

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

pořadové číslo	datum podání	č.j.	jméno a příjmení	k. ú.	p. p. č. / plocha	obsah připomínky	Vyhodnocení připomínky	Odůvodnění
1.	8.6.2011	MM/OUPSM/NUP/648/2011	Občanské sdružení na ochranu životního prostředí a krajinného rázu Nové Vsi	Nová Ves	65	Pozemek č. 65 je tvořen zelení a vzrostlými stromy (břízami), které byly cca před 40 roky vysázeny jako parková úprava. Na pozemku je i zařízení dětského hřiště, které bylo investicí UMO Střekov cca v roce 2002. Návrh územního plánu uvažuje změnit část této parcely na odstavnou plochu pro automobily. Občanské sdružení požaduje, aby stávající parková úprava se zatravněnou plochou, vzrostlými stromy a zařízením dětského hřiště byla ponechána a odstavná plocha se nerealizovala. Pro vytvoření odstavné plochy na této parcele není důvod a odstraněním zeleně se stromy by se nevratně změnil krajinný ráz.	Připomínce se vyhovuje.	Způsob využití části p. p. č. 65 v k. ú. Nová Ves byl změněn z plochy "PV" na plochu "ZO" z důvodu zajištění kvality veřejných ploch městského interiéru obytného prostředí. Plocha "ZO" není v rozporu s urbanistickou a dopravní koncepcí stanovenou v územním plánu a s cíli a úkoly stanovenými v § 18 a § 19 SZ (s cílem vytvořit předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích a ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území a přitom chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti, s úkolem prověřit a posoudit potřebu změn v území s ohledem na životní prostředí a veřejnou infrastrukturu a hospodárné využívání území).
2.	8.6.2011	MM/OUPSM/NUP/650/2011	Občanské sdružení na ochranu životního prostředí a krajinného rázu Nové Vsi	Nová Ves	160/1	Pozemek č. 160/1 o výměře 4362 m ² je tvořen zelení a vlivem přirozené sukcese i vzrostlými stromy, které plynule přecházejí do pozemku s funkcí lesa p.č. 359/6 (vlastník LČR s.p.). Na pozemku je vodárenské zařízení tzn. vodojem, výtlačný i gravitační řad a ovládací kabely pro tato zařízení. Na pozemku je příjezdová cesta k vodojemu (vlastník SVS, a.s.) i k rodinnému domu č.p. Nová Ves 1358/22 (vlastník Hieke Bedřich). Návrh územního plánu uvažuje změnit část této parcely na zastavitelnou plochu pro výstavbu venkovského typu. Občanské sdružení požaduje, aby stávající pozemek 160/1 byl vzhledem k výše uvedeným skutečnostem (vodojem, výtlačný i gravitační řad, silové i ovládací kabely, příjezdová cesta k vodojemu i k rodinnému domu č.p. Nová Ves 1358/22) vyjmut ze zastavitelného území. Současně Občanské sdružení navrhuje, aby tento pozemek byl přiřazen k přilehlému území plnícímu funkci lesa. Občanské sdružení se domnívá, že pozemek 160/1 zařadilo UMO Střekov do zastavitelného území z důvodu nedostatečného prověření skutečného stavu.	Připomínce se vyhovuje.	Způsob využití p. p. č. 160/1 v k. ú. Nová Ves byl změněn na plochu se způsobem využití "ZP - stav". Pořizovatel na základě dodatečného místního šetření ověřil skutečnosti uvedené v připomínce a konstatuje, že jsou oprávněné.
3.	14.6.2011	MM/OUPSM/NUP/748/2011	Občanské sdružení na ochranu životního prostředí a krajinného rázu Nové Vsi	Nová Ves	51, 53/1, 61/1, 62/1, 151, 152	Výše uvedené pozemkové parcely tvořící jednu plochu jsou zelení s množstvím vzrostlých stromů. O charakteru území a počtu stromů si lze učinit představu na příkladu bývalého pozemku 62 (2201m ²), který je typickým představitelem daného území. Pozemek je na značně svažitě (až 20 %) řemenové parcele podélně lemované historickými snosy kamene umístěnými po spádnicí. Pozemek mezi snosy kamene byl původně cíleně osázen ovocnými dřevinami (třešen, jabloň, hrušeň). Na snosech se posléze prosadila přirozená sukcese formou výskytu klimaxových dřevin jasanu ztepilého, lípy velkolisté a dubu zimního. Pouze na tomto pozemku (nyní 62/1) je 79 vzrostlých stromů ve věku 20 až 60+ roků, pozemek má shodně jako celé území charakter lesního porostu. Návrh územního plánu uvádí výše uvedené parcely jako zastavěnou plochu pro výstavbu venkovského typu, kdy toto území je uvažováno dle katastrální identifikace za trvalý travní porost a skutečný stav byl zcela opomenut. Na území je funkční zeleň, kterou reprezentuje více než 1000 vzrostlých stromů rostoucích mimo les, ale tuto realitu návrh územního plánu nereflexuje - lze tedy reálně předpokládat snahu o likvidaci této zeleně v rámci výstavby.	Připomínce se nevyhovuje.	Plochy p. p. č. 51, 53/1, 61/1, 62/1, 151, 152 v k. ú. Nová Ves se nemění. Jedná se o zastavitelné plochy Z19-2 a Z19-104 se způsobem využitím "B1" a "B11" (bydlení v rodinných domech městské a příměstské). Plochy byly prověřeny jako námět z ÚPnSÚ ÚnL, zpracované projektantem v souladu s urbanistickou koncepcí navrženou v územním plánu a posouzeny dotčenými orgány hájícími veřejný zájem v procesu pořizování ÚP ÚnL. Doplňující průzkumy a rozborů prověřily možné využití území a potvrdily funkční využití dle dříve projednaných a schválených územně plánovacích dokumentací. Součástí ÚP ÚnL je Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na udržitelný rozvoj území, které obsahuje vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na životní prostředí. Závěry byly zohledněny v návrhu ÚP ÚnL. Plochy Z19-2 a Z19-104 jsou podmíněny územními studii, které prověří a posoudí možná řešení vybraných problémů v území, např. existence funkční zeleně, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí.

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

					Stávající stromy zabezpečují pro uvedené území či okolí následující funkční přínosy: - protierozní a stabilizační - svah je stabilizován kořenovými systémy dřevin, - ekologický - dřeviny přispívají k podpoře biodiverzity a ekotonových společenstev, - zdravotně hygienický - snižování imisí polévatvého prachu (PM10) a produkce O ₂ , - estetický - krajinnotvorná funkce vzrostlé zeleně v II. zóně CHKO České středohoří, - nektarodárný - dřeviny poskytují v době květu nektar pro včelstva. Občanské sdružení požaduje, aby byl při korektním posouzení reflektován skutečný stav území a aby návrh územního plánu tuto realitu reprezentovanou více než 100 vzrostlými stromy (ve stáří i více než 60 let) zohlednil a zastavitelnost území zrušil.			
4.	14.6.2011	MM/OUPSM/NUP/747/2011	Občané uvedení na podpisové archu v příloze	Nová Ves	65	Pozemek č. 65 je tvořen zelení a vzrostlými stromy (břizami), které byly cca před 40 roky vysázeny jako parková úprava. Na pozemku je i zařízení dětského hřiště, které bylo investicí UMO Střekov. Návrh územního plánu uvažuje změnit část této parcely na odstavnou plochu pro automobily. V příloze uvedení občané požadují, aby stávající parková úprava se zatravněnou plochou, vzrostlými stromy a zařízením dětského hřiště byla ponechána a odstavná plocha pro automobily byla z návrhu územního plánu vyškrtuta.	Připomínce se vyhovuje.	Způsob využití části p. p. č. 65 v k. ú. Nová Ves byl změněn z plochy "PV" na plochu "ZO" z důvodu zajištění kvality veřejných ploch městského interiéru obytného prostředí. Plocha "ZO" není v rozporu s urbanistickou a dopravní koncepcí stanovenou v územním plánu a s cíli a úkoly stanovenými v § 18 a §19 SZ (s cílem vytvořit předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích a ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území a přitom chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti, s úkolem prověřit a posoudit potřebu změn v území s ohledem na životní prostředí a veřejnou infrastrukturu a hospodárné využívání území).
5.	14.6.2011	MM/OUPSM/NUP/728/2011	Jiří Šauer	Ústí nad Labem	5307/46, 3799/4, 5307/38	Shora popsané parcely jsou v sousedství mého objektu a další parcely nabývám do osobního vlastnictví, kdy tyto budou využívány ke komerčním účelům. Žádám o zařazení těchto parcel do zastavěného území na typ plochy s označením VL - výroba lehká.	Připomínce se nevyhovuje.	Plochy p. p. č. 5307/46, 3799/4, 5307/38 v k. ú. Ústí nad Labem se způsobem využitím "ZO", "PV", "TI" a "DI-S" se nemění. Na ploše "TI" (p. p. č. 5307/38, 3799/4 v k. ú. Ústí nad Labem) je navržena veřejně prospěšná stavba K28 - čerpací stanice - Žižkova 2. Plocha "ZO" na p. p. č. 5307/46 v k. ú. Ústí nad Labem zasahuje do aktivní zóny záplavového území. Plochy byly zpracované projektantem v souladu s urbanistickou koncepcí navrženou v územním plánu a posouzeny dotčenými orgány hájícími veřejný zájem v procesu pořizování ÚP ÚnL.
6.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/767/2011	Pavel Ponča	Ústí nad Labem		Plocha Z10-3 patrně zůstala po záměru sjezdovky. Nevím proč zrovna tento tvar - požadují zrušit horní část (v kolizi s výstup. cestou, cennými výhledy atd.)	Připomínce se nevyhovuje.	Způsob využití plochy Z10-3 "RN" se nemění. Plocha byla prověřena jako námět z ÚPnSÚ ÚnL a navržena do plochy "RN - rekreace na plochách přírodního charakteru", s převažujícím účelem využití pro plochy pro sportovně rekreační aktivity s převažujícím přírodním charakterem předmětného území přístupné bez omezení z hlediska vlastnictví pozemků. Doplnující průzkumy a rozborů prověřily možné využití území a potvrdily funkční využití dle dříve projednaných a schválených územně plánovacích dokumentací. Plocha Z10-3 je podmíněna územní studií, která prověří a posoudí možná řešení vybraných problémů v území, např. kolizi s výstup. cestou, cenné výhledy, atd., které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí.
7.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/768/2011	Pavel Ponča	Celé město		Schází mi návrh zahrádek (nebo jsem je neobjevil) jako náhrada za rušené zahrádky a možná i jako potřeba a možnost rekreač. využití. Fenomén nový jako v Německu.	Připomínce se nevyhovuje.	Ve schváleném zadání ÚP ÚnL byla konstatována jako priorita celkové urb. koncepce ochrana nezastavěného území, proto již v zadání nebyl uplatněn žádný požadavek na vymezení ploch pro funkci RZ. Statutární město Ústí nad Labem disponuje dostatečným množstvím ploch, které jsou využívány jako zahrádkářské kolonie. Další rozvoj ploch zahrádkářských kolonií je nežádoucí.

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

8.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/769/2011	Pavel Ponča	Ústí nad Labem - Podhorský park		V prostoru "Podhorského parku" mezi D8, Všebořicemi, Habrovicemi je značný návrh výrobních ploch, ploch energetiky (paroplyn, FVE), na úkor rekultivace a revitalizace přírody, krajiny, zemědělství, lesa, rekreace. Zvl. FVE P3-20 a P1-1 se mi zdá nevhodná (využití lépe s vazbou na město a krajinu). Přednostně je lépe využít brownfieldů - plynárny a až po naplnění jít na další plochy, ty zařadit do rezervy: Z3-1, Z1-3, Z1-4, Z1-2.	Připomínce se nevyhovuje.	V území "Podhorského parku" (mezi D8, Všebořicemi, Habrovicemi) není změna v návrhu výrobních ploch, ploch energetiky. Plochy byly prověřeny jako námět z ÚPnSÚ ÚnL, zpracované projektantem v souladu s urbanistickou koncepcí navrženou v územním plánu a posouzeny dotčenými orgány hájícími veřejný zájem v procesu pořizování ÚP ÚnL. Doplňující průzkumy a rozbory prověřily možné využití území a potvrdily funkční využití dle dříve projednaných a schválených územně plánovacích dokumentací. Součástí ÚP ÚnL je Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na udržitelný rozvoj území, které obsahuje vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na životní prostředí. Závěry byly zohledněny v návrhu ÚP ÚnL.
9.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/770/2011	Pavel Ponča	Ústí nad Labem		Louky nad panelovou výstavbou (Šumavská) úplně nezastavovat s ohledem na pěší pohyb - spojka (cesta) mezi schody a cykl. stezkou (návrh) v úz. studii (už při zadání) řešit požadavek pěších, psů, krajinné hodnoty území a vytvořit volné veřejné prostory, i když plocha je menší než 2 ha.	Připomínce se nevyhovuje.	Louky nad panelovou výstavbou (Šumavská) se nemění. Jedná se o zastavitelné plochy P11-5, P11-4 a Z11-3. Plochy byly prověřeny jako námět z ÚPnSÚ ÚnL, zpracované projektantem v souladu s urbanistickou koncepcí navrženou v územním plánu a posouzeny dotčenými orgány hájícími veřejný zájem v procesu pořizování ÚP ÚnL. Doplňující průzkumy a rozbory prověřily možné využití území a potvrdily funkční využití dle dříve projednaných a schválených územně plánovacích dokumentací. Plochy P11-5, P11-4 a Z11-3 jsou podmíněny územními studii, které prověří a posoudí možná řešení vybraných problémů v území, např. pohyb pěších, krajinné hodnoty území, veřejné prostory, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí.
10.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/771/2011	Pavel Ponča	Celé město		Dořešit v ÚP, případně generelu cyk. a pěší dopr. koordinaci mezi cyklistickou (rozlížit cyklostezky, cyklotrasy) a pěší dopravou, pobytovými pěšími prostory, prostory pro volný pohyb psů (např. louka mezi Jizerskou ul. - Erbenovou vyhlídkou, lesem, park na Klíši, Střížák atd.). Vymezit hlavní pěší trasy, okruhy, propoje mezi zástavbou, mezi zást. a krajinou i jako VPS.	Připomínce se nevyhovuje	Požadavky na zpodrobnění cyklotras a cyklostezek budou předmětem navazujících dopravních studií a generelů. V rámci územního plánu jsou navrženy zejména cyklostezky, které mají územní nároky na pozemky o jiném využití než jsou komunikace a cesty. Cyklostezky jsou samostatně vymezené komunikace pro cyklisty. Cyklotrasy jsou trasy pro cyklisty vedoucí po vhodných stávajících komunikacích.
11.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/772/2011	Pavel Ponča	Ústí nad Labem	2570	Lidické náměstí. V hlavním výkrese není žádná funkce - patrně se jedná o PV, ve výkrese doprava je již stav parkoviště. Požadují zrušit ve výkrese doprava stav P (parkoviště) (i když je již stavební povolení a územní rozhodnutí). Revokovat platnost a účinnost těchto dokumentů.	Připomínce se nevyhovuje.	P. p. č. 2570 v k. ú. Ústí nad Labem je dle návrhu ÚP ÚnL součástí plochy "PV - veřejné prostranství". Na stavbu "Lidické náměstí s dvoupodlažním podzemním parkovištěm, Ústí nad Labem" bylo vydáno správní rozhodnutí pod č.j. MM/SO/S/11385/2010/Dvo s ohledem na snížení deficitu parkovacích míst v dané lokalitě. Revokace a účinnost vydaných správních rozhodnutí není v procesu pořizování územního plánu řešitelná.

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

12.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/774/2011	Zahradkářský spolek Předlice-Kolonie	Předlice	461/11	Ze zveřejněného konceptu územního plánu Ústí nad Labem vyplývá, že stávající zahradkářskou kolonii ("ZK") v Předlicích má v budoucnu nahradit tzv. bydlení v rodinných domech. ZK v uvedeném místě má dlouholetou tradici, všichni nájemci pozemku (zahradek) investovali mnoho finančních prostředků a času do pronajatých zahradek a tím po desetiletí přispívali k zvelebení k.ú. Předlice. Nájemci zahradek v dané lokalitě již byli jednou nuceni začít bez jakéhokoliv vyrovnání zcela od začátku - z původní zahradkářské kolonie byli zahradkáři vypovězeni kvůli nerealizovaným záměrům Města UL a soukromého investora. V uvedené době byli zahradkáři mj. ujištěni, že na pozemcích současné ZK se již žádná výstavba provádět nebude. Po uplynutí pár let je opět, dle konceptu územního plánu, existence ZK ohrožena s tím, že bude nahrazena výstavbou rodinných domů. Zahradkářský spolek Předlice-Kolonie proto nesouhlasí s nahrazením současné ZK výstavbou rodinných domů. Připomínka Zahradkářského spolku Předlice-Kolonie spočívá v požadavku zachování současné ZK na území k.ú. Předlice (viz grafická příloha) a navrhuje, aby byla parcela 461/11 rozdělena s tím, že část této parcely bude nadále využívána pro účely ZK (a to v současném rozsahu) a aby zbylá část rozdělené parcely č. 461/11 byla případně využita k zastavení rodinnými domy, pokud na jejich výstavbě bude město UL trvat.	Připomínce se nevyhovuje.	Způsob využití plochy BI na p. p. č. 461/1 se nemění, byl převzat ze stávajícího ÚPnSÚ ÚnL. Doplnující průzkumy a rozbory prověřily možné využití území a potvrdily funkční využití dle dříve projednaných a schválených územně plánovacích dokumentací. Plocha byla projednána a odsouhlasena v procesu pořizování v souladu s ustanovením § 50-52 stavebního zákona.
13.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/789/2011	Václav Kratochvíl	Sebuzín	70/1	Žádám o možnost umístění jednoduchých staveb, které budou sloužit pro účely rybářů pro uskladnění rybářských potřeb, které zahrnují i objemné věci. Rybáři na těchto plochách provádějí údržbu a výsadbu zeleně.	Připomínce se nevyhovuje.	Pořizovatel konstatuje, že způsob využití na p. p. č. 70/1 v k. ú. Sebuzín je "ZO plochy zeleně ochranné a izolační". Stanovení podmínek pro využití plochy "ZO" se nemění. Stanovení podmínek pro využití plochy "ZO" bylo projednáno a odsouhlaseno v procesu pořizování v souladu s ustanovením § 50-52 stavebního zákona a dotčený orgán Správa CHKO České středohoří nesouhlasí s umístěním jednoduchých staveb, které by sloužily pro účely rybářů.
14.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/815/2011	Vlasta Štěpánová	Střekov	3241/125, 3241/94, 3241/17, 3241/97	Uvedené parcely jsou ve stávajícím ÚP i v návrhu jeho změny určeny pro kolektivní bydlení. Jejich využití je v současnosti následující: 3241/125 - park, 3241/94 - dětské hřiště, 3241/17 - mateřská školka, 3241/97 - zahrada MŠ. Považuji za rozumné a potřebné neměnit stávající využití a požaduji v návrhu změny ÚP opravit funkční využití dle skutečného stavu.	Připomínce se vyhovuje.	Způsob využití plochy p. p. č. 3241/17 a 3241/97 v k. ú. Střekov byl změněn na "OV - stav". Způsob využití plochy p. p. č. 3241/125 a 3241/94 v k. ú. Střekov byl změněn na "ZV-P - stav". Pořizovatel na základě dodatečného místního šetření ověřil skutečnosti uvedené v připomínce a konstatuje, že jsou oprávněné.
15.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/813/2011	Tomáš Radosta, Strana zelených	Bukov, Klíše, Ústí nad Labem, Hostovice, Střekov, Svádov, Krásné Březno		Navržený systém silnic, tunelů a mostů od ulice Sociální péče (veřejně prospěšná stavba označená indexem D14), přes tunel pod Střížovickým vrchem (D8, D9), Předlice (D7), tunel pod Soudným vrchem do Vaňova (D7, D6), přemostění Labe (D1), tunel pod Střekovem (D3, D2), výstup v Olšinkách a přemostění Labe do Krásného Března (D4). Nesouhlasím s výše konkretizovaným návrhem systému nových silnic, tunelů a mostů. Žádám o vyjmutí těchto navržených dopravních novostaveb z Návrhu územního plánu.	Připomínce se vyhovuje částečně.	Jedná se o systém tunelů, mostů a silnic, tzv. „dopravní radiálně okružní skelet“, který je součástí navržené dopravní koncepce ÚP ÚnL, sloužící k ochraně města. Dopravní radiálně okružní skelet byl na základě usnesení Zastupitelstva města ÚnL č. 8/11 ze dne 22. 9. 2011 vyjmut z veřejně prospěšných staveb a z návrhových ploch a byl přeřazen do ploch územních rezerv. Zastupitelstvo města vydalo toto usnesení na základě veřejného projednání návrhu ÚP ÚnL, kdy byla zohledněna finanční a časová náročnost záměru a možnost hledání citlivějšího řešení k obyvatelům města. Funkční využití návrhových ploch "DI-S" bylo po jejich vyjmutí upraveno dle skutečného stavu v území. Funkce územních rezerv neumožňuje vést vyvlastňovací řízení.

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

Odůvodnění:

1. Zamýšlené dopravní novostavby se necitlivě dotýkají práv obyvatel dotčených míst. V případě výstavby navržených dopravních děl dojde k hrozbě vyvlastnění a k poškození a znehodnocení soukromých nemovitostí, včetně demolice rodinných domů. Navržené dopravní stavby jsou přitom sotva nezbytné, a pokládám za jisté, že nejde o jediná možná řešení. Pro příklad: i když pro účely teoretické úvahy akceptujeme potřebu výstavby tunelu z Bukova do Předlic a souvisejících vjezdů a výjezdů na bukovské straně, stěží lze pokládat za nezbytnou demolici obytných domů a dalších soukromých nemovitostí v zamýšleném rozsahu za situace, kdy by bylo možné se demolícím soukromých objektů zčásti nebo zcela vyhnout plánováním dopravních staveb na současných dopravních plochách (tzv. rondel a přilehlé komunikace). Dále platí, že pokud navržené dopravní stavby budou ve vydaném územním plánu figurovat, hodnota dotčených soukromých nemovitostí a právní jistota jejich majitelů silně utrpí i v případě, že se za dobu platnosti územního plánu konkrétní dopravní stavba budovat nebude (což je při jejich finanční náročnosti velmi pravděpodobné). Je možné, že by někteří z občanů města, kteří by takto územním plánem byli dotčeni na svých právech, vydaný územní plán napadli žalobou k Nejvyššímu správnímu soudu.

2. Plán je finančně nereálný, proto je lepší jej nekodifikovat. Podle Návrhu ÚP ÚnL by téměř veškeré dopravní novostavby tvořily místní komunikace, což znamená, že investorem staveb i správcem komunikací by bylo statutární město Ústí nad Labem. Náklady na jejich přípravu a výstavbu by přitom pravděpodobně překročily hranici deseti miliard, možná výrazně. Velmi nákladná a pro město stěží přijatelná by byla i údržba a běžný provoz zařízení, jak ostatně město díky Mariánskému mostu dobře ví. Město Ústí nad Labem je přitom v současnosti značně zadlužené (aktuálně dluh činí kolem 1,7 mld.) a splátky ze stávajících úvěrů jsou rozvržené až do roku 2030. V důsledku hospodářského poklesu jsou příjmy města už několik let nižší než dříve a pomalejší růst na Západě pravděpodobně vydrží ještě roky. Budeme-li vycházet z předpokladu, že Návrh ÚP ÚnL bude po schválení platit zhruba 15 let, je prakticky jisté, že z navržené dopravní infrastruktury se podaří za dobu platnosti nového ÚP ÚnL vybudovat nanejvýš jen velmi málo. Přitom platí, jak uvádím výše, že už kodifikace navržené dopravní infrastruktury v ÚP ÚnL poškodí práva dotčených občanů města. Proto považuji za vhodnější zvažované dopravní novostavby z ÚP ÚnL vyškrtnout. Pokud by město koncem současné dekády či po roce 2020 přece jen chtělo s některou ze staveb začít, zastupitelstvo bude mít možnost územní plán upravit, jak bude v danou chvíli nezbytné. Je třeba dodat, že pokud město uvažuje o realizaci navržené dopravní infrastruktury nebo jejích částí ve vzdálenější budoucnosti (například po roce 2040), může už současný územní plán některá kritická území vymezit jako plochy a koridory územních rezerv. Dopravní potřeby a přístupy dopravních inženýrů se přitom do doby případného využití těchto rezerv mohou významně změnit.

3. Smysl navržených dopravních novostaveb a jejich vhodnost a potřebnost nelze ověřit. Návrh dopravní infrastruktury vychází z externích podkladů subdodavatelské společnosti CityPlan, spol. s r.o. a Návrh ÚP ÚnL obsahuje jen krátké citace a odkazy na práci tohoto subdodavatele. Podle map uvedených v odůvodnění Návrhu ÚP ÚnL (s. 147-9) je navíc zřejmé, že dopravní prognóza společnosti CityPlan je tvořena k roku 2040, tedy za pravděpodobný horizont navrhovaného ÚP ÚnL. Nabízí se pochybnost, zesílaná neveřejností podkladů CityPlan, zda je taková dlouhodobá prognóza dostatečně spolehlivá, aby ospravedlnila zanesení tak radikálních dopravních staveb do ÚP ÚnL, obzvlášť s přihlédnutím k jejich výše zmíněným neblahým dopadům na práva některých občanů a k pravděpodobnosti, že v současné dekádě nebudou realizovány.

Územní rezervy jsou dle stavebního zákona definovány jako "plochy a koridory, jejichž cílem je prověřit možnosti budoucího využití, jejich dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití". Plochy vymezené v ÚP ÚnL jako územní rezervy je možno využít pouze za podmínky zpracování územních studií pořízených v souladu s § 30 stavebního zákona. Územní studie navrhne, prověří a posoudí možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, například hledání takového dopravního řešení, které bude co nejcitlivější k obyvatelům města, finanční náročnost apod., které by mohly významným způsobem ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich významných částí. Zpracované a zaevidované územní studie budou podkladem pro případné změny územního plánu. Funkce územní rezervy umožňuje všem obyvatelům dotčené čtvrti využití v souladu se stavem v území, tzn. že bude umožňováno např. zvelebovat, upravovat, přestavovat a přistavovat, zateplovat, zavádět alternativní způsoby vytápění v souladu s funkčním využitím dle ÚP ÚnL.

S ohledem na tyto uvedené skutečnosti pořizovatel rozhodl, že navrhovaná úprava není podstatnou úpravou návrhu ÚP, kterou by bylo nutné posuzovat a projednávat dle § 50-52 SZ.

Potřeba ploch územních rezerv bude posouzena v rámci vyhodnocování ÚP ÚnL v souladu s § 55 SZ, kdy nejpozději do 4 let po vydání ÚP ÚnL bude předložena Zastupitelstvu města ÚnL zpráva o uplatňování ÚP ÚnL v uplynulém období. Přeražením "dopravního radiálně okružního skeletu" do ploch územních rezerv nejsou krácena práva ostatních účastníků řízení, neboť "dopravní radiálně okružní skelet", který je součástí dopravní koncepce bude řešen v horizontu územní rezervy z důvodu časové a finanční náročnosti. Přeražení "dopravního radiálně okružního skeletu" do ploch územních rezerv je v souladu s § 18 a § 19 SZ (s cílem vytvořit předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích a ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území a přitom chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti, s úkolem prověřit a posoudit potřebu změn v území s ohledem na životní prostředí a veřejnou infrastrukturu a hospodárné využívání území). S ohledem na tyto uvedené skutečnosti pořizovatel rozhodl, že navrhovaná úprava není podstatnou úpravou návrhu ÚP, kterou by bylo nutné posuzovat a projednávat dle § 50-52 SZ.

Tunel D14 pod ulicí Sociální péče není součástí tzv. „dopravního radiálně okružního skeletu“.

Veřejně prospěšná stavba D14 byla v textové i grafické části ÚP ÚnL zachována. Tunelové řešení ulice Sociální péče v prostoru nástupu do Masarykovi nemocnice je navrženo z důvodu celkového dopravního zklidnění tohoto prostoru. Jak je prokázáno modelovými výpočty, bude ulice Sociální péče významně dopravně zatížena i po vybudování nadřazené silniční sítě. Dopravní zátěž bude představována především vnitroměstskou dopravou - více jak 1/2 celkové dopravní zátěže. Po vybudování tunelového úseku bude snížena hluková zátěž nemocnice a dále bude zvýšena bezpečnost pěších v prostoru před nemocnicí.

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

Zpracovatel Návrhu ÚP ÚnL nadto sám vyjadřuje pochybnost nad dopravními podklady, když v odůvodnění Návrhu ÚP ÚnL vysvětluje, proč nedokáže předložit požadované schéma území s vyznačením stupně automobilizace v měřítku 1:25 000, a říká, že se jedná „o podrobnější dokumentaci, než je podrobnost územního plánu – možno řešit např. v rámci generelu dopravy. Vyznačení skutečného stavu automobilizace dle skutečného počtu obyvatel a počtu automobilů je v podstatě neřešitelný úkol, pro který není možné zajistit relevantní podklady. Prosté sečtení obyvatel např. sídliště a počtu zaparkovaných vozidel v prostoru sídliště není přesné a může být ve svém důsledku i zavádějící.“ (s. 16)

4. Dopravní prognóza je v rozporu se Zadáním územního plánu Ústí nad Labem. Zadání územního plánu stanovuje: „Návrhový horizont pro prognostické bilance (demografické, urbanistické, dopravní atd.), rozvojové předpoklady a navrhovanou regulaci funkčního využití a prostorového uspořádání území bude stanoven k roku 2025.“ (s. 5) V rozporu s tím ovšem prognostické mapy zatížení komunikační sítě od společnosti CityPlan, o něž se dopravní koncepce Návrhu ÚP ÚnL a její odůvodnění argumentačně opírá, pracují s návrhovým horizontem roku 2040, tedy s výhledem na třicet let, namísto patnácti. Odůvodnění Návrhu ÚP ÚnL přímo říká: „Výpočty dopravním modelem jsou provedeny pro návrhové období roku 2040.“ (s. 146) Jak uvedeno výše, takto dlouhodobá prognóza překračuje pravděpodobnou životnost navrhovaného územního plánu a zpochybňuje věrohodnost a přesnost použitého odhadu budoucího vývoje.

5. Vhodnost a potřebnost navržených dopravních novostaveb je pochybná, existují alternativy. Tři nové mosty a čtyři tunely (tři z toho několikakilometrové) ve městě s necelými sto tisíci obyvateli, v němž se nárůst počtu obyvatel do roku 2030 neočekává (viz odůvodnění Návrhu ÚP ÚnL, s. 133-4), působí jako přehnaně silácké řešení dopravních potíží, byť je ve městě složitý terén. Pokládám za pravděpodobné, že dopravní problémy města je možné řešit dopravními stavbami výrazně menšího rozsahu a rozumnými dopravními opatřeními, jako je zpomalování automobilové dopravy ve městě, zvýšení parkovného v centru města, zkvalitňování a důsledná podpora hromadné dopravy, aktivní podpora pěší a cyklistické dopravy apod. Ostatně právě k alternativám tohoto typu vyzývá Strategie rozvoje města Ústí nad Labem do roku 2015: „Ani dokončená dálnice D8 vzhledem ke své poloze dopravní problémy města nevyřeší a jedinou cestou pro zmírnění současných problémů tak do budoucna zůstane drastické zklidňování individuální automobilové dopravy v zastavěných oblastech a důsledná preference udržitelných dopravních odvětví, zejména rozšiřování MHD doplněné posílením cyklistické dopravy.“ (s. 53)

6. Navržené plány budou brzdit rozvoj alternativních řešení a přístupů. Obávám se, že pokud se navržené dopravní novostavby zanesou do ÚP ÚnL, zabrzdí se tím velkou měrou snahy řešit dopravní problémy pomocí menších stavebních úprav, rekonstrukcí a dopravně organizačních opatření (viz výše). Občané při stížnosti na dopravní problémy uslyší, že řešení je v plánu, ale že na něj zatím nejsou peníze. Zkvalitňování stávající dopravní infrastruktury nebude prioritou, bude se čekat na „velké řešení“. (Právě tak se město v současnosti například zdráhá uvažovat o dílčích snahách o řešení dopravní přetíženosti v Pařížské ulici. V minulosti tvrdilo, že nejprve je třeba vybudovat nově Malou Hradební. Teď argumentuje, že nejdřív musí najít peníze na stavbu kruhového objezdu u garáží pod Mariánskou skálou.)

4) dopravní prognóza je provedena na rok 2040, což vychází z normových požadavků na posuzování kapacit křižovatek a dopravní infrastruktury. Dle článku 6.2.1. normy ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic je návrhové období dopravní infrastruktury z hlediska kapacity 20 let po uvedení do provozu. Předpokládáme-li optimisticky, že by dopravní systém byl uveden v roce 2020 do provozu, jsme s výhledem dopravního zatížení v roce 2040.

5) představa, že se město Ústí nad Labem zařadí do skupiny měst, kde významný podíl na dělbě přepravní práce bude mít cyklistická doprava je dle našeho názoru nereálný z důvodu konfigurace terénu. Přesto je v rámci ÚP navržena řada cyklostras a cyklostezek, které podpoří rozvoj cyklistické dopravy, ale jenom do určité míry - bude se zejména jednat o rekreační cesty. Město postupně zavádí prvky preference hromadné dopravy, které zajišťují větší spolehlivost a přesnost spojů. I přes tato motivační opatření pro zvýšení atraktivity jiných dopravních prostředků, než je osobní vozidlo je nereálné předpokládat, že dojde k zásadnímu omezení potřeb jízdy vozidlem do centra města.

6) V rámci ÚP není posuzován postup rekonstrukce místních komunikací. Je zřejmé, že navrhovaný okružní systém by musel být budován postupně po samostatně provozovatelných úsecích, a to nejen z hlediska financí, ale i z hlediska časového. To že nejsou ani v současném stavu prováděny úpravy na stávající komunikační síti má již negativní vliv na plynulost dopravy a bezpečnost.

7. Vlivem dopravní indukce mohou být navržené dopravní novostavby kontraproduktivní. Obávám se, že masivní usnadnění průjezdu městem bude indukovat další dopravu. Vytvoření dopravní infrastruktury optimalizované pro osobní automobilovou dopravu totiž dále oslabí motivaci obyvatel města preferovat nákupy, zábavu či sportovní příležitosti ve své čtvrti a naopak zesílí motivaci k častějším a delším cestám osobním vozem po městě, počet automobilů na jednu domácnost poroste a část tranzitní dopravy bude volit průjezd městem (například z Prahy do Děčína by bylo i po dokončení D8 lákavé jet z Lovosic podél Labe, projet po novém mostě na Střekov, tunelem do Olšinek, dalším mostem do Krásného Března a dále podél Labe do Děčína). Nárůst počtu automobilů v důsledku generované dopravy vyvolané rozsáhlými dopravními novostavbami by nežádoucím způsobem zvýšil hlukovou a smogovou zátěž města a mohl by deformovat rozvoj města Ústí nad Labem.

Kanadský Victoria Transport Policy Institute na téma dopravní indukce a generovaných jízd zveřejnil 8. června 2011 podnětnou studii (dostupnou v angličtině na <http://www.vtpi.org/gentraf.pdf>). V této studii se mimo jiné píše: „Generovaná doprava odráží ekonomický zákon nabídky, který říká, že spotřeba určitého zboží roste, snižuje-li se jeho cena. Rozvoj dopravní sítě zmírňující dopravní zácpy snižuje celkové náklady přepravy osobním automobilem (tj. cenu), což pobízí k dalšímu využívání vozidel. Řečeno jinak, většina silnic ve městech vykazuje latentní dopravní poptávku... V dlouhodobém výhledu indukovaná doprava zřetelně posouvá poptávkovou křivku, neboť dopravní systémy a způsoby využití území rostoucí měrou závisejí na automobilech, takže lidé jsou nuceni více přejíždět osobním vozem, aby si zachovali danou úroveň dostupnosti zboží, služeb a aktivit (Lee 1999).“ (s. 2, překlad David Daduč).

8. SEA je nepřesvědčivé a neověřitelné. Co se týče pravděpodobných důsledků nově navrženého dopravního systému na životní prostředí, Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP Ústí nad Labem na životní prostředí, vytvořené pro Koncept ÚP ÚnL, nepředkládá přesvědčivou analýzu předpokládaného vývoje, pokud by nebyl uplatněn Koncept ÚP ÚnL (kapitola 2). Zaměříme-li se například na oblasti ovzduší a hluku, zjistíme, že příslušné podkapitoly (2.2 a 2.8) předkládají charakteristiku současného stavu ovzduší a klimatu, respektive hlukové zátěže, avšak vůbec se nevěnují předpokládanému vývoji, pokud by nebyl uplatněn Koncept ÚP ÚnL. Kapitola 2 je tedy formálně nazvána v souladu s přílohou zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, avšak obsahově jí neodpovídá. Scházející vyhodnocení tzv. nulové varianty zpochybňuje veškeré další úvahy předloženého SEA.

Dále mám za to, že Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP Ústí nad Labem na životní prostředí nepřináší přesvědčivé hodnocení stávajících a předpokládaných vlivů silniční infrastruktury navržené v Konceptu ÚP ÚnL, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných (kapitola 5). Příslušná podkapitola (5.1.21) předkládá tabelární přehled vlivů dílčích silničních staveb na složky životního prostředí, který je stručný, složitou problematiku redukuje na krátká hesla a směřuje charakteristiky vlivů na životní prostředí s doporučeními a požadavky. Celkové strategické hodnocení vlivů dopravních novostaveb, zohledňující synergie a kumulace vlivů, však téměř schází. Zaměříme-li se opět na vlivy na ovzduší a hlukovou zátěž, v poznámce ke kapitole 5.1.21 čteme ničím nepodložené tvrzení: „Negativní vliv zhoršení kvality ovzduší je vyvážen zlepšení[m] kvality ovzduší v důsledku snížení intenzity dopravy z údolí Labe v řešeném území.“ (s. 204) V kapitole 5.2 se pak pouze píše, že na ovzduší může mít vliv „zvýšení počtu a přesun mobilních zdrojů znečištění spojených s realizací obchvatu města Ústí nad Labem, včetně jejich dopravních napojení“ (s. 238) a že k nárůstu hlukové zátěže dojde „zvýšenou intenzitou dopravy na komunikacích v řešeném území“ (s. 240).

7) nárůst počtu vozidel nebyl modelovým výpočtem prokázán. Uvedené zvýšení intenzit je pouhá spekulace, která může a nemusí být realizována. Není reálné uvažovat, že po případném zprovoznění tunelové trasy nastane zvýšení prodeje vozidel, aby každý občan s řidičským průkazem si projel novou trasu. Nové infrastrukturní stavby jsou navrhovány proto, aby odlehčily stávající trasy. Zde to byla snaha o odlehčení centra města - omezení průjezdu s alternativní trasou zejména pro obyvatele města. Dále bylo uvažováno o vyloučení veřejného provozu na mostě Dr. E. Beneše (pěší propojení a MHD obou městských center). Po vypuštění nových mostů z návrhu nelze toto uskutečnit.

8) Dokument Vyhodnocení vlivů konceptu na udržitelný rozvoj včetně vyhodnocení vlivu na životní prostředí byl zpracován autorizovanými osobami a posouzen příslušným dotčeným orgánem. Závěry tohoto posouzení byly zohledněny v návrhu ÚP ÚnL.

