



# Plán udržitelné mobility Plzně

Aktualizace pro plánovací období 2026 – 2035

Oznámení koncepce podle zákona č.100/2001 Sb. v platném znění  
(dle přílohy č.7 citovaného zákona)

Březen 2025

ÚTVAR KONCEPCE A ROZVOJE MĚSTA PLZNĚ, příspěvková organizace



# Plán udržitelné mobility Plzně

Aktualizace pro plánovací období 2026 – 2035

Oznámení koncepce podle zákona č.100/2001 Sb. v platném znění  
(dle přílohy č.7 citovaného zákona)

Březen 2025

ÚTVAR KONCEPCE A ROZVOJE MĚSTA PLZNĚ, příspěvková organizace

Útvar koncepce  
a rozvoje 

Škroupova 5, 305 84 Plzeň

T: +420 378 035 001

[www.ukr.plzen.eu](http://www.ukr.plzen.eu)



# OBSAH

<b>A. Údaje o předkladateli .....</b>	<b>3</b>
A.1 Název organizace .....	3
A.2 IČ .....	3
A.3 Sídlo .....	3
A.4 Jméno, příjmení, adresa, telefon a e-mail oprávněného zástupce předkladatele .....	3
<b>B. Údaje o koncepci.....</b>	<b>3</b>
B.1 Název.....	3
B.2 Obsahové zaměření (osnova) .....	3
B.3 Charakter .....	4
B.4 Zdůvodnění potřeby pořízení .....	4
B.5 Základní principy a postupy (etapy) řešení.....	5
B.6 Hlavní cíle .....	12
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.....	14
B.9 Vztah k jiným koncepcím a možnost kumulace vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví s jinými záměry .....	15
B.9.1 Východiska pro zpracování koncepce .....	15
B.9.2 Vztah k přijatým cílům v oblasti životního prostředí .....	16
B.10 Předpokládaný termín dokončení .....	19
B.11 Návrhové období.....	19
B.12 Způsob schvalování .....	19
<b>C. Údaje o dotčeném území .....</b>	<b>19</b>
C.1 Vymezení dotčeného území .....	19
C.2 Výčet dotčených územních samosprávných celků, které mohou být koncepcí ovlivněny .....	20
C.3 Základní charakteristiky stavu životního prostředí v území .....	20
C.3.1 Klimatické poměry .....	21
C.3.2 Ovzduší .....	22
C.3.3 Reliéf a horninové prostředí .....	24
C.3.4 Povrchové a podzemní vody.....	25
C.3.5 Půda.....	27
C.3.6 Příroda a krajina.....	29

C.3.7	Chráněné části krajiny a přírody.....	30
C.3.8	Obyvatelstvo .....	35
C.3.9	Stávající problémy životního prostředí v dotčeném území.....	35
<b>D.</b>	<b>Předpokládané vlivy koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví ve vymezeném dotčeném území .....</b>	<b>38</b>
<b>E.</b>	<b>Doplňující údaje .....</b>	<b>43</b>
E.1	Výčet možných vlivů koncepce přesahující hranice České republiky .....	43
E.2	Mapová dokumentace a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení koncepce.....	43
E.3	Další podstatné informace předkladatele o možných vlivech na životní prostředí a veřejné zdraví .....	43
E.4	Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb. ....	43
E.5	požadavky a podmínky, kterými budou zároveň zajištěny minimální možné dopady realizace „Plánu udržitelné mobility Plzně, aktualizace pro plánovací období 2026 – 2035“, na životní prostředí a veřejné zdraví: .....	43

# Úvod

Plán udržitelné mobility Plzně, aktualizace pro plánovací období 2026 – 2035 (dále jen PUMP 2026 - 2035) je strategický dokument, který podporuje rozhodování o realizaci investičních i neinvestičních opatření v dopravní obslužnosti Plzně v letech 2026 – 2035 a je důležitým podkladem pro financování projektů z fondů EU a navazuje na Plán udržitelné mobility města Plzně (dále jen PUMP 2016 – 2025), jehož plánovací období skončilo v roce 2025. PUMP 2016 – 2025 prošel procesem SEA a pro které bylo vydáno souhlasné stanovisko k návrhu koncepce s určitými požadavky, podmínkami, kterými jsou zajištěni minimální možné dopady realizace koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví. Z předložených vyhodnocení tohoto období vyplývá, že nedošlo z hlediska naplňování realizace daných záměrů k negativnímu ovlivnění celkového stavu životního prostředí a závažných dopadů na veřejné zdraví pro zájmovou oblast.

Koncepce pro další návrhové období, naplňuje dikci ustanovení § 10a odst 1 písm c) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Předložené oznámení návrhu koncepce PUMP 2026 – 2035) je zpracováno na základě § 10c) zákona číslo 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Oznámení koncepce vychází z obsahu přílohy 7 citovaného zákona. Procedura posuzování vlivů na životní prostředí pro uvedenou koncepci probíhá v souladu s § 22 zákona v působnosti Krajského úřadu Plzeňského kraje.

K návrhu koncepce bylo vydáno Stanovisko orgánu ochrany přírody – KÚ Plzeňského kraje, Odboru životního prostředí (č.j. PK-ŽP/2667/26) ze dne 23. 2. 2026, které je uvedeno v příloze č. 1 tohoto oznámení.

Základním materiálem pro zpracování oznámení koncepce byl především dokument „Plán udržitelné mobility Plzně, aktualizace pro plánovací období 2026 – 2035“ a další koncepční podklady a informace, předané zpracovatelům oznámení, dále konzultace s orgány veřejné správy, literární a mapové podklady. Hlavní použité materiály jsou uvedeny v závěru oznámení v kapitole „Seznam použitých podkladů“.

Ke zpracování kapitoly části „C“ oznámení byly využity existující podklady v souladu s § 10b, odst. 3, zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, v platném znění.





## A. Údaje o předkladateli

### A.1 Název organizace

Útvar koncepce a rozvoje města Plzně, příspěvková organizace

### A.2 IČ

00227277

### A.3 Sídlo

Škroupova 5, 305 84, Plzeň

### A.4 Jméno, příjmení, adresa, telefon a e-mail oprávněného zástupce předkladatele

Ing. Irena Vostracká, Škroupova 5, 305 84, Plzeň,

Tel.: 378 035 000

e-mail: vostracka@plzen.eu

Datová schránka: 2j8ifzw

## B. Údaje o koncepci

### B.1 Název

Plán udržitelné mobility Plzně, aktualizace pro plánovací období 2026 – 2035

### B.2 Obsahové zaměření (osnova)

Plán udržitelné mobility Plzně, aktualizace pro plánovací období 2026 – 2035 (dále jen PUMP 2026 - 2035) je strategický dokument, který podporuje rozhodování o realizaci investičních i neinvestičních opatření v dopravní obslužnosti Plzně v letech 2026 – 2035 a je důležitým podkladem pro financování projektů z fondů EU.

Cílem PUMP je usilovat o podporu jednotlivých druhů dopravy tam, kde jsou nejvíce přínosné a kde dokáží oslovit nejširší spektrum uživatelů k přechodu od automobilu k udržitelným formám dopravy.

Ve veřejné dopravě jsou to páteřní přepravní vztahy, v cyklistické dopravě opatření navázaná na atraktivní trasy podél řek, pro chůzi zlepšení podmínek na krátké vzdálenosti v širším centru města, v automobilové dopravě pak zejména výstavba okruhů pro lepší převedení vzdálenějších přepravních vztahů přes město.

Město Plzeň má zpracovaný Plán udržitelné mobility města Plzně (dále jen PUMP 2016 – 2025) od roku 2016 a jeho platnost byla pro období 2016 – 2025. Dokument prošel procesem SEA a dne 2. 2. 2017 byl schválen usnesením ZMP č. 5 <https://usneseni.plzen.eu/?filter%5Bid%5D=86968&filter%5Bsend%5D=1>. Současně byl

PUMP kladně projednán v komisi MD ČR jako dokument vhodný k strategickému podložení projektových záměrů, které mají být spolufinancovány z evropských strukturálních a investičních fondů. PUMP 2016 – 2025 je možno shlédnout na <https://www.mobilita-plzen.cz/ke-stazeni/>.

Udržitelnost v dopravě je podmíněna v koncepčním řešení, které přesahuje hranice města. V roce 2022 na plzeňský PUMP navázala Strategie udržitelné mobility Plzeňské aglomerace (dále jen SUMP ITI), která svým obsahem řeší mobilitu v širším kontextu a s návazností na okolní aglomeraci jako důležitou součást funkčního celku.

PUMP i SUMP ITI tvoří společnou, vzájemně koordinovanou, provázanou a komplexní dopravní strategii plzeňského regionu, což je základní podmínkou udržitelné mobility aglomerace.

### **B.3 Charakter**

Plány udržitelné městské mobility, v angličtině nazývané Sustainable Urban Mobility Plans, jsou příležitostí pro nastavení dlouhodobější vize fungování dopravy ve městech. Stát se tak má za účasti širokého spektra zainteresovaných subjektů a po společenské diskusi. V mnoha celostátních i evropských dokumentech je kladen důraz na provázanost dopravního plánování s urbanismem nebo s ekonomickým a sociálním rozvojem měst. Zároveň zaznává požadavek na získání legitimacy pro nákladné investice do dopravní infrastruktury stejně jako pro ostře sledovanou regulaci dopravy například v centrech měst.

Plán mobility je svou povahou strategický plán, který vychází z již existujících plánovacích postupů a dokumentů, není tedy jejich náhradou. Bere v úvahu integrační, participační a hodnotící zásady s cílem uspokojit potřeby mobility dnešních i budoucích generací a zlepšit kvalitu života ve městech a v jejich okolí.

Plán udržitelné mobility města Plzně, aktualizace pro plánovací období 2026 – 2035 navazuje na Plán udržitelné mobility města Plzně (dále jen PUMP 2016 – 2025), jehož plánovací období skončilo v roce 2025. Znění dokumentu PUMP 2026 – 2035 naleznete na <https://www.mobilita-plzen.cz/ke-stazeni/>.

Obdobně jako PUMP 2016 – 2025 byl i PUMP 2026 – 2035 zpracován podle metodiky doporučené Evropskou komisí, sestavené německou společností Rupprecht Consult.

Koncepce je určena orgánům veřejné správy, konkrétně Statutárnímu městu Plzeň a jím řízených organizací.

### **B.4 Zdůvodnění potřeby pořízení**

Plán udržitelné mobility Plzně představuje svým obsahem a zaměřením „koncept z oblasti dopravy“, která stanoví rámec pro budoucí povolení záměrů uvedených příloze č. 1 zák. č. 100/2001 Sb., v platném znění a naplňuje tak ustanovení §10 a, odst. 1, písm. a), zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Koncepční dokument zajišťuje, že jednotlivé záměry (investiční i neinvestiční povahy), které připravují nebo realizují jednotliví investoři, správci nebo provozovatelé dopravních systémů naplňují společný regulativní scénář, ve své součinnosti se vhodně doplňují a nevytváří protichůdné dopady na fungování dopravního systému. V obecné rovině jde o koncept ve smyslu §3, písm. b) zmíněného zákona “zadanou orgánem veřejné správy a následně orgánem veřejné správy schvalovanou nebo ke schválení předkládanou”.

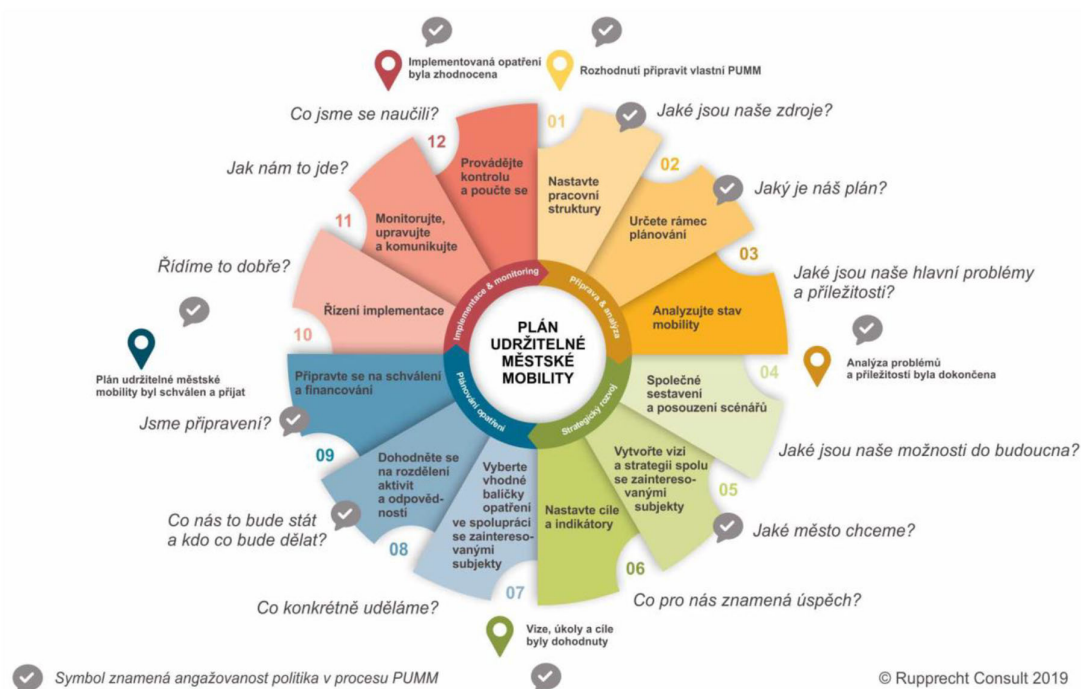
Zdůvodnění potřeby pořízení koncepce „Plán udržitelné mobility Plzně“ je uvedeno v kapitolách B.2 a B.3.

## B.5 Základní principy a postupy (etapy) řešení

Plán udržitelné mobility města Plzně, aktualizace pro plánovací období 2026 – 2035 (dále jen PUMP 2026 – 2035) navazuje na Plán udržitelné mobility města Plzně (dále jen PUMP 2016 – 2025), jehož plánovací období skončilo v roce 2025. Navrhovanou koncepci lze dohledat na <https://www.mobilita-plzen.cz/ke-stazeni>.

### Metodika

PUMP 2026 – 2035 zpracován podle metodiky doporučené Evropskou komisí, sestavené německou společností Rupprecht Consult.



### Hodnocení uplynulého období

Návrhu PUMP 2026 – 2035 předcházelo vypracování **Hodnotící zprávy** (ÚKRMP 01/2025 <https://www.mobilita-plzen.cz/ke-stazeni/>) pro uplynulé období, které spočívalo ve vyhodnocení plnění jednotlivých opatření a nastavených ukazatelů výkonnosti. Na základě závěrů Hodnotící zprávy byla stanovena tato východiska pro PUMP 2026 – 2035.

- Zachovat regulativní scénář
- Zachovat většinu stávajících, dosud nenaplněných opatření
- Doplnit opatření ze SUMP ITI, která jsou místně příslušná k městu Plzeň
- Navrhnout nový zásobník opatření v souladu s regulativním scénářem

### Řešitelé PUMP 2026 – 2035

PUMP 2026 – 2035 vznikl v pracovní skupině tvořené odborníky s dlouholetými zkušenostmi s tvorbou a správou PUMP, nominovanými za organizace odpovědné za jednotlivé části

provozu a rozvoje dopravního systému. Tato pracovní skupina se podílela již dříve jak na zpracování původního Plánu udržitelné mobility pro plánovací období (2016 – 2025), tak na Zprávách o naplňování a Aktualizacích, které byly následně zpracovávány v pravidelných dvouletých intervalech.

