



Zhotovitel:
AF-CITYPLAN s.r.o.

Datum:
02/2018

Zastoupený:
Ing. Ivo Šimek CSc.

Číslo zakázky:
2017/0238

Autorský kolektiv:
Ing. Zuzana Toniková
Ing. Jan Humlhans
Mgr. Iva Smejtková

Kontrola:
Ing. Hana Ali

Objednatel:
Statutární město České Budějovice
nám. Přemysla Otakara II. 1/1
370 92 České Budějovice

Zastoupený:
Ing. Jiřím Svobodou, primátorem města

OZNÁMENÍ SEA PRO STRATEGICKÝ PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY ČESKÉ BUDĚJOVICE

Oznámení koncepce podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dle přílohy č. 7 citovaného zákona)



OBSAH

A.	ÚDAJE O PŘEDKLADATELI	7
A.1	NÁZEV ORGANIZACE.....	7
A.2	IČ.....	7
A.3	SÍDLO.....	7
A.4	JMÉNO, PŘÍJMENÍ, ADRESA, TELEFON A E-MAIL OPRÁVNĚNÉHO ZÁSTUPCE PŘEDKLADATELE 7	
B.	ÚDAJE O KONCEPCI	7
B.1	NÁZEV.....	7
B.2	OBSAHOVÉ ZAMĚŘENÍ.....	7
B.3	CHARAKTER.....	8
B.4	ZDŮVODNĚNÍ POTŘEBY POŘÍZENÍ.....	8
B.5	ZÁKLADNÍ PRINCIPY A POSTUPY ŘEŠENÍ.....	8
B.6	HLAVNÍ CÍLE.....	9
B.7	MÍRA, V JAKÉ KONCEPCI STANOVÍ RÁMEC PRO ZÁMĚRY A JINÉ ČINNOSTI, VZHLEDEM K JEJICH UMÍSTĚNÍ, POVAZE, VELIKOSTI, PROVOZNÍM PODMÍNKÁM, POŽADAVKŮM NA PŘÍRODNÍ ZDROJE APOD.....	14
B.8	PŘEHLED UVAŽOVANÝCH VARIANT ŘEŠENÍ.....	16
B.9	VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM A MOŽNOST KUMULACE VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ S JINÝMI ZÁMĚRY.....	17
B.10	PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN DOKONČENÍ.....	17
B.11	NÁVRHOVÉ OBDOBÍ.....	18
B.12	ZPŮSOB SCHVALOVÁNÍ.....	18
C.	ÚDAJE O DOTČENÉM ÚZEMÍ	18
C.1	VYMEZENÍ DOTČENÉHO ÚZEMÍ.....	18
C.2	VÝČET DOTČENÝCH ÚZEMNÍCH SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ, KTERÉ MOHOU BÝT KONCEPCÍ OVLIVNĚNY.....	21
C.3	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	21
C.3.1	Klimatické poměry.....	21
C.3.2	Ovzduší.....	22
C.3.3	Hluk.....	31
C.3.4	Staré ekologické zátěže.....	36
C.3.5	Odpady.....	36
C.3.6	Geomorfologické poměry.....	38
C.3.7	Horninové prostředí.....	38
C.3.8	Voda a vodní hospodářství.....	39
C.3.9	Půda a zemědělský půdní fond.....	42
C.3.10	Lesy.....	43
C.3.11	Fauna a flóra.....	44
C.3.12	Krajina, krajinný ráz.....	46
C.3.13	Chráněné části přírody a krajiny.....	47
C.3.14	Kulturní památky.....	52
C.3.15	Environmentální vzdělávání, výchova a osvěta.....	54
C.3.16	Obyvatelstvo.....	54
C.4	STÁVAJÍCÍ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	54



D. PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ VE VYMEZENÉM DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	55
E. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	59
E.1 VÝČET MOŽNÝCH VLIVŮ KONCEPCE PŘESAHUJÍCÍCH HRANICE ČESKÉ REPUBLIKY.....	59
E.2 MAPOVÁ DOKUMENTACE A JINÁ DOKUMENTACE TÝKAJÍCÍ SE ÚDAJŮ V OZNÁMENÍ KONCEPCE	59
E.3 DALŠÍ PODSTATNÉ INFORMACE PŘEDKLADATELE O MOŽNÝCH VLIVECH NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ	59
E.4 STANOVISKO ORGÁNU OCHRANY PŘÍRODY, POKUD JE VYŽADOVÁNO PODLE § 45I ODS. 1 ZÁKONA Č. 114/1992 SB., VE ZNĚNÍ ZÁKONA Č. 218/2004 SB.....	59
ZDROJE	61
PŘÍLOHY	62



SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 – Oblasti změny a strategické cíle Strategického plánu udržitelné městské mobility České Budějovice	9
Tabulka 2 – Základní informace o Českých Budějovicích	20
Tabulka 3 – Přehled katastrálních území.....	21
Tabulka 4 – Klimatické charakteristiky v dotčeném území.....	22
Tabulka 5 – Imisní limity pro ochranu zdraví lidí a maximální počet jejich překročení	23
Tabulka 6 – Emise hlavních znečišťujících látek v ČR podle jednotlivých krajů za rok 2015	30
Tabulka 7 – Emise hlavních znečišťujících látek v okrese České Budějovice v roce 2015	30
Tabulka 8 – Staré ekologické zátěže	36
Tabulka 9 – Poddolovaná území	38
Tabulka 10 – Dlouhodobý vývoj počtu obyvatel	54

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 – Poloha Českých Budějovic v rámci okresu (červeně území města, tmavě šedě ORP) .	19
Obrázek 2 – Hranice města a jeho katastrálních území.....	20
Obrázek 3 – Pětileté průměrné koncentrace BaP za roky 2012-2016.....	24
Obrázek 4 – Oblasti s překročeným imisním limitem benzo[a]pyrenu v roce 2016 v dotčeném území, označeny červeně.....	24
Obrázek 5 – Oblasti s překročeným imisním limitem pro 36. nejvyšší hodinovou koncentraci PM ₁₀ v roce 2016 v dotčeném území, označeny červeně	25
Obrázek 6 – Oblasti Jihočeského kraje s překročenými imisními limity pro ochranu zdraví se zahrnutím přízemního ozonu za rok 2016	25
Obrázek 7 – Průměrné 60 minutové hodnoty měřených imisí a meteorologických parametrů při akci Evropský den bez aut (22.9.2016) a za běžného provozu dne 3.10.2016.....	27
Obrázek 8 – Průměrné hodnoty vypočtené z dat naměřených při akci Evropský den bez aut (22.9.2016) a za běžného provozu dne 3.10.2016.....	27
Obrázek 9 – Grafické zobrazení průměrných hodnot prachu, oxid siřičitého a ozonu parametrů při akci Evropský den bez aut (22.9.2016) a za běžného provozu dne 3.10.2016	28
Obrázek 10 – Grafické zobrazení průměrných hodnot oxidů dusíku, benzenu, toluenu a sumy xylenů parametrů při akci Evropský den bez aut (22.9.2016) a za běžného provozu dne 3.10.2016.....	28
Obrázek 11 – Vývoj emisí znečišťujících látek [index, 2000=100], v Jihočeském kraji mezi lety 2000-2016.....	29
Obrázek 13 – Produkce emisí Teplárny České Budějovice, a.s. v letech 2011 - 2015.....	31
Obrázek 16 – Plošná hluková mapa Českých Budějovic pro denní dobu (2015).....	34
Obrázek 17 – Plošná hluková mapa Českých Budějovic pro noční dobu (2015)	35
Obrázek 19 – Vymezená poddolovaná území v dotčeném území.....	39
Obrázek 20 – Záplavové území a aktivní zóna záplavového území v dotčeném území	40



Obrázek 21 – Vymezené ochranné pásmo vodního zdroje v dotčeném území	40
Obrázek 22 – Vymezená zranitelná oblast v dotčeném území.....	41
Obrázek 23 Lesy na území Českých Budějovic dle kategorií	44
Obrázek 24 – Územní systém ekologické stability na území města České Budějovice	48
Obrázek 25 Maloplošná chráněná území v Českých Budějovicích	51
Obrázek 26 Evropsky významné lokality a ptačí oblasti v Českých Budějovicích.....	52
Obrázek 27 – Památkově chráněná území v dotčeném území.....	53
Obrázek 28 – Nemovité kulturní památky v dotčeném území	53

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1 – Počet osob s výrazně rušeným spánkem hlukem ze všech komunikací v letech 2000 a 2015	33
Graf 2 – Počet osob s výrazně rušeným spánkem hlukem z městských komunikací v letech 2000 a 2015.....	33
Graf 3 – Produkce všech odpadů v [t] ve městě České Budějovice v letech 2013 až 2017.....	37
Graf 4 – Produkce smíšeného komunálního odpadu v [t] ve městě České Budějovice v letech 2013 až 2017.....	37



SEZNAM ZKRATEK

BSK – biochemická spotřeba kyslíku

CO – oxid uhelnatý

ČHMÚ – Český hydrometeorologický ústav

ČSN – česká soustava norem

EIA – posuzování vlivů záměrů na životní prostředí (Environmental Impact Assessment)

EVL – evropsky významná lokalita

EVVO – environmentální vzdělávání, výchova a osvěta

CHSK – chemická spotřeba kyslíku

IAD – individuální automobilová doprava

Jčk – jihočeský kraj

LBC – lokální biocentrum

LBK – lokální biokoridor

MHD – městská hromadná doprava

MŽP – Ministerstvo životního prostředí

NBK – nadregionální biokoridor

NO_x – oxidy dusíku

ORP – obec s rozšířenou působností

OSN – Organizace spojených národů

PAU – polycyklické aromatické uhlovodíky

PR – přírodní rezervace

RBC – regionální biocentrum

RBK – regionální biokoridor

REZZO – registr emisí a zdrojů znečišťování ovzduší

SEA – posuzování vlivu koncepcí na životní prostředí

SO₂ – oxid siřičitý

SUMP – Plán udržitelné městské mobility (Sustainable Urban Mobility Plan)

TOC – celkový organický uhlík

TZL – tuhé znečišťující látky

ÚSES – územní systém ekologické stability

VHD – veřejná hromadná doprava

VKP – významný krajinný prvek

VOC – těkavé organické látky

ZÚ – Zdravotní ústav

ŽP – životní prostředí



A. ÚDAJE O PŘEDKLADATELI

A.1 NÁZEV ORGANIZACE

Statutární město České Budějovice, Magistrát města České Budějovice, Útvar hlavního architekta

A.2 IČ

IČ: 002 44 732

A.3 SÍDLO

náměstí Přemysla Otakara II. 1/1

370 92 České Budějovice

A.4 JMÉNO, PŘÍJMENÍ, ADRESA, TELEFON A E-MAIL OPRÁVNĚNÉHO ZÁSTUPCE PŘEDKLADATELE

Ing. Jiří Svoboda – primátor města České Budějovice

nám. Přemysla Otakara II. 1/1, 370 92 České Budějovice

Tel.: 386 802 901

E-mail: svobodaj@c-budejovice.cz

Oznámení je podáváno na základě plné moci (viz příloha č. 2 oznámení)

B. ÚDAJE O KONCEPCI

B.1 NÁZEV

Strategický plán udržitelné městské mobility České Budějovice

B.2 OBSAHOVÉ ZAMĚŘENÍ

Návrhová část Strategického plánu udržitelné městské mobility České Budějovice (dále jen Plán mobility nebo SUMP) navazuje na analytickou část, a především na vizi rozvoje městské mobility. Vize města byla schválena radou města České Budějovice 17. července 2017.

Plán mobility je strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí i podniků ve městě a jeho okolí a přispět ke zlepšení kvality života. Cílem tohoto dokumentu je za pomoci občanů, městských, regionálních a státních orgánů hledat a najít možnosti udržitelné městské dopravní obsluhy území. Dokument staví na již existujících aktivitách v plánování a rozvoji města.

Dokument se skládá ze čtyř částí – analytické, strategické, návrhové části a akčního plánu. Návrhovou část doplňují přílohy, např.:

- z návrhové části vycházející zásobníky projektů. „Zásobník tvrdých projektů“ (který je samostatnou přílohou Plánu mobility č. 2.1). Jedná se o investiční záměry, které jsou ve městě a jeho bezprostředním okolí připravovány a jejichž účelnost je v rámci Plánu mobility prověřena.



- dále pak „zásobník měkkých projektů“ (který je samostatnou přílohou Plánu mobility č. 2.2). Tyto projekty jsou navrženy na podporu mobility.

Projekty navržené v těchto zásobnících jsou připraveny v souladu s koncepcí Plánu mobility, avšak vzhledem k tomu, že musí reagovat na změny podmínek (v území, či právním rámci), nejsou součástí koncepce.

Na návrhovou část navazuje „Akční plán udržitelné městské mobility města České Budějovice“, dále jen Akční plán. Ten obsahuje projekty ze zásobníků projektů. Proto, aby Akční plán mohl flexibilně reagovat na změny v území či legislativě bude jednou ročně aktualizován.

V návrhové části jsou pro jednotlivé segmenty dopravy a pro celý dopravní systém navržena opatření, která naplňují schválenou vizi, její oblasti změn a strategické cíle. Opatření přispívají ke zlepšení životního prostředí ve městě a ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti pro všechny druhy městské dopravy.

Řešené území Plánu mobility je vymezeno hranicí města České Budějovice. Na tomto území budou realizována tvrdá a měkká opatření. Pro tento rozsah území je také navrhován detailnější Akční plán.

Z hlediska plánování mobility ve městě České Budějovice však nelze vynechat vazby na aglomeraci České Budějovice, která je zdrojem a cílem významného podílu cest realizovaných částečně i na území města České Budějovice. Tyto údaje byly použity v analytické části a sloužily jako jeden z podkladů pro návrh opatření.

V návrhové části jsou však opatření a projekty, které pomohou dosáhnout cílů vize Plánu mobility, ale která musí být realizována mimo hranice města v území aglomerace. Tato jsou uvedena pouze jako doporučení pro další investory, kterými jsou státní organizace (Ředitelství silnic a dálnic, Správa železniční a dopravní cesty), Jihočeský kraj a sousední obce.

B.3 CHARAKTER

Zpracovaný Plán mobility je koncepční studií všech subsystémů dopravy ve městě České Budějovice s doporučením do celé aglomerace. Bude jedním z podkladů pro územní plánování a současně bude závazným podkladem pro plánování dopravní obslužnosti na území města.

B.4 ZDŮVODNĚNÍ POTŘEBY POŘÍZENÍ

Důvodem pořízení tohoto dokumentu je zejména potřeba analyzovat stav a navrhnout odpovídající rozvoj dopravních systémů ve městě v podrobnosti, v jaké by to v rámci územního plánu nebylo možné, která je však pro územní plán města České Budějovice a navazující dokumentace potřebná.

B.5 ZÁKLADNÍ PRINCIPY A POSTUPY ŘEŠENÍ

Návrhové části Plánu mobility předcházelo zpracování analytické části projektu včetně SWOT analýzy dopravního systému ve městě, následovalo projednání analýzy v odborných pracovních skupinách a s veřejností. Relevantní závěry z těchto jednání byly zapracovány do analytické části dokumentace.

Dalším krokem bylo vypracování vize mobility, která má definované oblasti změny a jednotlivé strategické cíle. Tři návrhy vize byly představeny na expertním workshopu, který proběhl 21.6.2017, kde byly vize navržené odborníky následně diskutovány. Výsledkem workshopu byly upravené vize jednotlivých navrhovatelů, které byly následně představeny na jednání Rady města.

Rada města České Budějovice dne 17. července 2017 na svém zasedání schválila vizi, oblasti změn a strategické cíle. Tato vize byla doplněna návrhem dělby přepravní práce, kde je navržen podíl veřejné dopravy, cyklistické, pěší a individuální automobilové dopravy pro jednotlivé návrhové a výhledově časové horizonty.



Poměrně podrobně byl v průběhu prací na návrhové části projednán zásobník projektů, kde bylo nutné do jednotlivých časových horizontů rozřadit připravované investiční akce na území města. Zásobník projektů byl velmi důležitým podkladem pro provedení výpočtů multimodálním modelem dopravy, který bylo možno začít připravovat až po dokončení prací na zásobníku projektů.

Součástí příloh návrhové části je tedy i multimodální model dopravy, na kterém je ověřena dopravní účinnost významných dopravních staveb.

Pro dokončení Plánu mobility je nutné zpracovat tzv. Akční plán pro návrhové období roku 2025, který je jeho nedílnou součástí. Podkladem pro jeho vytvoření je zásobník projektů. Akční plán představuje seznam investičních akcí města nejen do dopravní infrastruktury tzv. tvrdá opatření, ale také akce na podporu realizace tzv. měkkých opatření.

V Akčním plánu, který bude zpracován až po schválení návrhové části, jsou zařazeny projekty, které budou seřazeny dle jejich naléhavosti. Součástí Akčního plánu jsou rovněž finanční náklady na jednotlivé projekty, které jsou vázány na rozpočet města České Budějovice i případné dotační tituly.

Plán mobility bude plně dokončen schválením Akčního plánu zastupitelstvem města České Budějovice.

B.6 Hlavní cíle

Cílem plánování městské mobility je vytvořit spolehlivý komplexní propojený dopravní systém naplňující potřeby obyvatel i firem s co nejmenším negativním dopadem na životní prostředí města, ba naopak s vizí možnosti zlepšení jeho stavu. Z tohoto hlediska se Plán mobility zaměřuje nikoliv na zákaz automobilové dopravy jako celku, ale zejména na snižování počtu konvenčně poháněných automobilů.

Vize a strategické cíle pro návrhové a výhledové období jsou schváleny Radou města České Budějovice, jsou tedy závazným podkladem pro návrh opatření rozvoje udržitelné mobility města. Jednotlivé strategické cíle jsou rozpracovány do větší podrobnosti, čímž vzniká návrh specifických cílů.

Celkový přehled je uveden v příloze č. 4 tohoto oznámení, kde jsou specifikovány pro strategické a následně pro specifické cíle také indikátory, jejich cílové hodnoty pro rok 2025 a způsob, jakým budou zjišťovány.

Tabulka 1 – Oblasti změny a strategické cíle Strategického plánu udržitelné městské mobility České Budějovice

OBLAST ZMĚNY – Zlepšení mobility a dostupnosti	
Strategický cíl	Specifické cíle
Zlepšení mobility pro všechny cílové skupiny obyvatel včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace	Rozvoj bezbariérovosti ve veřejném prostoru a veřejných budovách
	Bezbariérovost v hromadné dopravě: nízkopodlažní vozidla, nástupiště a terminály bez bariér
Podpora a preference veřejné dopravy	Zvýšení kvality dopravní a řídicí infrastruktury a vozového parku pro hromadnou dopravu
	Zlepšení informovanosti cestujících ve veřejné dopravě
Rozvoj a podpora cyklistické a pěší dopravy	Dostavba páteřních cyklostezek a vzájemné propojování cyklotras
	Zkvalitňování stávajících nemotoristických komunikací
	Zajištění prostupnosti území pro nemotoristickou dopravu
	Doplnění mobiliáře a služeb pro cyklo dopravu a pěší dopravu (lavičky, WC, stojany na parkování, servisní místa ...)
	Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou do všech částí města



Zlepšení dostupnosti cílů cest – odstranění bariér	Zvýšení plynulosti silniční dopravy
	Přestavba křižovatek a úseků s nejvyšší nehodovostí
Podpora nemotorové a nízkoemisní dopravy	Zlepšení prostupnosti vybraných zón pro nemotorovou dopravu
	Cenová politika parkování pro ekologická vozidla
Podpora sdílené dopravy	Rozvoj systému městských kol – bikesharing
	Podpora pro carpooling
	Podpora pro carsharing
Dostavba infrastruktury	Dobudování páteřní silniční sítě
	Dobudování páteřní železniční sítě
	Výstavba významných místních komunikací
Zapojení významných zaměstnavatelů do podpory v oblasti udržitelné mobility	Podpora firemních plánů mobility (bonusy, zázemí pro cyklisty atd.)
	Podpora dojíždky do zaměstnání s využitím jízdních kol
	Příspěvek na dopravní obsluhu VHD – dotované spoje
OBLAST ZMĚNY – Zvýšení bezpečnosti	
Strategický cíl	Specifický cíl
Zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu	Snížení nehodovosti na přechodech, počtu usmrcených a těžce zraněných
	Snížení počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů
	Bezpečné přechody (osvětlení, značení, konstrukční řešení, rekonstrukce stávajících)
	Bezpečné cyklotrasy a křížení s ostatními druhy dopravy
	Odstranění bezpečnostních závad na stávající komunikační síti
Zvyšování bezpečnosti ve veřejné dopravě, na zastávkách, v přestupních terminálech, hromadných parkovištích a garážích	Kamerový dohledový systém
Dopravní výchova pro všechny věkové skupiny	Podpora dopravní výchovy dětí
	Informování řidičů o bezpečnosti provozu – osvětlové kampaně
Postupné odstraňování nehodových míst	Důkladná analýza příčin dopravních nehod z hlediska uspořádání komunikace
	Odstranění nehodových míst z důvodu nedodržování dopravního značení a pravidel silničního provozu
	Provádění bezpečnostních auditů a inspekcí
Vytvoření bezpečných cest pro provoz cyklistů a chodců	Propojení cílů bezpečnými a atraktivními trasami pro cyklisty a pěší
	Segregace motorové a nemotorové dopravy
OBLAST ZMĚNY – Zvýšení kvality života v Českých Budějovicích	
Strategický cíl	Specifický cíl
Rozvoj veřejných prostranství	Rozvoj klidových zón
	Rekonstrukce nevyhovujících stávajících veřejných prostranství
	Návrh nových veřejných prostranství v rozvojových plochách
Snížení podílu IAD na dělbě přepravní práce	Odvedení zbytné tranzitní dopravy mimo zastavěné území města
	Zvýšení atraktivity VHD
	Rozvoj komunikací pro pěší a cyklistickou dopravu a zvýšení jejich atraktivity a bezpečnosti
	Rozvoj systémů P+R, K+R, B+G, B+R



Efektivní a motivační parkovací politika, rozvoj systémů P+R (park & ride), K+R (kiss & ride), B+G (bike & go), B+R (bike & ride)	Regulace parkovacích míst pro dlouhodobé parkování ve vybraných lokalitách Zajištění odstavných míst pro rezidenty
Snížení negativních účinků dopravy na životní prostředí – snížení znečištění ovzduší, hladiny hluku z dopravy, snížení spotřeby fosilních paliv	Zkvalitňování povrchu vozovek (opravy povrchů, pravidelné čištění, kropení)
	Omezení rychlosti v citlivých lokalitách
	Redukce intenzity dopravy v citlivých lokalitách
	Snížení hlukové zátěže území od dopravy na pozemních komunikacích
	Podpora vozidel se sníženými hlukovými emisemi
	Podíl tranzitní dopravy Podpora výsadby zeleně
OBLAST ZMĚNY – Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití	
Strategický cíl	Specifický cíl
Zajištění podmínek pro zvýšení podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce	Atraktivní nabídka spojů
	Zajištění komfortu cestujících
	Zlepšení návaznosti spojů (možnosti přestupů)
	Podpora segregace hromadné dopravy od IAD tam, kde je to prostorově možné
	Rozvoj příměstské kolejové dopravy (S-linky)
	Podpora preferenčních opatření pro VHD
Rozšiřování služeb dopravního integrovaného systému VHD	Rozvoj přestupních uzlů a terminálů Míra integrace dopravního systému (tarifní, územní)
Minimalizace kongescí a časových ztrát	Preferenze vozidel městské hromadné dopravy
	Podpora navigačních systémů, systémů P+R, K+R
Optimalizace systému logistiky	Zavedení systému citylogistiky pro historické centrum
	Zřízení logistického centra na okraji města
Preferenze alternativních pohonů a alternativních služeb	Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy
	Zavedení motivačních opatření pro ekologičtější vozidla (např. nižší poplatky za parkování)
	Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel státních organizací
Inteligentní řízení dopravy	Rozšíření dynamického řízení a inteligentních dopravních systémů
	Podpora navigačních systémů
OBLAST ZMĚNY – Zlepšení image města	
Strategický cíl	Specifický cíl
Zvýšení atraktivnosti města České Budějovice pro obyvatele, návštěvníky i potenciální investory	Vysoký podíl pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce
	Propagační akce na podporu města
	Informační a osvětové kampaně pro podporu pěší a cyklistické dopravy
	Zlepšení vnímání veřejné dopravy ze strany veřejnosti
Kontinuální propagace všech opatření pro zajištění udržitelné mobility	Zajištění návaznosti vybraných norem a předpisů
	Manager mobility
	Aktualizace SUMP České Budějovice
	Akce na podporu mobility
Efektivní prezentování připravovaných a realizovaných projektů	Kampaň na podporu jednotlivých akcí



Zkvalitnění informačního servisu	Zlepšení informovanosti cestujících ve veřejné dopravě
	Naváděcí systémy pro řidiče – např. parkovací kapacity

Zdroj: [Plán udržitelné městské mobility města České Budějovice]

V následujícím textu jsou uvedeny cíle a podíly dopravy na dělbě přepravní práce v jednotlivých segmentech dopravy pro navržená období.

Veřejná hromadná doprava

Udržení a zvýšení vysokého podílu městské hromadné dopravy vůči individuální automobilové dopravě na dělbě přepravní práce je jednou ze zásadních priorit, které jsou v rámci Plánu mobility stanoveny. Tento cíl vyžaduje kombinaci mnoha opatření a investic, včetně restrikcí vůči individuální automobilové dopravě. Tato opatření jsou zahrnuta v zásobníku měkkých a tvrdých projektů.

Motto: Systém veřejné hromadné dopravy musí být pro uživatele přehledný, atraktivní a finančně výhodný

Podíl veřejné hromadné dopravy na dělbě přepravní práce byl pro návrhové horizonty stanoven schválenou vizí:

30 % v roce 2017 (stávající stav)

30 % v roce 2025

32 % po roce 2035

Pěší doprava

Město přátelské k chodcům je zároveň město, ve kterém je dostatek prostoru, nízká hladina hluku, vyšší kvalita ovzduší a zdraví obyvatel, což přispívá k lepšímu potenciálu pro ekonomický rozvoj. Podpora pěší dopravy (a cyklistické dopravy) není pouze cílem, ale také nástrojem s vysokou prioritou k utváření lepšího města pro život. Větší podíl pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce společnosti přináší méně kongescí, menší znečištění ovzduší, méně nemocí a vyšší průměrnou délku života (a také menší opotřebení komunikací).

Motto: Systém pěší dopravy musí být pro uživatele přehledný, atraktivní, bezbariérový a časově výhodný

Podíl pěší dopravy na dělbě přepravní práce byl pro návrhové horizonty stanoven v souladu se schválenou vizí:

34 % v roce 2017 (stávající stav)

35 % v roce 2025

35 % po roce 2035

Cyklistická doprava

Stejně jako u pěší dopravy i pro cyklistickou dopravu platí, že město, které je přátelské vůči cyklistické dopravě, je město, ve kterém je dostatek prostoru, nízká hladina hluku, vyšší kvalita ovzduší a zdraví obyvatel, což přispívá k lepšímu potenciálu pro ekonomický rozvoj. Větší podíl pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce společnosti přináší méně kongescí, menší znečištění ovzduší, méně nemocí, vyšší průměrnou délku života (a také menší opotřebení komunikací).

Motto: Systém cyklistické dopravy musí být pro uživatele přehledný, atraktivní, bezbariérový a časově výhodný

Podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce byl pro návrhové horizonty stanoven v souladu se schválenou vizí:

6 % v roce 2017 (stávající stav)



8 % v roce 2025

10 % po roce 2035

Automobilová doprava

Silniční a komunikační síť města je z hlediska celkového pohledu tvořena třístupňovým systémem. Tento systém není v současné době plně funkční, jelikož nejsou dokončeny všechny jeho části. Prioritou by proto měla být dostavba celého ochranného systému, po jehož zprovoznění bude možné snížit dopravní zátěž na stávajících komunikacích, které jsou dnes převážně využívány tranzitní dopravou. Cílem je tedy maximální možné snížení dopravní zátěže v obytných částech a v centru města. To umožní podporu rozvoje ostatních druhů dopravy – VHD, chůze a cyklistické dopravy a zajistí tak zlepšení kvality života ve městě.

Podíl automobilové dopravy na dělbě přepravní práce byl pro návrhové horizonty stanoven v souladu se schválenou vizí:

30 % v roce 2017 (stávající stav)

27 % v roce 2025

23 % po roce 2035

Statická doprava

V rámci SUMP České Budějovice je třeba eliminovat zbytnou dopravu v centrální části města a mimo rezidentní území. Politika parkování je v prostoru města regulačním prvkem, který dokáže ovlivnit intenzity individuální automobilové dopravy. Odstupňování ceny za krátkodobé a dlouhodobé parkování vozidel podle funkce zóny může zásadním způsobem ovlivnit dělbou přepravní práce. Systémy P+R budou smysluplné, resp. využívané pouze za předpokladu, že řidič nebude mít jinou volbu nebo tato volba bude pro něho výhodnější (dostupnost jiných parkovacích míst zdarma nebo s levným tarifem nezakládá důvod pro využití systému P+R). Cenová regulace volných parkovacích míst v centru pro dlouhodobé celodenní parkování a zajištění potřebného počtu odstavných míst pro rezidenty jsou dalšími ovlivňujícími faktory.

V dlouhodobé perspektivě by strategie parkování města měla vést k osvobození veřejných prostor od parkujících vozidel. Je třeba vytvořit systém atraktivních záchytných parkovišť na trasách veřejné hromadné dopravy a rozšířit parkovací objekty v blízkosti centrální oblasti měst tak, aby centrum města bylo určeno především pro veřejnou dopravu, pohyb pěších a cyklistů. V obytných oblastech, zejména sídlišťích, je třeba vybudovat kapacitní parkovací objekty (parkovací a garážovací domy) a zvýšit kvalitu veřejného prostoru v okolí sídlišť.

Základním prvkem pro možnost řešení pokrytí potřeb statické dopravy v území je zřízení nových parkovacích ploch, dislokace parkování do jiných vhodných oblastí a koncepce organizace statické dopravy v oblastech placeného stání.

Zlepšení životního prostředí

Jedním z nejdůležitějších strategických cílů Plánu mobility je zlepšení kvality životního prostředí ve městě. Cílem je snížení počtu obyvatel, kteří jsou zasaženi nadlimitním hlukem z dopravy, snížení emisí škodlivin v ovzduší a snížení energetické náročnosti dopravy. S problematikou zlepšování životního prostředí přímo souvisí problematika trvale udržitelného rozvoje, tedy takového, který zajistí užitek ze současného stavu i budoucím generacím. Zjednodušeně se jedná o šetrné využívání zdrojů a ochranu životního prostředí prostřednictvím ekologizace dopravy.

Management mobility

Moderním nástrojem v plánování a organizování dopravy je tzv. řízení mobility (mobility management), což je koncept podpory udržitelné dopravy a řízení poptávky po IAD prostřednictvím změny přístupu cestujících k dopravě a změny jejich chování. V zásadě se jedná o ovlivňování poptávky po dopravě a omezování závislosti cestujících na IAD. Jádrem managementu mobility jsou



tzv. měkká opatření jako informace, komunikace, organizování služeb a koordinace aktivit různých zainteresovaných skupin. Měkká opatření nejčastěji zvyšují účinnost tzv. tvrdých (infrastrukturních) opatření v městské dopravě (vybudování nové trolejbusové linky, nové komunikace, nové cyklistické stezky atd.). V porovnání s tvrdými opatřeními nevyžadují nutně měkká opatření mobility managementu velké finanční investice a mají vysoký poměr přínosů vůči nákladům. V některých zemích západní Evropy je tento přístup značně rozšířen a propracován. Některé země podmiňují povolení k realizaci dopravní stavby, nebo stavby generující dopravu, předchozí analýzou založenou právě na managementu mobility.

B.7 MÍRA, V JAKÉ KONCEPCE STANOVÍ RÁMEC PRO ZÁMĚRY A JINÉ ČINNOSTI, VZHLEDEM K JEJICH UMÍSTĚNÍ, POVAZE, VELIKOSTI, PROVOZNÍM PODMÍNKÁM, POŽADAVKŮM NA PŘÍRODNÍ ZDROJE APOD.

Plán mobility je strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí i podniků ve městě a jeho okolí a přispět ke zlepšení kvality života a ke zlepšení životního prostředí ve městě.

Cílem tohoto dokumentu je za pomoci občanů, městských, regionálních a státních orgánů hledat a najít možnosti udržitelné městské dopravní obsluhy území. Dokument staví na již existujících aktivitách v plánování a rozvoji města. Strategie bude sloužit především orgánům samosprávy jako podklad při prosazování zájmů města a při uplatnění jejich rozhodovacích pravomocí na území města České Budějovice.