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

					Přestože úkolem SEA je hodnotit systémový vliv strategií a vypracované SEA opakovaně upozorňuje, že podrobné hodnocení dílčích vlivů jednotlivých navržených záměrů bude provedeno až v rámci EIA, předložené Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP Ústí nad Labem na životní prostředí se věnuje především detailům dílčích navržených staveb a nenabízí důkladné strategické hodnocení vlivů celého systému zvažovaných dopravních novostaveb na životní prostředí a udržitelný rozvoj. Vzhledem k výše řečenému jsem přesvědčen, že přinejmenším s ohledem na navržené dopravní novostavby je vypracované SEA neúplné, nepřesvědčivé, nedostatečně odůvodněné a jeho závěry jsou neověřitelné.			
16.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/803/2011	Emil Duba	Ústí nad Labem	90	Devastace ulice U České besedy a zoufalý vzhled místních domů je výsledkem dlouholetých slibů firmy INT a.s. na výstavbu Obchodního centra Nové město Ústí n.L. Prodlužováním propadlých termínů Územního rozhodnutí se jen podporuje nečinnost INT a.s. a v lokalitě se tím bere chuť vlastníkům nemovitostí starat se o své domy. Konkrétně se jedná o můj dům v ul. U České besedy 860/14. K prodlužování termínů není důvod!	Námítce se nevyhovuje.	Územní rozhodnutí včetně prodloužení jeho platnosti bylo vydáno Stavebním úřadem Magistrátu města Ústí nad Labem. Zrušení územního rozhodnutí a neproduhování propadlých termínů ÚR není v procesu pořizování územního plánu řešitelné.
17.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/802/2011	David Daduč, Strana zelených	Ústí nad Labem	2570, plochy P11-30, P11-35, P11-123	2570 (Lidické náměstí) a dále návrhové plochy P11-30, P11-35, P11-123. 1. Žádáme o zrušení parkoviště v prostoru Lidického náměstí. 2. Žádáme o výrazné snížení počtu předpokládaných parkovacích míst na návrhových plochách P11-23, P11-35 a P11-123. Odůvodnění: Jednou z priorit zadání územního plánu, kterou město vzneslo vůči zpracovateli je: „Vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu směrem do centra města.“ (s. 5) V posledních letech realizované a připravované záměry na rozšiřování počtu parkovacích míst v centru města jdou podle našeho názoru jednoznačně proti této prioritě zadání územního plánu vznesené samotným městem. Jejich realizace motivuje občany města k cestování osobním vozem a do centra města přivádí další individuální dopravu. Vytvářením další infrastruktury se dopravní zatížení centra jedině zvýší. Ad 1. Ve výkresu koncepce dopravní infrastruktury je v prostoru Lidického náměstí vyznačena plocha pro parkoviště. Vzhledem k významu Lidického náměstí jako jediného většího a zároveň pro občany příjemného veřejného prostranství v centru města je žádoucí zamezení dosavadního parkování v prostoru před budovou magistrátu, které je v odůvodněných případech nahraditelné existujícími parkovacími místy pod atriem magistrátu. V rozumné koncepci dopravní infrastruktury, která bere ohledy na zadání územního plánu, má být podle našeho mínění usilováno o změny tohoto charakteru. V případě, že je symbol parkoviště na Lidickém náměstí v návrhu územního plánu uveden z důvodů dříve připravované výstavby parkovacích míst pod Lidickým náměstím, uvádíme, že tento záměr je každopádně v příkrém rozporu s výše citovanou prioritou zadání nového územního plánu, a je proto žádoucí jeho zrušení.	Ve věci zrušení parkoviště Připomínce se nevyhovuje. Ve věci výrazného snížení počtu parkovacích míst Připomínce se nevyhovuje.	1) P. p. č. 2570 v k. ú. Ústí nad Labem je dle návrhu ÚP ÚnL součástí plochy "PV - veřejné prostranství". Na stavbu "Lidické náměstí s dvoupodlažním podzemním parkovištěm, Ústí nad Labem" bylo vydáno správní rozhodnutí pod č.j. MM/SO/S/11385/2010/Dvo s ohledem na snížení deficitu parkovacích míst v dané lokalitě. 2) V připomínce zmiňovaná přestavbová plocha P11-23 nebyla v návrhu ÚP ÚnL vymezena. Parkovací místa jsou navržena na přestavbových plochách P11-30, P11-35, P11-123. ad 1) Navržený počet parkovacích kapacit v objektech v těsné blízkosti centra města Ústí nad Labem napomůže zlepšení dopravní situace v tom smyslu, že bude možné zrušit adekvátní počet parkovacích míst v uličním prostoru. Zbylá parkovací místa v ulicích budou zatížena vyšším poplatkem za parkování. Při zrušení radiálního dopravního systému města bude nutné zvýšit kapacitu městských komunikací, a to zejména v centrální části města, kde kapacita je mnohde již v současném stavu vyčerpána. Podzemní parkoviště pod Lidickým náměstím bylo vyprojektováno a projednáno ještě před konceptem územního plánu a bylo tedy převzato jako záměr se správním rozhodnutím. Toto parkoviště bude řešit nedostačující kapacitu parkovišť pod budovou magistrátu. Dopad na prostor Lidického náměstí bude po dobudování minimální, neboť výjezdové a vjezdové rampy jsou navrženy mimo stávající pěší plochy náměstí - rozsah pěší zóny nebude v rámci parkoviště redukován.

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

Ad 2. Předpokládané počty parkovacích míst zanesené do výkresu koncepce dopravní infrastruktury se u návrhových P11-23, P11-35 a P11-123 jeví jako přehnaně vysoké. Funkční využití u všech těchto ploch je „plochy smíšené obytné v centrech měst“ (SM-C), takže by tyto plochy neměly sloužit pro výstavbu monofunkčních parkovacích garáží a parkování by mělo být plánováno víceméně pouze pro účely bydlení, provozoven, kulturních a jiných zařízení či správních budov na těchto plochách. Vytvoříme-li si pracovní index jako podíl dané plochy v metrech čtverečních a počtu předpokládaných parkovacích míst, vyjde nám u všech tří jmenovaných ploch 14,7 až 14,8. To znamená, že na necelých 15 m² celé návrhové plochy se vždy počítá jedno parkovací místo. Předpokládaného počtu parkovacích míst by nebylo dosaženo, ani kdyby se vždy celá plocha proměnila ve velké pozemní parkoviště.

V případě výstavby parkovacích garáží by předpokládaného počtu parkovacích míst mohlo být patrně dosaženo při velmi intenzivním využití dvou pater budovy jen pro parkování vozidel – vycházíme-li z toho, že na jedno parkovací místo by v průměru byla zapotřebí užitná plocha o velikosti zhruba 28 m² (jde o plochu samotného parkovacího místa plus podíl ze všech ostatních ploch nutných pro chod parkoviště), tak jako u chystaného parkovacího domu u ústecké zoo. Vyžadovat u „ploch smíšených obytných v centrech měst“ minimálně dvě celá podlaží jen pro parkování vozidel (přičemž je pravděpodobné, že u menších budov, kde na manipulační plochy připadne větší podíl, by to byla spíše podlaží tři) se nám v centru města, kde je úkolem „vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu“, zdá přehnané. Uvedme ještě pro srovnání, že plocha půdorysu ústeckého obchodního centra Forum je zhruba 15800 m² a je tam 640 parkovacích míst. To znamená, že na jedno parkovací místo připadá asi 25 m² půdorysu. U dvoupodlažních podzemních garáží pod Lidickým náměstím se na půdorysné ploše 3600 m² uvažovalo se 162 parkovacími místy, což znamená 22 m² na jedno místo.

U návrhových ploch P11-30, P11-35 a P11-123 se ovšem počítá s jedním parkovacím místem na 15 m², takže se tu kalkuluje s ještě výrazně větším poměrem parkování k půdorysu než ve Foru či pod Lidickým náměstím. To pokládáme za přehnané a obáváme se, aby předpokládané počty parkovacích míst na těchto plochách nevedly k tlaku na výstavbu monofunkčních parkovacích garáží, což by v centru města na „plochách smíšených obytných v centrech měst“ bylo zcela nevhodné a škodlivé.

2) Co se týká zbývajících možností parkování na plochách P11-30, P11-35 a P11-123 - veškerá parkovací místa jsou v rámci funkčních ploch SM-C (plochy smíšené obytné v centrech měst) a nemají tedy prioritní funkci parkování. Počty předpokládaných parkovacích míst jsou uvedeny ve výkrese dopravy 2.1 (P11-30 - cca 870 míst, P11-35 - cca 600 míst a P11-123 - cca 290 míst). Počítá se vždy se 2 podlažími pro parkování, což znamená cca 29 m² na 1 parkovací místo obdobně jako u OC Fórum nebo u podzemního parkoviště pod Lidickým náměstím. Jedná se o předpokládaný celkový počet parkovacích míst včetně bydlení a občanské vybavenosti či pracovních příležitostí v objektu. Jak již bylo uvedeno, jedná se podstatnou měrou o náhradní kapacitu parkování za parkovací místa v uličním prostoru, který bude využit pro zvýšení kapacity dopravního systému města, který bude postrádat náhradní dopravní městské trasy.

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

18.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/801/2011	David Daduč, Strana zelených	Ústí nad Labem	715/1, 715/3, 715/4, 716/1, 716/2, 716/3, 717/1, 719/3, 4300/10, 4300/15, 4300/16	<p>715/1, 715/3, 715/4, 716/1, 716/2, 716/3, 717/1, 719/3, 4300/10, 4300/15, 4300/16</p> <p>Návrhová plocha P11-24 a na severozápadním okraji k ní přiléhající plochy občanského vybavení – komerční zařízení malá a střední.</p> <p>Žádáme o změnu funkčního využití území na výše uvedených parcelách na „plochy zeleně na veřejných prostranstvích – park“.</p> <p>Odůvodnění: Návrhem územního plánu navrhované využití území je v rozporu s vůlí místních obyvatel, kteří v reakci na dřívější záměr výstavby domu v lokalitě shromáždili stovky podpisů pod petici požadující zachování stávajícího rozsahu zeleně a zástavby. Přestože navrhovaná funkce území již neumožňuje původně zamýšlenou výstavbu, stále se jedná o území zastavitelné. Z jednání zástupců Strany zelených s místními občany vyplynulo jako vhodné řešení právě převedení území do kategorie parků. Konceptně se jedná o navázání na zeleň Městských sadů a téměř propojení se zelenou plochou Mánesových sadů, což je mimo jiné také v souladu s vymezením (nefunkčního) biokoridoru přes Růžový palouček. Zároveň a ze stejných důvodů požadujeme změnu funkce také v prostoru dnešní restaurace na Růžovém paloučku ze zastavitelného na území nezastavitelné.</p>	Připomínce se nevyhovuje.	<p>Způsob využití p. p. č. 717/1 v k. ú. Ústí nad Labem byl změněn z plochy "OV-S" na "OV-S1" a je součástí P11-24 podmíněně územní studií, která navrhne, prověří a posoudí možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, které by mohly významným způsobem ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich významných částí.</p> <p>Regulační podmínky plochy se způsobem využití "OV-S1" byly upraveny.</p> <p>P. p. č. 715/1, 715/3, 715/4, 716/1, 716/2, 716/3, 719/3, 4300/10, 4300/15, 4300/16 v k. ú. Ústí nad Labem "OV-KM" se nemění.</p> <p>Plocha "OV-S1" byla navržena v souladu s vyhláškou č. 410/2005 Sb., ve znění vyhlášky č. 343/2009 Sb., o hygienických požadavcích na prostory a provoz zařízení a provozoven pro výchovu a vzdělání dětí a mladistvých (zejména § 3) a v souladu se stanoviskem dotčeného orgánu - Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem (stanovisko k návrhu ÚP ÚnL č. 8382/2011 ze dne 15. 3. 2011).</p> <p>Plochy "OV-S1" a "OV-KM" jsou v souladu s urbanistickou koncepcí stanovenou v územním plánu a v souladu s cíli a úkoly územního plánování stanovenými v § 18-19 stavebního zákona (s cílem vytvořit předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích a ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území a přitom chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti, s úkolem prověřit a posoudit potřebu změn v území s ohledem na životní prostředí a veřejnou infrastrukturu a hospodárné využívání území).</p> <p>Plochy "OV-S1" a "OV-KM" byly zapracovány do návrhu ÚP ÚnL a odsouhlaseny v procesu pořizování územního plánu v souladu s § 50 - 52 stavebního zákona.</p>
19.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/800/2011	David Daduč, Strana zelených	Vaňov	530/1, 530/2, 530/3, 531, 532, 534, 535/1, 535/2, 538/1, 538/2, 538/3, 538/4, 538/6, 538/7, 539, 540, 542	<p>530/1, 530/2, 530/3, 531, 532, 534, 535/1, 535/2, 538/1, 538/2, 538/3, 538/4, 538/6, 538/7, 539, 540, 542</p> <p>Návrhová plocha P17-3</p> <p>Žádáme o převedení jmenovaných ploch do kategorie „plochy zeleně na veřejných prostranstvích – park“. Upozorňujeme na nesplnění požadavku zadavatele vycházejícího z vyhodnocení námitek ke konceptu územního plánu.</p> <p>Odůvodnění: Na základě jednání s občany Vaňova navrhuje Strana zelených převedení funkčního využití jmenované plochy do kategorie parků. Principiálně jde o nastartování změny současného nežádoucího stavu, kdy levý labský břeh není v celém městě vhodně využíván pro rekreaci a relaxaci občanů města a jeho návštěvníků, přestože tu k tomu existují velmi dobré dispozice. Stávající situace, kdy v uvedeném prostoru funguje dlouhodobě „provizorní“ překladiště sypkých hmot z lodí do kamionů, je nežádoucí. Funkční využití území předkládané návrhem územního plánu sice tento problém jistým způsobem řeší, avšak navrhované řešení nevyužívá vhodně cenného pobřežního prostoru a obáváme se, že by znemožnilo jeho využití k rekreačním a relaxačním účelům. To považujeme z dlouhodobého hlediska za nevhodné.</p> <p>Mimoto ve vyhodnocení námítky (poř. č. 268) ke konceptu územního plánu podané zástupkyní veřejnosti I. M. Wünschovou bylo částečně vyhověno požadavku s tím, že funkční využití předmětné plochy bude změněno z OV-K na OV-KM (plochy občanského vybavení – komerční zařízení malá a střední). Upozorňujeme, že tento požadavek nebyl ze strany zpracovatele splněn a v uvedené lokalitě je tak návrh územního plánu v rozporu s požadavkem zadavatele.</p>	Připomínce se nevyhovuje.	<p>Navržená přestavbová plocha P17-3 se nemění.</p> <p>Podle § 6, odst. 1 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, je přístav tvořen vodní částí a pozemní částí přístavu, kde lze překládat zboží. Přístav Ústí nad Labem, překladiště ve Vaňově, má dle § 28 Vyhlášky Ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, ve znění pozdějších předpisů, statut veřejného přístavu a je tvořen překladištěm ve Vaňově na levém břehu Labe v říčním km 67,5-68,7 s přílehlou pozemní částí.</p> <p>Za tímto účelem Magistrát města Ústí nad Labem dohodl s Ministerstvem dopravy, že rozsah využití plochy (OV-K) jako překladiště spojené s veřejným přístavem bude prokázán územní studií.</p> <p>Poživatelem navržený způsob využití "OV-KM" ve vyhodnocení ke konceptu ÚP ÚnL je v rozporu s platnou legislativou předloženou Ministerstvem dopravy k návrhu ÚP ÚnL. Územní studie zároveň vytvoří předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.</p>

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

20.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/799/2011	David Daduč, Strana zelených	Ústí nad Labem Vaňov	3424/1, 3431, 3432, 3434, 3444/1, 3454 529/9, 529/17, 535/1, 535/2, 546/1, 588, 764	<p>Žádáme o trasování levobřežní labské cyklostezky na území města Ústí nad Labem jižně od centra přímo v kontaktu s řekou, po pozemcích přiléhajících k labským břehům. Zároveň žádáme o zařazení cyklostezky mezi veřejně prospěšné stavby.</p> <p>Odůvodnění: Ústí nad Labem by mělo ve větší míře než doposud využívat mimořádného krajinného potenciálu a jedinečného fenoménu velké řeky – Labe, která jím protéká. Velmi dobrým způsobem jak toho dosáhnout je oživit labské břehy, zatraktivnit je, aby se zaplnily lidmi a jejich aktivitami. Z tohoto pohledu je zatím situace v Ústí n. L. nedostačující a tyto silné stránky města jsou nevyužity. Navrhovaná cyklostezka po levém labském břehu jižně od centra je prostorově realizovatelná a skýtá zmíněný potenciál. V jihovýchodní okrajové části Vaňova by mohla pokračovat jako turistická cyklotrasa po stávající turistické cestě do Dolních Zálezel. Cyklostezka by nabídla možnost bezpečné a příjemné dopravy na jízdním kole v jižní části města Ústí nad Labem, což by mělo být součástí dlouhodobých „měkkých“ snah o řešení dopravních potíží ve městě. Podmínky pro rozvoj pravidelné cyklistické dopravy by se v Ústí nad Labem pravděpodobně měly vytvářet v prvé řadě v rovinatých částech města, zejména podél vodních toků. Uvedme, že například v Kodani díky politice tamní radnice a snahám architekta Jana Gehla jezdí na bicyklu do práce více než třetina občanů.</p>	Připomínce se nevyhovuje.	<p>Navržený způsob využití "PV", "ZO", "DI-S", "DI-V", "ZV-P" a "OV-K" v ÚP ÚnL na pozemcích přiléhajících k labským břehům umožňuje případné trasování cyklostezky.</p> <p>Vedení cyklotrasy ulicí Čajkovského a dále Myslivečkova a Vaňovská (stávající cyklotrasa) a dále Dolní Zálezly je vyhovující a v této lokalitě jediné možné komplexní řešení. Jsou to klidné komunikace s minimálním provozem. Nevýhodou je pak nedostatečné šířkové uspořádání komunikace, které by však nemělo být v daném provozu problematické. Vedení cyklostezky podél řeky Labe je lákavá nabídka, která má poměrně zásadní překážky. Jedná se zejména o úseky podél zdymadla a mezi přístavem a zástavbou Vaňova, kde stávající šířkové uspořádání stávající dopravní infrastruktury neumožňuje návrh cyklostezky bez výrazných investic. Dále cyklostezka nemá pokračování směrem na Dolní Zálezly, neboť mezi silnicí I/30 a hladinou Labe je omezený zalesněný prostor.</p>
21.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/798/2011	David Daduč, Strana zelených	Habrovice Strážky u Habrovic	318/1, 318/9, 321/1, 321/15, 321/17, 322/1, 323/2, 323/3, 323/4, 324/1, 582/3 64/2, 64/3, 75/1, 77, 84, 86, 125/1, 198/4, 198/25, 198/28, 198/29, 198/34, 198/44, 198/72, 198/74, 212/8, 213, 338/1, 340/1, 340/2, 340/3, 340/9, 340/15	<p>k. ú. Habrovice: části p. p. č. 318/1, 318/9, 321/1, 321/15, 321/17, 322/1, 323/2, 323/3, 323/4, 324/1, 582/3; k. ú. Strážky u Habrovic, části p. p. č. 64/2, 64/3, 75/1, 77, 84, 86, 125/1, 198/4, 198/25, 198/28, 198/29, 198/34, 198/44, 198/72, 198/74, 212/8, 213, 338/1, 340/1, 340/2, 340/3, 340/9, 340/15; parcely ovlivněné variantním trasováním obchvatu nevyepisovány – závislé na konkrétní podobě dopravního řešení.</p> <p>Žádáme o vyřazení obchvatu Strážek z návrhu územního plánu a o vymezení této plánované trasy jako koridoru územní rezervy. Zároveň žádáme, aby jako koridor územní rezervy byla vymezena také nejpravděpodobnější variantní trasa procházející v oblasti lesního celku při jihozápadním okraji Strážek cca o 200 až 250 metrů západněji než výchozí varianta zaznamenaná v návrhu ÚP.</p> <p>Odůvodnění: U záměru výstavby silničního obchvatu Strážek (silnice II/528) v současnosti probíhá posuzování vlivů záměru na životní prostředí (EIA). Dokumentace EIA řádně vyhodnotila jen jedinou variantu vedení trasy, a totiž tu, kterou nyní zachycuje Návrh ÚP. Krajský úřad Ústeckého kraje dne 27. 8. 2010 oznámil vrácení dokumentace k dopracování, „k doplnění zejm. o zpracování a vyhodnocení variantních řešení obchvatu“ (viz samostatná příloha). Považujeme tedy za chybné, aby územní plán města kodifikoval dopravní stavbu, u níž je jisté, že z důvodů vážné kolize se zájmy ochrany přírody může být zvolena jiná trasa. Proto žádáme, aby byla uvažovaná trasa v ÚP zachycena jen jako koridor územní rezervy, a doporučujeme, aby takto byla do ÚP promítnuta i pravděpodobná alternativní trasa obchvatu.</p> <p>Dodejme, že Návrhem územního plánu uvažovaná trasa obchvatu je značně necitlivá z hlediska ochrany přírody. Případná realizace obchvatu bude znamenat likvidaci nejcennějších částí lesního celku (lesních mokřin) při jihozápadním okraji Strážek a fatální ohrožení jediné populace chráněného a ohroženého druhu bledule jarní (Leucojum vernum) na území města Ústí nad Labem. S návrhem ÚP předkládanou variantou taktéž souvisí vyvlastnění trvale obydleného domu stojícího záměru v cestě, což pokládáme za nevhodné. Máme za to, že při variantním vedení západněji od Strážek by byli lépe chráněni obyvatelé sídla před nežádoucími vlivy silniční dopravy a zároveň by se předešlo fragmentaci a poškození převážné části cenného lesního porostu.</p>	Připomínce se nevyhovuje.	<p>V procesu pořizování změny ÚPnSÚ ÚnL byl "obchvat Strážek" prověřován v několika variantách a výsledná varianta byla zapracována do ÚPnSÚ ÚnL. V procesu pořizování ÚP ÚnL byla tato varianta (VPS D10) prověřena, zapracována a odsouhlasena dotčenými orgány.</p> <p>Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství, jako dotčený orgán ve věcech silnic II. a III. třídy v souladu s ust. § 40 odst. 3 písm. f) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, vydává k zaslaným námítkám a připomínkám k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem následující stanovisko:</p> <p>" - připomínce č. 21 se na základě současného stupně poznání, tj. za podmínky respektování preventivních, minimalizačních a kompenzačních opatření, navržených v dokumentaci pro "D8 Výstavba obchvatu Strážky - Ústí nad Labem, silnice II/528" a z důvodu zásadního významu navrženého řešení pro zklidnění dnes velmi zasažené oblasti, nevyhovuje."</p> <p>Obchvat obce Strážky je v ÚP umístěn dle projektu firmy Valbek, která zpracovala Dokumentaci pro územní rozhodnutí. Stávající vedení silnice II/528 obcí Strážky je nevyhovující z hlediska prostorových parametrů, což má zásadní vliv na plynulost a zejména bezpečnost dopravy. Stávající průtah postrádá bezpečnostní prvky, zejména pro nemotoristickou dopravu. Vzhledem k omezenému uličnímu prostoru, není možná úprava průtahu v obci a je nutná celková přeložka. Stávající průtah bude předán městu Ústí nad Labem a bude sloužit pouze cílové dopravě, včetně MHD.</p>

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

22.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/797/2011	David Daduč, Strana zelených	Klíše	<p>1876/1, 1876/2, 1876/3, 1876/4, 1876/5, 1880/1, 1880/4, 1880/6, 1882/2, 1883/9, 1884/1, 1884/12, 1884/14, 1884/15, 1884/16, 1884/17, 1905/1, 1906/1, 1920, 1921, 1922/1, 1998, 1999</p> <p>Návrhové plochy Z10-3 (funkční využití RN) a Z10-1 (funkční využití OV-S)</p> <p>Žádáme o změnu navrženého funkčního využití uvedených ploch tak, aby zůstaly nezastavitelným územím. Navrhujeme vymezení funkčního využití v návaznosti na okolní plochy (Z-T, SM-NP, SM-NL a PUPFL).</p> <p>Odůvodnění:</p> <p>Vymezení zastavitelné části území ve svahu nad plaveckou halou se dostává do konfliktu s ochranou přírody vzhledem k tomu, že se v polopřirozené vegetaci mozaiky fragmentů suchých trávníků a vysokých křovin vyskytuje více vzácných a ohrožených druhů rostlin, například koniklec luční český (<i>Pulsatilla pratensis</i> subsp. <i>bohemica</i>), okrotice bílá (<i>Cephalanthera damasonium</i>), záraza vyšší (<i>Orobancha elatior</i>) a další. Převod těchto ploch na nezastavitelné požadujeme také proto, že vymezení zhruba obdélníkové plochy napříč svahem je dědictvím dřívější nesystémové změny územního plánu vzniklé v souvislosti s kdysi plánovanou výstavbou sjezdové haly, proti níž se vyjádřila významná část ústecké veřejnosti.</p> <p>Domníváme se, že pokud vlastník pozemků (Statutární město Ústí nad Labem) má nadále určité záměry s těmito plochami, bylo by vhodné s nimi ústeckou veřejnost seznámit dřív, než se promítnou do územního plánu. Samospráva hospodařící s veřejnými penězi a veřejným majetkem by měla svým občanům umožnit vyjádřit se k navrženému funkčnímu využití těchto ploch se znalostí zvažovaných záměrů. Upozorňujeme, že návrhová plocha Z10-3 přetíná přístupovou cestu pro pěší a cyklisty z Klíše na Střížovický vrch a že vymezení zastavitelné plochy pravidelného tvaru v pohledově exponované části svahu je nevhodné z krajinářských důvodů. Domníváme se, že navržené funkční využití je v rozporu s požadavkem Zadání územního plánu Ústí nad Labem na ochranu „opticky exponovaných horizontů, panoramat a dálkových pohledů“ (s. 20).</p>	Připomínce se nevyhovuje.	<p>Způsob využití plochy Z10-3 "RN" a Z10-1 "OV-S" se nemění.</p> <p>Plochy byly prověřeny jako námět z ÚPnSÚ ÚnL, zpracované projektantem v souladu s urbanistickou koncepcí navrženou v územním plánu a posouzeny dotčenými orgány hájícími veřejný zájem v procesu pořizování ÚP ÚnL. Doplňující průzkumy a rozborly prověřily možné využití území a potvrdily funkční využití dle dříve projednaných a schválených územně plánovacích dokumentací.</p> <p>Součástí ÚP ÚnL je Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na udržitelný rozvoj území, které obsahuje vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na životní prostředí. Závěry byly zohledněny v návrhu ÚP ÚnL.</p> <p>S ohledem na respektování požadavku zadání ÚP ÚnL na ochranu "opticky exponovaných horizontů, panoramat a dálkových pohledů a stanovení vhodných regulativů" byla plocha Z10-3 navržena pro způsob využití "RN - rekreace na plochách přírodního charakteru" a současně s plochou Z10-1 podmíněna územní studií. Územní studie prověří a posoudí možná řešení vybraných problémů v území, např. cesty pro pěší, cyklisty, pohledově exponované části svahu, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí.</p>
23.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/796/2011	David Daduč, Strana zelených	Habrovice, Strážky u Habrovic	<p>Rozsáhlé nově zastavitelné plochy, především návrhové plochy Z2-1, Z2-2, Z2-5, Z2-8, Z2-101, Z2-102, Z2-105, Z2-107, Z2-109, Z4-1, Z4-3, Z4-4.</p> <p>1. Žádáme o plošnou redukci ploch navržených jako zastavitelné a o respektování historické sídelní struktury, především o zachování dostatečného nezastavitelného koridoru mezi Strážkami a Habrovicemi.</p> <p>2. Žádáme o takové vymezení struktury funkčních využití zastavitelných ploch v předemném území, která předejde rozvoji rozsáhlých monofunkčních ploch pro individuální bydlení bez obchodů a služeb v místě („sídelní kaše“).</p> <p>Odůvodnění:</p> <p>Jedním z požadavků Zadání územního plánu Ústí nad Labem na plošné a prostorové uspořádání území je „chránit hodnoty příměstské krajiny a zamezit srůstání sídel ve vnějším pásu města, respektovat pestrost přírodních podmínek na území Ústí nad Labem“ (s. 16). Jsme přesvědčeni, že navržený rozsah zastavitelných ploch v dotčené oblasti je v natolik silném rozporu s tímto požadavkem, že jej v této míře nemohou ospravedlnit žádné přínosy. Obáváme se, že navržené uspořádání území je cestou k rychlé suburbanizaci, což je v rozporu s prioritou č. 5 Zadání územního plánu Ústí nad Labem (s. 4). To zapříčiní rozvoj „do krajiny rozteklého“, bezduchého a samostatně nefunkčního satelitu při severozápadním okraji města, kde budou scházet základní služby, což povede k závislosti na automobilech a k nezdravému vývoji území.</p>	Připomínce se nevyhovuje.	<p>Zastavitelné plochy Z2-1, Z2-2, Z2-5, Z2-8, Z2-101, Z2-102, Z2-105, Z2-107, Z2-109, Z4-1, Z4-3, Z4-4 byly navrženy, posouzeny a odsouhlaseny v procesu pořizování ÚP ÚnL v souladu s § 50 - 52 stavebního zákona a jsou v souladu s cíli a úkoly územního plánování stanovenými v § 18-19 stavebního zákona (s cílem vytvořit předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích a ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území a přitom chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti, s úkolem prověřit a posoudit potřebu změn v území s ohledem na životní prostředí a veřejnou infrastrukturu a hospodárné využívání území).</p> <p>Zastavitelné plochy byly v návrhu ÚP ÚnL odděleny plochami "ZO plochy zeleně ochranné a izolační".</p> <p>Vybrané zastavitelné plochy v ÚP ÚnL jsou podmíněny zpracováním územních studií, které navrhnou, prověří a posoudí možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, které by mohly významným způsobem ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich významných částí.</p>

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

						<p>Ide o problém často označovaný termínem „sídelní kaše“. Z této obavy také vyplývá požadavek na úpravu struktury funkčního využití ploch, které budou ponechány jako zastavitelné.</p> <p>Předpokládáme, že většina ploch byla vymezena jako plochy zastavitelné na žádost jejich vlastníků. Máme ovšem za to, že není vhodné vycházet vlastníkům vstříc v rozsahu, který pravděpodobně povede k rozvoji území v rozporu s cíli a úkoly územního plánování (viz §18 a §19 stavebního zákona). Uspokojování žádostí vlastníků nás znepokojuje především v případech vlastníků rozsáhlých pozemků; obzvláště velké pochybnosti vznikají u pozemků bývalého zastupitele a radního Petra Ryšavého, který měl nesporně přístup k interním informacím města ohledně jeho rozvoje a mohl je ovlivňovat a jemuž město už v minulosti vycházelo vstříc při převodech nezastavitelných ploch na zastavitelné.</p>		
24.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/795/2011	David Daduč, Strana zelených	Všebořice	898/66, 898/69, 898/205, 898/242, 898/243, 898/245, 898/250, 898/253, 898/371, 898/372, 898/373, 898/374	<p>898/66, 898/69, 898/205, 898/242, 898/243, 898/245, 898/250, 898/253, 898/371, 898/372, 898/373, 898/374</p> <p>Návrhová plocha P3-20</p> <p>Žádáme o změnu funkčního využití plochy z navrženého „plochy pro energetické stavby a zařízení z obnovitelných zdrojů“ (TE) na „plochy zeleně na veřejných prostranstvích – lesopark“ (ZV-LP).</p> <p>Odůvodnění:</p> <p>Jedná se o nevhodnou lokalizaci záměru. Záměr nelogicky narušuje uvažovaný prostor budoucího lesoparku v území v minulosti postiženém těžbou uhlí, která přímo navazuje na obytnou zástavbu Skorotic a Všebořic.</p>	Připomínce se nevyhovuje.	<p>Navržená přestavbová plocha P3-20 s funkčním využitím "TE" se nemění.</p> <p>Plocha byla zapracovaná projektantem v souladu s urbanistickou koncepcí navrženou v územním plánu a posouzena dotčenými orgány hájícími veřejný zájem v procesu pořizování ÚP ÚnL.</p> <p>Součástí ÚP ÚnL je Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na udržitelný rozvoj území, které obsahuje vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na životní prostředí. Závěry byly zohledněny v návrhu ÚP ÚnL.</p>
25.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/794/2011	David Daduč, Strana zelených	Předlice	1051/1, 1051/6, 1071/8	<p>1051/1, 1051/6, 1071/8 a další v řešeném polygonu VT – plochy výrob a skladování – těžký průmysl. Žádáme o změnu funkčního využití dotčené plochy z „plochy výrob a skladování – těžký průmysl“ (VT) na „plochy smíšené nezastavěného území – přírodní“ (SM-NP).</p> <p>Odůvodnění:</p> <p>Obecně jsme přesvědčeni, že není vhodné do města vpouštět nové provozy těžkého průmyslu. Konkrétně v tomto případě ovšem nesouhlasíme především proto, že navrhované průmyslové plochy významně kolidují s plánovaným rekreačním využitím oblasti kolem jezera Milada. Zatímco v konceptu územního plánu se ještě dotčená plocha objevovala ve stavu návrhové plochy těžkého průmyslu, v návrhu ÚP je již stejná plocha vedena jako „stav“, přestože současný územní plán, dle aktualizace k 4. květnu 2011, v tomto místě s průmyslem nepočítá. To považujeme za chybné, matoucí a s ohledem na níže uvedené argumenty nežádoucí.</p> <p>Navržené plochy pro průmyslové využití jsou od plánovaného rekreačního území odděleny jen úzkým pásem izolační zeleně (návrhová plocha N9-9) v šířce kolem 70 metrů. Břeh samotného jezera Milada je od nejbližšího okraje zóny těžkého průmyslu vzdálen asi 500 metrů.</p>	Připomínce se vyhovuje částečně.	<p>Na základě skutečnosti byla stávající plocha využívána pro potřeby elektrárny Trmice ponechána ve stavu VT pouze v nejnútnejším rozsahu. Okolní plochy byly navrženy na plochy nezastavitelné - SM-NP a plocha ZO v nejbližším sousedství byla rozšířena.</p> <p>Plocha "VT" byla zapracovaná projektantem v souladu s urbanistickou koncepcí navrženou v územním plánu a posouzena dotčenými orgány hájícími veřejný zájem v procesu pořizování ÚP ÚnL.</p> <p>Součástí ÚP ÚnL je Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na udržitelný rozvoj území, které obsahuje vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na životní prostředí. Závěry byly zohledněny v návrhu ÚP ÚnL.</p> <p>Plocha "VT" byla stanovena dle skutečného stavu v území v souladu s urbanistickou koncepcí navrženou v územním plánu.</p>

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

					<p>Navrhované plochy pro průmyslové využití mají navíc mírně vyšší nadmořskou výšku než plánovaná rekreační oblast. Výška staveb na průmyslových plochách může být značná (na plochách vymezených pro těžký průmysl lze umisťovat i elektrárny, teplárny či chemické provozy). Plán počítá s umístěním vedení vysokého napětí na západní okraj navrhovaných ploch pro průmyslové využití, zřejmě i s přesahem do pásu izolační zeleně. Lze předpokládat, že průmyslové stavby a stožáry vysokého napětí negativně ovlivní estetickou hodnotu nejbližšího okolí rekreační oblasti. Dále lze předpokládat, že provoz průmyslových podniků může rekreační oblast negativně ovlivnit také zplodinami, zápachem a hlukem.</p> <p>Plánovaná rekreační oblast Milada by měla zpříjemnit život obyvatelům Ústí nad Labem i širšího okolí a přispět k potlačování pověsti města jako špinavého centra průmyslu. Proto je velmi nevhodné umisťovat do jejího sousedství průmyslové plochy. Ve vzdálenějších místech Předlic, jakož i v jiných částech města je plánována řada jiných ploch pro průmyslové využití. Tyto plochy jsou často umisťovány do starých průmyslových areálů a ploch (brownfieldy), což je mnohem vhodnější. Do těsného sousedství plánované rekreační oblasti nové průmyslové plochy nepatří.</p>		
26.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/793/2011	Tomáš Radosta, Strana zelených	Bukov, Klíše, Ústí nad Labem, Hostovice, Střekov, Svádov, Krásné Březno	<p>Navržený systém silnic, tunelů a mostů od ulice Sociální péče (veřejně prospěšná stavba označená indexem D14), přes tunel pod Střížovickým vrchem (D8, D9), Předlice (D7), tunel pod Soudným vrchem do Vaňova (D7, D6), přemostění Labe (D1), tunel pod Střekovem (D3, D2), výstup v Olšinkách a přemostění Labe do Krásného Března (D4). Nesouhlasím s výše konkretizovaným návrhem systému nových silnic, tunelů a mostů. Žádám o vyjmutí těchto navržených dopravních novostaveb z Návrhu územního plánu.</p> <p>Odůvodnění: 1. Zamýšlené dopravní novostavby se necitlivě dotýkají práv obyvatel dotčených míst. V případě výstavby navržených dopravních děl dojde k hrozbě vyvlastnění a k poškození a znehodnocení soukromých nemovitostí, včetně demolice rodinných domů. Navržené dopravní stavby jsou přitom sotva nezbytné, a pokládám za jisté, že nejde o jediná možná řešení. Pro příklad: i když pro účely teoretické úvahy akceptujeme potřebu výstavby tunelu z Bukova do Předlic a souvisejících vjezdů a výjezdů na bukovské straně, stěží lze pokládat za nezbytnou demolici obytných domů a dalších soukromých nemovitostí v zamýšleném rozsahu za situace, kdy by bylo možné se demolicí soukromých objektů zčásti nebo zcela vyhnout plánováním dopravních staveb na současných dopravních plochách (tzv. rondel a přilehlé komunikace). Dále platí, že pokud navržené dopravní stavby budou ve vydaném územním plánu figurovat, hodnota dotčených soukromých nemovitostí a právní jistota jejich majitelů silně utrpí i v případě, že se za dobu platnosti územního plánu konkrétní dopravní stavba budovat nebude (což je při jejich finanční náročnosti velmi pravděpodobné). Je možné, že by někteří z občanů města, kteří by takto územním plánem byli dotčeni na svých právech, vydaný územní plán napadli žalobou k Nejvyššímu správnímu soudu.</p>	Připomínce se vyhovuje částečně.	<p>Jedná se o systém tunelů, mostů a silnic, tzv. „dopravní radiálně okružní skelet“, který je součástí navržené dopravní koncepce ÚP ÚnL, sloužící k ochraně města.</p> <p>Dopravní radiálně okružní skelet byl na základě usnesení Zastupitelstva města ÚnL č. 8/11 ze dne 22. 9. 2011 vyjmut z veřejně prospěšných staveb a z návrhových ploch a byl přeřazen do ploch územních rezerv.</p> <p>Zastupitelstvo města vydalo toto usnesení na základě veřejného projednání návrhu ÚP ÚnL, kdy byla zohledněna finanční a časová náročnost záměru a možnost hledání citlivějšího řešení k obyvatelům města. Funkční využití návrhových ploch "DI-S" bylo po jejich vyjmutí upraveno dle skutečného stavu v území. Funkce územních rezerv neumožňuje vést vyvlastňovací řízení.</p> <p>Územní rezervy jsou dle stavebního zákona definovány jako "plochy a koridory, jejichž cílem je prověřit možnosti budoucího využití, jejich dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití". Plochy vymezené v ÚP ÚnL jako územní rezervy je možno využít pouze za podmínky zpracování územních studií pořízených v souladu s § 30 stavebního zákona. Územní studie navrhne, prověří a posoudí možná řešení vybraných problémů, případně uprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, například hledání takového dopravního řešení, které bude co nejcitlivější k obyvatelům města, finanční náročnost apod., které by mohly významným způsobem ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich významných částí. Zpracované a zaevidované územní studie budou podkladem pro případné změny územního plánu.</p> <p>Funkce územní rezervy umožňuje všem obyvatelům dotčené čtvrti využití v souladu se stavem v území, tzn. že bude umožňováno např. zvelebovat, upravovat, přestavovat a přistavovat, zateplovat, zavádět alternativní způsoby vytápění v souladu s funkčním využitím dle ÚP ÚnL.</p> <p>S ohledem na tyto uvedené skutečnosti pořizovatel rozhodl, že navrhovaná úprava není podstatnou úpravou návrhu ÚP, kterou by bylo nutné posuzovat a projednávat dle § 50-52 SZ.</p>

2. Plán je finančně nerealizovatelný, proto je lepší jej nekodifikovat. Podle Návrhu ÚP ÚnL by téměř veškeré dopravní novostavby tvořily místní komunikace, což znamená, že investorem staveb i správcem komunikací by bylo statutární město Ústí nad Labem. Náklady na jejich přípravu a výstavbu by přitom pravděpodobně překročily hranici deseti miliard, možná výrazně. Velmi nákladná a pro město stěžejí přijatelná by byla i údržba a běžný provoz zařízení, jak ostatně město díky Mariánskému mostu dobře ví. Město Ústí nad Labem je přitom v současnosti značně zadlužené (aktuálně dluh činí kolem 1,7 mld.) a splátky ze stávajících úvěrů jsou rozvržené až do roku 2030. V důsledku hospodářského poklesu jsou příjmy města už několik let nižší než dříve a pomalejší růst na Západě pravděpodobně vydrží ještě roky. Budeme-li vycházet z předpokladu, že Návrh ÚP ÚnL bude po schválení platit zhruba 15 let, je prakticky jisté, že z navržené dopravní infrastruktury se podaří za dobu platnosti nového ÚP ÚnL vybudovat nanejvýš jen velmi málo. Přitom platí, jak uvádím výše, že už kodifikace navržené dopravní infrastruktury v ÚP ÚnL poškodí práva dotčených občanů města.

Proto považuji za vhodnější zvažované dopravní novostavby z ÚP ÚnL vyškrtnout. Pokud by město koncem současné dekády či po roce 2020 přece jen chtělo s některou ze staveb začít, zastupitelstvo bude mít možnost územní plán upravit, jak bude v danou chvíli nezbytné. Je třeba dodat, že pokud město uvažuje o realizaci navržené dopravní infrastruktury nebo jejich částí ve vzdálenější budoucnosti (například po roce 2040), může už současný územní plán některá kritická území vymezit jako plochy a koridory územních rezerv. Dopravní potřeby a přístupy dopravních inženýrů se přitom do doby případného využití těchto rezerv mohou významně změnit.

3. Smysl navržených dopravních novostaveb a jejich vhodnost a potřebnost nelze ověřit. Návrh dopravní infrastruktury vychází z externích podkladů subdodavatelské společnosti CityPlan, spol. s r.o. a Návrh ÚP ÚnL obsahuje jen krátké citace a odkazy na práci tohoto subdodavatele. Podle map uvedených v odůvodnění Návrhu ÚP ÚnL (s. 147-9) je navíc zřejmé, že dopravní prognóza společnosti CityPlan je tvořena k roku 2040, tedy za pravděpodobný horizont navrhovaného ÚP ÚnL. Nabízí se pochybnost, zesilovaná nevěřejností podkladů CityPlan, zda je taková dlouhodobá prognóza dostatečně spolehlivá, aby ospravedlnila zanesení tak radikálních dopravních staveb do ÚP ÚnL, obzvláště s přihlédnutím k jejich výše zmíněným neblahým dopadům na práva některých občanů a k pravděpodobnosti, že v současné dekádě nebudou realizovány.

Zpracovatel Návrhu ÚP ÚnL nadto sám vyjadřuje pochybnost nad dopravními podklady, když v odůvodnění Návrhu ÚP ÚnL vysvětluje, proč nedokáže předložit požadované schéma území s vyznačením stupně automobilizace v měřítku 1:25 000, a říká, že se jedná „o podrobnější dokumentaci, než je podrobnost územního plánu – možno řešit např. v rámci generelu dopravy. Vyznačení skutečného stavu automobilizace dle skutečného počtu obyvatel a počtu automobilů je v podstatě neřešitelný úkol, pro který není možné zajistit relevantní podklady. Prosté sečtení obyvatel např. sídliště a počtu zaparkovaných vozidel v prostoru sídliště není přesné a může být ve svém důsledku i zavádějící.“ (s. 16)

Potřeba ploch územních rezerv bude posouzena v rámci vyhodnocování ÚP ÚnL v souladu s § 55 SZ, kdy nejpozději do 4 let po vydání ÚP ÚnL bude předložena Zastupitelstvu města ÚnL zpráva o uplatňování ÚP ÚnL v uplynulém období. Přeražením "dopravního radiálně okružního skeletu" do ploch územních rezerv nejsou krácena práva ostatních účastníků řízení, neboť "dopravní radiálně okružní skelet", který je součástí dopravní koncepce bude řešen v horizontu územní rezervy z důvodu časové a finanční náročnosti.

