270 - Bahnitě břehy řek s vegetací svazů *Chenopodium rubri* p.p. a *Bidention* p.p., 6110* - Vápnité nebo bazické skalní trávníky (*Alyssum sedion albi*); 8150 - Čtřicetvářské silikátové outě; 8160* - Vápnité outě pahorkatin a hrekéhe stupně; 9180* - Lesy svazu *Tilio-Acerion* na svazích, sutích a v roklich. Chráněná stanoviště 6110, 8150 a 8160 se nachází prostorově mimo vliv koncepcce. Ve vazbě na výše jmenovaná opatření by se potenciální ovlivnění EVL mohlo týkat předmětů ochrany vázaných na Labe (losos obecný, bobr evropský a stanoviště 3270) a okrajově také stanoviště sušových lesů (9180), které se roztroušeně nachází na svazích pod vrchem Ořechovka a v okolí Střekova, kde je plánován koridor obchvatu města.

Navržená opatření mají zpravidla vazbu na určitou část řešeného území nebo lokalitu, nicméně lokalizace nebo typ projektu či aktivity nejsou přesně stanovené. Některá opatření, zejména nadregionálního či mezistátního významu, jsou provázána na nadřazené strategické a plánovací dokumenty. S ohledem na procesní vazbu jsou proto údaje z posuzování nadřazených strategických dokumentů využitelné i pro účely tohoto stanoviska s tím, že Agentura bere v úvahu fakt, že některé z nich byly vypracovány a hodnoceny dříve, než byla vyhlášena EVL Porta Bohemica. Podporovaná opatření dopravního systému strategického významu (vysokorychlostní železniční trať – VRT, vodní doprava na Labi) jsou mimo jiné přejímána z koncepcce krajské úrovně „Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027“, a to na odpovídající úrovni obecnosti. Strategie byla v nedávné době podrobena hodnocení vlivů na životní prostředí v rámci procesu SEA, kdy k ní bylo vydáno souhlasné stanovisko, včetně vyloučení významného vlivu na lokality soustavy Natura 2000 (viz „Vyhodnocení vlivů na soustavu Natura 2000 dle § 45i zákona“ – zpracovatel Mgr. Zdeněk Frélich, 2017). Možný vliv typového opatření „Podpora rozvoje vodní dopravy (vč. individuální)“ je hodnocen s mírně negativním dopadem a doporučuje připojit formulaci „zohledňující zájmy ochrany přírody“. V případě typového opatření „Využití rekreačního potenciálu řeky Ohře a Labe a zatopených lomů pro vodní rekreaci“ nepředpokládá při citlivé realizaci významnější negativní vlivy, pokládá však za nezbytnou úzkou spolupráci s orgány ochrany přírody. Doporučené formulace byly použity i v předkládané koncepci. V případě podpory

vysokorychlostní železniční trati (VRT), která je vymezena ve formě územní rezervy, nelze hodnocení na obecné úrovni provést a je odkazováno na další fáze správních řízení (viz také stanovisko MŽP k návrhu ZÚR Ústeckého kraje, 2011). Koncepce Plánu mobility se navíc ve svých opatřeních zaměřuje především na vybudování dopravního terminálu u budoucí stanice VRT v intravilánu města, potřebných navazujících služeb a trasování linek MHD. Konflikt těchto opatření s ochranou EVL je ve své podstatě nepřímý a jeho významnost není ve vztahu k ovlivnění předmětů ochrany nebo celistvosti EVL zásadní.

Podpora přepravy zboží po Labi (opatření M5) je zmiňována na obecné úrovni s tím, že pro realizaci tohoto opatření je nutné zpracovat detailnější koncepcí a studie a zohlednit zájmy ochrany přírody. Takto pojaté opatření odpovídá přístupu, který ve svém hodnocení uplatňuje i Frélich (2017).

V návrhových opatřeních zaměřených na využití potenciálu řeky Labe a veřejného prostoru nábřeží je zmiňováno vybudování infrastruktury pro rozvoj sportovních aktivit (kotviště, přístaviště apod. – opatření C31), rozvoj a podpora přívozů (opatření H32), turistických lodních linek (opatření H34), revitalizace prostoru nábřeží pro volnočasové využití a vytvoření zázemí (opatření C32 a C33), úpravy nábřeží a zlepšení komunikací pro cyklisty a pěší (opatření C34), zatraktivnění Střekovského nábřeží (vybudování sportovišť, pláže, umístění mobiliáře apod. – opatření C43). Koncepce současně počítá s limitami území danými existencí chráněných území včetně lokalit soustavy Natura 2000, významného krajinného prvku a prvků ÚSES a u každého z opatření je uvedeno, že „realizace těchto aktivit je podmíněna zohledněním zájmů ochrany přírody“. Je možné konstatovat, že způsob využití těchto míst by se oproti stávajícímu stavu zásadně nezměnil a podle koncepce by mělo spíše dojít k rozvoji a zkulturnění vybraných rozvojových ploch. V souvislosti s nutností budování přístavišť, mol a další související infrastruktury se v koncepci zdůrazňuje, že „musí být vždy respektována ochrana vodních toků a jejich přírodních hodnot“ a „rozvojové plochy pro mola, přístaviště apod. je nutné přednostně umisťovat tam, kde nebude docházet ke střetu těchto zájmů (vhodné využití ploch brownfields apod.)“.