Koncepce SUMP obsahuje v návrhové části převážně obecnější kapitoly, které charakterizují zejména stanovenou vizi, strategické a specifické cíle a dále jednotlivé segmenty dopravy na území města. V návrhové části jsou pro jednotlivé segmenty dopravy a pro celý dopravní systém navržena opatření, která naplňují schválenou vizi, její oblasti změn a strategické cíle. Opatření přispívají ke zlepšení životního prostředí ve městě a ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti pro všechny druhy městské dopravy.

Opatření jsou rozdělena na měkká opatření a tvrdá opatření. Měkká opatření mají charakter administrativních, organizačních, metodických, marketingových nebo osvětových opatření, bez konkrétního územního průřezu a bez konkrétních vlivů na složky životního prostředí.

U projektů nehmotného a neinvestičního charakteru pravděpodobně nebudou předpokládány žádné vlivy na jednotlivé složky životního prostředí nebo veřejné zdraví, popř. jejich předpokládané vlivy budou vesměs sekundární a pozitivní vzhledem k charakteru koncepce SUMP, jejímž prvotním a základním cílem je zlepšit stávající stav.

U tvrdých opatření se dá předpokládat, že aspoň některá budou obsahovat podrobnější údaje o jejich lokalizaci, charakteru, popř. velikosti, aby bylo možno předběžně předpokládat nějaké konkrétnější vlivy na složky životního prostředí a na veřejné zdraví, a tudíž že budou stanovovat rámec pro konkrétní záměry a projekty, které budou následně zařazeny a schváleny do Akčního plánu, který bude součástí konečného návrhu posuzované koncepce. Bude se jednat zejména o opatření a záměry investičního charakteru, převážně nové budoucí stavby v zastavěném i nezastavěném území města, nebo rekonstrukce stávajících, u nichž lze vzhledem k jejich charakteru, umístění, velikosti či kapacitě předpokládat konkrétní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí (např. na ovzduší, zábory půdy, na hlukovou situaci území, na čerpání přírodních zdrojů, na ovlivnění stávající bioty a ekosystémů apod.). A to jak pozitivní vlivy, tak i negativní vlivy, i když primárním účelem předkládané koncepce je zajištění udržitelné mobility na území města při současném zlepšení stávajícího stavu životního prostředí.

V rámci stanovených strategických a specifických cílů, které obsahuje koncepce SUMP České Budějovice, se stanovení rámce pro záměry a jiné činnosti, vzhledem k jejich umístění, povaze,



velikosti, provozním podmínkám, požadavkům na přírodní zdroje apod., dá předpokládat u následujících:

OBLAST ZMĚNY – Zlepšení mobility a dostupnosti	
Strategický cíl	Specifické cíle
Zlepšení dostupnosti cílů cest – odstranění bariér	Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou do všech částí města
	Zvýšení plynulosti silniční dopravy
	Přestavba křižovatek a úseků s nejvyšší nehodovostí
Dostavba infrastruktury	Dobudování páteřní silniční sítě
	Dobudování páteřní železniční sítě
	Výstavba významných místních komunikací
OBLAST ZMĚNY – Zvýšení bezpečnosti	
Strategický cíl	Specifický cíl
Zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu	Bezpečné přechody (osvětlení, značení, konstrukční řešení, rekonstrukce stávajících)
	Bezpečné cyklotrasy a křížení s ostatními druhy dopravy
OBLAST ZMĚNY – Zvýšení kvality života v Českých Budějovicích	
Strategický cíl	Specifický cíl
Snížení podílu IAD na dělbě přepravní práce	Odvedení zbytné tranzitní dopravy mimo zastavěné území města
	Rozvoj komunikací pro pěší a cyklistickou dopravu a zvýšení jejich atraktivity a bezpečnosti
Efektivní a motivační parkovací politika, rozvoj systémů P+R (park & ride), K+R (kiss & ride), B+G (bike & go), B+R (bike & ride)	Rozvoj systémů P+R, K+R, B+G, B+R
	Regulace parkovacích míst pro dlouhodobé parkování ve vybraných lokalitách
	Zajištění odstavných míst pro rezidenty
Snížení negativních účinků dopravy na životní prostředí – snížení znečištění ovzduší, hladiny hluku z dopravy, snížení spotřeby fosilních paliv	Redukce intenzity dopravy v citlivých lokalitách
	Snížení hlukové zátěže území od dopravy na pozemních komunikacích
OBLAST ZMĚNY – Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití	
Strategický cíl	Specifický cíl
Zajištění podmínek pro zvýšení podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce	Rozvoj příměstské kolejové dopravy (S-linky)
Rozšiřování služeb dopravního integrovaného systému VHD	Rozvoj přestupních uzlů a terminálů
Optimalizace systému logistiky	Zavedení systému citylogistiky pro historické centrum
	Zřízení logistického centra na okraji města



Preference alternativních pohonů a alternativních služeb	Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy

Umístění záměrů:

Budoucí záměry budou umístěny na území města České Budějovice, pravděpodobně většinou v zastavěném území města. V tomto případě se jejich případné předpokládané vlivy na složky životního prostředí i na zdraví mohou kumulovat s vlivy jiných staveb a činností, které jsou v daném území již realizovány a provozovány.

Jiné záměry (zejména nové záměry) však mohou být umístěny i v dosud nezastavěném území. V takovém případě mohou jejich předpokládané vlivy na životní prostředí vnést do takového dosud nezatíženého nebo málo zatíženého území novou ekologickou zátěž.

Před realizací nových konkrétních záměrů v území (zastavěném i nezastavěném), které mohou do daného území přinést novou zátěž či vlivy na složky životního prostředí nebo na veřejné zdraví, bude potřebné takové záměry podrobně posoudit podle zákona č. 100/2001 Sb. v procesu EIA, pokud budou podléhat posouzení dle tohoto zákona.

Povaha a velikost záměrů, provozní podmínky a požadavky na přírodní zdroje:

Při tomto posuzování budou budoucí konkrétní záměry vyhodnoceny z hlediska jejich umístění v území, charakteru činnosti nebo provozu, velikosti nebo kapacity, požadavkům na energie, vodu, zaborů půdy, na čerpání přírodních zdrojů, zásahů do bioty a ekosystémů apod.

B.8 PŘEHLED UVAŽOVANÝCH VARIANT ŘEŠENÍ

Multimodální dopravní model byl zpracován pro návrhové horizonty 2025, 2035, po roce 2035 (například 2050) a byl doplněn o investiční akce ze zásobníku projektů. Po zadání všech relevantních údajů včetně rozvoje území, předpokladu demografického vývoje, migrace obyvatel, vývoje zaměstnanosti, stupně automobilizace a mobility obyvatelstva jsou čtyřstupňovým dopravním modelem vypočteny intenzity dopravy na návrhové komunikační síti pro všechny posuzované přepravní módy.

Pro možnost porovnání změny dopravního zatížení je pro časový horizont 2025 vypočtena tzv. nulová varianta, kdy je předpokládán rozvoj zástavby města podle územního plánu, ale nejsou vybudovány stavby dopravní infrastruktury (včetně staveb pro veřejnou a nemotoristickou dopravu). Jedná se v podstatě o nástin krizového vývoje rozvoje města. Pro všechny vypočtené scénáře je multimodálním modelem vypočtena dělba přepravní práce pro jednotlivé přepravní módy.

Přehled uvažovaných variant je tedy následující:

- Nulová varianta 2025
- Návrhová varianta 2025
- Návrhová varianta 2035
- Návrhová varianta po roce 2035



B.9 VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM A MOŽNOST KUMULACE VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ S JINÝMI ZÁMĚRY

Vzhledem k účelu a charakteru koncepce lze očekávat vazby SUMP města České Budějovice na řadu národních, regionálních a místních dokumentů. Níže je uveden přehled nejdůležitějších relevantních strategických dokumentů:

Národní koncepce

- Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050
- Národní program na zmírnění dopadů změny klimatu v ČR
- Národní program snižování emisí ČR
- Národní rozvojový program mobility
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020
- Politika územního rozvoje
- Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR
- Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR
- Strategie regionálního rozvoje ČR 2014 – 2020
- Strategie udržitelného rozvoje ČR
- Střednědobá strategie zlepšení kvality ovzduší v ČR
- Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí
- Zdraví pro všechny v 21. století

Evropské podpůrné fondy a programy

- Integrovaný regionální operační program
- Operační program doprava II.
- Integrované územní investice
- CENTROPE
- Program švýcarsko-české spolupráce
- Program nadnárodní spolupráce CENTRAL EUROPE 2020
- Operační program nadnárodní spolupráce DANUBE
- Nástroj pro propojení Evropy CEF

Krajské koncepce

- Program rozvoje Jihočeského kraje 2014 – 2020
- Koncepce optimalizace dopravní sítě na území Jihočeského kraje
- Strategie BESIP Jihočeského kraje pro období 2014 – 2020
- Program investiční výstavby a oprav na silnicích II. a III. třídy na území Jčk
- Program zlepšování kvality ovzduší – zóna Jihozápad CZ03

Koncepce města České Budějovice

- Aktualizace Integrovaného plánu organizace dopravy
- Integrovaný plán rozvoje území České Budějovice
- Strategický plán města České Budějovice 2017 – 2027
- Územní plán České Budějovice
- Hluková mapa města

B.10 PŘEDPOKLÁDANÝ TERMÍN DOKONČENÍ

Plán udržitelné městské mobility města České Budějovice bude plně dokončen schválením Akčního plánu zastupitelstvem města České Budějovice (první polovina roku 2018).



B.11 NÁVRHOVÉ OBDOBÍ

Návrhová část Plánu mobility je vypracována na základě Analytické části, kde byl posouzen stávající stav dopravního systému města, a na základě schválených vizí, které nastavily parametry pro rozvoj mobility ve městě do návrhového období 2025, 2035 a pro výhledový stav po roce 2035.

Jelikož doprava je živým, neustále se rozvíjejícím systémem, který reaguje na rozvíjející a měnící se město, je nezbytné v rámci Plánu udržitelné mobility provádět pravidelné aktualizace, v rámci kterých budou zohledněny nové potřeby a projekty, nebo budou naopak vypuštěny projekty neaktuální. Důležitá je také průběžná evaluace a monitoring realizovaných opatření. Aktualizace dokumentu by měla být prováděna po dvou až třech letech. Součástí těchto aktualizací by měla být i SWOT analýza, neboť některé skutečnosti zjištěné v rámci analýzy stavu roku 2017 budou změněny a zároveň se mohou objevit nové skutečnosti, které je nutné řešit.

B.12 ZPŮSOB SCHVALOVÁNÍ

Plán udržitelné městské mobility města České Budějovice bude schvalován zastupitelstvem města České Budějovice.

C. ÚDAJE O DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.1 VYMEZENÍ DOTČENÉHO ÚZEMÍ

Oznámení koncepce „Strategický plán udržitelné městské mobility České Budějovice“ je zpracováno pro celé území města České Budějovice.

Návrhová část dokumentace se zabývá primárně územím statutárního města České Budějovice. V takto vymezeném území jsou navrženy investiční akce do dopravní infrastruktury, které jsou specifikovány v zásobníku projektů, který je samostatnou přílohou koncepce. V návrhové části jsou však pro úplnost uvedena také opatření a projekty, která pomohou dosáhnout cílů vizí Plánu mobility, ale která musí být realizována mimo hranice města, tzn. na území ORP České Budějovice – tato opatření a projekty jsou uvedeny pouze jako doporučení pro další investory, kterými jsou státní organizace (Ředitelství silnic a dálnic, Správa železniční a dopravní cesty), Jihočeský kraj a sousední obce. Nejsou tak navrhovány v předkládané koncepci jako její součást, neboť jsou mimo řešené území a správní hranice města České Budějovice, případně jsou financovány z jiných zdrojů, než je rozpočet města České Budějovice.

Jednotlivé záměry, které jsou uvedeny v zásobníku projektů v samostatné příloze koncepce SUMP města České Budějovice, budou následně předmětem individuálního podrobného posuzování EIA podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, pokud to bude jejich charakter vyžadovat.

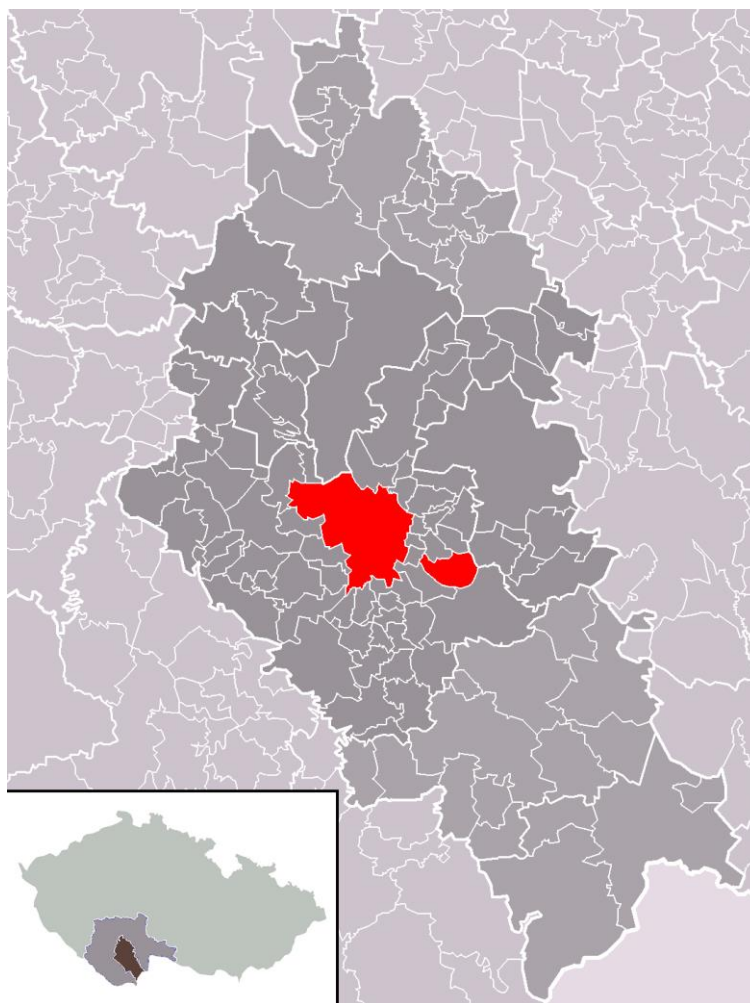
Kraj: Jihočeský

Okres: České Budějovice

Obec: České Budějovice



Obrázek 1 – Poloha Českých Budějovic v rámci okresu (červeně území města, tmavě šedě ORP)



Zdroj: [Wikipedie]

Město České Budějovice se rozkládá v centrální části Jihočeského kraje na soutoku dvou velkých jihočeských řek Vltavy a Malše. Dlouhodobě je hospodářským, kulturním, vzdělanostním a správním centrem celého regionu. Od roku 1990 jsou České Budějovice statutárním městem, které ovšem nemá žádnou městskou část.

V 70. letech minulého století byla provedena celková administrativní reforma území města. Dosavadní osady byly jako administrativní jednotky (části obce, katastrální území) zrušeny a celé území města bylo uměle rozčleněno na 7 nových osad (částí obce, nikoli městských obvodů), složených jen ze základních sídelních jednotek (urbanistických obvodů). Také po roce 1970 integrované osady a obce okamžikem sloučení zanikly a staly se součástí některé z nových částí, ale se zachováním původního katastrálního území (České Vrbné, Haklovy Dvory, Kaliště, Třebotovice).

Místní části Českých Budějovic:

- České Budějovice 1 (k.ú. České Budějovice 1)
- České Budějovice 2 (k.ú. České Budějovice 2, České Vrbné, Haklovy Dvory)
- České Budějovice 3 (k.ú. České Budějovice 3)
- České Budějovice 4 (k.ú. České Budějovice 4)
- České Budějovice 5 (k.ú. České Budějovice 5, Kaliště u Českých Budějovic, Třebotovice)
- České Budějovice 6 (k.ú. České Budějovice 6)
- České Budějovice 7 (k.ú. České Budějovice 7)



České Budějovice a jeho 11 katastrálních území se v současné době rozkládá na ploše přesahující 5,5 tis. hektarů (0,5 % rozlohy Jihočeského kraje).

Obrázek 2 – Hranice města a jeho katastrálních území



Zdroj: [Územně analytické podklady ORP České Budějovice]

Tabulka 2 – Základní informace o Českých Budějovicích

Rozloha (km²)	55,61
Zeměpisná šířka (severní šířka)	48° 58' 28"
Zeměpisná délka (východní délka)	14° 28' 28"
Nadmořská výška (m n. m.)	381
Počet katastrálních území	11
Počet obyvatel (k 31.12. 2016)	93 470
Základní sídelní jednotky	69
Části obce	7
Městské části	0
Katastrální území	11



C.2 VÝČET DOTČENÝCH ÚZEMNÍCH SAMOSPRÁVNÝCH CELKŮ, KTERÉ MOHOU BÝT KONCEPCÍ OVLIVNĚNY

Posuzovanou koncepcí bude potenciálně dotčeno území statutárního města České Budějovice, neboť koncepce je zpracována pro správní území města České Budějovice a navržená opatření budou realizována pouze na území města. Pokud jsou v zásobníku projektů uvedena doporučená opatření pro okolní navazující území a pro jiné subjekty a investory než SM České Budějovice, jedná se pouze o návrhy a doporučení, které nebudou realizovány v rámci této posuzované koncepce, a tudíž tato koncepce neovlivní jiné územní samosprávné celky.

Plán mobility je řešen na 11 katastrálních územích Českých Budějovic. Jejich výčet je uveden v následující tabulce.

Tabulka 3 – Přehled katastrálních území

Katastrální území	Rozloha (km ²)
České Budějovice 1	0,35
České Budějovice 2	9,3
České Budějovice 3	7,35
České Budějovice 4	6,25
České Budějovice 5	3,23
České Budějovice 6	4,6
České Budějovice 7	4,55
České Vrbné	5,52
Haklovy Dvory	6,03
Kaliště u Českých Budějovic	3,13
Třebotovice	5,25

C.3 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.3.1 Klimatické poměry

Převážná část území města se nachází v mírně teplé klimatické oblasti MT11, která v severovýchodní části přechází v MT9. Katastrální území Třebotovice a Kaliště u Českých Budějovic, které tvoří exklávu území Českých Budějovic se nachází v mírně teplé klimatické oblasti MT5. Charakteristiky jednotlivých klimatických oblastí jsou uvedeny v následující tabulce.



Tabulka 4 – Klimatické charakteristiky v dotčeném území

Klimatická charakteristika	MT5	MT9	MT11
Počet letních dní	30 - 40	40 - 50	40 - 50
Počet dní s prům. teplotou 10°C a více	140 - 160	140 - 160	140 - 160
Počet dní s mrazem	130 - 140	110 - 130	110 - 130
Počet ledových dní	40 - 50	30 - 40	30 - 40
Průměrná lednová teplota	-4 - -5	-3 - -4	-2 - -3
Průměrná červencová teplota	16 - 17	17 - 18	17 - 18
Průměrná dubnová teplota	6 - 7	6 - 7	7 - 8
Průměrná říjnová teplota	6 - 7	7 - 8	7 - 8
Prům. počet dní se srážkami 1 mm a více	100 - 120	100 - 120	90 - 100
Suma srážek ve vegetačním období	350 - 450	400 - 450	350 - 400
Suma srážek v zimním období	250 - 300	250 - 300	200 - 250
Počet dní se sněhovou pokrývkou	60 - 100	60 - 80	50 - 60
Počet zatažených dní	120 - 150	120 - 150	120 - 150
Počet jasných dní	50 - 60	40 - 50	40 - 50

C.3.2 Ovzduší

Problematika ochrany ovzduší je legislativně upravena zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění. Prováděcí předpis, který stanoví imisní limity je vyhláška č. 425/2012 Sb., o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší.

Imisní situace

Imise jsou v Českých Budějovicích kontinuálně sledovány na 2 měřících stanicích (tzv. stanice městské pozadové), které mají automatizovaný měřící systém a jsou provozovány Zdravotním ústavem (ZÚ) a Českým hydrometeorologickým ústavem (ČHMÚ). První automatizovaná měřící stanice vedená pod č. 1104 se nachází v Nerudově ulici a provozuje ji ČHMÚ Plzeň. Na této stanici se měří polétavý prach PM₁₀ a PM_{2,5}, oxid siřičitý SO₂, oxid dusnatý NO, oxid dusičitý NO₂, oxidy dusíku NO_x, ozon O₃, benzen a do roku 2008 byl měřen i oxid uhelnatý CO. Jako doprovodná data jsou měřena meteorologická data (teplota, vlhkost, rychlost a směr větru). Druhá automatizovaná měřící stanice vedená pod č. 1193 je umístěna v ul. Třešňová a provozuje ji Zdravotní Ústav se sídlem v Ústí nad Labem. Na této stanici se měří polétavý prach PM₁₀, oxid siřičitý SO₂, oxid dusnatý NO, oxid dusičitý NO₂, oxidy dusíku NO_x, benzen a do r. 2004 byl měřen i oxid uhelnatý CO. Kromě toho je v zachyceném prachu sledován obsah Cr, Ni, Cd, Mn, As, Pb.

Dle výsledků jednotlivých měření imisí v roce 2016 ze stanice 1104 lze základní charakteristiky u jednotlivých znečišťujících látek shrnout takto:

Znečišťující látka	Měřící stanice 1104	
	roční průměr	maximum
PM ₁₀	21,8	115,9
PM _{2,5}	18,5	94,7
NO ₂	15,7	97,9
NO	6,4	193,3



Znečišťující látka	Měřící stanice 1104	
	roční průměr	maximum
NO _x	25,6	359,0
SO ₂	2,1	33,3
O ₃	44,0	116,4

Pozn.: Údaje z měřící stanice 1193 nejsou pro rok 2016 k dispozici

Zdroj: [Český hydrometeorologický ústav]

Imisní limity uvedené v následující tabulce jsou dány přílohou č. 1 zákona č. 201/2012, o ochraně ovzduší.

Tabulka 5 – Imisní limity pro ochranu zdraví lidí a maximální počet jejich překročení

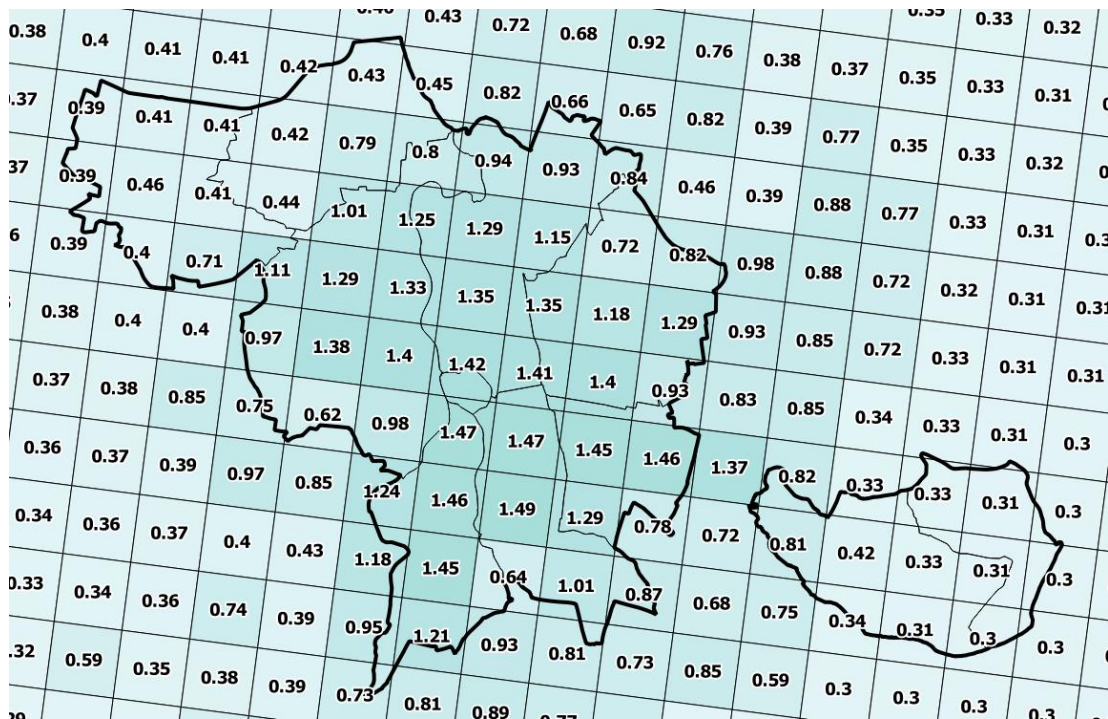
Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit	Max. tolerovaný počet překročení za rok
PM ₁₀	24 hodin	50 µg.m ⁻³	35
	kalendářní rok	40 µg.m ⁻³	-
PM _{2,5}	kalendářní rok	25 µg.m ⁻³	-
NO ₂	1 hodina	200 µg.m ⁻³	-
	kalendářní rok	40 µg.m ⁻³	18
benzen	kalendářní rok	5 µg.m ⁻³	-
benzo[a]pyren	1 rok	1 ng.m ⁻³	-

Zdroj: [Český hydrometeorologický ústav]

Ministerstvo životního prostředí pro jednotlivé zóny a aglomerace zajišťuje posuzování a vyhodnocování úrovně znečištění, přičemž v souladu s novou legislativou (zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší v platném znění) k posouzení, zda dochází k překročení imisních limitů, slouží průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km² vždy za předchozích 5 kalendářních let. Dle zveřejnění těchto hodnot pětiletých průměrů nedochází na území Českých Budějovic u problematické látky – polévatvého prachu k překračování ročního imisního limitu pro PM₁₀. Od roku 2011 mají roční průměry této látky klesající tendenci. V Českých Budějovicích dle verifikovaných údajů z těchto 2 měřících stanic však dochází k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou 24 hod. koncentraci PM₁₀. Na měřící stanici ČHMÚ 1104 došlo k překročení hodnoty imisního limitu pro průměrnou 24 hod. koncentraci PM₁₀ v roce 2009 20x, v roce 2010 32x, v roce 2011 43x, v roce 2012 16x, v roce 2013 20x, v roce 2013 14x a v roce 2015 8x, přičemž imisní limit pro tuto látku je 50 µg/m³ za 24 hodin a přípustná četnost překročení za kalendářní rok je 35x. Dále jsou v Č. Budějovicích překračovány hodnoty ročního imisního limitu pro benzo(a)pyren BaP (roční limit 1,0 ng/m³) a to nejen v rámci jednotlivých kalendářních roků (např. v roce 2016), ale i v rámci pětiletého průměru 2012 – 2016. Dle tohoto pětiletého průměru hodnoty BaP dosahovaly v Č. Budějovicích (zejména podél frekventovaných komunikací) např. 1,23 ng/m³–1,41 ng/m³.

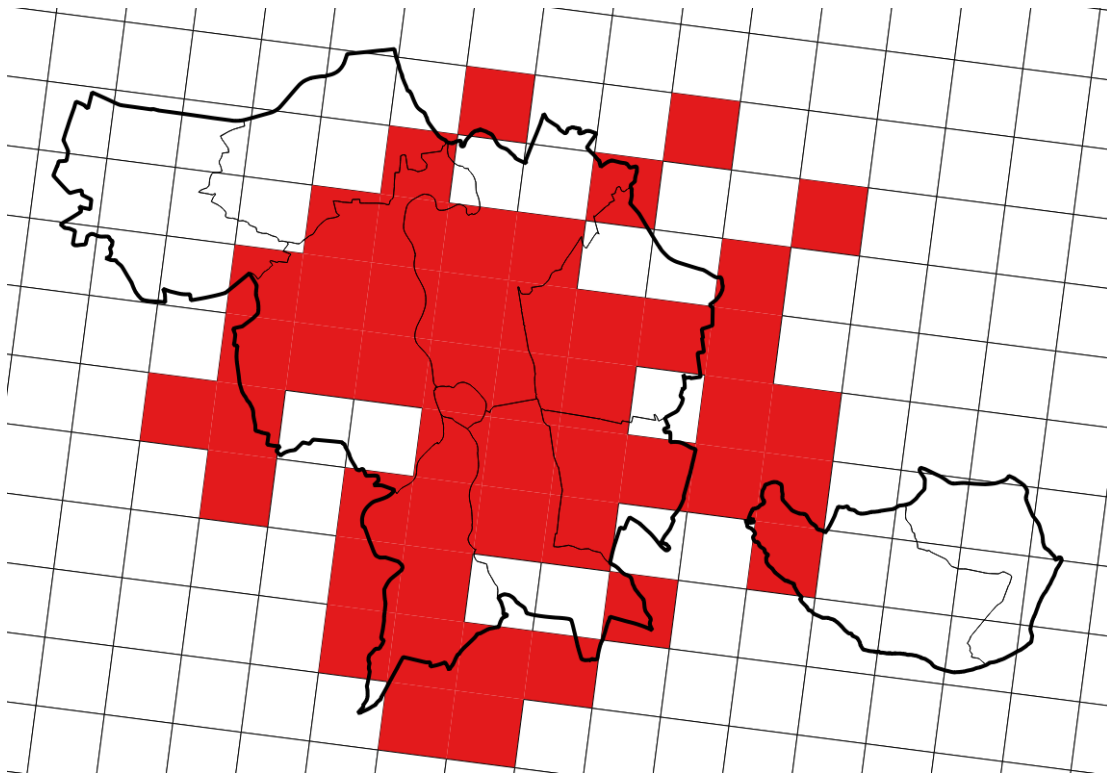


Obrázek 3 – Pětileté průměrné koncentrace BaP za roky 2012-2016



Zdroj: [Český hydrometeorologický ústav]

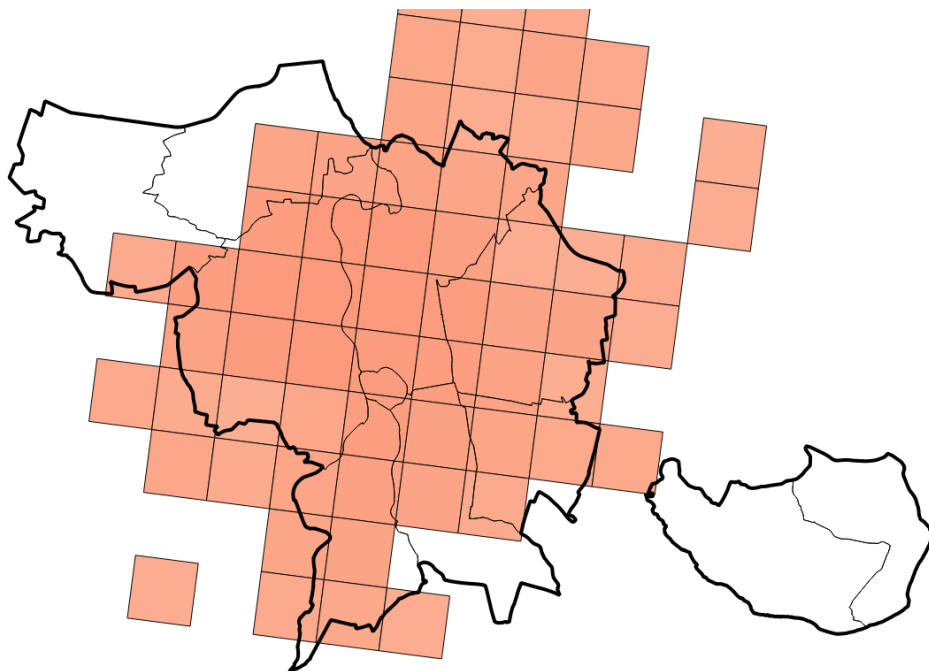
Obrázek 4 – Oblasti s překročeným imisním limitem benzo[a]pyrenu v roce 2016 v dotčeném území, označeny červeně



Zdroj: [Český hydrometeorologický ústav]

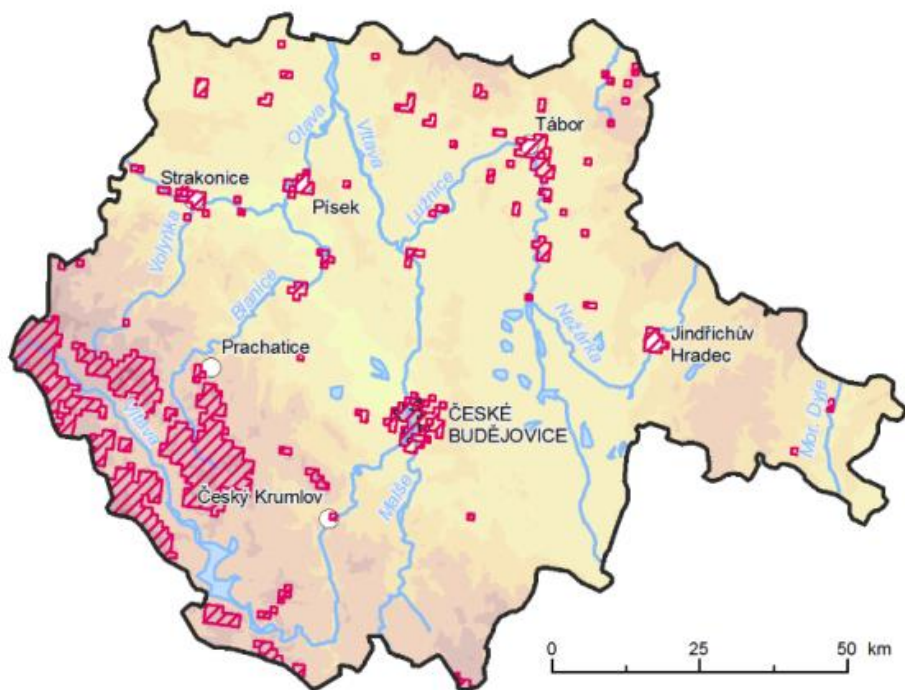



Obrázek 5 – Oblasti s překročeným imisním limitem pro 36. nejvyšší hodinovou koncentraci PM_{10} v roce 2016 v dotčeném území, označeny červeně



Zdroj: [Český hydrometeorologický ústav]

Obrázek 6 – Oblasti Jihočeského kraje s překročenými imisními limity pro ochranu zdraví se zahrnutím přízemního ozonu za rok 2016



 Území s překročením imisního limitu pro ochranu zdraví (se zahrnutím přízemního ozonu)

Zdroj: [Zpráva o životním prostředí v Jihočeském kraji, 2016]



Na kvalitě ovzduší v Českých Budějovicích se rovněž podílí i poloha města, které se nachází ve špatně provětrávané kotlině a zejména při inverzních stavech lze tedy předpokládat překračování imisních limitů.