Přeražení "dopravního radiálně okružního skeletu" do ploch územních rezerv je v souladu s § 18 a § 19 SZ (s cílem vytvořit předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích a ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území a přitom chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti, s úkolem prověřit a posoudit potřebu změn v území s ohledem na životní prostředí a veřejnou infrastrukturu a hospodárné využívání území).

S ohledem na tyto uvedené skutečnosti pořizovatel rozhodl, že navrhovaná úprava není podstatnou úpravou návrhu ÚP, kterou by bylo nutné posuzovat a projednávat dle § 50-52 SZ.

Tunel D14 pod ulicí Sociální péče není součástí tzv. „dopravního radiálně okružního skeletu“.

Veřejně prospěšná stavba D14 byla v textové i grafické části ÚP ÚnL zachována.

Tunelové řešení ulice Sociální péče v prostoru nástupu do Masarykovi nemocnice je navrženo z důvodu celkového dopravního zklidnění tohoto prostoru. Jak je prokázáno modelovými výpočty, bude ulice Sociální péče významně dopravně zatížena i po vybudování nadřazené silniční sítě. Dopravní zátěž bude představována především vnitroměstskou dopravou - více jak 1/2 celkové dopravní zátěže. Po vybudování tunelového úseku bude snížena hluková zátěž nemocnice a dále bude zvýšena bezpečnost pěších v prostoru před nemocnicí.

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

4. Dopravní prognóza je v rozporu se Zadáním územního plánu Ústí nad Labem. Zadání územního plánu stanovuje: „Návrhový horizont pro prognostické bilance (demografické, urbanistické, dopravní atd.), rozvojové předpoklady a navrhovanou regulaci funkčního využití a prostorového uspořádání území bude stanoven k roku 2025.“ (s. 5) V rozporu s tím ovšem prognostické mapy zatížení komunikační sítě od společnosti CityPlan, o něž se dopravní koncepce Návrhu ÚP ÚnL a její odůvodnění argumentačně opírá, pracují s návrhovým horizontem roku 2040, tedy s výhledem na třicet let, namísto patnácti. Odůvodnění Návrhu ÚP ÚnL přímo říká: „Výpočty dopravním modelem jsou provedeny pro návrhové období roku 2040.“ (s. 146) Jak uvedeno výše, takto dlouhodobá prognóza překračuje pravděpodobnou životnost navrhovaného územního plánu a zpochybňuje věrohodnost a přesnost použitého odhadu budoucího vývoje.

5. Vhodnost a potřebnost navržených dopravních novostaveb je pochybná, existují alternativy. Tři nové mosty a čtyři tunely (tři z toho několikakilometrové) ve městě s necelými sto tisíci obyvateli, v němž se nárůst počtu obyvatel do roku 2030 neočekává (viz odůvodnění Návrhu ÚP ÚnL, s. 133-4), působí jako přehnaně silácké řešení dopravních potíží, byť je ve městě složitý terén. Pokládám za pravděpodobné, že dopravní problémy města je možné řešit dopravními stavbami výrazně menšího rozsahu a rozumnými dopravními opatřeními, jako je zpomalování automobilové dopravy ve městě, zvýšení parkovného v centru města, zkvalitňování a důsledná podpora hromadné dopravy, aktivní podpora pěší a cyklistické dopravy apod. Ostatně právě k alternativám tohoto typu vyzývá Strategie rozvoje města Ústí nad Labem do roku 2015: „Ani dokončená dálnice D8 vzhledem ke své poloze dopravní problémy města nevyřeší a jedinou cestou pro zmírnění současných problémů tak do budoucna zůstane drastické zklidňování individuální automobilové dopravy v zastavěných oblastech a důsledná preference udržitelných dopravních odvětví, zejména rozšiřování MHD doplněné posílením cyklistické dopravy.“ (s. 53)

6. Navržené plány budou brzdit rozvoj alternativních řešení a přístupů. Obávám se, že pokud se navržené dopravní novostavby zanesou do ÚP ÚnL, zabrzdí se tím velkou měrou snahy řešit dopravní problémy pomocí menších stavebních úprav, rekonstrukcí a dopravně organizačních opatření (viz výše). Občané při stížnosti na dopravní problémy uslyší, že řešení je v plánu, ale že na něj zatím nejsou peníze. Zkvalitňování stávající dopravní infrastruktury nebude prioritou, bude se čekat na „velké řešení“. (Právě tak se město v současnosti například zdráhá uvažovat o dílčích snahách o řešení dopravní přetíženosti v Pařížské ulici. V minulosti tvrdilo, že nejprve je třeba vybudovat nově Malou Hradební. Teď argumentuje, že nejdřív musí najít peníze na stavbu kruhového objezdu u garáží pod Mariánskou skálou.)

7. Vlivem dopravní indukce mohou být navržené dopravní novostavby kontraproduktivní. Obávám se, že masivní usnadnění průjezdu městem bude indukovat další dopravu. Vytvoření dopravní infrastruktury optimalizované pro osobní automobilovou dopravu totiž dále oslabí motivaci obyvatel města preferovat nákupy, zábavu či sportovní příležitosti ve své čtvrti a naopak zesílí motivaci k častějším a delším cestám osobním vozem po městě, počet automobilů na jednu domácnost poroste a část tranzitní dopravy bude volit průjezd městem (například z Prahy do Děčína by bylo i po dokončení D8 lákavé jet z Lovosic podél Labe, projet po novém mostě na Střekov, tunelem do Olšinek, dalším mostem do Krásného Března a dále podél Labe do Děčína). Nárůst počtu automobilů v důsledku generované dopravy vyvolané rozsáhlými dopravními novostavbami by nežádoucím způsobem zvýšil hlukovou a smogovou zátěž města a mohl by deformovat rozvoj města Ústí nad Labem.

4) dopravní prognóza je provedena na rok 2040, což vychází z normových požadavků na posuzování kapacit křižovatek a dopravní infrastruktury. Dle článku 6.2.1. normy ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic je návrhové období dopravní infrastruktury z hlediska kapacity 20 let po uvedení do provozu. Předpokládáme-li optimisticky, že by dopravní systém byl uveden v roce 2020 do provozu, jsme s výhledem dopravního zatížení v roce 2040.

5) představa, že se město Ústí nad Labem zařadí do skupiny měst, kde významný podíl na dělbě přepravní práce bude mít cyklistická doprava je dle našeho názoru nereálný z důvodu konfigurace terénu. Přesto je v rámci ÚP je navržena řada cyklostras a cyklostezek, které podpoří rozvoj cyklistické dopravy, ale jenom do určité míry - bude se zejména jednat o rekreační cesty. Město postupně zavádí prvky preference hromadné dopravy, kde je zajištěna větší spolehlivost a přesnost spojů. I přes tato motivační opatření pro zvýšení atraktivity jiných dopravních prostředků než je osobní vozidlo je nereálné předpokládat, že dojde k zásadnímu omezení potřeb jízdy vozidlem do centra města.

6) V rámci ÚP není posuzován postup rekonstrukce místních komunikací. Je zřejmé, že navrhovaný okružní systém by musel být budován postupně po samostatně provozovatelných úsecích, a to nejen z hlediska financí, ale i z hlediska časového. To že nejsou ani v současném stavu prováděny úpravy na stávající komunikační síti má již negativní vliv na plynulost dopravy a bezpečnost.

7) nárůst počtu vozidel nebyl modelovým výpočtem prokázán. Uvedené zvýšení intenzit je pouhá spekulace, která může a nemusí být realizována. Není reálné uvažovat, že po případném zprovoznění tunelové trasy nastane zvýšení prodeje vozidel, aby každý občan s řidičským průkazem si projel novou trasu. Nové infrastrukturní stavby jsou navrhovány proto, aby odlehčily stávající trasy. Zde to byla snaha o odlehčení centra města - omezení průjezdu s alternativní trasou zejména pro obyvatele města. Dále bylo uvažováno o vyloučení veřejného provozu na mostě Dr. E. Beneše (pěší propojení a MHD obou městských center). Po vypuštění nových mostů z návrhu nelze toto uskutečnit.

Kanadský Victoria Transport Policy Institute na téma dopravní indukce a generovaných jízd zveřejnil 8. června 2011 podnětnou studii (dostupnou v angličtině na <http://www.vtpi.org/gentraf.pdf>). V této studii se mimo jiné píše: „Generovaná doprava odráží ekonomický zákon nabídky, který říká, že spotřeba určitého zboží roste, snižuje-li se jeho cena. Rozvoj dopravní sítě zmírňující dopravní zácpy snižuje celkové náklady přepravy osobním automobilem (tj. cenu), což pobízí k dalšímu využívání vozidel. Řečeno jinak, většina silnic ve městech vykazuje latentní dopravní poptávku... V dlouhodobém výhledu indukovaná doprava zřetelně posouvá poptávkovou křivku, neboť dopravní systémy a způsoby využití území rostoucí měrou závisejí na automobilech, takže lidé jsou nuceni více přejíždět osobním vozem, aby si zachovali danou úroveň dostupnosti zboží, služeb a aktivit (Lee 1999).“ (s. 2, překlad David Daduč)

8. SEA je nepřesvědčivé a neověřitelné. Co se týče pravděpodobných důsledků nově navrženého dopravního systému na životní prostředí, Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP Ústí nad Labem na životní prostředí, vytvořené pro Koncept ÚP ÚnL, nepředkládá přesvědčivou analýzu předpokládaného vývoje, pokud by nebyl uplatněn Koncept ÚP ÚnL (kapitola 2). Zaměříme-li se například na oblasti ovzduší a hluku, zjistíme, že příslušné podkapitoly (2.2 a 2.8) předkládají charakteristiku současného stavu ovzduší a klimatu, respektive hlukové zátěže, avšak vůbec se nevěnují předpokládanému vývoji, pokud by nebyl uplatněn Koncept ÚP ÚnL. Kapitola 2 je tedy formálně nazvána v souladu s přílohou zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, avšak obsahově jí neodpovídá. Scházející vyhodnocení tzv. nulové varianty zpochybňuje veškeré další úvahy předloženého SEA.

Dále mám za to, že Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP Ústí nad Labem na životní prostředí nepřináší přesvědčivé hodnocení stávajících a předpokládaných vlivů silniční infrastruktury navržené v Konceptu ÚP ÚnL, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných (kapitola 5). Příslušná podkapitola (5.1.21) předkládá tabelární přehled vlivů dílčích silničních staveb na složky životního prostředí, který je stručný, složitou problematiku redukuje na krátká hesla a směšuje charakteristiky vlivů na životní prostředí s doporučeními a požadavky. Celkové strategické hodnocení vlivů dopravních novostaveb, zohledňující synergie a kumulace vlivů, však téměř schází. Zaměříme-li se opět na vlivy na ovzduší a hlukovou zátěž, v poznámce ke kapitole 5.1.21 čteme ničím nepodložené tvrzení: „Negativní vliv zhoršení kvality ovzduší je vyvážen zlepšení[m] kvality ovzduší v důsledku snížení intenzity dopravy z údolí Labe v řešeném území.“ (s. 204) V kapitole 5.2 se pak pouze píše, že na ovzduší může mít vliv „zvýšení počtu a přesun mobilních zdrojů znečištění spojených s realizací obchvatu města Ústí nad Labem, včetně jejich dopravních napojení“ (s. 238) a že k nárůstu hlukové zátěže dojde „zvýšenou intenzitou dopravy na komunikacích v řešeném území“ (s. 240).

Přestože úkolem SEA je hodnotit systémový vliv strategií a vypracované SEA opakovaně upozorňuje, že podrobné hodnocení dílčích vlivů jednotlivých navržených záměrů bude provedeno až v rámci EIA, předložené Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP Ústí nad Labem na životní prostředí se věnuje především detailům dílčích navržených staveb a nenabízí důkladné strategické hodnocení vlivů celého systému zvažovaných dopravních novostaveb na životní prostředí a udržitelný rozvoj. Vzhledem k výše řečenému jsem přesvědčen, že přinejmenším s ohledem na navržené dopravní novostavby je vypracované SEA neúplné, nepřesvědčivé, nedostatečně odůvodněné a jeho závěry jsou neověřitelné.

8) Dokument Vyhodnocení vlivů konceptu na udržitelný rozvoj včetně vyhodnocení vlivu na životní prostředí byl zpracován autorizovanými osobami a posouzen příslušným dotčeným orgánem. Závěry tohoto posouzení byly zohledněny v návrhu ÚP ÚnL.

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

27.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/792/2011	David Daduč, Strana zelených	Krásné Březno	1468, 1471, 1472/2	<p>1468, 1471, 1472/2 a další na návrhových plochách Z13-1, Z13-2 a Z13-4. Žádáme v tomto území zrušit zastavitelné plochy a ponechat je jako plochy přírodní (SM-N, resp. PUPFL), popřípadě vymezit jako zastavitelné pouze menší plochy v blízkosti současné zástavby na jižním okraji návrhových ploch Z13-4 a Z13-2, ovšem s tím, že by tyto jižní cípy nebyly funkčně vymezeny jako SM-M (plochy smíšené obytné městské), nýbrž jako BI (bydlení v rodinných domech městské a příměstské).</p> <p>Odůvodnění: Výstavba bytových domů ve svahu nad ulicí Žežická v Krásném Březně by znamenala negativní zásah do krajiny, což by bylo v rozporu s požadavkem Zadání územního plánu Ústí nad Labem na „ochranu opticky exponovaných horizontů, panoramat a dálkových pohledů“ (s. 20). Považujeme za nevhodné, aby se město tímto způsobem rozlévalo do volné krajiny. Zástavba, zejména v případě vyšších budov, by v tomto místě mimo jiné rušila výhled z nedaleké Fričovy vyhlídky (273 m). Připomeňme též, že čtvrtá ze dvanácti priorit Zadání územního plánu, schváleného zastupitelstvem města, požaduje „prioritně využít transformačních a ostatních nevyužitých či neefektivně využitých území oproti extenzivnímu rozvoji v dosud nezastavěném území“ (s. 4).</p> <p>Zdá se nám, že návrh územního plánu nedostatečně pracuje s možnostmi revitalizace oblasti v jižní části Krásného Března, kde by byla výstavba bytových domů mnohem vhodnější, neboť jde o intravilán s dobrým dopravním napojením. Město si nechalo vypracovat studii revitalizace a rozvoje jižní části Krásného Března (viz www.krasnebrezno.cz). Jsme přesvědčeni, že chvályhodná snaha oživit jižní část Krásného Března, potenciálně velmi atraktivní, by se do územního plánu měla náležitě promítnout a že by vhodně kompenzovala zrušenou výstavbu na svazích nad ulicí Žežická.</p> <p>Další vážnou výhradou proti navrhované zastavitelnosti ploch nad ulicí Žežická je střet případné výstavby v této oblasti s významnými prvky ÚSES, zejména s lokálním biocentrem Fričova vyhlídka a s nadregionálním biokoridorem K10. Respekt k ochrannému pásmu nadregionálního biokoridoru přitom zdůrazňuje už Zadání územního plánu požadavkem „respektovat a zohlednit ochranné pásmo nadregionálního biokoridoru [...] K10 s probíhající osou teplomilnou doubravní, mezofilní hájovou a vodní.“ (s. 16).</p>	Připomínce se nevyhovuje	<p>Způsob využití "SM-M" na plochách Z13-1, Z13-2 a Z13-4 se nemění.</p> <p>V ÚPnSÚ ÚnL byly předmětné pozemkové parcely součástí zastavitelné plochy, která umožňuje "obytnou výstavbu v rodinných a menších obytných domech a drobnou občanskou vybavenost". Z hlediska potvrzení právní jistoty ve způsobu využití pozemků vycházející z předchozí územně plánovací dokumentace (ÚPnSÚ ÚnL), byl navržen způsob využití plochy "SM-M".</p> <p>Plocha "SM-M" je v souladu s urbanistickou koncepcí stanovenou v územním plánu a je v souladu s cíli a úkoly územního plánování stanovenými v § 18-19 stavebního zákona (s cílem vytvořit předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích a ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území a přitom chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti, s úkolem prověřit a posoudit potřebu změn v území s ohledem na životní prostředí a veřejnou infrastrukturu a hospodárné využívání území).</p> <p>Způsob využití "SM-M" byl zapracován do návrhu ÚP ÚnL a odsouhlasen v procesu pořizování v souladu s ustanovením § 50-52 stavebního zákona.</p>
28.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/791/2011	David Daduč, Strana zelených	Habrovice	270/1, 270/2, 268/1, 268/2	<p>Parcelní čísla: 270/1, 270/2, 268/1 (část) a 268/2</p> <p>Návrhová plocha Z4-107</p> <p>Nesouhlasím s navrženým funkčním využitím této plochy (SM-V). Žádám o návrat k funkčnímu využití „plochy přírodní“ (ZP), jak tomu bylo v Konceptu ÚP.</p> <p>Odůvodnění: Na východ od návrhové plochy Z4-107 je funkční statek (chov hovězího dobytka) a na jihozápad od této návrhové plochy jsou pastviny, které místní zemědělci už desítky let využívají. Dojde-li k zastavění návrhové plochy Z4-107, jak Návrh ÚP umožňuje, statek ztratí možnost využívat pastviny, neboť jej zastavitelné území od těchto pastvin oddělí. To by pro zemědělce, kteří ve své činnosti chtějí pokračovat, bylo pravděpodobně likvidační.</p> <p>Dále se obávám, že po případném nuceném zániku statku, může vzniknout spekulativní tlak na odkoupení jejich pozemků a následný převod stávajících trvalých travních porostů na zastavitelné území. Podobně tomu bylo už s řadou jiných pozemků v okolí.</p>	Připomínce se nevyhovuje.	<p>Zastavitelnost pozemku byla dle všeobecného pokynu převzata z ÚpnSÚ. Regulativ SM-V umožňuje venkovské bydlení s doplňkovou funkcí venkovského charakteru, ale připouští i další nebytové funkce a přitom nezatěžuje území další těžkou zátěží zemědělské výroby. Území bylo podmíněno Územní studií jejímž úkolem bude stanovit veškeré podmínky pro zastavitelnost tohoto území, tak aby byly umožněny vazby zemědělské výroby na další plochy, stanoveny hygienické limity a odstupy možných staveb, vymezeny ekologické zátěže a také případný rozsah sanací.</p>

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

29.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/790/2011	David Daduč, Strana zelených		<p>Připomínka se nevztahuje ke konkrétním pozemkům, ale k podmínkám funkčního využití ploch označených indexem SM-C, SM-C1, SM-M a SM-M1.</p> <p>1. Žádám o následující doplnění podmínek funkčního a prostorového uspořádání ploch označených indexem SM-C, SM-C1, SM-M a SM-M1:</p> <ul style="list-style-type: none"> - podmínku „při rekonstrukcích obytných objektů povinnost zachování min. 30% ploch obytných“ rozšířit na „při rekonstrukcích a po demolcích obytných objektů povinnost zachování min. 30% ploch obytných“ - podmínku „při rekonstrukcích a po demolcích obytných objektů povinnost zachování min. 30% ploch obytných“ doplnit i do vymezení ploch SM-M1 <p>2. Žádám o zvážení návrhu na doplnění podmínek funkčního a prostorového uspořádání ploch označených indexem SM-C, SM-C1, SM-M a SM-M1:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stanovit procento obytných ploch i pro novostavby na těchto plochách <p>- vyžadovat, aby odstavná a parkovací stání pro automobily byla zajištěna formou garáží, a místa k parkování v ulicích povolovat jen jako výjimku nebo v určitém malém množství</p> <p>Odůvodnění:</p> <p>1. O rozšíření podmínky tak, aby platila i pro výstavbu po demolcích obytných objektů, žádám proto, aby územní plán nemotivoval k demolcím oproti rekonstrukcím. Nevhodně demolice zažilo město Ústí nad Labem za poslední desetiletí už vícekrát a je na místě motivovat spíše k rekonstrukcím. Doplnění podmínky u SM-M1 žádám proto, že by tu logicky měla být stejně jako u ploch SM-M.</p> <p>2. O zvážení doplňujících podmínek žádám proto, že bych je pokládal za přínosné pro budoucí zdravý rozvoj ploch spadajících do této kategorie, ale uvědomuji si, že jejich stanovení může být nesnadné a na hranici podrobnosti územního plánu. Stanovit procento obytných ploch pro novostavby by bylo přínosné proto, že by se zajistilo, aby na plochách „smíšených obytných“ nevznikala zástavba bez obytných ploch, což bez této podmínky může v mnoha případech nastat. Podmínku požadující plánovat parkovací místa pro automobily výhradně či převážně do garáží bych pokládal za velmi přínosnou proto, že vozidla zaparkovaná mezi budovami, obzvláště rozsáhlejší pozemní parkoviště, zpravidla znesnadňují „zabydlení“ městského prostoru lidmi a přispívají k odlidštění městského prostoru.</p>	<p>Ve věci doplnění podmínek funkčního a prostorového uspořádání ploch SM-C, SM-C1, SM-M a SM-M1 vyplývající z bodu 1. a 2. připomínky: Připomínce se vyhovuje částečně.</p> <p>Ve věci odstavných a parkovacích stání pro automobily u ploch SM-C, SM-C1, SM-M a SM-M1 vyplývající z bodu 2. připomínky: Připomínce se nevyhovuje.</p>	<p>Podmínka funkčního využití ploch označených indexem SM-C, SM-C1, SM-M a SM-M1 byla rozšířena o podmínky: „při rekonstrukcích a po demolcích obytných objektů povinnost zachování min. 30% ploch obytných“.</p> <p>Pořizovatel ověřil skutečnosti uvedené v připomínce a konstatuje, že jsou oprávněné. Stanovení procenta obytných ploch i pro novostavby na těchto plochách pořizovatel prověřil a konstatuje, že se jedná o podstatnou úpravu návrhu ÚP ÚnL, která by vedla k opakovanému veřejnému projednání ÚP ÚnL.</p> <p>Doplnění podmínky požadující plánovat parkovací místa pro automobily výhradně či převážně do garáží v plochách SM-C, SM-C1, SM-M a SM-M1 pořizovatel prověřil a konstatuje, že se jedná o podstatnou úpravu návrhu ÚP ÚnL, která by vedla k opakovanému veřejnému projednání ÚP ÚnL.</p>
-----	-----------	-----------------------	------------------------------	--	---	---	---

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

30.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/818/2011	Jan Kvapil, Jana Kvapilová	Bukov	1106, 1108, 1368/6, 1105/3, 1356/2	<p>Nesouhlasíme s kategorizací parcely č. 1113. Odůvodnění: Parcela 1113 (označená jako OV-KM) je v návrhu ÚP určena ke komerčnímu využití malému a střednímu. S tímto ale nesouhlasíme z následujících dvou důvodů:</p> <p>1. Tato parcela se nachází na tak prudkém svahu, že její využití v udávaném smyslu je prakticky nemožné. 2. Tato parcela se nachází bezprostředně (s výjimkou dvou až třímetrového pásu parcely č. 1118/1) nad naší parcelou č. 1108, tudíž při hypotetickém malém či středním komerčním využití může dojít k nevratnému porušení či znečištění naší parcely (např. havárie, únik chemických produktů apod.).</p>	<p>Podaná připomínka byla pořizovatelem vyhodnocena jako námitka č. 263 (viz návrh na rozhodnutí o námitkách).</p>	<p>Plocha se způsobem využití "OV-KM" na p. p. č. 1113 v k. ú. Bukov byla zmenšena na polovinu tak, že zastavitelná plocha navazuje na plochu "OV-KM" na p. p. č. 1116/2 v k. ú. Bukov. Na zbývající nezastavitelné ploše na p. p. č. 1113 v k. ú. Bukov byl zachován současný způsob využití.</p> <p>1. Plocha byla zapracována projektantem v souladu s urbanistickou koncepcí navrženou v územním plánu a posouzena dotčenými orgány hájícími veřejný zájem v procesu pořizování ÚP ÚnL.</p> <p>2. Pořizovatel prověřil skutečnosti v uvedené námitce a konstatuje, že pro eliminaci potenciálního znečištění p. p. č. 1106, 1108, 1368/6, 1105/3, 1356/2 v k. ú. Bukov s ohledem na stávající stav v území je zmenšena návrhová zastavitelná plocha na p. p. č. 1113 v k. ú. Bukov na polovinu.</p> <p>Zmenšení plochy "OV-KM" na části p. p. č. 1113 v k. ú. Bukov není v rozporu s cíli a úkoly územního plánování stanovenými v § 18 a 19 SZ (s cílem vytvořit předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích a ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území a přitom chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti, s úkolem prověřit a posoudit potřebu změn v území s ohledem na životní prostředí a veřejnou infrastrukturu a hospodárné využívání území).</p> <p>S ohledem na tyto uvedené skutečnosti pořizovatel rozhodl, že navrhovaná úprava není podstatnou úpravou návrhu ÚP, kterou by bylo nutné posuzovat a projednávat dle § 50-52 SZ.</p>
31.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/826/2011	Gabriela a Michael Glöcknerovi	Předlice	1051/1, 1051/6, 1071/8	<p>1051/1, 1051/6, 1071/8 a další v řešeném polygonu VT – plochy výroby a skladování – těžký průmysl. Žádáme o změnu funkčního využití dotčené plochy z „plochy výroby a skladování – těžký průmysl“ (VT) na „plochy smíšené nezastavěného území – přírodní“ (SM-NP).</p> <p>Odůvodnění:</p> <p>Obecně jsme přesvědčeni, že není vhodné do města vpouštět nové provozy těžkého průmyslu. Konkrétně v tomto případě ovšem nesouhlasíme především proto, že navrhované průmyslové plochy významně kolidují s plánovaným rekreačním využitím oblasti kolem jezera Milada. Zatímco v konceptu územního plánu se ještě dotčená plocha objevovala ve stavu návrhové plochy těžkého průmyslu, v návrhu ÚP je již stejná plocha vedena jako „stav“, přestože současný územní plán, dle aktualizace k 4. květnu 2011, v tomto místě s průmyslem nepočítá. To považujeme za chybné, matoucí a s ohledem na níže uvedené argumenty nežádoucí.</p> <p>Navržené plochy pro průmyslové využití jsou od plánovaného rekreačního území odděleny jen úzkým pásem izolační zeleně (návrhová plocha N9-9) v šířce kolem 70 metrů. Břeh samotného jezera Milada je od nejbližšího okraje zóny těžkého průmyslu vzdálen asi 500 metrů.</p>	<p>Připomínce se vyhovuje částečně.</p>	<p>Na základě skutečnosti byla stávající plocha využívána pro potřeby elektrárny Trmice ponechána ve stavu VT pouze v nejnútnejším rozsahu. Okolní plochy byly navrženy na plochy nezastavitelné - SM-NP a plocha ZO v nejbližším sousedství byla rozšířena. Plocha "VT" byla zapracovaná projektantem v souladu s urbanistickou koncepcí navrženou v územním plánu a posouzena dotčenými orgány hájícími veřejný zájem v procesu pořizování ÚP ÚnL.</p> <p>Součástí ÚP ÚnL je Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na udržitelný rozvoj území, které obsahuje vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na životní prostředí. Závěry byly zohledněny v návrhu ÚP ÚnL.</p> <p>Plocha "VT" byla stanovena dle skutečného stavu v území v souladu s urbanistickou koncepcí navrženou v územním plánu.</p>

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

					<p>Navrhované plochy pro průmyslové využití mají navíc mírně vyšší nadmořskou výšku než plánovaná rekreační oblast. Výška staveb na průmyslových plochách může být značná (na plochách vymezených pro těžký průmysl lze umisťovat i elektrárny, teplárny či chemické provozy). Plán počítá s umístěním vedení vysokého napětí na západní okraj navrhovaných ploch pro průmyslové využití, zřejmě i s přesahem do pásu izolační zeleně. Lze předpokládat, že průmyslové stavby a stožáry vysokého napětí negativně ovlivní estetickou hodnotu nejbližšího okolí rekreační oblasti. Dále lze předpokládat, že provoz průmyslových podniků může rekreační oblast negativně ovlivnit také zplodinami, zápachem a hlukem.</p> <p>Plánovaná rekreační oblast Milada by měla zpříjemnit život obyvatelům Ústí nad Labem i širšího okolí a přispět k potlačování pověsti města jako špinavého centra průmyslu. Proto je velmi nevhodné umisťovat do jejího sousedství průmyslové plochy. Ve vzdálenějších místech Předlic, jakož i v jiných částech města je plánována řada jiných ploch pro průmyslové využití. Tyto plochy jsou často umisťovány do starých průmyslových areálů a ploch (brownfieldy), což je mnohem vhodnější. Do těsného sousedství plánované rekreační oblasti nové průmyslové plochy nepatří.</p>		
32.	15.6.2011	MM/OU/PSM/NUP/827/2011	Gabriela a Michael Glöcknerovi	<p>Bukov, Klíše, Ústí nad Labem, Hostovice, Střekov, Svádov, Krásné Březno</p>	<p>Navržený systém silnic, tunelů a mostů od ulice Sociální péče (veřejně prospěšná stavba označená indexem D14), přes tunel pod Střížovickým vrchem (D8, D9), Předlice (D7), tunel pod Soudným vrchem do Vaňova (D7, D6), přemostění Labe (D1), tunel pod Střekovem (D3, D2), výstup v Olšinkách a přemostění Labe do Krásného Března (D4). Nesouhlasím s výše konkretizovaným návrhem systému nových silnic, tunelů a mostů. Žádám o vyjmutí těchto navržených dopravních novostaveb z Návrhu územního plánu.</p> <p>Odůvodnění: 1. Zamýšlené dopravní novostavby se necitlivě dotýkají práv obyvatel dotčených míst. V případě výstavby navržených dopravních děl dojde k hrozbě vyvlastnění a k poškození a znehodnocení soukromých nemovitostí, včetně demolic rodinných domů. Navržené dopravní stavby jsou přitom sotva nezbytné, a pokládám za jisté, že nejde o jediná možná řešení. Pro příklad: i když pro účely teoretické úvahy akceptujeme potřebu výstavby tunelu z Bukova do Předlic a souvisejících vjezdů a výjezdů na bukovské straně, stěží lze pokládat za nezbytnou demolicí obytných domů a dalších soukromých nemovitostí v zamýšleném rozsahu za situace, kdy by bylo možné se demolicí soukromých objektů zčásti nebo zcela vyhnout plánováním dopravních staveb na současných dopravních plochách (tzv. rondel a přilehlé komunikace). Dále platí, že pokud navržené dopravní stavby budou ve vydaném územním plánu figurovat, hodnota dotčených soukromých nemovitostí a právní jistota jejich majitelů silně utrpí i v případě, že se za dobu platnosti územního plánu konkrétní dopravní stavba budovat nebude (což je při jejich finanční náročnosti velmi pravděpodobné). Je možné, že by někteří z občanů města, kteří by takto územním plánem byli dotčeni na svých právech, vydaný územní plán napadli žalobou k Nejvyššímu správnímu soudu.</p>	<p>Připomínce se vyhovuje částečně.</p>	<p>Jedná se o systém tunelů, mostů a silnic, tzv. „dopravní radiálně okružní skelet“, který je součástí navržené dopravní koncepce ÚP ÚnL, sloužící k ochraně města. Dopravní radiálně okružní skelet byl na základě usnesení Zastupitelstva města ÚnL č. 8/11 ze dne 22. 9. 2011 vyjmut z veřejně prospěšných staveb a z návrhových ploch a byl přeřazen do ploch územních rezerv.</p> <p>Zastupitelstvo města vydalo toto usnesení na základě veřejného projednání návrhu ÚP ÚnL, kdy byla zohledněna finanční a časová náročnost záměru a možnost hledání citlivějšího řešení k obyvatelům města. Funkční využití návrhových ploch "DI-S" bylo po jejich vyjmutí upraveno dle skutečného stavu v území. Funkce územních rezerv neumožňuje vést vyvlastňovací řízení.</p> <p>Územní rezervy jsou dle stavebního zákona definovány jako "plochy a koridory, jejichž cílem je prověřit možnosti budoucího využití, jejich dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití". Plochy vymezené v ÚP ÚnL jako územní rezervy je možno využít pouze za podmínky zpracování územních studií pořízených v souladu s § 30 stavebního zákona. Územní studie navrhne, prověří a posoudí možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, například hledání takového dopravního řešení, které bude co nejcitlivější k obyvatelům města, finanční náročnost apod., které by mohly významným způsobem ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich významných částí. Zpracované a zaevidované územní studie budou podkladem pro případné změny územního plánu.</p> <p>Funkce územní rezervy umožňuje všem obyvatelům dotčené čtvrti využití v souladu se stavem v území, tzn. že bude umožňováno např. zvelebovat, upravovat, přestavovat a přistavovat, zateplovat, zavádět alternativní způsoby vytápění v souladu s funkčním využitím dle ÚP ÚnL.</p> <p>S ohledem na tyto uvedené skutečnosti pořizovatel rozhodl, že navrhovaná úprava není podstatnou úpravou návrhu ÚP, kterou by bylo nutné posuzovat a projednávat dle § 50-52 SZ.</p>

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

2. Plán je finančně nereálný, proto je lepší jej nekodifikovat. Podle Návrhu ÚP ÚnL by téměř veškeré dopravní novostavby tvořily místní komunikace, což znamená, že investorem staveb i správcem komunikací by bylo statutární město Ústí nad Labem. Náklady na jejich přípravu a výstavbu by přitom pravděpodobně překročily hranici deseti miliard, možná výrazně. Velmi nákladná a pro město stěžejí přijatelná by byla i údržba a běžný provoz zařízení, jak ostatně město díky Mariánskému mostu dobře ví. Město Ústí nad Labem je přitom v současnosti značně zadlužené (aktuálně dluh činí kolem 1,7 mld.) a splátky ze stávajících úvěrů jsou rozvržené až do roku 2030. V důsledku hospodářského poklesu jsou příjmy města už několik let nižší než dříve a pomalejší růst na Západě pravděpodobně vydrží ještě roky. Budeme-li vycházet z předpokladu, že Návrh ÚP ÚnL bude po schválení platit zhruba 15 let, je prakticky jisté, že z navržené dopravní infrastruktury se podaří za dobu platnosti nového ÚP ÚnL vybudovat nanejvýš jen velmi málo. Přitom platí, jak uvádím výše, že už kodifikace navržené dopravní infrastruktury v ÚP ÚnL poškodí práva dotčených občanů města.

Proto považuji za vhodnější zvažované dopravní novostavby z ÚP ÚnL vyškrtnout. Pokud by město koncem současné dekády či po roce 2020 přece jen chtělo s některou ze staveb začít, zastupitelstvo bude mít možnost územní plán upravit, jak bude v danou chvíli nezbytné. Je třeba dodat, že pokud město uvažuje o realizaci navržené dopravní infrastruktury nebo jejích částí ve vzdálenější budoucnosti (například po roce 2040), může už současný územní plán některá kritická území vymezit jako plochy a koridory územních rezerv. Dopravní potřeby a přístupy dopravních inženýrů se přitom do doby případného využití těchto rezerv mohou významně změnit.

3. Smysl navržených dopravních novostaveb a jejich vhodnost a potřebnost nelze ověřit. Návrh dopravní infrastruktury vychází z externích podkladů subdodavatelské společnosti CityPlan, spol. s r.o. a Návrh ÚP ÚnL obsahuje jen krátké citace a odkazy na práci tohoto subdodavatele. Podle map uvedených v odůvodnění Návrhu ÚP ÚnL (s. 147-9) je navíc zřejmé, že dopravní prognóza společnosti CityPlan je tvořena k roku 2040, tedy za pravděpodobný horizont navrhovaného ÚP ÚnL. Nabízí se pochybnost, zesilovaná neveřejností podkladů CityPlan, zda je taková dlouhodobá prognóza dostatečně spolehlivá, aby ospravedlnila zanesení tak radikálních dopravních staveb do ÚP ÚnL, obzvláště s přihlédnutím k jejich výše zmíněným neblahým dopadům na práva některých občanů a k pravděpodobnosti, že v současné dekádě nebudou realizovány.

Zpracovatel Návrhu ÚP ÚnL nadto sám vyjadřuje pochybnost nad dopravními podklady, když v odůvodnění Návrhu ÚP ÚnL vysvětluje, proč nedokáže předložit požadované schéma území s vyznačením stupně automobilizace v měřítku 1:25 000, a říká, že se jedná „o podrobnější dokumentaci, než je podrobnost územního plánu – možno řešit např. v rámci generelu dopravy. Vyznačení skutečného stavu automobilizace dle skutečného počtu obyvatel a počtu automobilů je v podstatě neřešitelný úkol, pro který není možné zajistit relevantní podklady. Prosté sečtení obyvatel např. sídliště a počtu zaparkovaných vozidel v prostoru sídliště není přesné a může být ve svém důsledku i zavádějící.“ (s. 16)

Potřeba ploch územních rezerv bude posouzena v rámci vyhodnocování ÚP ÚnL v souladu s § 55 SZ, kdy nejpozději do 4 let po vydání ÚP ÚnL bude předložena Zastupitelstvu města ÚnL zpráva o uplatňování ÚP ÚnL v uplynulém období. Přeražením "dopravního radiálně okružního skeletu" do ploch územních rezerv nejsou krácena práva ostatních účastníků řízení, neboť "dopravní radiálně okružní skelet", který je součástí dopravní koncepce bude řešen v horizontu územní rezervy z důvodu časové a finanční náročnosti.

Přeražení "dopravního radiálně okružního skeletu" do ploch územních rezerv je v souladu s § 18 a § 19 SZ (s cílem vytvořit předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích a ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území a přitom chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti, s úkolem prověřit a posoudit potřebu změn v území s ohledem na životní prostředí a veřejnou infrastrukturu a hospodárné využívání území).

S ohledem na tyto uvedené skutečnosti pořizovatel rozhodl, že navrhovaná úprava není podstatnou úpravou návrhu ÚP, kterou by bylo nutné posuzovat a projednávat dle § 50-52 SZ.

Tunel D14 pod ulicí Sociální péče není součástí tzv. „dopravního radiálně okružního skeletu“.

Veřejně prospěšná stavba D14 byla v textové i grafické části ÚP ÚnL zachována. Tunelové řešení ulice Sociální péče v prostoru nástupu do Masarykovi nemocnice je navrženo z důvodu celkového dopravního zklidnění tohoto prostoru. Jak je prokázáno modelovými výpočty, bude ulice Sociální péče významně dopravně zatížena i po vybudování nadřazené silniční sítě. Dopravní zátěž bude představována především vnitroměstskou dopravou - více jak 1/2 celkové dopravní zátěže. Po vybudování tunelového úseku bude snížena hluková zátěž nemocnice a dále bude zvýšena bezpečnost pěších v prostoru před nemocnicí.

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

4. Dopravní prognóza je v rozporu se Zadáním územního plánu Ústí nad Labem. Zadání územního plánu stanovuje: „Návrhový horizont pro prognostické bilance (demografické, urbanistické, dopravní atd.), rozvojové předpoklady a navrhovanou regulaci funkčního využití a prostorového uspořádání území bude stanoven k roku 2025.“ (s. 5) V rozporu s tím ovšem prognostické mapy zatížení komunikační sítě od společnosti CityPlan, o něž se dopravní koncepce Návrhu ÚP ÚnL a její odůvodnění argumentačně opírá, pracují s návrhovým horizontem roku 2040, tedy s výhledem na třicet let, namísto patnácti. Odůvodnění Návrhu ÚP ÚnL přímo říká: „Výpočty dopravním modelem jsou provedeny pro návrhové období roku 2040.“ (s. 146) Jak uvedeno výše, takto dlouhodobá prognóza překračuje pravděpodobnou životnost navrhovaného územního plánu a zpochybňuje věrohodnost a přesnost použitého odhadu budoucího vývoje.

5. Vhodnost a potřebnost navržených dopravních novostaveb je pochybná, existují alternativy. Tři nové mosty a čtyři tunely (tři z toho několikakilometrové) ve městě s necelými sto tisíci obyvateli, v němž se nárůst počtu obyvatel do roku 2030 neočekává (viz odůvodnění Návrhu ÚP ÚnL, s. 133-4), působí jako přehnaně silácké řešení dopravních potíží, byť je ve městě složitý terén. Pokládám za pravděpodobné, že dopravní problémy města je možné řešit dopravními stavbami výrazně menšího rozsahu a rozumnými dopravními opatřeními, jako je zpomalování automobilové dopravy ve městě, zvýšení parkovného v centru města, zkvalitňování a důsledná podpora hromadné dopravy, aktivní podpora pěší a cyklistické dopravy apod. Ostatně právě k alternativám tohoto typu vyzývá Strategie rozvoje města Ústí nad Labem do roku 2015: „Ani dokončená dálnice D8 vzhledem ke své poloze dopravní problémy města nevyřeší a jedinou cestou pro zmírnění současných problémů tak do budoucna zůstane drastické zkvalitňování individuální automobilové dopravy v zastavěných oblastech a důsledná preference udržitelných dopravních odvětví, zejména rozšiřování MHD doplněné posílením cyklistické dopravy.“ (s. 53)

6. Navržené plány budou brzdit rozvoj alternativních řešení a přístupů. Obávám se, že pokud se navržené dopravní novostavby zanesou do ÚP ÚnL, zabrzdí se tím velkou měrou snahy řešit dopravní problémy pomocí menších stavebních úprav, rekonstrukcí a dopravně organizačních opatření (viz výše). Občané při stížnosti na dopravní problémy uslyší, že řešení je v plánu, ale že na něj zatím nejsou peníze. Zkvalitňování stávající dopravní infrastruktury nebude prioritou, bude se čekat na „velké řešení“. (Právě tak se město v současnosti například zdráhá uvažovat o dílčích snahách o řešení dopravní přetíženosti v Pařížské ulici. V minulosti tvrdilo, že nejprve je třeba vybudovat nově Malou Hradební. Teď argumentuje, že nejdřív musí najít peníze na stavbu kruhového objezdu u garáží pod Mariánskou skálou.)