Nová dopravní infrastruktura vedená novým přemostěním přes Labe (obchvat města – opatření A34, lávka pro pěší a cyklisty – opatření C45) by mohla mít vliv na předměty ochrany EVL, ale vhodným umístěním a technickým řešením je možné tyto vlivy snížit nebo eliminovat (viz také vyjádření Agentury k akci „Lávka pro pěší a cyklisty přes řeku Labe v Ústí nad Labem“ č. j. SR/1037/UL/2020-2 ze dne 22. 5. 2020). Obchvat města (opatření A34) je přebírán z platného územního plánu města Ústí nad Labem (2011), kde má podobu územní rezervy pro tunely, mosty i povrchovou dopravní infrastrukturu. Územní rezerva obchvatu tedy představuje koridor, v němž se má teprve prověřit možnost jejího budoucího využití, jejím charakterem je dočasnost a teprve případná aktualizace ve směru využití územní rezervy může přivodit konkrétní důsledky. Metodický pokyn Ministerstva pro místní rozvoj (2011) k posuzování územních rezerv uvádí, že: „V důsledku vymezení plochy územní rezervy nemůže dojít ke vzniku negativního vlivu na životní prostředí ani na lokality soustavy Natura 2000. Na základě územní rezervy, vymezené v ÚPD, nelze záměr povolit. Územní rezerva sama není „rámcem pro budoucí povolení“ určitého záměru, ani nemůže zakládat významný vliv na území Natura 2000, ale pouze zajišťuje ochranu území pro prověření možnosti jeho budoucího využití.“

Žádné konkrétní projekty nebo záměry nejsou v návrhové části koncepce uplatňovány, koncepce nestanovuje rámec či kritéria pro jejich realizaci, tj. přesné požadavky na jejich umístění, rozsah, provozní podmínky či požadavky na přírodní zdroje. Současně koncepce zohledňuje územní limity ve vztahu k ochraně přírody a krajiny, včetně lokalit soustavy Natura 2000, a akcentuje nutnost vyloučit či omezit jejich možné negativní ovlivnění.

Na základě výše uvedených skutečností dospěla Agentura k závěru, že předkládaná koncepce nebude mít významný negativní vliv na evropsky významné lokality v její územní působnosti. Jiné další stavby, záměry či koncepce na území CHKO České středohoří, které by mohly mít ve spojení s předloženou koncepcí potenciál významného vlivu na EVL, správní orgán neshledal. Ptačí oblast se na území CHKO České středohoří nenachází.

Toto stanovisko je vydáno výhradně k poskytnuté verzi dokumentace koncepce, která je deklarována jako finální a která bude v této podobě, tedy rozsahu a podrobnosti, předložena jako oznámení koncepce v rámci procesu hodnocení vlivů na životní prostředí SEA podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí.

Při vydání závazného stanoviska čerpala Agentura z následujících informačních zdrojů:

- Výnos MK ČSR pod č. 6883/76 ze dne 9. 3. 1976 o zřízení CHKO České středohoří
- Plán péče o CHKO České středohoří 2015 – 2024
- Vlastní odborná znalost území CHKO České středohoří a znalost z vlastní správní činnosti
- Platný Územní plán města Ústí nad Labem (2011)
- Metodika k navrhování územních rezerv a rozhodování podle nich (Ministerstvo pro místní rozvoj, prosinec 2011)
- Metodický pokyn – Postup hodnocení vlivů koncepcí a záměrů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti – aktualizace 2018, Věstník MŽP (ročník XXVIII – listopad 2018 – částka 8)
- Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027 – B. Návrhová část strategie (SPF Group, v.o.s., listopad 2016 – červen 2017)
- Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027 – Vyhodnocení vlivů na soustavu Natura 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (Mgr. Zdeněk Frélich, listopad 2017)
- ZÚR Ústeckého kraje (2011), včetně dokumentace z vyhodnocení vlivů na životní prostředí SEA (kód koncepce MZP001Z na portálu Informačního systému SEA)

Toto stanovisko není rozhodnutím orgánu ochrany přírody vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

Otisk úředního razítka



19.11.2020
STEJNOPIS
ZA SPRÁVNOST VYHOTOVENÍ
Jana Krupková

(podepsáno elektronicky)