## Regulativní scénář

V prvotní fázi byl pracovní skupinou (na základě výstupů z Hodnotící zprávy) potvrzen pozitivní vliv Regulativního scénáře a sledování jeho cílů i v nadcházejícím plánovacím období. Pokračovat v naplňování regulačního scénáře je výhodné nejen pro rozvoj města Plzně, ale dává také výhodu kontinuity plánovacích a realizačních procesů, zajišťuje bezproblémovou návaznost na Strategii udržitelné mobility Plzeňské aglomerace i soulad s dalšími nadřazenými strategickými dokumenty.

- Základní koncepce Regulativního scénáře
  - Koordinace investic státu, Plzeňského kraje a města Plzně s cílem dobudovat městský okruh a snížit tak zatížení centra města;
  - Opatření uvnitř městského okruhu (regulace IAD, podpora neautomobilové dopravy, rekonstrukce a opravy, měkká opatření);
  - Podpora udržitelných forem příměstské a regionální dopravy.
- Nástroje Regulativního scénáře
  - Komunikační síť s odstupňovaným dopravním komfortem – nízký v centru, vysoký na okruhu;
  - Organizace systému parkování s cenovou regulací;
  - Preference veřejné dopravy;
  - Zlepšování podmínek pro veřejnou dopravu a vytváření přestupních vazeb;
  - Tvorba podmínek pro rozvoj pěší a cyklistické dopravy včetně zvýšení kvality veřejného prostoru;
  - Informační technologie pro usnadnění volby nebo kombinace dopravních prostředků;
  - Využití investic státu do železniční dopravy;
  - Využití investic státu a Plzeňského kraje do rozvoje silniční infrastruktury;
  - Podpora rozvoje infrastruktury pro elektromobilitu (naplňování koncepce elektromobility).
- Cíl
  - **Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy**  
Cílem je při zajišťování dopravních potřeb vytvářet konkurenčně příznivé podmínky pro veřejnou dopravu.  
Pro naplňování tohoto cíle je zásadní stanovit strategii rozvoje veřejné dopravy.
  - **Snížit zatížení vnitřní části města individuální automobilovou dopravou**  
Cílem je vytvářet nová dopravní propojení, která převezmou část dopravních vztahů využívajících dnes trasy vedené středem města a současně uplatňovat regulační opatření pro vnitřní část města.  
Pro naplňování tohoto cíle je zásadní stanovit strategii rozvoje komunikační sítě.
  - **Snižovat negativní vlivy dopravy na kvalitu ovzduší a změny klimatu**  
Tento cíl byl doplněn na základě potřeby snižovat emise výfukových plynů, a mírnit tak jejich negativní působení jak na lokální, tak na globální úrovni.  
Pro naplňování tohoto cíle je potřebné stanovit sadu opatření zajišťujících přechod na nízkoemisní vozidla.

– **Zlepšit obyvatelnost města zatraktivněním veřejných prostorů ulic a náměstí a vytvářet příznivé podmínky pro chodce a aktivní mobilitu**

Tento cíl posiluje základní smysl Plánu udržitelné mobility Plzně, tj. vytvářet město příjemné pro obyvatele i jeho návštěvníky.

Pro naplňování tohoto cíle je potřebné stanovit opatření zaměřená na zvyšování kvality a funkčnosti veřejného prostoru.

• **Balíčky opatření**

- Chráněné koridory pro veřejnou dopravu
- Přechod na nízkoemisní pohony vozidel
- Rozvoj a rekonstrukce tramvajových a tratí a přestupních uzlů
- Budování infrastruktury pro železniční a autobusovou dopravu
- Implementace nařízení EU 2024/1679, Městský uzel Plzeň
- Zklidnění vnitřní části města
- Zachování provozuschopnosti komunikační sítě
- Organizace dopravy a parkování
- Revitalizace uličních prostorů v centrální části města
- Revitalizace hlavních městských ulic a parkových náměstí
- Zklidnění Klatovské ulice
- Zlepšení pěší prostupnosti města
- Rozvoj systému Greenways
- Naplňování Generelu cyklistické dopravy
- Informační technologie a technické zajištění provozu MHD

• **Opatření**

V souladu se stanoveným scénářem a pro naplnění cílů strategií rozvoje jednotlivých dopravních systémů byla navržena opatření. Pro jejich výběr byla důležitá návaznost na stávající dokumenty udržitelné mobility.

Větší část opatření vycházela z PUMP 2016 – 2025, jednalo se o opatření, která dosud nebyla naplněna, další část opatření byla převzata ze SUMP ITI, jednalo se o opatření místně příslušná městu Plzni.

Zcela nová opatření byla vybrána a odsouhlasena v rámci činnosti pracovní skupiny a jsou v souladu s cíli Regulačního scénáře.

<b>PUMP 2026 – 2035</b>	<b>PUMP 2016 – 2025 a SUMP ITI</b>
<b>A.1 Koridor pro MHD Bory</b>	<b>105 – Koridor MHD: linka 16</b> <b>15 – Uzavírka / restrikce IAD</b> <b>Koperníkova</b>
<b>A.2 Koridor pro MHD Severní předměstí</b>	<b>98 – Rooseveltův most – zajištění</b> <b>plyn. provozu MHD</b> <b>23 Preference MHD v historickém</b> <b>jádro</b>
<b>A.3 Koridor pro MHD Doubravka</b>	<b>105 – Koridor MHD: linka 16</b> <b>29 – Upřednostnění MHD U</b> <b>Prazdroje – Rokycanská</b>
<b>A.4 Koridor pro MHD Slovany</b>	

<b>A.5 Koridor pro MHD – tangenciální linky</b>	<b>106 – Elektrifikace tangenciálních linek MHD</b>
<b>B.1 Zavádění nízkoemisních vozidel MHD</b>	<b>74 – Rozvoj elektromobility – bat. tech. (T-BUS, A-BUS)</b>
<b>B.2 Modernizace elektrického vozového parku MHD</b>	<b>60 – Modernizace elektrického vozového parku MHD</b>
<b>B.3 Nabíjecí místa pro vozidla MHD a VLD včetně rozvoje napájecí sítě</b>	
<b>B.4 Naplňování koncepce rozvoje veřejné infrastruktury pro elektromobilitu</b>	
<b>B.5 Elektrifikace přestupního uzlu Bory</b>	
<b>B.6 Modernizace základny MHD, vozovna Karlov</b>	
<b>C.1 Prodloužení tramvajové trati na Vinice</b>	<b>107 – Prodloužení tram. trati na Vinice</b>
<b>C.2 Rekonstrukce tramvajové trati Skvrňanská – Přemyslova</b>	<b>17 – Rekonstrukce tramvajové trati Skvrňanská – Přemyslova</b>
<b>C.3 Rekonstrukce obratišť MHD</b>	<b>5 – Úpravy v tramvajových obratištích Košutka a Malesická</b>
<b>C.4 Realizace technické základny Zadní Skvrňany</b>	
<b>C.5 Prodloužení MHD do obytné čtvrti „Kasárna Slovany“</b>	
<b>C.6 Rekonstrukce tramvajové trati Klatovská, úsek Hálkova – Bolzanova včetně křižovatky Belánka</b>	<b>53 – Rekonstrukce tramvajové trati Klatovská (2 úseky)</b> Opatření SUMP ITI 434 I/27 křižovatka Na Belánce
<b>C.7 Rekonstrukce tramvajové trati Lidická – Plaská</b>	
<b>C.8 Rekonstrukce tramvajové trati Vejprnická</b>	
<b>C.9 Přestupní uzel Doubravka</b>	<b>104 – Přestupní uzel Doubravka</b>
<b>C.10 Úprava tramvajové zastávky náměstí T. G. Masaryka</b>	
<b>C.11 Řešení konečných zastávek a zázemí řidičů MHD</b>	<b>73 – Řešení konečných zastávek v rozvojových oblastech</b> <b>97 – Zázemí řidičů na konečných zastávkách</b>
<b>C.12 Rekonstrukce tramvajové trati Klatovská – úsek nám. Míru – Máchova</b>	
<b>C.13 Realizace trolejbusových tratí na Severní Předměstí</b>	<b>99 – Trolejbusová trať na Severní Předměstí</b>
<b>C.14 Elektrifikace tangenciálních linek MHD</b>	<b>106 – Elektrifikace tangenciálních linek MHD</b>

C.15 Propojení Valcha – Borská pole	
C.16 Úprava Borské ulice se zajištěním preference MHD	<b>59 – Zkapacitnění Borská (depo Folmavská)</b>
D.1 Uzel Plzeň, 4 stavba – seřaďovací nádraží Doubravka	<b>32 – Uzel Plzeň 4. stavba – Doubravka</b>
D.2 Domažlická trať, 1. stavba, nová trať	SUMP ITI 207 Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať
D.3 Domažlická trať, 2. stavba	SUMP ITI 205 Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. Stavba
D.4 Trakční napájecí stanice Skvrňany	
D.5 Modernizace tratě Horažďovice, předměstí – Plzeň (Koterov)	SUMP ITI 210 Modernizace tratě Horažďovice předm. – Plzeň Koterov
D.6 Odstranění úrovnového přejezdu MO -Zborovská – Klatovská	SUMP ITI 438 MKO v úseku Klatovská – Zborovská
D.7 Revitalizace trati Plzeň – Klatovy, úsek Plzeň - Dobřany	SUMP ITI 261 Modernizace trati Plzeň – Klatovy
D.8 Prověření zpřístupnění žel. stanice Plzeň – Jižní předměstí z Klatovské ulice	
D.9 Elektrifikace trati Plzeň - Žatec	SUMP ITI 260 Modernizace trati Plzeň – Žatec pro zajištění cílového provozního konceptu
E.1 Hlavní nádraží, sektor sever – dostavba terminálu příměstské a regionální dopravy	<b>95 – Dostavba přestupního uzlu Hlavní nádraží</b>
E.2 Hlavní nádraží, sektor sever – revitalizace prostoru u nádraží (křižovatka Americká – Ukrajinská)	<b>96 – Revitalizace prostoru „U nádraží“</b>
E.3 Hlavní nádraží, sektor jih – terminál mezinárodní autobusové dopravy	
F.1 MO – Silnice I/20, úsek Jateční – Na Roudné	<b>30 – I/20 Na Roudné – Rokycanská</b>
F.2 MO – Silnice I/20, úsek Jasmínová - Jateční	SUMP ITI 439 I/20 Jasmínová – Jateční, jižní etapa
F.3 Napojení Slovan na MO – ul. Na Růžku	SUMP ITI 424 Komunikace Na Růžku
F.4 Estakáda, úsek Na Roudné – silnice I/20	
F.5 Silniční systém Roudná, úsek alej Svobody – Na Roudné	



F.6 Prodloužení aleje Svobody, úsek Karlovarská – Sylvánská	SUMP ITI 441 Prodloužená Alej Svobody a propojení Karlovarská – Kotíkovská
F.7 Přestavba Karlovarské v oblasti Roudné	94 – Přestavba Karlovarské v oblasti Roudné
F.8 Zklidnění centrální části Slovan	
F.9 Rozšíření západní části MO na čtyřpruh	
G.1 Křižovatka U Jána – úprava pěších tras a veřejných prostorů	25 – Křižovatka U Jána – úprava pěších tras a veřejných prostorů
G.2 Rekonstrukce Lobežské ulice	41 – Rekonstrukce Lobežské ulice
G.3 Rekonstrukce Masarykovy ulice	33 – Rekonstrukce Masarykovy ulice
G.4 Rekonstrukce silnice II/231 Bílá Hora	SUMP ITI 426 Rekonstrukce silnice II/231, Bílá Hora
G.5 Zlepšení parametrů komunikace III/18032 v úseku Radobyčice – Plzeň Doudlevec	SUMP ITI 430 Zlepšení parametrů komunikace III/18032 v úseku Radobyčice – Plzeň Doudlevec
G.6 Křižovatka Zborovská – Mostní	SUMP ITI 423 Křižovatka Zborovská – Mostní
G.7 Rekonstrukce náměstí Milady Horákové;	SUMP ITI 452 Komunikace Rekonstrukce nám. Milady Horákové
H.1 Rozvoj zóny tempo „30“	84 – Zóny „Tempo 30“
H.2 Rezidenční parkování – parkovací objekty pro rezidenty	
H.3 Rozvoj zóny placeného stání	
H.4 Realizace parkovišť P+R	6 – Parkoviště P+R na konečných tramvajových linek (Bolevec, Košutka, Světovar)
H.5 Organizace nákladní dopravy	
H.6 Aplikování opatření ke zvyšování bezpečnosti a zklidnění dopravy	
J.1 Úprava náměstí Republiky	
J.2 Americká ulice, úsek Klatovská – Prokopova	
J.3 Americká ulice, úsek Wilsonův most – Ukrajinská	
J.4 Resslerova ulice	
J.5 Revitalizace Anglického nábřeží	
J.6 Rekonstrukce Smetanových a Kopeckého sadů	



K.1 Revitalizace a ozelenění Tyršovy ulice	<b>22 – Revitalizace uličního prostoru – Tyršova</b>
K.2 Revitalizace uličního prostoru Rokycanská (úsek Úslava – Dlouhá ul.)	<b>37 – Revitalizace uličního prostoru Rokycanská</b>
K.3 Revitalizace parkových náměstí	<b>SUMP ITI 225 Revitalizace zastávek MHD a VLD Chodské náměstí</b>

L.1 I/27 Sukova – Borská včetně OK Folmavská a přemostění železniční trati	<b>57 – I/27 Sukova – Borská</b> <b>SUMP ITI 451 I/27 OK Folmavská</b>
L.2 Rekonstrukce Korandovy a Kotkovy ulice včetně křižovatky Přemyslova	<b>103 – Snížení dopravního zatížení Klatovské</b>
L.3 Zobousměrnění komunikace – Husovo náměstí	<b>14 – Husovo nám. – obousměrný provoz</b>
L.4 Revitalizace Klatovské	<b>54 – Revitalizace uličního prostoru - Klatovská</b>
L.5 Revitalizace sadů Pětatřicátníků	
L.6 Estakáda I/27, úsek Přemyslova – Karlovarská	
M.1 Signalizované místo pro přecházení Tyršova	
M.2 Oprava Lochotínské lávky	<b>21 – Pěší propojení centra s Roudnou</b>
M.3 Lávka přes Rokycanskou ulici	<b>36 – Lávka přes Rokycanskou ulici</b>
M.4 Propojení Mikulka – Velký Bolevecký rybník (lávka přes ulici Na Sudech)	
M.5 Podchod u železniční zastávky Plzeň – zastávka	
M.6 Pěší propojení Skvrňany – Zátiší (Sámová – Kreuzmannova)	
N.1 Greenway Berounka, Bolevecké rybníky a Hrádecký potok	<b>77 – Pokračování výstavby Greenways</b> <b>Opatření SUMP ITI 309 Dokončení plnohodnotného propojení městské sítě Plzně s regionální cyklistickou sítí</b> <b>(platí i pro opatření N.2, N.3, N.4, N.5 a O.1)</b>
N.2 Greenway Úslava a Božkovský potok	<b>31 – Stezka Úslava (Chrástecská – Těšínská, Koterov – Starý Plzenec)</b>
N.3 Greenway Úhlava a Černice – Losiná	
N.4 Greenway Radbuza	<b>49 – Stezka Radbuza (Papírenská lávka – Malostranská</b> <b>50 – Stezka Radbuza (spojení Škoda sport park – České údolí – Litice)</b>

<b>N.5 Greenway Mže, Vejprnický potok a Zadní Skvrňany – Vejprnice</b>	
<b>O.1 Realizace cyklistických tras dle schválené koncepce</b>	<b>101 – Realizace cyklistických tras dle schválené koncepce</b> SUMP ITI 308 Realizace nových tangenciálních cyklistických propojení v městě Plzni SUMP ITI 310 Realizace integračních opatření pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru
<b>O.2 Podpora bike-sharingu</b>	<b>81 – Podpora bike-sharingu</b>
<b>O.3 Infrastruktura pro odstavování a uschovávání kol včetně prvků elektromobility</b>	<b>83 – Úschovny pro kola – městský systém</b> <b>82 – Stojany pro parkování kol – doplňky veřejného prostoru</b>
<b>P.1 Ověřování provozu vozidel MHD s autonomním řízením</b>	
<b>P.2 Zvyšování bezpečnosti provozu MHD s využitím IT</b>	
<b>P.3 Využití informačních technologie pro rozvoj multimodality</b>	<b>68 – Rozšíření inteligentních zastávek</b> <b>89 – Předpl. služby mobility na Plz. kartě (MHD, parkování, cykloúschovna atd.)</b> <b>90 – Jednotný informační systém pro uživatele dopravy,</b> SUMP ITI 223 Integrace informačního systému MHD vs. VLD na zastávkách v Plzni
<b>P.4 Využití informačních technologií pro organizaci provozu a řízení dopravy</b>	<b>92 Metropolitní dispečink</b>

## B.6 Hlavní cíle

Cílem PUMP je usilovat o podporu jednotlivých druhů dopravy tam, kde jsou nejvíce přínosné a kde dokáží oslovit nejširší spektrum uživatelů k přechodu od automobilu k udržitelným formám dopravy.