7. Vlivem dopravní indukce mohou být navržené dopravní novostavby kontraproduktivní. Obávám se, že masivní usnadnění průjezdu městem bude indukovat další dopravu. Vytvoření dopravní infrastruktury optimalizované pro osobní automobilovou dopravu totiž dále oslabí motivaci obyvatel města preferovat nákupy, zábavu či sportovní příležitosti ve své čtvrti a naopak zesílí motivaci k častějším a delším cestám osobním vozem po městě, počet automobilů na jednu domácnost poroste a část tranzitní dopravy bude volit průjezd městem (například z Prahy do Děčína by bylo i po dokončení D8 lákavé jet z Lovosic podél Labe, projet po novém mostě na Střekov, tunelem do Olšinek, dalším mostem do Krásného Března a dále podél Labe do Děčína). Nárůst počtu automobilů v důsledku generované dopravy vyvolané rozsáhlými dopravními novostavbami by nežádoucím způsobem zvýšil hlukovou a smogovou zátěž města a mohl by deformovat rozvoj města Ústí nad Labem.

4) dopravní prognóza je provedena na rok 2040, což vychází z normových požadavků na posuzování kapacit křižovatek a dopravní infrastruktury. Dle článku 6.2.1. normy ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic je návrhové období dopravní infrastruktury z hlediska kapacity 20 let po uvedení do provozu. Předpokládá-li optimisticky, že by dopravní systém byl uveden v roce 2020 do provozu, jsme s výhledem dopravního zatížení v roce 2040.

5) představa, že se město Ústí nad Labem zařadí do skupiny měst, kde významný podíl na dělbě přepravní práce bude mít cyklistická doprava je dle našeho názoru nereálný z důvodu konfigurace terénu. Přesto je v rámci ÚP je navržena řada cyklostras a cyklostezek, které podpoří rozvoj cyklistické dopravy, ale jenom do určité míry - bude se zejména jednat o rekreační cesty. Město postupně zavádí prvky preference hromadné dopravy, kde je zajištěna větší spolehlivost a přesnosti spojů. I přes tato motivační opatření pro zvýšení atraktivity jiných dopravních prostředků než je osobní vozidlo je nereálné předpokládat, že dojde k zásadnímu omezení potřeb jízdy vozidlem do centra města.

6) V rámci ÚP není posuzován postup rekonstrukce místních komunikací. Je zřejmé, že navrhovaný okružní systém by musel být budován postupně po samostatně provozovatelných úsecích, a to nejen z hlediska financí, ale i z hlediska časového. To že nejsou ani v současném stavu prováděny úpravy na stávající komunikační síti má již negativní vliv na plynulost dopravy a bezpečnost.

7) nárůst počtu vozidel nebyl modelovým výpočtem prokázán. Uvedené zvýšení intenzit je pouhá spekulace, která může a nemusí být realizována. Není reálné uvažovat, že po případném zprovoznění tunelové trasy nastane zvýšení prodeje vozidel, aby každý občan s řidičským průkazem si projel novou trasou. Nové infrastrukturní stavby jsou navrhovány proto, aby odlehčily stávající trasy. Zde to byla snaha o odlehčení centra města - omezení průjezdu s alternativní trasou zejména pro obyvatele města. Dále bylo uvažováno o vyloučení veřejného provozu na mostě Dr. E. Beneše (pěší propojení a MHD obou městských center). Po vypuštění nových mostů z návrhu nelze toto uskutečnit.

Kanadský Victoria Transport Policy Institute na téma dopravní indukce a generovaných jízd zveřejnil 8. června 2011 podnětnou studii (dostupnou v angličtině na <http://www.vtpi.org/gentraf.pdf>). V této studii se mimo jiné píše: „Generovaná doprava odráží ekonomický zákon nabídky, který říká, že spotřeba určitého zboží roste, snižuje-li se jeho cena. Rozvoj dopravní sítě zmírňující dopravní zácpy snižuje celkové náklady přepravy osobním automobilem (tj. cenu), což pobízí k dalšímu využívání vozidel. Řečeno jinak, většina silnic ve městech vykazuje latentní dopravní poptávku... V dlouhodobém výhledu indukovaná doprava zřetelně posouvá poptávkovou křivku, neboť dopravní systémy a způsoby využití území rostoucí měrou závisejí na automobilech, takže lidé jsou nuceni více přejíždět osobním vozem, aby si zachovali danou úroveň dostupnosti zboží, služeb a aktivit (Lee 1999).“ (s. 2, překlad David Daduč)

8. SEA je nepřesvědčivé a neověřitelné. Co se týče pravděpodobných důsledků nově navrženého dopravního systému na životní prostředí, Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP Ústí nad Labem na životní prostředí, vytvořené pro Koncept ÚP ÚnL, nepředkládá přesvědčivou analýzu předpokládaného vývoje, pokud by nebyl uplatněn Koncept ÚP ÚnL (kapitola 2). Zaměříme-li se například na oblasti ovzduší a hluku, zjistíme, že příslušné podkapitoly (2.2 a 2.8) předkládají charakteristiku současného stavu ovzduší a klimatu, respektive hlukové zátěže, avšak vůbec se nevěnují předpokládanému vývoji, pokud by nebyl uplatněn Koncept ÚP ÚnL. Kapitola 2 je tedy formálně nazvána v souladu s přílohou zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, avšak obsahově jí neodpovídá. Scházející vyhodnocení tzv. nulové varianty zpochybňuje veškeré další úvahy předloženého SEA.

Dále mám za to, že Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP Ústí nad Labem na životní prostředí nepřináší přesvědčivé hodnocení stávajících a předpokládaných vlivů silniční infrastruktury navržené v Konceptu ÚP ÚnL, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných (kapitola 5). Příslušná podkapitola (5.1.21) předkládá tabelární přehled vlivů dílčích silničních staveb na složky životního prostředí, který je stručný, složitou problematiku redukuje na krátká hesla a směřuje charakteristiky vlivů na životní prostředí s doporučeními a požadavky. Celkové strategické hodnocení vlivů dopravních novostaveb, zohledňující synergie a kumulace vlivů, však téměř schází. Zaměříme-li se opět na vlivy na ovzduší a hlukovou zátěž, v poznámce ke kapitole 5.1.21 čteme ničím nepodložené tvrzení: „Negativní vliv zhoršení kvality ovzduší je vyvážen zlepšení[m] kvality ovzduší v důsledku snížení intenzity dopravy z údolí Labe v řešeném území.“ (s. 204) V kapitole 5.2 se pak pouze píše, že na ovzduší může mít vliv „zvýšení počtu a přesun mobilních zdrojů znečištění spojených s realizací obchvatu města Ústí nad Labem, včetně jejich dopravních napojení“ (s. 238) a že k nárůstu hlukové zátěže dojde „zvýšenou intenzitou dopravy na komunikacích v řešeném území“ (s. 240).

Přestože úkolem SEA je hodnotit systémový vliv strategií a vypracované SEA opakovaně upozorňuje, že podrobné hodnocení dílčích vlivů jednotlivých navržených záměrů bude provedeno až v rámci EIA, předložené Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP Ústí nad Labem na životní prostředí se věnuje především detailům dílčích navržených staveb a nenabízí důkladné strategické hodnocení vlivů celého systému zvažovaných dopravních novostaveb na životní prostředí a udržitelný rozvoj. Vzhledem k výše řečenému jsem přesvědčen, že přinejmenším s ohledem na navržené dopravní novostavby je vypracované SEA neúplné, nepřesvědčivé, nedostatečně odůvodněné a jeho závěry jsou neověřitelné.

8) Dokument Vyhodnocení vlivů konceptu na udržitelný rozvoj včetně vyhodnocení vlivu na životní prostředí byl zpracován autorizovanými osobami a posouzen příslušným dotčeným orgánem. Závěry tohoto posouzení byly zohledněny v návrhu ÚP ÚnL.

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

33.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/828/2011	Gabriela a Michael Glöcknerovi	Krásné Březno	1468, 1471, 1472/2	<p>1468, 1471, 1472/2 a další na návrhových plochách Z13-1, Z13-2 a Z13-4. Žádáme v tomto území zrušit zastavitelné plochy a ponechat je jako plochy přírodní (SM-N, resp. PUPFL), popřípadě vymezit jako zastavitelné pouze menší plochy v blízkosti současné zástavby na jižním okraji návrhových ploch Z13-4 a Z13-2, ovšem s tím, že by tyto jižní cípy nebyly funkčně vymezeny jako SM-M (plochy smíšené obytné městské), nýbrž jako BI (bydlení v rodinných domech městské a příměstské).</p> <p>Odůvodnění: Výstavba bytových domů ve svahu nad ulicí Žežická v Krásném Březně by znamenala negativní zásah do krajiny, což by bylo v rozporu s požadavkem Zadání územního plánu Ústí nad Labem na „ochranu opticky exponovaných horizontů, panoramat a dálkových pohledů“ (s. 20). Považujeme za nevhodné, aby se město tímto způsobem rozlévalo do volné krajiny. Zástavba, zejména v případě vyšších budov, by v tomto místě mimo jiné rušila výhled z nedaleké Fričovy vyhlídky (273 m). Připomeňme též, že čtvrtá ze dvanácti priorit Zadání územního plánu, schváleného zastupitelstvem města, požaduje „prioritně využít transformačních a ostatních nevyužitých či neefektivně využitých území oproti extenzivnímu rozvoji v dosud nezastavěném území“ (s. 4).</p> <p>Zdá se nám, že návrh územního plánu nedostatečně pracuje s možnostmi revitalizace oblasti v jižní části Krásného Března, kde by byla výstavba bytových domů mnohem vhodnější, neboť jde o intravilán s dobrým dopravním napojením. Město si nechalo vypracovat studii revitalizace a rozvoje jižní části Krásného Března (viz www.krasnebrezno.cz). Jsme přesvědčeni, že chválná snaha oživit jižní část Krásného Března, potenciálně velmi atraktivní, by se do územního plánu měla náležitě promítnout a že by vhodně kompenzovala zrušenou výstavbu na svazích nad ulicí Žežická. Další vážnou výhradou proti navrhované zastavitelnosti ploch nad ulicí Žežická je střet případné výstavby v této oblasti s významnými prvky ÚSES, zejména s lokálním biocentrem Fričova vyhlídka a s nadregionálním biokoridorem K10. Respekt k ochrannému pásmu nadregionálního biokoridoru přitom zdůrazňuje už Zadání územního plánu požadavkem „respektovat a zohlednit ochranné pásmo nadregionálního biokoridoru [...] K10 s probíhající osou teplomilnou doubravní, mezofilní hájovou a vodní.“ (s. 16).</p>	Připomínce se nevyhovuje.	<p>Způsob využití "SM-M" na plochách Z13-1, Z13-2 a Z13-4 se nemění. V ÚPnSÚ ÚnL byly předmětné pozemkové parcely součástí zastavitelné plochy, která umožňuje "obytnou výstavbu v rodinných a menších obytných domech a drobnou občanskou vybavenost". Z hlediska potvrzení právní jistoty ve způsobu využití pozemků vycházející z předchozí územně plánovací dokumentace (ÚPnSÚ ÚnL), byl navržen způsob využití plochy "SM-M".</p> <p>Plocha "SM-M" je v souladu s urbanistickou koncepcí stanovenou v územním plánu a je v souladu s cíli a úkoly územního plánování stanovenými v § 18-19 stavebního zákona (s cílem vytvořit předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích a ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území a přitom chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti, s úkolem prověřit a posoudit potřebu změn v území s ohledem na životní prostředí a veřejnou infrastrukturu a hospodárné využívání území).</p> <p>Způsob využití "SM-M" byl zapracován do návrhu ÚP ÚnL a odsouhlasen v procesu pořizování v souladu s ustanovením § 50-52 stavebního zákona.</p>
34.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/829/2011	Gabriela a Michael Glöcknerovi			<p>Připomínka se nevztahuje ke konkrétním pozemkům, ale k podmínkám funkčního využití ploch označených indexem SM-C, SM-C1, SM-M a SM-M1. 1. Žádám o následující doplnění podmínek funkčního a prostorového uspořádání ploch označených indexem SM-C, SM-C1, SM-M a SM-M1:</p> <ul style="list-style-type: none"> - podmínku „při rekonstrukcích obytných objektů povinnost zachování min. 30% ploch obytných“ rozšířit na „při rekonstrukcích a po demolcích obytných objektů povinnost zachování min. 30% ploch obytných“ - podmínku „při rekonstrukcích a po demolcích obytných objektů povinnost zachování min. 30% ploch obytných“ doplnit i do vymezení ploch SM-M1 <p>2. Žádám o zvážení návrhu na doplnění podmínek funkčního a prostorového uspořádání ploch označených indexem SM-C, SM-C1, SM-M a SM-M1:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stanovit procento obytných ploch i pro novostavby na těchto plochách - vyžadovat, aby odstavná a parkovací stání pro automobily byla zajištěna formou garáží, a místa k parkování v ulicích povolovat jen jako výjimku nebo v určitém malém množství 	<p>Ve věci doplnění podmínek funkčního a prostorového uspořádání ploch SM-C, SM-C1, SM-M a SM-M1 vyplývající z bodu 1. a 2. připomínky: Připomínce se vyhovuje částečně.</p>	<p>Podmínka funkčního využití ploch označených indexem SM-C, SM-C1, SM-M a SM-M1 byla rozšířena o podmínky: „při rekonstrukcích a po demolcích obytných objektů povinnost zachování min. 30% ploch obytných“.</p> <p>Pořizovatel ověřil skutečnosti uvedené v připomínce a konstatuje, že jsou oprávněné. Stanovení procenta obytných ploch i pro novostavby na těchto plochách pořizovatel prověřil a konstatuje, že se jedná o podstatnou úpravu návrhu ÚP ÚnL, která by vedla k opakovanému veřejnému projednání ÚP ÚnL.</p>

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

					<p>Odůvodnění:</p> <p>1. O rozšíření podmínky tak, aby platila i pro výstavbu po demolcích obytných objektů, žádám proto, aby územní plán nemotivoval k demolcím oproti rekonstrukcím. Nevhodné demolice zažilo město Ústí nad Labem za poslední desetiletí už vícekrát a je na místě motivovat spíše k rekonstrukcím. Doplnění podmínky u SM-M1 žádám proto, že by tu logicky měla být stejně jako u ploch SM-M.</p> <p>2. O zvážení doplňujících podmínek žádám proto, že bych je pokládal za přínosné pro budoucí zdravý rozvoj ploch spadajících do této kategorie, ale uvědomuji si, že jejich stanovení může být nesnadné a na hranici podrobnosti územního plánu. Stanovit procento obytných ploch pro novostavby by bylo přínosné proto, že by se zajistilo, aby na plochách „smíšených obytných“ nevznikala zástavba bez obytných ploch, což bez této podmínky může v mnoha případech nastat. Podmínku požadující plánovat parkovací místa pro automobily výhradně či převážně do garáží bych pokládal za velmi přínosnou proto, že vozidla zaparkovaná mezi budovami, obzvláště rozsáhlejší pozemní parkoviště, zpravidla znesnadňují „zabydlení“ městského prostoru lidmi a přispívají k odlidštění městského prostoru.</p>	<p>Ve věci odstavných a parkovacích stání pro automobily u ploch SM-C, SM-C1, SM-M a SM-M1 vyplývající z bodu 2. připomínky: Připomínce se nevyhovuje.</p>	<p>Doplnění podmínky požadující plánovat parkovací místa pro automobily výhradně či převážně do garáží v plochách SM-C, SM-C1, SM-M a SM-M1 pořizovatel prověřil a konstatuje, že se jedná o podstatnou úpravu návrhu ÚP ÚnL, která by vedla k opakovanému veřejnému projednání ÚP ÚnL.</p>	
35.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/830/2011	Gabriela a Michael Glöcknerovi	Habrovice	270/1, 270/2, 268/1, 268/2	<p>Parcelní čísla: 270/1, 270/2, 268/1 (část) a 268/2</p> <p>Návrhová plocha Z4-107</p> <p>Nesouhlasím s navrženým funkčním využitím této plochy (SM-V). Žádám o návrat k funkčnímu využití „plochy přírodní“ (ZP), jak tomu bylo v Konceptu ÚP.</p> <p>Odůvodnění: Na východ od návrhové plochy Z4-107 je funkční statek (chov hovězího dobytka) a na jihozápad od této návrhové plochy jsou pastviny, které místní zemědělci už desítky let využívají. Dojde-li k zastavení návrhové plochy Z4-107, jak Návrh ÚP umožňuje, statek ztratí možnost využívat pastviny, neboť jej zastavitelné území od těchto pastvin oddělí. To by pro zemědělce, kteří ve své činnosti chtějí pokračovat, bylo pravděpodobně likvidační.</p> <p>Dále se obávám, že po případném nuceném zániku statku, může vzniknout spekulativní tlak na odkoupení jejich pozemků a následný převod stávajících trvalých travních porostů na zastavitelné území. Podobně tomu bylo už s řadou jiných pozemků v okolí.</p>	<p>Připomínce se nevyhovuje.</p>	<p>Zastavitelnost pozemku byla dle všeobecného pokynu převzata z ÚpnSÚ. Regulativ SM-V umožňuje venkovské bydlení s doplňkovou funkcí venkovského charakteru, ale připoustí i další nebytové funkce a přitom nezatěžuje území další těžkou zátěží zemědělské výroby. Území bylo podmíněno Územní studií jejímž úkolem bude stanovit veškeré podmínky pro zastavitelnost tohoto území, tak aby byly umožněny vazby zemědělské výroby na další plochy, stanoveny hygienické limity a odstupy možných staveb, vymezeny ekologické zátěže a také případný rozsah sanací.</p>
36.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/831/2011	Gabriela a Michael Glöcknerovi	Ústí nad Labem	2570	<p>2570 (Lidické náměstí) a dále návrhové plochy P11-30, P11-35, P11-123. 1. Žádáme o zrušení parkoviště v prostoru Lidického náměstí.</p> <p>2. Žádáme o výrazné snížení počtu předpokládaných parkovacích míst na návrhových plochách P11-23, P11-35 a P11-123.</p> <p>Odůvodnění:</p> <p>Jednou z priorit zadání územního plánu, kterou město vzneslo vůči zpracovateli je: „Vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu směrem do centra města.“ (s. 5) V posledních letech realizované a připravované záměry na rozšiřování počtu parkovacích míst v centru města jdou podle našeho názoru jednoznačně proti této prioritě zadání územního plánu vznesené samotným městem. Jejich realizace motivuje občany města k cestování osobním vozem a do centra města přivádí další individuální dopravu. Vytvářením další infrastruktury se dopravní zatížení centra jedině zvýší.</p>	<p>Ve věci zrušení parkoviště Připomínce se nevyhovuje.</p> <p>Ve věci výrazného snížení počtu parkovacích míst Připomínce se nevyhovuje.</p>	<p>1) P. p. č. 2570 v k. ú. Ústí nad Labem je dle návrhu ÚP ÚnL součástí plochy "PV - veřejné prostranství". Na stavbu "Lidické náměstí s dvoupodlažním podzemním parkovištěm, Ústí nad Labem" bylo vydáno správní rozhodnutí pod č.j. MM/SO/S/11385/2010/Dvo s ohledem na snížení deficitu parkovacích míst v dané lokalitě.</p> <p>2) V připomínce zmiňovaná přestavbová plocha P11-23 nebyla v návrhu ÚP ÚnL vymezena. Parkovací místa jsou navržena na přestavbových plochách P11-30, P11-35, P11-123.</p>

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

Ad 1. Ve výkresu koncepce dopravní infrastruktury je v prostoru Lidického náměstí vyznačena plocha pro parkoviště. Vzhledem k významu Lidického náměstí jako jediného většího a zároveň pro občany příjemného veřejného prostranství v centru města je žádoucí zamezení dosavadního parkování v prostoru před budovou magistrátu, které je v odůvodněných případech nahraditelné existujícími parkovacími místy pod atriem magistrátu. V rozumné koncepci dopravní infrastruktury, která bere ohledy na zadání územního plánu, má být podle našeho mínění usilováno o změny tohoto charakteru. V případě, že je symbol parkoviště na Lidickém náměstí v návrhu územního plánu uveden z důvodů dříve připravované výstavby parkovacích míst pod Lidickým náměstím, uvádíme, že tento záměr je každopádně v příkrém rozporu s výše citovanou prioritou zadání nového územního plánu, a je proto žádoucí jeho zrušení.

Ad 2. Předpokládané počty parkovacích míst zanesené do výkresu koncepce dopravní infrastruktury se u návrhových ploch P11-23, P11-35 a P11-123 jeví jako přehnaně vysoké. Funkční využití u všech těchto ploch je „plochy smíšené obytné v centrech měst“ (SM-C), takže by tyto plochy neměly sloužit pro výstavbu monofunkčních parkovacích garáží a parkování by mělo být plánováno víceméně pouze pro účely obydlí, provozoven, kulturních a jiných zařízení či správních budov na těchto plochách. Vytvoříme-li si pracovní index jako podíl dané plochy v metrech čtverečních a počtu předpokládaných parkovacích míst, vyjde nám u všech tří jmenovaných ploch 14,7 až 14,8. To znamená, že na necelých 15 m² celé návrhové plochy se vždy počítá jedno parkovací místo. Předpokládaného počtu parkovacích míst by nebylo dosaženo, ani kdyby se vždy celá plocha proměnila ve velké pozemní parkoviště.

V případě výstavby parkovacích garáží by předpokládaného počtu parkovacích míst mohlo být patrně dosaženo při velmi intenzivním využití dvou pater budovy jen pro parkování vozidel – vycházíme-li z toho, že na jedno parkovací místo by v průměru byla zapotřebí užitná plocha o velikosti zhruba 28 m² (jde o plochu samotného parkovacího místa plus podíl ze všech ostatních ploch nutných pro chod parkoviště), tak jako u chystaného parkovacího domu u ústecké zoo. Vyžadovat u „ploch smíšených obytných v centrech měst“ minimálně dvě celá podlaží jen pro parkování vozidel (příčemž je pravděpodobné, že u menších budov, kde na manipulační plochy případně větší podíl, by to byla spíše podlaží tři) se nám v centru města, kde je úkolem „vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu“, zdá přehnané. Uvedme ještě pro srovnání, že plocha půdorysu ústeckého obchodního centra Forum je zhruba 15800 m² a je tam 640 parkovacích míst. To znamená, že na jedno parkovací místo připadá asi 25 m² půdorysu. U dvoupodlažních podzemních garáží pod Lidickým náměstím se na půdorysné ploše 3600 m² uvažovalo se 162 parkovacími místy, což znamená 22 m² na jedno místo.

U návrhových ploch P11-30, P11-35 a P11-123 se ovšem počítá s jedním parkovacím místem na 15 m², takže se tu kalkuluje s ještě výrazně větším poměrem parkování k půdorysu než ve Foru či pod Lidickým náměstím. To pokládáme za přehnané a obáváme se, aby předpokládané počty parkovacích míst na těchto plochách nevedly k tlaku na výstavbu monofunkčních parkovacích garáží, což by v centru města na „plochách smíšených obytných v centrech měst“ bylo zcela nevhodné a škodlivé.

ad 1) Navržený počet parkovacích kapacit v objektech v těsné blízkosti centra města Ústí nad Labem napomůže zlepšení dopravní situace v tom smyslu, že bude možné zrušit adekvátní počet parkovacích míst v uličním prostoru. Zbylá parkovací místa v ulicích budou zatížena vyšším poplatkem za parkování. Při zrušení radiálního dopravního systému města bude nutné zvýšit kapacitu městských komunikací, a to zejména v centrální části města, kde kapacita je mnohde již v současném stavu vyčerpána. Podzemní parkoviště pod Lidickým náměstím bylo vyprojektováno a projednáno ještě před konceptem územního plánu a bylo tedy převzato jako záměr se správním rozhodnutím. Toto parkoviště bude řešit nedostačující kapacitu parkovišť pod budouvou magistrátu. Dopad na prostor Lidického náměstí bude po dobudování minimální, neboť výjezdové a vjezdové rampy jsou navrženy mimo stávající pěší plochy náměstí - rozsah pěší zóny nebude v rámci parkoviště redukován.

ad 2) Co se týká zbývajících možností parkování na plochách P11-30, P11-35 a P11-123 - veškerá parkovací místa jsou v rámci funkčních ploch SM-C (plochy smíšené obytné v centrech měst) a nemají tedy prioritní funkci parkování. Počty předpokládaných parkovacích míst jsou uvedeny ve výkresu dopravy 2.1 (P11-30 - cca 870 míst, P11-35 - cca 600 míst a P11-123 - cca 290 míst). Počítá se vždy se 2 podlažími pro parkování, což znamená cca 29 m² na 1 parkovací místo obdobně jako u OC Fórum nebo u podzemního parkoviště pod Lidickým náměstím. Jedná se o předpokládaný celkový počet parkovacích míst včetně bydlení a občanské vybavenosti či pracovních příležitostí v objektu. Jak již bylo uvedeno, jedná se podstatnou měrou o náhradní kapacitu parkování za parkovací místa v uličním prostoru, který bude využit pro zvýšení kapacity dopravního systému města, který bude postrádat náhradní dopravní městské trasy.

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

37.	15.6.2011	MM/OU/PSM/NUP/832/2011	Gabriela a Michael Glöcknerovi Ústí nad Labem	715/1, 715/3, 715/4, 716/1, 716/2, 716/3, 717/1, 719/3, 4300/10, 4300/15, 4300/16	<p>715/1, 715/3, 715/4, 716/1, 716/2, 716/3, 717/1, 719/3, 4300/10, 4300/15, 4300/16</p> <p>Návrhová plocha P11-24 a na severozápadním okraji k ní přiléhající plochy občanského vybavení – komerční zařízení malá a střední.</p> <p>Žádáme o změnu funkčního využití území na výše uvedených parcelách na „plochy zeleně na veřejných prostranstvích – park“.</p> <p>Odůvodnění: Návrhem územního plánu navrhované využití území je v rozporu s vůlí místních obyvatel, kteří v reakci na dřívější záměr výstavby domu v lokalitě shromáždili stovky podpisů pod petici požadující zachování stávajícího rozsahu zeleně a zástavby. Přestože navrhovaná funkce území již neumožňuje původně zamýšlenou výstavbu, stále se jedná o území zastavitelné. Z jednání zástupců Strany zelených s místními občany vyplynulo jako vhodné řešení právě převedení území do kategorie parků. Konceptně se jedná o navázání na zeleň Městských sadů a téměř propojení se zelenou plochou Mánesových sadů, což je mimo jiné také v souladu s vymezením (nefunkčního) biokoridoru přes Růžový palouček. Zároveň a ze stejných důvodů požadujeme změnu funkce také v prostoru dnešní restaurace na Růžovém paloučku ze zastavitelného na území nezastavitelné.</p>	Připomínce se nevyhovuje.	<p>Způsob využití p. p. č. 717/1 v k. ú. Ústí nad Labem byl změněn z plochy "OV-S" na "OV-S1" a je součástí P11-24 podmíněně územní studií, která navrhne, prověří a posoudí možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, které by mohly významným způsobem ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich významných částí.</p> <p>Regulační podmínky plochy se způsobem využití "OV-S1" byly upraveny.</p> <p>P. p. č. 715/1, 715/3, 715/4, 716/1, 716/2, 716/3, 719/3, 4300/10, 4300/15, 4300/16 v k. ú. Ústí nad Labem "OV-KM" se nemění.</p> <p>Plocha "OV-S1" byla navržena v souladu s vyhláškou č. 410/2005 Sb., ve znění vyhlášky č. 343/2009 Sb., o hygienických požadavcích na prostory a provoz zařízení a provozoven pro výchovu a vzdělání dětí a mladistvých (zejména § 3) a v souladu se stanoviskem dotčeného orgánu - Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem (stanovisko k návrhu ÚP ÚnL č. 8382/2011 ze dne 15. 3. 2011).</p> <p>Plochy "OV-S1" a "OV-KM" jsou v souladu s urbanistickou koncepcí stanovenou v územním plánu a v souladu s cíli a úkoly územního plánování stanovenými v § 18-19 stavebního zákona (s cílem vytvořit předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích a ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území a přitom chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti, s úkolem prověřit a posoudit potřebu změn v území s ohledem na životní prostředí a veřejnou infrastrukturu a hospodárné využívání území).</p> <p>Plochy "OV-S1" a "OV-KM" byly zpracovány do návrhu ÚP ÚnL a odsouhlaseny v procesu pořizování územního plánu v souladu s § 50 - 52 stavebního zákona.</p>
38.	15.6.2011	MM/OU/PSM/NUP/833/2011	Gabriela a Michael Glöcknerovi Vaňov	530/1, 530/2, 530/3, 531, 532, 534, 535/1, 535/2, 538/1, 538/2, 538/3, 538/4, 538/6, 538/7, 539, 540, 542	<p>530/1, 530/2, 530/3, 531, 532, 534, 535/1, 535/2, 538/1, 538/2, 538/3, 538/4, 538/6, 538/7, 539, 540, 542</p> <p>Návrhová plocha P17-3</p> <p>Žádáme o převedení jmenovaných ploch do kategorie „plochy zeleně na veřejných prostranstvích – park“. Upozorňujeme na nesplnění požadavku zadavatele vycházejícího z vyhodnocení námitek ke konceptu územního plánu.</p> <p>Odůvodnění: Na základě jednání s občany Vaňova navrhuje Strana zelených převedení funkčního využití jmenované plochy do kategorie parků. Principiálně jde o nastartování změny současného nežádoucího stavu, kdy levý labský břeh není v celém městě vhodně využíván pro rekreaci a relaxaci občanů města a jeho návštěvníků, přestože tu k tomu existují velmi dobré dispozice. Stávající situace, kdy v uvedeném prostoru funguje dlouhodobě „provizorní“ překladiště sypkých hmot z lodí do kamionů, je nežádoucí. Funkční využití území předkládané návrhem územního plánu sice tento problém jistým způsobem řeší, avšak navrhované řešení nevyužívá vhodně cenného pobřežního prostoru a obáváme se, že by znemožnilo jeho využití k rekreačním a relaxačním účelům. To považujeme z dlouhodobého hlediska za nevhodné.</p> <p>Mimoto ve vyhodnocení námítky (poř. č. 268) ke konceptu územního plánu podané zástupkyní veřejnosti I. M. Wünschovou bylo částečně vyhověno požadavku s tím, že funkční využití předmětné plochy bude změněno z OV-K na OV-KM (plochy občanského vybavení – komerční zařízení malá a střední). Upozorňujeme, že tento požadavek nebyl ze strany zpracovatele splněn a v uvedené lokalitě je tak návrh územního plánu v rozporu s požadavkem zadavatele.</p>	Připomínce se nevyhovuje.	<p>Navržená přestavbová plocha P17-3 se nemění.</p> <p>Podle § 6, odst. 1 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, je přístav tvořen vodní částí a pozemní částí přístavu, kde lze překládat zboží. Přístav Ústí nad Labem, překladiště ve Vaňově, má dle § 28 Vyhlášky Ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, ve znění pozdějších předpisů, statut veřejného přístavu a je tvořen překladištěm ve Vaňově na levém břehu Labe v říčním km 67,5-68,7 s přílehlou pozemní částí.</p> <p>Za tímto účelem Magistrát města Ústí nad Labem dohodl s Ministerstvem dopravy, že rozsah využití plochy (OV-K) jako překladiště spojené s veřejným přístavem bude prokázán územní studií.</p> <p>Poživatelem navržené funkční využití "OV-KM" ve vyhodnocení ke konceptu ÚP ÚnL je v rozporu s platnou legislativou předloženou Ministerstvem dopravy k návrhu ÚP ÚnL. Územní studie zároveň vytvoří předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.</p>

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

39.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/834/2011	Gabriela a Michael Glöcknerovi	Ústí nad Labem Vaňov	3424/1, 3431, 3432, 3434, 3444/1, 3454 529/9, 529/17, 535/1, 535/2, 546/1, 588, 764	<p>Žádáme o trasování levobřežní labské cyklostezky na území města Ústí nad Labem jižně od centra přímo v kontaktu s řekou, po pozemcích přiléhajících k labským břehům. Zároveň žádáme o zařazení cyklostezky mezi veřejně prospěšné stavby.</p> <p>Odůvodnění: Ústí nad Labem by mělo ve větší míře než doposud využívat mimořádného krajinného potenciálu a jedinečného fenoménu velké řeky – Labe, která jím protéká. Velmi dobrým způsobem jak toho dosáhnout je oživit labské břehy, zatraktivnit je, aby se zaplnily lidmi a jejich aktivitami. Z tohoto pohledu je zatím situace v Ústí n. L. nedostačující a tyto silné stránky města jsou nevyužity. Navrhovaná cyklostezka po levém labském břehu jižně od centra je prostorově realizovatelná a skýtá zmíněný potenciál. V jihovýchodní okrajové části Vaňova by mohla pokračovat jako turistická cyklotrasa po stávající turistické cestě do Dolních Zálezel. Cyklostezka by nabídla možnost bezpečné a příjemné dopravy na jízdním kole v jižní části města Ústí nad Labem, což by mělo být součástí dlouhodobých „měkkých“ snah o řešení dopravních potíží ve městě. Podmínky pro rozvoj pravidelné cyklistické dopravy by se v Ústí nad Labem pravděpodobně měly vytvářet v prvé řadě v rovinných částech města, zejména podél vodních toků. Uvedme, že například v Kodani díky politice tamní radnice a snahám architekta Jana Gehla jezdí na bicyklu do práce více než třetina občanů.</p>	Připomínce se nevyhovuje.	<p>Navržené funkční využití "PV", "ZO", "DI-S", "DI-V", "ZV-P" a "OV-K" v ÚP ÚnL na pozemcích přiléhajících k labským břehům umožňuje případné trasování cyklostezky.</p> <p>Vedení cyklotrasy ulic Čajkovského a dále Myslivečkova a Vaňovská (stávající cyklotrasa) a dále Dolní Zálezly je vyhovující a v této lokalitě jediné možné komplexní řešení. Jsou to klidné komunikace s minimálním provozem. Nevýhodou je pak nedostatečné šířkové uspořádání komunikace, které by však nemělo být v daném provozu problematické. Vedení cyklostezky podél řeky Labe je lákavá nabídka, která má poměrně zásadní překážky. Jedná se zejména o úseky podél zdymadla a mezi přístavem a zástavbou Vaňova, kde stávající šířkové uspořádání stávající dopravní infrastruktury neumožňuje návrh cyklostezky bez výrazných investic. Dále cyklostezka nemá pokračování směrem na Dolní Zálezly, neboť mezi silnicí I/30 a hladinou Labe je omezený zalesněný prostor.</p>
40.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/835/2011	Gabriela a Michael Glöcknerovi	Habrovice Strážky u Habrovic	318/1, 318/9, 321/1, 321/15, 321/17, 322/1, 323/2, 323/3, 323/4, 324/1, 582/3 64/2, 64/3, 75/1, 77, 84, 86, 125/1, 198/4, 198/25, 198/28, 198/29, 198/34, 198/44, 198/72, 198/74, 212/8, 213, 338/1, 340/1, 340/2, 340/3, 340/9, 340/15	<p>k. ú. Habrovice: části p. p. č. 318/1, 318/9, 321/1, 321/15, 321/17, 322/1, 323/2, 323/3, 323/4, 324/1, 582/3; k. ú. Strážky u Habrovic, části p. p. č. 64/2, 64/3, 75/1, 77, 84, 86, 125/1, 198/4, 198/25, 198/28, 198/29, 198/34, 198/44, 198/72, 198/74, 212/8, 213, 338/1, 340/1, 340/2, 340/3, 340/9, 340/15; parcely ovlivněné variantním trasováním obchvatu nevyepisovány – závislé na konkrétní podobě dopravního řešení.</p> <p>Žádáme o vyřazení obchvatu Strážek z návrhu územního plánu a o vymezení této plánované trasy jako koridoru územní rezervy. Zároveň žádáme, aby jako koridor územní rezervy byla vymezena také nejpravděpodobnější variantní trasa procházející v oblasti lesního celku při jihozápadním okraji Strážek cca o 200 až 250 metrů západněji než výchozí varianta zaznamenaná v návrhu ÚP.</p> <p>Odůvodnění: U záměru výstavby silničního obchvatu Strážek (silnice II/528) v současnosti probíhá posuzování vlivů záměru na životní prostředí (EIA). Dokumentace EIA řádně vyhodnotila jen jedinou variantu vedení trasy, a totiž tu, kterou nyní zachycuje Návrh ÚP. Krajský úřad Ústeckého kraje dne 27. 8. 2010 oznámil vrácení dokumentace k dopracování, „k doplnění zejm. o zpracování a vyhodnocení variantních řešení obchvatu“ (viz samostatná příloha). Považujeme tedy za chybné, aby územní plán města kodifikoval dopravní stavbu, u níž je jisté, že z důvodů vážné kolize se zájmy ochrany přírody může být zvolena jiná trasa. Proto žádáme, aby byla uvažovaná trasa v ÚP zachycena jen jako koridor územní rezervy, a doporučujeme, aby takto byla do ÚP promítnuta i pravděpodobná alternativní trasa obchvatu.</p> <p>Dodejme, že Návrhem územního plánu uvažovaná trasa obchvatu je značně necitlivá z hlediska ochrany přírody. Případná realizace obchvatu bude znamenat likvidaci nejcennějších částí lesního celku (lesních mokřin) při jihozápadním okraji Strážek a fatální ohrožení jediné populace chráněného a ohroženého druhu bledule jarní (Leucojum vernum) na území města Ústí nad Labem. S návrhem ÚP předkládanou variantou taktéž souvisí vyvlastnění trvale obydleného domu stojícího záměru v cestě, což pokládáme za nevhodné. Máme za to, že při variantním vedení západněji od Strážek by byli lépe chráněni obyvatelé sídla před nežádoucími vlivy silniční dopravy a zároveň by se předešlo fragmentaci a poškození převážné části cenného lesního porostu.</p>	Připomínce se nevyhovuje.	<p>V procesu pořizování změny ÚPnSÚ ÚnL byl "obchvat Strážek" prověřován v několika variantách a výsledná varianta byla zapracována do ÚPnSÚ ÚnL. V procesu pořizování ÚP ÚnL byla tato varianta (VPS D10) prověřena, zapracována a odsouhlasena dotčenými orgány.</p> <p>Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství, jako dotčený orgán ve věcech silnic II. a III. třídy v souladu s ust. § 40 odst. 3 písm. f) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, vydává k zaslaným námítkám a připomínkám k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem následující stanovisko:</p> <p>" - připomínce č. 40 se na základě současného stupně poznání, tj. za podmínky respektování preventivních, minimalizačních a kompenzačních opatření, navržených v dokumentaci pro "D8 Výstavba obchvatu Strážky - Ústí nad Labem, silnice II/528" a z důvodu zásadního významu navrženého řešení pro zklidnění dnes velmi zasažené oblasti, nevyhovuje."</p> <p>Obchvat obce Strážky je v ÚP umístěn dle projektu firmy Valbek, která zpracovala Dokumentaci pro územní rozhodnutí. Stávající vedení silnice II/528 obcí Strážky je nevyhovující z hlediska prostorových parametrů, což má zásadní vliv na plynulost a zejména bezpečnost dopravy. Stávající průtah postrádá bezpečnostní prvky, zejména pro nemotoristickou dopravu. Vzhledem k omezenému uličnímu prostoru, není možná úprava průtahu v obci a je nutná celková přeložka. Stávající průtah bude předán městu Ústí nad Labem a bude sloužit pouze cílové dopravě, včetně MHD.</p>