Hygienické problémy na území města České Budějovice působí především průjezdná silniční doprava, nízký podíl zeleně v některých částech města, staré ekologické zátěže a zdroje znečišťování, což se celkově promítá do vyšší úrovně znečištění ovzduší v centrální části města.

Přes zastavěné území města prochází několik silnic I. třídy. Největší význam má silnice I/3, která zajišťuje spojení Prahy s jižními Čechami a s Rakouskem (Linec) a která zatím nahrazuje neexistující dálnici D3, přičemž její dopravní zatížení je již s dálnicí srovnatelné. Další výraznou zátěží jsou silnice I/20, která spojuje České Budějovice s Plzní a západem republiky (a také se přes ni realizuje stále více využívané spojení s Prahou přes Písek a rychlostní silnici R4) a I/34, zajišťující spojení města s Moravou, především s dálnicí D1 u Pelhřimova. Na tyto silnice navazují další silnice II. a III. třídy, spojující město s jeho okolím. Souhrn dopravy tranzitní a cílové doplňuje ještě silná doprava vnitroměstská, přičemž dopravní zatížení, a tudíž i zatížení hlukem, prachem a emisemi, se koncentruje především na okruh, tvořený ulicemi Na dlouhé louce, Strakonická, Mánesova a Nádražní.

Další zatížení zastavěného území představují radiály, které vesměs končí až na hradebním okruhu, tvořeném Husovou třídou a ulicí Na Sadech, čímž je hustá doprava vtažena až do sousedství historického jádra.

Měření imisí v Českých Budějovicích

Dále v Českých Budějovicích zajišťuje Statutární město krátkodobá 8h měření imisí a to na 4 nejfrekventovanějších křižovatkách (na křižovatce ulic Pekárenská a Nádražní, Pražská třída – před IGY, křižovatce ulic Rudolfovska a Otakarova, Husova ulice – před Střední zdravotnickou školou) ve 4 cyklech (zpravidla 1x za kalendářní čtvrtletí) a dále měření imisí na nám. Přemysla Otakara II. v rámci Evropského dne bez aut a následně pak zhruba s měsíčním odstupem za běžného automobilového provozu.

Z výsledků krátkodobých 8hodinových měření imisí, které zajišťuje statutární město České Budějovice na 4 nejfrekventovanějších křižovatkách od roku 2009 pak lze odvodit, že doprava má značný vliv na kvalitu ovzduší ve městě. Naměřené koncentrace sumy oxidů dusíku podávají informaci o vlivu dopravy na znečištění v dané lokalitě. Například v rámci krátkodobých měření imisí v r. 2015 byly zjištěny průměrné 60 minutové koncentrace sumy oxidů dusíku NO_x v rámci 1. cyklu měření až 316 µg/m³, při 2. cyklu až 214 µg/m³, při 3. cyklu až 547 µg/m³ a v rámci 4. cyklu měření až 486 µg/m³. Pro sumu NO_x není stanoven za účelem ochrany lidí imisní limit, nicméně ho lze porovnat s hodinovým limitem pro NO₂, tj. pro oxid dusičitý, který je 200 µg/m³. U polévatého prachu PM₁₀ byla pak například v roce 2015 naměřena nejvyšší 60 minutová průměrná koncentrace v rámci 1. cyklu měření 141 µg/m³, při 2. cyklu 71 µg/m³, při 3. cyklu 94 µg/m³ a při 4. cyklu měření 113 µg/m³. Za účelem ochrany zdraví lidí je pro PM₁₀ stanoven průměrný 24 hodinový imisní limit 50 µg/m³. Vzhledem k tomu, že měření imisí na 4 křižovatkách je pouze krátkodobé je možné naměřené hodnoty srovnat s 24 h imisním limitem pouze orientačně.



Obrázek 7 – Průměrné 60 minutové hodnoty měřených imisí a meteorologických parametrů při akci Evropský den bez aut (22.9.2016) a za běžného provozu dne 3.10.2016

Tabulka č.3

Datum	Čas**	MĚŘENÉ VELICINY										METEOROLOGICKÉ PARAMETRY				
		SO ₂ μg/m ³	O ₃ μg/m ³	CO μg/m ³	NO μg/m ³	NO ₂ μg/m ³	NOx μg/m ³	Benzen μg/m ³	Toluen μg/m ³	Xyleny μg/m ³	Prach* μg/m ³	Rychl. větru m/s	Směr větru stupně	RH %	Barom. tlak hPa	Teplota °C
22.9.2016	9:00	16,9	4,6	307,0	3,7	14,9	19,5	0,4	2,1	4,7	6,9	0,1	169,4	73,0	969,3	10,5
22.9.2016	10:00	21,9	4,3	336,3	1,8	15,8	17,4	0,7	2,1	3,4	9,0	0,1	10,5	70,3	968,7	11,7
22.9.2016	11:00	22,3	22,9	253,7	8,5	18,4	29,8	0,8	2,1	3,0	12,7	0,2	126,3	63,9	968,6	13,5
22.9.2016	12:00	22,3	35,7	255,6	4,1	16,5	21,4	0,6	2,0	4,3	6,2	0,2	314,4	53,6	969,2	15,4
22.9.2016	13:00	17,0	51,8	269,9	2,2	13,9	15,8	0,7	2,1	4,1	13,0	0,3	303,0	41,2	970,1	17,1
22.9.2016	14:00	14,3	59,1	280,2	1,4	11,5	12,3	0,6	2,2	3,5	10,5	0,3	164,2	33,2	970,7	18,2
22.9.2016	15:00	21,0	64,7	277,5	0,7	9,6	9,6	0,6	2,1	3,1	9,8	0,1	133,2	30,3	971,0	18,7
22.9.2016	16:00	20,9	65,9	300,5	3,8	12,9	17,6	0,6	2,2	2,1	16,6	0,3	1,8	28,0	971,6	19,4

* dle platné legislativy se jedná o suspendované částice PM10 tj do velikosti 10 mikrometrů

** konec hodiny

Tabulka č.4

Datum	Čas**	MĚŘENÉ VELICINY										METEOROLOGICKÉ PARAMETRY				
		SO ₂ μg/m ³	O ₃ μg/m ³	CO μg/m ³	NO μg/m ³	NO ₂ μg/m ³	NOx μg/m ³	Benzen μg/m ³	Toluen μg/m ³	Xyleny μg/m ³	Prach* μg/m ³	Rychl. větru m/s	Směr větru stupně	RH %	Barom. tlak hPa	Teplota °C
3.10.2016	9:00	21,6	19,9	276,9	6,4	33,4	42,0	0,9	2,4	1,7	59,6	0,2	164,7	63,1	968,6	11,4
3.10.2016	10:00	20,8	23,3	289,8	8,5	25,2	37,1	1,1	2,2	2,6	49,1	0,1	172,8	55,2	968,7	12,9
3.10.2016	11:00	19,8	30,9	284,5	17,2	22,2	47,1	1,1	2,3	2,7	52,1	0,4	42,2	45,5	969,2	14,4
3.10.2016	12:00	19,1	34,3	270,7	27,5	27,7	68,2	0,9	2,3	2,8	34,2	0,2	41,4	47,5	969,6	14,3
3.10.2016	13:00	20,1	37,0	204,0	16,3	23,6	47,1	0,9	2,3	1,4	20,3	0,2	189,5	56,2	969,6	13,8
3.10.2016	14:00	21,0	41,3	206,7	5,3	16,4	23,3	1,1	2,2	2,2	28,9	0,3	174,5	59,3	969,2	13,4
3.10.2016	15:00	20,7	43,3	242,9	4,2	14,6	19,9	1,0	2,2	1,7	15,4	0,5	19,6	50,0	968,6	14,4
3.10.2016	16:00	20,7	39,8	282,6	8,2	22,1	33,4	0,9	2,2	1,1	16,9	0,5	30,7	45,4	968,2	15,5

* dle platné legislativy se jedná o suspendované částice PM10 tj do velikosti 10 mikrometrů

** konec hodiny

Zdroj: [Zdravotní ústav se sídlem v Ústí nad Labem]

Obrázek 8 – Průměrné hodnoty vypočtené z dat naměřených při akci Evropský den bez aut (22.9.2016) a za běžného provozu dne 3.10.2016

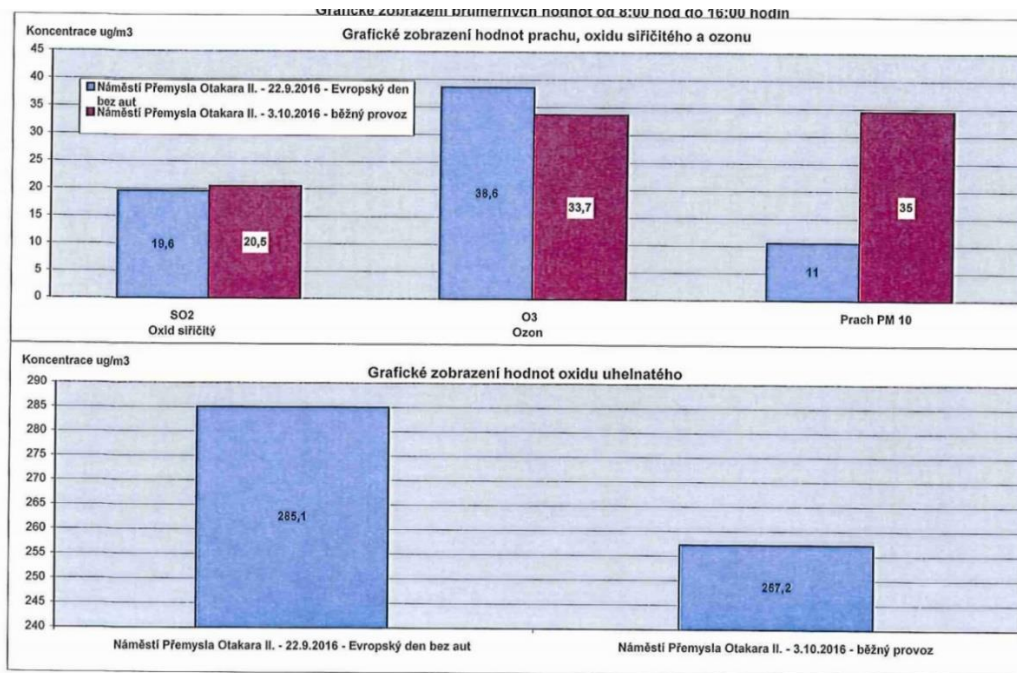
Datum	SO ₂ μg/m ³	O ₃ μg/m ³	CO μg/m ³	NO μg/m ³	NO ₂ μg/m ³	NOx μg/m ³	Benzen μg/m ³	Toluen μg/m ³	Xyleny μg/m ³	Prach* μg/m ³
Náměstí Přemysla Otakara II. - 22.9.2016 - Evropský den bez aut	19,6	38,6	285,1	3,3	14,2	17,9	0,6	2,1	3,5	11
Náměstí Přemysla Otakara II. - 3.10.2016 - běžný provoz	20,5	33,7	257,2	11,7	23,2	39,8	1,0	2,3	2,0	35

* dle platné legislativy se jedná o suspendované částice PM10 tj do velikosti 10 mikrometrů

Zdroj: [Zdravotní ústav se sídlem v Ústí nad Labem]

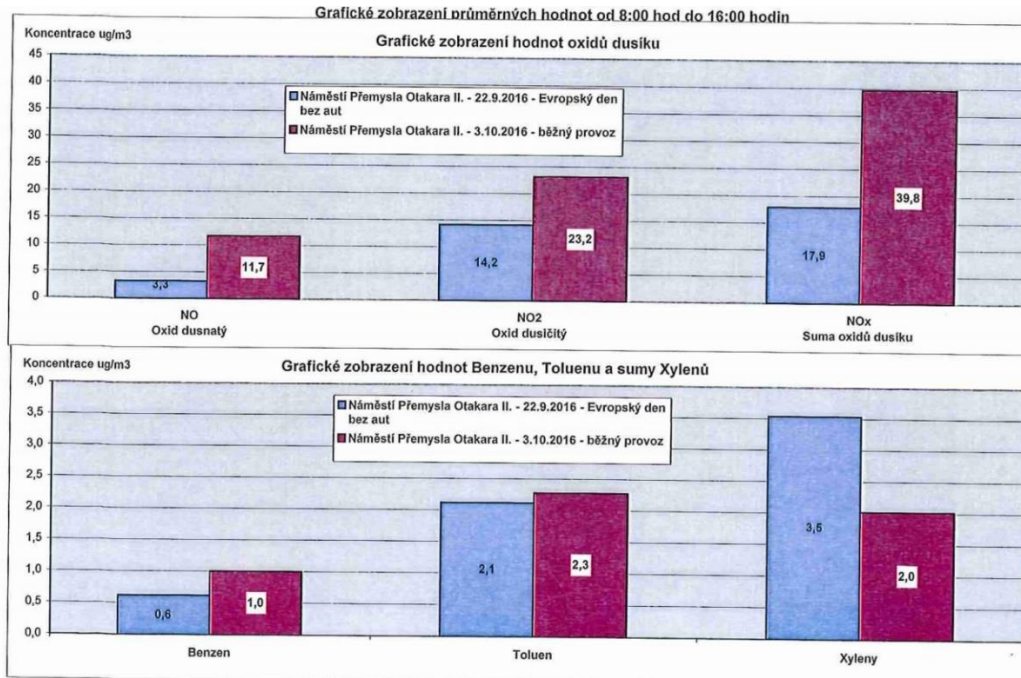


Obrázek 9 – Grafické zobrazení průměrných hodnot prachu, oxidu siřičitého a ozonu parametrů při akci Evropský den bez aut (22.9.2016) a za běžného provozu dne 3.10.2016



Zdroj: [Zdravotní ústav se sídlem v Ústí nad Labem]

Obrázek 10 – Grafické zobrazení průměrných hodnot oxidů dusíku, benzenu, toluenu a sumy xylenu parametrů při akci Evropský den bez aut (22.9.2016) a za běžného provozu dne 3.10.2016



Zdroj: [Zdravotní ústav se sídlem v Ústí nad Labem]

Emisní situace

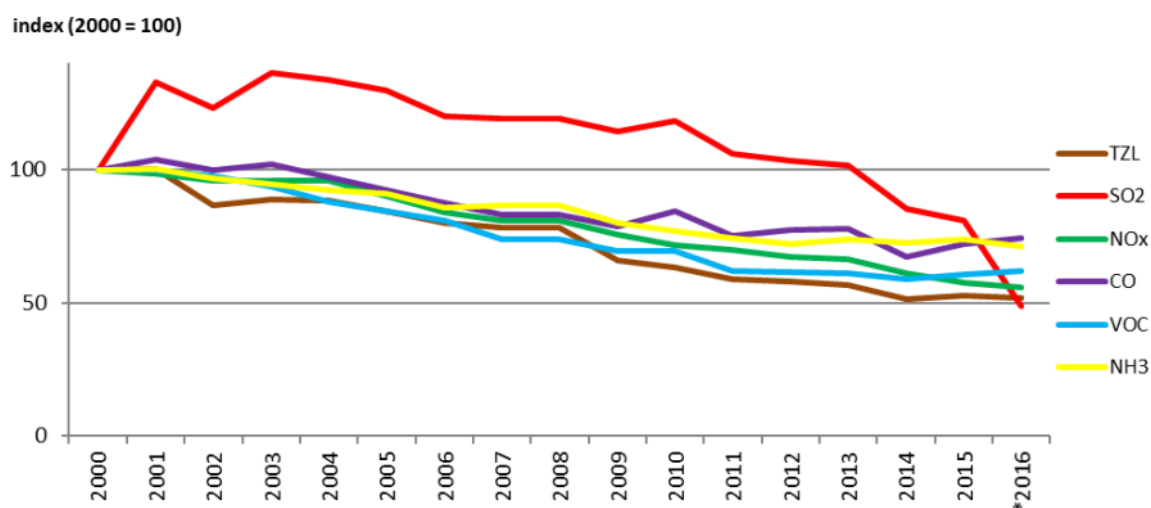
Zdroje emisí lze rozdělit na mobilní a stacionární, přičemž stacionární se dále dělí na zvláště velké, velké, střední a malé. Zdroje emitující do ovzduší znečišťující látky jsou celostátně sledovány v rámci tzv. Registru emisí a zdrojů znečišťování ovzduší (REZZO). Stacionární zdroje jsou zahrnuty v dílčích



souborech REZZO 1 - 3, mobilní zdroje jsou začleněny v dílčím souboru REZZO 4. V regionálním měřítku jsou zásadní zdroje REZZO 1, kam spadají zvláště velké a velké stacionární zdroje. Naopak střední zdroje (REZZO 2) mají obecně malý podíl na produkci emisí v celé ČR. Zdroje REZZO 3 (malé stacionární zdroje) nabývají na významu v obcích s vysokým podílem vytápění domácností tuhými palivy a vyšší koncentrací zástavby. Negativní vliv na ovzduší mají zejména emise z lokálních zdrojů a emise z dopravy. Nejvyšší koncentrace škodlivých látek jsou v ovzduší při špatných rozptylových a povětrnostních podmínkách (např. inverzních stavech) a v chladnější polovině roku.

Mimo výše uvedené exhalace ze silniční dopravy se v Českých Budějovicích připojují i emise ze stacionárních zdrojů znečišťování. Důsledkem toho je, že část centrální zóny města je zařazena mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší vzhledem k imisním limitům pro ochranu zdraví. V Jihočeském kraji se v roce 2015 na celkových emisích znečišťujících látek největší měrou podílely emise CO a emise VOC, které v případě CO pocházejí především z lokálního vytápění domácností (77,5 %), v případě VOC z používání a výroby organických rozpouštědel (71,7 %). Dopravou, resp. mobilními zdroji, jsou produkovány zejména emise NO_x (69,3 %) a dále zdroji zaměřenými na výrobu elektřiny a tepla (29,3 %). V případě emisí NH₃ jsou hlavním producentem činnosti související s chovem hospodářských zvířat (98,4 %). Hlavním producentem emisí SO₂ byly v Jihočeském kraji velké zdroje znečišťování zaměřené na výrobu elektřiny a tepla (70,9 %) a také vytápění domácností (28,9 %), které je také hlavním zdrojem emisí TZL (73,4 %).

Obrázek 11 – Vývoj emisí znečišťujících látek [index, 2000=100], v Jihočeském kraji mezi lety 2000-2016



Emise TZL, VOC a NH₃ z plošných zdrojů byly do krajů rozpočteny odborným odhadem.

* Předběžná data.

Zdroj: [Zpráva o životním prostředí v Jihočeském kraji, 2016]



Tabulka 6 – Emise hlavních znečišťujících látek v ČR podle jednotlivých krajů za rok 2015

Kraje	TZL	SO ₂	NOx	CO	VOC	amoniak
	[t/rok]	[t/rok]	[t/rok]	[t/rok]	[t/rok]	[t/rok]
Hlavní město Praha	66,9	56,8	1394,0	274,9	353,9	0,0
Středočeský kraj	1167,1	15677,2	11384,7	4911,8	3837,1	15,1
Jihočeský kraj	370,4	4392,1	2183,8	1530,2	1032,7	1,3
Plzeňský kraj	404,1	5031,8	2227,8	1338,7	1073,1	0,3
Karlovarský kraj	383,7	9273,8	5118,4	1310,7	845,6	4,0
Ústecký kraj	1703,0	31883,3	26873,7	7713,5	3251,6	127,9
Liberecký kraj	157,5	251,8	691,2	299,0	425,2	4,2
Královéhradecký kraj	401,2	3021,2	1517,0	1152,4	1488,1	50,4
Pardubický kraj	786,8	10747,9	8450,6	1879,0	1337,3	39,4
Vysočina	592,3	671,7	1802,7	1946,0	1137,2	10,1
Jihomoravský kraj	525,5	1299,2	3246,1	5171,3	948,9	9,4
Olomoucký kraj	405,1	3303,3	2874,0	2935,0	1211,5	0,0
Zlínský kraj	175,5	3890,0	2275,2	852,3	1301,2	9,4
Moravskoslezský kraj	1619,0	16564,1	16443,0	131751,8	2606,5	36,8
ČR	8758,1	106064,2	86482,2	163066,4	20849,9	308,6

Zdroj: [Český hydrometeorologický ústav]

Tabulka 7 – Emise hlavních znečišťujících látek v okrese České Budějovice v roce 2015

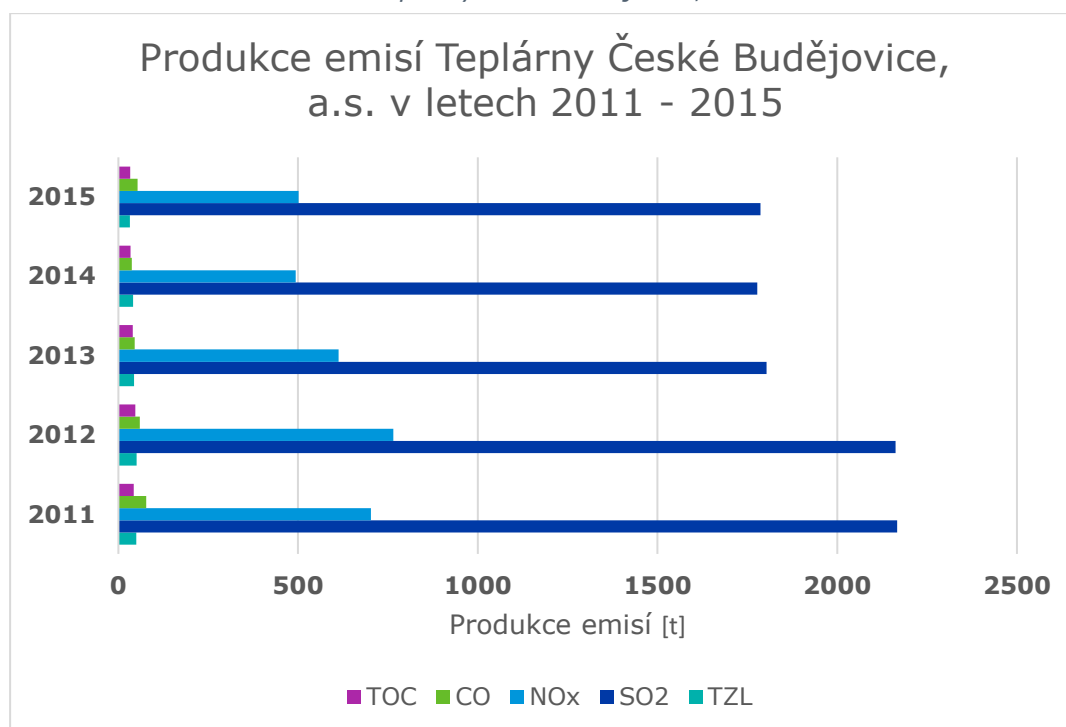
Okresy	TZL	SO ₂	NOx	CO	VOC	amoniak
	[t/rok]	[t/rok]	[t/rok]	[t/rok]	[t/rok]	[t/rok]
České Budějovice	108,5	1857,4	739,9	327,9	234,3	1,3

Zdroj: [Český hydrometeorologický ústav]

Mezi největší znečišťovatele ovzduší podle Integrovaného registru znečišťování ve městě České Budějovice za rok 2016 patří Teplárna České Budějovice, a.s. V následujícím grafu je uveden přehled produkce emisí teplárny za roky 2011 až 2015. V jednotlivých letech se jedná o součet produkce emisí za obě provozovny (Výtopna Vráto a Novohradská ulice). Oproti předchozím rokům má produkce emisí klesající trend. V roce 2015 zprovoznila teplárna odsiřovací zařízení uhelných kotlů v Novohradské ulici, která přispěje ke snížení produkce SO₂ (až o 85%) a NOx (o více než 20%).



Obrázek 12 – Produkce emisí Teplárny České Budějovice, a.s. v letech 2011 - 2015



Zdroj: [Teplárna České Budějovice, a.s.]

C.3.3 Hluk

Základními relevantními materiály, ze kterých lze vycházet při zpracovávání informací, týkajících se problematiky hluku je Aktualizace hlukového modelu Českých Budějovic (2015) a Akční plán protihlukových opatření pro hlavní pozemní komunikace ve vlastnictví Jihočeského kraje (2015).

Z hlediska hlukového zatížení je stanoven limit L_{dvn} vyhláškou č. 523/2006 Sb., kterou se stanoví mj. mezní hodnoty hlukových ukazatelů a také základní požadavky na obsah strategických hlukových map a akčních plánů. Limit L_{dvn} pro silniční dopravu je podle výše uvedené vyhlášky roven 70 dB. Pro hladinu L_n (ukazatel rušení spánku) je stanoven limit 60 dB.

Kromě již výše uvedeného problému znečištění ovzduší je dalším problémem na území města České Budějovice nadměrný hluk. Nejvýznamnějším zdrojem hluku je doprava. Přes zastavěné území prochází několik silnic I. třídy. Jedná se zejména o silnici I/3, která v současnosti nahrazuje nedokončený úsek dálnice D3. Mezi další silnice lze zmínit I/20, propojující České Budějovice s Plzní a západem republiky, a I/34 zajišťující spojení Českých Budějovic s Moravou. Na tyto silnice navazují silnice II. a III. tříd, které spojují město s jeho okolím. Silná vnitroměstská doprava tyto hlukové imise ještě doplňuje.

Mezi další zdroje hluku patří železniční doprava. Městem prochází IV. železniční koridor a další celostátní a regionální tratě. Jižní část města spadá do hlukového ochranného pásma letiště Jihočeské letiště České Budějovice a.s. Vliv letiště Hosín v severozápadní části města není vzhledem k charakteru letiště a nízké zastavěnosti tohoto území významný. Rovněž méně významným zdrojem hluku je hluk z průmyslové činnosti.



Aktualizace hlukového modelu Českých Budějovic 2015

Z výsledků Aktualizace hlukového modelu Českých Budějovic je zřejmé následující.

Celkový odhadovaný počet osob žijících ve stavbách pro bydlení v okolí všech hodnocených komunikací na území města České Budějovice, které jsou ovlivněny pouze hlukem ze silniční dopravy byl vypracován pro výšku 2 m nad zemí pro vybrané hodnoty hlukového ukazatele pro den a ukazatele pro noc.

Místní komunikace s nejvyšším počtem zasažených občanů a neuznanou starou hlukovou zátěží¹ je ulice Ant. Barcala s počtem 1 802. Nachází se na sídlišti Máj. Dalším velmi významným profilem je na Pražském předměstí ulice Jírovceva s počtem zasažených osob 404 a 300, která je následována ulicemi V. Nováka a J. Budešínského. Další v pořadí je ulice Pekárenská na Pražském předměstí.

Místní komunikace s nejvyšší hladinou hluku přes den je ulice Na Sadech, Senovážné náměstí, L.B. Schneidera - u nemocnice, K. Světlé - u Budvaru, Novohradská, Pekárenská - na Pražském předměstí, U Sirkárny. Místní komunikace s nejvyšší hladinou hluku přes noc kopírují stav přes den.

Největší zhoršení hlukového koeficientu přes den proti roku 2000 je v ulici L.B. Schneidera (u nemocnice), K. Světlé, Pekárenská, U Sirkárny, Na Sadech, Pekárenská, Karla IV., Senovážné náměstí.

Největší zhoršení hlukového koeficientu přes noc proti roku 2000 je v ulici K. Světlé (U Budvaru), L.B. Schneidera (u nemocnice), Pekárenská, U Sirkárny, Na Sadech, Čechova, Senovážné náměstí.

Z provedených odhadů vyplývá, že v roce 2000 bylo ve městě České Budějovice výrazně rušeno hlukem ve spánku ze silniční dopravy ze všech komunikací 5 538 obyvatel (END²) resp. 2 981 obyvatel (VBEB³). V roce 2015 to je 5 940 obyvatel (END) resp. 3 233 obyvatel (VBEB).

Hlukem ze silniční dopravy na městských komunikacích by mohlo být v roce 2000 výrazně rušeno 2 589 obyvatel (END) resp. 1 201 obyvatel (VBEB). V roce 2015 je odhadem výrazně rušeno ve spánku 3 219 obyvatel (END) resp. 1 515 obyvatel (VBEB).

Z hlukového modelu je tedy patrné, že oproti roku 2000 došlo v roce 2015 ke zvýšení počtu rušených obyvatel hlukem, které je způsobeno převážně dopravou.

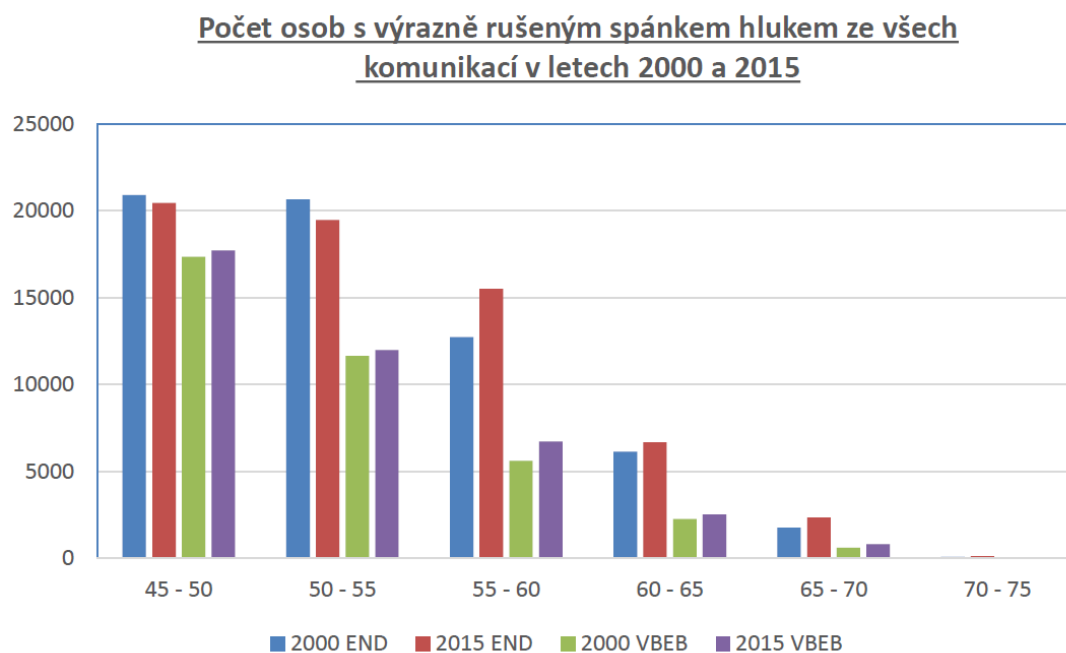
¹ V ulicích, kde dochází k nárůstu hluku o více než 2 dB (rozdíl mezi 2000 a 2015), nelze přiznat SHZ (SHZ - stará hluková zátěž tzn. hluk, který vznikl před 1.1.2001 a je způsoben dopravou na pozemních komunikacích a drahách).