Ing. Petr Kříž
Ředitel RP Správa CHKO České středohoří

Příloha: Seznam strategických a specifických cílů a navržených opatření podle dokumentace (verze 06/2020, zpracovatel HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r. o., ve spolupráci s Centrem dopravního výzkumu, v. v. i., „Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem, C – Návrhová část, D, E – Akční plán, monitoring, evaluace“)

Na vědomí: Magistrát města Ústí nad Labem, Odbor strategického rozvoje – oddělení koncepcí, IDDS vt8bhx2

Krajský úřad Ústeckého kraje

Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem
odbor životního prostředí a zemědělství

Ing. Arch. Willy Hána, CSc.
Sládkovičova 1266
142 00 Praha 4

Datum: 02. 11. 2020
Spisová značka: KUJUK/151089/2020/N-3194
Jednací číslo: KUJUK/163135/2020
Počet listů/příloh: 1/0
Vyřizuje/linka: Ing. Hana Pumprová/124
E-mail: pumprova.h@kr-ustecky.cz

Stanovisko orgánu ochrany přírody k záměru „Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem“ z hlediska možného ovlivnění evropsky významných lokalit a ptačích oblastí dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako orgán věcně a místně příslušný dle ustanovení § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen zákon), vydává dle § 45i zákona k žádosti společnosti Ing. Arch. Willy Hána, CSc., Sládkovičova 1266, 142 00 Praha 4 ze dne 02.11.2020, toto stanovisko:

Lze vyloučit, že záměr „Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem“ může mít samostatně či ve spojení s jinými významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí v územní působnosti Krajského úřadu Ústeckého kraje.

Odůvodnění:

Jedná se o strategický dokument, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí i zboží ve městě Ústí nad Labem a jeho okolí. Dokument bude sloužit k naplnění vize města jako dostupného a prostupného města s multimodální dopravou, odpovědným dopravním chováním a ekologickou veřejnou dopravou. Hlavním cílem je vytvořit podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko – ekonomických vlastností jednotlivých druhů dopravy, vytvářet předpoklady pro snižování emisí, hluku a jiných škodlivých látek s ohledem na minimalizaci dopadů na veřejné zdraví a životní prostředí. Plán je rozdělen na část analytickou a návrhovou. V návrhové části bude řešeno zlepšení mobility a dostupnosti jednotlivých cílů cest, zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel. (automobilová doprava, parkování, pěší a cyklistická doprava, veřejná doprava včetně lodní, nákladní doprava, citylogistika, sdílená mobilita, management mobility).

Na správním území města Ústí nad Labem se nachází evropsky významná lokalita Porta Bohemica (CZ0424141), která v územní působnosti krajského úřadu zahrnuje vodní tok Labe. Předmětem ochrany této EVL jsou typy přírodních stanovišť - vápňité nebo bazické skalní trávníky (*Alyso – Sedion albi*), středoevropské silikátové sutě, vápňité sutě pahorkatin a horského stupně, lesy svazu *Tilio – Acerion* na svazích, sutích a v roklicích a dále druhy - bobr evropský (*Castor fiber*) a losos obecný (*Salmo salar*). Pro uvedenou EVL představuje hrozbu těžba písku a štěrku související s lodní dopravou (prohrádky plavební kynety), znečištění vody vyplývající z rozsáhle urbanizovaných ploch (továrny, přístavy), regulace toků a vodní hladiny, zvýšení zemědělské aktivity v území. Realizací koncepce by mělo naopak dojít ke zlepšení kvality ve vodních tocích, nemělo by docházet k další fragmentaci a vytváření migračních překážek na toku, nelze tedy předpokládat, že by realizací předložené koncepce došlo k významnému negativnímu vlivu na tuto evropsky významnou lokalitu nebo na jiné lokality soustavy Natura 2000 ve správě Krajského úřadu Ústeckého kraje.

**Posouzení vlivu Plánu udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem na životní prostředí
OZNÁMENÍ SEA**

Toto stanovisko se vztahuje pouze na záměry v návrhu definované a jednoznačně lokalizované. K případným dalším záměrům (např. výstavba vodních děl na vodním toku Labe a s ní související lodní doprava) by bylo před projednáváním plánu nutné stanovisko dle § 45i zákona vydat znovu.

Identifikační údaje:

Název akce: Plán udržitelné městské mobility města Ústí nad Labem

k.ú.: Ústí nad Labem, Ústecký kraj

Žadatel: Ing. Arch. Willy Hána, CSc., Sládkovičova 1266, 142 00 Praha 4

Podklady pro posouzení: žádost o vydání stanoviska, základní informace o záměru



**KRAJSKÝ ÚŘAD
ÚSTECKÉHO KRAJE**
oddělení životního prostředí
a zemědělství -24

RNDr. Tomáš Burian
vedoucí oddělení životního prostředí