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

41.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/736/2011	Gabriela a Michael Glöcknerovi	Klíše	<p>1876/1, 1876/2, 1876/3, 1876/4, 1876/5, 1880/1, 1880/4, 1880/6, 1882/2, 1883/9, 1884/1, 1884/12, 1884/14, 1884/15, 1884/16, 1884/17, 1905/1, 1906/1, 1920, 1921, 1922/1, 1998, 1999</p> <p>Návrhové plochy Z10-3 (funkční využití RN) a Z10-1 (funkční využití OV-S)</p> <p>Žádáme o změnu navrženého funkčního využití uvedených ploch tak, aby zůstaly nezastavitelným územím. Navrhujeme vymezení funkčního využití v návaznosti na okolní plochy (Z-T, SM-NP, SM-NL a PUPFL).</p> <p>Odůvodnění:</p> <p>Vymezení zastavitelné části území ve svahu nad plaveckou halou se dostává do konfliktu s ochranou přírody vzhledem k tomu, že se v polopřirozené vegetaci mozaiky fragmentů suchých trávníků a vysokých křovin vyskytuje více vzácných a ohrožených druhů rostlin, například koniklec luční český (<i>Pulsatilla pratensis</i> subsp. <i>bohemica</i>), okrotice bílá (<i>Cephalanthera damasonium</i>), záraza vyšší (<i>Orobancha elatior</i>) a další. Převod těchto ploch na nezastavitelné požadujeme také proto, že vymezení zhruba obdélníkové plochy napříč svahem je dědictvím dřívější nesystémové změny územního plánu vzniklé v souvislosti s kdysi plánovanou výstavbou sjezdové haly, proti níž se vyjádřila významná část ústecké veřejnosti.</p> <p>Domníváme se, že pokud vlastník pozemků (Statutární město Ústí nad Labem) má nadále určité záměry s těmito plochami, bylo by vhodné s nimi ústeckou veřejnost seznámit dřív, než se promítnou do územního plánu. Samospráva hospodařící s veřejnými penězi a veřejným majetkem by měla svým občanům umožnit vyjádřit se k navrženému funkčnímu využití těchto ploch se znalostí zvažovaných záměrů. Upozorňujeme, že návrhová plocha Z10-3 přetíná přístupovou cestu pro pěší a cyklisty z Klíše na Střížovický vrch a že vymezení zastavitelné plochy pravidelného tvaru v pohledově exponované části svahu je nevhodné z krajinářských důvodů. Domníváme se, že navržené funkční využití je v rozporu s požadavkem Zadání územního plánu Ústí nad Labem na ochranu „opticky exponovaných horizontů, panoramat a dálkových pohledů“ (s. 20).</p>	Připomínce se nevyhovuje.	<p>Plocha Z10-3 s funkčním využitím "RN" a plocha Z10-1 s funkčním využitím "OV-S" se nemění.</p> <p>Plochy byly prověřeny jako námět z ÚPnSÚ ÚnL, zpracované projektantem v souladu s urbanistickou koncepcí navrženou v územním plánu a posouzeny dotčenými orgány hájícími veřejný zájem v procesu pořizování ÚP ÚnL.</p> <p>Součástí ÚP ÚnL je Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na udržitelný rozvoj území, které obsahuje vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na životní prostředí. Závěry byly zohledněny v návrhu ÚP ÚnL.</p> <p>S ohledem na respektování požadavku zadání ÚP ÚnL na ochranu "opticky exponovaných horizontů, panoramat a dálkových pohledů a stanovení vhodných regulativů" byla plocha Z10-3 navržena pro funkční využití "RN - rekreace na plochách přírodního charakteru" a současně s plochou Z10-1 podmíněna územní studií. Územní studie prověří a posoudí možná řešení vybraných problémů v území, např. cesty pro pěší, cyklisty, pohledově exponované části svahu, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí.</p>
42.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/837/2011	Gabriela a Michael Glöcknerovi	Habrovice, Strážky u Habrovic	<p>Rozsáhlé nově zastavitelné plochy, především návrhové plochy Z2-1, Z2-2, Z2-5, Z2-8, Z2-101, Z2-102, Z2-105, Z2-107, Z2-109, Z4-1, Z4-3, Z4-4. 1. Žádáme o plošnou redukci ploch navržených jako zastavitelné a o respektování historické sídelní struktury, především o zachování dostatečného nezastavitelného koridoru mezi Strážkami a Habrovicemi.</p> <p>2. Žádáme o takové vymezení struktury funkčních využití zastavitelných ploch v předmětném území, která předejde rozvoji rozsáhlých monofunkčních ploch pro individuální bydlení bez obchodů a služeb v místě („sídelní kaše“).</p> <p>Odůvodnění:</p> <p>Jedním z požadavků Zadání územního plánu Ústí nad Labem na plošné a prostorové uspořádání území je „chránit hodnoty příměstské krajiny a zamezit srůstání sídel ve vnějším pásu města, respektovat pestrost přírodních podmínek na území Ústí nad Labem“ (s. 16). Jsme přesvědčeni, že navržený rozsah zastavitelných ploch v dotčené oblasti je v natolik silném rozporu s tímto požadavkem, že jej v této míře nemohou ospravedlnit žádné přínosy. Obáváme se, že navržené uspořádání území je cestou k rychlé suburbanizaci, což je v rozporu s prioritou č. 5 Zadání územního plánu Ústí nad Labem (s. 4). To zapříčiní rozvoj „do krajiny rozteklého“, bezduchého a samostatně nefunkčního satelitu při severozápadním okraji města, kde budou scházet základní služby, což povede k závislosti na automobilech a k nezdravému vývoji území.</p>	Připomínce se nevyhovuje.	<p>Zastavitelné plochy Z2-1, Z2-2, Z2-5, Z2-8, Z2-101, Z2-102, Z2-105, Z2-107, Z2-109, Z4-1, Z4-3, Z4-4 byly navrženy, posouzeny a odsouhlaseny v procesu pořizování ÚP ÚnL v souladu s § 50 - 52 stavebního zákona a jsou v souladu s cíli a úkoly územního plánování stanovenými v § 18-19 stavebního zákona (s cílem vytvořit předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích a ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území a přitom chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti, s úkolem prověřit a posoudit potřebu změn v území s ohledem na životní prostředí a veřejnou infrastrukturu a hospodárné využívání území).</p> <p>Zastavitelné plochy byly v návrhu ÚP ÚnL odděleny plochami "ZO plochy zeleně ochranné a izolační".</p> <p>Vybrané zastavitelné plochy v ÚP ÚnL jsou podmíněny zpracováním územních studií, které navrhnou, prověří a posoudí možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, které by mohly významným způsobem ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich významných částí.</p>

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

					<p>Ide o problém často označovaný termínem „sídelní kaše“. Z této obavy také vyplývá požadavek na úpravu struktury funkčního využití ploch, které budou ponechány jako zastavitelné.</p> <p>Předpokládáme, že většina ploch byla vymezena jako plochy zastavitelné na žádost jejich vlastníků. Máme ovšem za to, že není vhodné vycházet vlastníkům vstříc v rozsahu, který pravděpodobně povede k rozvoji území v rozporu s cíli a úkoly územního plánování (viz §18 a §19 stavebního zákona). Uspokojování žádostí vlastníků nás znepokojuje především v případech vlastníků rozsáhlých pozemků; obzvláště velké pochybnosti vznikají u pozemků bývalého zastupitele a radního Petra Ryšavého, který měl nesporně přístup k interním informacím města ohledně jeho rozvoje a mohl je ovlivňovat a jemuž město už v minulosti vycházelo vstříc při převodech nezastavitelných ploch na zastavitelné.</p>		
43.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/838/2011	Marcela Folková	Všebořice	<p>898/66, 898/69, 898/205, 898/242, 898/243, 898/245, 898/250, 898/253, 898/371, 898/372, 898/373, 898/374</p> <p>Návrhová plocha P3-20</p> <p>Žádáme o změnu funkčního využití plochy z navrženého „plochy pro energetické stavby a zařízení z obnovitelných zdrojů“ (TE) na „plochy zeleně na veřejných prostranstvích – lesopark“ (ZV-LP).</p> <p>Odůvodnění: Jedná se o nevhodnou lokalizaci záměru. Záměr nelogicky narušuje uvažovaný prostor budoucího lesoparku v území v minulosti postiženém těžbou uhlí, která přímo navazuje na obytnou zástavbu Skorotic a Všebořic.</p>	Připomínce se nevyhovuje.	<p>Navržená přestavbová plocha P3-20 s funkčním využitím "TE" se nemění.</p> <p>Plocha byla zpracovaná projektantem v souladu s urbanistickou koncepcí navrženou v územním plánu a posouzena dotčenými orgány hájícími veřejný zájem v procesu pořizování ÚP ÚnL.</p> <p>Součástí ÚP ÚnL je Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na udržitelný rozvoj území, které obsahuje vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na životní prostředí. Závěry byly zohledněny v návrhu ÚP ÚnL.</p>
44.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/839/2011	Marcela Folková	Habrovice, Strážky u Habrovic	<p>Rozsáhlé nově zastavitelné plochy, především návrhové plochy Z2-1, Z2-2, Z2-5, Z2-8, Z2-101, Z2-102, Z2-105, Z2-107, Z2-109, Z4-1, Z4-3, Z4-4. 1. Žádáme o plošnou redukci ploch navržených jako zastavitelné a o respektování historické sídelní struktury, především o zachování dostatečného nezastavitelného koridoru mezi Strážkami a Habrovicemi.</p> <p>2. Žádáme o takové vymezení struktury funkčních využití zastavitelných ploch v předmětném území, která předejde rozvoji rozsáhlých monofunkčních ploch pro individuální bydlení bez obchodů a služeb v místě („sídelní kaše“).</p> <p>Odůvodnění: Jedním z požadavků Zadání územního plánu Ústí nad Labem na plošné a prostorové uspořádání území je „chránit hodnoty příměstské krajiny a zamezit srůstání sídel ve vnějším pásu města, respektovat pestrost přírodních podmínek na území Ústí nad Labem“ (s. 16). Jsme přesvědčeni, že navržený rozsah zastavitelných ploch v dotčené oblasti je v natolik silném rozporu s tímto požadavkem, že jej v této míře nemohou ospravedlnit žádné přínosy. Obáváme se, že navržené uspořádání území je cestou k rychlé suburbanizaci, což je v rozporu s prioritou č. 5 Zadání územního plánu Ústí nad Labem (s. 4). To zapříčiní rozvoj „do krajiny rozteklého“, bezduchého a samostatně nefunkčního satelitu při severozápadním okraji města, kde budou scházet základní služby, což povede k závislosti na automobilech a k nezdravému vývoji území.</p>	Připomínce se nevyhovuje.	<p>Zastavitelné plochy Z2-1, Z2-2, Z2-5, Z2-8, Z2-101, Z2-102, Z2-105, Z2-107, Z2-109, Z4-1, Z4-3, Z4-4 byly navrženy, posouzeny a odsouhlaseny v procesu pořizování ÚP ÚnL v souladu s § 50 - 52 stavebního zákona a jsou v souladu s cíli a úkoly územního plánování stanovenými v § 18-19 stavebního zákona (s cílem vytvořit předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích a ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území a přitom chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti, s úkolem prověřit a posoudit potřebu změn v území s ohledem na životní prostředí a veřejnou infrastrukturu a hospodárné využívání území).</p> <p>Zastavitelné plochy byly v návrhu ÚP ÚnL odděleny plochami "ZO plochy zeleně ochranné a izolační".</p> <p>Vybrané zastavitelné plochy v ÚP ÚnL jsou podmíněny zpracováním územních studií, které navrhnou, prověří a posoudí možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, které by mohly významným způsobem ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich významných částí.</p>

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

					<p>Ide o problém často označovaný termínem „sídelní kaše“. Z této obavy také vyplývá požadavek na úpravu struktury funkčního využití ploch, které budou ponechány jako zastavitelné.</p> <p>Předpokládáme, že většina ploch byla vymezena jako plochy zastavitelné na žádost jejich vlastníků. Máme ovšem za to, že není vhodné vycházet vlastníkům vstříc v rozsahu, který pravděpodobně povede k rozvoji území v rozporu s cíli a úkoly územního plánování (viz §18 a §19 stavebního zákona). Uspokojování žádostí vlastníků nás znepokojuje především v případech vlastníků rozsáhlých pozemků; obzvláště velké pochybnosti vznikají u pozemků bývalého zastupitele a radního Petra Ryšavého, který měl nesporně přístup k interním informacím města ohledně jeho rozvoje a mohl je ovlivňovat a jemuž město už v minulosti vycházelo vstříc při převodech nezastavitelných ploch na zastavitelné.</p>			
45.	15.6.2011	MM/OU/PSM/NUP/842/2011	Gabriela a Michael Glöcknerovi	Všebořice	898/66, 898/69, 898/205, 898/242, 898/243, 898/245, 898/250, 898/253, 898/371, 898/372, 898/373, 898/374	898/66, 898/69, 898/205, 898/242, 898/243, 898/245, 898/250, 898/253, 898/371, 898/372, 898/373, 898/374 Návrhová plocha P3-20 Žádáme o změnu funkčního využití plochy z navrženého „plochy pro energetické stavby a zařízení z obnovitelných zdrojů“ (TE) na „plochy zeleně na veřejných prostranstvích – lesopark“ (ZV-LP). Odůvodnění: Jedná se o nevhodnou lokalizaci záměru. Záměr nelogicky narušuje uvažovaný prostor budoucího lesoparku v území v minulosti postiženém těžbou uhlí, která přímo navazuje na obytnou zástavbu Skorotic a Všebořic.	Připomínce se nevyhovuje.	Navržená přestavbová plocha P3-20 s funkčním využitím "TE" se nemění. Plocha byla zpracovaná projektantem v souladu s urbanistickou koncepcí navrženou v územním plánu a posouzena dotčenými orgány hájícími veřejný zájem v procesu pořizování ÚP ÚnL. Součástí ÚP ÚnL je Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na udržitelný rozvoj území, které obsahuje vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na životní prostředí. Závěry byly zohledněny v návrhu ÚP ÚnL.
46.	15.6.2011	MM/OU/PSM/NUP/843/2011	Karel Nepraš, Radka Neprašová	Ústí nad Labem	715/1, 715/3, 715/4, 716/1, 716/2, 716/3, 717/1, 719/3, 4300/10, 4300/15, 4300/16	715/1, 715/3, 715/4, 716/1, 716/2, 716/3, 717/1, 719/3, 4300/10, 4300/15, 4300/16 Návrhová plocha P11-24 a na severozápadním okraji k ní přílehlé plochy občanského vybavení – komerční zařízení malá a střední. Žádáme o změnu funkčního využití území na výše uvedených parcelách na „plochy zeleně na veřejných prostranstvích – park“. Odůvodnění: Návrhem územního plánu navrhované využití území je v rozporu s vůlí místních obyvatel, kteří v reakci na dřívější záměr výstavby domu v lokalitě shromáždili stovky podpisů pod petici požadující zachování stávajícího rozsahu zeleně a zástavby. Přestože navrhovaná funkce území již neumožňuje původně zamýšlenou výstavbu, stále se jedná o území zastavitelné. Z jednání zástupců Strany zelených s místními občany vyplynulo jako vhodné řešení právě převedení území do kategorie parků. Koncepčně se jedná o navázání na zeleň Městských sadů a téměř propojení se zelenou plochou Mánesových sadů, což je mimo jiné také v souladu s vymezením (nefunkčního) biokoridoru přes Růžový palouček. Zároveň a ze stejných důvodů požadujeme změnu funkce také v prostoru dnešní restaurace na Růžovém paloučku ze zastavitelného na území nezastavitelné.	Připomínce se nevyhovuje.	Způsob využití p. p. č. 717/1 v k. ú. Ústí nad Labem byl změněn z plochy "OV-S" na "OV-S1" a je součástí P11-24 podmíněně územní studií, která navrhne, prověří a posoudí možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, které by mohly významným způsobem ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich významných částí. Regulační podmínky plochy se způsobem využití "OV-S1" byly upraveny. P. p. č. 715/1, 715/3, 715/4, 716/1, 716/2, 716/3, 719/3, 4300/10, 4300/15, 4300/16 v k. ú. Ústí nad Labem "OV-KM" se nemění. Plocha "OV-S1" byla navržena v souladu s vyhláškou č. 410/2005 Sb., ve znění vyhlášky č. 343/2009 Sb., o hygienických požadavcích na prostory a provoz zařízení a provozoven pro výchovu a vzdělání dětí a mladistvých (zejména § 3) a v souladu se stanoviskem dotčeného orgánu - Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem (stanovisko k návrhu ÚP ÚnL čj. 8382/2011 ze dne 15. 3. 2011). Plochy "OV-S1" a "OV-KM" jsou v souladu s urbanistickou koncepcí stanovenou v územním plánu a v souladu s cíli a úkoly územního plánování stanovenými v § 18-19 stavebního zákona (s cílem vytvořit předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích a ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území a přitom chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti, s úkolem prověřit a posoudit potřebu změn v území s ohledem na životní prostředí a veřejnou infrastrukturu a hospodárné využívání území). Plochy "OV-S1" a "OV-KM" byly zpracovány do návrhu ÚP ÚnL a odsouhlaseny v procesu pořizování územního plánu v souladu s § 50 - 52 stavebního zákona.

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

47.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/844/2011	Karel Nepraš, Radka Neprašová	Ústí nad Labem	2570	<p>2570 (Lidické náměstí) a dále návrhové plochy P11-30, P11-35, P11-123.</p> <p>1. Žádáme o zrušení parkoviště v prostoru Lidického náměstí.</p> <p>2. Žádáme o výrazné snížení počtu předpokládaných parkovacích míst na návrhových plochách P11-23, P11-35 a P11-123.</p> <p>Odůvodnění:</p> <p>Jednou z priorit zadání územního plánu, kterou město vzneslo vůči zpracovateli je: „Vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu směrem do centra města.“ (s. 5) V posledních letech realizované a připravované záměry na rozšiřování počtu parkovacích míst v centru města jdou podle našeho názoru jednoznačně proti této prioritě zadání územního plánu vznesené samotným městem. Jejich realizace motivuje občany města k cestování osobním vozem a do centra města přivádí další individuální dopravu. Vytvářením další infrastruktury se dopravní zatížení centra jedině zvýší.</p> <p>Ad 1. Ve výkresu koncepce dopravní infrastruktury je v prostoru Lidického náměstí vyznačena plocha pro parkoviště. Vzhledem k významu Lidického náměstí jako jediného většího a zároveň pro občany příjemného veřejného prostranství v centru města je žádoucí zamezení dosavadního parkování v prostoru před budovou magistrátu, které je v odůvodněných případech nahraditelné existujícími parkovacími místy pod atriem magistrátu. V rozumné koncepci dopravní infrastruktury, která bere ohledy na zadání územního plánu, má být podle našeho mínění usilováno o změny tohoto charakteru. V případě, že je symbol parkoviště na Lidickém náměstí v návrhu územního plánu uveden z důvodů dříve připravované výstavby parkovacích míst pod Lidickým náměstím, uvádíme, že tento záměr je každopádně v příkrém rozporu s výše citovanou prioritou zadání nového územního plánu, a je proto žádoucí jeho zrušení.</p> <p>Ad 2. Předpokládané počty parkovacích míst zanesené do výkresu koncepce dopravní infrastruktury se u návrhových P11-23, P11-35 a P11-123 jeví jako přehnaně vysoké. Funkční využití u všech těchto ploch je „plochy smíšené obytné v centrech měst“ (SM-C), takže by tyto plochy neměly sloužit pro výstavbu monofunkčních parkovacích garáží a parkování by mělo být plánováno víceméně pouze pro účely bydlení, provozoven, kulturních a jiných zařízení či správních budov na těchto plochách. Vytvoříme-li si pracovní index jako podíl dané plochy v metrech čtverečních a počtu předpokládaných parkovacích míst, vyjde nám u všech tří jmenovaných ploch 14,7 až 14,8. To znamená, že na necelých 15 m² celé návrhové plochy se vždy počítá jedno parkovací místo. Předpokládaného počtu parkovacích míst by nebylo dosaženo, ani kdyby se vždy celá plocha proměnila ve velké pozemní parkoviště.</p> <p>V případě výstavby parkovacích garáží by předpokládaného počtu parkovacích míst mohlo být patrně dosaženo při velmi intenzivním využití dvou pater budovy jen pro parkování vozidel – vycházíme-li z toho, že na jedno parkovací místo by v průměru byla zapotřebí užitná plocha o velikosti zhruba 28 m² (jde o plochu samotného parkovacího místa plus podíl ze všech ostatních ploch nutných pro chod parkoviště), tak jako u chystaného parkovacího domu u ústecké zoo. Vyžadovat u „ploch smíšených obytných v centrech měst“ minimálně dvě celá podlaží jen pro parkování vozidel (příčemž je pravděpodobné, že u menších budov, kde na manipulační plochy připadne větší podíl, by to byla spíše podlaží tři) se nám v centru města, kde je úkolem „vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu“, zdá přehnané. Uvedme ještě pro srovnání, že plocha půdorysu ústeckého obchodního centra Forum je zhruba 15800 m² a je tam 640 parkovacích míst. To znamená, že na jedno parkovací místo připadá asi 25 m² půdorysu. U dvoupodlažních podzemních garáží pod Lidickým náměstím se na půdorysné ploše 3600 m² uvažovalo se 162 parkovacími místy, což znamená 22 m² na jedno místo.</p>	<p>Ve věci zrušení parkoviště Připomínce se nevyhovuje.</p> <p>Ve věci výrazného snížení počtu parkovacích míst Připomínce se nevyhovuje.</p>	<p>1) P. p. č. 2570 v k. ú. Ústí nad Labem je dle návrhu ÚP ÚnL součástí plochy "PV - veřejné prostranství". Na stavbu "Lidické náměstí s dvoupodlažním podzemním parkovištěm, Ústí nad Labem" bylo vydáno správní rozhodnutí pod č.j. MM/SO/S/11385/2010/Dvo s ohledem na snížení deficitu parkovacích míst v dané lokalitě. 2) V připomínce zmiňovaná přestavbová plocha P11-23 nebyla v návrhu ÚP ÚnL vymezena. Parkovací místa jsou navržena na přestavbových plochách P11-30, P11-35, P11-123.</p> <p>ad 1) Navržený počet parkovacích kapacit v objektech v těsné blízkosti centra města Ústí nad Labem napomůže zlepšení dopravní situace v tom smyslu, že bude možné zrušit adekvátní počet parkovacích míst v uličním prostoru. Zbýlá parkovací místa v ulicích budou zatížena vyšším poplatkem za parkování. Při zrušení radiálního dopravního systému města bude nutné zvýšit kapacitu městských komunikací, a to zejména v centrální části města, kde kapacita je mnohde již v současném stavu vyčerpána. Podzemní parkoviště pod Lidickým náměstím bylo vyprojektováno a projednáno ještě před konceptem územního plánu a bylo tedy převzato jako záměr se správním rozhodnutím. Toto parkoviště bude řešit nedostačující kapacitu parkovišť pod budovou magistrátu. Dopad na prostor Lidického náměstí bude po dobudování minimální, neboť výjezdové a vjezdové rampy jsou navrženy mimo stávající pěší plochy náměstí - rozsah pěší zóny nebude v rámci parkoviště redukován.</p> <p>ad 2) Co se týká zbývajících možností parkování na plochách P11-30, P11-35 a P11-123 - veškerá parkovací místa jsou v rámci funkčních ploch SM-C (plochy smíšené obytné v centrech měst) a nemají tedy prioritní funkci parkování. Počty předpokládaných parkovacích míst jsou uvedeny ve výkresu dopravy 2.1 (P11-30 - cca 870 míst, P11-35 - cca 600 míst a P11-123 - cca 290 míst). Počítá se vždy se 2 podlažími pro parkování, což znamená cca 29 m² na 1 parkovací místo obdobně jako u OC Fórum nebo u podzemního parkoviště pod Lidickým náměstím. Jedná se o předpokládaný celkový počet parkovacích míst včetně bydlení a občanské vybavenosti či pracovních příležitostí v objektu. Jak již bylo uvedeno, jedná se podstatnou měrou o náhradní kapacitu parkování za parkovací místa v uličním prostoru, který bude využit pro zvýšení kapacity dopravního systému města, který bude postrádat náhradní dopravní městské trasy.</p>
-----	-----------	-----------------------	-------------------------------	----------------	------	--	---	---

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

					U návrhových ploch P11-30, P11-35 a P11-123 se ovšem počítá s jedním parkovacím místem na 15 m2, takže se tu kalkuluje s ještě výrazně větším poměrem parkování k půdorysu než ve Foru či pod Lidickým náměstím. To pokládáme za přehnané a obáváme se, aby předpokládané počty parkovacích míst na těchto plochách nevedly k tlaku na výstavbu monofunkčních parkovacích garáží, což by v centru města na „plochách smíšených obytných v centrech měst“ bylo zcela nevhodné a škodlivé.		
48.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/845/2011	Karel Nepraš, Radka Neprašová	Vaňov	530/1, 530/2, 530/3, 531, 532, 534, 535/1, 535/2, 538/1, 538/2, 538/3, 538/4, 538/6, 538/7, 539, 540, 542 Návrhová plocha P17-3 Žádáme o převedení jmenovaných ploch do kategorie „plochy zeleně na veřejných prostranstvích – park“. Upozorňujeme na nesplnění požadavku zadavatele vycházejícího z vyhodnocení námitek ke konceptu územního plánu. Odůvodnění: Na základě jednání s občany Vaňova navrhuje Strana zelených převedení funkčního využití jmenované plochy do kategorie parků. Principiálně jde o nastartování změny současného nežádoucího stavu, kdy levý labský břeh není v celém městě vhodně využíván pro rekreaci a relaxaci občanů města a jeho návštěvníků, přestože tu k tomu existují velmi dobré dispozice. Stávající situace, kdy v uvedeném prostoru funguje dlouhodobě „provizorní“ překladiště sypaných hmot z lodí do kamionů, je nežádoucí. Funkční využití území předkládané návrhem územního plánu sice tento problém jistým způsobem řeší, avšak navrhované řešení nevyužívá vhodně cenného pobřežního prostoru a obáváme se, že by znemožnilo jeho využití k rekreačním a relaxačním účelům. To považujeme z dlouhodobého hlediska za nevhodné. Mimoto ve vyhodnocení námítky (poř. č. 268) ke konceptu územního plánu podané zástupkyní veřejnosti I. M. Wünschovou bylo částečně vyhověno požadavku s tím, že funkční využití předmětné plochy bude změněno z OV-K na OV-KM (plochy občanského vybavení – komerční zařízení malá a střední). Upozorňujeme, že tento požadavek nebyl ze strany zpracovatele splněn a v uvedené lokalitě je tak návrh územního plánu v rozporu s požadavkem zadavatele.	Připomínce se nevyhovuje.	Navržená přestavbová plocha P17-3 se nemění. Podle § 6, odst. 1 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, je přístav tvořen vodní částí a pozemní částí přístavu, kde lze překládat zboží. Přístav Ústí nad Labem, překladiště ve Vaňově, má dle § 28 Vyhlášky Ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společně havárii a dopravě nebezpečných věcí, ve znění pozdějších předpisů, statut veřejného přístavu a je tvořen překladištěm ve Vaňově na levém břehu Labe v říčním km 67,5-68,7 s přílehlou pozemní částí. Za tímto účelem Magistrát města Ústí nad Labem dohodl s Ministerstvem dopravy, že rozsah využití plochy (OV-K) jako překladiště spojené s veřejným přístavem bude prokázán územní studií. Pořizovatelem navržené funkční využití "OV-KM" ve vyhodnocení ke konceptu ÚP ÚnL je v rozporu s platnou legislativou předloženou Ministerstvem dopravy k návrhu ÚP ÚnL. Územní studie zároveň vytvoří předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.
49.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/846/2011	Karel Nepraš, Radka Neprašová	Ústí nad Labem	3424/1, 3431, 3432, 3434, 3444/1, 3454 Žádáme o trasování levobřežní labské cyklostezky na území města Ústí nad Labem jižně od centra přímo v kontaktu s řekou, po pozemcích přiléhajících k labským břehům. Zároveň žádáme o zařazení cyklostezky mezi veřejně prospěšné stavby.	Připomínce se nevyhovuje.	Navržené funkční využití "PV", "ZO", "DI-S", "DI-V", "ZV-P" a "OV-K" v ÚP ÚnL na pozemcích přiléhajících k labským břehům umožňuje případné trasování cyklostezky.

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

				Vaňov	529/9, 529/17, 535/1, 535/2, 546/1, 588, 764	Odůvodnění: Ústí nad Labem by mělo ve větší míře než doposud využívat mimořádného krajinného potenciálu a jedinečného fenoménu velké řeky – Labe, která jím protéká. Velmi dobrým způsobem jak toho dosáhnout je oživit labské břehy, atraktivnit je, aby se zaplnily lidmi a jejich aktivitami. Z tohoto pohledu je zatím situace v Ústí n. L. nedostačující a tyto silné stránky města jsou nevyužity. Navrhovaná cyklostezka po levém labském břehu jižně od centra je prostorově realizovatelná a skýtá zmíněný potenciál. V jihovýchodní okrajové části Vaňova by mohla pokračovat jako turistická cyklotrasa po stávající turistické cestě do Dolních Zálezel. Cyklostezka by nabídla možnost bezpečné a příjemné dopravy na jízdním kole v jižní části města Ústí nad Labem, což by mělo být součástí dlouhodobých „měkkých“ snah o řešení dopravních potíží ve městě. Podmínky pro rozvoj pravidelné cyklistické dopravy by se v Ústí nad Labem pravděpodobně měly vytvářet v prvé řadě v rovinatých částech města, zejména podél vodních toků. Uvedme, že například v Kodani díky politice tamní radnice a snahám architekta Jana Gehla jezdí na bicyklu do práce více než třetina občanů.		Vedení cyklotrasy ulicí Čajkovského a dále Myslivečkova a Vaňovská (stávající cyklotrasa) a dále Dolní Zálezly je vyhovující a v této lokalitě jediné možné komplexní řešení. Jsou to klidné komunikace s minimálním provozem. Nevýhodou je pak nedostatečné šířkové uspořádání komunikace, které by však nemělo být v daném provozu problematické. Vedení cyklostezky podél řeky Labe je lákavá nabídka, která má poměrně zásadní překážky. Jedná se zejména o úseky podél zřezadla a mezi přístavem a zástavbou Vaňova, kde stávající šířkové uspořádání stávající dopravní infrastruktury neumožňuje návrh cyklostezky bez výrazných investic. Dále cyklostezka nemá pokračování směrem na Dolní Zálezly, neboť mezi silnicí I/30 a hladinou Labe je omezený zalesněný prostor.
50.	15.6.2011	MM/OU/PSM/NUP/847/2011	Karel Nepraš, Radka Neprašová	Klíše	1876/1, 1876/2, 1876/3, 1876/4, 1876/5, 1880/1, 1880/4, 1880/6, 1882/2, 1883/9, 1884/1, 1884/12, 1884/14, 1884/15, 1884/16, 1884/17, 1905/1, 1906/1, 1920, 1921, 1922/1, 1998, 1999	1876/1, 1876/2, 1876/3, 1876/4, 1876/5, 1880/1, 1880/4, 1880/6, 1882/2, 1883/9, 1884/1, 1884/12, 1884/14, 1884/15, 1884/16, 1884/17, 1905/1, 1906/1, 1920, 1921, 1922/1, 1998, 1999 Návrhové plochy Z10-3 (funkční využití RN) a Z10-1 (funkční využití OV-S) Žádáme o změnu navrženého funkčního využití uvedených ploch tak, aby zůstaly nezastavitelným územím. Navrhujeme vymezit funkční využití v návaznosti na okolní plochy (Z-T, SM-NP, SM-NL a PUPFL). Odůvodnění: Vymezení zastavitelné části území ve svahu nad plaveckou halou se dostává do konfliktu s ochranou přírody vzhledem k tomu, že se v polopřírozané vegetaci mozaiky fragmentů suchých trávníků a vysokých křovin vyskytuje více vzácných a ohrožených druhů rostlin, například koniklec luční český (Pulsatilla pratensis subsp. bohémica), okrotice bílá (Cephalanthera damasonium), záraza vyšší (Orobanche elatior) a další. Převod těchto ploch na nezastavitelné požadujeme také proto, že vymezení zhruba obdélníkové plochy napříč svahem je dědictvím dřívější nesystémové změny územního plánu vzniklé v souvislosti s kdysi plánovanou výstavbou sjezdové haly, proti níž se vyjádřila významná část ústecké veřejnosti. Domníváme se, že pokud vlastník pozemků (Statutární město Ústí nad Labem) má nadále určité záměry s těmito plochami, bylo by vhodné s nimi ústeckou veřejnost seznámit dřív, než se promítnou do územního plánu. Samospráva hospodařící s veřejnými penězi a veřejným majetkem by měla svým občanům umožnit vyjádřit se k navrženému funkčnímu využití těchto ploch se znalostí zvažovaných záměrů. Upozorňujeme, že návrhová plocha Z10-3 přetíná přístupovou cestu pro pěší a cyklisty z Klíše na Střížovický vrch a že vymezení zastavitelné plochy pravidelného tvaru v pohledově exponované části svahu je nevhodné z krajinářských důvodů. Domníváme se, že navržené funkční využití je v rozporu s požadavkem Zadání územního plánu Ústí nad Labem na ochranu „opticky exponovaných horizontů, panoramat a dálkových pohledů“ (s. 20).	Připomínce se nevyhovuje.	Plocha Z10-3 s funkčním využitím "RN" a plocha Z10-1 s funkčním využitím "OV-S" se nemění. Plochy byly prověřeny jako námět z ÚPnSÚ ÚnL, zpracované projektantem v souladu s urbanistickou koncepcí navrženou v územním plánu a posouzeny dotčenými orgány hájícími veřejný zájem v procesu pořizování ÚP ÚnL. Součástí ÚP ÚnL je Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na udržitelný rozvoj území, které obsahuje vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na životní prostředí. Závěry byly zohledněny v návrhu ÚP ÚnL. S ohledem na respektování požadavku zadání ÚP ÚnL na ochranu "opticky exponovaných horizontů, panoramat a dálkových pohledů a stanovení vhodných regulativů" byla plocha Z10-3 navržena pro funkční využití "RN - rekreace na plochách přírodního charakteru" a současně s plochou Z10-1 podmíněna územní studií. Územní studie prověří a posoudí možná řešení vybraných problémů v území, např. cesty pro pěší, cyklisty, pohledově exponované části svahu, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí.

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

51.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/848/2011	Karel Nepraš, Radka Neprašová	Habrovice Strážky u Habrovic	318/1, 318/9, 321/1, 321/15, 321/17, 322/1, 323/2, 323/3, 323/4, 324/1, 582/3 64/2, 64/3, 75/1, 77, 84, 86, 125/1, 198/4, 198/25, 198/28, 198/29, 198/34, 198/44, 198/72, 198/74, 212/8, 213, 338/1, 340/1, 340/2, 340/3, 340/9, 340/15	<p>k. ú. Habrovice: části p. p. č. 318/1, 318/9, 321/1, 321/15, 321/17, 322/1, 323/2, 323/3, 323/4, 324/1, 582/3; k. ú. Strážky u Habrovic, části p. p. č. 64/2, 64/3, 75/1, 77, 84, 86, 125/1, 198/4, 198/25, 198/28, 198/29, 198/34, 198/44, 198/72, 198/74, 212/8, 213, 338/1, 340/1, 340/2, 340/3, 340/9, 340/15; parcely ovlivněné variantním trasováním obchvatu nevypisovány – závislé na konkrétní podobě dopravního řešení. Žádáme o vyřazení obchvatu Strážek z návrhu územního plánu a o vymezení této plánované trasy jako koridoru územní rezervy. Zároveň žádáme, aby jako koridor územní rezervy byla vymezena také nejpravděpodobnější variantní trasa procházející v oblasti lesního celku při jihozápadním okraji Strážek cca o 200 až 250 metrů západněji než výchozí varianta zaznamenaná v návrhu ÚP.</p> <p>Odůvodnění: U záměru výstavby silničního obchvatu Strážek (silnice II/528) v současnosti probíhá posuzování vlivů záměru na životní prostředí (EIA). Dokumentace EIA řádně vyhodnotila jen jedinou variantu vedení trasy, a totiž tu, kterou nyní zachycuje Návrh ÚP. Krajský úřad Ústeckého kraje dne 27. 8. 2010 oznámil vrácení dokumentace k dopracování, „k doplnění zejm. o zpracování a vyhodnocení variantních řešení obchvatu“ (viz samostatná příloha). Považujeme tedy za chybné, aby územní plán města kodifikoval dopravní stavbu, u níž je jisté, že z důvodů vážné kolize se zájmy ochrany přírody může být zvolena jiná trasa. Proto žádáme, aby byla uvažovaná trasa v ÚP zachycena jen jako koridor územní rezervy, a doporučujeme, aby takto byla do ÚP promítnuta i pravděpodobná alternativní trasa obchvatu. Dodejme, že Návrhem územního plánu uvažovaná trasa obchvatu je značně necitlivá z hlediska ochrany přírody. Případná realizace obchvatu bude znamenat likvidaci nejcennějších částí lesního celku (lesních mokřin) při jihozápadním okraji Strážek a fatální ohrožení jediné populace chráněného a ohroženého druhu bledule jarní (<i>Leucojum vernum</i>) na území města Ústí nad Labem. S návrhem ÚP předkládanou variantou taktéž souvisí vyvlastnění trvale obydleného domu stojícího záměru v cestě, což pokládáme za nevhodné. Máme za to, že při variantním vedení západněji od Strážek by byli lépe chráněni obyvatelé sídla před nežádoucími vlivy silniční dopravy a zároveň by se předešlo fragmentaci a poškození převážné části cenného lesního porostu.</p>	Připomínce se nevyhovuje.	<p>V procesu pořizování změny ÚPnSÚ ÚnL byl "obchvat Strážek" prověřován v několika variantách a výsledná varianta byla zpracována do ÚPnSÚ ÚnL. V procesu pořizování ÚP ÚnL byla tato varianta (VPS D10) prověřena, zpracována a odsouhlasena dotčenými orgány. Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství, jako dotčený orgán ve věcech silnic II. a III. třídy v souladu s ust. § 40 odst. 3 písm. f) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, vydává k zaslaným námítkám a připomínkám k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem následující stanovisko: " - připomínce č. 51 se na základě současného stupně poznání, tj. za podmínky respektování preventivních, minimalizačních a kompenzačních opatření, navržených v dokumentaci pro "D8 Výstavba obchvatu Strážky - Ústí nad Labem, silnice II/528" a z důvodu zásadního významu navrženého řešení pro zklidnění dnes velmi zasažené oblasti, nevyhovuje." Obchvat obce Strážky je v ÚP umístěn dle projektu firmy Valbek, která zpracovala Dokumentaci pro územní rozhodnutí. Stávající vedení silnice II/528 obcí Strážky je nevyhovující z hlediska prostorových parametrů, což má zásadní vliv na plynulost a zejména bezpečnost dopravy. Stávající průtah postrádá bezpečnostní prvky, zejména pro nemotoristickou dopravu. Vzhledem k omezenému uličnímu prostoru, není možná úprava průtahu v obci a je nutná celková přeložka. Stávající průtah bude předán městu Ústí nad Labem a bude sloužit pouze cílové dopravě, včetně MHD.</p>
52.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/849/2011	Karel Nepraš, Radka Neprašová	Všebořice	898/66, 898/69, 898/205, 898/242, 898/243, 898/245, 898/250, 898/253, 898/371, 898/372, 898/373, 898/374	<p>898/66, 898/69, 898/205, 898/242, 898/243, 898/245, 898/250, 898/253, 898/371, 898/372, 898/373, 898/374 Návrhová plocha P3-20 Žádáme o změnu funkčního využití plochy z navrženého „plochy pro energetické stavby a zařízení z obnovitelných zdrojů“ (TE) na „plochy zeleně na veřejných prostranstvích – lesopark“ (ZV-LP). Odůvodnění: Jedná se o nevhodnou lokalizaci záměru. Záměr nelogicky narušuje uvažovaný prostor budoucího lesoparku v území v minulosti postiženém těžbou uhlí, která přímo navazuje na obytnou zástavbu Skorotic a Všebořic.</p>	Připomínce se nevyhovuje.	<p>Navržená přestavbová plocha P3-20 s funkčním využitím "TE" se nemění. Plocha byla zpracovaná projektantem v souladu s urbanistickou koncepcí navrženou v územním plánu a posouzena dotčenými orgány hájícími veřejný zájem v procesu pořizování ÚP ÚnL. Součástí ÚP ÚnL je Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na udržitelný rozvoj území, které obsahuje vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na životní prostředí. Závěry byly zohledněny v návrhu ÚP ÚnL.</p>

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

53.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/850/2011	Karel Nepraš, Radka Neprašová	Předlice	1051/1, 1051/6, 1071/8	<p>1051/1, 1051/6, 1071/8 a další v řešeném polygonu VT – plochy výrob a skladování – těžký průmysl. Žádáme o změnu funkčního využití dotčené plochy z „plochy výrob a skladování – těžký průmysl“ (VT) na „plochy smíšené nezastavěného území – přírodní“ (SM-NP).</p> <p>Odůvodnění: Obecně jsme přesvědčeni, že není vhodné do města vpouštět nové provozy těžkého průmyslu. Konkrétně v tomto případě ovšem nesouhlasíme především proto, že navrhované průmyslové plochy významně kolidují s plánovaným rekreačním využitím oblasti kolem jezera Milada. Zatímco v konceptu územního plánu se ještě dotčená plocha objevovala ve stavu návrhové plochy těžkého průmyslu, v návrhu ÚP je již stejná plocha vedena jako „stav“, přestože současný územní plán, dle aktualizace k 4. květnu 2011, v tomto místě s průmyslem nepočítá. To považujeme za chybné, matoucí a s ohledem na níže uvedené argumenty nežádoucí.</p> <p>Navržené plochy pro průmyslové využití jsou od plánovaného rekreačního území odděleny jen úzkým pásem izolační zeleně (návrhová plocha N9-9) v šířce kolem 70 metrů. Břeh samotného jezera Milada je od nejbližšího okraje zóny těžkého průmyslu vzdálen asi 500 metrů.</p> <p>Navrhované plochy pro průmyslové využití mají navíc mírně vyšší nadmořskou výšku než plánovaná rekreační oblast. Výška staveb na průmyslových plochách může být značná (na plochách vymezených pro těžký průmysl lze umisťovat i elektrárny, teplárny či chemické provozy). Plán počítá s umístěním vedení vysokého napětí na západní okraj navrhovaných ploch pro průmyslové využití, zřejmě i s přesahem do pásu izolační zeleně. Lze předpokládat, že průmyslové stavby a stožáry vysokého napětí negativně ovlivní estetickou hodnotu nejbližšího okolí rekreační oblasti. Dále lze předpokládat, že provoz průmyslových podniků může rekreační oblast negativně ovlivnit také zplodinami, zápachem a hlukem.</p> <p>Plánovaná rekreační oblast Milada by měla zpříjemnit život obyvatelům Ústí nad Labem i širšího okolí a přispět k potlačování pověsti města jako špinavého centra průmyslu. Proto je velmi nevhodné umisťovat do jejího sousedství průmyslové plochy. Ve vzdálenějších místech Předlic, jakož i v jiných částech města je plánována řada jiných ploch pro průmyslové využití. Tyto plochy jsou často umisťovány do starých průmyslových areálů a ploch (brownfieldy), což je mnohem vhodnější. Do těsného sousedství plánované rekreační oblasti nové průmyslové plochy nepatří.</p>	Připomínce se vyhovuje částečně.	<p>Na základě skutečnosti byla stávající plocha využívána pro potřeby elektrárny Trmice ponechána ve stavu VT pouze v nejnútnejším rozsahu. Okolní plochy byly navrženy na plochy nezastavitelné - SM-NP a plocha ZO v nejbližším sousedství byla rozšířena. Plocha "VT" byla zpracovaná projektantem v souladu s urbanistickou koncepcí navrženou v územním plánu a posouzena dotčenými orgány hájícími veřejný zájem v procesu pořizování ÚP ÚnL.</p> <p>Součástí ÚP ÚnL je Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na udržitelný rozvoj území, které obsahuje vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na životní prostředí. Závěry byly zohledněny v návrhu ÚP ÚnL.</p> <p>Plocha "VT" byla stanovena dle skutečného stavu v území v souladu s urbanistickou koncepcí navrženou v územním plánu.</p>
54.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/851/2011	Karel Nepraš, Radka Neprašová	Bukov, Klíše, Ústí nad Labem, Hostovice, Střekov, Svádov, Krásné Březno	<p>Navržený systém silnic, tunelů a mostů od ulice Sociální péče (veřejně prospěšná stavba označená indexem D14), přes tunel pod Střížovickým vrchem (D8, D9), Předlice (D7), tunel pod Soudným vrchem do Vaňova (D7, D6), přemostění Labe (D1), tunel pod Střekovem (D3, D2), výstup v Olšinkách a přemostění Labe do Krásného Března (D4).</p> <p>Nesouhlasím s výše konkretizovaným návrhem systému nových silnic, tunelů a mostů. Žádám o vyjmutí těchto navržených dopravních novostaveb z Návrhu územního plánu.</p>	Připomínce se vyhovuje částečně.	<p>Jedná se o systém tunelů, mostů a silnic, tzv. „dopravní radiálně okružní skelet“, který je součástí navržené dopravní koncepce ÚP ÚnL, sloužící k ochraně města.</p> <p>Dopravní radiálně okružní skelet byl na základě usnesení Zastupitelstva města ÚnL č. 8/11 ze dne 22. 9. 2011 vyjmut z veřejně prospěšných staveb a z návrhových ploch a byl přeřazen do ploch územních rezerv.</p> <p>Zastupitelstvo města vydalo toto usnesení na základě veřejného projednání návrhu ÚP ÚnL, kdy byla zohledněna finanční a časová náročnost záměru a možnost hledání citlivějšího řešení k obyvatelům města. Funkční využití návrhových ploch "DI-S" bylo po jejich vyjmutí upraveno dle skutečného stavu v území. Funkce územních rezerv neumožňuje vést vyvlastňovací řízení.</p>	

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

Odůvodnění:

1. Zamýšlené dopravní novostavby se necitlivě dotýkají práv obyvatel dotčených míst. V případě výstavby navržených dopravních děl dojde k hrozbě vyvlastnění a k poškození a znehodnocení soukromých nemovitostí, včetně demolic rodinných domů. Navržené dopravní stavby jsou přitom sotva nezbytné, a pokládám za jisté, že nejde o jediná možná řešení. Pro příklad: i když pro účely teoretické úvahy akceptujeme potřebu výstavby tunelu z Bukova do Předlic a souvisejících vjezdů a výjezdů na bukovské straně, stěží lze pokládat za nezbytnou demolici obytných domů a dalších soukromých nemovitostí v zamýšleném rozsahu za situace, kdy by bylo možné se demolicím soukromých objektů zčásti nebo zcela vyhnout plánováním dopravních staveb na současných dopravních plochách (tzv. rondel a přilehlé komunikace). Dále platí, že pokud navržené dopravní stavby budou ve vydaném územním plánu figurovat, hodnota dotčených soukromých nemovitostí a právní jistota jejich majitelů silně utrpí i v případě, že se za dobu platnosti územního plánu konkrétní dopravní stavba budovat nebude (což je při jejich finanční náročnosti velmi pravděpodobné). Je možné, že by někteří z občanů města, kteří by takto územním plánem byli dotčeni na svých právech, vydaný územní plán napadli žalobou k Nejvyššímu správnímu soudu.