² metoda END – směrodatná je nejzatíženější fasáda

³ metoda VBEB – fasády dle příslušného podílu obyvatel

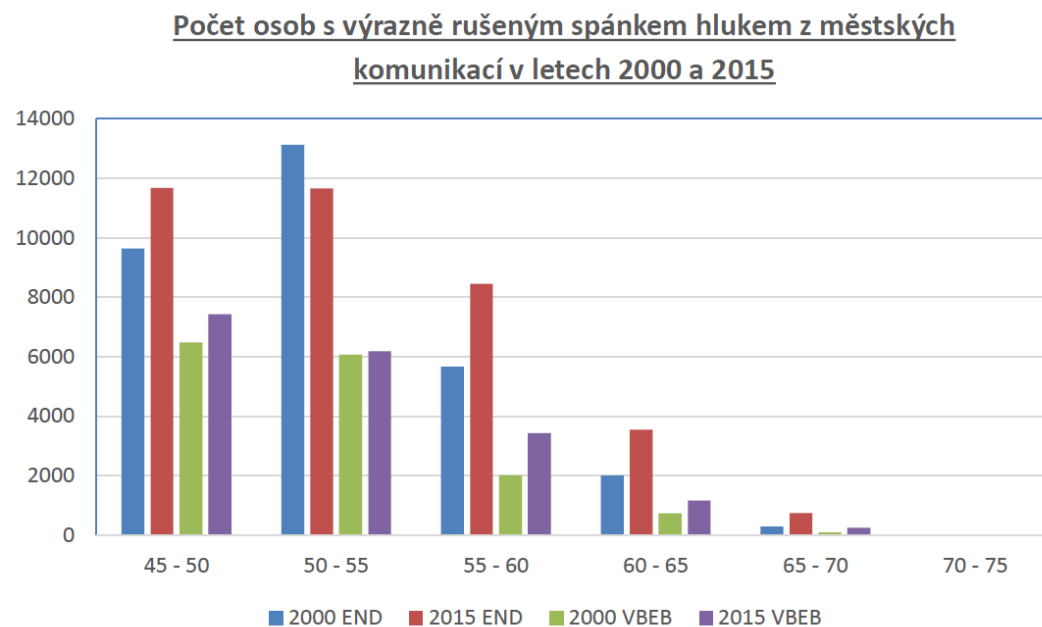


Graf 1 – Počet osob s výrazně rušeným spánkem hlukem ze všech komunikací v letech 2000 a 2015



[Zdroj: Aktualizace hlukového modelu Českých Budějovic – hluková mapa 2015]

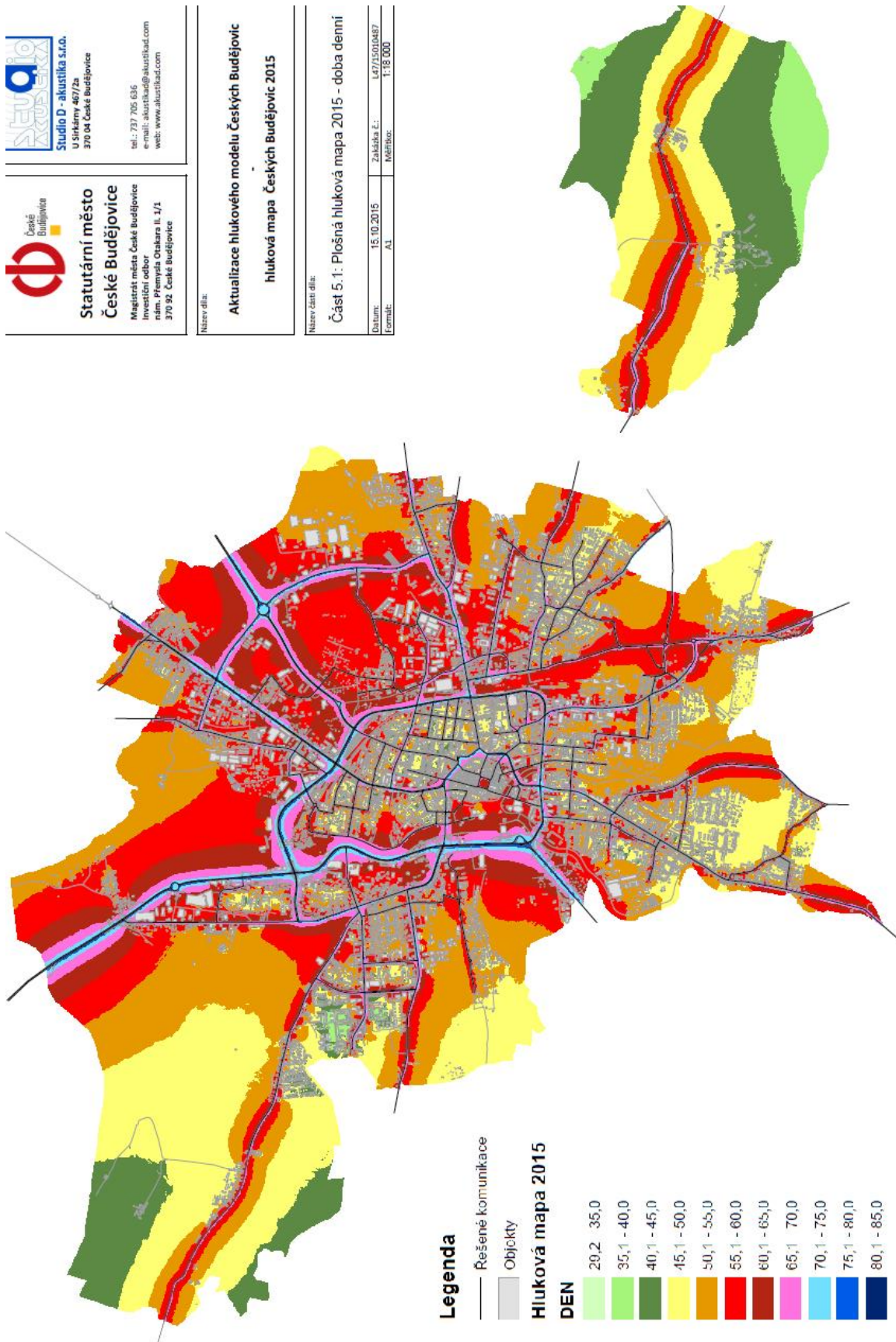
Graf 2 – Počet osob s výrazně rušeným spánkem hlukem z městských komunikací v letech 2000 a 2015



[Zdroj: Aktualizace hlukového modelu Českých Budějovic – hluková mapa 2015]



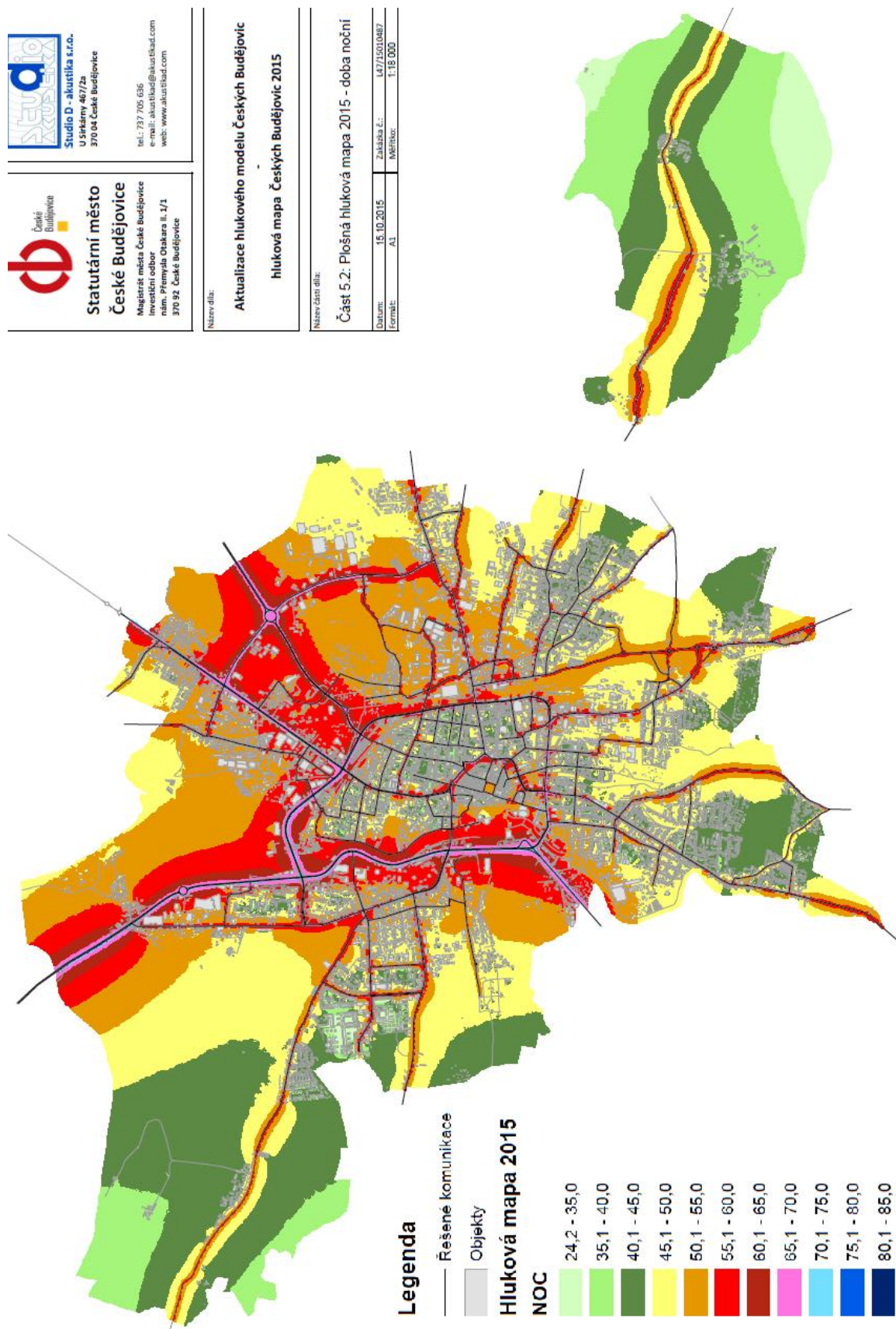
Obrázek 13 – Plošná hluková mapa Českých Budějovic pro denní dobu (2015)



[Zdroj: Aktualizace hlukového modelu Českých Budějovic – hluková mapa 2015]



Obrázek 14 – Plošná hluková mapa Českých Budějovic pro noční dobu (2015)



[Zdroj: Aktualizace hlukového modelu Českých Budějovic – hluková mapa 2015]



C.3.4 Staré ekologické zátěže

Dle Systému evidence kontaminovaných míst se v Českých Budějovicích nachází staré ekologické zátěže, které jsou uvedené v následující tabulce.

Tabulka 8 – Staré ekologické zátěže

Název	Katastrální území
Švábův Hrádek	České Budějovice 2
Suchomel	České Budějovice 2
Benzina s.r.o. ČSPHM Č. Budějovice	České Budějovice 3
Sběrna České Budějovice	České Budějovice 3
Motor Jikov, skládka Suchomel	České Budějovice 3
Motor Jikov, tlaková slévárna	České Budějovice 3
Skládka České Budějovice	České Budějovice 4
Akra, a.s.	České Budějovice 4
České Budějovice – bývalá Dehtochema	České Budějovice 4
Kovošrot a.s. České Budějovice	České Budějovice 4
JČDZ a.s. Nové Vráto	České Budějovice 4
JČP a.s. České Budějovice	České Budějovice 5
Suché Vrbné	České Budějovice 5
E.ON ČR a.s. Vulkán	České Budějovice 6
MOTOCO, a.s.	České Budějovice 6
Lom Strážkovice	Třebotovice

Zdroj: [Systém evidence kontaminovaných míst]

C.3.5 Odpady

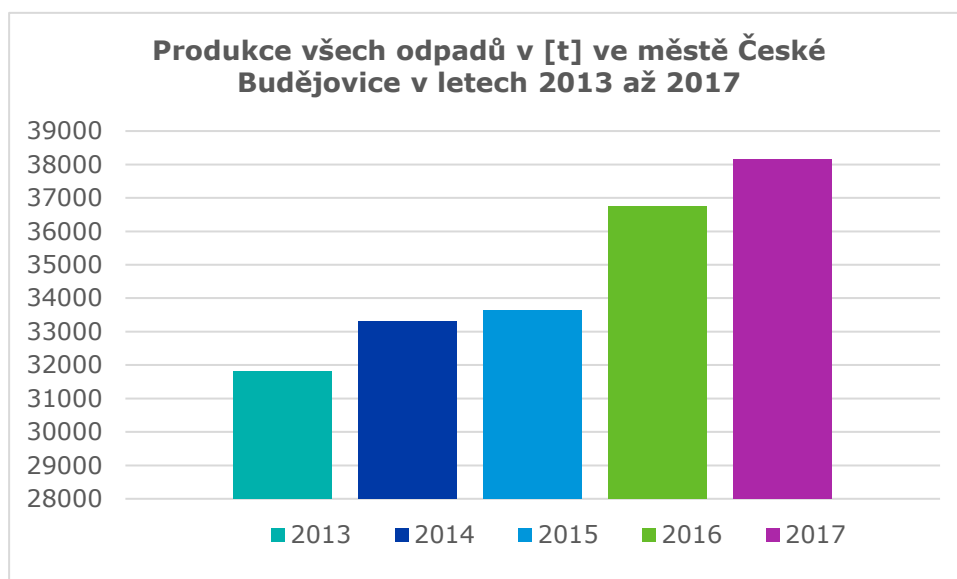
Město České Budějovice má zpracovaný Plán odpadového hospodářství na období 2011 – 2015, s výhledem do roku 2020. Plán odpadového hospodářství Jihočeského kraje je zpracován na období 2016 – 2025.

Nakládání s komunálním odpadem se řídí ve městě České Budějovice obecně závaznou vyhláškou č. 1/2015 o nakládání s komunálním odpadem a se stavebním odpadem. Tato vyhláška stanovuje pravidla pro předcházení vzniku odpadů a pro nakládání s nimi při dodržování ochrany životního prostředí, ochrany zdraví člověka, soustředování, sběr, třídění, využívání a odstraňování komunálních odpadů a systém nakládání se stavebním odpadem vznikajícím na území města České Budějovice.

Na následujících grafech je znázorněna celková produkce všech odpadů a produkce směsného komunálního odpadu ve městě České Budějovice v letech 2013 až 2017 dle údajů Odboru správy veřejných statků města České Budějovice.

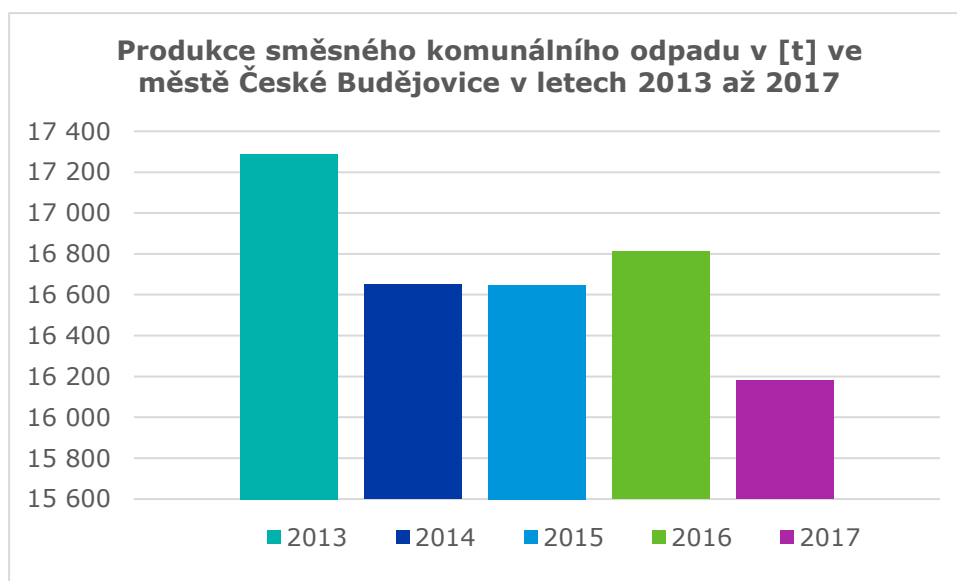


Graf 3 – Produkce všech odpadů v [t] ve městě České Budějovice v letech 2013 až 2017



[Zdroj: Odbor správy veřejných statků města České Budějovice]

Graf 4 – Produkce směšného komunálního odpadu v [t] ve městě České Budějovice v letech 2013 až 2017



[Zdroj: Odbor správy veřejných statků města České Budějovice]

Nakládání s komunálním odpadem je zajišťováno společností FCC České Budějovice, s. r. o.

Ve městě je od roku 2004 zaveden separovaný sběr využitelných složek odpadu do separačních nádob a prostřednictvím tří sběrných dvorů (Dolní 1; Švábův Hrádek; Plynárenská). Sběrné dvory shromažďují také nebezpečné složky komunálního odpadu. Tento systém je doplněn mobilním svozem nebezpečných složek komunálního odpadu a objemného odpadu. Separovaný odpad je předáván k využití. Zbytkový komunální odpad, tedy směšný a objemný odpad je ukládán na skládku Lišov, vzdálenou od Českých Budějovic cca 18 km se skládkovací kapacitou 100 000 m³ nebo na jiná zařízení sloužící k odstranění odpadů v regionu.



Místem pro odkládání elektrických akumulátorů, galvanických článků a baterií (mimo tzv. mokré galvanické články obsahující elektrolyt v kapalně fázi) je maloobchodní síť obchodních řetězců, a elektroprodejen.

Ve městě České Budějovice nejsou oblasti, kde není zabezpečen sběr a svoz komunálního odpadu, tudíž jsou vytvořeny dobré předpoklady předcházení vzniku divokých skládek v blízkosti obytné zástavby.

Na území města není provozována žádná aktivní skládka odpadů.

Z hlediska odpadového hospodářství je klíčovým cílem ve městě zefektivnění současného systému a upřednostnění materiálového a energetického využívání odpadů před jejich odstraněním. Kapacita stávajících sběrných dvorů je výhledově nedostatečná, chybí zařízení na energetické využívání smíšeného komunálního odpadu. Dále je ve městě nedostatek kompostáren, fermentačních zařízení atd.

C.3.6 Geomorfologické poměry

Z geomorfologického hlediska se zájmové území nachází v provincii Česká Vysočina, ve které se nacházejí následující subprovincie, oblasti, celky a podcelky:

- Česko-moravská soustava (II) – Jihočeská pánev (IIB) – Českobudějovická pánev (IIB-1) a Třeboňská pánev (IIB-2) – Blatská pánev (IIB-1B) a Lišovský práh (IIB-C)

C.3.7 Horninové prostředí

Horninové prostředí nepředstavuje na území města významný problém. Na území města se nenacházejí žádná ložiska nerostných surovin, dobývací prostory ani stará důlní díla.

Sesuvná území rovněž nejsou evidovaná.

Poddolovaná území se na území města nacházejí. Jejich výčet je uveden v následující tabulce.

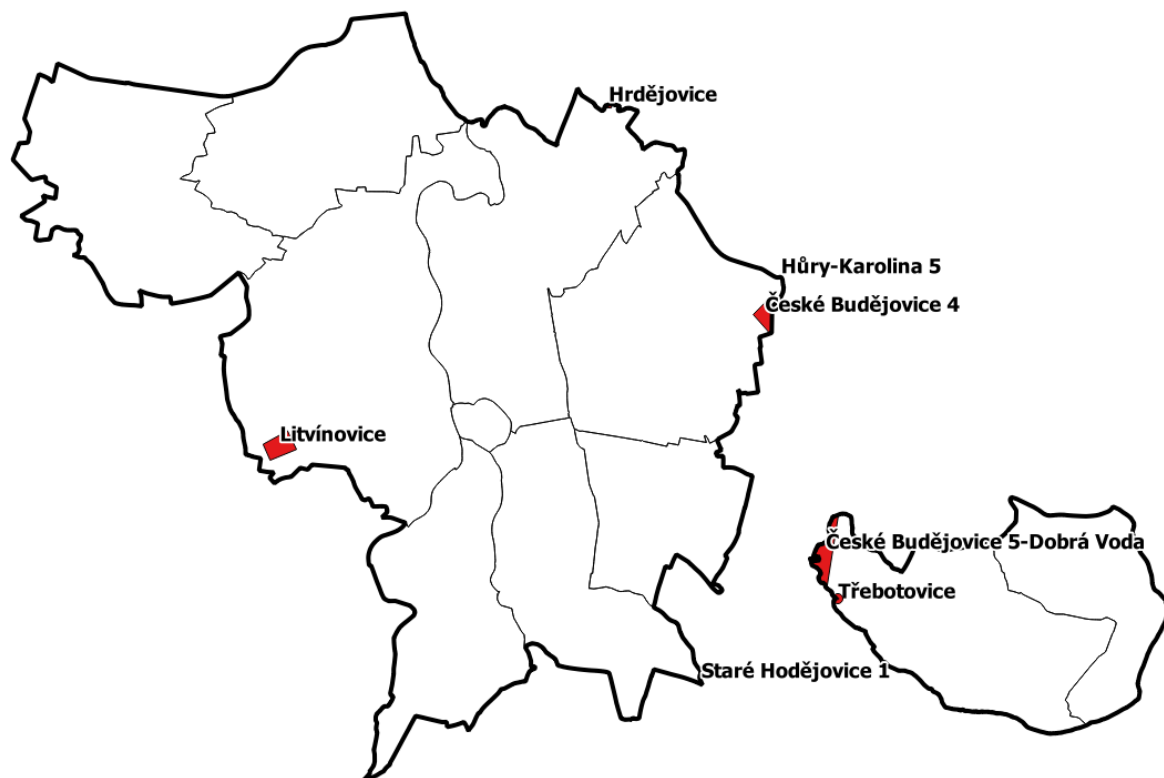
Tabulka 9 – Poddolovaná území

Název	Surovina	Stáří
České Budějovice 4	Uhlí černé	Před r. 1945
Staré Hodějovice	Polymetalické rudy	Do 19. století
Hrdějovice	Uhlí černé	Do 19. století
Hůry-Karolina 5	Uhlí černé	Před r. 1945
České Budějovice 5 – Dobrá Voda	Polymetalické rudy	Před i po r. 1945
Třebovice	Polymetalické rudy	Neznámé
Litvínovice	Lignit	Před r. 1945

Zdroj: [Územně analytické podklady ORP České Budějovice]



Obrázek 15 – Vymezená poddolovaná území v dotčeném území



Zdroj: [Územně analytické podklady ORP České Budějovice]

C.3.8 Voda a vodní hospodářství

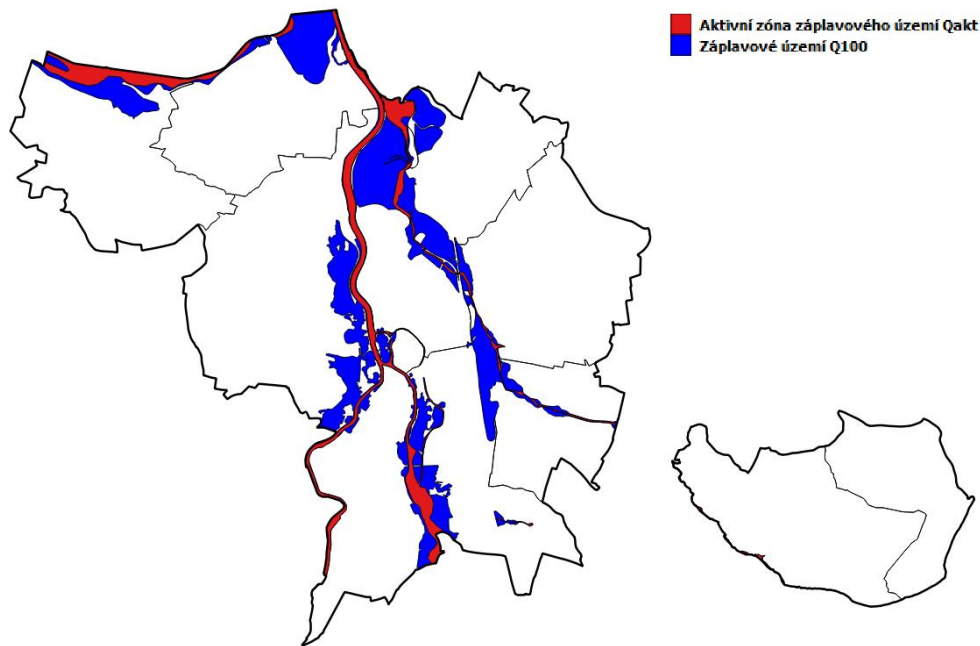
Záplavové území

Záplavy představují v Českých Budějovicích výrazný problém. Na území města je stanoveno záplavové území pro pět vodních toků. Stoletá voda ohrožuje velké území se stávající zástavbou a jsou v něm navrhovány i nové zastavitelné plochy. Při povodních v roce 2002, kdy přes město protékala cca pětisetletá voda, se negativní dopady velké vody ukázaly v celé své šířce, neboť záplavy byly v podstatně větším rozsahu, než vymezují současná záplavová území, dimenzovaná na vodu stoletou, a kromě velké části obytného území bylo zatopeno i historické jádro s náměstím.

Hlavní ohrožení představují řeky Vltava a Malše. Značné ohrožení představuje také Dobrovodský potok, jehož průtok není regulován a který se tudíž rozvodňuje častěji než ostatní toky. Význam záplavového území Dehtářského potoka je podstatně menší. Nelze však podceňovat dopad povodní na menších vodních tocích, které procházejí přes město a na kterých nejsou záplavová území stanovena.



Obrázek 16 – Záplavové území a aktivní zóna záplavového území v dotčeném území



Zdroj: [Územně analytické podklady ORP České Budějovice]

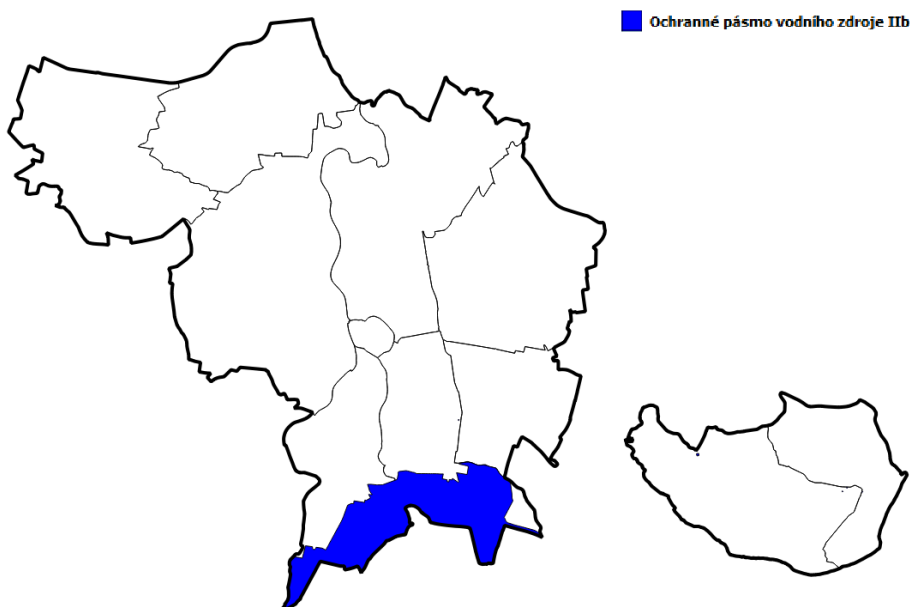
Chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV)

Území města Českých Budějovic do CHOPAV nezasahuje.

Ochranné pásmo vodních zdrojů

V jižní části města je vymezeno ochranné pásmo vodního zdroje IIb (Vod. 3996/89/Ště).

Obrázek 17 – Vymezené ochranné pásmo vodního zdroje v dotčeném území



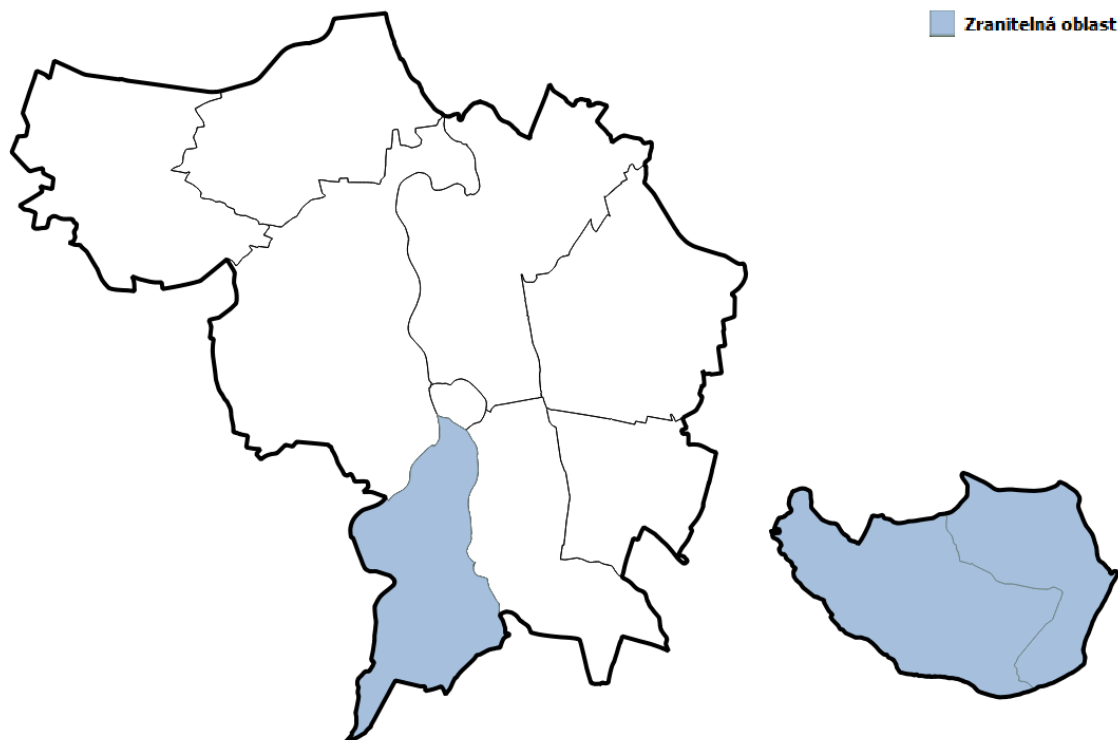
Zdroj: [Územně analytické podklady ORP České Budějovice]



Zranitelná oblast

V jižní části města je vymezena zranitelná oblast (k.ú. České Budějovice 7, Třebotovice a Kaliště u Českých Budějovic).

Obrázek 18 – Vymezená zranitelná oblast v dotčeném území



Zdroj: [Územně analytické podklady ORP České Budějovice]

Jakost povrchových vod

V rámci České republiky může být zájmová oblast hodnocena z hlediska stavu vod příznivě. Nevyskytují se zde rozsáhlé kontaminace podzemních a povrchových vod, kterými jsou postiženy oblasti s vysokou koncentrací průmyslových závodů (severní Čechy, Ostravsko). Jakost povrchových vod se dá označit jako mírně znečištěná. Oproti minulosti byly realizovány mnohé stavby přispívající k čistotě povrchových vod. Čistota povrchových vod nicméně představuje problém v případech povodňových situací.

Kvalita vody je hodnocena podle ČSN 75 7221, která toky řadí do pěti tříd jakosti:

- I. třída – neznečištěná voda
- II. třída – mírně znečištěná voda
- III. třída – znečištěná voda
- IV. třída – silně znečištěná voda
- V. třída – velmi silně znečištěná voda

Vltava

Podle základní klasifikace, provedené ve smyslu ČSN 75 7221, odpovídá jakost vody horní Vltavy ve sledovaných profilech většinou I. třídě (41,5 %), 40 % výsledků je v mezích II. třídy a 18,5 % ve III. třídě; IV. a V. třída nebyly zjištěny. Nejnižší znečištění vykazuje ukazatel dusičnanový dusík (průměrná třída jakosti ve všech sledovaných profilech je 1,0), nejvyšší pak CHSKCr (průměrná třída 2,6). Hodnoty přípustného znečištění podle nařízení vlády č. 401/2015 Sb. jsou dodrženy u všech profilů v ukazatelích amoniakální a dusičnanový dusík a celkový fosfor, z 92 % u BSK5 a CHSKCr.



Průměrná třída jakosti vody horní Vltavy v pěti základních ukazatelích je 1,8 a jejich hodnoty přípustného znečištění dle nařízení vlády č. 401/2015 Sb. jsou splněny v 97 % případů.

Malše

Vodní tok Malše je přítokem Vltavy v Českých Budějovicích a zahrnuje i významnou vodárenskou nádrž Římov. Vodní tok je sledován celkem v 9 profilech a sledovány jsou i všechny větší přítoky. U vodárenské nádrže Římov je sledována i řada drobných vodních toků. U základních ukazatelů jakosti vody odpovídá 40 % výsledků I. a III. třídě a 20 % II. třídě, IV. ani V. třída nejsou zastoupeny. Nejvyšší znečištění vykazují ukazatele amoniakální a dusičnanový dusík (průměrná třída jakosti ve všech sledovaných profilech je 1,0), nejvyšší pak CHSKCr (průměrná třída 2,9). Hodnoty přípustného znečištění dle nařízení vlády č. 401/2015 Sb. jsou dodrženy ve všech profilech u všech pěti základních ukazatelů. Průměrná třída jakosti vody Malše v pěti základních ukazatelích je 2,0.