### Cíl 1: Zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy

Cílem je při zajišťování dopravních potřeb vytvářet konkurenčně příznivé podmínky pro veřejnou dopravu.

- Zajistit preferenci MHD v křižovatkách;
- Upravit organizaci dopravy ve prospěch MHD;
- Vyloučit IAD z vybraných úseků komunikační sítě;
- Vybudovat nebo zřídit vyhrazené jízdní pruhy pro MHD;
- Zajistit prodloužení tramvajových linek do nově se rozvíjejících lokalit;
- Zajistit kvalitní přestupní vazby pro rozvoj multimodality v dopravní obsluze města.

## **Cíl 2: Snížit zatížení vnitřní části města individuální automobilovou dopravou**

Cílem je vytvářet nová dopravní propojení, která převezmou část dopravních vztahů využívajících dnes trasy vedené středem města. Pomocí matematického dopravního modelu byl zvolen takový scénář rozvoje komunikační sítě, který nejvíce snížil dopravní zátěž v centrální části města.

- MO, I/20 v úseku Jateční – Na Roudné;
- MO, I/20 v úseku Jasmínová – Jateční;
- MO, Komunikace Na Růžku;
- I/27 v úseku Sukova – Borská;
- Estakáda I/27, úsek Přemyslova – Karlovarská;
- MO, Zborovská – Klatovská;
- Prodloužení aleje Svobody, úsek Karlovarská – Sylvánská;
- Silniční systém Roudná, úsek alej Svobody – Na Roudné;
- Estakáda, úsek Na Roudné – silnice I/20;
- MO, západní část, rozšíření na čtyřpruh.

Na základě nových úseků komunikační sítě byly v modelovaném stavu upraveny stávající úseky sítě s cílem přerozdělení dopravních vztahů a revitalizace ulic v centrální části města. Upravené úseky stávající komunikační sítě:

- Uzavření Rooseveltova mostu pro IAD;
- Revitalizace Klatovské ulice 1 + 1 jízdní pruh;
- Revitalizace Sadů Pětatřicátníků;
- Úprava křižovatky U Pošty;
- Revitalizace Karlovarské v úseku most Gen. Pattona – Lidická 1 +1 jízdní pruh.

## **Cíl 3: Snižovat negativní vlivy dopravy na kvalitu ovzduší a změny klimatu**

Cílem je snižovat emise výfukových plynů, a mírnit tak jejich negativní působení jak na lokální, tak na globální úrovni.

- Prodloužit tramvajovou trať na Vinice;
- Prodloužit tramvajovou trať do Kasáren Slovany;
- Prodloužit trolejbusové trati na Severní předměstí;
- Nahradit autobusové linky s naftovým pohonem vozidly s elektrickým pohonem;
- Modernizace vozovny Karlov s doplněním potřebných technologií;
- Elektrifikace přestupních uzlů;
- Vybudování nabíjecích míst na obratištích v okrajových částech města.

## **Cíl 4: Zlepšit obyvatelnost města zatraktivněním veřejných prostorů ulic a náměstí a vytvářet příznivé podmínky pro chodce a aktivní mobilitu**

Tento cíl posiluje základní smysl Plánu udržitelné mobility Plzně, tj. vytvářet město příjemné pro obyvatele i jeho návštěvníky. Kromě zlepšování pobytových kvalit je cílem spojitými trasami a uživatelským komfortem nabídnout obyvatelům a návštěvníkům města vhodné podmínky pro pěší a cyklistickou dopravu.

- Revitalizovat zklidněné hlavní městské třídy v návaznosti na rozvoj komunikační sítě a převedení zásadních dopravních vztahů;
- Provést revitalizaci náměstí a parkových náměstí jako významných prvků veřejného prostoru;
- Budování spojitých, bezpečných a pohodlných cyklistických tras vedených městem (naplňování Generelu cyklistické dopravy města Plzně);
- Dokončení sítě tras Greenways (zajištění spojitosti systému);
- Zajištění provázanosti města s jeho krajinným zázemím a okolními obcemi;

- Pokračovat v budování infrastruktury pro překonávání přírodních a technických bariér (lávky, podchody). U komunikací v intravilánu města jsou řešením dopravně inženýrsky zabezpečené přechody nebo (signalizovaná) místa pro přecházení;
- Dopravní zklidnění vnitřních částí města a obytných čtvrtí (organizace dopravy se zklidňujícím efektem, zóny „30“, obytné, sdílené a pěší zóny atd.).

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

PUMP 2026 – 2035 je střednědobým strategickým dokumentem, jehož cílem je vytvořit podmínky pro uspokojení potřeb mobility obyvatel a návštěvníků a přispět ke zlepšení kvality života. Dokument je hlavním podkladem pro koordinovanou investiční činnost města, kraje a státu s cílem snížení dopadu vlivů dopravy na životní prostředí.

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

- Umístění záměrů – část z předpokládaných záměrů je bez územního průmětu, jedná se často o opatření organizačního nebo provozního charakteru. V případě záměrů územního charakteru jde často o rekonstrukci nebo revitalizaci stávajících komunikací a veřejných prostranství. U nově realizovaných dopravních staveb se jedná o záměry s územním průmětem vymezeným v rámci ÚP Plzeň.
- Povaha a velikost záměrů – konkrétní velikost záměrů bude řešena v rámci dalších fází přípravy projektů, prostorové nároky nových dopravních staveb budou v souladu s plochami vymezenými v rámci ÚP Plzeň.
- Provozní podmínky a požadavky na přírodní zdroje – informace nejsou s ohledem na podrobnost koncepce uvedeny a budou předmětem řešení v navazujících fázích přípravy konkrétních záměrů a případně i v rámci procesu EIA či naturového hodnocení vlivů jednotlivých záměrů. Samotná koncepce tedy nestanovuje provozní podmínky a požadavky na přírodní zdroje.

### **B.8 Přehled uvažovaných variant řešení**

PUMP 2026 – 2035 je navržen v jedné variantě. Dokument svým charakterem a obsahem navazuje na předchozí znění (PUMP 2016 – 2025). Na základě výstupů z Hodnotící zprávy byl zachován Regulativní scénář a jsou i nadále sledovány jím stanovené cíle.

Projekty musí být vybírány v souladu s principy minimalizace vlivů na životní prostředí a musí být tedy svého charakteru podrobeny posuzování vlivů na životní prostředí (EIA), naturovému hodnocení, respektive hodnocení dle procedury dle stavebního zákona v případě těch projektů, které zákonu č. 100/2001 Sb., resp. § 45i zákona č. 114/1992 Sb. nebudou podléhat.

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

### **B.9.1 Východiska pro zpracování koncepce**

Vzhledem ke svému zaměření má zpracovaná koncepce vztah k řadě dokumentů na evropské, národní, krajské a místní úrovni. Jejich úplný výčet by nebyl – vzhledem k cílům oznámení a různé úrovni vzájemných vazeb – účelný, proto jsou uváděny pouze ty nejdůležitější.

Vztah ke strategickým dokumentům na **evropské** úrovni:

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2024/1679 (nařízení TEN-T) (2024)
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel

Vztah ke strategickým dokumentům na **národní** úrovni:

- Strategický rámec Česká republika 2030 (2017)
- Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+ (2019)
- Státní politika životního prostředí ČR 2030 s výhledem do 2050 (2021)
- Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR pro období 2021 – 2030 (2021)
- Politika územního rozvoje České republiky (ve znění závazném od 1. 9. 2021) (2021)
- Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 (2021)
- Národní program snižování emisí České republiky, aktualizace 2023 (2023)
- Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030 („Zdraví 2030“) (2020)
- Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030 (2021)
- Zákon č. 360/2022 Sb. o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících

Vztah ke strategickým dokumentům na **krajské** úrovni:

- Strategie udržitelné mobility Plzeňské aglomerace (SUMP ITI) (2022)
- Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje, aktualizace č.3 (2023)
- Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2022 – 2026, POVED s.r.o. (2021)

Vztah ke strategickým dokumentům na **místní** úrovni

- Strategický plán města Plzně (2024)
- Územní plán Plzeň (2025)
- Generel dopravy v klidu (2021)
- Generel cyklistické dopravy města Plzně (2024)
- Koncepce rozvoje veřejné infrastruktury pro elektromobilitu ve městě Plzni (2024)
- Plán dopravní obslužnosti města Plzně na období let 2021 – 2025 (2020)
- Plán dopravní obslužnosti města Plzně na období let 2021 – 2025 ve znění dodatku č. 1 (2023)
- Plán dopravní obslužnosti města Plzně, pro období 2026 – 2030 (2025)
- Koncepce veřejných prostranství, MCA atelier (2023)
- Aktualizace Generelu veřejných prostranství (2025)

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

Cíle navrhované v rámci PUMP 2026 – 2035 by měly být v souladu s cíli vybraných strategických a programových dokumentů, především těch, které byly či jsou připravovány pro dlouhodobé období a pro programové období 2026 – 2035.

Vyhodnocení vztahu PUMP 2026 – 2035 ke koncepcím, které se vztahují k zájmovému území, předmětu řešení posuzované koncepce a způsobu zapracování cílů ochrany životního prostředí. Hodnocení je provedeno pomocí stupnice viz následující tabulka (Metodické doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí, Věstník MŽP č. 1/2019).

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

V následující tabulce je provedeno vyhodnocení intenzity vztahu k PUMP 2026 – 2035 k těm koncepcím, ke kterým byl identifikován nějaký vztah nebo u kterých nebylo možno tento vztah a priori vyloučit. Koncepce, u kterých bylo možno vztah a priori vyloučit nebo byl zjevně zanedbatelný (intenzita vztahu 0), nejsou v následující tabulce uváděny.

Evropské dokumenty	Možná vazba	Komentář
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2024/1679 (nařízení TEN-T) (2024)	3	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Nařízení se promítá do cíle 1 a opatřeních spojených s realizací městského uzlu Plzeň.
Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře čistých a	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Nařízení se promítá do cíle 3.

energeticky účinných silničních vozidel		
Národní dokumenty	Možná vazba	Komentář
Strategický rámec Česká republika 2030 (2017)	3	Strategický rámec ČR 2030 je zastřešujícím rozvojovým dokumentem ČR a do koncepce se promítá především prostřednictvím strategických cílů zaměřených na snižování emisí skleníkových plynů (cíl 3), podporu alternativních forem dopravy (cíl 4).
Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 (2021)	3	Vrcholový strategický dokument Vlády ČR pro sektor doprava. Dokument identifikuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení. Dopravní politika se v PUMP 2026 – 2035 promítá do všech cílů.
Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030 (2021)	3	Strategický dokument pro udržitelnou městskou mobilitu. Identifikuje hlavní problémy měst v dopravní obsluze a navrhuje opatření na jejich řešení. Koncepce se v PUMP 2026 – 2035 promítá do všech cílů.
Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+ (2019)	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Nařízení se promítá prostřednictvím cílů zaměřených na efektivní dopravní obsluhu města a snížení negativních vlivů dopravy (všechny cíle).
Státní politika životního prostředí ČR 2030 s výhledem do 2050 (2021)	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Nařízení se promítá prostřednictvím cílů zaměřených na efektivní dopravní obsluhu města a snížení negativních vlivů dopravy (všechny cíle).
Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR pro období 2021 – 2030 (2021)	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Nařízení se promítá do cílů 3 a 4.
Národní program snižování emisí České republiky, aktualizace 2023 (2023)	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Nařízení se promítá prostřednictvím cílů zaměřených na efektivní dopravní obsluhu města a snížení negativních vlivů dopravy, zejména do cíle 3.
Politika územního rozvoje České republiky (ve znění závazném od 1. 9. 2021 (2021)	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Nařízení se promítá do všech cílů.

Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030 („Zdraví 2030“) (2020)	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Nařízení se promítá zejména do cílů 3 a 4.
Krajské dokumenty	Možná vazba	Komentář
Strategie udržitelné mobility Plzeňské aglomerace (2022)	3	Strategický dokument pro Plzeňskou aglomeraci. Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci a promítá se do všech cílů. PUMP 2026 – 2035 přebírá místně příslušná opatření ze Strategie. Dokumenty jsou ve vzájemné provazbě.
Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje, aktualizace č.3 (2023)	3	Obsahuje podněty a požadavky s konkrétně definovaným nárokem na změnu využití území, které se přímo promítají do posuzované koncepce, která ze ZÚR vychází a respektuje je.
Místní dokumenty	Možná vazba	Komentář
Strategický plán města Plzně (2024)	3	Strategický dokument města Plzně. Promítá se do všech cílů.
Územní plán Plzeň (2025)	3	Obsahuje podněty a požadavky s konkrétně definovaným nárokem na změnu využití území, které se přímo promítají do posuzované koncepce, která ze ÚP vychází a respektuje je. Promítá se do všech cílů.
Generel dopravy v klidu (2021)	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Nařízení se promítá zejména do opatření souvisejících se snížením dopravní zátěže v centru města vyvolané návštěvníky.
Generel cyklistické dopravy města Plzně (2024)	2	Obsahuje podněty řešitelné v předkládané koncepci. Nařízení se promítá zejména do cíle 4.

### Možnost kumulace vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví s jinými záměry

Vlivy realizace koncepce s koncepcemi ve vyšší hierarchii budou vzájemně interferovat. Největší vazba je mezi dokumenty na místní a aglomerační úrovni, SUMP ITI, Strategický plán, ÚP a Generel dopravy. Lze předpokládat, že tyto a další koncepce s větší vazbou se budou vzájemně doplňovat, tj. budou provázány. Jejich působení tak bude synergické a to zejména ve vztahu PUMP 2026 – 2035 a SUMP ITI.

Vzhledem k charakteru koncepce nejsou předpokládány významné negativní kumulativní a synergické vlivy. Naopak lze předpokládat, že realizace této koncepce bude přispívat ke kumulaci pozitivních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, např. se záměry v oblasti



udržitelných forem dopravy. Předběžně jsou předpokládány některé mírné negativní vlivy (lokálního charakteru), které mohou plynout např. ze záborů půdního fondu např. při realizaci cyklostezek nebo obchvatových komunikací, toto je řešeno v rámci ZÚR a ÚP, kdy probíhá posuzování vlivů na životní prostředí.

## **B.10 Předpokládaný termín dokončení**

Koncepce navazuje na Plán udržitelné mobility Plzně platná do konce roku 2025. Byla zpracována v průběhu roku 2025 tak, aby obsahově i časově navázala na uplynulé plánovací období. Návrhová část koncepce pro plánovací období 2026 – 2035 byla schválena usnesením Zastupitelstva města Plzně č. 391 dne 11. 12. 2025.

## **B.11 Návrhové období**

Koncepce je zpracována na období do roku 2035.

## **B.12 Způsob schvalování**

Návrhová část koncepce pro plánovací období 2026 – 2035 byla schválena usnesením Zastupitelstva města Plzně č. 391 dne 11. 12. 2025  
<https://usneseni.plzen.eu/?filter%5Bid%5D=119332&filter%5Bsend%5D=1>.