2. Plán je finančně nereálný, proto je lepší jej nekodifikovat. Podle Návrhu ÚP ÚnL by téměř veškeré dopravní novostavby tvořily místní komunikace, což znamená, že investorem staveb i správcem komunikací by bylo statutární město Ústí nad Labem. Náklady na jejich přípravu a výstavbu by přitom pravděpodobně překročily hranici deseti miliard, možná výrazně. Velmi nákladná a pro město stěží přijatelná by byla i údržba a běžný provoz zařízení, jak ostatně město díky Mariánskému mostu dobře ví. Město Ústí nad Labem je přitom v současnosti značně zadlužené (aktuálně dluh činí kolem 1,7 mld.) a splátky ze stávajících úvěrů jsou rozvržené až do roku 2030. V důsledku hospodářského poklesu jsou příjmy města už několik let nižší než dříve a pomalejší růst na Západě pravděpodobně vydrží ještě roky. Budeme-li vycházet z předpokladu, že Návrh ÚP ÚnL bude po schválení platit zhruba 15 let, je prakticky jisté, že z navržené dopravní infrastruktury se podaří za dobu platnosti nového ÚP ÚnL vybudovat nanejvýš jen velmi málo. Přitom platí, jak uvádím výše, že už kodifikace navržené dopravní infrastruktury v ÚP ÚnL poškodí práva dotčených občanů města.

Proto považuji za vhodnější zvažované dopravní novostavby z ÚP ÚnL vyškrtnout. Pokud by město koncem současné dekády či po roce 2020 přece jen chtělo s některou ze staveb začít, zastupitelstvo bude mít možnost územní plán upravit, jak bude v danou chvíli nezbytné. Je třeba dodat, že pokud město uvažuje o realizaci navržené dopravní infrastruktury nebo jejích částí ve vzdálenější budoucnosti (například po roce 2040), může už současný územní plán některá kritická území vymezit jako plochy a koridory územních rezerv. Dopravní potřeby a přístupy dopravních inženýrů se přitom do doby případného využití těchto rezerv mohou významně změnit.

Územní rezervy jsou dle stavebního zákona definovány jako "plochy a koridory, jejichž cílem je prověřit možnosti budoucího využití, jejich dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití". Plochy vymezené v ÚP ÚnL jako územní rezervy je možno využít pouze za podmínky zpracování územních studií pořízených v souladu s § 30 stavebního zákona. Územní studie navrhne, prověří a posoudí možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, například hledání takového dopravního řešení, které bude co nejcitlivější k obyvatelům města, finanční náročnost apod., které by mohly významným způsobem ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich významných částí. Zpracované a zaevidované územní studie budou podkladem pro případné změny územního plánu. Funkce územní rezervy umožňuje všem obyvatelům dotčené čtvrti využití v souladu se stavem v území, tzn. že bude umožňováno např. zvelebovat, upravovat, přestavovat a přistavovat, zateplovat, zavádět alternativní způsoby vytápění v souladu s funkčním využitím dle ÚP ÚnL.

S ohledem na tyto uvedené skutečnosti pořizovatel rozhodl, že navrhovaná úprava není podstatnou úpravou návrhu ÚP, kterou by bylo nutné posuzovat a projednávat dle § 50-52 SZ.

Potřeba ploch územních rezerv bude posouzena v rámci vyhodnocování ÚP ÚnL v souladu s § 55 SZ, kdy nejpozději do 4 let po vydání ÚP ÚnL bude předložena Zastupitelstvu města ÚnL zpráva o uplatňování ÚP ÚnL v uplynulém období. Přeřazením "dopravního radiálně okružního skeletu" do ploch územních rezerv nejsou krácena práva ostatních účastníků řízení, neboť "dopravní radiálně okružní skelet", který je součástí dopravní koncepce bude řešen v horizontu územní rezervy z důvodu časové a finanční náročnosti.

Přeřazení "dopravního radiálně okružního skeletu" do ploch územních rezerv je v souladu s § 18 a § 19 SZ (s cílem vytvořit předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích a ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území a přitom chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti, s úkolem prověřit a posoudit potřebu změn v území s ohledem na životní prostředí a veřejnou infrastrukturu a hospodárné využívání území).

S ohledem na tyto uvedené skutečnosti pořizovatel rozhodl, že navrhovaná úprava není podstatnou úpravou návrhu ÚP, kterou by bylo nutné posuzovat a projednávat dle § 50-52 SZ.

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

3. Smysl navržených dopravních novostaveb a jejich vhodnost a potřebnost nelze ověřit. Návrh dopravní infrastruktury vychází z externích podkladů subdodavatelské společnosti CityPlan, spol. s r.o. a Návrh ÚP ÚnL obsahuje jen krátké citace a odkazy na práci tohoto subdodavatele. Podle map uvedených v odůvodnění Návrhu ÚP ÚnL (s. 147-9) je navíc zřejmé, že dopravní prognóza společnosti CityPlan je tvořena k roku 2040, tedy za pravděpodobný horizont navrhovaného ÚP ÚnL. Nabízí se pochybnost, zesilovaná neveřejností podkladů CityPlan, zda je taková dlouhodobá prognóza dostatečně spolehlivá, aby ospravedlnila zanesení tak radikálních dopravních staveb do ÚP ÚnL, obzvlášť s přihlédnutím k jejich výše zmíněným neblahým dopadům na práva některých občanů a k pravděpodobnosti, že v současné dekádě nebudou realizovány.

Zpracovatel Návrhu ÚP ÚnL nadto sám vyjadřuje pochybnost nad dopravními podklady, když v odůvodnění Návrhu ÚP ÚnL vysvětluje, proč nedokáže předložit požadované schéma území s vyznačením stupně automobilizace v měřítku 1:25 000, a říká, že se jedná „o podrobnější dokumentaci, než je podrobnost územního plánu – možno řešit např. v rámci generelu dopravy. Vyznačení skutečného stavu automobilizace dle skutečného počtu obyvatel a počtu automobilů je v podstatě neřešitelný úkol, pro který není možné zajistit relevantní podklady. Prosté sečtení obyvatel např. sídliště a počtu zaparkovaných vozidel v prostoru sídliště není přesné a může být ve svém důsledku i zavádějící.“ (s. 16)

4. Dopravní prognóza je v rozporu se Zadáním územního plánu Ústí nad Labem. Zadání územního plánu stanovuje: „Návrhový horizont pro prognostické bilance (demografické, urbanistické, dopravní atd.), rozvojové předpoklady a navrhovanou regulaci funkčního využití a prostorového uspořádání území bude stanoven k roku 2025.“ (s. 5) V rozporu s tím ovšem prognostické mapy zatížení komunikační sítě od společnosti CityPlan, o něž se dopravní koncepce Návrhu ÚP ÚnL a její odůvodnění argumentačně opírá, pracují s návrhovým horizontem roku 2040, tedy s výhledem na třicet let, namísto patnácti. Odůvodnění Návrhu ÚP ÚnL přímo říká: „Výpočty dopravním modelem jsou provedeny pro návrhové období roku 2040.“ (s. 146) Jak uvedeno výše, takto dlouhodobá prognóza překračuje pravděpodobnou životnost navrhovaného územního plánu a zpochybňuje věrohodnost a přesnost použitého odhadu budoucího vývoje.

5. Vhodnost a potřebnost navržených dopravních novostaveb je pochybná, existují alternativy. Tři nové mosty a čtyři tunely (tři z toho několikakilometrové) ve městě s necelými sto tisíci obyvateli, v němž se nárůst počtu obyvatel do roku 2030 neočekává (viz odůvodnění Návrhu ÚP ÚnL, s. 133-4), působí jako přehnaně silácké řešení dopravních potíží, byť je ve městě složitý terén. Pokládám za pravděpodobné, že dopravní problémy města je možné řešit dopravními stavbami výrazně menšího rozsahu a rozumnými dopravními opatřeními, jako je zpomalování automobilové dopravy ve městě, zvýšení parkovného v centru města, zkvalitňování a důsledná podpora hromadné dopravy, aktivní podpora pěší a cyklistické dopravy apod. Ostatně právě k alternativám tohoto typu vyzývá Strategie rozvoje města Ústí nad Labem do roku 2015: „Ani dokončená dálnice D8 vzhledem ke své poloze dopravní problémy města nevyřeší a jedinou cestou pro zmírnění současných problémů tak do budoucna zůstane drastické zklidňování individuální automobilové dopravy v zastavěných oblastech a důsledná preference udržitelných dopravních odvětví, zejména rozšiřování MHD doplněné posílením cyklistické dopravy.“ (s. 53)

Tunel D14 pod ulicí Sociální péče není součástí tzv. „dopravního radiálně okružního skeletu“.

Veřejně prospěšná stavba D14 byla v textové i grafické části ÚP ÚnL zachována.

Tunelové řešení ulice Sociální péče v prostoru nástupu do Masarykovi nemocnice je navrženo z důvodu celkového dopravního zklidnění tohoto prostoru. Jak je prokázáno modelovými výpočty, bude ulice Sociální péče významně dopravně zatížena i po vybudování nadřazené silniční sítě. Dopravní zátěž bude představována především vnitroměstskou dopravou - více jak 1/2 celkové dopravní zátěže. Po vybudování tunelového úseku bude snížena hluková zátěž nemocnice a dále bude zvýšena bezpečnost pěších v prostoru před nemocnicí.

4) dopravní prognóza je provedena na rok 2040, což vychází z normových požadavků na posuzování kapacit křižovatek a dopravní infrastruktury. Dle článku 6.2.1. normy ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic je návrhové období dopravní infrastruktury z hlediska kapacity 20 let po uvedení do provozu. Předpokládáme-li optimisticky, že by dopravní systém byl uveden v roce 2020 do provozu, jsme s výhledem dopravního zatížení v roce 2040.

5) představa, že se město Ústí nad Labem zařadí do skupiny měst, kde významný podíl na dělbě přepravní práce bude mít cyklistická doprava je dle našeho názoru nereálný z důvodu konfigurace terénu. Přesto je v rámci ÚP je navržena řada cyklostras a cyklostezek, které podpoří rozvoj cyklistické dopravy, ale jenom do určité míry - bude se zejména jednat o rekreační cesty. Město postupně zavádí prvky preference hromadné dopravy, kde je zajištěna větší spolehlivost a přesnost spojení. I přes tato motivační opatření pro zvýšení atraktivity jiných dopravních prostředků než je osobní vozidlo je nereálné předpokládat, že dojde k zásadnímu omezení potřeb jízdy vozidlem do centra města.

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

6. Navržené plány budou brzdit rozvoj alternativních řešení a přístupů. Obávám se, že pokud se navržené dopravní novostavby zanesou do ÚP ÚnL, zabrzdí se tím velkou měrou snahy řešit dopravní problémy pomocí menších stavebních úprav, rekonstrukcí a dopravně organizačních opatření (viz výše). Občané při stížnosti na dopravní problémy uslyší, že řešení je v plánu, ale že na něj zatím nejsou peníze. Zkvalitňování stávající dopravní infrastruktury nebude prioritou, bude se čekat na „velké řešení“. (Právě tak se město v současnosti například zdráhá uvažovat o dílčích snahách o řešení dopravní přetíženosti v Pařížské ulici. V minulosti tvrdilo, že nejprve je třeba vybudovat nově Malou Hradební. Teď argumentuje, že nejdřív musí najít peníze na stavbu kruhového objezdu u garáží pod Mariánskou skálou.)

7. Vlivem dopravní indukce mohou být navržené dopravní novostavby kontraproduktivní. Obávám se, že masivní usnadnění průjezdu městem bude indukovat další dopravu. Vytvoření dopravní infrastruktury optimalizované pro osobní automobilovou dopravu totiž dále oslabí motivaci obyvatel města preferovat nákupy, zábavu či sportovní příležitosti ve své čtvrti a naopak zesílí motivaci k častějším a delším cestám osobním vozem po městě, počet automobilů na jednu domácnost poroste a část tranzitní dopravy bude volit průjezd městem (například z Prahy do Děčína by bylo i po dokončení D8 lákavé jet z Lovosic podél Labe, projet po novém mostě na Střekov, tunelem do Olšinek, dalším mostem do Krásného Března a dále podél Labe do Děčína). Nárůst počtu automobilů v důsledku generované dopravy vyvolané rozsáhlými dopravními novostavbami by nežádoucím způsobem zvýšil hlukovou a smogovou zátěž města a mohl by deformovat rozvoj města Ústí nad Labem.

Kanadský Victoria Transport Policy Institute na téma dopravní indukce a generovaných jízd zveřejnil 8. června 2011 podnětnou studii (dostupnou v angličtině na <http://www.vtpi.org/gentraf.pdf>). V této studii se mimo jiné píše: „Generovaná doprava odráží ekonomický zákon nabídky, který říká, že spotřeba určitého zboží roste, snižuje-li se jeho cena. Rozvoj dopravní sítě zmírňující dopravní zácpy snižuje celkové náklady přepravy osobním automobilem (tj. cenu), což pobízí k dalšímu využívání vozidel. Řečeno jinak, většina silnic ve městech vykazuje latentní dopravní poptávku... V dlouhodobém výhledu indukovaná doprava zřetelně posouvá poptávkovou křivku, neboť dopravní systémy a způsoby využití území rostoucí měrou závisejí na automobilech, takže lidé jsou nuceni více přejíždět osobním vozem, aby si zachovali danou úroveň dostupnosti zboží, služeb a aktivit (Lee 1999).“ (s. 2, překlad David Daduč)

8. SEA je nepřesvědčivé a neověřitelné. Co se týče pravděpodobných důsledků nově navrženého dopravního systému na životní prostředí, Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP Ústí nad Labem na životní prostředí, vytvořené pro Koncept ÚP ÚnL, nepředkládá přesvědčivou analýzu předpokládaného vývoje, pokud by nebyl uplatněn Koncept ÚP ÚnL (kapitola 2). Zaměříme-li se například na oblasti ovzduší a hluku, zjistíme, že příslušné podkapitoly (2.2 a 2.8) předkládají charakteristiku současného stavu ovzduší a klimatu, respektive hlukové zátěže, avšak vůbec se nevěnují předpokládanému vývoji, pokud by nebyl uplatněn Koncept ÚP ÚnL. Kapitola 2 je tedy formálně nazvána v souladu s přílohou zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, avšak obsahově jí neodpovídá. Scházející vyhodnocení tzv. nulové varianty zpochybňuje veškeré další úvahy předloženého SEA.

6) V rámci ÚP není posuzován postup rekonstrukce místních komunikací. Je zřejmé, že navrhovaný okružní systém by musel být budován postupně po samostatně provozovatelných úsecích, a to nejen z hlediska financí, ale i z hlediska časového. To že nejsou ani v současném stavu prováděny úpravy na stávající komunikační síti má již negativní vliv na plynulost dopravy a bezpečnost.

7) nárůst počtu vozidel nebyl modelovým výpočtem prokázán. Uvedené zvýšení intenzit je pouhá spekulace, která může a nemusí být realizována. Není reálné uvažovat, že po případném zprovoznění tunelové trasy nastane zvýšení prodeje vozidel, aby každý občan s řidičským průkazem si projel novou trasu. Nové infrastrukturní stavby jsou navrhovány proto, aby odlehčily stávající trasy. Zde to byla snaha o odlehčení centra města - omezení průjezdu s alternativní trasou zejména pro obyvatele města. Dále bylo uvažováno o vyloučení veřejného provozu na mostě Dr. E. Beneše (pěší propojení a MHD obou městských center). Po vypuštění nových mostů z návrhu nelze toto uskutečnit.

8) Dokument Vyhodnocení vlivů konceptu na udržitelný rozvoj včetně vyhodnocení vlivu na životní prostředí byl zpracován autorizovanými osobami a posouzen příslušným dotčeným orgánem. Závěry tohoto posouzení byly zohledněny v návrhu ÚP ÚnL.

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

					<p>Dále mám za to, že Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP Ústí nad Labem na životní prostředí nepřináší přesvědčivé hodnocení stávajících a předpokládaných vlivů silniční infrastruktury navržené v Konceptu ÚP ÚnL, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných (kapitola 5). Příslušná podkapitola (5.1.21) předkládá tabelární přehled vlivů dílčích silničních staveb na složky životního prostředí, který je stručný, složitou problematiku redukuje na krátká hesla a směřuje charakteristiky vlivů na životní prostředí s doporučeními a požadavky. Celkové strategické hodnocení vlivů dopravních novostaveb, zohledňující synergie a kumulace vlivů, však téměř schází. Zaměříme-li se opět na vlivy na ovzduší a hlukovou zátěž, v poznámce ke kapitole 5.1.21 čteme ničím nepodložené tvrzení: „Negativní vliv zhoršení kvality ovzduší je vyvážen zlepšení[m] kvality ovzduší v důsledku snížení intenzity dopravy z údolí Labe v řešeném území.“ (s. 204) V kapitole 5.2 se pak pouze píše, že na ovzduší může mít vliv „zvýšení počtu a přesun mobilních zdrojů znečištění spojených s realizací obchvatu města Ústí nad Labem, včetně jejich dopravních napojení“ (s. 238) a že k nárůstu hlukové zátěže dojde „zvýšenou intenzitou dopravy na komunikacích v řešeném území“ (s. 240).</p> <p>Přestože úkolem SEA je hodnotit systémový vliv strategií a vypracované SEA opakovaně upozorňuje, že podrobné hodnocení dílčích vlivů jednotlivých navržených záměrů bude provedeno až v rámci EIA, předložené Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP Ústí nad Labem na životní prostředí se věnuje především detailům dílčích navržených staveb a nenabízí důkladné strategické hodnocení vlivů celého systému zvažovaných dopravních novostaveb na životní prostředí a udržitelný rozvoj. Vzhledem k výše řečenému jsem přesvědčen, že přinejmenším s ohledem na navržené dopravní novostavby je vypracované SEA neúplné, nepřesvědčivé, nedostatečně odůvodněné a jeho závěry jsou neověřitelné.</p>			
55.	15.6.2011	MM/OU/PSM/NUP/852/2011	Karel Nepraš, Radka Neprašová	Krásné Březno	1468, 1471, 1472/2	<p>1468, 1471, 1472/2 a další na návrhových plochách Z13-1, Z13-2 a Z13-4. Žádáme v tomto území zrušit zastavitelné plochy a ponechat je jako plochy přírodní (SM-N, resp. PUPFL), popřípadě vymezit jako zastavitelné pouze menší plochy v blízkosti současné zástavby na jižním okraji návrhových ploch Z13-4 a Z13-2, ovšem s tím, že by tyto jižní cípy nebyly funkčně vymezeny jako SM-M (plochy smíšené obytné městské), nýbrž jako BI (bydlení v rodinných domech městské a příměstské).</p> <p>Odůvodnění: Výstavba bytových domů ve svahu nad ulicí Žežická v Krásném Březně by znamenala negativní zásah do krajiny, což by bylo v rozporu s požadavkem Zadání územního plánu Ústí nad Labem na „ochranu opticky exponovaných horizontů, panoramat a dálkových pohledů“ (s. 20). Považujeme za nevhodné, aby se město tímto způsobem rozlévalo do volné krajiny. Zástavba, zejména v případě vyšších budov, by v tomto místě mimo jiné rušila výhled z nedaleké Fričovy vyhlídky (273 m). Připomeňme též, že čtvrtá ze dvanácti priorit Zadání územního plánu, schváleného zastupitelstvem města, požaduje „prioritně využít transformačních a ostatních nevyužitých či neefektivně využitých území oproti extenzivnímu rozvoji v dosud nezastavěném území“ (s. 4).</p>	Připomínce se nevyhovuje.	<p>Způsob využití "SM-M" na plochách Z13-1, Z13-2 a Z13-4 se nemění. V ÚPnSÚ ÚnL byly předmětné pozemkové parcely součástí zastavitelné plochy, která umožňuje "obytnou výstavbu v rodinných a menších obytných domech a drobnou občanskou vybavenost". Z hlediska potvrzení právní jistoty ve způsobu využití pozemků vycházející z předchozí územně plánovací dokumentace (ÚPnSÚ ÚnL), byl navržen způsob využití plochy "SM-M".</p> <p>Plocha "SM-M" je v souladu s urbanistickou koncepcí stanovenou v územním plánu a je v souladu s cíli a úkoly územního plánování stanovenými v § 18-19 stavebního zákona (s cílem vytvořit předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích a ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území a přitom chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti, s úkolem prověřit a posoudit potřebu změn v území s ohledem na životní prostředí a veřejnou infrastrukturu a hospodárné využívání území).</p> <p>Způsob využití "SM-M" byl zapracován do návrhu ÚP ÚnL a odsouhlasen v procesu pořizování v souladu s ustanovením § 50-52 stavebního zákona.</p>

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

					Zdá se nám, že návrh územního plánu nedostatečně pracuje s možnostmi revitalizace oblasti v jižní části Krásného Března, kde by byla výstavba bytových domů mnohem vhodnější, neboť jde o intravilán s dobrým dopravním napojením. Město si nechalo vypracovat studii revitalizace a rozvoje jižní části Krásného Března (viz www.krasnebrezno.cz). Jsme přesvědčeni, že chvályhodná snaha oživit jižní část Krásného Března, potenciálně velmi atraktivní, by se do územního plánu měla náležitě promítnout a že by vhodně kompenzovala zrušenou výstavbu na svazích nad ulicí Žežická. Další vážnou výhradou proti navrhované zastavitelnosti ploch nad ulicí Žežická je střet případné výstavby v této oblasti s významnými prvky ÚSES, zejména s lokálním biocentrem Fričova vyhlídka a s nadregionálním biokoridorem K10. Respekt k ochrannému pásmu nadregionálního biokoridoru přitom zdůrazňuje už Zadání územního plánu požadavkem „respektovat a zohlednit ochranné pásmo nadregionálního biokoridoru [...] K10 s probíhající osou teplomilnou doubravní, mezofilní hájovou a vodní.“ (s. 16).			
56.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/853/2011	Karel Nepraš, Radka Neprašová	Habrovice	270/1, 270/2, 268/1, 268/2	Parcelní čísla: 270/1, 270/2, 268/1 (část) a 268/2 Návrhová plocha Z4-107 Nesouhlasím s navrženým funkčním využitím této plochy (SM-V). Žádám o návrat k funkčnímu využití „plochy přírodní“ (ZP), jak tomu bylo v Konceptu ÚP. Odůvodnění: Na východ od návrhové plochy Z4-107 je funkční statek (chov hovězího dobytka) a na jihozápad od této návrhové plochy jsou pastviny, které místní zemědělci už desítky let využívají. Dojde-li k zastavení návrhové plochy Z4-107, jak Návrh ÚP umožňuje, statek ztratí možnost využívat pastviny, neboť jej zastavitelné území od těchto pastvin oddělí. To by pro zemědělce, kteří ve své činnosti chtějí pokračovat, bylo pravděpodobně likvidační. Dále se obávám, že po případném nuceném zániku statku, může vzniknout spekulativní tlak na odkoupení jejich pozemků a následný převod stávajících trvalých travních porostů na zastavitelné území. Podobně tomu bylo už s řadou jiných pozemků v okolí.	Připomínce se nevyhovuje.	Zastavitelnost pozemku byla dle všeobecného pokynu převzata z ÚpnSÚ. Regulativ SM-V umožňuje venkovské bydlení s doplňkovou funkcí venkovského charakteru, ale připouští i další nebytové funkce a přitom nezatěžuje území další těžkou zátěží zemědělské výroby. Území bylo podmíněno Územní studií jejímž úkolem bude stanovit veškeré podmínky pro zastavitelnost tohoto území, tak aby byly umožněny vazby zemědělské výroby na další plochy, stanoveny hygienické limity a odstupy možných staveb, vymezeny ekologické zátěže a také případný rozsah sanací.
57.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/854/2011	Karel Nepraš, Radka Neprašová			Připomínka se nevztahuje ke konkrétním pozemkům, ale k podmínkám funkčního využití ploch označených indexem SM-C, SM-C1, SM-M a SM-M1. 1. Žádám o následující doplnění podmínek funkčního a prostorového uspořádání ploch označených indexem SM-C, SM-C1, SM-M a SM-M1: - podmínku „při rekonstrukcích obytných objektů povinnost zachování min. 30% ploch obytných“ rozšířit na „při rekonstrukcích a po demolcích obytných objektů povinnost zachování min. 30% ploch obytných“ - podmínku „při rekonstrukcích a po demolcích obytných objektů povinnost zachování min. 30% ploch obytných“ doplnit i do vymezení ploch SM-M1 2. Žádám o zvážení návrhu na doplnění podmínek funkčního a prostorového uspořádání ploch označených indexem SM-C, SM-C1, SM-M a SM-M1: - stanovit procento obytných ploch i pro novostavby na těchto plochách - vyžadovat, aby odstavná a parkovací stání pro automobily byla zajištěna formou garáží, a místa k parkování v ulicích povolovat jen jako výjimku nebo v určitém malém množství	Ve věci doplnění podmínek funkčního a prostorového uspořádání ploch SM-C, SM-C1, SM-M a SM-M1 vyplývající z bodu 1. a 2. připomínky: Připomínce se vyhovuje částečně.	Podmínka funkčního využití ploch označených indexem SM-C, SM-C1, SM-M a SM-M1 byla rozšířena o podmínky: „při rekonstrukcích a po demolcích obytných objektů povinnost zachování min. 30% ploch obytných“. Pořizovatel ověřil skutečnosti uvedené v připomínce a konstatuje, že jsou oprávněné. Stanovení procenta obytných ploch i pro novostavby na těchto plochách pořizovatel prověřil a konstatuje, že se jedná o podstatnou úpravu návrhu ÚP ÚnL, která by vedla k opakovanému veřejnému projednání ÚP ÚnL.

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

					<p>Odůvodnění:</p> <p>1. O rozšíření podmínky tak, aby platila i pro výstavbu po demolcích obytných objektů, žádám proto, aby územní plán nemotivoval k demolcím oproti rekonstrukcím. Nevhodné demolice zažilo město Ústí nad Labem za poslední desetiletí už vícekrát a je na místě motivovat spíše k rekonstrukcím. Doplnění podmínky u SM-M1 žádám proto, že by tu logicky měla být stejně jako u ploch SM-M.</p> <p>2. O zvážení doplňujících podmínek žádám proto, že bych je pokládal za přínosné pro budoucí zdravý rozvoj ploch spadajících do této kategorie, ale uvědomuji si, že jejich stanovení může být nesnadné a na hranici podrobnosti územního plánu. Stanovit procento obytných ploch pro novostavby by bylo přínosné proto, že by se zajistilo, aby na plochách „smíšených obytných“ nevznikala zástavba bez obytných ploch, což bez této podmínky může v mnoha případech nastat. Podmínku požadující plánovat parkovací místa pro automobily výhradně či převážně do garáží bych pokládal za velmi přínosnou proto, že vozidla zaparkovaná mezi budovami, obzvláště rozsáhlejší pozemní parkoviště, zpravidla znesnadňují „zabydlení“ městského prostoru lidmi a přispívají k odlidštění městského prostoru.</p>	<p>Ve věci odstavňých a parkovacích stání pro automobily u ploch SM-C, SM-C1, SM-M a SM-M1 vyplývající z bodu 2. připomínky: Připomínce se nevyhovuje.</p>	<p>Doplnění podmínky požadující plánovat parkovací místa pro automobily výhradně či převážně do garáží v plochách SM-C, SM-C1, SM-M a SM-M1 pořizovatel prověřil a konstatuje, že se jedná o podstatnou úpravu návrhu ÚP ÚnL, která by vedla k opakovanému veřejnému projednání ÚP ÚnL.</p>
58.	15.6.2011	MM/OU/PSM/NUP/855/2011	Karel Nepraš, Radka Neprašová	Habrovice, Strážky u Habrovic	<p>Rozsáhlé nově zastavitelné plochy, především návrhové plochy Z2-1, Z2-2, Z2-5, Z2-8, Z2-101, Z2-102, Z2-105, Z2-107, Z2-109, Z4-1, Z4-3, Z4-4.</p> <p>1. Žádáme o plošnou redukci ploch navržených jako zastavitelné a o respektování historické sídelní struktury, především o zachování dostatečného nezastavitelného koridoru mezi Strážkami a Habrovicemi.</p> <p>2. Žádáme o takové vymezení struktury funkčních využití zastavitelných ploch v předmětném území, která předejde rozvoji rozsáhlých monofunkčních ploch pro individuální bydlení bez obchodů a služeb v místě („sídelní kaše“).</p> <p>Odůvodnění:</p> <p>Jedním z požadavků Zadání územního plánu Ústí nad Labem na plošné a prostorové uspořádání území je „chránit hodnoty příměstské krajiny a zamezit srůstání sídel ve vnějším pásu města, respektovat pestrost přírodních podmínek na území Ústí nad Labem“ (s. 16). Jsme přesvědčeni, že navržený rozsah zastavitelných ploch v dotčené oblasti je v natolik silném rozporu s tímto požadavkem, že jej v této míře nemohou ospravedlnit žádné přínosy. Obáváme se, že navržené uspořádání území je cestou k rychlé suburbanizaci, což je v rozporu s prioritou č. 5 Zadání územního plánu Ústí nad Labem (s. 4). To zapříčiní rozvoj „do krajiny rozteklého“, bezduchého a samostatně nefunkčního satelitu při severozápadním okraji města, kde budou scházet základní služby, což povede k závislosti na automobilech a k nezdravému vývoji území.</p> <p>Jde o problém často označovaný termínem „sídelní kaše“. Z této obavy také vyplývá požadavek na úpravu struktury funkčního využití ploch, které budou ponechány jako zastavitelné.</p> <p>Předpokládáme, že většina ploch byla vymezena jako plochy zastavitelné na žádost jejich vlastníků. Máme ovšem za to, že není vhodné vycházet vlastníkům vstříc v rozsahu, který pravděpodobně povede k rozvoji území v rozporu s cíli a úkoly územního plánování (viz §18 a §19 stavebního zákona). Uspokojování žádostí vlastníků nás znepokojuje především v případech vlastníků rozsáhlých pozemků; obzvláště velké pochybnosti vznikají u pozemků bývalého zastupitele a radního Petra Ryšavého, který měl nesporně přístup k interním informacím města ohledně jeho rozvoje a mohl je ovlivňovat a jemuž město už v minulosti vycházelo vstříc při převodech nezastavitelných ploch na zastavitelné.</p>	<p>Připomínce se nevyhovuje.</p>	<p>Zastavitelné plochy Z2-1, Z2-2, Z2-5, Z2-8, Z2-101, Z2-102, Z2-105, Z2-107, Z2-109, Z4-1, Z4-3, Z4-4 byly navrženy, posouzeny a odsouhlaseny v procesu pořizování ÚP ÚnL v souladu s § 50 - 52 stavebního zákona a jsou v souladu s cíli a úkoly územního plánování stanovenými v § 18-19 stavebního zákona (s cílem vytvořit předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích a ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území a přitom chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti, s úkolem prověřit a posoudit potřebu změn v území s ohledem na životní prostředí a veřejnou infrastrukturu a hospodárné využívání území). Zastavitelné plochy byly v návrhu ÚP ÚnL odděleny plochami "ZO plochy zeleně ochranné a izolační". Vybrané zastavitelné plochy v ÚP ÚnL jsou podmíněny zpracováním územních studií, které navrhnou, prověří a posoudí možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, které by mohly významným způsobem ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich významných částí.</p>

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

59.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/856/2011	Miroslav Florian, Strana zelených	Bukov, Klíše, Ústí nad Labem, Hostovice, Střekov, Svádov, Krásné Březno	<p>Navržený systém silnic, tunelů a mostů od ulice Sociální péče (veřejně prospěšná stavba označená indexem D14), přes tunel pod Střížovickým vrchem (D8, D9), Předlice (D7), tunel pod Soudným vrchem do Vaňova (D7, D6), přemostění Labe (D1), tunel pod Střekovem (D3, D2), výstup v Olšinkách a přemostění Labe do Krásného Března (D4). Nesouhlasím s výše konkretizovaným návrhem systému nových silnic, tunelů a mostů. Žádám o vyjmutí těchto navržených dopravních novostaveb z Návrhu územního plánu.</p> <p>Odůvodnění: 1. Zamýšlené dopravní novostavby se necitlivě dotýkají práv obyvatel dotčených míst. V případě výstavby navržených dopravních děl dojde k hrozbě vyvlastnění a k poškození a znehodnocení soukromých nemovitostí, včetně demolic rodinných domů. Navržené dopravní stavby jsou přitom sotva nezbytné, a pokládám za jisté, že nejde o jediná možná řešení. Pro příklad: i když pro účely teoretické úvahy akceptujeme potřebu výstavby tunelu z Bukova do Předlic a souvisejících vjezdů a výjezdů na bukovské straně, stěží lze pokládat za nezbytnou demolic obytných domů a dalších soukromých nemovitostí v zamýšleném rozsahu za situace, kdy by bylo možné se demolicím soukromých objektů zčásti nebo zcela vyhnout plánováním dopravních staveb na současných dopravních plochách (tzv. rondel a přilehlé komunikace). Dále platí, že pokud navržené dopravní stavby budou ve vydaném územním plánu figurovat, hodnota dotčených soukromých nemovitostí a právní jistota jejich majitelů silně utrpí i v případě, že se za dobu platnosti územního plánu konkrétní dopravní stavba budovat nebude (což je při jejich finanční náročnosti velmi pravděpodobné). Je možné, že by někteří z občanů města, kteří by takto územním plánem byli dotčeni na svých právech, vydaný územní plán napadli žalobou k Nejvyššímu správnímu soudu.</p> <p>2. Plán je finančně nereálný, proto je lepší jej nekodifikovat. Podle Návrhu ÚP ÚnL by téměř veškeré dopravní novostavby tvořily místní komunikace, což znamená, že investorem staveb i správcem komunikací by bylo statutární město Ústí nad Labem. Náklady na jejich přípravu a výstavbu by přitom pravděpodobně překročily hranici deseti miliard, možná výrazně. Velmi nákladná a pro město stěží přijatelná by byla i údržba a běžný provoz zařízení, jak ostatně město díky Mariánskému mostu dobře ví. Město Ústí nad Labem je přitom v současnosti značně zadlužené (aktuálně dluh činí kolem 1,7 mld.) a splátky ze stávajících úvěrů jsou rozvržené až do roku 2030. V důsledku hospodářského poklesu jsou příjmy města už několik let nižší než dříve a pomalejší růst na Západě pravděpodobně vydrží ještě roky. Budeme-li vycházet z předpokladu, že Návrh ÚP ÚnL bude po schválení platit zhruba 15 let, je prakticky jisté, že z navržené dopravní infrastruktury se podaří za dobu platnosti nového ÚP ÚnL vybudovat nanejvýš jen velmi málo. Přitom platí, jak uvádím výše, že už kodifikace navržené dopravní infrastruktury v ÚP ÚnL poškodí práva dotčených občanů města. Proto považuji za vhodnější zvažované dopravní novostavby z ÚP ÚnL vyškrtnout. Pokud by město koncem současné dekády či po roce 2020 přece jen chtělo s některou ze staveb začít, zastupitelstvo bude mít možnost územní plán upravit, jak bude v danou chvíli nezbytné. Je třeba dodat, že pokud město uvažuje o realizaci navržené dopravní infrastruktury nebo jejích částí ve vzdálenější budoucnosti (například po roce 2040), může už současný územní plán některá kritická území vymezit jako plochy a koridory územních rezerv. Dopravní potřeby a přístupy dopravních inženýrů se přitom do doby případného využití těchto rezerv mohou významně změnit.</p>	Připomínce se vyhovuje částečně.	<p>Jedná se o systém tunelů, mostů a silnic, tzv. „dopravní radiálně okružní skelet“, který je součástí navržené dopravní koncepce ÚP ÚnL, sloužící k ochraně města. Dopravní radiálně okružní skelet byl na základě usnesení Zastupitelstva města ÚnL č. 8/11 ze dne 22. 9. 2011 vyjmut z veřejně prospěšných staveb a z návrhových ploch a byl přeřazen do ploch územních rezerv. Zastupitelstvo města vydalo toto usnesení na základě veřejného projednání návrhu ÚP ÚnL, kdy byla zohledněna finanční a časová náročnost záměru a možnost hledání citlivějšího řešení k obyvatelům města. Funkční využití návrhových ploch "DI-S" bylo po jejich vyjmutí upraveno dle skutečného stavu v území. Funkce územních rezerv neumožňuje vést vyvlastňovací řízení.</p> <p>Územní rezervy jsou dle stavebního zákona definovány jako "plochy a koridory, jejichž cílem je prověřit možnosti budoucího využití, jejich dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití". Plochy vymezené v ÚP ÚnL jako územní rezervy je možno využít pouze za podmínky zpracování územních studií pořízených v souladu s § 30 stavebního zákona. Územní studie navrhne, prověří a posoudí možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, například hledání takového dopravního řešení, které bude co nejcitlivější k obyvatelům města, finanční náročnost apod., které by mohly významným způsobem ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich významných částí. Zpracované a zaevidované územní studie budou podkladem pro případné změny územního plánu. Funkce územní rezervy umožňuje všem obyvatelům dotčené čtvrti využití v souladu se stavem v území, tzn. že bude umožňováno např. zvelebovat, upravovat, přestavovat a přistavovat, zateplovat, zavádět alternativní způsoby vytápění v souladu s funkčním využitím dle ÚP ÚnL. S ohledem na tyto uvedené skutečnosti pořizovatel rozhodl, že navrhovaná úprava není podstatnou úpravou návrhu ÚP, kterou by bylo nutné posuzovat a projednávat dle § 50-52 SZ.</p> <p>Potřeba ploch územních rezerv bude posouzena v rámci vyhodnocování ÚP ÚnL v souladu s § 55 SZ, kdy nejpozději do 4 let po vydání ÚP ÚnL bude předložena Zastupitelstvu města ÚnL zpráva o uplatňování ÚP ÚnL v uplynulém období. Přeřazením "dopravního radiálně okružního skeletu" do ploch územních rezerv nejsou krácena práva ostatních účastníků řízení, neboť "dopravní radiálně okružní skelet", který je součástí dopravní koncepce bude řešen v horizontu územní rezervy z důvodu časové a finanční náročnosti. Přeřazení "dopravního radiálně okružního skeletu" do ploch územních rezerv je v souladu s § 18 a § 19 SZ (s cílem vytvořit předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích a ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území a přitom chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti, s úkolem prověřit a posoudit potřebu změn v území s ohledem na životní prostředí a veřejnou infrastrukturu a hospodárné využívání území). S ohledem na tyto uvedené skutečnosti pořizovatel rozhodl, že navrhovaná úprava není podstatnou úpravou návrhu ÚP, kterou by bylo nutné posuzovat a projednávat dle § 50-52 SZ.</p>
-----	-----------	-----------------------	--------------------------------------	--	--	----------------------------------	--

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

3. Smysl navržených dopravních novostaveb a jejich vhodnost a potřebnost nelze ověřit. Návrh dopravní infrastruktury vychází z externích podkladů subdodavatelé společnosti CityPlan, spol. s r.o. a Návrh ÚP ÚnL obsahuje jen krátké citace a odkazy na práci tohoto subdodavatele. Podle map uvedených v odůvodnění Návrhu ÚP ÚnL (s. 147-9) je navíc zřejmé, že dopravní prognóza společnosti CityPlan je tvořena k roku 2040, tedy za pravděpodobný horizont navrhovaného ÚP ÚnL. Nabízí se pochybnost, zesilovaná nevěřejností podkladů CityPlan, zda je taková dlouhodobá prognóza dostatečně spolehlivá, aby ospravedlnila zanesení tak radikálních dopravních staveb do ÚP ÚnL, obzvlášť s přihlédnutím k jejich výše zmíněným neblahým dopadům na práva některých občanů a k pravděpodobnosti, že v současné dekádě nebudou realizovány.