V uzávěrovém profilu Malše před ústím do Vltavy (České Budějovice, říční km 1,8) bylo hodnoceno 10 ukazatelů podle ČSN 75 7221. Čtyři byly zařazeny do I. a III. třídy, dva do II. třídy; IV. ani V. třída nebyly zaznamenány. Podle nařízení vlády č. 401/2015 Sb. bylo v tomto profilu hodnoceno 12 ukazatelů a všechny vyhověly hodnotám přípustného znečištění. Celkem bylo v profilu sledováno 19 ukazatelů jakosti vody.

Jakost podzemních vod

Jakost podzemních vod odpovídá průměru, což je zřejmé i z hojného využívání studní na území města, byť mnohdy jen jako užitkové vody. Velkým problémem pro kvalitu vod je zastaralost a katastrofální stav vodovodní a kanalizační sítě.

Zásobování vodou

Zásobování pitnou vodou je v Českých Budějovicích zajištěno vodárenskou nádrží Římov na Malši společně s úpravnou vod Plav. Kromě uvedených vodních zdrojů existují vrtané studny u obcí Vidov, Opatovice a Hrdějovice. Vrtaná studna v areálu nemocnice zásobuje nemocniční areál, který je propojen s městským vodovodem. Vrty u obce Nová Ves u Českých Budějovic a u Hrdějovic pokrývají v současnosti zhruba čtvrtinu městské potřeby vody. Ostatní lokální vodní zdroje, určené pro zásobování některých podniků a nemovitostí, mají pouze místní význam bez vazby na městskou vodovodní síť.

Odpadní vody

V Českých Budějovicích je na kanalizaci a čistírnu odpadních vod napojeno celkem 93 323 obyvatel. Hlavním kmenovým přivaděčem jsou veškeré odpadní vody přiváděny na centrální čistírnu odpadních vod České Budějovice, která je situována v katastru obce Hrdějovice mimo správní území města.

Odkanalizování celého území města je zajištěno jednotnou kanalizační sítí celkové délky 309 km, která je ovšem zastaralá a mnohde i v katastrofálním stavu. To s sebou přináší značné finanční náklady na rekonstrukce a údržbu. Kanalizace se bude v nejbližším období budovat v Haklových Dvorech, v Kalištích a Třebotovicích se buduje průběžně. Z hlediska množství a míry znečištění odpadních vod odváděných kanalizací pro veřejnou potřebu došlo v uplynulých letech, v souvislosti se zrušením, či přesunutím některých výrobních, k významnému zlepšení.

C.3.9 Půda a zemědělský půdní fond

Z pedologického hlediska se v dotčeném území nachází několik skupin půdních typů. V centrální části převládají fluvizemě, na něž místy navazují regozemě. Velký podíl plochy zabírají pseudogleje a v severozápadní části území s vysokou koncentrací rybníků se vyskytují také gleje.

Správní území Českých Budějovic se vyznačuje vysokým zastoupením zemědělské půdy, jejíž plocha dosahuje bezmála poloviny celkové výměry města. Zastavěné plochy přitom zabírají víc než 10 % výměry, což svědčí o vysoké zastavěnosti území. Zhruba stejnou výměru zabírají i vodní plochy. Lesní půda však zabírá pouze cca 5 % území města a rozsáhlejší lesy se nevyskytují ani jinde



v blízkém okolí města. Jediným rozsáhlým obytným prostorem, který má přímý styk s lesem, je sídliště Máj. Uvedené hodnoty naznačují nízkou úroveň koeficientu ekologické stability, který je dle posledních údajů na hodnotě 0,46.

V následující tabulce jsou uvedeny výměry jednotlivých druhů pozemků a jejich podíl na celkové rozloze města České Budějovice.

Tabulka 5 – Bilance půdy v dotčeném území

Druh pozemku	Plocha (ha)	Podíl z celkové výměry (%)
Zemědělská půda celkem	2 359,5	42,4
orná půda	1 440,4	25,9
chmelnice	-	-
vinice	-	-
zahrady	410,0	7,4
ovocné sady	5,3	0,1
trvalé travní porosty	503,8	9,0
Nezemědělská půda celkem	3 201	57,6
lesní půda	300,9	5,4
vodní plochy	532,6	9,6
zastavěné plochy a nádvoří	607,1	10,9
ostatní plochy	1 760,4	31,7
Celkem	5 560,5	100,0

Zdroj: [Územně analytické podklady ORP České Budějovice]

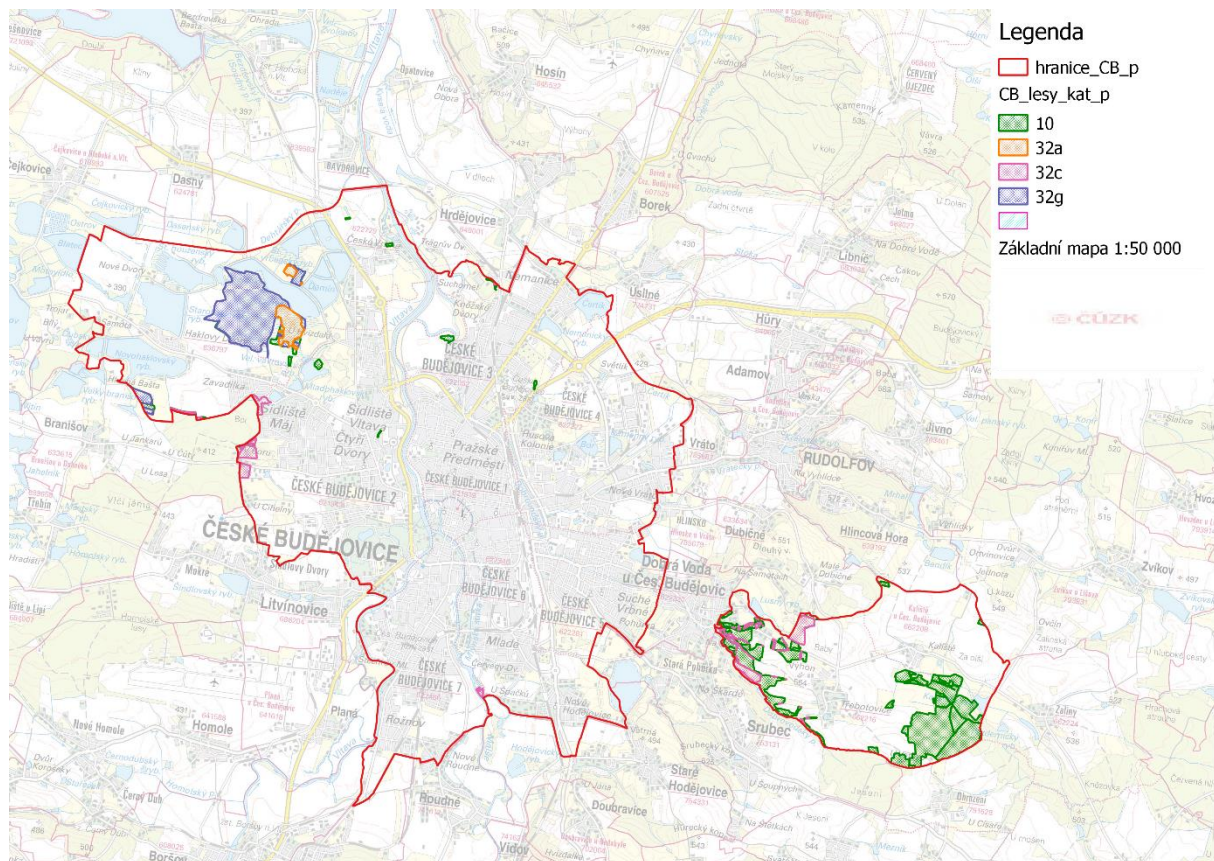
C.3.10 Lesy

Řešené území spadá do přírodních lesních oblastí 15 Jihočeské pánve a 10 Středočeská pahorkatina.

Lesní pozemky na území Českých Budějovic zabírají plochu 300,9 ha. Nachází se zde lesy hospodářské (10) i lesy zvláštního určení v subkategoriích 32a lesy v 1. zónách CHKO, lesy v přírodních rezervacích a přírodních památkách, 32c příměstské a další lesy se zvýšenou funkcí rekreační a 32g lesy v uznaných oborách a samostatných bažantnicích.



Obrázek 19 Lesy na území Českých Budějovic dle kategorií



Zdroj: [Územně analytické podklady ORP České Budějovice]

C.3.11 Fauna a flóra

Dle biogeografického členění (Culek, 2013) se většina řešeného území nachází v bioregionu 1.30. Jihovýchodní část území se nachází v bioregionu 1.43 a malá část jihovýchodní enklávy zasahuje také do bioregionu 1.31.

1.30 Českobudějovický bioregion

Flóra je převážně mokřadní, vyskytuje se v ní několik exklávních prvků. Význačný je výskyt boreálních a boreokontinentálních druhů olšin a mokřadů, např. ptačince dlouholistého (*Stellaria longifolia*), dáblicku bahenního (*Calla palustris*), vrbiny kytkokvěté (*Lysimachia thyrsiflora*) a pryskyřníku velkého (*Ranunculus lingua*), v minulosti koniklece jarního (*Pulsatilla vernalis*). Prameny vod obohacených bazickými ionty signalizuje výskyt ostřice odchylné (*Carex appropinquata*), o. trsnaté (*C. cespitosa*) a hadího jazyku obecného (*Ophioglossum vulgatum*). Zastoupeny jsou i druhy suboceanické, např. všivec lesní (*Pedicularis sylvatica*), pupečník obecný (*Hydrocotyle vulgaris*), žluťucha lesklá (*Thalictrum lucidum*) a žebratka bahenní (*Hottonia palustris*). Vzácný je výskyt některých teplomilných druhů vodních, např. kotvice plovoucí (*Trapa natans*), plavínu štítnatého (*Nymphoides peltata*), a druhů slatinných luk, např. violky slatinné (*Viola stagnina*) a hrachoru bahenního (*Lathyrus palustris*).

Fauna regionu je výrazně hercynská, je silně ovlivněná lidskou činností. Přírodě blízká stanoviště a jejich faunu představují především mokřady, do velké míry nahrazované pobřežními lemy četných rybníků. Makadlovka *Chionodes ignorantella*, rákosnice ostrícová a bělotka *Coniopteryx thederi* jsou v Čechách známy pouze z tohoto bioregionu. Řeky v bioregionu mají podhorský charakter a náležejí do parmového pásma, ostatní vodní toky jsou nevýznamné.



1.31 Třeboňský bioregion

Flóra území je bohatá, s celou řadou exklávních prvků a do značné míry se vymyká běžné hercynské květeně středních poloh. Mezní prvky jsou vzácnější. Velmi charakteristická je přítomnost boreokontinentálních druhů. Příkladem mohou být na rašeliništích ostřice šlahounovitá (*Carex chordorrhiza*), o. přiblá (*C. diandra*), o. plstnatoplodá (*C. lasiocarpa*), suchopýr štíhlý (*Eriophorum gracile*), hlízovec Loeselův (*Liparis loeselii*) a rojovník bahenní (*Ledum palustre*), v olšínách ptačinec dlouholistý (*Stellaria longifolia*) a dáblík bahenní (*Calla palustris*). Suboceanickými druhy rašelinišť jsou např. rosnatka prostřední (*Drosera intermedia*), r. anglická (*D. anglica*), hrotnosemenka bílá (*Rhynchospora alba*), v minulosti i h. hnědá (*R. fusca*). Na písčínách se většinou vyskytují druhy suboceanického charakteru. Na suchých místech roste např. paličkovec šedavý (*Corynephorus canescens*) a trávnička obecná (*Armeria vulgaris*), vlhké písky velmi vzácně ještě hostí např. stozrník Inovitý (*Radiola linooides*), nehtovec přeslenitý (*Illecebrum verticillatum*) a plavuňku zaplavovanou (*Lycopodiella inundata*). K psamofytům boreokontinentálního charakteru je možno zařadit ostřici vřesovištní (*Carex ericetorum*) a mateřídoušku úzkolistou (*Thymus serpyllum*). Za víceméně reliktní je možno považovat také výskyt některých druhů v borech, např. bělozářku větevnatou (*Anthericum ramosum*) a koniklec jarní (*Pulsatilla vernalis*), v minulosti i lýkovec vonný (*Daphne cneorum*). Významný je výskyt některých druhů, které mají vztah k Alpám, např. vrby černající (*Salix myrsinifolia*) a lněňky alpské (*Thesium alpinum*), resp. k Podunají, např. čilimníku řezenského (*Chamaecytus ratibonensis*). Na obnažených dnech se dnes již vzácně vyskytují velmi zajímavé druhy, charakteristické disperzním výskytem v (často rozsáhlých) areálech. K nim náleží puchýřka útlá (*Coleanthus subtilis*), blatěnka vodní (*Limosella aquatica*), pobřežnice jednokvětá (*Littorella uniflora*) a puštička pouzdernatá (*Lindernia procumbens*). Stejná stanoviště osidluje i subendemická kuřinka ostnosemenná (*Spergularia echinosperma*). Velmi charakteristické jsou mokřadní křovinné porosty boreokontinentálního druhu tavolníku vrbového (*Spiraea salicifolia*).

Fauna regionu je rozhodujícím způsobem ovlivněná existencí početných rybníků, rašelinných luk, rašelinišť a rozlehlých, místy rašelinných lesů a písčín. Relativní zachovalost přírodního prostředí se projevuje přežíváním pozoruhodných druhů ptactva, např. orla mořského, husy velké, volavky červené, případně i reemigrací vymizelých druhů, k jakým patří los evropský. Bohatá je i fauna netopýrů (*Myotis sp.*, *Nyctalus sp.* a *Pipistrellus sp.*). Faunistická azonalita se projevuje též inverzemi v podobě demontánního výskytu horských druhů, zejména hmyzích (saranče *Miramella alpina*). Lužnice a Nežárka mají charakter podhorské řeky modifikovaný malým spádem, převažuje ráz parmového pásma, drobné toky mají charakter pstruhových vod. Celý soubor velmi pozoruhodných druhů hmyzu obývá rašeliniště, z motýlů zejména obaleč *Argyroplote lediana*, píďalka *Chloroclysta infuscata*, píďalička rojovníková a dřevobarvec vlochyňový. Za zmínku stojí pro Českou republiku významný ostrůvek výskytu bělopáska tavolníkového, vázaného na porosty tavolníku vrbového. Celkově je fauna podobná sousednímu Českobudějovickému bioregionu (1.30), obohacená o četné velmi pozoruhodné psamofilní a zvláště tyrfofilní a tyrfobiontní druhy.

1.43 Českokrumlovský bioregion

Flóra je pestrá, zvláště v oblastech s bazickými substráty. Mezní prvky jsou zejména mezi druhy alpského a danubiálního migrantu. Převažují druhy středoevropské podhorské květeny, např. svízel vonný (*Galium odoratum*) a kopytník evropský (*Asarum europaeum*). V nejvyšších polohách jsou druhy montánní, zastoupené mléčivcem alpským (*Cicerbita alpina*) a bikou lesní (*Luzula sylvatica*). Alpský vliv se výrazně projevuje druhy, které mají v tomto regionu severní hranici hojného, vzácně i absolutního rozšíření. Příklady jsou pleška stopkatá (*Willemetia stipitata*), olše zelená (*Alnus alnobetula*), kýchavice bílá pravá (*Veratrum album* subsp. *album*), chrpa horská (*Centaurea montana* subsp. *montana*) a oměj vlčí mor žláznatý (*Aconitum lycoctonum* subsp. *vulparia*). Do jižní části zasahují teplomilné druhy z Podunají, např. záraza bílá (*Orobancha alba*), ostřice Micheliova (*Carex michelii*) a čilimník nízký (*Chamaecytisus supinus*). Zejména podél Vltavy pronikají montánní druhy ze Šumavy, reprezentované chrpou parukářkou (*Centaurea pseudophrygia*) a omějem šalamounkem (*Aconitum plicatum*). Zajímavý je výskyt dealpínů na slatinách, např. kohátky kalíškaté (*Tofieldia calyculata*) a zvonečníku hlavatého (*Phyteuma orbiculare*). Na absolutní východní hranici rozšíření



zde roste hvozdík lesní (*Dianthus sylvaticus*). Výskyt některých termofilních a heliofilních druhů v průlomových údolích, např. kostřavy sivé (*Festuca pallens*), tařice skalní (*Aurinia saxatilis*), svízele sivého (*Galium glaucum*) a bělozářky větevnaté (*Anthericum ramosum*), signalizuje kontakt s Podunajím i se středními Čechami. Vyskytují se zde rašelinné druhy oligotrofních i minerotrofních stanovišť, např. ostřice Davallová (*Carex davalliana*), o. odchýlná (*C. appropinquata*), suchopýr široolistý (*Eriophorum latifolium*), s. úzkolistý (*E. angustifolium*) i vachta trojlistá (*Menyanthes trifoliata*). Charakteristickou květenou mají hadce, typické výskytem sleziníku hadcového (*Asplenium cuneifolium*) a hvozdíku kartouzku hadcového (*Dianthus carthusianorum* subsp. *capillifrons*), i vápence, které signalizují hořec křížatý (*Gentiana cruciata*), ožanka kalamandra (*Teucrium chamaedrys*) a sasanka lesní (*Anemone sylvestris*). I mimo vápence se vyskytují některé subkontinentální druhy, např. škarda ukousnutá (*Crepis praemorsa*), prasetník plamatý (*Hypochaeris maculata*) a tomkovice jižní (*Hierochloë australis*).

V bioregionu se vyskytuje běžná lesní fauna vyšších poloh hercynské podprovincie, s některými význačnými druhy (los evropský, tetřev hlušec, tetřívka obecná). Ovlivněná je sousedstvím horských regionů, Šumavským (1.62) a Novohradským (1.63), což dokládá i výskyt myšivky horské. Na výchozech vápenců se vyskytují teplomilná společenstva s kobylkou *Leptophyes boscii* a měkkýši suchomilkou obecnou nebo zrnovkou mechovou. Modrásek černočárnný se vyskytuje jen zde a v několika sousedících bioregionech v Pošumaví. Tekoucí vody patří do pásma pstruhového, Vltava a částečně Malše do pásma lipanového.

Dle mapy potenciální přirozené vegetace (Neuhäuslová, 1997) v řešeném území převažují bikové a/nebo jedlové doubravy (*Luzulo albidae-Quercetum petraeae*, *Abieti-Quercetum*). Podél toku Vltavy a v rybníční oblasti západně od centra Českých Budějovic se vyskytují střemchové doubravy a olšiny (spol. *Quercus robur-Padus avium*, spol. *Alnus glutinosa-Padus avium*) s ostřicí třeslicovitou (*Carex brizoides*), místy v komplexu s mokřadními olšinami (*Carici elongatae-Alnetum*) a společenstvy rákosin a vysokých ostřic.

C.3.12 Krajina, krajinný ráz

Dle Generelu krajinného rázu jihočeského kraje (Vorel, 2009) patří České Budějovice do oblasti krajinného rázu 14 – Českobudějovická pánev.

Tato oblast krajinného rázu zahrnuje jeden z hlavních a typických prostorů Jižních Čech. Má dva kontrastní charaktery spolupůsobící v uzavřeném prostorovém rámci, silně urbanizovanou krajinu velkého města postupně vyplňující prostor mezi svahy Rudolfova, Hosína a Blanského lesa a rozlehlou rybníční krajinu táhnoucí se od Českých Budějovic k Bosňanům. Prostorové vymezení výrazným masivem Blanského lesa s dominantou Kletě a výrazná hrana Tábořské pahorkatiny, do které se zařezává údolí Vltavy po Hlubokou, je vedle dílčích scénérií rybníční krajiny hlavním atributem estetické atraktivnosti krajiny. Krajina mimo urbanizované území vyniká uvnitř rybníčních soustav harmonickým měřítkem a harmonickými prostorovými vztahy. Významné hodnoty do krajiny vnášejí historické krajinné úpravy Hlubocka s překrývajícími se vrstvami postupné kultivace od středověké rybníční soustavy až po pozdně romantické úpravy druhé poloviny 19. století.

Východní enkláva území – katastrální území Třebotovice a Kaliště u Českých Budějovic se nachází v oblasti krajinného rázu 15 – Lišovský práh – Západní Třeboňsko. Tato oblast obklopuje v pásu od severu přes východ až k jihu jihočeskou metropoli České Budějovice, které vytvářejí výraznou urbanizovanou plochu a s přiléhajícími obcemi velkou sídelní aglomeraci. Z Českých Budějovic radiálně vybíhají důležité silniční komunikace (I/3, I/34, II/156, II/157) a železnice (trať č. 220 z roku 1874 a č. 199 z roku 1869). Ve východní a jižní části má oblast opuštěnější charakter s menšími sídly (městečka Lišov, Rudolfov). Z hlediska krajinné typologie se jedná o pestrou krajinu lesozemědělskou, lesní, zemědělskou a místy rybníční v krajinách vrchovin Hercynika a v krajinách rovin (směrem k Třeboňsku). Podle osídlení se jedná o vrcholně a pozdně středověkou sídelní krajinu Hercynika.



V řešeném území je rovněž vymezeno místo krajinného rázu č. 11. – Vrbenské rybníky – Čejkovice – Křenovice – Branišov – Třebín, které zahrnuje rybníční krajinu při západním okraji Českých Budějovic.

C.3.13 Chráněné části přírody a krajiny

Obecně chráněná území

Přírodní parky

V řešeném území se nenachází žádné přírodní parky.

Územní systém ekologické stability

V řešeném území se nacházejí tyto nadregionální biokoridory:

- NBK 117 Hlubocká obora – K 118
- NBK 118 Hlubocká obora – Dívčí kámen
- NBK 169 Červené blato – K118

Jsou stanoveny ochranné zóny os nadregionálních biokoridorů jako podpora koridorového efektu. To znamená, že všechny prvky regionálních a místních ÚSES, VKP a společenstva s vyšším stupněm ekologické stability nacházející se v zóně jsou chápány jako součást nadregionálního biokoridoru.

Nadregionální biocentra se v území nevyskytují.

Dále se v území nacházejí následující prvky regionálního ÚSES.

Regionální biokoridory:

- RBK 37 Světlík – K118
- RBK 3036 Vrbenské rybníky – K118

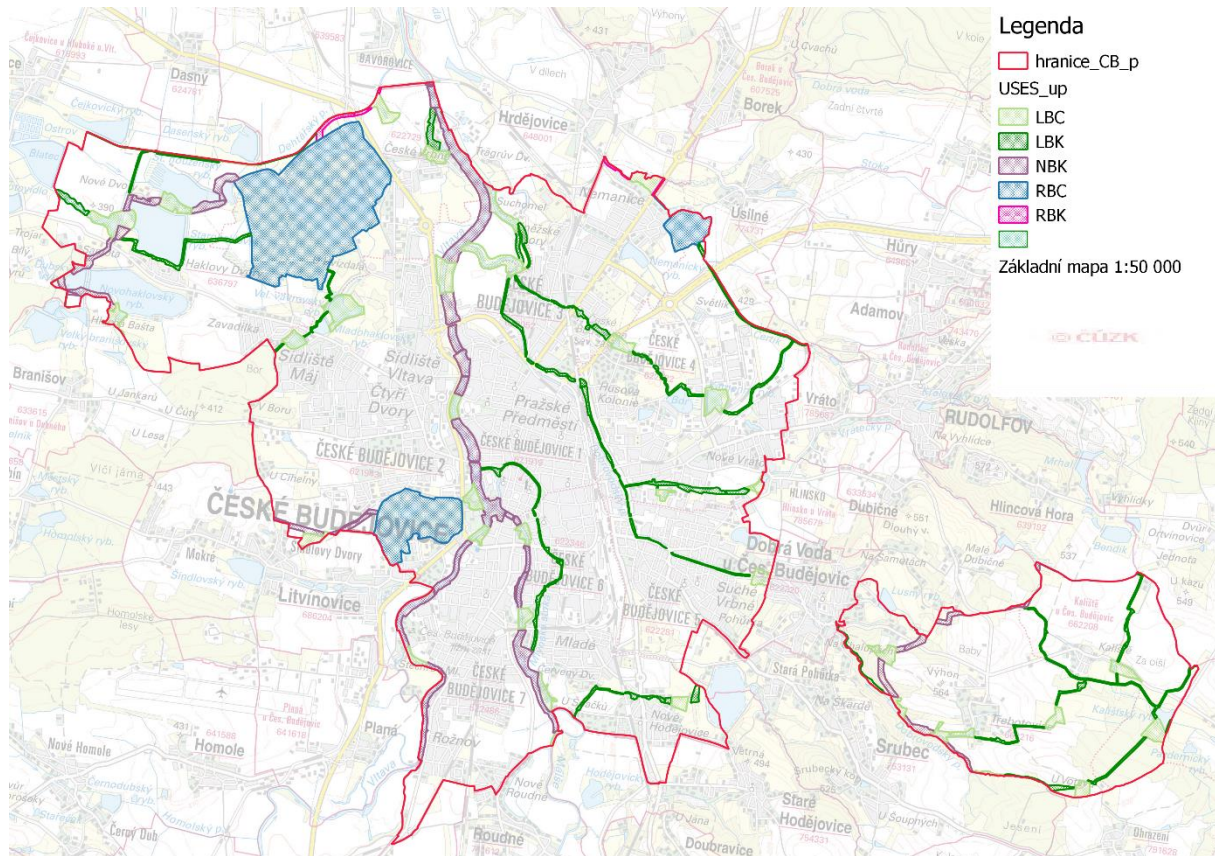
Regionální biocentra:

- RBC 558 Planá
- RBC 608 Hlincova Hora
- RBC 609 Světlík
- RBC 610 Vrbenské rybníky
- RBC 611 Bagr

Do os nadregionálních biokoridorů jsou vkládána lokální biocentra v intervalu cca 700-800 m. Celkem je v území vymezeno 36 lokálních biocenter a 31 lokálních biokoridorů.



Obrázek 20 – Územní systém ekologické stability na území města České Budějovice



Zdroj: [Územně analytické podklady ORP České Budějovice]

Významné krajinné prvky

Významný krajinný prvek (VKP) je zákonem definován jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Významnými krajinnými prvky jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako významný krajinný prvek, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků.

V řešeném území se nachází celkem 33 registrovaných významných krajinných prvků.

Tabulka 7 – Registrované významné krajinné prvky na území Českých Budějovic

Název	Popis	Předpis
Park v Novém Vráťě u kovošrotu	Významná plocha městské zeleně	ŽP/328/99/NĚ
Louky u Škodovky	Komplex luční vegetace	ŽP/1503/99/NĚ
Rameno Vltavy a náhon s břehovými porosty u Suchomelu	Komplex vodních a mokřadních biotopů	ŽP/1502/99/NĚ
Slepá ramena, břehové porosty a luh Malše u Špačků	Komplex vodní, mokřadní, pobřežní a lužní vegetace	ŽP/322/99/NĚ
Městský park Na Sadech	Městský park	ŽP/296/99/NĚ



Skupina dvou lip SSV od obce České Vrbné	2 exempláře lípy velkolisté	703/98/NĚ
Hlinky – Suché Vrbné	Ekologicky – stabilizační funkce v rámci zdejšího urbanizovaného prostoru	ŽP/1292/93-JA
Genofondová plocha pod Babou	Floristicky bohatá mezohygrofytní luční společenstva	ŽP/1517/99/NĚ
Park Háječek a Krumlovské aleje	Parkový porost s významnými stromy	ŽP/323/99/NĚ
Lípy v lokalitě Jezera u Kaliště	Exemplář lípy	OŽP/7428/04/R/LA
Louky a remízky u sídliště Máj	Louky a remízky u sídliště	ŽP/332/99/NĚ
U hvízdala	Komplex křovinné, stromové a travinobylinné vegetace	ŽP/333/99/NĚ
Olišina pod Pilmanovým rybníkem	Komplex lesní a mokřadní vegetace	ŽP/1504/99/NĚ
Remízek pod hrází Starohaklovského rybníka	Listnatý porost	708/98/NĚ
Porost na terase u Kněžských Dvorů	Kompaktní stromový listnatý porost	ŽP/329/99/NĚ
Světlíky – zářez bývalé železniční vlečky	Krajinně ekologicky a esteticky významný prvek	ŽP/297/99/NĚ
Porosty na Švábově hrádku	Krajinně ekologicky a esteticky významný komplex dřevinných porostů	ŽP/1500/99/NĚ
Sokolský ostrov	Historicky uzavřený prostor zeleně	ŽP/1290/93/NĚ
Stromovka	Cenné plochy sídelního porostu radiálně směřující ke středu města, kde jsou soustředěny estetické přírodní hodnoty	ŽP/3266/92
Louka na Hravbách	Přirozené luční porosty	ŽP/1515/99/NĚ
Liniový porost na levém břehu Malše u Velkého jezu	Liniový porost	ŽP/321/99/NĚ
Lesní louky JV od Kaliště	Komplex přirozené luční, mokřadní a rašelinné vegetace	ŽP/1514/99/NĚ
Park u Staroměstského hřbitova	Vzrostlý kompaktní parkový porost	ŽP/295/99/NĚ
Dlouhá louka	Významný volný krajinářský park	ŽP/1489/99/NĚ
Liniový porost dřevin na SZ okraji obce Zavadilky	Liniový porost dřevin	707/98/NĚ
Liniový porost dřevin SSV od obce Haklovy Dvory	Liniový porost dřevin	709/98/NĚ
Porosty u Velkého Vávrovského rybníka	Kompaktní a významné liniové listnaté stromové porosty	ŽP/1501/99/NĚ
Olišina u samot U olší	Porosty potočního luhu drobného vodního toku	ŽP/1516/99/NĚ
Soliterní dub v orné půdě JV od obce Haklovy Dvory	Soliterně rostoucí exemplář dubu letního	
Soliterní dub nad jezem SV od obce České Vrbné	Soliterně rostoucí exemplář dubu letního	



Soliterní dub v orné půdě SZ od obce Zavadilka	Soliterně rostoucí exemplář dubu letního	
Soliterní dub v lukách JZ od obce Haklovy Dvory	Soliterně rostoucí exemplář dubu letního	
Soliterní dub nad jezem SV od obce České Vrbné	Soliterně rostoucí exemplář dubu letního	

Zdroj: [Územně analytické podklady ORP České Budějovice]

Zvláště chráněná území

V řešeném území se nenacházejí žádná velkoplošná chráněná území. Z těch maloplošných zde leží přírodní rezervace Vrbenské rybníky a dvě přírodní památky – Vrbenská tůň a Kaliště.

PR Vrbenské rybníky

Rezervace leží na severozápadním okraji Českých Budějovic a má rozlohu 245,8 ha. Zahrnuje 4 velké rybníky (Černiš, Domin, Starý a Nový Vrbenský rybník) a rozsáhlé plochy přilehlých mokřadů a luk. Vyznačuje se bohatou a unikátní faunou, flórou a mykoflórrou. Zřízena byla k 1. dubnu 1990, od roku 1993 jí prochází naučná stezka Po hrázích Vrbenských rybníků.

PP Vrbenská tůň

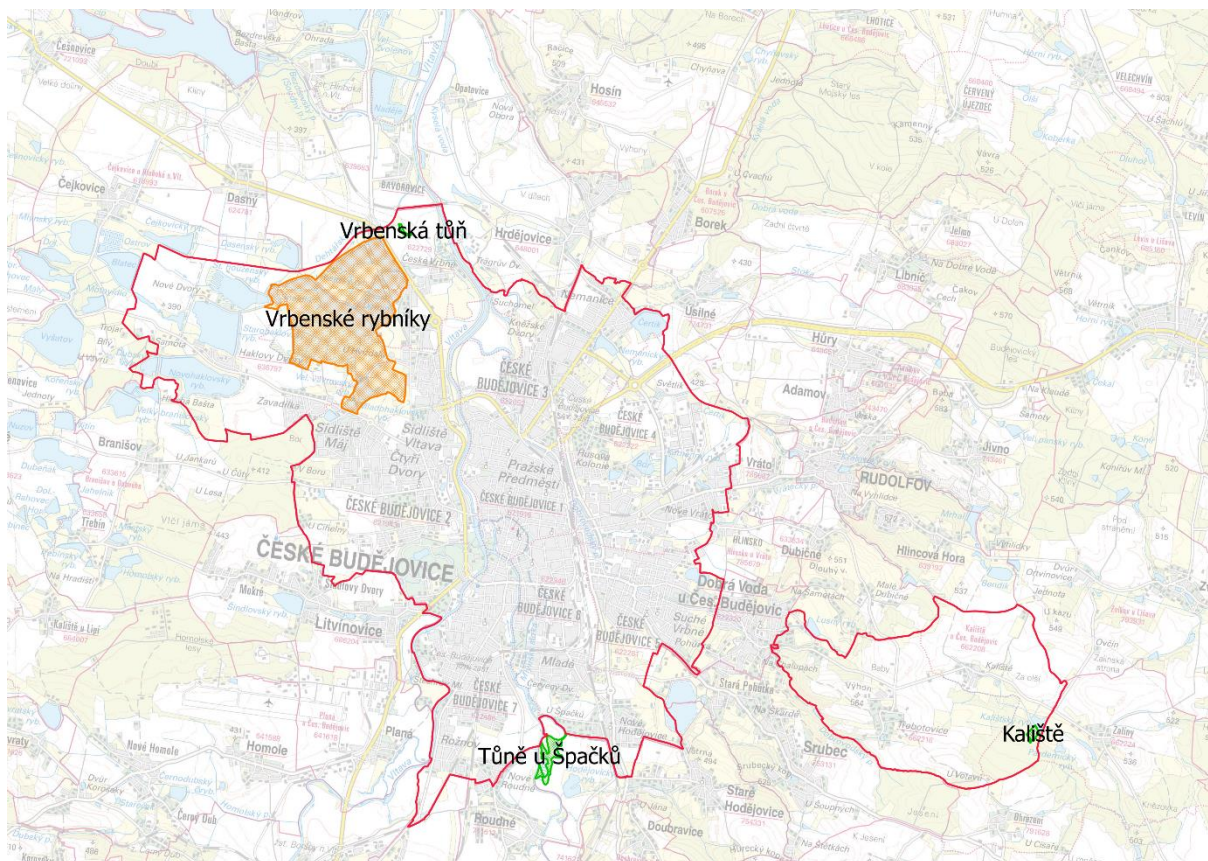
Chráněné území o výměře 0,96 ha je tvořeno slepým ramenem Vltavy a jeho nejbližším okolím v ploché údolní terase 1 km severně od Českého Vrbného. PP byla zřízena 22.2.1974 na ochranu přirozené vegetace stojatých vod s bohatými porosty stulíku žlutého a atraktivního řezanu pilolistého.