# **C. Údaje o dotčeném území**

Zpracovatel „Oznámení“ při přípravě níže uvedené kapitoly čerpal především z oficiálně vykazovaných údajů Ministerstva ŽP ČR, z dostupných dat Plzeňského kraje, z webu Climate Data a z dalších zdrojů. Výše uvedené zdroje byly dle možností doplněny dalšími relevantními údaji o stavu životního prostředí, například získanými z aktuálních dokumentů týkajících se stavu ŽP v kraji ve smyslu § 10 b), odst. 3, zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP, ve znění pozdějších předpisů.

Cílem této kapitoly je zaměřit se na nedostatky a problémy v zatížení životního prostředí v rámci města Plzně, nikoliv předložit kompletní analýzu řešeného území v oblasti životního prostředí tak, aby bylo možné na jejich základě stanovit či vyloučit v rámci zjišťovacího řízení nezbytnost posouzení této koncepce dle zákona 100/2001 Sb.

## **C.1 Vymezení dotčeného území**

Řešeným územím je území statutárního města Plzně, nacházející se v centrální části Plzeňského kraje, které je dále rozděleno na městské obvody. Vzhledem k charakteru koncepce, tj. její aktualizaci, lze předpokládat minimální změny v dopadech aktualizovaného dokumentu na dotčené území. Řešené území je znázorněno v následujícím obrázku.

Kraj: Plzeňský

Okres: Plzeň-město

Obec: Plzeň



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

Plán udržitelné mobility Plzně je řešen ve správním území statutárního města Plzně, které je rozděleno na 10 městských obvodů. Z územního hlediska je rozděleno na 27 katastrálních území.

Katastrální území v rámci jednotlivých městských obvodů

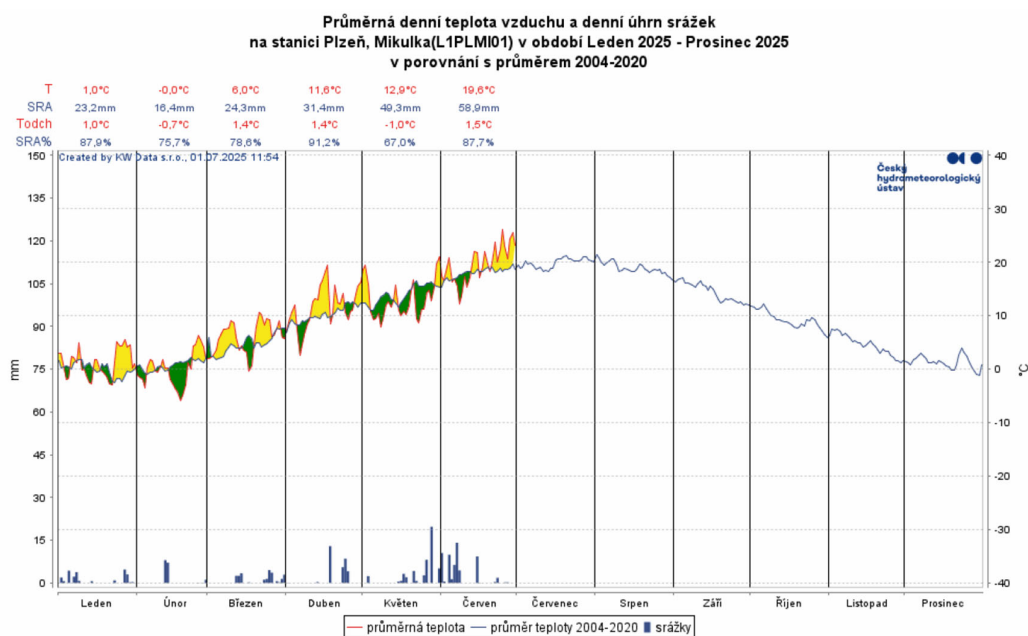
Městský obvod	Katastrální území
Plzeň 1	Bolevec, Plzeň 1
Plzeň 2 – Slovany	Božkov, Bručná, Hradiště u Plzně, Koterov, Plzeň 2
Plzeň 3	Doudlevice, Plzeň 3, Radobyčice, Skvrňany, Valcha
Plzeň 4	Bukovec, Červený Hrádek u Pl., Doubravka, Lobzy, Plzeň 4, Újezd
Plzeň 5 – Křimice	Křimice - část, Radčice u Plzně - část
Plzeň 6 – Litice	Litice u Plzně
Plzeň 7 – Radčice	Radčice u Plzně - část, Křimice - část
Plzeň 8 – Černice	Černice
Plzeň 9 – Malesice	Malesice, Dolní Víkýš
Plzeň 10 – Lhota	Lhota u Dobřan

## C.3 Základní charakteristiky stavu životního prostředí v území

Řešené území plní funkci administrativního a správního centra Plzeňského kraje. Zároveň se jedná o důležitý dopravní uzel, historické a kulturní centrum Západních Čech.

### C.3.1 Klimatické poměry

Území patří do klimatické oblasti mírně teplé se značným množstvím srážek, (za rok cca 684 mm) s dlouhým a suchým létem, krátkými a mírně teplými přechodnými obdobími jara a podzimu a velmi suchou zimou s krátkým trváním sněhové pokrývky. Nejteplejším měsícem je červenec, během něhož průměrná teplota dosahuje až 19,3 °C. Jedná se také o měsíc s nejvyšším průměrným denním počtem hodin slunečního svitu, jehož průměrná denní doba trvání činí 11.03 hodin. Celkový součet za toto období činí 341.87 hodin slunečního svitu. Měsíc leden vykazuje nejchladnější teploty, kdy je v průměru zaznamenáno pouze 2.79 hodin slunečního svitu za 24 hod. Celková délka slunečního svitu za tento měsíc činí 86.54. h. s průměrnou minimální teplotou -0.6 °C. V průběhu roku Plzeň zažívá přibližně 2390.79 hodin slunečního svitu. Průměrná měsíční doba slunečního svitu se odhaduje na přibližně 199.23.hodin. Od východu, jihovýchodu, jihu a severozápadu zasahují k městu výběžky akroklimatického regionu MT 10 s vlhčím létem a častějšími srážkami. Průměrná roční teplota se pohybuje mezi 7,3 – 8,0 °C, průměrné roční srážky mezi 518 – 530,6 mm. Zhloubené formy reliéfu v Plzeňské kotlině jsou jedním z předpokladů pro tvorbu inverzních situací s nejčastější hranicí 350 – 500 m n.m.



Zdroj: ČHMÚ – klimatické hodnocení v krajích, 2025

## TABULKA KLIMATU // POČASÍ PODLE MĚSÍCŮ PLZEŇ

< >

	leden	únor	březen	Duben	Květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec
Průměrná teplota °C	-0.6	0.3	4.1	9.3	13.9	17.5	19.3	19	14.5	9.4	4.3	0.7
Minimální teplota °C	-3.3	-3.1	-0.2	3.8	8.6	12.3	14.2	14	10	5.7	1.4	-1.7
Max. teplota °C	2.1	3.9	8.6	14.3	18.5	21.9	23.8	23.7	18.9	13.4	7.3	3.3
Srážky / úhrn srážek mm	45	38	51	49	66	77	84	72	58	48	49	47
Vlhkost(%)	82%	80%	75%	69%	69%	68%	67%	67%	74%	80%	80%	83%
Deštivé dny (d)	9	7	9	8	10	10	10	8	7	7	7	8
Průměrný počet hodin slunečního svitu (hodiny)	2.8	3.9	5.4	8.2	9.5	10.8	11.0	10.0	6.8	4.5	2.9	2.8

Data: 1991 – 2021:

- Minimální teplota °C, Max. teplota °C, Srážky / úhrn srážek mm, vlhkost, deštivé dny.

Data: 1999 - 2019:

- Průměrný počet hodin slunečního svitu

Rozdíl v množství srážek mezi měsícem s nejnižšími a měsícem s nejvyššími srážkami je 46 mm. V průběhu roku se průměrné teploty mění o 19.9 °C.

Zdroj: Climate Data, 2025

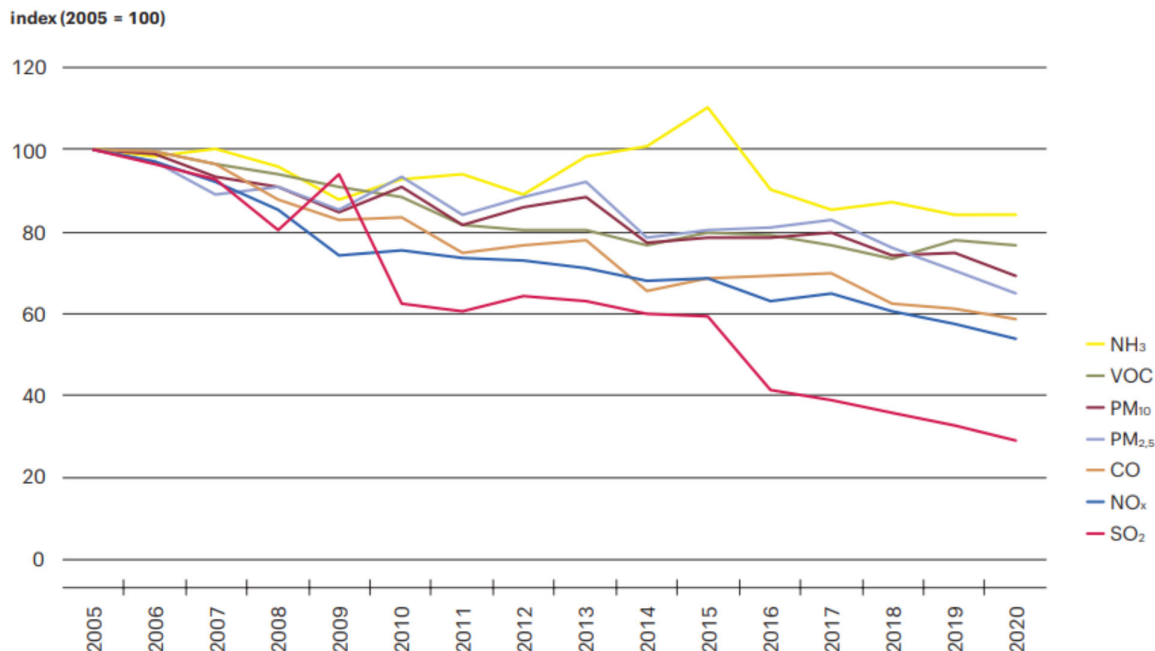
### C.3.2 Ovzduší

#### Emisní situace

Plzeňský kraj, a tedy i statutární město Plzeň je z hlediska hodnocení emisí v rámci ČR druhým nejméně zatíženým krajem.

Vývoj emisí znečišťujících látek v Plzeňském kraji měl v období 2005–2020 klesající trend, pouze s výjimkou dlouhodobého a střednědobého časového horizontu u emisí NH<sub>3</sub> a krátkodobého trendu u emisí VOC, kde byl trend nejasný. Největší pokles byl evidován u emisí SO<sub>2</sub> o 70,8 %. Celkové emise znečišťujících látek do ovzduší na plochu území v Plzeňském kraji v roce 2020 dosahovaly podprůměrných hodnot vzhledem k ostatním krajům, podobně jako v předchozích letech.

Znečištění ovzduší v Plzeňském kraji v roce 2020 ovlivňovaly především malé, ale i velké stacionární zdroje emisí, jež jsou umístěny především v Plzeňské aglomeraci, nikoliv ve statutárním městě Plzeň. Emise TZL (3,2 tis. t) a emise CO (36,1 tis. t) pocházely převážně z lokálního vytápění domácností, stejně jako u emisí PM<sub>10</sub> (celkem 2,7 tis. t) a PM<sub>2,5</sub> (celkem 2,0 tis. t). Emise NO<sub>x</sub> (7,8 tis. t) byly produkovány hlavně dopravou. V případě emisí SO<sub>2</sub> (3,1 tis. t) byly v Plzeňském kraji producentem velké zdroje znečišťování (57,5 %), kam se zahrnuje hlavně výroba elektřiny a tepla. Emise NH<sub>3</sub> (7,9 tis. t) pocházely zejména z chovu hospodářských zvířat a aplikace minerálních dusíkatých hnojiv. Emise VOC (12,9 tis. t) pocházejí hlavně z aplikace organických rozpouštědel a lokálního vytápění domácností. Poměr zdrojů emisí základních znečišťujících látek se ve sledovaném období 2005–2020 příliš neměnil, největší změna nastala u emisí SO<sub>2</sub>, kde podíl velkých zdrojů výrazně klesl, což souvisí s odsířením velkých elektráren a tepláren.



Emisní zátěž z dopravy je v Plzeňském kraji, tedy i ve statutárním městě Plzeň pod celostátním průměrem (0,63 t.km-2.). Plzeňský kraj má druhou nejnižší hodnotu v rámci ČR měrných emisí NO<sub>x</sub> na jednotku plochy v roce 2020, a to 0,38 t.km-2. Největším zdrojem emisí znečišťujících látek i skleníkových plynů z dopravy byla v roce 2020 individuální automobilová doprava, jejíž podíl na celkových emisích z dopravy byly největší u emisí CO (84,9 %) a VOC (83,3 %). Nákladní silniční doprava se podílela 34,5 % na emisích PM a 34,2 % na emisích NO<sub>x</sub>.

V Plzeňském kraji emise CO, VOC a NO<sub>x</sub> z dopravy v průběhu období 2000–2020 poklesly, nejvíce emise CO (o 84,4 %) a VOC (o 77,6 %). V důsledku toho emise PM z IAD v období 2000–2020 stouply o 13,6 %, v úvodu tohoto období stoupaly i emise PM a NO<sub>x</sub> z nákladní silniční dopravy, jejíž výkony se v souvislosti s ekonomickým růstem zvyšovaly. Emise CO<sub>2</sub> z dopravy v období 2000–2020 vzrostly o 56,1 %, emise mírně kolísaly dle vývoje ekonomiky a odrážely růst spotřeby paliv v dopravě a závislost dopravy na fosilních zdrojích energie. V roce 2020 meziprocentně poklesly emise všech sledovaných znečišťujících látek a skleníkových plynů, nejvýrazněji emise CO, a to o 15,7 %. Pokles emisí zásadním způsobem ovlivnila pandemie COVID-19 a s ní související protiepidemická opatření, která měla dopad na dopravní sektor a celou ekonomiku.

Zdroj: Cenia, 2021

### Imisní situace

Dle dostupných zdrojů z Cenia je patrné, že Plzeňský kraj i statutární město Plzeň dlouhodobě patří mezi kraje nejmenší imisní zátěží, která je však ovlivněna mnoha různými zdroji (dopravou, průmyslem, zemědělstvím, a také částečně lokálním vytápěním domácností).

Stav ovzduší v Plzeňském a ve statutárním městě Plzeň kraji lze hodnotit jako uspokojivý. Roční koncentrace suspendovaných částic PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> jsou nejvyšší v centrální části Plzně. Hodnoty se pohybují u PM<sub>10</sub> v rozsahu 21,3 – 25,6 µg.m-3 (imisní limit je 40 µg.m-3) a hodnoty

u PM<sub>2,5</sub> jsou v rozsahu 16,3 – 19,9 µg.m<sup>-3</sup> (imisní limit je 20 µg.m<sup>-3</sup>). Hodnoty 24 hodinových koncentrací PM<sub>10</sub> jsou v rozsahu 38,3 – 47,1 µg.m<sup>-3</sup> (imisní limit je 50 µg.m<sup>-3</sup>). V centru statutárního města Plzně docházelo v uplynulých letech stejně jako v ostatních obcích k mírnému překračování imisních limitů u hodnot benzo(a)pyrenu a NO<sub>x</sub>. Zvýšené limity mohou být pozorovány však již pouze v okolí páteřních nebo tranzitních komunikací. Díky koncepci „Plán udržitelné mobility Plzně, se postupně tyto imisní dopady značně eliminovaly a nadále se předpokládá jejich úplné vymizení.