Zpracovatel Návrhu ÚP ÚnL nadto sám vyjadřuje pochybnost nad dopravními podklady, když v odůvodnění Návrhu ÚP ÚnL vysvětluje, proč nedokáže předložit požadované schéma území s vyznačením stupně automobilizace v měřítku 1:25 000, a říká, že se jedná „o podrobnější dokumentaci, než je podrobnost územního plánu – možno řešit např. v rámci generelu dopravy. Vyznačení skutečného stavu automobilizace dle skutečného počtu obyvatel a počtu automobilů je v podstatě neřešitelný úkol, pro který není možné zajistit relevantní podklady. Prosté sečtení obyvatel např. sídliště a počtu zaparkovaných vozidel v prostoru sídliště není přesné a může být ve svém důsledku i zavádějící.“ (s. 16)

4. Dopravní prognóza je v rozporu se Zadáním územního plánu Ústí nad Labem. Zadání územního plánu stanovuje: „Návrhový horizont pro prognostické bilance (demografické, urbanistické, dopravní atd.), rozvojové předpoklady a navrhovanou regulaci funkčního využití a prostorového uspořádání území bude stanoven k roku 2025.“ (s. 5) V rozporu s tím ovšem prognostické mapy zatížení komunikační sítě od společnosti CityPlan, o něž se dopravní koncepce Návrhu ÚP ÚnL a její odůvodnění argumentačně opírá, pracují s návrhovým horizontem roku 2040, tedy s výhledem na třicet let, namísto patnácti. Odůvodnění Návrhu ÚP ÚnL přímo říká: „Výpočty dopravním modelem jsou provedeny pro návrhové období roku 2040.“ (s. 146) Jak uvedeno výše, takto dlouhodobá prognóza překračuje pravděpodobnou životnost navrhovaného územního plánu a zpochybňuje věrohodnost a přesnost použitého odhadu budoucího vývoje.

5. Vhodnost a potřebnost navržených dopravních novostaveb je pochybná, existují alternativy. Tři nové mosty a čtyři tunely (tři z toho několikakilometrové) ve městě s necelými sto tisíci obyvateli, v němž se nárůst počtu obyvatel do roku 2030 neočekává (viz odůvodnění Návrhu ÚP ÚnL, s. 133-4), působí jako přehnaně silácké řešení dopravních potíží, byť je ve městě složitý terén. Pokládám za pravděpodobné, že dopravní problémy města je možné řešit dopravními stavbami výrazně menšího rozsahu a rozumnými dopravními opatřeními, jako je zpomalování automobilové dopravy ve městě, zvýšení parkovného v centru města, zkvalitňování a důsledná podpora hromadné dopravy, aktivní podpora pěší a cyklistické dopravy apod. Ostatně právě k alternativám tohoto typu vyzývá Strategie rozvoje města Ústí nad Labem do roku 2015: „Ani dokončená dálnice D8 vzhledem ke své poloze dopravní problémy města nevyřeší a jedinou cestou pro zmírnění současných problémů tak do budoucna zůstane drastické zklidňování individuální automobilové dopravy v zastavěných oblastech a důsledná preference udržitelných dopravních odvětví, zejména rozšiřování MHD doplněné posílením cyklistické dopravy.“ (s. 53)

Tunel D14 pod ulicí Sociální péče není součástí tzv. „dopravního radiálně okružního skeletu“.
Veřejně prospěšná stavba D14 byla v textové i grafické části ÚP ÚnL zachována.

Tunelové řešení ulice Sociální péče v prostoru nástupu do Masarykovi nemocnice je navrženo z důvodu celkového dopravního zklidnění tohoto prostoru. Jak je prokázáno modelovými výpočty, bude ulice Sociální péče významně dopravně zatížena i po vybudování nadřazené silniční sítě. Dopravní zátěž bude představována především vnitroměstskou dopravou - více jak 1/2 celkové dopravní zátěže. Po vybudování tunelového úseku bude snížena hluková zátěž nemocnice a dále bude zvýšena bezpečnost pěších v prostoru před nemocnicí.

4) dopravní prognóza je provedena na rok 2040, což vychází z normových požadavků na posuzování kapacit křižovatek a dopravní infrastruktury. Dle článku 6.2.1. normy ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic je návrhové období dopravní infrastruktury z hlediska kapacity 20 let po uvedení do provozu. Předpokláme-li optimisticky, že by dopravní systém byl uveden v roce 2020 do provozu, jsme s výhledem dopravního zatížení v roce 2040.

5) představa, že se město Ústí nad Labem zařadí do skupiny měst, kde významný podíl na dělbě přepravní práce bude mít cyklistická doprava je dle našeho názoru nereálný z důvodu konfigurace terénu. Přesto je v rámci ÚP je navržena řada cyklostras a cyklostezek, které podpoří rozvoj cyklistické dopravy, ale jenom do určité míry - bude se zejména jednat o rekreační cesty. Město postupně zavádí prvky preference hromadné dopravy, kde je zajištěna větší spolehlivost a přesnosti spojů. I přes tato motivační opatření pro zvýšení atraktivity jiných dopravních prostředků než je osobní vozidlo je nereálné předpokládat, že dojde k zásadnímu omezení potřeb jízdy vozidlem do centra města.

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

6. Navržené plány budou brzdit rozvoj alternativních řešení a přístupů. Obávám se, že pokud se navržené dopravní novostavby zanesou do ÚP ÚnL, zabrzdí se tím velkou měrou snahy řešit dopravní problémy pomocí menších stavebních úprav, rekonstrukcí a dopravně organizačních opatření (viz výše). Občané při stížnosti na dopravní problémy uslyší, že řešení je v plánu, ale že na něj zatím nejsou peníze. Zkvalitňování stávající dopravní infrastruktury nebude prioritou, bude se čekat na „velké řešení“. (Právě tak se město v současnosti například zdráhá uvažovat o dílčích snahách o řešení dopravní přetíženosti v Pařížské ulici. V minulosti tvrdilo, že nejprve je třeba vybudovat nově Malou Hradební. Teď argumentuje, že nejdřív musí najít peníze na stavbu kruhového objezdu u garáží pod Mariánskou skálou.)

7. Vlivem dopravní indukce mohou být navržené dopravní novostavby kontraproduktivní. Obávám se, že masivní usnadnění průjezdu městem bude indukovat další dopravu. Vytvoření dopravní infrastruktury optimalizované pro osobní automobilovou dopravu totiž dále oslabí motivaci obyvatel města preferovat nákupy, zábavu či sportovní příležitosti ve své čtvrti a naopak zesílí motivaci k častějším a delším cestám osobním vozem po městě, počet automobilů na jednu domácnost poroste a část tranzitní dopravy bude volit průjezd městem (například z Prahy do Děčína by bylo i po dokončení D8 lákavé jet z Lovosic podél Labe, projet po novém mostě na Střekov, tunelem do Olšinek, dalším mostem do Krásného Března a dále podél Labe do Děčína). Nárůst počtu automobilů v důsledku generované dopravy vyvolané rozsáhlými dopravními novostavbami by nežádoucím způsobem zvýšil hlukovou a smogovou zátěž města a mohl by deformovat rozvoj města Ústí nad Labem.

Kanadský Victoria Transport Policy Institute na téma dopravní indukce a generovaných jízd zveřejnil 8. června 2011 podnětnou studii (dostupnou v angličtině na <http://www.vtpi.org/gentraf.pdf>). V této studii se mimo jiné píše: „Generovaná doprava odráží ekonomický zákon nabídky, který říká, že spotřeba určitého zboží roste, snižuje-li se jeho cena. Rozvoj dopravní sítě zmírňující dopravní zácpy snižuje celkové náklady přepravy osobním automobilem (tj. cenu), což pobízí k dalšímu využívání vozidel. Řečeno jinak, většina silnic ve městech vykazuje latentní dopravní poptávku... V dlouhodobém výhledu indukovaná doprava zřetelně posouvá poptávkovou křivku, neboť dopravní systémy a způsoby využití území rostoucí měrou závisejí na automobilech, takže lidé jsou nuceni více přejíždět osobním vozem, aby si zachovali danou úroveň dostupnosti zboží, služeb a aktivit (Lee 1999).“ (s. 2, překlad David Daduč)

8. SEA je nepřesvědčivé a neověřitelné. Co se týče pravděpodobných důsledků nově navrženého dopravního systému na životní prostředí, Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP Ústí nad Labem na životní prostředí, vytvořené pro Koncept ÚP ÚnL, nepředkládá přesvědčivou analýzu předpokládaného vývoje, pokud by nebyl uplatněn Koncept ÚP ÚnL (kapitola 2). Zaměříme-li se například na oblasti ovzduší a hluku, zjistíme, že příslušné podkapitoly (2.2 a 2.8) předkládají charakteristiku současného stavu ovzduší a klimatu, respektive hlukové zátěže, avšak vůbec se nevěnují předpokládanému vývoji, pokud by nebyl uplatněn Koncept ÚP ÚnL. Kapitola 2 je tedy formálně nazvána v souladu s přílohou zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, avšak obsahově jí neodpovídá. Scházející vyhodnocení tzv. nulové varianty zpochybňuje veškeré další úvahy předloženého SEA.

6) V rámci ÚP není posuzován postup rekonstrukce místních komunikací. Je zřejmé, že navrhovaný okružní systém by musel být budován postupně po samostatně provozovatelných úsecích, a to nejen z hlediska financí, ale i z hlediska časového. To že nejsou ani v současném stavu prováděny úpravy na stávající komunikační síti má již negativní vliv na plynulost dopravy a bezpečnost.

7) nárůst počtu vozidel nebyl modelovým výpočtem prokázán. Uvedené zvýšení intenzit je pouhá spekulace, která může a nemusí být realizována. Není reálné uvažovat, že po případném zprovoznění tunelové trasy nastane zvýšení prodeje vozidel, aby každý občan s řidičským průkazem si projel novou trasou. Nové infrastrukturní stavby jsou navrhovány proto, aby odlehčily stávající trasy. Zde to byla snaha o odlehčení centra města - omezení průjezdu s alternativní trasou zejména pro obyvatele města. Dále bylo uvažováno o vyloučení veřejného provozu na mostě Dr. E. Beneše (pěší propojení a MHD obou městských center). Po vypuštění nových mostů z návrhu nelze toto uskutečnit.

8) Dokument Vyhodnocení vlivů konceptu na udržitelný rozvoj včetně vyhodnocení vlivu na životní prostředí byl zpracován autorizovanými osobami a posouzen příslušným dotčeným orgánem. Závěry tohoto posouzení byly zohledněny v návrhu ÚP ÚnL.

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

					<p>Dále mám za to, že Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP Ústí nad Labem na životní prostředí nepřináší přesvědčivé hodnocení stávajících a předpokládaných vlivů silniční infrastruktury navržené v Konceptu ÚP ÚnL, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných (kapitola 5). Příslušná podkapitola (5.1.21) předkládá tabelární přehled vlivů dílčích silničních staveb na složky životního prostředí, který je stručný, složitou problematiku redukuje na krátká hesla a směřuje charakteristiky vlivů na životní prostředí s doporučeními a požadavky. Celkové strategické hodnocení vlivů dopravních novostaveb, zohledňující synergie a kumulace vlivů, však téměř schází. Zaměříme-li se opět na vlivy na ovzduší a hlukovou zátěž, v poznámce ke kapitole 5.1.21 čteme ničím nepodložené tvrzení: „Negativní vliv zhoršení kvality ovzduší je vyvážen zlepšení[m] kvality ovzduší v důsledku snížení intenzity dopravy z údolí Labe v řešeném území.“ (s. 204) V kapitole 5.2 se pak pouze píše, že na ovzduší může mít vliv „zvýšení počtu a přesun mobilních zdrojů znečištění spojených s realizací obchvatu města Ústí nad Labem, včetně jejich dopravních napojení“ (s. 238) a že k nárůstu hlukové zátěže dojde „zvýšenou intenzitou dopravy na komunikacích v řešeném území“ (s. 240).</p> <p>Přestože úkolem SEA je hodnotit systémový vliv strategií a vypracované SEA opakovaně upozorňuje, že podrobné hodnocení dílčích vlivů jednotlivých navržených záměrů bude provedeno až v rámci EIA, předložené Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP Ústí nad Labem na životní prostředí se věnuje především detailům dílčích navržených staveb a nenabízí důkladné strategické hodnocení vlivů celého systému zvažovaných dopravních novostaveb na životní prostředí a udržitelný rozvoj. Vzhledem k výše řečenému jsem přesvědčen, že přinejmenším s ohledem na navržené dopravní novostavby je vypracované SEA neúplné, nepřesvědčivé, nedostatečně odůvodněné a jeho závěry jsou neověřitelné.</p>			
60.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/857/2011	Miroslav Florian, Strana zelených	Všebořice	898/66, 898/69, 898/205, 898/242, 898/243, 898/245, 898/250, 898/253, 898/371, 898/372, 898/373, 898/374	898/66, 898/69, 898/205, 898/242, 898/243, 898/245, 898/250, 898/253, 898/371, 898/372, 898/373, 898/374 Návrhová plocha P3-20 Žádáme o změnu funkčního využití plochy z navrženého „plochy pro energetické stavby a zařízení z obnovitelných zdrojů“ (TE) na „plochy zeleně na veřejných prostranstvích – lesopark“ (ZV-LP). Odůvodnění: Jedná se o nevhodnou lokalizaci záměru. Záměr nelogicky narušuje uvažovaný prostor budoucího lesoparku v území v minulosti postiženém těžbou uhlí, která přímo navazuje na obytnou zástavbu Skorotic a Všebořic.	Připomínce se nevyhovuje.	Navržená přestavbová plocha P3-20 s funkčním využitím "TE" se nemění. Plocha byla zapracovaná projektantem v souladu s urbanistickou koncepcí navrženou v územním plánu a posouzena dotčenými orgány hájícími veřejný zájem v procesu pořizování ÚP ÚnL. Součástí ÚP ÚnL je Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na udržitelný rozvoj území, které obsahuje vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na životní prostředí. Závěry byly zohledněny v návrhu ÚP ÚnL.

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

61.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/858/2011	Miroslav Florian, Strana zelených	Klíše	<p>1876/1, 1876/2, 1876/3, 1876/4, 1876/5, 1880/1, 1880/4, 1880/6, 1882/2, 1883/9, 1884/1, 1884/12, 1884/14, 1884/15, 1884/16, 1884/17, 1905/1, 1906/1, 1920, 1921, 1922/1, 1998, 1999</p> <p>Návrhové plochy Z10-3 (funkční využití RN) a Z10-1 (funkční využití OV-S)</p> <p>Žádáme o změnu navrženého funkčního využití uvedených ploch tak, aby zůstaly nezastavitelným územím. Navrhujeme vymezení funkčního využití v návaznosti na okolní plochy (Z-T, SM-NP, SM-NL a PUPFL).</p> <p>Odůvodnění:</p> <p>Vymezení zastavitelné části území ve svahu nad plaveckou halou se dostává do konfliktu s ochranou přírody vzhledem k tomu, že se v polopřirozené vegetaci mozaiky fragmentů suchých trávníků a vysokých křovin vyskytuje více vzácných a ohrožených druhů rostlin, například koniklec luční český (<i>Pulsatilla pratensis</i> subsp. <i>bohemica</i>), okrotice bílá (<i>Cephalanthera damasonium</i>), záraza vyšší (<i>Orobancha elatior</i>) a další. Převod těchto ploch na nezastavitelné požadujeme také proto, že vymezení zhruba obdélníkové plochy napříč svahem je dědictvím dřívější nesystémové změny územního plánu vzniklé v souvislosti s kdysi plánovanou výstavbou sjezdové haly, proti níž se vyjádřila významná část ústecké veřejnosti.</p> <p>Domníváme se, že pokud vlastník pozemků (Statutární město Ústí nad Labem) má nadále určité záměry s těmito plochami, bylo by vhodné s nimi ústeckou veřejnost seznámit dřív, než se promítnou do územního plánu. Samospráva hospodařící s veřejnými penězi a veřejným majetkem by měla svým občanům umožnit vyjádřit se k navrženému funkčnímu využití těchto ploch se znalostí zvažovaných záměrů. Upozorňujeme, že návrhová plocha Z10-3 přetíná přístupovou cestu pro pěší a cyklisty z Klíše na Střížovický vrch a že vymezení zastavitelné plochy pravidelného tvaru v pohledově exponované části svahu je nevhodné z krajinářských důvodů. Domníváme se, že navržené funkční využití je v rozporu s požadavkem Zadání územního plánu Ústí nad Labem na ochranu „opticky exponovaných horizontů, panoramat a dálkových pohledů“ (s. 20).</p>	Připomínce se nevyhovuje.	<p>Plocha Z10-3 s funkčním využitím "RN" a plocha Z10-1 s funkčním využitím "OV-S" se nemění.</p> <p>Plochy byly prověřeny jako námět z ÚPnSÚ ÚnL, zpracované projektantem v souladu s urbanistickou koncepcí navrženou v územním plánu a posouzeny dotčenými orgány hájícími veřejný zájem v procesu pořizování ÚP ÚnL.</p> <p>Součástí ÚP ÚnL je Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na udržitelný rozvoj území, které obsahuje vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na životní prostředí. Závěry byly zohledněny v návrhu ÚP ÚnL.</p> <p>S ohledem na respektování požadavku zadání ÚP ÚnL na ochranu "opticky exponovaných horizontů, panoramat a dálkových pohledů a stanovení vhodných regulativů" byla plocha Z10-3 navržena pro funkční využití "RN - rekreace na plochách přírodního charakteru" a současně s plochou Z10-1 podmíněna územní studií. Územní studie prověří a posoudí možná řešení vybraných problémů v území, např. cesty pro pěší, cyklisty, pohledově exponované části svahu, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí.</p>
62.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/859/2011	Miroslav Florian, Strana zelených	Habrovice	<p>k. ú. Habrovice: části p. p. č. 318/1, 318/9, 321/1, 321/15, 321/17, 322/1, 323/2, 323/3, 323/4, 324/1, 582/3; k. ú. Strážky u Habrovic, části p. p. č. 64/2, 64/3, 75/1, 77, 84, 86, 125/1, 198/4, 198/25, 198/28, 198/29, 198/34, 198/44, 198/72, 198/74, 212/8, 213, 338/1, 340/1, 340/2, 340/3, 340/9, 340/15; parcely ovlivněné variantním trasováním obchvatu nevyepisovány – závislé na konkrétní podobě dopravního řešení.</p> <p>Žádáme o vyřazení obchvatu Strážek z návrhu územního plánu a o vymezení této plánované trasy jako koridoru územní rezervy. Zároveň žádáme, aby jako koridor územní rezervy byla vymezena také nejpravděpodobnější variantní trasa procházející v oblasti lesního celku při jihozápadním okraji Strážek cca o 200 až 250 metrů západněji než výchozí varianta zaznamenaná v návrhu ÚP.</p>	Připomínce se nevyhovuje.	<p>V procesu pořizování změny ÚPnSÚ ÚnL byl "obchvat Strážek" prověřován v několika variantách a výsledná varianta byla zpracována do ÚPnSÚ ÚnL. V procesu pořizování ÚP ÚnL byla tato varianta (VPS D10) prověřena, zpracována a odsouhlasena dotčenými orgány.</p> <p>Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství, jako dotčený orgán ve věcech silnic II. a III. třídy v souladu s ust. § 40 odst. 3 písm. f) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, vydává k zaslaným námitkám a připomínkám k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem následující stanovisko:</p> <p>" - připomínce č. 62 se na základě současného stupně poznání, tj. za podmínky respektování preventivních, minimalizačních a kompenzačních opatření, navržených v dokumentaci pro "D8 Výstavba obchvatu Strážky -</p>

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

			Strážky u Habrovic	64/2, 64/3, 75/1, 77, 84, 86, 125/1, 198/4, 198/25, 198/28, 198/29, 198/34, 198/44, 198/72, 198/74, 212/8, 213, 338/1, 340/1, 340/2, 340/3, 340/9, 340/15	<p>Odůvodnění:</p> <p>U záměru výstavby silničního obchvatu Strážek (silnice II/528) v současnosti probíhá posuzování vlivů záměru na životní prostředí (EIA). Dokumentace EIA řádně vyhodnotila jen jedinou variantu vedení trasy, a totiž tu, kterou nyní zachycuje Návrh ÚP. Krajský úřad Ústeckého kraje dne 27. 8. 2010 oznámil vrácení dokumentace k dopracování, „k doplnění zejm. o zpracování a vyhodnocení variantních řešení obchvatu“ (viz samostatná příloha). Považujeme tedy za chybné, aby územní plán města kodifikoval dopravní stavbu, u níž je jisté, že z důvodů vážné kolize se zájmy ochrany přírody může být zvolena jiná trasa. Proto žádáme, aby byla uvažovaná trasa v ÚP zachycena jen jako koridor územní rezervy, a doporučujeme, aby takto byla do ÚP promítnuta i pravděpodobná alternativní trasa obchvatu.</p> <p>Dodejme, že Návrhem územního plánu uvažovaná trasa obchvatu je značně necitlivá z hlediska ochrany přírody. Případná realizace obchvatu bude znamenat likvidaci nejcennějších částí lesního celku (lesních mokřin) při jihozápadním okraji Strážek a fatální ohrožení jediné populace chráněného a ohroženého druhu bledule jarní (<i>Leucojum vernum</i>) na území města Ústí nad Labem. S návrhem ÚP předkládanou variantou taktéž souvisí vyvlastnění trvale obydleného domu stojícího záměru v cestě, což pokládáme za nevhodné. Máme za to, že při variantním vedení západněji od Strážek by byli lépe chráněni obyvatelé sídla před nežádoucími vlivy silniční dopravy a zároveň by se předešlo fragmentaci a poškození převážné části cenného lesního porostu.</p>		Ústí nad Labem, silnice II/528" a z důvodu zásadního významu navrženého řešení pro zklidnění dnes velmi zasažené oblasti, nevyhovuje." Obchvat obce Strážky je v ÚP umístěn dle projektu firmy Valbek, která zpracovala Dokumentaci pro územní rozhodnutí. Stávající vedení silnice II/528 obcí Strážky je nevyhovující z hlediska prostorových parametrů, což má zásadní vliv na plynulost a zejména bezpečnost dopravy. Stávající průtah postrádá bezpečnostní prvky, zejména pro nemotoristickou dopravu. Vzhledem k omezenému uličnímu prostoru, není možná úprava průtahu v obci a je nutná celková přeložka. Stávající průtah bude předán městu Ústí nad Labem a bude sloužit pouze cílové dopravě, včetně MHD.	
63.	15.6.2011	MM/OU/PSM/NUP/860/2011	Miroslav Florian, Strana zelených	Ústí nad Labem	2570	<p>2570 (Lidické náměstí) a dále návrhové plochy P11-30, P11-35, P11-123.</p> <p>1. Žádáme o zrušení parkoviště v prostoru Lidického náměstí.</p> <p>2. Žádáme o výrazné snížení počtu předpokládaných parkovacích míst na návrhových plochách P11-23, P11-35 a P11-123.</p> <p>Odůvodnění:</p> <p>Jednou z priorit zadání územního plánu, kterou město vneslo vůči zpracovateli je: „Vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu směrem do centra města.“ (s. 5) V posledních letech realizované a připravované záměry na rozšiřování počtu parkovacích míst v centru města jdou podle našeho názoru jednoznačně proti této prioritě zadání územního plánu vnesené samotným městem. Jejich realizace motivuje občany města k cestování osobním vozem a do centra města přivádí další individuální dopravu. Vytvářením další infrastruktury se dopravní zatížení centra jedině zvýší.</p> <p>Ad 1. Ve výkresu koncepce dopravní infrastruktury je v prostoru Lidického náměstí vyznačena plocha pro parkoviště. Vzhledem k významu Lidického náměstí jako jediného většího a zároveň pro občany příjemného veřejného prostranství v centru města je žádoucí zamezení dosavadního parkování v prostoru před budovou magistrátu, které je v odůvodněných případech nahraditelné existujícími parkovacími místy pod atriem magistrátu. V rozumné koncepci dopravní infrastruktury, která bere ohledy na zadání územního plánu, má být podle našeho mínění usilováno o změny tohoto charakteru. V případě, že je symbol parkoviště na Lidickém náměstí v návrhu územního plánu uveden z důvodů dříve připravované výstavby parkovacích míst pod Lidickým náměstím, uvádíme, že tento záměr je každopádně v příkrém rozporu s výše citovanou prioritou zadání nového územního plánu, a je proto žádoucí jeho zrušení.</p>	<p>Ve věci zrušení parkoviště Připomínce se nevyhovuje.</p> <p>Ve věci výrazného snížení počtu parkovacích míst Připomínce se nevyhovuje.</p>	<p>1) P. p. č. 2570 v k. ú. Ústí nad Labem je dle návrhu ÚP ÚnL součástí plochy "PV - veřejné prostranství". Na stavbu "Lidické náměstí s dvoupodlažním podzemním parkovištěm, Ústí nad Labem" bylo vydáno správní rozhodnutí pod č.j. MM/SO/S/11385/2010/Dvo s ohledem na snížení deficitu parkovacích míst v dané lokalitě.</p> <p>2) V připomínce zmiňovaná přestavbová plocha P11-23 nebyla v návrhu ÚP ÚnL vymezena. Parkovací místa jsou navržena na přestavbových plochách P11-30, P11-35, P11-123.</p> <p>ad 1) Navržený počet parkovacích kapacit v objektech v těsné blízkosti centra města Ústí nad Labem napomůže zlepšení dopravní situace v tom smyslu, že bude možné zrušit adekvátní počet parkovacích míst v uličním prostoru. Zbýlá parkovací místa v ulicích budou zatížena vyšším poplatkem za parkování. Při zrušení radiálního dopravního systému města bude nutné zvýšit kapacitu městských komunikací, a to zejména v centrální části města, kde kapacita je mnohde již v současném stavu vyčerpána. Podzemní parkoviště pod Lidickým náměstím bylo vyprojektováno a projednáno ještě před konceptem územního plánu a bylo tedy převzato jako záměr se správním rozhodnutím. Toto parkoviště bude řešit nedostačující kapacitu parkovišť pod budovou magistrátu. Dopad na prostor Lidického náměstí bude po dobudování minimální, neboť výjezdové a vjezdové rampy jsou navrženy mimo stávající pěší plochy náměstí - rozsah pěší zóny nebude v rámci parkoviště redukován.</p>

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

Ad 2. Předpokládané počty parkovacích míst zanesené do výkresu koncepce dopravní infrastruktury se u návrhových P11-23, P11-35 a P11-123 jeví jako přehnaně vysoké. Funkční využití u všech těchto ploch je „plochy smíšené obytné v centrech měst“ (SM-C), takže by tyto plochy neměly sloužit pro výstavbu monofunkčních parkovacích garáží a parkování by mělo být plánováno víceméně pouze pro účely bydlení, provozoven, kulturních a jiných zařízení či správních budov na těchto plochách. Vytvoříme-li si pracovní index jako podíl dané plochy v metrech čtverečních a počtu předpokládaných parkovacích míst, vyjde nám u všech tří jmenovaných ploch 14,7 až 14,8. To znamená, že na necelých 15 m² celé návrhové plochy se vždy počítá jedno parkovací místo. Předpokládaného počtu parkovacích míst by nebylo dosaženo, ani kdyby se vždy celá plocha proměnila ve velké pozemní parkoviště.

V případě výstavby parkovacích garáží by předpokládaného počtu parkovacích míst mohlo být patrně dosaženo při velmi intenzivním využití dvou pater budovy jen pro parkování vozidel – vycházíme-li z toho, že na jedno parkovací místo by v průměru byla zapotřebí užitná plocha o velikosti zhruba 28 m² (jde o plochu samotného parkovacího místa plus podíl ze všech ostatních ploch nutných pro chod parkoviště), tak jako u chystaného parkovacího domu u ústecké zoo. Vyžadovat u „ploch smíšených obytných v centrech měst“ minimálně dvě celá podlaží jen pro parkování vozidel (přičemž je pravděpodobné, že u menších budov, kde na manipulační plochy připadne větší podíl, by to byla spíše podlaží tři) se nám v centru města, kde je úkolem „vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu“, zdá přehnané. Uvedme ještě pro srovnání, že plocha půdorysu ústeckého obchodního centra Forum je zhruba 15800 m² a je tam 640 parkovacích míst. To znamená, že na jedno parkovací místo připadá asi 25 m² půdorysu. U dvoupodlažních podzemních garáží pod Lidickým náměstím se na půdorysné ploše 3600 m² uvažovalo se 162 parkovacími místy, což znamená 22 m² na jedno místo.

U návrhových ploch P11-30, P11-35 a P11-123 se ovšem počítá s jedním parkovacím místem na 15 m², takže se tu kalkuluje s ještě výrazně větším poměrem parkování k půdorysu než ve Foru či pod Lidickým náměstím. To pokládáme za přehnané a obáváme se, aby předpokládané počty parkovacích míst na těchto plochách nevedly k tlaku na výstavbu monofunkčních parkovacích garáží, což by v centru města na „plochách smíšených obytných v centrech měst“ bylo zcela nevhodné a škodlivé.

ad 2) Co se týká zbývajících možností parkování na plochách P11-30, P11-35 a P11-123 - veškerá parkovací místa jsou v rámci funkčních ploch SM-C (plochy smíšené obytné v centrech měst) a nemají tedy prioritní funkci parkování. Počty předpokládaných parkovacích míst jsou uvedeny ve výkrese dopravy 2.1 (P11-30 - cca 870 míst, P11-35 - cca 600 míst a P11-123 - cca 290 míst). Počítá se vždy se 2 podlažími pro parkování, což znamená cca 29 m² na 1 parkovací místo obdobně jako u OC Fórum nebo u podzemního parkoviště pod Lidickým náměstím. Jedná se o předpokládaný celkový počet parkovacích míst včetně bydlení a občanské vybavenosti či pracovních příležitostí v objektu. Jak již bylo uvedeno, jedná se podstatnou měrou o náhradní kapacitu parkování za parkovací místa v uličním prostoru, který bude využit pro zvýšení kapacity dopravního systému města, který bude postrádat náhradní dopravní městské trasy.

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

64.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/861/2011	Miroslav Florian, Strana zelených	Ústí nad Labem	715/1, 715/3, 715/4, 716/1, 716/2, 716/3, 717/1, 719/3, 4300/10, 4300/15, 4300/16	<p>715/1, 715/3, 715/4, 716/1, 716/2, 716/3, 717/1, 719/3, 4300/10, 4300/15, 4300/16</p> <p>Návrhová plocha P11-24 a na severozápadním okraji k ní přiléhající plochy občanského vybavení – komerční zařízení malá a střední.</p> <p>Žádáme o změnu funkčního využití území na výše uvedených parcelách na „plochy zeleně na veřejných prostranstvích – park“.</p> <p>Odůvodnění: Návrhem územního plánu navrhované využití území je v rozporu s vůlí místních obyvatel, kteří v reakci na dřívější záměr výstavby domu v lokalitě shromáždili stovky podpisů pod petici požadující zachování stávajícího rozsahu zeleně a zástavby. Přestože navrhovaná funkce území již neumožňuje původně zamýšlenou výstavbu, stále se jedná o území zastavitelné. Z jednání zástupců Strany zelených s místními občany vyplynulo jako vhodné řešení právě převedení území do kategorie parků. Konceptně se jedná o navázání na zeleň Městských sadů a téměř propojení se zelenou plochou Mánesových sadů, což je mimo jiné také v souladu s vymezením (nefunkčního) biokoridoru přes Růžový palouček. Zároveň a ze stejných důvodů požadujeme změnu funkce také v prostoru dnešní restaurace na Růžovém paloučku ze zastavitelného na území nezastavitelné.</p>	Připomínce se nevyhovuje.	<p>Způsob využití p. p. č. 717/1 v k. ú. Ústí nad Labem byl změněn z plochy "OV-S" na "OV-S1" a je součástí P11-24 podmíněně územní studií, která navrhne, prověří a posoudí možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, které by mohly významným způsobem ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich významných částí.</p> <p>Regulační podmínky plochy se způsobem využití "OV-S1" byly upraveny.</p> <p>P. p. č. 715/1, 715/3, 715/4, 716/1, 716/2, 716/3, 719/3, 4300/10, 4300/15, 4300/16 v k. ú. Ústí nad Labem "OV-KM" se nemění.</p> <p>Plocha "OV-S1" byla navržena v souladu s vyhláškou č. 410/2005 Sb., ve znění vyhlášky č. 343/2009 Sb., o hygienických požadavcích na prostory a provoz zařízení a provozoven pro výchovu a vzdělání dětí a mladistvých (zejména § 3) a v souladu se stanoviskem dotčeného orgánu - Krajská hygienická stanice Ústeckého kraje se sídlem v Ústí nad Labem (stanovisko k návrhu ÚP ÚnL č. 8382/2011 ze dne 15. 3. 2011).</p> <p>Plochy "OV-S1" a "OV-KM" jsou v souladu s urbanistickou koncepcí stanovenou v územním plánu a v souladu s cíli a úkoly územního plánování stanovenými v § 18-19 stavebního zákona (s cílem vytvořit předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích a ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území a přitom chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti, s úkolem prověřit a posoudit potřebu změn v území s ohledem na životní prostředí a veřejnou infrastrukturu a hospodárné využívání území).</p> <p>Plochy "OV-S1" a "OV-KM" byly zpracovány do návrhu ÚP ÚnL a odsouhlaseny v procesu pořizování územního plánu v souladu s § 50 - 52 stavebního zákona.</p>
65.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/862/2011	Miroslav Florian, Strana zelených	Vaňov	530/1, 530/2, 530/3, 531, 532, 534, 535/1, 535/2, 538/1, 538/2, 538/3, 538/4, 538/6, 538/7, 539, 540, 542	<p>530/1, 530/2, 530/3, 531, 532, 534, 535/1, 535/2, 538/1, 538/2, 538/3, 538/4, 538/6, 538/7, 539, 540, 542</p> <p>Návrhová plocha P17-3</p> <p>Žádáme o převedení jmenovaných ploch do kategorie „plochy zeleně na veřejných prostranstvích – park“. Upozorňujeme na nesplnění požadavku zadavatele vycházejícího z vyhodnocení námitek ke konceptu územního plánu.</p> <p>Odůvodnění: Na základě jednání s občany Vaňova navrhuje Strana zelených převedení funkčního využití jmenované plochy do kategorie parků. Principiálně jde o nastartování změny současného nežádoucího stavu, kdy levý labský břeh není v celém městě vhodně využíván pro rekreaci a relaxaci občanů města a jeho návštěvníků, přestože tu k tomu existují velmi dobré dispozice. Stávající situace, kdy v uvedeném prostoru funguje dlouhodobě „provizorní“ překladiště sypkých hmot z lodí do kamionů, je nežádoucí. Funkční využití území předkládané návrhem územního plánu sice tento problém jistým způsobem řeší, avšak navrhované řešení nevyužívá vhodně cenného pobřežního prostoru a obáváme se, že by znemožnilo jeho využití k rekreačním a relaxačním účelům. To považujeme z dlouhodobého hlediska za nevhodné.</p> <p>Mimoto ve vyhodnocení námitek (poř. č. 268) ke konceptu územního plánu podané zástupkyní veřejnosti I. M. Wünschovou bylo částečně vyhověno požadavku s tím, že funkční využití předmětné plochy bude změněno z OV-K na OV-KM (plochy občanského vybavení – komerční zařízení malá a střední). Upozorňujeme, že tento požadavek nebyl ze strany zpracovatele splněn a v uvedené lokalitě je tak návrh územního plánu v rozporu s požadavkem zadavatele.</p>	Připomínce se nevyhovuje.	<p>Navržená přestavbová plocha P17-3 se nemění.</p> <p>Podle § 6, odst. 1 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, je přístav tvořen vodní částí a pozemní částí přístavu, kde lze překládat zboží. Přístav Ústí nad Labem, překladiště ve Vaňově, má dle § 28 Vyhlášky Ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společně havárii a dopravě nebezpečných věcí, ve znění pozdějších předpisů, statut veřejného přístavu a je tvořen překladištěm ve Vaňově na levém břehu Labe v říčním km 67,5-68,7 s přílehlou pozemní částí.</p> <p>Za tímto účelem Magistrát města Ústí nad Labem dohodl s Ministerstvem dopravy, že rozsah využití plochy (OV-K) jako překladiště spojené s veřejným přístavem bude prokázán územní studií.</p> <p>Pořizovatelem navržené funkční využití "OV-KM" ve vyhodnocení ke konceptu ÚP ÚnL je v rozporu s platnou legislativou předloženou Ministerstvem dopravy k návrhu ÚP ÚnL. Územní studie zároveň vytvoří předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.</p>

Přípomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

66.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/863/2011	Miroslav Florian, Strana zelených	Ústí nad Labem Vaňov	3424/1, 3431, 3432, 3434, 3444/1, 3454 529/9, 529/17, 535/1, 535/2, 546/1, 588, 764	<p>Žádám o trasování levobřežní labské cyklostezky na území města Ústí nad Labem jižně od centra přímo v kontaktu s řekou, po pozemcích přiléhajících k labským břehům. Zároveň žádám o zařazení cyklostezky mezi veřejně prospěšné stavby.</p> <p>Odůvodnění: Ústí nad Labem by mělo ve větší míře než doposud využívat mimořádného krajinného potenciálu a jedinečného fenoménu velké řeky – Labe, která jím protéká. Velmi dobrým způsobem jak toho dosáhnout je oživit labské břehy, zatraktivnit je, aby se zaplnily lidmi a jejich aktivitami. Z tohoto pohledu je zatím situace v Ústí n. L. nedostačující a tyto silné stránky města jsou nevyužity. Navrhovaná cyklostezka po levém labském břehu jižně od centra je prostorově realizovatelná a skýtá zmíněný potenciál. V jihovýchodní okrajové části Vaňova by mohla pokračovat jako turistická cyklotrasa po stávající turistické cestě do Dolních Záležel. Cyklostezka by nabídla možnost bezpečné a příjemné dopravy na jízdním kole v jižní části města Ústí nad Labem, což by mělo být součástí dlouhodobých „měkkých“ snah o řešení dopravních potíží ve městě. Podmínky pro rozvoj pravidelné cyklistické dopravy by se v Ústí nad Labem pravděpodobně měly vytvářet v prvé řadě v rovinnatých částech města, zejména podél vodních toků. Uvedme, že například v Kodani díky politice tamní radnice a snahám architekta Jana Gehla jezdí na bicyklu do práce více než třetina občanů.</p>	Přípomínce se nevyhovuje.	<p>Navržené funkční využití "PV", "ZO", "DI-S", "DI-V", "ZV-P" a "OV-K" v ÚP ÚnL na pozemcích přiléhajících k labským břehům umožňuje případné trasování cyklostezky. Vedení cyklotrasy ulicí Čajkovského a dále Myslivečkova a Vaňovská (stávající cyklotrasa) a dále Dolní Záležly je vyhovující a v této lokalitě jediné možné komplexní řešení.</p> <p>Jsou to klidné komunikace s minimálním provozem. Nevýhodou je pak nedostatečné šířkové uspořádání komunikace, které by však nemělo být v daném provozu problematické. Vedení cyklostezky podél řeky Labe je lákavá nabídka, která má poměrně zásadní překážky. Jedná se zejména o úseky podél zdymadla a mezi přístavem a zástavbou Vaňova, kde stávající šířkové uspořádání stávající dopravní infrastruktury neumožňuje návrh cyklostezky bez výrazných investic. Dále cyklostezka nemá pokračování směrem na Dolní Záležly, neboť mezi silnicí I/30 a hladinou Labe je omezený zalesněný prostor.</p>
67.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/864/2011	Miroslav Florian, Strana zelených	Habrovice, Strážky u Habrovic		<p>Rozsáhlé nově zastavitelné plochy, především návrhové plochy Z2-1, Z2-2, Z2-5, Z2-8, Z2-101, Z2-102, Z2-105, Z2-107, Z2-109, Z4-1, Z4-3, Z4-4. 1. Žádáme o plošnou redukci ploch navržených jako zastavitelné a o respektování historické sídelní struktury, především o zachování dostatečného nezastavitelného koridoru mezi Strážkami a Habrovicemi. 2. Žádáme o takové vymezení struktury funkčních využití zastavitelných ploch v předmětném území, která předejde rozvoji rozsáhlých monofunkčních ploch pro individuální bydlení bez obchodů a služeb v místě („sídelní kaše“).</p> <p>Odůvodnění: Jedním z požadavků Zadání územního plánu Ústí nad Labem na plošné a prostorové uspořádání území je „chránit hodnoty příměstské krajiny a zamezit srůstání sídel ve vnějším pásu města, respektovat pestrost přírodních podmínek na území Ústí nad Labem“ (s. 16). Jsme přesvědčeni, že navržený rozsah zastavitelných ploch v dotčené oblasti je v natolik silném rozporu s tímto požadavkem, že jej v této míře nemohou ospravedlnit žádné přínosy. Obáváme se, že navržené uspořádání území je cestou k rychlé suburbanizaci, což je v rozporu s prioritou č. 5 Zadání územního plánu Ústí nad Labem (s. 4). To zapříčiní rozvoj „do krajiny rozteklého“, bezduchého a samostatně nefunkčního satelitu při severozápadním okraji města, kde budou scházet základní služby, což povede k závislosti na automobilech a k nezdravému vývoji území.</p>	Přípomínce se nevyhovuje.	<p>Zastavitelné plochy Z2-1, Z2-2, Z2-5, Z2-8, Z2-101, Z2-102, Z2-105, Z2-107, Z2-109, Z4-1, Z4-3, Z4-4 byly navrženy, posouzeny a odsouhlaseny v procesu pořizování ÚP ÚnL v souladu s § 50 - 52 stavebního zákona a jsou v souladu s cíli a úkoly územního plánování stanovenými v § 18-19 stavebního zákona (s cílem vytvořit předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích a ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území a přitom chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti, s úkolem prověřit a posoudit potřebu změn v území s ohledem na životní prostředí a veřejnou infrastrukturu a hospodárné využívání území). Zastavitelné plochy byly v návrhu ÚP ÚnL odděleny plochami "ZO plochy zeleně ochranné a izolační".</p> <p>Vybrané zastavitelné plochy v ÚP ÚnL jsou podmíněny zpracováním územních studií, které navrhnou, prověří a posoudí možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, které by mohly významným způsobem ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich významných částí.</p>