PP Kaliště

Chráněné území o výměře 2,57 ha zahrnuje louky nad jihozápadním břehem Kalištského rybníka na plošině Lišovského prahu, 1 km jihovýchodně od osady Kaliště. Chráněné území bylo zřízeno na ochranu přirozených středně vlhkých a střídavě vlhkých (mezohygrofytních) luk s charakteristickou květenou.



Obrázek 21 Maloplošná chráněná území v Českých Budějovicích



Zdroj: [Územně analytické podklady ORP České Budějovice]

Natura 2000

Evropský významné lokality – EVL Vrbenské rybníky

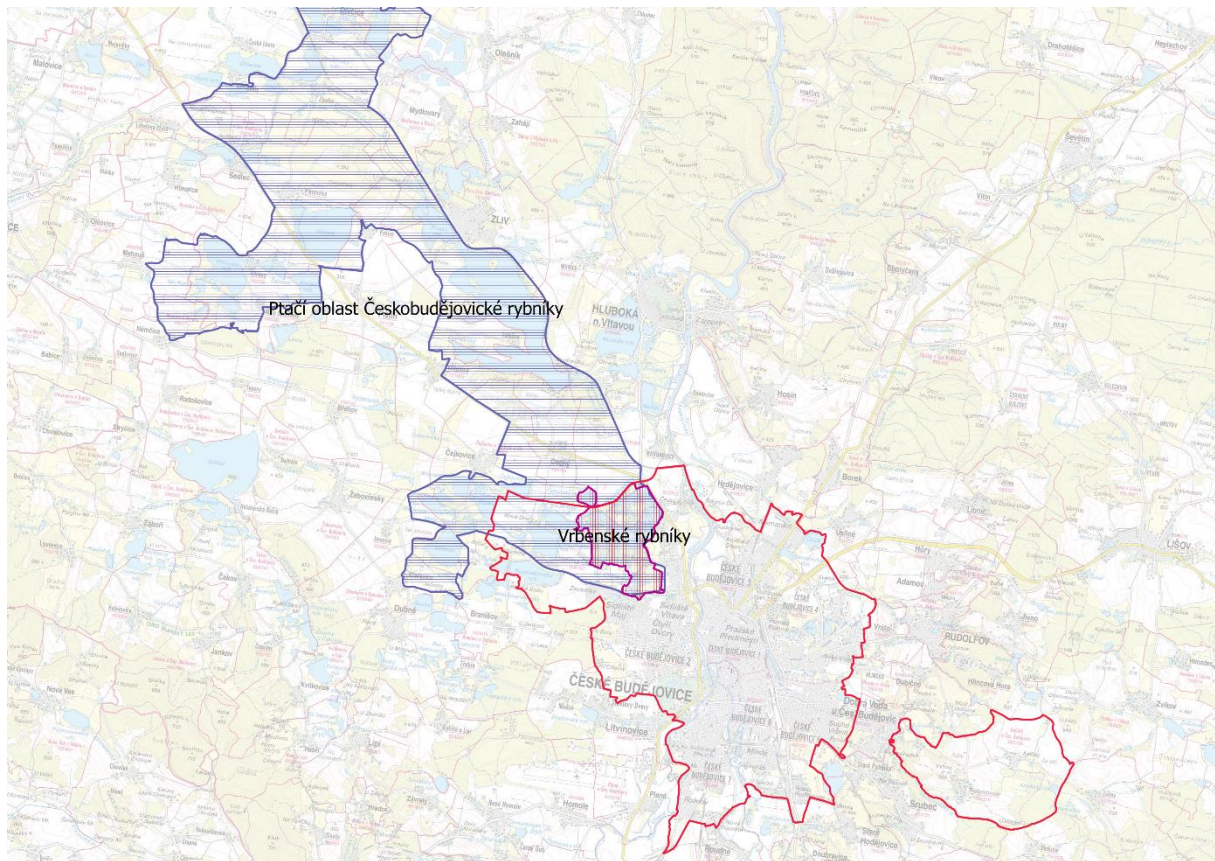
Lokalita byla do seznamu evropsky významných lokalit zařazena v roce 2005 s výměrou 316 ha (plocha PR Vrbenské rybníky + rybníky Velký Vávrovský, Mladohaklovský a část bývalého vojenského cvičiště Čtyři Dvory). V roce 2012 byla EVL ještě dále rozšířena o rybník Šnejdlík a její celková výměra je 320 ha. Hlavními předměty ochrany podle směrnice o stanovištích jsou zde jednak vybrané biotopy (vodní makrofytní vegetace a bezkolencové louky), jednak početné populace žáby kuňky ohnivě (*Bombina orientalis*) a brouka páchníka hnědého (*Osmoderma eremita*), jehož larvy se vyvíjejí v trouchu starých dubů a lip na hrázích rybníků.

Ptačí oblasti – Českobudějovické rybníky

PR i EVL Vrbenské rybníky jsou součástí rozsáhlé ptačí oblasti Českobudějovické rybníky, jejíž celková rozloha je 6 362 ha. Tato ptačí oblast byla zřízena podle evropské směrnice o ptácích v roce 2009. Předměty ochrany jsou husa velká (*Anser anser*), kopřivka obecná (*Anas strepera*), kvakoš noční (*Nycticorax nycticorax*), rybák obecný (*Sterna hirundo*) a slavík modráček středoevropský (*Luscinia svecica cyanecula*).



Obrázek 22 Evropsky významné lokality a ptačí oblasti v Českých Budějovicích



Zdroj: [Územně analytické podklady ORP České Budějovice]

Podle stanovisek příslušných orgánů ochrany přírody podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, nemůže mít koncepce na EVL vliv (viz příloha č. 1 oznámení).

Památné stromy

Za památné stromy, jejich skupiny nebo stromořadí je možno prohlásit dřeviny, které vynikají svým vzrůstem, věkem, významné krajinné dominanty, zvláště cenné introdukované dřeviny a v neposlední řadě dřeviny historicky cenné, které jsou památníky historie, připomínají historické události nebo jsou s nimi spojeny různé pověsti a báje.

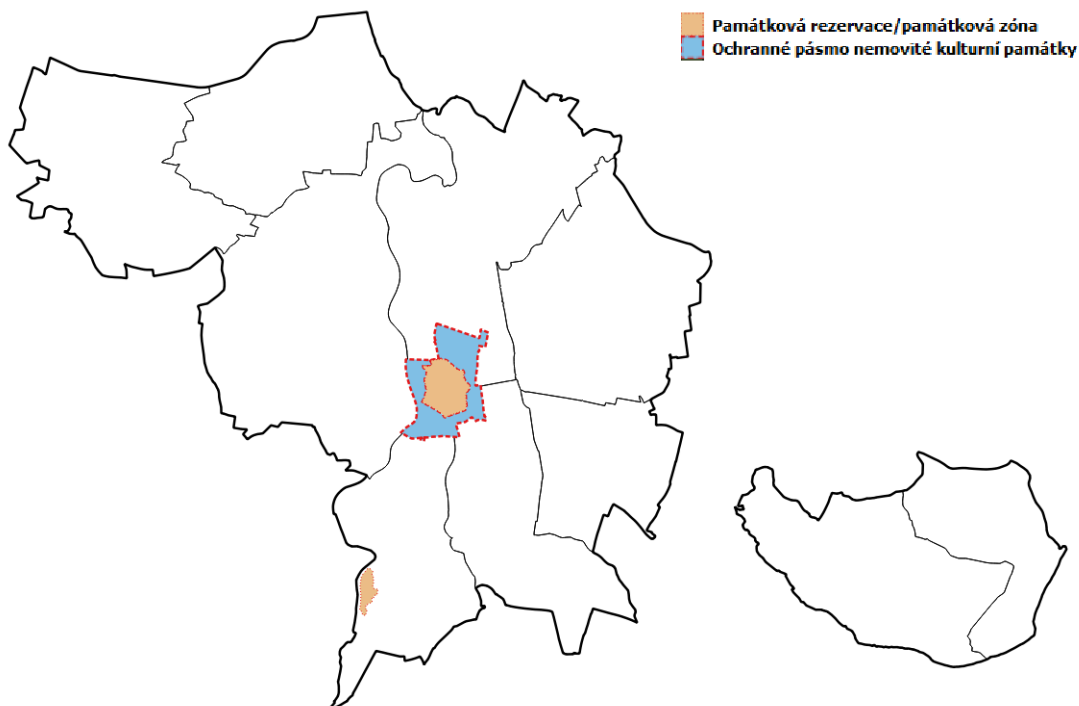
Na území města České Budějovice se nachází celkem 8 památných stromů – tři duby, dvě lípy, dva jinany a červenolistý buk.

C.3.14 Kulturní památky

Město České Budějovice se řadí mezi města s nejpočetnějším a nejvýznamnějším památkovým fondem, který čítá téměř 700 nemovitých kulturních památek, jejichž převážná část se nachází v památkově chráněných územích – městské památkové rezervaci, ochranném pásmu městské památkové rezervace České Budějovice a vesnické památkové zóně Rožnov. Za národní kulturní památku je v Českých Budějovicích prohlášena Koněšprežní železnice České Budějovice – Linec. Archeologická naleziště jsou ve městě evidována.



Obrázek 23 – Památkově chráněná území v dotčeném území



Zdroj: [Územně analytické podklady ORP České Budějovice]

Obrázek 24 – Nemovité kulturní památky v dotčeném území



Zdroj: [Územně analytické podklady ORP České Budějovice]



C.3.15 Environmentální vzdělávání, výchova a osvěta

Jihočeský kraj má zpracovanou Koncepti environmentálního vzdělávání, výchovy a osvěty (EVVO) Jihočeského kraje na období 2012 – 2020. Význam EVVO spočívá především v tom, že je – v případě některých problémů ŽP – jediným, případně jedním z mála použitelných nástrojů umožňujících řešení. Týká se to především problematiky emisí z domácích topenišť, částečně také ochrany přírody, problematiky nakládání s komunálním odpadem, ale také podpory úspor spotřeby energií. Podpora EVVO v regionu tedy musí být nedílnou součástí dalších opatření.

Hlavními cíli ekologické výchovy jsou zvýšení informovanosti a upevnění vztahu místních obyvatel k oblasti, ve které žijí, a zejména získání pozitivního přístupu k ochraně přírody.

Dlouhodobým programem v Českých Budějovicích je program Terminál, který zajišťuje Magistrát města ve spolupráci s Centrem ekologické a globální výchovy Cassiopea. Jedná se o školní i mimoškolní ekologickou výchovu s vytvořením výukových programů s ekologickou tematikou.

Pro českobudějovické školy jsou vydávány noviny Robinson. Jejich cílem je vzdělávat děti k udržitelnému životu, zejména vztahy mezi lidmi, vztah k přírodě, k životnímu prostředí, k památkám atd. Rovněž je vydáván ekologický kalendář a ekologické pohádky.

Ekologická výchova dále probíhá formou přidělování dotací na podporu ochrany životního prostředí spojenou se snahou vychovávat občany ke kladnému přístupu k životnímu prostředí, spoluprací a vedením Dětského zastupitelstva a podporou a konáním akcí k Evropskému dni bez aut. Také jsou podporovány akce spolků, které se zabývají ochranou přírody a ekologickou osvětou.

C.3.16 Obyvatelstvo

Pro vývoj počtu obyvatel v minulosti (po r. 1869) je charakteristický dlouhodobý růst, který výrazně omezily důsledky druhé světové války. Poválečný růst počtu obyvatel prakticky ustal v devadesátých letech minulého století, zejména s útlumem státem dotované nové bytové výstavby (velkých panelových sídlišť). Vývoj počtu obyvatel od roku 1869 je patrný z následující tabulky:

Tabulka 10 – Dlouhodobý vývoj počtu obyvatel

Rok	1869	1900	1930	1950	1961	1970	1980	1991	2001	2011
Počet	19 232	45 524	59 079	55 709	64 661	76 699	88 448	97 243	97 339	93 715

Zdroj: [Územně analytické podklady ORP České Budějovice]

Příčinou poklesu počtu obyvatel bylo především dlouhodobé záporné saldo migrace. Počet vystěhovalých výrazně překračuje počet přistěhovalých. Migrace směřuje zejména do suburbanizačního pásu obcí kolem města. Teprve v posledních letech v návaznosti na rostoucí objem bytové výstavby i výraznější migraci do města existují náznaky změny nepříznivého vývoje. Záporné saldo migrace posilovalo obecné tendence stárnutí obyvatel (migrují zejména mladší, vzdělanější obyvatelé a rodiny s dětmi). Z následující tabulky je patrné, že pokles podílu dětí, a naopak růst podílu osob v poproduktivním věku byl ve městě nepříznivější než v celé ČR a i vlastním SO ORP.

C.4 STÁVAJÍCÍ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ

Stávající problémy životního prostředí v Českých Budějovicích jsou podrobně popsány v předcházejících kapitolách, níže je uveden výčet nejzávažnějších problémů podle jednotlivých složek životního prostředí:

Ovzduší

- Zhoršená kvalita ovzduší vzhledem k průjezdu silniční dopravy zastavěným územím



- Zhoršená kvalita ovzduší vzhledem k existenci stacionárních zdrojů znečištění
- Oblast s překročenými imisními limity v jádrovém území města

Hluk

- Zatížení hlukem ze silniční dopravy v intravilánu města
- Zatížení hlukem ze železniční dopravy

Půda

- Zvyšování podílu zastavěné plochy
- Zábory zemědělské půdy

Voda

- Ohrožení zastavěného území záplavami
- Zastavěné území v aktivní zóně záplavového území
- Nevyhovující kanalizace v některých katastrech města

Odpadové hospodářství

- Chybí zařízení na energetické využívání smíšeného komunálního odpadu
- Kapacita sběrných dvorů je výhledově nedostatečná
- Nedostatek kompostáren, fermentačních zařízení

Krajina

- Nekoordinované a nekontrolované rozrůstání struktury do krajiny
- Výskyt starých ekologických zátěží

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

Strategický plán udržitelné městské mobility České Budějovice je strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí i podniků ve městě a jeho okolí a přispět ke zlepšení kvality života. Cílem tohoto dokumentu je za pomoci občanů, městských, regionálních a státních orgánů hledat a najít možnosti udržitelné městské dopravní obsluhy území. Plán je koncepční studií všech subsystémů dopravy ve městě s doporučením do celé aglomerace. V návrhové části jsou pro jednotlivé segmenty dopravy a pro celý dopravní systém navržena opatření, která naplňují schválenou vizi, její oblasti změn a strategické cíle. Opatření přispívají ke zlepšení životního prostředí ve městě a ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti pro všechny druhy městské dopravy. Plán hledá kompromis, který by umožnil ekonomický i sociální rozvoj měst, podpořil zvyšující se nároky na kvalitu života jeho obyvatel, ale zároveň minimalizoval negativní dopady na životní prostředí.

Už ze samotné charakteristiky koncepce tedy vyplývá, že jedním z jejích cílů je minimalizace vlivů na životní prostředí. Velká část plánu se věnuje podpoře udržitelných způsobů dopravy – hromadné, cyklistické a pěší, u nichž lze předpokládat převážně pozitivní vlivy na životní prostředí. Dále jsou zde navrhována opatření, která mohou minimalizovat negativní vlivy těch neudržitelných způsobů dopravy, především individuální automobilové dopravy (IAD). Důraz na životní prostředí je explicitně vyjádřen ve strategickém cíli Snížení negativních účinků dopravy na životní prostředí – snížení znečištění ovzduší, hladiny hluku z dopravy, snížení spotřeby fosilních paliv. Celkově lze tedy předpokládat spíše pozitivní ovlivnění životního prostředí, s výjimkou některých investičních záměrů, které sice budou znamenat negativní vlivy na některé složky ŽP, ale v celkovém hodnocení tvoří jen malou část.



Vyhodnocení vlivů koncepce na jednotlivé složky životního prostředí

Vlivy na ovzduší

Znečištění ovzduší z dopravy je jedním z hlavních problémů zhoršené kvality ovzduší v ČR. Doprava je významným zdrojem emisí skleníkových plynů a dalších škodlivin – především oxidů uhlíku (CO₂ a CO) a dusíku (NO_x), polycyklických aromatických uhlovodíků a také prašných částic (PM_{2,5} a PM₁₀). Negativní účinky prašných částic jsou zesíleny přítomností dalších znečišťujících látek na jejich povrchu (např. těžkých kovů). Z dopravy pochází i prašné znečištění vznikající z obušování pneumatik a brzdového obložení i vířením prachu z povrchu komunikací (tzv. sekundární znečištění).

Strategický plán udržitelné městské mobility České Budějovice ovlivňuje kvalitu ovzduší na několika úrovních.

Pozitivní přímé vlivy lze předpokládat u cílů, které přímo ovlivňují stávající zdroje znečištění ovzduší. Jedná se například o výměnu vozového parku pro hromadnou dopravu, zkvalitňování povrchu vozovek či zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy a státních organizací.

Nepřímé pozitivní vlivy na ovzduší lze předpokládat u cílů, které se snaží podporovat jiné způsoby dopravy než individuální automobilovou dopravu. Řada cílů podporuje cyklistickou a pěší dopravu, je to například dostavba páteřních cyklostezek a vzájemné propojování cyklotras, rozvoj systému městských kol – bikesharing nebo propojení cílů bezpečnými a atraktivními trasami pro cyklisty a pěší. Mnoho dalších cílů je zaměřeno na podporu a zvýšení atraktivity MHD, VHD, což předpokládá snížení podílu osobní automobilové dopravy a tím i snížení jejího negativního vlivu na ovzduší. Jedná se například o atraktivní nabídku spojů, zajištění komfortu cestujících, podporu segregace hromadné dopravy od IAD tam, kde je to prostorově možné nebo příspěvek na dopravní obsluhu VHD – dotované spoje.

V plánu lze ovšem najít i některé cíle, u kterých se dají předpokládat negativní vlivy na kvalitu ovzduší. Jedná se o některé investiční záměry pro motorovou dopravu – dobudování páteřní silniční sítě či výstavba významných místních komunikací. Dočasné negativní ovlivnění kvality ovzduší lze předpokládat ve fázi výstavby, a to zejména zvýšenou prašností. Ve fázi provozu budou nově vybudované záměry fungovat jako trvalé zdroje znečištění.

Vlivy na akustickou situaci

Jako hlavní zdroj hluku byla v rámci hlukového mapování v České republice jednoznačně identifikována silniční doprava, která se na prokázaném obtěžování hlukem podílí z více než 80 %. Hluk ze silniční dopravy lze rozdělit na

- Aerodynamický hluk, který vzniká při jízdě vozidla, jak rozráží vzduch svým pohybem
- Hluk motoru, který převažuje spíše při nižších rychlostech
- Hluk vznikající při styku pneumatik s vozovkou, který převažuje při vyšších rychlostech

Plán udržitelné městské mobility města České Budějovice navrhuje některé cíle, které přímo eliminují hlukové emise a lze u nich identifikovat výrazný přímý pozitivní vliv na akustickou situaci v území. Jedná se například o cíl snížení hlukové zátěže území od dopravy na pozemních komunikacích, podporu vozidel se sníženými hlukovými emisemi nebo třeba podporu výsadby zeleně, jenž může rovněž účinně eliminovat hluk.

Nepřímé pozitivní vlivy lze předpokládat u cílů, které podporují nemotorové formy dopravy, resp. hromadnou dopravu a tím snižují podíl individuální automobilové dopravy. Příkladem může být podpora dojížděky do zaměstnání s využitím jízdních kol nebo preference vozidel městské hromadné dopravy.

Obdobně jako u ovzduší i v případě akustické situace lze u některých cílů předpokládat i negativní ovlivnění. Jedná se především o záměry investičního charakteru, např. dobudování páteřní silniční sítě, výstavbu významných místních komunikací nebo dobudování páteřní železniční sítě. V případě



železnic jsou však součástí záměru i protihluková opatření, která by měla negativní vlivy minimalizovat.

Vlivy na vodu

Z hlediska kvality vod jsou silniční komunikace a parkoviště potenciálním zdrojem plošného znečištění. Zpevněné plochy dopravních staveb mohou rovněž negativně ovlivňovat povrchový odtok a kvalitu i množství vod podzemních.

Pozitivně lze hodnotit podporu výsadby zeleně, která předpokládá nezpevněné plochy, a tím i možnosti zasakování v místě.

Vlivy na půdu a horninové prostředí

Negativní vlivy na horninové prostředí a půdu lze předpokládat u záměrů investičního charakteru, kde dojde k záborům půdy, u větších staveb i k zásahům do horninového prostředí. Jedná se například o specifické cíle dostavba páteřních cyklostezek a vzájemné propojování cyklotras, dobudování páteřní silniční a železniční sítě, výstavba významných místních komunikací, rozvoj systémů P+R, K+R, B+G, B+R nebo zřízení logistického centra na okraji města. U opatření týkajících se dopravy v klidu lze předpokládat také potenciální riziko lokálního znečištění půdy úkapy z odstavených vozidel.

Pozitivně lze hodnotit podporu výsadby zeleně.

Vlivy na přírodu a krajinu

Negativní vlivy na přírodu a krajinu jsou většinou spojené s negativními vlivy na zábor půdy, neboť takto může dojít i k záboru ploch přírodních a k lokální destrukci biotopů. Problematické jsou v tomto směru záměry investičního charakteru, jenž byly vyjmenovány výše.

Pozitivně lze naopak hodnotit kromě podpory výsadby zeleně i rozvoj klidových zón, kde mohou vzniknout nové biotopy.

Vlivy na neobnovitelné energetické a surovinové zdroje

Nároky na energetické a surovinové zdroje lze v případě SUMP předpokládat zejména u stavebních záměrů, které vyžadují velké množství stavebního materiálu a rovněž energetické zdroje pro údržbu. Spotřeba neobnovitelných zdrojů je rovněž nedílnou součástí motorové dopravy, tudíž lze kladně hodnotit ty cíle, jenž podporují dopravu nemotorovou, případně hromadnou dopravu, kde se v přepočtu na cestujícího spotřebuje méně paliva než v IAD (rozvoj komunikací pro pěší a cyklistickou dopravu a zvýšení jejich atraktivity a bezpečnosti, preference vozidel městské hromadné dopravy, zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy).

Vlivy na veřejné zdraví

Veřejné zdraví je velmi komplexním problémem, který je ovlivňován celou řadou faktorů. Z pohledu plánu mobility má na zdraví největší vliv zhoršená kvalita ovzduší, hluk a bezpečnost dopravy.

Ovzduší

Znečištění ovzduší je jedním z faktorů, který se spolupodílí na ovlivnění lidského zdraví. Může se projevit výskytem nebo zhoršením subjektivních obtíží nebo objektivních poruch zdraví, na kterých se může určitou měrou podílet expozice látkám z ovzduší cestou dýchacího ústrojí.

Následuje stručný souhrn informací o účinku jednotlivých látek produkovaných dopravou.

Oxid dusičitý (NO₂)

Působení oxidu dusičitého je spojováno se zvýšením celkové, kardiovaskulární a respirační úmrtnosti. Je majoritně emitován při spalování, nejvyšší měřené hodnoty nalézáme v oblastech zatížených intenzivní dopravou a vytápěním. Hlavním účinkem krátkodobého působení vysokých koncentrací NO₂ je nárůst reaktivity dýchacích cest. U obyvatel v dopravou zatížených oblastech lze očekávat



snížení plicních funkcí, zvýšení výskytu respiračních onemocnění, zvýšený výskyt astmatických obtíží a alergií, a to u dětí i dospělých.

Prašné částice

Aerosolové částice obsažené ve vdechovaném vzduchu mají široké spektrum účinků na srdečně-cévní a respirační ústrojí. Dráždí sliznici dýchacích cest, mohou způsobit změnu struktury i funkce řasinkové tkáně, zvýšit produkci hlenu a snížit samočisticí schopnosti dýchacího ústrojí. Tyto změny omezují přirozené obranné mechanismy a usnadňují vznik infekce. Recidivující akutní zánětlivá onemocnění mohou vést ke vzniku chronického zánětu průdušek a chronické obstrukční nemoci plic s následným přetížením pravé srdeční komory a oběhovým selháváním. Aerosolové částice PM jsou od roku 2013 zařazeny mezi prokázané lidské karcinogeny skupiny 1, přispívající ke vzniku rakoviny plic.

Polycyklické aromatické uhlovodíky

PAU mají schopnost přetrvávat v prostředí, kumulují se v jeho složkách a v živých organismech, jsou lipofilní a řada z nich má toxické, mutagenní či karcinogenní vlastnosti. Patří mezi endokrinní disruptory, ovlivňují porodní váhu a růst plodu. Ve vysokých koncentracích mohou mít dráždivé účinky. PAU patří mezi nepřímo působící genotoxické sloučeniny. Nejznámějším zástupcem PAU je benzo(a)pyren, který je od roku 2010 zařazen do skupiny 1 – prokázaný karcinogen.

Hluk

Negativní účinky hluku je možné s určitým zjednodušením rozdělit na orgánové účinky (specifické a nespecifické), rušení činností (spánku, řečové komunikace, osvojování řeči a čtení) a vlivy na subjektivní pocity (obtěžování). Specifické účinky se projevují poruchami činnosti sluchového analyzátoru. U nespecifických účinků dochází k ovlivnění funkcí různých systémů organismu, často se na nich podílí stresová reakce a ovlivnění spánku a vyšších nervových funkcí. Hluk tak může přispět ke spuštění nebo urychlení vlastního patologického děje u chorob s multifaktoriálními příčinami.

Za dostatečně prokázané nepříznivé zdravotní účinky hluku v denní době je v současnosti považováno poškození sluchového aparátu, vliv na kardiovaskulární systém a nepříznivé působení na osvojování řeči a čtení u dětí. V noční době jsou za dostatečně prokázané považovány změny fyziologických reakcí (kardiovaskulární aktivita, EEG zaznamenaná aktivita mozku...), poruchy spánku a zvýšené užívání léků na spaní.

Působení hluku v životním prostředí je ovšem nutné posuzovat i hlediska ztížené komunikace řečí a zejména pak z hlediska obtěžování, pocitů nespokojenosti, rozmrzelosti a nepříznivého ovlivnění pohody lidí. Zařazení těchto vlivů mezi zdravotní účinky hluku vychází z definice zdraví WHO, kdy se za zdraví nepovažuje pouze nepřítomnost choroby, nýbrž je chápáno v celém kontextu souvisejících fyzických, psychických a sociálních aspektů. Při užším pohledu je obtěžování nově řazeno mezi psychosociální účinky hluku.

Předpokládané vlivy SUMP na kvalitu ovzduší a akustickou situaci již byly popsány výše v kapitolách o ovzduší a hluku. Třetím relevantním tématem ovlivňujícím veřejné zdraví je bezpečnost. Zvýšení bezpečnosti je jednou z pěti oblastí změny, které SUMP stanovuje. Zaměřuje se na zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu, zvyšování bezpečnosti ve veřejné dopravě, dopravní výchovu pro všechny věkové skupiny, postupné odstraňování nehodových míst nebo vytvoření bezpečných cest pro provoz cyklistů a chodců. U všech těchto cílů lze předpokládat přímé či nepřímé pozitivní vlivy na veřejné zdraví. Plán rovněž navrhuje některá opatření pro rozvoj bezbariérovosti, což lze také hodnotit kladně z hlediska vlivu na veřejné zdraví.

Vlivy na historické a kulturní hodnoty

Významnější negativní vlivy na kulturní dědictví se nepředpokládají. Pouze záměry, které znamenají stavební rozvoj, mohou mít potenciální vliv na kulturní dědictví. Vzhledem k tomu, že jakékoliv



zásahy do kulturního dědictví jsou upraveny platnou legislativou, nedají se zde předpokládat významnější negativní vlivy. S ohledem na skutečnost, že se jedná o území s možností nálezů archeologických památek, dají se zde předpokládat spíše vlivy pozitivní skrze archeologické průzkumy v rámci případných stavebních akcí.

Pozitivně lze rovněž hodnotit specifický cíl zavedení systému citylogistiky pro historické centrum, kdy skrze menší počet koordinovaných zásobovacích vozidel bude docházet k menšímu negativnímu vlivu na přítomné kulturní a historické hodnoty historického centra.

Detailní vyhodnocení jednotlivých strategických a specifických cílů na složky životního prostředí tvoří přílohu č. 3.

E. DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

E.1 VÝČET MOŽNÝCH VLIVŮ KONCEPCE PŘESAHUJÍCÍCH HRANICE ČESKÉ REPUBLIKY

S ohledem na charakter posuzované koncepce a její zaměření na území statutárního města České Budějovice, se nepředpokládají přeshraniční vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví mimo hranice České republiky. Jednotlivé záměry, které jsou uvedeny v zásobníku projektů v samostatné příloze Strategického plánu udržitelné městské mobility České Budějovice, budou následně předmětem individuálního podrobného posuzování EIA podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, pokud to bude jejich charakter vyžadovat.

E.2 MAPOVÁ DOKUMENTACE A JINÁ DOKUMENTACE TÝKAJÍCÍ SE ÚDAJŮ V OZNÁMENÍ KONCEPCE

Celkový přehled, kde jsou specifikovány pro strategické a následně pro specifické cíle také indikátory, jejich cílové hodnoty pro rok 2025 a způsob jakým budou zjišťovány, je uveden v příloze č. 4 tohoto oznámení.

E.3 DALŠÍ PODSTATNÉ INFORMACE PŘEDKLADATELE O MOŽNÝCH VLIVECH NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Podstatné informace o vlivech na životní prostředí a veřejné zdraví, které jsou známy, jsou uvedeny v předcházejících kapitolách. Nepředpokládají se další podstatné negativní vlivy.

E.4 STANOVISKO ORGÁNU OCHRANY PŘÍRODY, POKUD JE VYŽADOVÁNO PODLE § 45I ODS. 1 ZÁKONA Č. 114/1992 SB., VE ZNĚNÍ ZÁKONA Č. 218/2004 SB.

Stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody k potenciačním vlivům koncepce na území soustavy Natura 2000 je uvedeno v příloze č. 1 tohoto oznámení.