Zdroj: Cenia 2021

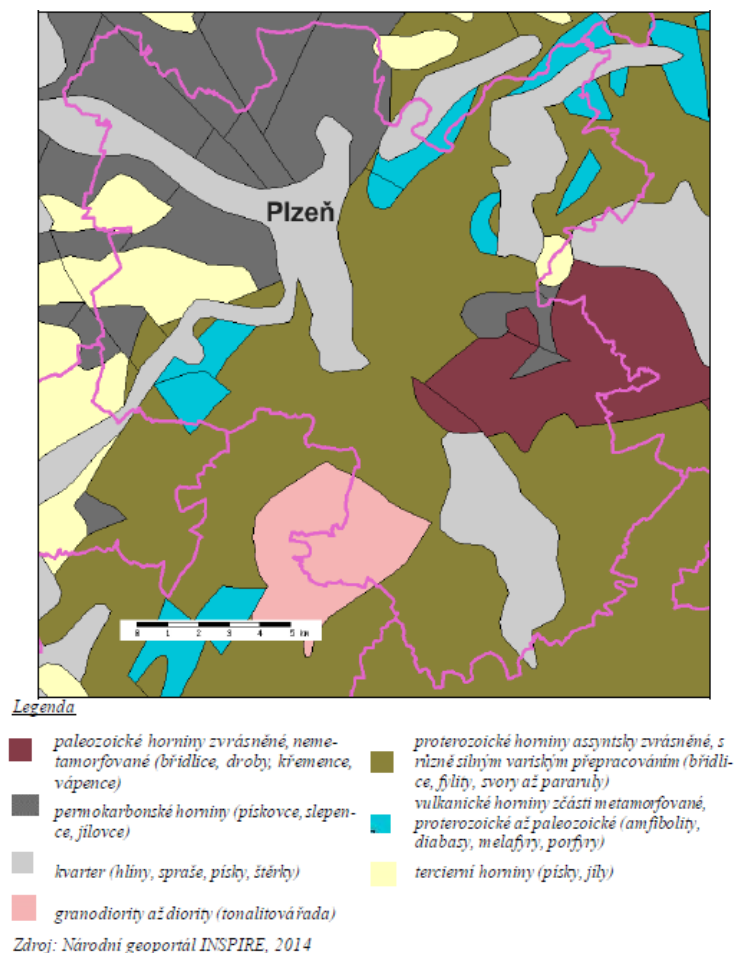
### C.3.3 Reliéf a horninové prostředí

Území má kruhovitý tvar s centrální kotlinou, která přechází do sousedních pahorkatin a Radyňské vrchoviny. Přitékají sem významné západočeské řeky Mže, Radbuza, Úhlava a Úslava, které zde vytvářejí Berounku. Na jejím břehu pod Bukovcem leží nejnižší bod v nadmořské výšce 293 m. Na Červené skále pod Radyní je v nadmořské výšce 452 m nejvyšší bod. Výšky v kotlině se pohybují v rozmezí 300 – 370 m, v okrajových pahorkatinách 400 m a výše. Středem oblasti prochází rovnoběžka 49°45' severní zeměpisné šířky a poledník 13°23' východní zeměpisné délky.

Území města patří převážně do regionálně geologické jednotky bohemicum (tepelsko-barrandienská oblast) se starším (svrchní proterozoikum - starohory) a mladším (paleozoikum - prvohory) patrem. V třetihorách vznikl pokryv nepřeměněných a nezvrásněných usazenin, v jejich závěru se vytvořil základ dnešní říční sítě. Její vývoj pokračoval ve čtvrtohorách zářezem koryt a tvorbou teras. Z tohoto období pocházejí také návěje sprašových hlín, svahové sedimenty a náplavy povodňových hlín v údolních nivách. V geologicky nedávné době ovlivnila reliéf lidská činnost (těžba, zavážky, navážky, skládky, stavby atd.).

Reliéf Plzeňské kotliny, jejíž téměř celý severovýchodní výběžek město zaujímá, je plošinový a jen málo zvlněný, členěný stromovitě rozvětvenou sítí údolí řek a jejich menších přítoků. Výraznější niva je podél Mže, ostatní údolí jsou úzká, v odolnějších horninách zahloubená se zaklesnutými meandry (Úhlava u Hradiště, Úslava u Božkova a Lobeze, Berounka u Bukovce), ostrohy a příkrými svahy. Sousední pahorkatiny zasahují na území města polohami o 50 – 100 m vyššími s členitějším reliéfem. Nejvýraznější hranicí geomorfologických jednotek je zlomový svah na levém břehu Mže od Radčic k Pecihrádku za Bílou Horou, který odděluje Plzeňskou kotlinu od Kaznějovské pahorkatiny. Specifickým tvarem je hluboce zaříznuté údolí Berounky v úseku pod soutokem s Úslavou. Charakteristické jsou zaoblené metabazaltové – spilitové homole Chlum (416 m), Homolka (373 m), Háje (436 m), Dubová hora (406 m), Val (435 m).

Zdroj: Životní prostředí města Plzně – díl 1 (2001)



#### C.3.4 Povrchové a podzemní vody

Znečištění vod je jedním z největších environmentálních problémů současnosti. Voda transportuje živiny, ale zúčastňuje se rovněž na zprostředkování pohybu škodlivin v rámci různých ekosystémů. Důsledkem je, že může dojít ke kumulaci – nahromadění škodliviny v některé ze součástí životního prostředí. Znečištění vod je způsobováno chemickými látkami anorganického charakteru, hlavně těžkými kovy, nebo látkami organickými. Hlavním typem znečištění vod v našich podmínkách je eutrofizace – znečištění vod nadměrným obsahem živin. Odpadní vody splaškové mohou být znečištěny mikrobiálně. Významnou měrou se na znečištění vod podílí také zemědělská výroba.

Problémem vody je rovněž její dosažitelnost a distribuce. Přibližně třetina toků ČR zůstává i přes výrazné zlepšení za posledních 15 let stále nadměrně znečištěna.

Zdroj: UAP 2024

Nejvýznamnějšími vodními toky protékajícími územím města Plzně jsou Úhlava, Radbuza, Mže a Uslava, které se postupně na území města vějířovitě stékají. Soutokem Mže a Radbuzy ve Štruncových sadech vzniká Berounka, která Plzeňskou kotlinu odvodňuje.

V dolních úsecích svého toku řeky meandrují, ve vnitroměstské části však byly kromě Úhlavy regulovány, Radbuza a Mže s vysokými nábrežními zdmi. Ostatní vodní toky jsou málo vodné potoky a potůčky. Nejvýznamnější z nich je Vejprnický potok protékající Slovanským údolím.



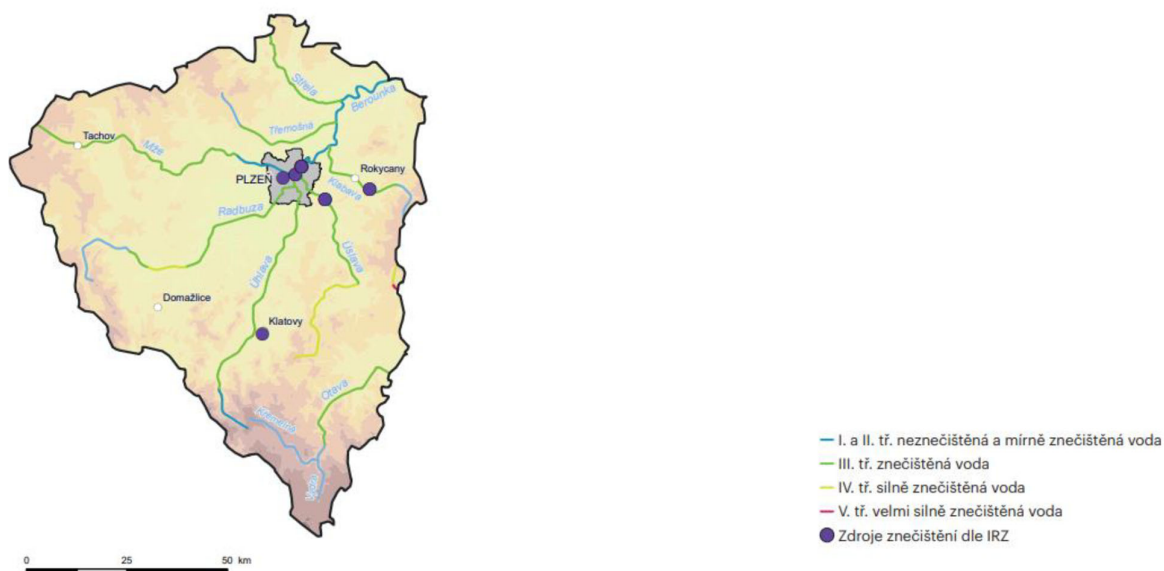
Další důležitější vodoteče jsou: Luční potok, jenž ústí na Valše do nádrže České údolí, Božkovský potok se složištěm teplárenského popílku v původním údolí a dále Hrádecký a Radčický potok. Neopomenutelný je Bolevecký potok, který je sice málo vodný, ale napájí vodou velmi významnou rybníční soustavu, jejíž základy byly vybudovány již v roce 1460.

#### Jakost povrchové vody

Souhrnné hodnocení jakosti vody v tocích se běžně provádí podle ČSN 75 7221 Klasifikace jakosti povrchových vod, kde je stanovena pětistupňová škála: I. třída – neznečištěná voda, II. třída - mírně znečištěná voda, III. třída - znečištěná voda, IV. třída - silně znečištěná voda a V. třída - velmi silně znečištěná voda, která se nehodí k žádnému využití.

V plzeňském kraji byla stejně jako v minulém hodnoceném období, jakost vody ve vodních tocích klasifikována nejčastěji III. třídou jakosti (znečištěná voda). Toto znečištění bylo způsobeno zejména zemědělským znečištěním, a to především na území okolních obcí v rámci ORP. Postupně dochází ke zlepšení. Znečištěná a mírně znečištěná voda (I. a II. třída kvality) byla na řece Mže a v celém toku řeky Berounky.

Zdroj: Cenia 2021



Mapa je sestavena na základě výsledného zařazení jednotlivých profilů podle normy ČSN 75 7221, které je dáno nejhorší třídou z následujících ukazatelů: BSK5, CHSKCr, N-NH4+, N-NO3P

Zdroj: Cenia 2021

Pitná voda je vyráběna především z povrchových zdrojů, konkrétně z řeky Úhlavy. Kvalita vody ve vodních tocích je proměnlivá v čase zejména v důsledku splachu znečišťujících látek ze zastavěných oblastí a zemědělských ploch při přívalových srážkách. Úprava vody ÚV III byla vybudována v letech 1986 až 1996 s projektovaným výkonem 1000 l/s upravené vody. Technologické postupy z ÚV II byly rozšířeny o ozonizaci a ztvrdování. Jako jediný zdroj pro výrobu pitné vody slouží od počátků povrchová voda z řeky Úhlavy. Značná proměnlivost její kvality a výskyt nových typů znečištění vyvolaly nutnost dalšího doplnění technologie úpravy. Dokonalejší technologie zachytí převážnou většinu nebezpečných látek včetně pesticidů.



V případě nemožnosti vyrábět pitnou vodu z řeky Úhlavy v důsledku snížené kvality nedisponuje město Plzeň dostatečným náhradním zdrojem. Z těchto důvodů jsou v této oblasti pro Plzeňskou aglomeraci investičními prioritami zajištění kvalitního náhradního zdroje pitné vody, vytvoření podmínek pro řádnou likvidaci odpadních vod, vybudování sítě čistíren odpadních vod a současně i pro celé území kraje propojování skupinových vodovodů (ITI, 2021). Nerovnoměrné rozložení srážek může vést k dlouhodobé pasivní hydrologické bilanci a tedy k lokálnímu poklesu zásob vodních zdrojů. Hlavní problém představuje zmenšení zásob ve sněhové pokrývce a posun tání směrem do zimy. Tím dojde ke snížení dotace podzemních vod a k poklesu průtoků zejména v málo vodných obdobích na přechodu léta a podzimu, což bude mít dopad na vydatnost dostupných vodních zdrojů.

Zdroj: EKOTOXA, 2018

### Odpadní vody

Odpadní vody jsou stokovou sítí odváděny do centrální ČOV. MO Plzeň – Křimice má vlastní ČOV. Jedním z rizik plynoucích z výskytu intenzivních dešťových srážek je nárazové přetěžování vodohospodářské infrastruktury. Vysoká zastavěnost v intravilánu měst a obcí snižuje retenční schopnost krajiny a způsobuje mimo jiné vysoký nátok dešťových vod do jednotné kanalizační sítě, což vyvolává potřebu jejího odlehčování do vodoteče. Tato problematika je například na území města Plzně systémově řešena mimo jiné výstavbou retenčních nádrží, které umožňují zdržení odpadních vod před jejich přivedením do centrální ČOV.

Zdroj: ITI, 2021

### **C.3.5 Půda**

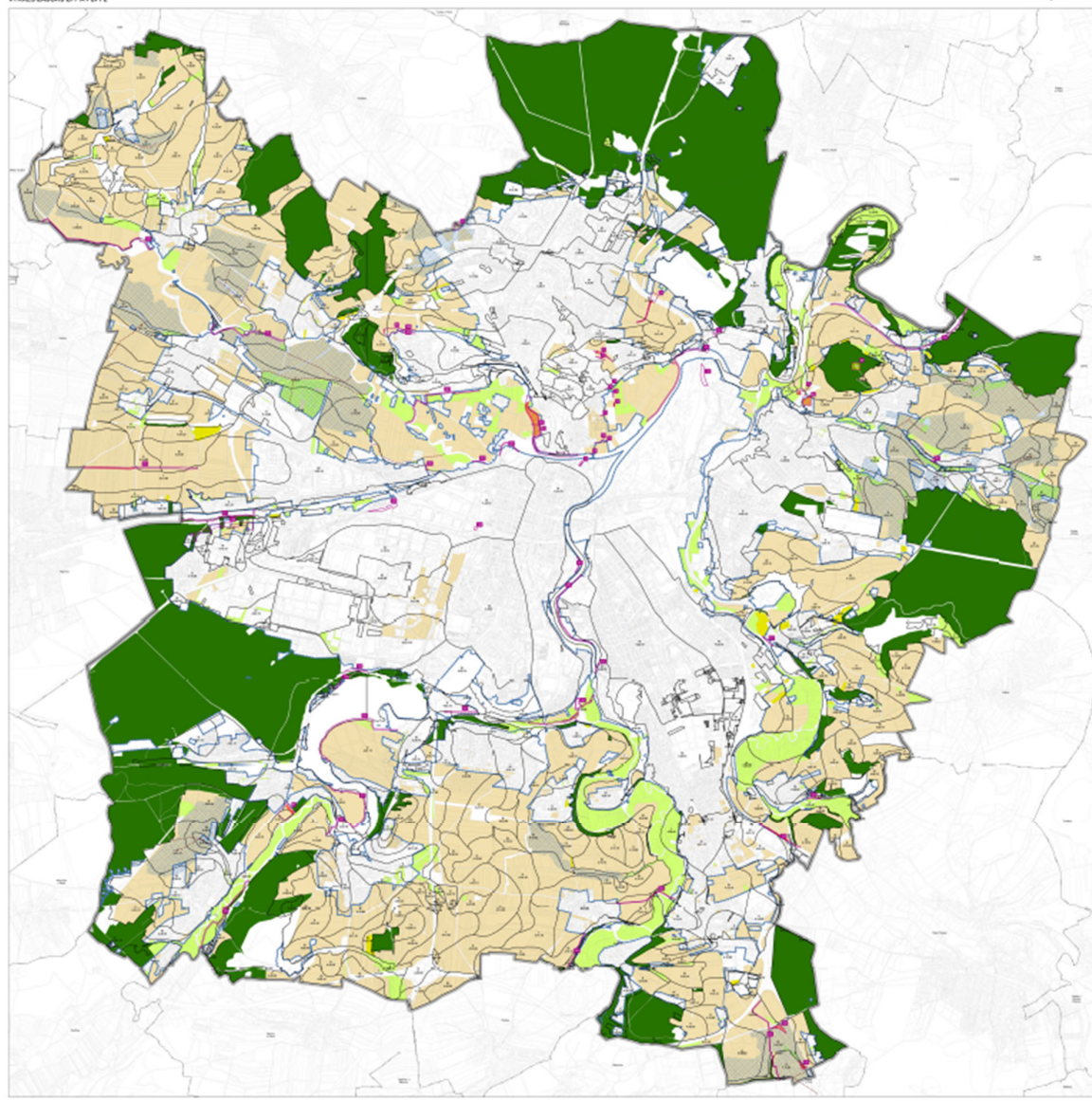
Základním půdním typem jsou hnědé půdy typické (kambizemě), středně úrodné a živné. Podle místních podmínek se vyskytují v různých odvozených typech. Na horninách permokarbonu jsou lehčí a chudší půdy, v přirozenějších lesních porostech hnědé lesní půdy, ve smrkových monokulturách podzoly. Na podmáčených stanovištích jsou půdy s vysoko ležící hladinou podzemní vody (oglejené půdy). Dna říčních údolí pokrývají nivní půdy, údolní svahy suťové, hlavně hnědozemní půdy (rankery). Ojedinelé jsou rašeliništní půdy.