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

					<p>Ide o problém často označovaný termínem „sídelní kaše“. Z této obavy také vyplývá požadavek na úpravu struktury funkčního využití ploch, které budou ponechány jako zastavitelné.</p> <p>Předpokládáme, že většina ploch byla vymezena jako plochy zastavitelné na žádost jejich vlastníků. Máme ovšem za to, že není vhodné vycházet vlastníkům vstříc v rozsahu, který pravděpodobně povede k rozvoji území v rozporu s cíli a úkoly územního plánování (viz §18 a §19 stavebního zákona). Uspokojování žádostí vlastníků nás znepokojuje především v případech vlastníků rozsáhlých pozemků; obzvlášť velké pochybnosti vznikají u pozemků bývalého zastupitele a radního Petra Ryšavého, který měl nesporně přístup k interním informacím města ohledně jeho rozvoje a mohl je ovlivňovat a jemuž město už v minulosti vycházelo vstříc při převodech nezastavitelných ploch na zastavitelné.</p>		
68.	15.6.2011	MM/OU/PSM/NUP/865/2011	Miroslav Florian, Strana zelených	Předlice	<p>1051/1, 1051/6, 1071/8 a další v řešeném polygonu VT – plochy výrob a skladování – těžký průmysl. Žádáme o změnu funkčního využití dotčené plochy z „plochy výrob a skladování – těžký průmysl“ (VT) na „plochy smíšené nezastavěného území – přírodní“ (SM-NP).</p> <p>Odůvodnění: Obecně jsme přesvědčeni, že není vhodné do města vpouštět nové provozy těžkého průmyslu. Konkrétně v tomto případě ovšem nesouhlasíme především proto, že navrhované průmyslové plochy významně kolidují s plánovaným rekreačním využitím oblasti kolem jezera Milada. Zatímco v konceptu územního plánu se ještě dotčená plocha objevovala ve stavu návrhové plochy těžkého průmyslu, v návrhu ÚP je již stejná plocha vedena jako „stav“, přestože současný územní plán, dle aktualizace k 4. květnu 2011, v tomto místě s průmyslem nepočítá. To považujeme za chybné, matoucí a s ohledem na níže uvedené argumenty nežádoucí.</p> <p>Navržené plochy pro průmyslové využití jsou od plánovaného rekreačního území odděleny jen úzkým pásem izolační zeleně (návrhová plocha N9-9) v šířce kolem 70 metrů. Břeh samotného jezera Milada je od nejbližšího okraje zóny těžkého průmyslu vzdálen asi 500 metrů.</p> <p>Navrhované plochy pro průmyslové využití mají navíc mírně vyšší nadmořskou výšku než plánovaná rekreační oblast. Výška staveb na průmyslových plochách může být značná (na plochách vymezených pro těžký průmysl lze umisťovat i elektrárny, teplárny či chemické provozy). Plán počítá s umístěním vedení vysokého napětí na západní okraj navrhovaných ploch pro průmyslové využití, zřejmě i s přesahem do pásu izolační zeleně. Lze předpokládat, že průmyslové stavby a stožáry vysokého napětí negativně ovlivní estetickou hodnotu nejbližšího okolí rekreační oblasti. Dále lze předpokládat, že provoz průmyslových podniků může rekreační oblast negativně ovlivnit také zplodinami, zápachem a hlukem.</p> <p>Plánovaná rekreační oblast Milada by měla zpříjemnit život obyvatelům Ústí nad Labem i širšího okolí a přispět k potlačování pověsti města jako špinavého centra průmyslu. Proto je velmi nevhodné umisťovat do jejího sousedství průmyslové plochy. Ve vzdálenějších místech Předlic, jakož i v jiných částech města je plánována řada jiných ploch pro průmyslové využití. Tyto plochy jsou často umisťovány do starých průmyslových areálů a ploch (brownfieldy), což je mnohem vhodnější. Do těsného sousedství plánované rekreační oblasti nové průmyslové plochy nepatří.</p>	Připomínce se vyhovuje částečně.	<p>Na základě skutečnosti byla stávající plocha využívána pro potřeby elektrárny Trmice ponechána ve stavu VT pouze v nejnútnejším rozsahu. Okolní plochy byly navrženy na plochy nezastavitelné - SM-NP a plocha ZO v nejbližším sousedství byla rozšířena. Plocha "VT" byla zpracovaná projektantem v souladu s urbanistickou koncepcí navrženou v územním plánu a posouzena dotčenými orgány hájícími veřejný zájem v procesu pořizování ÚP ÚnL.</p> <p>Součástí ÚP ÚnL je Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na udržitelný rozvoj území, které obsahuje vyhodnocení vlivů konceptu ÚP ÚnL na životní prostředí. Závěry byly zohledněny v návrhu ÚP ÚnL.</p> <p>Plocha "VT" byla stanovena dle skutečného stavu v území v souladu s urbanistickou koncepcí navrženou v územním plánu.</p>

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

69.	15.6.2011	MM/OU/PSM/NUP/866/2011	Miroslav Florian, Strana zelených		<p>Připomínka se nevztahuje ke konkrétním pozemkům, ale k podmínkám funkčního využití ploch označených indexem SM-C, SM-C1, SM-M a SM-M1. 1. Žádám o následující doplnění podmínek funkčního a prostorového uspořádání ploch označených indexem SM-C, SM-C1, SM-M a SM-M1:</p> <ul style="list-style-type: none"> - podmínku „při rekonstrukcích obytných objektů povinnost zachování min. 30% ploch obytných“ rozšířit na „při rekonstrukcích a po demolcích obytných objektů povinnost zachování min. 30% ploch obytných“ - podmínku „při rekonstrukcích a po demolcích obytných objektů povinnost zachování min. 30% ploch obytných“ doplnit i do vymezení ploch SM-M1 <p>2. Žádám o zvážení návrhu na doplnění podmínek funkčního a prostorového uspořádání ploch označených indexem SM-C, SM-C1, SM-M a SM-M1:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stanovit procento obytných ploch i pro novostavby na těchto plochách - vyžadovat, aby odstavná a parkovací stání pro automobily byla zajištěna formou garáží, a místa k parkování v ulicích povolovat jen jako výjimku nebo v určitém malém množství <p>Odůvodnění:</p> <p>1. O rozšíření podmínky tak, aby platila i pro výstavbu po demolcích obytných objektů, žádám proto, aby územní plán nemotivoval k demolcím oproti rekonstrukcím. Nevhodně demolice zažilo město Ústí nad Labem za poslední desetiletí už vícekrát a je na místě motivovat spíše k rekonstrukcím. Doplnění podmínky u SM-M1 žádám proto, že by tu logicky měla být stejně jako u ploch SM-M.</p> <p>2. O zvážení doplňujících podmínek žádám proto, že bych je pokládal za přínosné pro budoucí zdravý rozvoj ploch spadajících do této kategorie, ale uvědomuji si, že jejich stanovení může být nesnadné a na hranici podrobnosti územního plánu. Stanovit procento obytných ploch pro novostavby by bylo přínosné proto, že by se zajistilo, aby na plochách „smíšených obytných“ nevznikala zástavba bez obytných ploch, což bez této podmínky může v mnoha případech nastat. Podmínku požadující plánovat parkovací místa pro automobily výhradně či převážně do garáží bych pokládal za velmi přínosnou proto, že vozidla zaparkovaná mezi budovami, obzvláště rozsáhlejší pozemní parkoviště, zpravidla znesnadňují „zabydlení“ městského prostoru lidmi a přispívají k odlidštění městského prostoru.</p>	<p>Ve věci doplnění podmínek funkčního a prostorového uspořádání ploch SM-C, SM-C1, SM-M a SM-M1 vyplývající z bodu 1. a 2. připomínky: Připomínce se vyhovuje částečně.</p> <p>Ve věci odstavných a parkovacích stání pro automobily SM-C, SM-C1, SM-M a SM-M1 vyplývající z bodu 2. připomínky: Připomínce se nevyhovuje.</p>	<p>Podmínka funkčního využití ploch označených indexem SM-C, SM-C1, SM-M a SM-M1 byla rozšířena o podmínky: „při rekonstrukcích a po demolcích obytných objektů povinnost zachování min. 30% ploch obytných“.</p> <p>Pořizovatel ověřil skutečnosti uvedené v připomínce a konstatuje, že jsou oprávněné. Stanovení procenta obytných ploch i pro novostavby na těchto plochách pořizovatel prověřil a konstatuje, že se jedná o podstatnou úpravu návrhu ÚP ÚnL, která by vedla k opakovanému veřejnému projednání ÚP ÚnL.</p> <p>Doplnění podmínky požadující plánovat parkovací místa pro automobily výhradně či převážně do garáží v plochách SM-C, SM-C1, SM-M a SM-M1 pořizovatel prověřil a konstatuje, že se jedná o podstatnou úpravu návrhu ÚP ÚnL, která by vedla k opakovanému veřejnému projednání ÚP ÚnL.</p>
70.	15.6.2011	MM/OU/PSM/NUP/867/2011	Miroslav Florian, Strana zelených	Krásné Březno	<p>1468, 1471, 1472/2 a další na návrhových plochách Z13-1, Z13-2 a Z13-4. Žádám v tomto území zrušit zastavitelné plochy a ponechat je jako plochy přírodní (SM-N, resp. PUPFL), popřípadě vymežit jako zastavitelné pouze menší plochy v blízkosti současné zástavby na jižním okraji návrhových ploch Z13-4 a Z13-2, ovšem s tím, že by tyto jižní cípy nebyly funkčně vymezeny jako SM-M (plochy smíšené obytné městské), nýbrž jako BI (bydlení v rodinných domech městské a příměstské).</p> <p>Odůvodnění:</p> <p>Výstavba bytových domů ve svahu nad ulicí Žežická v Krásném Březně by znamenala negativní zásah do krajiny, což by bylo v rozporu s požadavkem Zadání územního plánu Ústí nad Labem na „ochranu opticky exponovaných horizontů, panoramat a dálkových pohledů“ (s. 20). Považujeme za nevhodné, aby se město tímto způsobem rozlévalo do volné krajiny. Zástavba, zejména v případě vyšších budov, by v tomto místě mimo jiné rušila výhled z nedaleké Fričovy vyhlídky (273 m). Připomeňme též, že čtvrtá ze dvanácti priorit Zadání územního plánu, schváleného zastupitelstvem města, požaduje „prioritně využít transformačních a ostatních nevyužitých či neefektivně využitých území oproti extenzivnímu rozvoji v dosud nezastavěném území“ (s. 4).</p>	Připomínce se nevyhovuje.	<p>Způsob využití "SM-M" na plochách Z13-1, Z13-2 a Z13-4 se nemění.</p> <p>V ÚPnSÚ ÚnL byly předmětné pozemkové parcely součástí zastavitelné plochy, která umožňuje "obytnou výstavbu v rodinných a menších obytných domech a drobnou občanskou vybavenost". Z hlediska potvrzení právní jistoty ve způsobu využití pozemků vycházející z předchozí územně plánovací dokumentace (ÚPnSÚ ÚnL), byl navržen způsob využití plochy "SM-M".</p> <p>Plocha "SM-M" je v souladu s urbanistickou koncepcí stanovenou v územním plánu a je v souladu s cíli a úkoly územního plánování stanovenými v § 18-19 stavebního zákona (s cílem vytvořit předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společnosti obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích a ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území a přitom chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti, s úkolem prověřit a posoudit potřebu změn v území s ohledem na životní prostředí a veřejnou infrastrukturu a hospodárné využívání území).</p> <p>Způsob využití "SM-M" byl zapracován do návrhu ÚP ÚnL a odsouhlasen v procesu pořizování v souladu s ustanovením § 50-52 stavebního zákona.</p>

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

					Zdá se nám, že návrh územního plánu nedostatečně pracuje s možnostmi revitalizace oblasti v jižní části Krásného Března, kde by byla výstavba bytových domů mnohem vhodnější, neboť jde o intravilán s dobrým dopravním napojením. Město si nechalo vypracovat studii revitalizace a rozvoje jižní části Krásného Března (viz www.krasnebrezno.cz). Jsme přesvědčeni, že chvályhodná snaha oživit jižní část Krásného Března, potenciálně velmi atraktivní, by se do územního plánu měla náležitě promítnout a že by vhodně kompenzovala zrušenou výstavbu na svazích nad ulicí Žežická. Další vážnou výhradou proti navrhované zastavitelnosti ploch nad ulicí Žežická je střet případné výstavby v této oblasti s významnými prvky ÚSES, zejména s lokálním biocentrem Fričova vyhlídka a s nadregionálním biokoridorem K10. Respekt k ochrannému pásmu nadregionálního biokoridoru přitom zdůrazňuje už Zadání územního plánu požadavkem „respektovat a zohlednit ochranné pásmo nadregionálního biokoridoru [...] K10 s probíhající osou teplomilnou doubravní, mezofilní hájovou a vodní.“ (s. 16).			
71.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/868/2011	Miroslav Florian, Strana zelených	Habrovice	270/1, 270/2, 268/1, 268/2	Parcelní čísla: 270/1, 270/2, 268/1 (část) a 268/2 Návrhová plocha Z4-107 Nesouhlasím s navrženým funkčním využitím této plochy (SM-V). Žádám o návrat k funkčnímu využití „plochy přírodní“ (ZP), jak tomu bylo v Konceptu ÚP. Odůvodnění: Na východ od návrhové plochy Z4-107 je funkční statek (chov hovězího dobytka) a na jihozápad od této návrhové plochy jsou pastviny, které místní zemědělci už desítky let využívají. Dojde-li k zastavení návrhové plochy Z4-107, jak Návrh ÚP umožňuje, statek ztratí možnost využívat pastviny, neboť jej zastavitelné území od těchto pastvin oddělí. To by pro zemědělce, kteří ve své činnosti chtějí pokračovat, bylo pravděpodobně likvidační. Dále se obávám, že po případném nuceném zániku statku, může vzniknout spekulativní tlak na odkoupení jejich pozemků a následný převod stávajících trvalých travních porostů na zastavitelné území. Podobně tomu bylo už s řadou jiných pozemků v okolí.	Připomínce se nevyhovuje.	Zastavitelnost pozemku byla dle všeobecného pokynu převzata z ÚpnSÚ. Regulativ SM-V umožňuje venkovské bydlení s doplňkovou funkcí venkovského charakteru, ale připouští i další nebytové funkce a přitom nezatěžuje území další těžkou zátěží zemědělské výroby. Území bylo podmíněno Územní studií jejímž úkolem bude stanovit veškeré podmínky pro zastavitelnost tohoto území, tak aby byly umožněny vazby zemědělské výroby na další plochy, stanoveny hygienické limity a odstupy možných staveb, vymezeny ekologické zátěže a také případný rozsah sanací.
72.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/869/2011	Ing. Alena Černá	Habrovice	244/7	Pláž Habrovického rybníka. Prodávající - tj. Magistrát umožnil úplnou devastaci přírodního koupaliště (opomenul ve smlouvě zachování areálu), což považuji za úplnou ignoraci obyvatel. Pro možnost dalšího využití pro budoucí generace jako rekreační areál, břeh - pláž - ponechat jako nezastavitelnou plochu! (zeleň) Tak výhodně položenou vodní plochu by každé jiné město využilo ve prospěch občanů, ne několika budoucích majitelů parcel pro RD. Na pláži je vysázeno spoustu zeleně, je (byla - bohužel) využívána nejen jako pláž, občany přehledných sídlišť. Poznámka: I zadlužený Chlumec dokáže udržovat pláž u Chlumeckého rybníka!	Připomínce se vyhovuje částečně.	Plocha p. p. č. 244/7 v k. ú. Habrovice s funkčním využitím "RN - rekreace na plochách přírodního charakteru" a "SM-R - plochy smíšené obytné rekreační" se nemění. Plochy byly zpracované projektantem v souladu s urbanistickou koncepcí navrženou v územním plánu a posouzeny dotčenými orgány hájícími veřejný zájem v procesu pořizování ÚP ÚnL. S ohledem na zachování využití přírodního koupaliště u Habrovického rybníka byla plocha P4-7 navržena pro funkční využití "RN - rekreace na plochách přírodního charakteru" s převažujícím účelem využití pro sportovní rekreační aktivity s převažujícím přírodním charakterem předmětného území přístupné bez omezení z hlediska vlastnictví pozemků, a současně s plochou P4-102 s funkčním využitím "SM-R - plochy smíšené obytné rekreační" podmíněna územní studií. Územní studie prověří a posoudí možná řešení vybraných problémů v území, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí.

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

73.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/871/2011	Vít Tvrdík	Brná nad Labem	267/14	Máme v plánu koupit pozemek, na kterém stojí chata, chata je zahrnuta do RI a zbytek pozemku do PUPFL. Žádám o zahrnutí tohoto pozemku do RI.	Připomínce se vyhovuje.	<p>Plocha p. p. č. 267/14 v k. ú. Brná nad Labem byla upravena z plochy "PUPFL" na "RI1". Jedná se stávající oplocenou zahradu s rekreační chatou pod jedním oplocením, ke které dotčený orgán Krajský úřad Ústeckého kraje, OŽPZ - státní správa lesů, konstatuje, že "nemá připomínek a souhlasí za předpokladu, že dotčené plochy PUPFL budou doplněny do tabulkové a textové části územního plánu, která se týká vyhodnocení důsledků dopadu na PUPFL (§ 14 odst. 1 lesního zákona)."</p> <p>Na základě dodatečného místního šetření a výše uvedených skutečností pořizovatel konstatuje, že plocha byla změněna na plochu "RI1 - návrh" a je zohledněno v tabulkové části ÚP ÚnL, která se týká vyhodnocení důsledků dopadu na PUPFL (§ 14 odst. 1 lesního zákona).</p>
74.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/872/2011	Jana Chroustovská	Ústí nad Labem, Skorotice		Nesouhlas se stavbou střížovického tunelu a řešením návrhu dopravního obchvatu. Odůvodnění: zvýšení prašnosti, hluku v těsném sousedství mého pozemku.	Připomínce se vyhovuje částečně.	<p>Na základě informace v podané námitce pořizovatel usuzuje, že se jedná o návrh veřejně prospěšných staveb "D8" a "D9" v k. ú. Bukov, které jsou součástí tzv. „dopravního radiálně okružního skeletu“, a vyplývá z dopravní koncepce ÚP ÚnL, sloužící k ochraně města.</p> <p>Dopravní radiálně okružní skelet byl na základě usnesení Zastupitelstva města ÚnL č. 8/11 ze dne 22. 9. 2011 vyjmut z veřejně prospěšných staveb a z návrhových ploch a byl přeřazen do ploch územních rezerv.</p> <p>Zastupitelstvo města vydalo toto usnesení na základě veřejného projednání návrhu ÚP ÚnL, kdy byla zohledněna finanční a časová náročnost záměru a možnost hledání citlivějšího řešení k obyvatelům města.</p> <p>Územní rezervy jsou dle stavebního zákona definovány jako "plochy a koridory, jejichž cílem je prověřit možnosti budoucího využití, jejich dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití". Plochy vymezené v ÚP ÚnL jako územní rezervy je možno využít pouze za podmínky zpracování územních studií pořízených v souladu s § 30 stavebního zákona. Územní studie navrhne, prověří a posoudí možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, například hledání takového dopravního řešení, které bude co nejcitlivější k obyvatelům města, finanční náročnost, apod., které by mohly významným způsobem ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich významných částí. Zpracované a zaevidované územní studie budou podkladem pro případné změny územního plánu.</p>

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

							<p>Funkce územní rezervy umožňuje využití v souladu se stavem v území, tzn. že bude umožňováno např. zvelebovat, investovat, upravovat, přestavovat a přistavovat, zateplovat, zavádět alternativní způsoby vytápění v souladu s funkčním využitím dle ÚP ÚnL.</p> <p>Potřeba ploch územních rezerv bude posouzena v rámci vyhodnocování ÚP ÚnL v souladu s § 55 SZ, kdy nejpozději do 4 let po vydání ÚP ÚnL bude předložena Zastupitelstvu města ÚnL zpráva o uplatňování ÚP ÚnL v uplynulém období.</p> <p>Přeřazením "dopravního radiálně okružního skeletu" do ploch územních rezerv nejsou krácena práva ostatních účastníků řízení, neboť "dopravní radiálně okružní skelet", který je součástí dopravní koncepce bude řešen v horizontu územní rezervy z důvodu časové a finanční náročnosti.</p> <p>Přeřazení "dopravního radiálně okružního skeletu" do ploch územních rezerv je v souladu s § 18 a § 19 SZ (s cílem vytvořit předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích a ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území a přitom chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti, s úkolem prověřit a posoudit potřebu změn v území s ohledem na životní prostředí a veřejnou infrastrukturu a hospodárné využívání území).</p> <p>S ohledem na tyto uvedené skutečnosti pořizovatel rozhodl, že navrhovaná úprava není podstatnou úpravou návrhu ÚP, kterou by bylo nutné posuzovat a projednávat dle § 50-52 SZ.</p>
75.	15.6.2011	MM/OU/PSM/NUP/873/2011	Martin Chroustovský	Ústí nad Labem, Skorotice		Nesouhlas se stavbou střížovického tunelu a řešením návrhu dopravního obchvatu. Odůvodnění: zvýšení prašnosti, hluku v těsném sousedství mého pozemku.	Připomínka byla vyhodnocena jako námitka č. 258 (viz návrh rozhodnutí o námitkách).
76.	15.6.2011	MM/OU/PSM/NUP/874/2011	MUDr. Pavla Kacerovská	Ústí nad Labem, Skorotice		Vyjadřuji námitku k navrhované výstavbě tunelu pod Střížovickým vrchem a s tím spojenou výstavbou na něj navazujících komunikací. Výše zmíněné stavby by se dotkly životního prostředí. Jak stavba, tak používání je zatíženo hlučností, prašností, emisemi a proč má vést "dálnice přes centrum".	Připomínka byla vyhodnocena jako námitka č. 259 (viz návrh rozhodnutí o námitkách).
77.	15.6.2011	MM/OU/PSM/NUP/875/2011	MUDr. Pavel Kacerovský	Ústí nad Labem, Skorotice		Vyjadřuji námitku k navrhované výstavbě tunelu pod Střížovickým vrchem a s tím spojenou výstavbou na něj navazujících komunikací. Výstavba tunelu a na něj navazujících komunikací a následně jejich používání by se citelně dotkly životního prostředí, v němž žijeme a to především zvýšeným hlukem, prašností, emisemi výfukových plynů a zhoršení dopravní situace.	Připomínka byla vyhodnocena jako námitka č. 260 (viz návrh rozhodnutí o námitkách).

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

78.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/876/2011	Miroslav Rosendorf	Skorotice	739/119, 739/136	Střížovický tunel a na něj navazující komunikace. Vyjadřuji námitku k navrhované výstavbě tunelu pod Střížovickým vrchem a s tím spojenou výstavbu na něj navazujících komunikací. Výstavba tunelu a na něj navazujících komunikací a následně jejich používání by se citelně dotkly životního prostředí, v němž žijeme, a to především zvýšeným hlukem, prašností, emisemi výfukových plynů a zhoršením dopravní situace.	Připomínce se vyhovuje částečně.	<p>Na základě informace v podané námitce pořizovatel usuzuje, že se jedná o návrh veřejně prospěšných staveb "D8" a "D9" v k. ú. Bukov, které jsou součástí tzv. „dopravního radiálně okružního skeletu“, a vyplývá z dopravní koncepce ÚP ÚnL, sloužící k ochraně města.</p> <p>Dopravní radiálně okružní skelet byl na základě usnesení Zastupitelstva města ÚnL č. 8/11 ze dne 22. 9. 2011 vyjmut z veřejně prospěšných staveb a z návrhových ploch a byl přeřazen do ploch územních rezerv.</p> <p>Zastupitelstvo města vydalo toto usnesení na základě veřejného projednání návrhu ÚP ÚnL, kdy byla zohledněna finanční a časová náročnost záměru a možnost hledání citlivějšího řešení k obyvatelům města.</p> <p>Územní rezervy jsou dle stavebního zákona definovány jako "plochy a koridory, jejichž cílem je prověřit možnosti budoucího využití, jejich dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití". Plochy vymezené v ÚP ÚnL jako územní rezervy je možno využít pouze za podmínky zpracování územních studií pořizovaných v souladu s § 30 stavebního zákona. Územní studie navrhne, prověří a posoudí možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, například hledání takového dopravního řešení, které bude co nejcitlivější k obyvatelům města, finanční náročnost, apod., které by mohly významným způsobem ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich významných částí. Zpracované a zaevidované územní studie budou podkladem pro případné změny územního plánu.</p> <p>Funkce územní rezervy umožňuje využití v souladu se stavem v území, tzn. že bude umožňováno např. zvelebovat, investovat, upravovat, přestavovat a přistavovat, zateplovat, zavádět alternativní způsoby vytápění v souladu s funkčním využitím dle ÚP ÚnL.</p> <p>Potřeba ploch územních rezerv bude posouzena v rámci vyhodnocování ÚP ÚnL v souladu s § 55 SZ, kdy nejpozději do 4 let po vydání ÚP ÚnL bude předložena Zastupitelstvu města ÚnL zpráva o uplatňování ÚP ÚnL v uplynulém období.</p> <p>Přeřazením "dopravního radiálně okružního skeletu" do ploch územních rezerv nejsou krácena práva ostatních účastníků řízení, neboť "dopravní radiálně okružní skelet", který je součástí dopravní koncepce bude řešen v horizontu územní rezervy z důvodu časové a finanční náročnosti.</p> <p>Přeřazení "dopravního radiálně okružního skeletu" do ploch územních rezerv je v souladu s § 18 a § 19 SZ (s cílem vytvořit předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích a ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území a přitom chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti, s úkolem prověřit a posoudit potřebu změn v území s ohledem na životní prostředí a veřejnou infrastrukturu a hospodárné využívání území).</p> <p>S ohledem na tyto uvedené skutečnosti pořizovatel rozhodl, že navrhovaná úprava není podstatnou úpravou návrhu ÚP, kterou by bylo nutné posuzovat a projednávat dle § 50-52 SZ.</p>
-----	-----------	-----------------------	--------------------	-----------	---------------------	--	----------------------------------	--

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

79.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/877/2011	Alena Rosendorfová	Skorotice	739/119, 739/136	Střížovický tunel a na něj navazující komunikace. Vyjadřuji námitku k navrhované výstavbě tunelu pod Střížovickým vrchem a s tím spojenou výstavbu na něj navazujících komunikací. Výstavba tunelu a na něj navazujících komunikací a následně jejich používání by se citelně dotkly životního prostředí, v němž žijeme, a to především zvýšeným hlukem, prašností, emisemi výfukových plynů a zhoršením dopravní situace.	Připomínka byla vyhodnocena jako námitka č. 261 (viz návrh rozhodnutí o námitkách).
80.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/878/2011	Veronika Spilková	Ústí nad Labem, Skorotice		Nesouhlas se stavbou střížovického tunelu a řešením návrhu dopravního obchvatu. Odůvodnění: zvýšení prašnosti, hluku v těsném sousedství mého pozemku.	<p>Připomínce se vyhovuje částečně.</p> <p>Na základě informace v podané námitce pořizovatel usuzuje, že se jedná o návrh veřejně prospěšných staveb "D8" a "D9" v k. ú. Bukov, které jsou součástí tzv. „dopravního radiálně okružního skeletu“, a vyplývá z dopravní koncepce ÚP ÚnL, sloužící k ochraně města.</p> <p>Dopravní radiálně okružní skelet byl na základě usnesení Zastupitelstva města ÚnL č. 8/11 ze dne 22. 9. 2011 vyjmut z veřejně prospěšných staveb a z návrhových ploch a byl přeřazen do ploch územních rezerv.</p> <p>Zastupitelstvo města vydalo toto usnesení na základě veřejného projednání návrhu ÚP ÚnL, kdy byla zohledněna finanční a časová náročnost záměru a možnost hledání citlivějšího řešení k obyvatelům města.</p> <p>Územní rezervy jsou dle stavebního zákona definovány jako "plochy a koridory, jejichž cílem je prověřit možnosti budoucího využití, jejich dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití". Plochy vymezené v ÚP ÚnL jako územní rezervy je možno využít pouze za podmínky zpracování územních studií pořízených v souladu s § 30 stavebního zákona. Územní studie navrhne, prověří a posoudí možná řešení vybraných problémů, případně úprav nebo rozvoj některých funkčních systémů v území, například hledání takového dopravního řešení, které bude co nejcitlivější k obyvatelům města, finanční náročnost, případné dopady na životní prostředí, hlučnost, prašnost, vibrace, apod., které by mohly významným způsobem ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich významných částí. Zpracované a zaevidované územní studie budou podkladem pro případné změny územního plánu.</p>

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

								<p>Funkce územní rezervy umožňuje využití v souladu se stavem v území, tzn. že bude umožňováno např. zvelebovat, investovat, upravovat, přestavovat a přistavovat, zateplovat, zavádět alternativní způsoby vytápění v souladu s funkčním využitím dle ÚP ÚnL.</p> <p>Potřeba ploch územních rezerv bude posouzena v rámci vyhodnocování ÚP ÚnL v souladu s § 55 SZ, kdy nejpozději do 4 let po vydání ÚP ÚnL bude předložena Zastupitelstvu města ÚnL zpráva o uplatňování ÚP ÚnL v uplynulém období.</p> <p>Přeřazením "dopravního radiálně okružního skeletu" do ploch územních rezerv nejsou krácena práva ostatních účastníků řízení, neboť "dopravní radiálně okružní skelet", který je součástí dopravní koncepce bude řešen v horizontu územní rezervy z důvodu časové a finanční náročnosti.</p> <p>Přeřazení "dopravního radiálně okružního skeletu" do ploch územních rezerv je v souladu s § 18 a § 19 SZ (s cílem vytvořit předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích a ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území a přitom chránit krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti, s úkolem prověřit a posoudit potřebu změn v území s ohledem na životní prostředí a veřejnou infrastrukturu a hospodárné využívání území).</p> <p>S ohledem na tyto uvedené skutečnosti pořizovatel rozhodl, že navrhovaná úprava není podstatnou úpravou návrhu ÚP, kterou by bylo nutné posuzovat a projednávat dle § 50-52 SZ.</p>
81.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/879/2011	Richard Spilka	Ústí nad Labem, Skorotice		Nesouhlas se stavbou střížovického tunelu a řešením návrhu dopravního obchvatu. Odůvodnění: zvýšení prašnosti, hluku v těsném sousedství mého pozemku.	Připomínka byla vyhodnocena jako námitka č. 262 (viz návrh rozhodnutí o námitkách).	
82.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/932/2011	Mgr. Petra Rendlová	Strážky u Habrovic	plochy Z2-101, Z2-5, Z2-1, Z2-5	Vznáším připomínku k plochám: Z2-101, Z2-5, Z2-1, Z2-5. Tyto plochy jsou v návrhu ÚP označeny BI, vzhledem k existenci ochranného pásma lesa by měla být plocha označena jako plocha BI1.	Připomínce se vyhovuje částečně.	Na navržené zastavitelné ploše Z2-5 bylo změněno funkční využití "BI" na funkční využití "BI1" v části, které je dotčeno limitou "vzdálenost 50 metrů od lesa". Zastavitelné plochy s funkčním využitím "BI" a "BI1" zůstávají nadále podmíněny územní studií. Na základě informací v podané připomínce pořizovatel ověřil skutečný stav v území a vyhodnotil požadavek jako částečně oprávněný. Plochy Z2-101 a Z2-1 nejsou dotčeny limitou "vzdálenost 50 metrů od lesa" a jejich funkční využití (BI) se nemění. S ohledem na tyto uvedené skutečnosti pořizovatel rozhodl, že navrhovaná úprava není podstatnou úpravou návrhu ÚP, kterou by bylo nutné posuzovat a projednávat dle § 50-52 SZ.

Připomínky uplatněné k návrhu Územního plánu Ústí nad Labem

83.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/933/2011	Mgr. Petra Rendlová	Skorotice u Ústí nad Labem	899/1	Vznáším připomínku k p.p.č. 899/1 v k.ú. Skorotice u Ústí nad Labem. V návrhu ÚP je pozemková parcela číslo 899/1 (část) k.ú. Skorotice vymezena jako plocha BI stav. V konceptu ÚP byla tato plocha vymezena jako návrhová. Na jakém základě byla nyní tato plocha zařazena do stavu? I v případě vydaného správního rozhodnutí (stavba plynu, dopravní inf.) nemůže být plocha zařazena do zastavitelného území, s ohledem na soulad s platným ÚP. V grafické části je plocha chybně vyznačena, dochází ke klamání občanů viz příloha.	Připomínce se vyhovuje.	Plocha p. p. č. 899/1 v k. ú. Skorotice u Ústí nad Labem s funkčním využitím "BI - stav" byla zmenšena dle platného stavebního povolení vydaného v souladu s ÚPnSÚ ÚnL. Zbylá část p. p. č. 899/1 v k. ú. Skorotice byla přiřazena dle konceptu ÚP ÚnL do navržené zastavitelné plochy "Z6-5" s funkčním využitím "BI". Na základě informací v podané připomínce pořizovatel ověřil skutečný stav v území a vyhodnotil požadavek jako oprávněný. S ohledem na tyto uvedené skutečnosti pořizovatel rozhodl, že navrhovaná úprava není podstatnou úpravou návrhu ÚP, kterou by bylo nutné posuzovat a projednávat dle § 50-52 SZ.
84.	15.6.2011	MM/OUPSM/NUP/934/2011	Mgr. Petra Rendlová	Strážky u Habrovic	Z2-3	Vznáším připomínku k ploše, která byla v návrhu ÚP označena Z2-3: Krajský úřad Ústeckého kraje požaduje plochu Z2-3 vyjmout z návrhu z důvodu nevhodného umístění na rozsáhlých loukách s rozptýlenou zelení s vysoce krajinářskou hodnotou. Nenašla jsem řádné zdůvodnění, proč nebylo respektováno vyjádření Krajského úřadu. Pořizovatel znovu upozorňuje, že došlo k nerespektování požadavku. V tabulce SEA chybí komentář. Došlo k nahrazení plochy Z2-3 upravenou a nahrazenou na plochu Z2-107. V návrhu obecné povahy o vydání územního plánu Ústí nad Labem se uvádí, že se vycházelo z uplatněného požadavku a námitek vlastníka pozemku. Zde poukazují na skutečnost, že žádná taková námitka vlastníkem k této ploše nebyla podána. Žádám o vyjádření, proč nebyl respektován požadavek Krajského úřadu.		Na základě požadavku dotčeného orgánu byla plocha upravena a výrazně omezena zelenými koridory k podpoře fragmentace krajiny. Tato úprava byla následně kladně projednána s dotčenými orgány v souladu s § 50-52 stavebního zákona.
85.	31.5.2011	MM/OUPSM/NUP/621/2011	Stanislav Kovář, starosta obce Chuderov			Obec Chuderov jako sousední obec ve smyslu stavebního zákona uplatňuje svoji připomínku k návrhu zastavitelné plochy P11-1 a plochy přestavby Z11-1, dopravně napojené na ulici Kočkovskou, spojující navazující silnicí č. III/26036 městskou část ÚL Severní Terasu a obec Chuderov. Tyto komunikace jsou již v současné době nevyhovující nejen svými technickými, ale i fyzickými parametry, navíc bez chodníků pro pěší. Návrh obou lokalit dle ÚP zhorší stávající dopravní podmínky, a to nejen na území města ÚL, ale i v naší obce. Požadujeme proto touto naší připomínkou, aby technický stav průjezdní komunikace (Kočkovská ul. a sil. č. III/26036) byl přehodnocen s ohledem na zvýšenou zátěž z navrhovaných lokalit P11-1 a Z11-1, a do ÚP byla úprava technických parametrů komunikace začleněna jako veřejně prospěšná stavba, ve smyslu § 2 písm. l) SZ.	Připomínce se nevyhovuje.	Stávající komunikace má šířkové parametry na řešeném území, které se pohybují v rozmezí 5 až 7 m. Jedná se tedy o lokální omezení šířky. Stávající komunikace má omezené podmínky pro šířkovou úpravu, neboť je omezena přílehlou zástavbou. Zlepšení dopravní obslužnosti je možno zajistit rekonstrukcí komunikace, není nutné její rozšíření. Uvažované dopravní zatížení rovněž nevyvolává potřebu přeložky komunikace, jako je tomu např. v obci Strážky.
86.	31.5.2011	MM/OUPSM/NUP/622/2011	Stanislav Kovář, starosta obce Chuderov			Obec Chuderov jako sousední obec ve smyslu stavebního zákona uplatňuje svoji námitku k návrhu trasy VTL plynovodu 200, situované dle návrhu ÚP a výkresu širších vztahů na území obce Chuderov (k.ú. Chuderov). Návrh trasy VTL plynovodu dle ÚP protíná zastavěné území obce Chuderov. V současné době nám předložil RWE GAS Net, s.r.o. Ústí n.L. PD pro ÚR "Rekonstrukce VTL plynovodu Český Újezd - Velké Březno" z 08/2010, kde trasa VTL plynovodu 200 je odlišná oproti návrhu ÚP Ústí n.L. a navíc protíná bezprostředně střed obce Chuderov. S oběma řešeními (ÚP a PD pro ÚR) nesouhlasíme a uplatňujeme vůči předpokládanému řešení vedení trasy VTL plynovodu zastavěnou částí obce dle návrhu ÚP Ústí n.L. svoji námitku. Průchod trasy VTL plynovodu 200 zastavěným územím obce Chuderov je nepřijatelný. VTL plynovod svým bezpečnostním pásmem v zastavěném území omezuje jakoukoliv další stavební činnost. Žádáme proto, aby úprava trasy plynovodu byla vedena mimo zastavěné území obce a upravená trasa byla předložena a konzultována s obcí Chuderov. Dále je nezbytné, aby řešení PD pro ÚR "Rekonstrukce VTL plynovodu Český Újezd - Velké Březno", následně respektovala návrh ÚP a trasu VTL plynovodu po předpokládané úpravě návrhu územního plánu Ústí n.L. Považujeme za naprosto nepřijatelný návrh trasy dle PD pro ÚR, které je vedeno přímo středem obce Chuderov.	Připomínce se nevyhovuje.	V návrhu ÚP ÚnL je v předmětném území zakreslena pouze stávající trasa VTL plynovodu jako limita v území.

Použité zkratky:

- p. p. č. - pozemková parcela číslo
- k. ú. - katastrální území
- ÚP ÚnL - Územní plán Ústí nad Labem
- CHKO ČS - Chráněná oblast České středohoří
- OP - ochranné pásmo
- ÚPnSÚ ÚnL - Územní plán sídelního útvaru města Ústí nad Labem
- ZOPK - Zákon o ochraně přírody a krajiny
- ATS – automatická tlaková stanice
- KÚ ÚK – Krajský úřad Ústeckého kraje
- SČVaK – Severočeské vodovody a kanalizace
- ÚAP – územně analytické podklady
- ÚSES – územní systém ekologické stability
- VKP – významný krajinný prvek
- VPS – veřejně prospěšná stavba
- SZ - stavební zákon (183/2006 Sb., v platném znění)
- PSOV - přečerpávací stanice odpadních vod
- ZPF - zemědělský půdní fond
- KN - katastr nemovitostí