- Krajský úřad Jihočeského kraje
- Ministerstvo životního prostředí, Odbor výkonu státní správy II, České Budějovice



Datum zpracování oznámení koncepce:

Únor 2018

Jméno, příjmení, adresa, telefon a e-mail osob, které se podílely na zpracování oznámení koncepce

Ing. Zuzana Toniková (držitelka autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., osvědčení odborné způsobilosti č.j. 2826/316/OPVŽ/94 ze dne 31.5. 1994, prodloužení č.j. 45689/ENV/16 ze dne 28.7. 2016)

Průchova 3168

272 01 Kladno 1

Tel.: 604 530 664

e-mail: zuzana.tonikova@seznam.cz

Ing. Hana Ali

Magistrů 1275/13

140 00 Praha 4

Tel.: 277 005 513

E-mail: hana.ali@afconsult.com

Ing. Jan Humlhans

Magistrů 1275/13

140 00 Praha 4

Tel.: 277 005 513

E-mail: jan.humlhans@afconsult.com

Mgr. Iva Smejtková

Magistrů 1275/13

140 00 Praha 4

Tel.: 277 005 509

E-mail: iva.smejtkova@afconsult.com

Podpis oprávněného zástupce předkladatele



Ing. Zuzana Toniková

Na základě plné moci (viz příloha č.2 oznámení)



ZDROJE

- [1] Strategický plán udržitelné městské mobility České Budějovice, část III. – návrhová, 2018, AF-Cityplan, s.r.o.
- [2] Územně analytické podklady ORP České Budějovice 2016
- [3] Český statistický úřad, dostupné z: <<http://czso.cz>>
- [4] Encyklopedie Českých Budějovic, dostupné z: <<http://encyklopedie.c-budejovice.cz>>
- [5] Národní geoportál INSPIRE, dostupné z: <<https://geoportal.gov.cz>>
- [6] Systém evidence kontaminovaných míst, dostupné z: <<http://sekm.cz>>
- [7] Zpráva o hodnocení jakosti povrchových vod v dílčím povodí Horní Vltavy za období 2015-2016, dostupné z: <<http://www.pvl.cz>>
- [8] Kanalizační řád kanalizace pro veřejnou potřebu aglomerace České Budějovice, dostupné z: <<http://cevak.cz>>
- [9] Odhad zdravotních rizik ze znečištění ovzduší ČR – rok 2016, dostupné z <<http://www.szu.cz/tema/zivotni-prostredi/ovzdusi-a-zdravi>>
- [10] Zdravotní účinky hluku, dostupné z: <http://www.szu.cz/tema/zivotni-prostredi/zdravotni-ucinky-hluku>
- [11] Aktualizace hlukového modelu Českých Budějovic – hluková mapa Českých Budějovic 2015, Studio D – akustika s.r.o.
- [12] Zpráva o životním prostředí v Jihočeském kraji 2016, Cenia, dostupné z: <[https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/zpravy_zivotni_prostredi_kraje_2016/\\$FILE/SOPSZ-P-Jihocesky_kraj-20180115.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/zpravy_zivotni_prostredi_kraje_2016/$FILE/SOPSZ-P-Jihocesky_kraj-20180115.pdf)>



PŘÍLOHY

Příloha č. 1 – Stanoviska příslušných orgánů ochrany přírody k potencionálním vlivům koncepce na území soustavy Natura 2000

Příloha č. 2 – Plná moc

Příloha č. 3 – Tabulkové vyhodnocení vlivů SUMP na jednotlivé složky ŽP

Příloha č. 4 – Indikátory hodnocení



Příloha č. 1 – Stanoviska příslušných orgánů ochrany přírody k potencionálním vlivům koncepce na území soustavy Natura 2000

Městský úřad České Budějovice Úřad hlavního architekta	
Převzato dne:	19. 2. 18
Čj.:	4421/19/2018
Přijal:	5

KRAJSKÝ ÚŘAD

JIHOČESKÝ KRAJ

ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, ZEMĚDĚLSTVÍ A LESNICTVÍ

Č.j.: KUJCK 22121/2018/OZZL/2 datum: 12. 2. 2018 vyřizuje: RNDr. Kamil Zimmermann Ph.D. telefon: 386 720 711
Sp. zn.: OZZL 8708/2018/kazi

Stanovisko podle § 45i k návrhu Plánu udržitelné městské mobility města České Budějovice

Krajský úřad – Jihočeský kraj, jako příslušný orgán podle ustanovení §77a, odst. 4 písm. x) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o ochraně přírody a krajiny) uplatňuje stanoviska k zásadám územního rozvoje a k územním plánům obcí s rozšířenou působností z hlediska zájmů chráněných tímto zákonem a dále k ostatním územním plánům a regulačním plánům z hlediska zájmů chráněných tímto zákonem, není-li příslušný jiný orgán ochrany přírody, tj. i za zájmy chráněné zákonem o ochraně přírody a krajiny v působnosti Ministerstva životního prostředí.

Orgán ochrany přírody krajského úřadu – Jihočeský kraj obdržel dne 15. 1. 2018 žádost o stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. k návrhu Plánu udržitelné městské mobility města České Budějovice (dále jen „Plán mobility“). Krajský úřad – Jihočeský kraj po posouzení předložených podkladů a na základě dostupných informací, v rámci své místní a věcné příslušnosti podle zákona o ochraně přírody a krajiny sděluje následující:

Předložený návrh Plánu mobility je strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí i podniků ve městě a jeho okolí a přispět ke zlepšení kvality života. Cílem tohoto dokumentu je za pomoci občanů, městských, regionálních a státních orgánů hledat a najít možnosti udržitelné městské dopravní obsluhy území. Dokument staví na již existujících aktivitách v plánování a rozvoji města. Zpracovaný Plán mobility je koncepční studií všech subsystémů dopravy ve městě Českých Budějovicích s doporučením do celé aglomerace. Bude jedním z podkladů pro územní plánování a současně bude závazným podkladem pro plánování dopravní obsluhy na území města.

Dokument se skládá ze čtyř částí – analytické, strategické, návrhové části a akčního plánu. Návrhovou část doplňují přílohy. Např. z návrhové části vycházející zásobníky projektů: „zásobník tvrdých projektů“ (který je samostatnou přílohou 2.1) – investiční záměry, které jsou ve městě a jeho bezprostředním okolí připravovány a jejichž účelnost je v rámci projektu mobility prověřena a dále pak „zásobník měkkých projektů“ (který je samostatnou přílohou 2.2) – které jsou navrženy na podporu mobility. Projekty navržené v těchto zásobnících jsou připraveny v souladu s koncepcí Plánu mobility, avšak vzhledem k tomu, že musí reagovat na změny podmínek (v území, či právním rámci), nejsou součástí koncepce.

Stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. (zákon o ochraně přírody a krajiny)

souhlasí
s návrhem Plánu mobility

Podle ustanovení § 77a odst. 4 písm. l) a písm. m) zákona o ochraně přírody a krajiny:

Na ve správním území řešeném předloženým návrhem Plánu mobility v příslušnosti zdejšího orgánu ochrany přírody se vyskytuje jediná ptačí oblast (dále jen „PO“), PO CZ0311037 Českobudějovické rybníky. Dále se v řešeném území vyskytuje evropsky významná lokalita (dále jen „EVL“), EVL CZ0313138 Vrbenské rybníky.

Předmětem ochrany v PO Českobudějovické rybníky jsou husa velká (*Anser anser*), kopřivka obecná (*Anas slopera*), kvakoš noční (*Nycticorax nycticorax*), rybák obecný (*Stema hirundo*), slavík modráček střevoevropský (*Luscinia svecica cyanecula*). Spektrum ptačích druhů hnízdících na rybnících v oblasti, případně protahujících na jarním nebo podzimním tahu, je velmi bohaté. Pokud jde o druhy, které jsou předmětem ochrany v ptačí oblasti: Kvakoš noční hnízdí v několika hnízdních koloniích, jeho početnost v posledním desetiletí zvolna stoupá. Spolu s oblastí jižní Moravy tak patří Českobudějovické rybníky k centrům výskytu druhu v České republice. Rybák obecný

U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice, tel.: 386 720 111
e-mail: zimmermann@kraj-jihocesky.cz, ID DS: kdib3rr, www.kraj-jihocesky.cz



hnízdí na nezarostlých rybníčních ostrůvcích, počet hnízdních kolonií však v posledních letech klesá hlavně vzhledem k tomu, že některé hnízdní ostrůvky byly rozplaveny. Slavík modráček středoevropský hnízdí především v litorálních rákosinách rybníků a v navazujících terestrických rákosinách. Husa velká na rybnících početně hnízdí, hnízdní populace v posledních desetiletích významně narůstá. V létě se husy koncentrují ve velkých hejnech na několika shromaždištích, jsou doplňovány ptáky ze vzdálenějších oblastí. Kopřivka obecná hnízdí i protahuje především na menších, mělkých, dobře zarostlých rybnících, někdy však vytváří i početná hejna, protahující na větších rybnících.

Nejpočetnějšími hnízdicími vodními ptáky na rybnících v oblasti jsou racek chechtavý (*Larus ridibundus*), lyska černá (*Fulica atra*), kachna divoká (*Anas platyrhynchos*), polák chocholačka (*Aythya fuligula*) a polák velký (*Aythya ferina*). Početnost některých z těchto druhů ovšem v posledních třech desetiletích výrazně poklesla – to platí především o racku chechtavém, lysce černé a poláku chocholačce. Příčinou ubývání mnoha druhů jsou především vysoké obsádky kapra v rybnících.

Českobudějovické rybníky jsou také jedinou oblastí v České republice, kde pravidelně hnízdí kolpík bílý (*Platalea leucorodia*) a volavka stříbřitá (*Egretta garzetta*).

Jako nejdůležitější faktory zranitelnosti jsou uváděny:

Vysoké rybí obsádky v rybnících způsobují vysoký vyžírací tlak rybí obsádky, omezující diverzitu vodních organismů (vyžírání vodních bezobratlých, vysoký zákal vody: eliminace submerzní i natantní vegetace) i množství dostupné potravy (vodní bezobratlí, bentos aj.) pro mnohé druhy vodních ptáků.

Rozplavování ostrůvků, na kterých hnízdí kvakoš noční, rybák obecný, ale i kolpík bílý nebo volavka stříbřitá. Tyto ostrůvky byly v minulosti vytvořeny z jemných rybníčních sedimentů buď při odbahňování rybníků, nebo účelově pro vodní ptáky. Postupně jsou mnohé abrazí rozplavovány. Aby byla hnízdiště ptáků zachována, je třeba některé ostrůvky občas opravovat nebo vytvářet nové. Vysazování v zajetí odchovaných kachen divokých pro myslivecké účely. Zvyšuje lovecký tlak a tedy rušení v některých lokalitách v době lovecké sezóny, především ale kachny vysazené ve velkých hustotách eutrofizují břehy rybníků i vodu v rybnících. Vysoký lovecký tlak na letních shromaždištích husy velké, zejména na začátku lovecké sezóny.

Předmětem ochrany v EVL Vrbenské rybníky jsou husa velká (*Anser anser*), kopřivka obecná (*Anas stopera*), kvakoš noční (*Nycticorax nycticorax*), rybák obecný (*Stema hirundo*), slavík modráček středoevropský (*Luscinia svecica cyaneocula*). Spektrum ptačích druhů hnízdicích na rybnících v oblasti, případně protahujících na jarním nebo podzimním tahu, je velmi bohaté. Pokud jde o druhy, které jsou předmětem ochrany v ptačí oblasti: Kvakoš noční hnízdí v několika hnízdních koloniích, jeho početnost v posledním desetiletí zvolna stoupá. Spolu s oblastí jižní Moravy tak patří Českobudějovické rybníky k centřům výskytu druhu v České republice. Rybák obecný hnízdí na nezarostlých rybníčních ostrůvcích, počet hnízdních kolonií však v posledních letech klesá hlavně vzhledem k tomu, že některé hnízdní ostrůvky byly rozplaveny. Slavík modráček středoevropský hnízdí především v litorálních rákosinách rybníků a v navazujících terestrických rákosinách. Husa velká na rybnících početně hnízdí, hnízdní populace v posledních desetiletích významně narůstá. V létě se husy koncentrují ve velkých hejnech na několika shromaždištích, jsou doplňovány ptáky ze vzdálenějších oblastí. Kopřivka obecná hnízdí i protahuje především na menších, mělkých, dobře zarostlých rybnících, někdy však vytváří i početná hejna, protahující na větších rybnících.

Jako nejdůležitější faktory zranitelnosti jsou uváděny:

Část silněji zamokřených lučních pozemků podléhá expanzivnímu šíření dřevinných náletů (vrby, olše, krušina) a vyžadovány by alespoň periodickou likvidací těchto náletů a občasně pokosení; zbytek lučních porostů je potřebné kosit nejméně 1x ročně a zamezit tak jejich postupné degradaci, která hrozí při občasných výpadcích kosení. Porosty plavínu v rybníku Šnejdlík jsou velmi citlivé na režim rybářského obhospodařování rybníka. Vyžadují extenzivní způsob hospodaření s nízkou rybí obsádkou, s vyloučeným nebo silně omezeným hnojením a přikrmováním. Porosty vysokých ostřic postupně degradují a zejména porost *Carex elata* se postupně rozpadá. Pro oba živočišné druhy, jež jsou předmětem ochrany, je rizikovým faktorem používání biocidů. Prostředí výskytu kuňky ohnivě je ohroženo sukcesí (zarůstání náletem dřevin a zazemňování tůní) na bývalém vojenském cvičišti a zakládáním divokých skládek. Na výskyt páchníka má negativní vliv odstraňování nemocných a padlých stromů, vypalování a sanace stromových dutin.

U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice, tel.: 386 720 111
e-mail: zimmemann@kraj-jihocesky.cz, ID DS: kdib3rr, www.kraj-jihocesky.cz

Stránka 2



Krajský úřad – Jihočeský kraj, jako příslušný správní orgán podle ustanovení §67 odst. 1 písm. g) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, a dále dle ustanovení §77a zákona o ochraně přírody a krajiny, vydává v souladu s ustanovením §45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny a na základě předložených podkladů k danému návrhu Plánu mobility, toto stanovisko:

Uvedený návrh Plánu udržitelné městské mobility města České Budějovice **nemůže** mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný negativní vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí ležících na území v působnosti Krajského úřadu – Jihočeský kraj.

Odůvodnění:

Vzhledem k charakteru navrhovaných záměrů a jejich umístění v dostatečné vzdálenosti od zmiňovaných EVL a PO, **nemůže** v žádném případě dojít ovlivnění nebo narušení předmětů ochrany ve zmiňovaných prvcích soustavy NATURA 2000. Vliv byl vyloučen na základě znalosti biologie předmětů ochrany druhů a biotopů a zdejší orgán ochrany přírody také zohlednil fakt, že ze své podstaty se jedná o koncepční dokument, který neřeší konkrétní záměry, ale stanovuje prioritní osy rozvoje a identifikuje hlavní problémy k řešení v území. V celém Plánu mobility nejsou plochy soustavy NATURA 2000 v podstatě řešeny. Nicméně tento dokument zmiňuje, že se bude jednat o závazný dokument pro územní plánování a všechny chystané záměry budou znovu posouzeny v procesech schvalování územně plánovacích dokumentací a jednotlivé záměry budou znovu posouzeny s ohledem na soustavu NATURA 2000.

Toto vyjádření nenahrazuje stanoviska dalších případně dotčených orgánů ochrany přírody ve smyslu § 76 a § 77 zákona o ochraně přírody a krajiny.

Ing. Zdeněk Klimeš
vedoucí odboru životního prostředí,
zemědělství a lesnictví

Obdrželi:

– Statutární město České Budějovice, Magistrát města České Budějovice, Odbor územního plánování, nám. Přemysla Otakara II č. 1, 2, 370 92 České Budějovice (DS)

U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice, tel.: 386 720 111
e-mail: zimmermann@kraj-jihocesky.cz, ID DS: kdib3rr, www.kraj-jihocesky.cz



Ministerstvo životního prostředí

ODESÍLATEL:

Ministerstvo životního prostředí
Odbor výkonu státní správy II
Mánesova 3a
370 01 České Budějovice

ADRESÁT:

AF-CITYPLAN s.r.o.
Magistrů 1275/13
140 00 Praha 4

Datum 14.2.2018
Čj. MZP/2018/510/242
Vyřizuje Ing. Zdeněk Nešpol
E-mail zdenek.nespol@mzp.cz
Tel. 267 123 202, 724 040 859

Strategický plán udržitelné městské mobility České Budějovice část III. – návrhová: stanovisko dle 45i odst. 1 zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů

Ministerstvo životního prostředí vykonává v souladu s ustanovením § 79 odst. 3 písm. v) zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále „zákon“), působnost orgánu ochrany přírody na pozemcích a stavbách, které tvoří součást objektů důležitých pro obranu státu mimo vojenské újezdy; jsou-li tyto pozemky a stavby na území správních obvodů správ, národních parků nebo Agentury, vykonávají působnost orgánů ochrany přírody správy národních parků nebo Agentura.

Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy II, v rámci náplně činnosti, která je mu svěřena platným organizačním řádem, jako příslušný orgán ochrany přírody na pozemcích a stavbách tvořících součást objektů důležitých pro obranu státu v území Jihočeského kraje (mimo výše uvedené oblasti), vydává na základě žádosti Společnosti AF-CITYPLAN s.r.o., doručené dne 6.2.2018, podle § 45i odst. 1 zákona toto **stanovisko**:

Koncepce „**Strategický plán udržitelné městské mobility České Budějovice část III. – návrhová** (ve znění k lednu 2018)“ nemá samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi či záměry významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí na pozemcích, případně stavbách určených pro účely obrany státu, nacházejících se v územní působnosti Ministerstva životního prostředí, odboru výkonu státní správy II.

Odůvodnění:

Cílem předložené koncepce je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí i podniků ve městě a jeho okolí a přispět ke zlepšení kvality života. Řešené území je vymezeno hranicí statutárního města České Budějovice, na tomto území mají být realizovaná tvrdá a měkká opatření. Některá opatření a projekty, které mohou přispět k dosažení cílů koncepce, jsou navrhována i mimo hranice města jako doporučení pro investory. Víze a strategické cíle mají být závazným podkladem pro návrh opatření rozvoje udržitelné mobility města. Pro jednotlivé oblasti změn jsou vymezeny strategické a specifické cíle. Jedná se o oblasti změn – zlepšení mobility a dostupnosti, zvýšení bezpečnosti, zvýšení kvality života v Českých Budějovicích, zvýšení efektivity dopravního systému a zlepšení image města.

Navržená opatření mají za cíl snižování emisí z dopravy na území města (nízkoemisní zóny, mýto, omezení vjezdu, ekologizace MHD, využití elektromobilů, carsharing aj.). S ohledem na speciálně



Ministerstvo životního prostředí

vymezenou územní oblast, kdy se několik zájmových pozemků nachází v PO Českobudějovické rybníky a EVL Vrbenské rybníky, zdejší odbor nenalezl v předložené koncepci a v přehledné mapové situaci celkového návrhu opatření návrhy, které by mohly mít významný vliv na příznivý stav jejich předmětů ochrany nebo celistvost území.

JUDr. Hana Dvořáková
ředitelka
odboru výkonu státní správy II

2/2

Ministerstvo životního prostředí, Vršovická 65, 100 10 Praha 10, (+420) 26712-1111, www.mzp.cz, info@mzp.cz



Příloha č. 2 – Plná moc



STATUTÁRNÍ MĚSTO ČESKÉ BUDĚJOVICE
Ing. Jiří Svoboda
primátor

V Českých Budějovicích dne 24. 1. 2018
č. j. KP-PO/54/2018/EPM/14

Statutární město České Budějovice

se sídlem nám. Přemysla Otakara II., 1/1, 370 92 České Budějovice,

jehož jménem jedná v souladu s § 103 odst. 1 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů, Ing. Jiří Svoboda, primátor města,

jakožto zmocnitel

uděluje tímto

na základě smlouvy uzavřené mezi stranami této plné moci akceptací objednávky zmocnitele
č. OBJ/1170/2017/037 ze dne 13. 12. 2017,
a v souladu s usnesením Rady města České Budějovice č. 533/2015 ze dne 8. 4. 2015,

PLNOU MOC

podle § 33 odst. 2 písm. b), ve spojení s § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů,

zmocněnci

AF-CITYPLAN s.r.o.,

IČ: 47307218, místo podnikání/sídlo: Magistrů 1275/13, Michle, 140 00 Praha 4,

v následujícím rozsahu:

Zmocněnec je oprávněn vystupovat jménem a na účet zmocnitele ve věci koncepce:

„Plán udržitelné městské mobility města České Budějovice“,

a to v rozsahu následujících řízení a postupů správního orgánu:

- podání žádosti o stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, příslušnému orgánu ochrany přírody, jakož i další zastoupení zmocnitele v řízení vedeném správním orgánem o vydání tohoto stanoviska,
- předložení oznámení příslušnému úřadu dle § 10c zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, jakož i další zastoupení zmocnitele v řízeních vedených příslušným úřadem dle uvedeného zákona v rámci posuzování vlivů koncepce na životní prostředí, včetně řízení zjišťovacího,

a rovněž včetně řízení či postupů jiných správních orgánů, pokud tato řízení či tyto postupy jsou předpokladem pro uskutečnění výše uvedených řízení a postupů.

Zmocněnec je oprávněn činit za zmocnitele všechny úkony, které zmocniteli jakožto účastníku řízení, popř. jakožto subjektu na řízení či postupu správního orgánu jinak zúčastněnému, přísluší, a to vždy pro celé takové řízení.

Zmocněnec je povinen jednat při naplňování této plné moci v souladu s právními předpisy a pokyny zmocnitele, včetně příslušných usnesení Zastupitelstva města České Budějovice a Rady města České Budějovice. Zmocněnec je povinen neprodleně informovat zmocnitele o všech úkonech uskutečňovaných

nám. Přemysla Otakara II. č. 1 a 2, 370 92 České Budějovice tel.: 386 802 901 fax: 386 802 951



podle této plné moci, je-li to možné a účelné s ohledem na povahu úkonu a okolnosti daného řízení. Informování podle předchozí věty provádí zmocněnec ještě před uskutečněním úkonů, nehrozí-li nebezpečí z prodlení, jinak bez zbytečného odkladu po jejich uskutečnění.

Toto zastoupení je uzavíráno, resp. tato plná moc je vydávána na dobu určitou do provedení výše popsaných řízení a postupů správních orgánů k předmětné koncepci. Toto zastoupení, resp. plná moc, zaniká i v dalších případech stanovených právními předpisy, zejména pak v případě odvolání ze strany zmocnitele nebo výpovědi ze strany zmocněnce.

Zmocněnec není oprávněn udělit plnou moc třetí osobě, aby namísto něho za zmocnitele jednala.



za zmocnitele

PROHLÁŠENÍ O PŘIJETÍ

Výše uvedené zmocnění v plném rozsahu a bez výhrad přijímám.

V Českých Budějovicích, dne 22. 1. 2018



AF-CITYPLAN s.r.o.
Magistrů 1275/13
140 00 Praha 4
IČ: 47307218
DIČ: CZ47307218

za zmocněnce



Příloha č. 3 – Tabulkové vyhodnocení vlivů SUMP na jednotlivé složky ŽP

Oblast změny: 1) Zlepšení mobility a dostupnosti										
Strategický cíl:	Specifický cíl:	vliv na ovzduší	vliv na akustickou situaci	vliv na vodu	vliv na půdu a horninové prostředí	vliv na přírodu a krajinu	nároky na neobnovitelné energetické a surovinové zdroje	vliv na veřejné zdraví	vliv na historické a kulturní hodnoty	Komentář
Zlepšení mobility pro všechny cílové skupiny obyvatel včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace	Rozvoj bezbariérovosti ve veřejném prostoru a veřejných budovách	0	0	0	0	0	0	1	0	Přestavbu veřejných budov na bezbariérové lze hodnotit kladně z hlediska vlivu na zdraví, neboť se tak minimalizuje riziko úrazu osob se sníženou schopností pohybu a orientace.
	Bezbariérovost v hromadné dopravě: nízkopodlažní vozidla, nástupiště a terminály bez bariér	0	0	0	0	0	0	1	0	Cíl lze hodnotit kladně z hlediska vlivu na zdraví, neboť se tak minimalizuje riziko úrazu osob se sníženou schopností pohybu a orientace.
Podpora a preference veřejné dopravy	Zvýšení kvality dopravní a řídicí infrastruktury a vozového parku pro hromadnou dopravu	1	1	0	0	0	0	1	0	Nový vozový park s lepšími emisními parametry a parametry hlučnosti nahradí stávající neekologické prostředky hromadné dopravy.
	Zlepšení informovanosti cestujících ve veřejné dopravě	0	0	0	0	0	0	0	0	
Rozvoj a podpora cyklistické a pěší dopravy	Dostavba páteřních cyklostezek a vzájemné propojování cyklotras	(1)	(1)	0	-1	0	-1	(1)	0	Podpora cyklistické dopravy má nepřímé pozitivní dopady na ovzduší a akustickou situaci skrze potenciál nahradit část IAD dopravou cyklistickou. Zároveň má nepřímý pozitivní vliv na zdraví a kondici obyvatel využívajících cyklo dopravu. Jako negativní lze hodnotit lokální zábor půdy a nové nároky na surovinové zdroje (stavební materiál) spojené s každou novou výstavbou.
	Zkvalitňování stávajících nemotoristických komunikací	0	0	0	0	0	0	(1)	0	Jakákoliv podpora cyklistické dopravy má nepřímé pozitivní dopady na zdravotní kondici i psychickou pohodu cyklistů.
	Zajištění prostupnosti území pro nemotoristickou dopravu	0	0	0	0	0	0	(1)	0	Jakákoliv podpora cyklistické dopravy má nepřímé pozitivní dopady na zdravotní kondici i psychickou pohodu cyklistů.
	Doplnění mobiliáře a služeb pro cyklo dopravu a pěší dopravu (lavičky, WC, stojany na parkování, servisní místa atd.)	0	0	0	0	0	0	(1)	0	Jakákoliv podpora cyklistické dopravy má nepřímé pozitivní dopady na zdravotní kondici i psychickou pohodu cyklistů.
Zlepšení dostupnosti cílů cest – odstranění bariér	Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou do všech částí města	(-1)	(-1)	0	0	0	0	(-1)	0	Nové linky do těch částí města, kde doposud nebyly, mohou přinést novou zátěž pro kvalitu ovzduší a hlukovou situaci v těchto částech města.



	Zvýšení plynulosti silniční dopravy	(1)	0	0	0	0	0	(1)	0	Zvýšení plynulosti dopravy může mít nepřímý pozitivní vliv na ovzduší v lokalitách, kde často dochází k dopravním zácpám, a tudíž i k vyšším koncentracím znečištění v ovzduší.
	Přestavba křižovatek a úseků s nejvyšší nehodovostí	0	0	0	0	0	0	1	0	Cíl má předpokládaný pozitivní vliv na snížení nehodovosti, a tudíž i veřejné zdraví.
Podpora nemotorové a nízkoemisní dopravy	Zlepšení prostupnosti vybraných zón pro nemotorovou dopravu	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Cenová politika parkování pro ekologická vozidla	(1)	(1)	0	0	0	0	(1)	0	Podpora ekologických vozidel s lepšími emisními a akustickými parametry má pozitivní vliv na ovzduší a akustickou situaci, a tím i veřejné zdraví.
Podpora sdílené dopravy	Rozvoj systému městských kol – bikesharing	(1)	(1)	0	0	0	(1)	(1)	0	Rozvoj bikesharingu může přispět k nahrazení určitého množství IAD dopravou cyklistickou, která je šetrnější k ovzduší, akustické situaci i veřejnému zdraví.
	Podpora pro carpooling	(1)	(1)	0	0	0	0	(1)	0	Carpooling může přispět ke snížení množství aut používaných pro přepravu osob, a tím k lepší emisní a akustické situaci i zlepšení bezpečnosti na silnicích.
	Podpora pro carsharing	0	0	0	0	0	0	0	0	
Dostavba infrastruktury	Dobudování páteřní silniční sítě	-1	-1	0	-1	-1	-1	-1	0	Z hlediska vlivů na životní prostředí lze tento cíl hodnotit jako převážně negativní. Jedná se především o vybudování nových zdrojů hluchosti a prašnosti, které předpokládají zábor půdy, dle lokality i přírodních ploch. Jako veškerá nová výstavba i tato předpokládá nové nároky na neobnovitelné energetické a surovinové zdroje.
	Dobudování páteřní železniční sítě	(1)	-1	0	-1	-1	-1	-1	0	Obdobné hodnocení jako u předchozího bodu. Železniční dopravu lze hodnotit pozitivně z hlediska vlivu na ovzduší, jedná-li se o elektrifikované tratě. Naproti tomu z hlediska akustické situace je železniční doprava problematická, nicméně toto se dá řešit různými protihlukovými opatřeními, která hluk a jeho vliv na veřejné zdraví minimalizují.
	Výstavba významných místních komunikací	-1	-1	0	-1	-1	-1	-1	0	Obdobné vlivy jako u dobudování páteřní silniční sítě.
Zapojení významných zaměstnavatelů do podpory v oblasti udržitelné mobility	Podpora firemních plánů mobility (bonusy, zázemí pro cyklisty atd.)	(1)	(1)	0	0	0	(1)	(1)	0	Podpora udržitelných forem dopravy s sebou přináší nepřímé pozitivní vlivy skrze snížení podílu IAD a jejich negativních důsledků.
	Podpora dojížděky do zaměstnání s využitím jízdních kol	(1)	(1)	0	0	0	(1)	1	0	Podpora cyklistické dopravy může přispět ke snížení podílu IAD a jejich negativních důsledků a zároveň má přímý pozitivní vliv na zdraví jejich uživatelů.
	Příspěvek na dopravní obsluhu VHD – dotované spoje	(1)	(1)	0	0	0	(1)	(1)	0	Nepřímý pozitivní vliv na ovzduší, akustickou situaci a zdraví a menší nároky na energetické zdroje skrze snížení podílu IAD.
Oblast změny: 2) Zvýšení bezpečnosti										
Zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu	Snížení nehodovosti na přechodech, počtu usmrčených a těžce zraněných	0	0	0	0	0	0	2	0	Zvýšení bezpečnosti lze hodnotit jednoznačně pozitivně z hlediska vlivů na veřejné zdraví.



	Snížení počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů	0	0	0	0	0	0	2	0	Zvýšení bezpečnosti lze hodnotit jednoznačně pozitivně z hlediska vlivů na veřejné zdraví.
	Bezpečné přechody (osvětlení, značení, konstrukční řešení, rekonstrukce stávajících)	0	0	0	0	0	0	2	0	Zvýšení bezpečnosti lze hodnotit jednoznačně pozitivně z hlediska vlivů na veřejné zdraví.
	Bezpečné cyklotrasy a křížení s ostatními druhy dopravy	0	0	0	0	0	0	2	0	Zvýšení bezpečnosti lze hodnotit jednoznačně pozitivně z hlediska vlivů na veřejné zdraví.
	Odstranění bezpečnostních závad na stávající komunikační síti	0	0	0	0	0	0	2	0	Zvýšení bezpečnosti lze hodnotit jednoznačně pozitivně z hlediska vlivů na veřejné zdraví.
Zvyšování bezpečnosti ve veřejné dopravě, na zastávkách, v přestupních terminálech, hromadných parkovištích a garážích	Kamerový dohledový systém	0	0	0	0	0	0	(1)	0	Lze předpokládat pozitivní vliv na bezpečnost a tím pádem i nepřímý pozitivní vliv na veřejné zdraví.
Dopravní výchova pro všechny věkové skupiny	Podpora dopravní výchovy dětí	0	0	0	0	0	0	(1)	0	Lze předpokládat pozitivní vliv na bezpečnost a tím pádem i nepřímý pozitivní vliv na veřejné zdraví.
	Informování řidičů o bezpečnosti provozu – osvětlové kampaně	0	0	0	0	0	0	(1)	0	Lze předpokládat pozitivní vliv na bezpečnost a tím pádem i nepřímý pozitivní vliv na veřejné zdraví.
Postupné odstraňování nehodových míst	Důkladná analýza příčin dopravních nehod z hlediska uspořádání komunikace	0	0	0	0	0	0	(1)	0	Lze předpokládat pozitivní vliv na bezpečnost a tím pádem i nepřímý pozitivní vliv na veřejné zdraví.
	Odstranění nehodových míst z důvodu nedodržování dopravního značení a pravidel silničního provozu	0	0	0	0	0	0	(1)	0	Lze předpokládat pozitivní vliv na bezpečnost a tím pádem i nepřímý pozitivní vliv na veřejné zdraví.
	Provádění bezpečnostních auditů a inspekcí	0	0	0	0	0	0	(1)	0	Lze předpokládat pozitivní vliv na bezpečnost a tím pádem i nepřímý pozitivní vliv na veřejné zdraví.
Vytvoření bezpečných cest pro provoz cyklistů a chodců	Propojení cílů bezpečnými a atraktivními trasami pro cyklisty a pěší	(1)	(1)	0	0	0	(1)	(1)	0	Může přispět k rozvoji nemotorové osobní dopravy, která může snížit podíl IAD a její negativní vlivy (ovzduší, akustická situace, energetické zdroje a zdraví).
	Segregace motorové a nemotorové dopravy	0	0	0	(-1)	0	(-1)	(1)	0	Nepřímé negativní vlivy lze předpokládat v souvislosti s výstavbou paralelních komunikací pro cyklistickou a pěší dopravu (zábor půdy, nároky na surovinové zdroje – stavební materiál). Naopak nepřímý pozitivní vliv lze předpokládat na veřejné zdraví v důsledku zvýšení bezpečnosti.
Oblast změny: 3) Zvýšení kvality života v Českých Budějovicích										
Rozvoj veřejných prostranství	Rozvoj klidových zón	(1)	(1)	0	0	1	0	(1)	0	Zejména v případě zeleně lze předpokládat nepřímé pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší, akustickou situaci a veřejné zdraví. Plochy zeleně navíc mohou představovat nové biotopy pro rostliny a živočichy ve městě.
	Rekonstrukce nevyhovujících stávajících veřejných prostranství	0	0	0	0	0	0	(1)	0	Rekonstrukce veřejných prostranství směrem k bezbariérovosti má pozitivní vliv na bezpečnost a veřejné zdraví.
	Návrh nových veřejných prostranství v rozvojových plochách	0	0	0	0	0	0	0	0	



Snížení podílu IAD na dělbě přepravní práce	Odvedení zbytné tranzitní dopravy mimo zastavěné území města	0	0	0	0	0	0	(1)	0	Může mít pozitivní vliv na veřejné zdraví tím, že převede zdroje hluku a znečištění ovzduší mimo zastavěné území, kde bude obtěžovat méně lidí.
	Zvýšení atraktivity VHD	(1)	(1)	0	0	0	(1)	(1)	0	Zvýšení atraktivity VHD povede k snížení podílu IAD a k minimalizaci negativních vlivů IAD na životní prostředí (emise, hluk, energetické nároky, veřejné zdraví).
	Rozvoj komunikací pro pěší a cyklistickou dopravu a zvýšení jejich atraktivity a bezpečnosti	(1)	(1)	0	0	0	(1)	(1)	0	Obdobné vlivy jako u předchozího cíle.
Efektivní a motivační parkovací politika, rozvoj systémů P+R (park&ride), K+R (kiss&ride), B+G (bike&go), B+R (bike&ride)	Rozvoj systémů P+R, K+R, B+G, B+R	0	0	0	-1	-1	-1	(1)	0	Výstavba nových parkovišť představuje především negativní vlivy na zábor půdy, dle lokality i zábor přírodních stanovišť a zvýšené nároky na neobnovitelné surovinové a energetické zdroje (stavební materiál). Může mít nepřímý pozitivní vliv na veřejné zdraví, neboť hluková a emisní zátěž se z centra města přesune do nerezidenčních částí města.
	Regulace parkovacích míst pro dlouhodobé parkování ve vybraných lokalitách	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Zajištění odstavných míst pro rezidenty	0	0	0	0	0	0	0	0	
Snížení negativních účinků dopravy na životní prostředí – snížení znečištění ovzduší, hladiny hluku z dopravy, snížení spotřeby fosilních paliv	Zkvalitňování povrchu vozovek (opravy povrchů, pravidelné čištění, kropení)	1	1	0	0	0	0	(1)	0	Lze předpokládat pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší a hlučnost v okolí vozovek a nepřímo i pozitivní dopad na veřejné zdraví.
	Omezení rychlosti v citlivých lokalitách	0	0	0	0	0	0	(1)	0	Cíl povede ke zvýšení bezpečnosti, a tedy i k pozitivnímu vlivu na veřejné zdraví.
	Redukce intenzity dopravy v citlivých lokalitách	0	0	0	0	0	0	(1)	0	Cíl povede ke zvýšení bezpečnosti, a tedy i k pozitivnímu vlivu na veřejné zdraví.
	Snížení hlukové zátěže území od dopravy na pozemních komunikacích	0	2	0	0	0	0	(1)	0	Pozitivní vliv na akustickou situaci vede k pozitivnímu vlivu i na veřejné zdraví.
	Podpora vozidel se sníženými hlukovými emisemi	0	2	0	0	0	0	(1)	0	Pozitivní vliv na akustickou situaci vede k pozitivnímu vlivu i na veřejné zdraví.
	Snížení podílu tranzitní dopravy	1	1	0	0	0	0	(1)	0	Méně motorové dopravy ve městě bude mít pozitivní vliv na emisní a akustickou situaci a v důsledku i na veřejné zdraví.
	Podpora výsadby zeleně	1	1	1	1	2	0	1	0	Pozitivní vlivy na většinu složek ŽP.
Oblast změny: 4) Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití										
Zajištění podmínek pro zvýšení podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce	Atraktivní nabídka spojů	(1)	(1)	0	0	0	(1)	(1)	0	Zvýšení podílu veřejné dopravy předpokládá snížení podílu IAD i s jejími negativními dopady na kvalitu ovzduší, akustickou situaci, veřejné zdraví a nároky na energetické zdroje.