Statutární město Plzeň zaujímá celkovou plochu obce 13 767 ha. Z toho je orná půda 4072 ha, zahrady 1061 ha, ovocné sady 30 ha, trvalý travní porost 624 ha. Podíl zemědělské plochy k celkové ploše obce činí 42 %.

Zdroj: UAP Plzeň 2024

**ÚZEMNÍ PLÁN PLZEŇ**  
VÝKRES ZÁBORU ZPP A PUPYL

Územní koncepce  
a rozvoj **Plzeň**



**HRANICE**

- PRŮBĚH ÚZEMÍ
- ZÁSTAVĚNÉ ÚZEMÍ

**DRUHY POZEMKŮ DLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ**

- ORNÍ PŮDA
- OVOČNÝ SAD
- TRVALÝ TRÁVNÍ POROST
- LESNÍ POZEMEK

**ODNĚTÍ PŮDNÍHO FUNDU**

- HRANICE ODNĚTÍ ZPP
- HRANICE ODNĚTÍ PUPYL

**EKOLOGICKÁ HODNOTA PŮDY**

- HRANICE DO PŮDY
- ZÁVLAK, OVOČNÝ SAD
- A.26.1
- INTROVÁNE PŮDNÍ EKOLOGICKÁ JEDNOTKA
- IV
- TŘÍDA OCHRANY ZPP

**ZMĚNA Č. 4 ÚZEMNÍHO PLÁNU PLZEŇ**

- OBLAST ZMĚNY (ORIENTAČNÍ VYMEZENÍ)

Hodnocení z hlediska kvality půd probíhá na základě vymezení 5 tříd ochrany, které vycházejí z kódů mapy BPEJ (bonitovaných půdně-ekologických jednotek). Třídy ochrany uvádí vyhláška č. 48/2001 Sb. v platném znění. Pro nezemědělské účely je nutno používat nezastavěné a nedostatečně využitě pozemky v zastavěném území nebo na nezastavěných plochách stavebních pozemků. Musí-li však v nezbytných případech dojít k odnětí ze ZPF, je nutno využít především pozemky ve 3. – 5. třídě ochrany. Do 1. třídy ochrany jsou zařazeny bonitně nejceněnější půdy v jednotlivých klimatických regionech, které je možno odejmout ze ZPF pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu. Do 2. třídy ochrany jsou situovány zemědělské půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně ZPF jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné.

Pro ochranu půdy jsou klíčové 1. a 2. třídy jakosti půdy. Na území statutárního města Plzeň z celkové rozlohy obce 13 767 ha, zaujímá celkem 5853 ha zemědělská půda. Z toho je v 1. a 2. jakostní třídě 2320 ha.

Zdroj: UAP Plzeň 2024

### C.3.6 Příroda a krajina

Původní vegetace je silně změněna vlivem dlouholeté činnosti člověka. V minulosti udávaná druhová rozmanitost se podle výsledků srovnávacích výzkumů nadále zužuje. Vyskytují se plevelová společenstva podmíněná zejména zemědělským hospodařením, umělé a přirozeně vzniklé travní porosty, kulturní lesy, rumištní (ruderalní) společenstva a plochy urbanistické zeleně s řadou uměle vysazených exotických a šlechtěných druhů. Přirozená lesní společenstva představovaly nejrozšířenější kyselé doubravy, na pískovcových substrátech v severní části území borové doubravy. Dnes tu převažují kulturní borové a smrkové porosty s příměsí modřínu, duby zaujímají převážně již jen nižší stromové nebo keřové patro. Druhově bohaté dubohabřiny se vyskytovaly na úrodnějších půdách na jihu a východě území, kde se i místně zachovaly, přestože i tady byly ovlivňovány činností člověka. Na údolních svazích řek byly často nahrazeny akátem a borovicí černou. Luhy a olšiny, které provázely prakticky celou vodní síť, byly zredukovány na malé fragmenty a břehové porosty. Přirozené (reliktní) bory a teplomilné doubravy byly vázány na plošně omezená extrémní stanoviště na hranách údolí se skalními útvary a na dobře osluněných svazích.

Středoevropské rostlinné druhy opadavého listnatého lesa se soustřeďují zejména do hluboce zaříznutého údolí Berounky pod soutokem s Úslavou, které se vyznačuje typickými klimatickými charakteristikami (údolní fenomén). Na rašeliništi u Kamenného rybníka roste několik druhů severského jehličnatého lesa, ojediněle jsou zastoupeny i horské rostliny a druhy výrazně suchomilné a teplomilné. Lesy v prostoru boleveckých rybníků jsou významné výskytem místní, lesnicky hodnotné odrůdy borovice lesní. Z význačnějších ekosystémů zasluhují pozornosti rašeliniště a pobřežní porosty u Kamenného rybníka, údolí Petrovka s mozaikou společenstev rákosin, vysokých ostřic, rašelinišť, bažinných olšin, luhů a vlhkých luk, poměrně přirozený porost Doubí v boleveckém údolí Merán, fragment původního přirozeného boru na Čertově kazatelně u Radčic, bažinné olšiny u Seneckého rybníka, suchomilné porosty luk s roztroušenými keři na Dřevcích na severních svazích údolí Vejprnického potoka, liniové keřové porosty s trnkou, hlohy, růžemi, brslenem evropským, bezem černým. Ladem ležící pole zarůstají pýrem, třezalkou tečkovanou a jinými plevelnými druhy. Úmyslně či neúmyslně zavlečených a zplaňujících druhů je dnes v území mnoho, šíří se i bolševník velkolepý, z železničních náspů kustovnice cizí, statné asijské křídlatky, původně himálajská růžově nachová netýkavka žláznatá, dále americké druhy rodu zlatobýl a jiné.

Ze středoevropské lesní fauny se v území udržuje srnec, prase a drobná zvěř, ze sousedních lesů se občas zatoulají v naší přírodě uměle zavedené druhy muflon a jelen sika. Projevují se vlivy rušení četnými návštěvníky příměstských lesů. Blíže k městu proniká liška, životu v městské zástavbě se zcela přizpůsobila kuna skalní. V okrajích města dosud žije tchoř tmavý, lasice kolčava, hranostaj a ježek západní, v lesích a parcích je hojná veverka obecná. Z letounů jsou nejvíce zastoupeni netopýr hvízdavý, večerní, rezavý a dlouhouchý. Typickými obyvateli panelových sídlišť se staly jiříčky, vlaštovky se omezeně udržují na tradičních místech. V městské zástavbě jsou dominantním druhem zdivočelí holubi domácí, další jsou rorýsi, rehci, vrabci, kosové, přizpůsobení chocholouši a poštolky, přibývající straky, v posledních letech i sojky. V zimě se objevují havrani, v poslední době stoupá výskyt holuba hřivnáče. V zahradních čtvrtích je zastoupení ptáků pestřejší, nejbohatší ptačí společenstvo je u rybníků bolevecké rybniční soustavy, i když i zde klesá počet druhů. Na neobdělávaných plochách na okrajích města se začaly poněkud zvyšovat stavy koroptví a křepelek, stav datla černého se značně snížil. V polesí Bolevec se do r.1945 běžně vyskytoval tetřev hlušec, v poválečných letech však postupně vymizel, stejně jako tetřev. Z celkem 14 zastoupených druhů obojživelníků se nejhojněji vyskytují čolek obecný, ropucha obecná a kuňka žlutobřichá, ojediněle se udržuje mlok skvrnitý, čolek horský a skokan hnědý. Běžně se vyskytuje užovka obojková, slepýš křehký a ještěrka obecná, méně často ještěrka živorodá.

Zdroj: Životní prostředí – díl 1 (2001).

### C.3.7 Chráněné části krajiny a přírody

#### A) Obecně chráněná území

Obecná ochrana přírody a krajiny představuje ochranu krajiny, rozmanitosti druhů, přírodních hodnot a estetických kvalit přírody, ale také ochranu a šetrné využívání přírodních zdrojů. Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny rozlišuje:

– obecnou ochranu krajiny (ÚSES, VKP, krajinný ráz, přírodní park a přechodně chráněné plochy)

– obecnou ochranu druhů – veškeré druhy rostlin a živočichů včetně jejich stanovišť jsou chráněny před ničením, poškozováním, sběrem či odchytom. Důležitým nástrojem je ochrana volně žijících ptáků, ochrana dřevin rostoucích mimo les a péče o handicapované živočichy a úprava činnosti záchranných stanic.

– obecná ochrana neživé části přírody a krajiny (ochrana jeskyní, přírodních jevů na povrchu, které s jeskyněmi souvisejí a paleontologických nálezů a minerálů).

– zvláštní ochranu vybraných, vzácných nebo vědecky a kulturně významných druhů rostlin a živočichů (druhy kriticky ohrožené, silně ohrožené a ohrožené)

– V rámci obecné ochrany přírody a krajiny je věnována pozornost také problematice nepůvodních, invazních druhů rostlin a živočichů.

Do kategorie obecné ochrany přírody ve smyslu zák. č 114/1992 Sb. v platném znění náleží:

- Přírodní parky
- Skladebné části ÚSES
- Významné krajinné prvky





### Územní systém ekologické stability

Územní systém ekologické stability (ÚSES) krajiny je vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. ÚSES je tvořen biocentry a biokoridory a je postupně navrhován ve třech navzájem provázaných hierarchických úrovních – nadregionální, regionální a lokální.

### Významné krajinné prvky

Významný krajinný prvek je dle zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění definován jako ekologicky a geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny utvářející její typický vzhled nebo přispívající 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 zákona č. 114/1992 Sb. 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.

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.

Na území PA se nachází řada VKP ze zákona (např. vodní toky, údolní niva či rybník) a počet registrovaných VKP se odhaduje na několik stovek (Lareco, 2003).

### B) Zvláště chráněná území

Zvláštní územní ochrana přírody a krajiny představuje jeden z nejvýznamnějších nástrojů ochrany přírody a krajiny. Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny vymezuje a zajišťuje:

– národní parky (NP), chráněné krajinné oblasti (CHKO), národní přírodní rezervace (NPR), přírodní rezervace (PR), národní přírodní památky (NPP) a přírodní památky (PP). Cílem ochrany bývá nejčastěji udržení nebo zlepšení dochovaného stavu území nebo ponechání území, či jeho části, samovolnému vývoji.

– lokality soustavy Natura 2000 tvořena vyhlášenými ptačími oblastmi (PO) a evropsky významnými lokalitami (EVL).

### C) NATURA 2000

Soustava chráněných území NATURA 2000 je celistvá evropská soustava území, která umožňuje zachovat přírodní stanoviště a stanoviště druhů v jejich přirozeném areálu rozšíření, případně tento stav obnovit. Jedná se o reprezentativní soustavu chráněných území, které jsou významné z celoevropského hlediska. Legislativně je dána směrnicemi EU č. 79/409/EEC (O ochraně volně žijících ptáků a č. 92/43/EEC (O ochraně přírodních stanovišť volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin). Ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. jsou užívány termíny ptačí oblasti a evropsky významné lokality.

V zájmovém území se nachází jedna evropsky významná lokalita EVL Zábělá, ptačí oblasti nejsou v území zastoupeny.

Evropsky významná lokalita Zábělá (kód EVL CZ0323159)

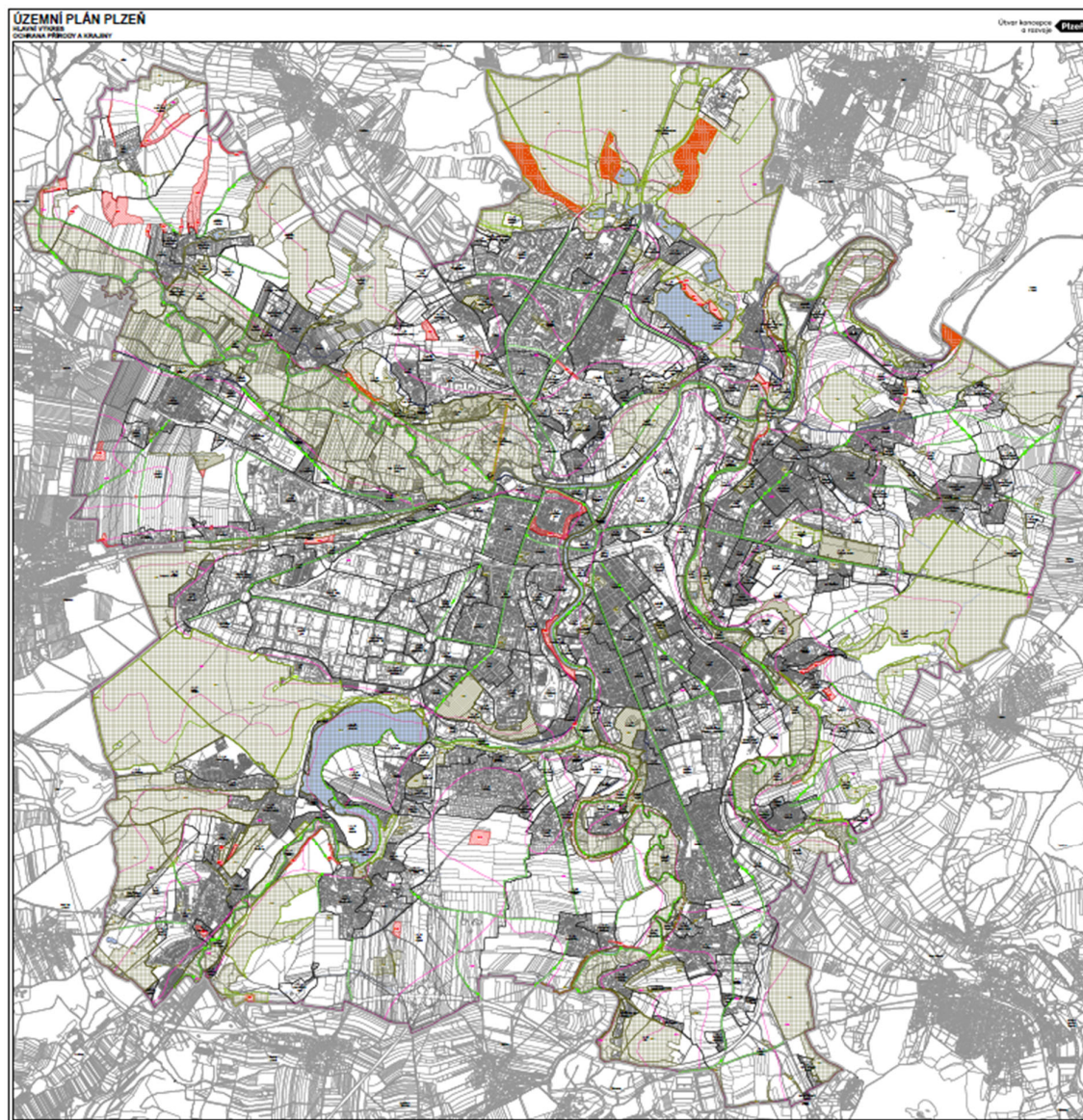
Jedná se o přírodní komplex o rozloze 265,5 ha v úseku mezi obcemi Bukovec a Druztová, cca 2 km V od Plzně při obou březích řeky Berounky, který zasahuje obce Plzeň (k.ú. Bukovec) a do k.ú. Druztová a Chrást.