	Zajištění komfortu cestujících	(1)	(1)	0	0	0	(1)	1	0	Zvýšení podílu veřejné dopravy předpokládá snížení podílu IAD i s jejími negativními dopady na kvalitu ovzduší, akustickou situaci, veřejné zdraví a nároky na energetické zdroje. Zajištění komfortu navíc zahrnuje i bezbariérové úpravy, které povedou ke zvýšení bezpečnosti a tím i k pozitivnímu dopadu na veřejné zdraví.
	Zlepšení návaznosti spojů (možnosti přestupů)	(1)	(1)	0	0	0	(1)	(1)	0	Zvýšení podílu veřejné dopravy předpokládá snížení podílu IAD i s jejími negativními dopady na kvalitu ovzduší, akustickou situaci, veřejné zdraví a nároky na energetické zdroje.
	Podpora segregace hromadné dopravy od IAD tam, kde je to prostorově možné	(1)	(1)	0	0	0	(1)	(1)	0	Zvýšení podílu veřejné dopravy předpokládá snížení podílu IAD i s jejími negativními dopady na kvalitu ovzduší, akustickou situaci, veřejné zdraví a nároky na energetické zdroje.
	Rozvoj příměstské kolejové dopravy (S-linky)	(1)	(1)	0	0	0	(1)	(1)	0	Zvýšení podílu veřejné dopravy předpokládá snížení podílu IAD i s jejími negativními dopady na kvalitu ovzduší, akustickou situaci, veřejné zdraví a nároky na energetické zdroje.
	Podporu preferenčních opatření pro VHD	(1)	(1)	0	0	0	(1)	(1)	0	Zvýšení podílu veřejné dopravy předpokládá snížení podílu IAD i s jejími negativními dopady na kvalitu ovzduší, akustickou situaci, veřejné zdraví a nároky na energetické zdroje.
Rozšiřování služeb dopravního integrovaného systému VHD	Rozvoj přestupních uzlů a terminálů	(1)	(1)	0	0	0	(1)	(1)	0	Cíl rovněž nepřímo vede ke snížení podílu IAD na přepravě a tím i k minimalizaci negativních vlivů IAD.
	Míra integrace dopravního systému (tarifní, územní)	(1)	(1)	0	0	0	(1)	(1)	0	Cíl rovněž nepřímo vede ke snížení podílu IAD na přepravě a tím i k minimalizaci negativních vlivů IAD.
Minimalizace kongescí a časových ztrát	Preference vozidel městské hromadné dopravy	(1)	(1)	0	0	0	(1)	(1)	0	Cíl rovněž nepřímo vede ke snížení podílu IAD na přepravě a tím i k minimalizaci negativních vlivů IAD.
	Podpora navigačních systémů, systémů P+R, K+R	(1)	(1)	0	0	0	(1)	(1)	0	Cíl rovněž nepřímo vede ke snížení podílu IAD na přepravě ve městě a tím i k minimalizaci negativních vlivů IAD. Výstavba parkovišť s sebou přinese i některé negativní vlivy na složky ŽP, které byly popsány výše u specifického cíle Rozvoj systémů P+R, K+R, B+G, B+R.
Optimalizace systému logistiky	Zavedení systému citylogistiky pro historické centrum	1	1	0	0	0	1	1	1	Koordinace zásobování historického centra může přispět k lepší emisní a akustické situaci v centru skrze minimalizaci počtu zásobovacích aut v centru. Menší množství aut rovněž vyžaduje menší množství pohonných hmot. Vzhledem k tomu, že se jedná o historické centrum města, lze předpokládat i pozitivní dopad menšího množství zásobovacích aut na historické a kulturní hodnoty.
	Zřízení logistického centra na okraji města	(1)	(1)	0	-1	-1	-1	(1)	0	Samotná výstavba logistického centra s sebou nese spíše negativní vlivy ve smyslu záboru půdy, případně biotopů a nové nároky na surovinové zdroje (stavební materiál). Nicméně cíl celkově přispívá k optimalizaci systému logistiky, jenž nepřímo přináší pozitivní dopady na některé složky ŽP.



Preference alternativních pohonů a alternativních služeb	Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy	1	1	0	0	0	1	1	0	U ekologických vozidel lze předpokládat pozitivní vlivy na ovzduší, akustickou situaci, veřejné zdraví i snížené nároky na energetické zdroje.
	Zavedení motivačních opatření pro ekologičtější vozidla (např. nižší poplatky za parkování)	(1)	(1)	0	0	0	(1)	(1)	0	Cíl vede k podpoře ekologických vozidel, jejichž pozitivní dopady jsou popsány v předchozím hodnocení.
	Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel státních organizací	1	1	0	0	0	1	1	0	U ekologických vozidel lze předpokládat pozitivní vlivy na ovzduší, akustickou situaci, veřejné zdraví i snížené nároky na energetické zdroje.
Inteligentní řízení dopravy	Rozšíření dynamického řízení a inteligentních dopravních systémů	(1)	0	0	0	0	0	(1)	0	Lze předpokládat pozitivní vliv na bezpečnost provozu a tím i veřejné zdraví. Minimalizace kongescí pozitivně ovlivní emisní situaci.
	Podpora navigačních systémů	(1)	0	0	0	0	0	(1)	0	Lze předpokládat pozitivní vliv na bezpečnost provozu a tím i veřejné zdraví. Minimalizace kongescí pozitivně ovlivní emisní situaci.
Oblast změny: 5) Zlepšení image města										
Zvýšení atraktivnosti města České Budějovice pro obyvatele, návštěvníky i potenciální investory	Vysoký podíl pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce	(1)	(1)	0	0	0	(1)	(1)	0	Zvýšení podílu nemotorové dopravy předpokládá snížení podílu IAD a tím i minimalizaci negativních vlivů IAD na jednotlivé složky ŽP.
	Propagační akce na podporu města	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Informační a osvětové kampaně pro podporu pěší a cyklistické dopravy	(1)	(1)	0	0	0	(1)	(1)	0	Zvýšení podílu nemotorové dopravy předpokládá snížení podílu IAD a tím i minimalizaci negativních vlivů IAD na jednotlivé složky ŽP.
	Zlepšení vnímání veřejné dopravy ze strany veřejnosti	(1)	(1)	0	0	0	(1)	(1)	0	Zvýšení podílu veřejné dopravy předpokládá snížení podílu IAD i s jejími negativními dopady na kvalitu ovzduší, akustickou situaci, veřejné zdraví a nároky na energetické zdroje.
Kontinuální propagace všech opatření pro zajištění udržitelné mobility	Zajištění závaznosti vybraných norem a předpisů	0	0	0	0	0	0	(1)	0	Cíl může potenciálně přispět ke zvýšení bezpečnosti dopravního provozu a tím i pozitivně ovlivnit veřejné zdraví.
	Manager mobility	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Aktualizace SUMP České Budějovice	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Akce na podporu udržitelné mobility	(1)	(1)	0	0	0	(1)	(1)	0	Lze předpokládat nepřímé pozitivní vlivy spojené s udržitelnými druhy dopravy, jak bylo popsáno výše.
Efektivní prezentování připravovaných a realizovaných projektů	Kampaň na podporu jednotlivých akcí	0	0	0	0	0	0	0	0	
Zkvalitnění informačního servisu	Zlepšení informovanosti cestujících ve veřejné dopravě	(1)	(1)	0	0	0	(1)	(1)	0	Cíl může přispět ke snížení podílu IAD na dopravě a tím k minimalizaci jejích negativních vlivů na některé složky ŽP (ovzduší, hluk, zdraví, energetické zdroje).
	Naváděcí systémy pro řidiče - např. parkovací kapacity	(1)	0	0	0	0	0	(1)	0	Lze předpokládat pozitivní vliv na bezpečnost provozu a tím i veřejné zdraví. Minimalizace kongescí pozitivně ovlivní emisní situaci.

-2 přímý významný negativní vliv

-1 přímý mírný negativní vliv

0 bez vlivu

1 přímý mírný pozitivní vliv

2 přímý významný pozitivní vliv

() nepřímý vliv



Příloha č. 4 – Indikátory hodnocení

Oblast změny	1) Zlepšení mobility a dostupnosti					
Strategický cíl	Specifický cíl	Indikátor	Jednotka	Způsob zjišťování	Očekávaný vývoj	Cílová hodnota/stav
Zlepšení mobility pro všechny cílové skupiny obyvatel včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace	Rozvoj bezbariérovosti ve veřejném prostoru a veřejných budovách	podíl bezbariérových prostor a budov	procenta	průzkum	zvýšení	bezbariérové město
	Bezbariérovost v hromadné dopravě: nízkopodlažní vozidla, nástupiště a terminály bez bariér	podíl nízkopodlažních spojů, podíl bezbariérových nástupišť	procenta	bilance složení vozového parku HD, průzkum	zvýšení	hromadná doprava přístupná pro všechny uživatele
Podpora a preference veřejné dopravy	Zvýšení kvality dopravní a řídicí infrastruktury a vozového parku pro hromadnou dopravu	standardy kvality VHD stanovené v SUMP počet světelných zařízení s preferencí vozidel MHD cestovní rychlost	ks, procenta, km/h	technické parametry vozidel průzkumy spokojenosti analýza dat z provozu (např. cestovní rychlost)	zlepšení	dosažení standardů kvality VHD zvýšení počtu inteligentních zastávek zvýšení cestovní rychlosti
	Zlepšení informovanosti cestujících ve veřejné dopravě	počet zastávek vybavených inteligentním systémem spokojenost cestujících s opatřeními počet uživatelů webových aplikací a informačních portálů	ks, procenta	výroční zpráva DPmČB průzkumy spokojenosti statistiky a analýzy od správců webových aplikací	zvýšení	zvýšení počtu zastávek vybavených inteligentním systémem zvýšení počtu spokojených cestujících z hlediska informovanosti zvýšení počtu uživatelů webových aplikací a informačních portálů
Rozvoj a podpora cyklistické a pěší dopravy	Dostavba páteřních cyklostezek a vzájemné propojování cyklotras	délka cyklotras	km	útvár hlavního architekta MMČB	zvýšení	naplňování Cyklogenerelu
	Zkvalitňování stávajících nemotoristických komunikací	podíl tras s kvalitním povrchem odstraňování bodových a liniových závad	procenta	útvár hlavního architekta MMČB	zvýšení	zvýšení počtu bezpečných úseků
	Zajištění prostupnosti území pro nemotoristickou dopravu	odstranění urbanistických a přírodních bariér	počet	útvár hlavního architekta MMČB	snížení	odstranění všech identifikovaných bariér
	Doplnění mobiliáře a služeb pro cyklo dopravu a pěší dopravu (lavičky, WC, stojany parkování, servisní místa...)	počet prvků mobiliáře v majetku města	počet	SVS + investiční odbor	zvýšení	zvýšení počtu podpůrných prvků v majetku města
Zlepšení dostupnosti cílů cest - odstranění bariér	Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou do všech částí města	dopravní dostupnost (časová a prostorová dostupnost)	specializovaná mapa	výstup dopravního modelu	zachování nebo zlepšení	konkurenceschopnost ve srovnání s jízdou automobilem
	Zvýšení plynulosti silniční dopravy	plynulost dopravy (průměrná rychlost, úroveň kvality dopravy)	dopravní model	výstup dopravního modelu	zachování nebo zvýšení	minimalizace časových ztrát, snížení spotřeby paliva a produkce emisí
	Přestavba křižovatek a úseků s nejvyšší nehodovostí	relativní nehodovost na komunikační síti počet usmrčených a těžce zraněných	počet	statistika Policie ČR	snížení	snížení počtu dopravních nehod snížení počtu smrtelných a těžkých zranění
Podpora nemotorové a nízkoemisní dopravy	Zlepšení prostupnosti vybraných zón pro nemotorovou dopravu	vzdálenost míst vhodných k bezpečnému křížení/průchodu	vzdálenost m	expertní hodnocení	zlepšení	snížení délky obcházení/hodnocený vzorek



Oblast změny	1) Zlepšení mobility a dostupnosti					
Strategický cíl	Specifický cíl	Indikátor	Jednotka	Způsob zjišťování	Očekávaný vývoj	Cílová hodnota/stav
	Cenová politika parkování pro ekologická vozidla	% využití parkovacích míst pro ekologická vozidla počet ekologických vozidel	počet	odbor dopravy statistika Policie ČR	zvýšení	nárůst počtu vyhrazených parkovacích míst pro vozidla s ekologickým pohonem zvýšení počtu ekologických vozidel
Podpora sdílené dopravy	Rozvoj systému městský kol – bikesharing	zřízení systému bikesharing a jeho rozšiřování	počet	statistická data provozovatele bikesharingu	zvýšení	zvýšení podílu dělby přepravní práce cyklistické dopravy
	Podpora pro carpooling	počet realizovaných cest	cest/rok	průzkum, data organizátorů služeb	zvýšení	funkční a využívaný systém spolujízdy
	Podpora pro carsharing	počet realizovaných cest	cest/rok	průzkum, data organizátorů služeb	zvýšení	funkční a využívaný systém sdílení vozidel
Dostavba infrastruktury	Dobudování páteřní silniční sítě	naplnění plánovaného rozvoje dopravní infrastruktury	% plnění plánu rozvoje	plán investic kraje/státu	plnění plánu	plnění plánu investic
	Dobudování páteřní železniční sítě	naplnění plánovaného rozvoje železniční infrastruktury	% plnění plánu rozvoje	plán investic státu	plnění plánu	plnění plánu investic
	Výstavba významných místních komunikací	naplnění plánovaného rozvoje výstavby místních komunikací	% plnění plánu rozvoje	plán investic města	plnění plánu	plnění plánu investic
Zapojení významných zaměstnavatelů do podpory v oblasti udržitelné mobility	Podpora firemních plánů mobility (bonusy, zázemí pro cyklisty atd.)	počet firemních plánů mobility dělba přepravní práce	počet, %	statistika zaměstnavatelů (velké podniky) průzkum dělby přepravní práce	zvýšení	zvýšení počtu firemních plánů mobility zvýšení podílů cest do zaměstnání vykonaných udržitelnými druhy dopravy
	Podpora dojížděky do zaměstnání s využitím jízdních kol	počet nebo podíl dojíždějících na kole	počet nebo %	Sčítání domů, lidí a bytů – SLDB/průzkum	zvýšení	zvýšení počtu dojíždějících na kole
	Příspěvek na dopravní obsluhu VHD – dotované spoje	podíl nákladů na provoz linky VHD	% z nákladu	koordinátor krajské dopravy, DPmČB	zvýšení	zvýšení počtu cestujících VHD



Oblast změny	2) Zvýšení bezpečnosti					
Strategický cíl	Specifický cíl	Indikátor	Jednotka	Způsob zjišťování	Očekávaný vývoj	Cílová hodnota/stav
Zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu	Nehodovost na přechodech, počet usmrcených a těžce zraněných	data pro hodnocení budou vycházet ze statistiky nehodovosti.	počet	statistika nehodovosti	snížení	snížení počtu úmrtí v dopravě do roku 2035 na hodnoty blízké nule, redukce na polovinu do roku 2025
	Počet usmrcených a těžce zraněných cyklistů	data pro hodnocení budou vycházet ze statistiky nehodovosti.	počet	statistika nehodovosti	snížení	snížení počtu úmrtí v dopravě do roku 2035 na hodnoty blízké nule, redukce na polovinu do roku 2025
	Bezpečné přechody (osvětlení, značení, konstrukční řešení, rekonstrukce stávajících)	relativní nehodovost cyklistů a chodců, počet usmrcených a těžce zraněných	nehod/vozokm	statistika nehodovosti	snížení	snížení počtu úmrtí v dopravě do roku 2035 na hodnoty blízké nule, redukce na polovinu do roku 2025
	Bezpečné cyklotrasy a křížení s ostatními druhy dopravy	počet usmrcených a těžce zraněných	počet	statistika nehodovosti	snížení	snížení počtu úmrtí v dopravě do roku 2035 na hodnoty blízké nule, redukce na polovinu do roku 2025
	Odstranění bezpečnostních závad na stávající komunikační síti	odstranění počtu závad	počet	Správce komunikace + investiční odbor	snížení	úplné odstranění nebezpečných míst
Zvyšování bezpečnosti ve veřejné dopravě, na zastávkách, v přestupních terminálech, hromadných parkovištích a garážích	Kamerový dohledový systém	počet kamer	počet	Městská policie	zvýšení	zvýšení bezpečnosti
Dopravní výchova pro všechny věkové skupiny	Podpora dopravní výchovy dětí	počet dopravních nehod dětí počet škol zapojených do systému dopravní výchovy	počet	statistiky Policie ČR a městské policie	snížení/ zvýšení	snížení počtu dopravních nehod dětí zvýšení počtu škol zapojených do dopravní výchovy
	Informování řidičů o bezpečnosti provozu – osvětlové kampaně	počet kampaní propagace bezpečné jízdy	počet	BESIP	zvýšení/snížení	zvýšení počtu akcí snížení počtu dopravních nehod
Postupné odstraňování nehodových míst	Důkladná analýza příčin dopravních nehod z hlediska uspořádání komunikace	počet analyzovaných míst a úseků	počet	statistiky správce komunikací	snížení	snížení počtu dopravních nehod
	Odstranění nehodových míst z důvodu nedodržování dopravního značení a pravidel silničního provozu	počet zjištěných přestupků	počet	Městská policie	snížení	minimalizace počtu dopravních přestupků
	Provádění bezpečnostních auditů a inspekcí	počet objednaných auditů a inspekcí od zadavatelů anebo zpracovatelů auditů a inspekcí.	počet	Správce komunikace + investiční odbor	zvýšení	zvýšení počtů auditů a inspekcí
Vytvoření bezpečných cest pro provoz cyklistů a chodců	Propojení cílů bezpečnými a atraktivními trasami pro cyklisty a pěší	počet izolovaných tras	počet	průzkum	snížení	zvýšení počtu izolovaných tras



Oblast změny	2) Zvýšení bezpečnosti					
Strategický cíl	Specifický cíl	Indikátor	Jednotka	Způsob zjišťování	Očekávaný vývoj	Cílová hodnota/stav
	Segregace motorové a nemotorové dopravy	délka segregovaných tras nemotorové dopravy	km	útvár hlavního architekta MMČB	zvýšení	snížení počtu úmrtí v dopravě do roku 2035 na hodnoty blízké nule, redukce na polovinu do roku 2025

Oblast změny	3) Zvýšení kvality života v Českých Budějovicích					
Strategický cíl	Specifický cíl	Indikátor	Jednotka	Způsob zjišťování	Očekávaný vývoj	Cílová hodnota/stav
Rozvoj veřejných prostranství	Rozvoj klidových zón	rozsah klidových zón	ha	Hodnocení ze statistiky odboru životního prostředí MMČB.	zvýšení	zvýšení počtu
	Rekonstrukce nevyhovujících stávajících veřejných prostranství	plocha rekonstrukce	ha	Hodnocení ze statistiky odboru životního prostředí MMČB.	zvýšení	zvýšení rozlohy
	Návrh nových veřejných prostranství v rozvojových plochách	plocha nových veřejných prostranství	ha	stavební úřad, investiční odbor, odbor správy veřejných statků	navýšení	zvýšení rozlohy
Snížení podílu IAD na dělbě přepravní práce	Odvedení zbytné tranzitní dopravy mimo zastavěné území města	podíl tranzitní dopravy na městském okruhu	%	dopravní model	snížení	snížení intenzit tranzitní dopravy ve městě
	Zvýšení atraktivity VHD	zvýšení počtu cestujících	%	dopravní průzkum	zvýšení	dosažení stanovených hodnot
	Rozvoj komunikací pro pěší a cyklistickou dopravu a zvýšení jejich atraktivity a bezpečnosti	výstavba nových tras, úprava stávajících	km	útvár hlavního architekta MMČB	zvýšení	dostavba sítě nemotoristických komunikací
Efektivní a motivační parkovací politika, rozvoj systémů P+R (park & ride), K+R (kiss & ride), B+G (bike & go), B+R (bike & ride)	Rozvoj systémů P+R, K+R, B+G, B+R	počet stání a zařízení	počet	průzkum, data správce	zvýšení	méně cílové automobilové dopravy
	Regulace parkovacích míst pro dlouhodobé parkování ve vybraných lokalitách	počet parkovacích míst	počet	průzkum/výpočet	snížení	méně cílové automobilové dopravy
	Zajištění odstavných míst pro rezidenty	počet odstavných míst	počet	průzkum/výpočet	zvýšení	spokojenost rezidentů
Snížení negativních účinků dopravy na životní prostředí – snížení znečištění ovzduší, hladiny hluku z dopravy,	Zkvalitňování povrchu vozovek (opravy povrchů, pravidelné čištění, kropení)	podíl vozovek s kvalitním a bezprašným povrchem	procenta	průzkum	zvýšení	zvýšení počtu km s kvalitním a bezprašným povrchem, zdravé městské prostředí
	Omezení rychlosti v citlivých lokalitách	délka úseku	km	investiční odbor	zvýšení	



Oblast změny	3) Zvýšení kvality života v Českých Budějovicích					
Strategický cíl	Specifický cíl	Indikátor	Jednotka	Způsob zjišťování	Očekávaný vývoj	Cílová hodnota/stav
snížení spotřeby fosilních paliv	Redukce intenzity dopravy v citlivých lokalitách	intenzita dopravy	%	dopravní model	snížení	
	Snížení hlukové zátěže území od dopravy na pozemních komunikacích	počet obyvatel zasažených nadlimitním hlukem z dopravy délka rekonstruovaných úseků z hlediska eliminace hluku pokles intenzit dopravy v obytných čtvrtích	počet, km, %	hluková studie dopravní průzkumy ŽP MMČB, SVS	snížení/zvýšení	snížení počtu obyvatel zasažených hlukem délka rekonstruovaných úseku komunikací pokles intenzit dopravy v obytných čtvrtích pokles intenzit dopravy v obytných čtvrtích
	Podpora vozidel se sníženými hlukovými emisemi	počet ekologických vozidel počet obyvatel zasažených nadlimitním hlukem z dopravy	počet	analýza dat z registru vozidel hluková studie	počet/snížení	počet registrovaných ekologických vozidel snížení počtu obyvatel zasažených hlukem
	Podíl tranzitní dopravy	Zjišťování průzkumem /výstup z dopravního modelu.	%	dopravní model	snížení	snížení podílu přepravní práce IAD
	Podpora výsadby zeleně	výsadba zeleně podél komunikací	počet	statistka odboru ŽP MMČB	zvýšení	zdravé městské prostředí

Oblast změny	4) Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití					
Strategický cíl	Specifický cíl	Indikátor	Jednotka	Způsob zjišťování	Očekávaný vývoj	Cílová hodnota/stav
Zajištění podmínek pro zvýšení podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce	Atraktivní nabídka spojů	spokojenost cestujících s počtem a časovým rozložením spojů	procenta	průzkum	zvýšení	průměrná známka hodnocení cestujících do 2,0
	Zajištění komfortu cestujících	míra spokojenosti cestujících	procenta	průzkum	zvýšení	průměrná známka hodnocení cestujících do 2,0
	Zlepšení návaznosti spojů (možnosti přestupů)	časová dostupnost vybraných cílů, celkové zdržení cestujících	minuty	dopravní model, průzkum	snížení	konkurenceschopnost ve srovnání s jízdou automobilem
	Podpora segregace hromadné dopravy od IAD tam, kde je to prostorově možné	délka segregovaných úseků	km	útvár hlavního architekta MMČB	zvýšení	segregovaná hromadná doprava ve všech místech, kde je to prostorově možné
	Rozvoj příměstské kolejové dopravy (S-linky)	počet přepravených cestujících	počet	data přepraviců/průzkum	zvýšení	zvýšení podílu přepravní práce VHD
	Podporu preferenčních opatření pro VHD	reálná cestovní rychlost dochvilnosti spojů časové dostupnosti cílů	km/h, %, s	dopravní model, průzkum	zvýšení/zlepšení	zvýšení reálné cestovní rychlosti zvýšení dochvilnosti spojů zlepšení časové dostupnosti cílů
Rozšiřování služeb dopravního integrovaného systému VHD	Rozvoj přestupních uzlů a terminálů	Spokojenost cestujících	%	průzkum	zvýšení	atraktivní, konkurenceschopná hromadná doprava
	Míra integrace dopravního systému (tarifní, územní)	Hodnocení na základě dat poskytnutých společnostmi JIKORD	%	průzkum	zvýšení	zvýšení počtu zapojených linek



Oblast změny	4) Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití					
Strategický cíl	Specifický cíl	Indikátor	Jednotka	Způsob zjišťování	Očekávaný vývoj	Cílová hodnota/stav
Minimalizace kongescí a časových ztrát	Preference vozidel městské hromadné dopravy	počet uzlů s preferencí, změna jízdních dob před a po opatření	počet, změna v %	DPmČB	zvýšení/snížení	Atraktivní, časově konkurenceschopná hromadná doprava
	Podpora navigačních systémů, systémů P+R, K+R	spokojenost uživatelů	kvalitativní	anketa, průzkum	zvýšení	Minimální doprava plynoucí z hledání (cíle, parkování, návazné dopravy...)
Optimalizace systému logistiky	Zavedení systému citylogisticky pro historické centrum	počet provozovatelů zapojených po systému zásobování do historického centra	počet zapojených jednotek	útvár hlavního architekta MMČB	snížení	snížení počtu vjezdů do historického centra
	Zřízení logistického centra na okraji města	počet logistických center	počet zapojených jednotek	útvár hlavního architekta MMČB	zvýšení	snížení intenzity nákladních automobilů ve městě
Preference alternativních pohonů a alternativních služeb	Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy	podíl vozidel HD s alternativním pohonem nebo palivem	procenta	bilance složení vozového parku HD	zvýšení	ekologicky příznivý vozový park, zlepšení životního prostředí
	Zavedení motivačních opatření pro ekologičtější vozidla (např. nižší poplatky za parkování)	počet ekologických vozidel	počet	registr vozidel + zveřejněné firemní bilance (změny vozového parku)	zvýšení	ekologicky příznivý vozový park, zlepšení životního prostředí
	Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel státních organizací	počet vozidel s alternativním pohonem	počet	bilance složení vozového parku jednotlivých organizací	zvýšení	ekologicky příznivý vozový park
Inteligentní řízení dopravy	Rozšíření dynamického řízení a inteligentních dopravních systémů	plynulost dopravy – snížení zdržení na světelně řízených křižovatkách kvalita životního prostředí	%, kvalitativní	výstup dopravního modelu měření dopravy stacionárními radary monitoring ovzduší	snížení/zlepšení	omezení kongescí oproti stávajícímu stavu zlepšení kvality ovzduší – naplnění strategie
	Podpora navigačních systémů	Zřízení telematických navigačních systémů	počet	investiční odbor	zvýšení	realizace telematických navigačních systémů a jejich využívání



Oblast změny	5) Zlepšení image města					
Strategický cíl	Specifický cíl	Indikátor	Jednotka	Způsob zjišťování	Očekávaný vývoj	Cílová hodnota/stav
Zvýšení atraktivnosti města České Budějovice pro obyvatele, návštěvníky i potenciální investory	Vysoký podíl pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce	dělba přepravní práce (podíl cyklistické a pěší dopravy dopravy)	%	průzkum dělby přepravní práce	zvýšení	zvýšení podílu přepravní práce pro pěší a cyklistickou dopravu
	Propagační akce na podporu města	průzkum spokojenosti	počet	průzkum	zvýšení	zvýšení spokojenosti občanů
	Informační a osvětové kampaně pro podporu pěší a cyklistické dopravy	počet kampaní na podporu cyklistické a pěší dopravy	počet	útvár hlavního architekta	zvýšení	zvýšení počtu akcí na podporu pěší a cyklistické dopravy
	Zlepšení vnímání veřejné dopravy ze strany veřejnosti	změna vnímání veřejné dopravy u veřejnosti počet uživatelů VHD (dělba přepravní práce) procento spokojených uživatelů	procenta	opakované sociologické průzkumy vnímání veřejné dopravy veřejností v aglomeraci České Budějovice průzkum dělby přepravní práce	zvýšení	zlepšení vnímání VHD veřejnosti nárůst využívání VHD – dosažená dělba přepravní práce procento spokojených uživatelů
Kontinuální propagace všech opatření pro zajištění udržitelné mobility	Zajištění závaznosti vybraných norem a předpisů	soulad projektů s normami a technickými předpisy	počet	audit projektů a smluv	zvýšení	plný soulad projektů s předpisy
	Manager mobility	zřízení pozice Manager mobility	zřízení	magistrát města ČB	zřízení	zřízení postu manažera mobility
	Aktualizace SUMP České Budějovice	dělba přepravní práce	rok	útvár hlavního architekta	splnění 2-5 let	realizace aktualizace
	Akce na podporu mobility	informační kampaně na podporu udržitelných forem dopravy	počet	průzkum spokojenosti	zvýšení	zvýšení počtu akcí na podporu udržitelné mobility
Efektivní prezentování připravovaných a realizovaných projektů	Kampaň na podporu jednotlivých akcí	informační kampaň před, v průběhu a po realizaci projektů	počet	magistrát města ČB	zvýšení	zvýšení informovanosti o jednotlivých projektech
Zkvalitnění informačního servisu	Zlepšení informovanosti cestujících ve veřejné dopravě	počet informací o pravidelném provozu, mimořádných opatřeních, tarifní podmínky	počet	informace od DPmČB	zvýšení	zvýšení počtu informací ve vozech a na zastávkách
	Naváděcí systémy pro řidiče - např. parkovací kapacity	počet naváděcích prvků	počet	investiční odbor a odbor správy veřejných statků	zvýšení	úplnost informací pro cestující a řidiče