V okolí Plzně se jedná o nejzachovalejší porosty dubohabřin, suťových lesů a skalních společenstev. Řeka má v této lokalitě přirozený charakter. Poříčí má pestré geomorfologii, vegetaci i dynamiku, což je umožněno neregulovaným tokem řeky. Také je zde potvrzen a zaznamenán výskytem vzácných druhů rostlin, ptáků – výr velký (*Bubo bubo*), žluna šedá (*Picus canus*), datel černý (*Dryocopus martius*), kormorán velký (*Phalacrocorax carbo*) - zimoviště a entomofauny.

Z hlediska evropsky významných druhů se jedná o lokalitu páchníka hnědého (*Osmoderma eremita*).

Lokalizace EVL Zábělá





**HRANICE**  
----- Řešené území  
L Lokality

**ZELENÁ INFRASTRUKTURA**

• • • • • ALU STROMORADÍ

**VODNÍ PLOCHY A TOKY**

— VODNÍ PLOCHA TOK

— POUKROVÝ VODNÍ TOK

— POCENNÝ VODNÍ TOK

**OCHRANA PŘÍRODY A KRAJINY**

• PAMÁTNÝ STROM

• ZVLÁŠTĚ OCHRÁNĚNÉ ÚZEMÍ

• OCHRANĚNÉ PÁSMO ZVLÁŠTĚ OCHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ A PAMÁTNÝCH STROMŮ

• BIOKORSA

• EVROPSKÝ VÝZNAMNÁ LOKALITA

• LES OCHRANĚNÝ

• LES ZVLÁŠTNĚHO URČENÍ

• VÝZNAMNÝ KRAJINNÝ PRVEK VYMEZENÝ DLE §1 Z.Č. 114/1962 Sb.

• VÝZNAMNÝ KRAJINNÝ PRVEK ROZESTROVANÝ O NAUŠŤENÝ DLE §1 Z.Č. 114/1962 Sb.

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

• PŘÍRODNÍ PÁSKY

**POZNÁMKY**

SEZNAM PRVKŮ JE UVEDEN V PŘÍLOZE Č. 3.

ZMĚNY HRANIC LOKALIT JSOU ZOBRAZENY VE VÝKRESECH 2, 3 A 4.



### C.3.8 Obyvatelstvo

Město Plzeň je v současnosti čtvrtým největším městem České republiky. Celkový počet obyvatel Plzně se pohybuje kolem 195 tisíc, z celkového počtu je více než 40 tisíc obyvatel cizí státní příslušnosti.

Je zde koncentrováno přibližně 30 % obyvatelstva Plzeňského kraje. Věkové složení obyvatelstva města lze považovat za méně příznivé – v průběhu posledních dekád došlo k dalšímu zrychlení stárnutí populace v důsledku stagnace počtu narozených dětí a pokračujícího příznivého vývoje úmrtnosti osob středního a vyššího věku. Dětská složka populace (věková skupina 0–14 let) v současnosti tvoří 14,5 % populace Plzně, obyvatelstvo v produktivním věku (15–64 let) 60,8 % a osoby ve věku 65 a více let 24,7 %. Ve srovnání s krajským i republikovým průměrem má plzeňská populace nižší podíl dětí a vyšší podíl obyvatelstva v poproduktivním věku. Podíl žen na celkovém počtu obyvatelstva města činí 52,1 %.

V následující tabulce je uvedena struktura rozložení obyvatelstva ve městě dle městských obvodů.

Rozložení obyvatelstva české národnosti v Plzni dle obvodů

Městský obvod	Rozloha (km <sup>2</sup> )	Občané České republiky	Cizí státní příslušníci s dočasnou ochranou, přechodným nebo trvalým pobytem	Celkový počet obyvatel
Plzeň 1	24,9	45 016	7 111	52 127
Plzeň 2-Slovany	18,6	30 432	9 785	40 217
Plzeň 3	34,9	44 217	22 507	66 724
Plzeň 4	18,7	22 073	3 911	25 984
Plzeň 5- Křimice	7,8	2 361	210	2 571
Plzeň 6- Litice	10,8	2 115	122	2 237
Plzeň 7- Radčice	4,1	1 085	38	1 123
Plzeň 8- Černice	5,0	1 728	128	1 856
Plzeň 9- Malesice	9,0	904	71	975
Plzeň 10- Lhota	3,9	1 921	80	2 001
Plzeň celkem	137,7	151 852	43 963	195 815

### C.3.9 Stávající problémy životního prostředí v dotčeném území

Mezi největší problémy města patří zatížení životního prostředí vlivy z dopravy. Plzeň se stala z tohoto pohledu, vzhledem ke své poloze a nedokončené síti komunikací, jedním z nejzatíženějších měst na území České republiky. Rozvoj všech typů dopravy je nedílnou součástí rozvoje každého města. Doprava však vedle výhod, přináší řadu negativních vlivů v podobě významného zatížení prostředí hlukem a splodinami.

Zákon č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví ve znění zákona č.267/2015 zavazuje vlastníky, popř. správce pozemních komunikací a železnic zajistit technickými, organizačními a dalšími opatřeními, aby hluk nepřekračoval hygienické limity. Díky rozsáhlým a dlouhodobým

měřením je znám výchozí stav, vliv a význam přijímaných opatření. Základním úkolem je nyní hledat taková opatření, která omezí nepříznivé působení hluku z dopravy na obyvatele města.

#### Dopravní závady v území (RURÚ, 2025)

- Podle sčítání dopravy z roku 2020 ([www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)) není výjimečná na mnohých úsecích silniční sítě v intravilánu města Plzně) celoroční průměrná intenzita okolo 20000 vozidel za 24 h. Na nejzatíženějších sčítacích úsecích silnic I/20, I/26 (a dálnice D5) se průměrná denní intenzita dopravy pohybuje na úrovni přes 30000 vozidel. Na nejzatíženějším sčítacím úseku č. 3-0882 na silnici I/27 v intravilánu Plzně byla sečtena celoroční průměrná intenzita až 46 605 vozidel za 24 hodin, což jsou extrémní hodnoty
- Nevíce zatíženým sčítacím úsekem ve sledovaném území je silnice I/27 v intravilánu města Plzně mezi křižovatkou se silnicí I/26 (křižovatka U Pošty) a křižovatkou s Lidickou ulicí, kde RDPI přesáhlo hodnotu 45 tis. vozidel / 24 hod. Hodnota RDPI přes 30 tis. je na ulici „U Prazdroje“ mezi Lobežskou a Jateční. Na spoustě dalších úseků se objevují intenzity okolo 20 tis. voz/24 hod.
- Hlavní dopravní závady jsou soustředěny do centrální oblasti města, kde se z důvodu nedostatečného rozvoje tangenciálních propojení koncentruje velká část automobilové dopravy. K těmto přetíženým úsekům a uzlům patří ulice Klatovská, Koterovská, Slovanská, U trati, U Prazdroje a křižovatky U Jána, Belánka, U Práce, Rondel atd. Přetížené úseky a uzly jsou často v kolizi s hlavními trasami městské hromadné dopravy, kterou automobilová doprava zpomaluje.

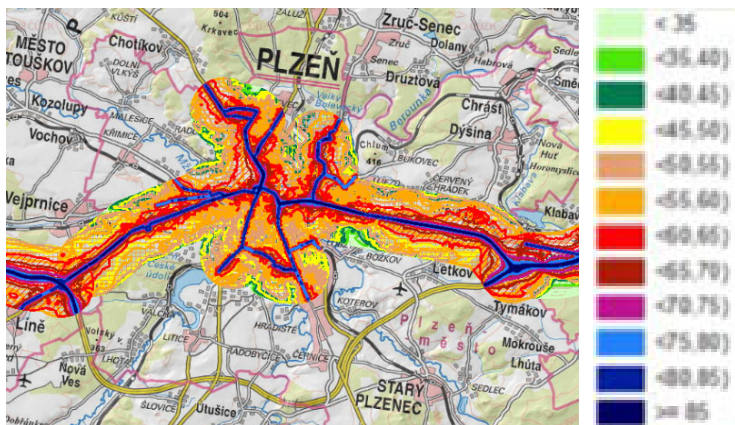
#### Hlavní problémy životního prostředí

Za nejvýznamnější problémy ochrany životního prostředí v Plzni lze považovat vysokou intenzitu a nárůst automobilové dopravy (přetížení komunikací v centru města, nedokončený městský okruh). S tím úzce souvisí znečištění ovzduší převážně jako důsledek automobilové dopravy (NO<sub>2</sub> resp. NO<sub>x</sub>, aromatické uhlovodíky, CO, polétavý prach PM<sub>10</sub>) a vysoká zátěž obyvatelstva nadměrným hlukem z dopravy.

Míra ovlivnění území a obyvatelstva je závislá na intenzitě dopravy a její organizaci a plynulosti, složení dopravního proudu, technickými parametry komunikací, umístění v terénu a zástavbě a existujícími opatřeními na snižování negativních vlivů dopravy (např. protihlukové stěny, zeleň, atd).

Následující obrázek znázorňuje rozložení nadměrné hlukové zátěže v Plzni na základě Strategické hlukové mapy, která je zveřejněna na Národním geoportálu Inspire. Podle dostupných údajů lze odvodit, že především v Plzni jsou zátěží zdraví škodlivým hlukem vystaveny tisíce obyvatel žijících v blízkosti významných komunikací.

Hladiny hlukového ukazatele L<sub>dn</sub> (den-večer-noc) v dB



Zdroj: Národní geoportál INSPIRE, 2014

Grafické znázornění oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší ve vztahu k limitům pro ochranu zdraví především z automobilové dopravy je uvedeno v kapitole C.3.2 Ovzduší.

Zhoršená kvalita ovzduší v Plzni však není způsobena jen dopravou. Na imisní situaci se zásadní měrou podílejí také emise znečišťujících látek zejména TZL, SO<sub>2</sub>, CO, NO<sub>x</sub>, apod. se podílejí stacionární zdroje znečišťování ovzduší (REZZO 1-3) v Plzni i dálkový přenos znečištění (viz kapitola C.3.2 Ovzduší).

Další problémy města Plzeň z hlediska životního prostředí lze shrnout následujícím způsobem:

#### Voda

- znečištění povrchových vod (např. z bodových zdrojů, zemědělské znečištění, apod.)
- zhoršení odtokových poměrů města v důsledku úbytku nezastavěných a nezpevněných ploch, nízká retenční schopnost krajiny
- špatný stav vodovodní a kanalizační sítě

#### Příroda a krajina

- nízké procento realizovaných nových ploch zeleně na nezastavěné půdě
- nárůst urbanizovaného území a zastavěných ploch;
- střet zájmů výstavby a realizace územního systému ekologické stability
- nezbytnost revitalizace poškozených a neadekvátně využívaných ploch
- úbytek nezastavěných ploch, nárůst investiční výstavby a komerční tlak na změny územního plánu v neprospěch ploch zeleně a orné půdy
- nízká průchodnost krajiny v důsledku realizace liniových staveb a scelování zemědělských pozemků
- mizení vhodných biotopů a ekosystémů v důsledku nevhodného využívání krajiny;
- šíření nepůvodních, invazních druhů rostlin a živočichů;
- intenzifikace lidské činnosti v chráněných oblastech;
- nízká druhová biodiverzita

#### Půda

- postupný pokles výměry ZPF
- zvyšující se spotřeba minerálních hnojiv a přípravků na ochranu rostlin

#### Lesní hospodářství

- špatný zdravotní stav lesů (např. imisní poškození);

- nevhodné druhové složení a věková struktura lesů;
- tlak na využívání lesní biomasy jako obnovitelného zdroje energie

#### Odpady

- stálý nárůst produkce odpadů v téměř všech odvětvích (nejvyšší nárůst ve stavebnictví a v oblasti komunálních a průmyslových odpadů), rezervy v problematice separace odpadů a jejich následného využití, řešení problematiky nepovolených skládek a starých zátěží.

## **D. Předpokládané vlivy koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví ve vymezeném dotčeném území**

Plán udržitelné mobility Plzně je programový dokument, který nevytváří nové koncepce, ale svým programovým plánem koordinuje naplňování jednotlivých koncepcí tak, aby se zajistila co největší vzájemná pozitivní synergie realizovaných záměrů a opatření. Cílem je dosažení co největší udržitelnosti dopravního systému, a to jak vzhledem ke globálním, tak lokálním vlivům a dopadům. Oznámení SEA popisuje obsah a zaměření dokumentu, charakterizaci složek životního prostředí na území Statutárního města Plzně a popis eliminace nežádoucích vlivů dopravy na obyvatele a životní prostředí. Cílem je poskytnout dostatečné informace a poklady orgánům veřejné správy a dalším zainteresovaným skupinám včetně veřejnosti pro provedení zjišťovacího řízení.

Pokud tak stanoví příslušný orgán ve zjišťovacím řízení, bude zpracováno vyhodnocení koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v rozsahu podle přílohy č. 9 zák. č. 100/2001 Sb. v platném znění, která podrobně vyhodnotí koncepci z hlediska jejích vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Hlavním cílem Plánu udržitelné mobility Plzně je uspokojit potřeby mobility za podmínek zajištění udržitelnosti, zejména zefektivnění dopravního procesu, eliminace škodlivých vlivů na obyvatele a životní prostředí a celkové zlepšení obyvatelnosti města. Ke zlepšení kvality života ve městě je přistupováno koncepčně s benefity pro dnešní i budoucí generace.

Plán udržitelné mobility Plzně je dokumentem vytvářejícím základní koncept udržitelné mobility města z pohledu klíčových investic, které řeší problémy daného území s využitím financování z programů Evropských společenství. Byl zpracován na základě diskuze významných odborníků, představitelů veřejné správy i v reakci na zpětnou vazbu veřejnosti. Předpokládané vlivy na životní prostředí plynoucí z PUMP není možné ve fázi oznámení zcela jednoznačně specifikovat. Ale jde deklarovat sledované směřování PUMP na efektivitu dopravního procesu s ohledem na minimalizaci nežádoucích dopadů na prostředí.

PUMP může ovlivnit množství alokovaných prostředků z různých operačních programů EU a tím i konečný počet realizovaných projektů na území Statutárního města Plzně.

Potenciální odhadované vlivy PUMP 2026 – 2035 na složky životního prostředí

Problémový okruh životního prostředí relevantní vzhledem k PUMP 2026 – 2035	Specifické problémy ŽP relevantní vzhledem k PUMP 2026 – 2035	Předběžná identifikace vlivů na ŽP v důsledku uplatňování PUMP 2026 – 2035
<b>Adaptace na dopady klimatické změny</b>	Narůstající počet událostí s extrémními projevy počasí (sucho, povodně, vlny veder) Efekty tepelného ostrova	<p>V případě uplatňování opatření z PUMP 2026 – 2035 se očekává vyšší míra mitigačních opatření, zejména v souvislosti se snížením produkce skleníkových plynů z dopravy. Jedná se například o tato opatření v oblasti veřejné dopravy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zavádění nízkoemisních vozidel MHD</li> <li>• Modernizace elektrického vozového parku MHD</li> <li>• Nabíjecí místa pro vozidla MHD a VLD včetně rozvoje napájecí sítě</li> <li>• Elektrifikace přestupního uzlu Bory</li> <li>• Prodloužení tramvajové trati na Vinice</li> <li>• Realizace trolejbusových tratí na Severní Předměstí</li> <li>• Elektrifikace tangenciálních linek MHD</li> </ul> <p>Důležitá je i podpora mikromobility jako alternativy pohybu po městě. Tento cíl je zohledněn např. v těchto opatřeních:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Greenway Berounka, Bolevecké rybníky a Hrádecký potok</li> <li>• Greenway Úslava a Božkovský potok</li> <li>• Greenway Úhlava a Černice – Losiná</li> <li>• Greenway Radbuza</li> <li>• Greenway Mže, Vejprnický potok a Zadní Skvrňany – Vejprnice</li> <li>• Realizace cyklistických tras dle schválené koncepce</li> <li>• Podpora bike-sharingu</li> <li>• Infrastruktura pro odstavování a uschovávání kol včetně prvků elektromobility</li> </ul> <p><b>Lze předpokládat pozitivní vlivy navrhovaných opatření na rizika vyplývající ze změny klimatu.</b></p>

Problémový okruh životního prostředí relevantní vzhledem k PUMP 2026 – 2035	Specifické problémy ŽP relevantní vzhledem k PUMP 2026 – 2035	Předběžná identifikace vlivů na ŽP v důsledku uplatňování PUMP 2026 – 2035
<p><b>Ochrana přírody a krajiny, biologické rozmanitosti, půda a les</b></p>	<p>Střet podmínek ochrany přírody s rozvojovými záměry, včetně degradace krajinného rázu vlivem nových staveb.</p> <p>Narušování migrační prostupnosti krajiny vlivem nových dopravních staveb a rozšiřováním zástavby.</p> <p>Nevhodný způsob hospodaření (zemědělství, lesnictví) v krajině, pokračující zábory zemědělské půdy, erozní ohrožení půd.</p>	<p>Nejvýznamnější střety v oblasti se týkají nových úseků základní dopravní sítě:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• I/27 Plzeň, úsek Sukova – Borská (nový úsek komunikace v částečně zastavěném území)</li> <li>• I/27 Plzeň, ús. Přemyslova – Karlovarská (mostní estakáda přes nivu Mže)</li> <li>• I/20 Plzeň, úsek Jasmínová – Jateční (nový úsek komunikace lemující železniční trať a údolí Úslavy)</li> <li>• I/20 Plzeň, úsek Jateční - Na Roudné (nový úsek komunikace s přemostěním Berounky)</li> <li>• Žel. trať Plzeň – Domažlice, 1. stavba (nový úsek železniční trati procházející lesním komplexem západně od Nové Hospody)</li> </ul> <p>Všechny uvedené záměry kladně prošly procesem EIA s uplatněním řady kompenzačních a zmírňujících opatření.</p> <p>Další střety se zájmy ochrany životního prostředí mohou představovat opatření na rozvoj městské hromadné dopravy (obrátiště, přestupní uzly, zastávky MHD) parkování (nová parkoviště P+R, cyklistické a pěší dopravy (lávky, nové stezky) atd. Realizace opatření ve vyjmenovaných oblastech může přispět k zásahům do přírodně hodnotných lokalit nebo migračních koridorů. Zároveň lze předpokládat zábory ZPF, případně LPF.</p> <p><b>Lze předpokládat jak pozitivní, tak i negativní vlivy PUMP 2026 – 2035 na přírodní hodnoty v území a mírně negativní dopady z hlediska záborů půdního fondu a zvýšení fragmentace území.</b></p>

Problémový okruh životního prostředí relevantní vzhledem k PUMP 2026 – 2035	Specifické problémy ŽP relevantní vzhledem k PUMP 2026 – 2035	Předběžná identifikace vlivů na ŽP v důsledku uplatňování PUMP 2026 – 2035
Zdraví	Znečišťující látky z dopravy Hluková zátěž Zdravotní rizika vyplývající ze změny klimatu	<p>Hlavním cílem koncepce je snížení negativních vlivů dopravy (zejména hluku a emisí), dopravních nehod a zvýšením bezpečnosti obyvatel.</p> <p>Na snížení zatížení centra IAD s cílem snížení emisní a hlukové zátěže mají vliv zejména tato opatření:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• MO – Silnice I/20, úsek Jateční – Na Roudné</li> <li>• MO – Silnice I/20, úsek Jasmínová – Jateční</li> <li>• Napojení Slovan na MO – ul. Na Růžku</li> <li>• Estakáda, úsek Na Roudné – silnice I/20</li> <li>• Silniční systém Roudná, úsek alej Svobody – Na Roudné</li> <li>• Prodloužení aleje Svobody, úsek Karlovarská – Sylvánská</li> <li>• I/27 Sukova – Borská včetně OK Folmavská a přemostění železniční trati</li> <li>• Rekonstrukce Korandovy a Kotkovy ulice včetně křižovatky Přemyslova</li> <li>• Estakáda I/27, úsek Přemyslova – Karlovarská</li> </ul> <p>Převedení dopravních vztahů mimo centrální část města je využito pro realizaci např. těchto opatření:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Přestavba Karlovarské v oblasti Roudné</li> <li>• Zklidnění centrální části Slovan</li> <li>• Revitalizace Klatovské</li> <li>• Revitalizace sadů Pětatřicátníků</li> <li>• Uzavření Rooseveltova mostu pro IAD</li> </ul> <p>Pro zlepšení pohybu po městě a podporu zdravého pohybu jeho obyvatel jsou určeny 2 balíčky opatření (N a O), které se věnují pěší a cyklistické dopravě.</p> <p><b>Předpokládají se pozitivní vlivy na snížení koncentrací škodlivin v centru města s pozitivními dopady na zdraví obyvatel</b></p>

Předběžně lze tedy na základě výše popsaných skutečností konstatovat, že předpokládané zaměření koncepce bude přispívat ke zlepšování stavu životního prostředí a také k řešení některých, výše uvedených problémů. Zaměření koncepce směřuje k řešení identifikovaných problémů na území města v oblasti životního prostředí a snaží se efektivním rozvojem dopravních systémů přispět k jejich odstranění a zlepšení životních podmínek ve městě Plzni. V oblasti životního prostředí PUMP 2026 – 2035 směřuje k naplnění těchto cílů:

#### **Snížit negativní vlivy dopravy na kvalitu ovzduší a změny klimatu**

- Převedení dopravních vztahů vykonávaných IAD mimo centrum na městský okruh odlehčí dopravní zátěži centrální části města.
- Rozvoj systému P+R
- Rozvoj zóny 30
- Rozvoj zóny placeného parkování
- Zlepšování kvality městské hromadné dopravy a přestupních vazeb mezi jednotlivými módy má vytvářet konkurenčně příznivé podmínky v její prospěch.
- Přejít na nízkoemisní vozidla v systému MHD
- Rozvoj tramvajových a trolejbusových tratí

#### **Zlepšit obyvatelnost města zatraktivněním veřejných prostorů ulic a náměstí**

- Rekonstrukce významných městských ulic a náměstí
- Rozvoj systému Greenway
- Budování spojitě sítě cyklistických tras dle Generelu cyklistické dopravy

Z předběžného hodnocení nevyplývají potenciálně významné negativní vlivy. Mírné negativní vlivy mohou plynout např. ze záborů půdního fondu např. při realizaci nových prvků dopravních systémů spojených s potenciálním navýšením emisí látek znečišťujících ovzduší a skleníkových plynů, hlukové zatížení z důvodu výstavby.

Potenciální rizika mohou představovat také střety nových prvků dopravních systémů jako jsou např. cyklistické stezky, parkoviště, části městského okruhu atd. s oblastmi se zvýšenými požadavky na ochranu přírody a krajiny. Tyto vlivy jsou řešeny na úrovni ÚP, kdy probíhá posuzování vlivů na životní prostředí. Z předběžného hodnocení nevyplývají žádné potenciálně významné vlivy. S ohledem na tyto mírné vlivy není předpokládána kumulace negativních vlivů.



## E. Doplňující údaje

### E.1 Výčet možných vlivů koncepce přesahující hranice České republiky

Evropská unie ve svém Nařízení EP a Rady (EU) č. 2024/1679 definuje Evropu jako hospodářský a společenský prostor propojených regionů a zařazuje město Plzeň do systému „Městských uzlů“, které zajišťují propojení sítě do příslušných spádových území. Městské uzly jsou počátečním a koncovým článkem přepravního procesu. Přitom je nutné, aby rozvoj těchto dopravních uzlů vycházel z požadavků udržitelnosti a sledoval naplňování cíl Zelené dohody.

***Z tohoto důvodu je nutné, aby tyto „Městské uzly“ měly do roku 2027 zpracovány dokumenty udržitelné městské mobility.***

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

Mapová dokumentace týkající se údajů v oznámení koncepce je vesměs uvedena v textu oznámení. Seznam hlavních podkladových materiálů, které byly použity pro zpracování tohoto oznámení, je uveden na konci oznámení v kapitole „Seznam použitých podkladů“.

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

Hlavním kritériem pro výběr projektů k realizaci bude konkrétní aktuální potřeba Statutárního města Plzeň a finanční možnosti.

Před realizací jednotlivých záměrů bude posouzeno, zda spadají do působnosti zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

### E.4 Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění zákona č. 218/2004 Sb.

K návrhu koncepce bylo vydáno stanovisko orgánu ochrany přírody – KÚ Plzeňského kraje, Odboru životního prostředí (č.j. PK-ŽP/2667/26) ze dne 23. 2. 2026. Stanovisko orgánu ochrany přírody je uvedeno v příloze č.1 tohoto oznámení.

### E.5 požadavky a podmínky, kterými budou zároveň zajištěny minimální možné dopady realizace „Plánu udržitelné mobility Plzně, aktualizace pro plánovací období 2026 – 2035“, na životní prostředí a veřejné zdraví:

- 1) Při přípravě a realizaci záměrů a opatření obsažených v koncepci budou uplatněna opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech závažných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

- 2) Do systému výběru a přípravy projektů zahrnout environmentální kritéria pro jednotlivé oblasti životního prostředí.
- 3) Sledovat vývoj kvality životního prostředí na území Statutárního města Plzně dle odpovídajících indikátorů.
- 4) Při přípravě projektů jednotlivých staveb bude respektován aktuální vývoj národní i evropské legislativy a aktuální vývoj ekonomické situace pro stanovení reálně dosažitelných dílčích cílů.
- 5) Zajistit, aby realizace koncepce preferovala opatření, která aktivně směřují k naplnění cíle snížení imisní a hlukové zátěže na území města a zejména v obytné zástavbě
- 6) Zajistit, aby aktualizace PUMP vedly k vytvoření klesajícího trendu dopravních imisních příspěvků suspendovaných částic, oxidů dusíku a benzo(a)pyrenu na území města Plzně. Při realizaci nových dopravních staveb zajistit posouzení vlivu konkrétního projektového záměru ve smyslu zákona č.100/2001 Sb. (EIA) na ovzduší na základě rozptylové studie se zahrnutím změn dopravních intenzit na nové i stávající síti v odpovídajícím měřítku autorizovanou osobou
- 7) Při realizaci nových dopravních staveb a jejich významných rekonstrukcí, u kterých není možno vyloučit negativní účinky hluku, přijmout na základě zpracované hlukové studie opatření k minimalizaci negativních účinků hluku.

**Datum zpracování oznámení koncepce:**

Oznámení koncepce bylo zpracováno dne 18.3.2026.

**Jméno, příjmení, adresa, telefon a e-mail osob(y), která(é) se podílela(y) na zpracování oznámení koncepce:**

Útvar koncepce a rozvoje města Plzně, příspěvková organizace

Škroupova 5  
305 84 Plzeň  
telefon: 378035034  
email: slepickova@plzen.eu

Odpovědný řešitel:

Bc. Daniela Slepíčková

Složení týmu

Bc. Daniela Slepíčková  
Ing. Julie Humlová

***Podpis oprávněného zástupce předkladatele:***

.....  
Ing. Irena Vostracká

## **Použité zdroje**

Strategický plán města Plzně, ÚKRMP, 2024

Územní plán Plzeň, ÚKRMP, 2025

Generel dopravy v klidu, ÚKRMP, 2021

Generel cyklistické dopravy města Plzně, SVSMP, 2024

Koncepce rozvoje veřejné infrastruktury pro elektromobilitu ve městě Plzni, Seen Consulting s.r.o., 2024

Plán dopravní obslužnosti města Plzně na období let 2021 – 2025, POVED s.r.o., 2020

Plán dopravní obslužnosti města Plzně na období let 2021 – 2025 ve znění dodatku č. 1, POVED s.r.o., 2023

Plán dopravní obslužnosti města Plzně, pro období 2026 – 2030, POVED s.r.o., 2025

Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2022 – 2026, POVED s.r.o., 2021

Zákon č. 360/2022 Sb. o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel

Koncepce veřejných prostranství, MCA atelier, 11/2023

Aktualizace Generelu veřejných prostranství, ÚKRMP, 10/2025

Program zlepšování kvality ovzduší, zóna jihozápad, MŽP, 2020

Program ke zlepšení kvality ovzduší města Plzně, aktualizace 2016, ČHÚ, 2016

Rozbor udržitelného rozvoje území, MMR, 2025

Životní prostředí města Plzně – díl 1, Statutární město Plzeň, 2001

Životní prostředí města Plzně – díl 2, Statutární město Plzeň, 2003

Životní prostředí města Plzně – díl 3, Statutární město Plzeň, 2005

Životní prostředí města Plzně – díl 4, Statutární město Plzeň, 2007

Životní prostředí města Plzně – díl 5, Statutární město Plzeň, 2010

## Internetové zdroje

[www.plzen.eu](http://www.plzen.eu)

[www.plzensky-kraj.cz](http://www.plzensky-kraj.cz)

[www.nature.cz](http://www.nature.cz)

[www.geoportal.cz](http://www.geoportal.cz)

CENIA (2021): Zpráva o životním prostředí v Plzeňském kraji 2020, dostupné na:

[https://www.cenia.cz/wp-content/uploads/2022/05/Kraje\\_PLZENSKY\\_2020.pdf](https://www.cenia.cz/wp-content/uploads/2022/05/Kraje_PLZENSKY_2020.pdf)

ITI PA (2021): Integrovaná územní strategie Plzeňské aglomerace 2021-2027 (verze 2, prosinec 2021), dostupné na: <https://iti-plzen.cz/strategie-plzenske-aglomerace-21/>

ÚAP (2024): Úplná aktualizace Územně analytických podkladů Plzeň, dostupné na :  
<https://plzen.eu/urad/verejne-dokumenty/uzemni-plan/uzemne-analyticke-podklady-uap>

ÚP Plzeň, úplné znění po změně č. 4, dostupné na : <https://ukr.plzen.eu/uzemni-planovani/uzemni-plan-plzen/>

EKOTOXA s.r.o. (2018): Analýza zranitelnosti Moravskoslezského kraje vůči dopadům klimatické změny, dostupné na : <https://www.ekotoxa.cz/sluzby/klimaticka-zmena/>

Český hydrometeorologický ústav - klimatické hodnocení v krajích, 2025  
<https://www.chmi.cz/>

Climate data, 2025, dostupné na : <https://en.climate-data.org/europe/czech-republic/plzen/plzen-776/>

## **PŘÍLOHY**

1. Stanovisko podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb.

Stanovisko orgánu ochrany přírody – KÚ Plzeňského kraje, Odboru životního prostředí (č.j. PK-ŽP/2667/26) ze dne 23. 2. 20262.