

Plán udržitelné mobility města Teplice – aktualizace pro období 2026-2033

**Oznámení koncepce podle § 10c zákona č. 100/2001 Sb.,
o posuzování vlivů na životní prostředí**

Zpracováno podle přílohy č. 7 k zákonu č. 100/2001 Sb.,
o posuzování vlivů na životní prostředí

Administrativní údaje

Objednatel: Statutární město Teplice

náměstí Svobody 2/2, 415 95 Teplice

IČ: 00266621

<https://www.teplice.cz/>



Zhotovitel: Ekopontis, s.r.o.

Husovická 884/4

614 00 Brno

IČ: 038 66 866

<https://www.ekopontis.cz/>



OBSAH

ÚVOD	6
A ÚDAJE O PŘEDKLADATELI	7
A.1 Název organizace	7
A.2 IČ	7
A.3 Sídlo.....	7
A.4 Jméno, příjmení, bydliště, telefon a e-mail oprávněného zástupce předkladatele	7
B ÚDAJE O KONCEPCI	8
B.1 Název.....	8
B.2 Obsahové zaměření (osnova)	8
B.3 Charakter.....	8
B.4 Zdůvodnění potřeby pořízení.....	8
B.5 Základní principy a postupy (etapy) řešení	8
B.6 Hlavní cíle	9
B.7 Míra, v jaké koncepci stanoví rámec pro záměry a jiné činnosti, vzhledem k jejich umístění, povaze, velikosti, provozním podmínkám, požadavkům na přírodní zdroje apod.	14
B.8 Přehled uvažovaných variant řešení	16
B.9 Vztah k jiným koncepcím a možnost kumulace vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví s jinými záměry.....	17
B.9.1 Vztah k jiným koncepcím	17
B.9.2 Možnost kumulace vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví s jinými záměry	26
B.10 Předpokládaný termín dokončení.....	26
B.11 Návrhové období.....	26
B.12 Způsob schvalování	26
C ÚDAJE O DOTČENÉM ÚZEMÍ	27
C.1 Vymezení dotčeného území.....	27
C.2 Výčet dotčených územních samosprávných celků, které mohou být koncepcí ovlivněny ..	27
C.3 Základní charakteristiky stavu životního prostředí v dotčeném území	27
C.3.1 Klimatické poměry	28
C.3.2 Ovzduší	29
C.3.3 Hluková zátěž a doprava.....	31
C.3.4 Obyvatelstvo a sídla.....	33
C.3.5 Kulturní památky a archeologické nálezy	33

C.3.6	Horninové prostředí a surovinové zdroje	36
C.3.7	Půda, využití území a staré ekologické zátěže	38
C.3.8	Voda a hydrologické poměry	40
C.3.9	Ochrana přírody a krajiny	41
C.3.10	Odpady	46
C.4	Stávající problémy životního prostředí v dotčeném území	47
D	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ VE VYMEZENÉM DOTČENÉM ÚZEMÍ	49
E	DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE	55
E.1	Výčet možných vlivů koncepce přesahujících hranice České republiky.....	55
E.2	Mapová dokumentace a jiná dokumentace týkající se údajů v oznámení koncepce.....	55
E.3	Další podstatné informace předkladatele o možných vlivech na životní prostředí a veřejné zdraví	55
E.4	Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny	55
	SEZNAM ZPRACOVATELŮ	56
	POUŽITÉ ZDROJE.....	57

SEZNAM ZKRATEK

AOPK ČR	Agentura ochrany přírody a krajiny ČR
ČD	České dráhy
ČGS	Česká geologická služba
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
ČR	Česká republika
ČSM	Důl Československé mládeže
ČSN	Česká technická norma
ČSÚ	Český statistický úřad
EU	Evropská unie
EVL	Evropsky významná lokalita
GTFS	General Transit Feed Specification je globální standard pro jízdní řády veřejné dopravy
CHOPAV	Chráněná oblast přirozené akumulace vod
IDVT	Identifikátor vodní linie
KO	Komunální odpad
Ldvn	Hlukový indikátor pro den-večer-noc
MZCHÚ	Maloplošná zvláště chráněná území
MHD	Městská hromadná doprava
NPÚ	Národní památkový ústav
PD	Parkovací dům
P+G	Park a go (zaparkuj a jdi/zaparkuj a pokračuj pěšky, je označení parkoviště, z něž je možné převažujícího cíle cest, například centra města, dosáhnout pěšky bez přestupu na veřejnou dopravu).
PM	Polétavý prach (anglického názvu particulate matter)
PO	Ptačí oblast
P+R	Park and Ride (zaparkuj a jeď/kombinace individuální automobilové dopravy a veřejné hromadné dopr.)
PP	Přírodní památka
PUMM	Plán udržitelné městské mobility
SEA	Strategické posuzování vlivů na životní prostředí
SEZ	Staré ekologické zátěže
TTV	Trakčního trolejového vedení

ÚSES	Územní systém ekologické stability
VHD	Veřejná hromadná doprava
VKP	Významný krajinný prvek
VÚMOP	Výzkumný ústav monitoringu a ochrany půdy
VZCHÚ	Velkoplošná zvláště chráněná území
ZCHÚ	Zvláště chráněné území
ZOPK	Zákon o ochraně přírody a krajiny – zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
ZSJ	Základní sídelní jednotka

ÚVOD

Předmětem tohoto oznámení je návrh aktualizace koncepce „Plán udržitelné mobility města Teplice“ (dále pouze Oznámení). Aktualizace navazuje na dosavadní Plán udržitelné městské mobility Statutárního města Teplice, který byl zpracován v roce 2018 a následně byl aktualizován v r. 2022. Návrhové období oznamované aktualizace jsou roky 2026 až 2033.

Oznámení bylo zpracováno v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále též pouze zákon). Obsah Oznámení je dán přílohou č. 7 zákona.

Oznámení bylo zpracováno v souladu s Manuálem SEA – Obecné koncepce. Jednotné postupy a náležitosti v rámci strategického posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (Ministerstvo životního prostředí, 2024).

A ÚDAJE O PŘEDKLADATELI

A.1 Název organizace

Statutární město Teplice

A.2 IČ

00266621

A.3 Sídlo

náměstí Svobody 2/2, 415 95 Teplice

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

Bc. Jiří Štábl

primátor města

tel: 417 510 200

e-mail: stabl@teplice.cz

Kontaktní osoba:

Bc. Ivana Müllerová

tel: 417 510 595

e-mail: mullerova@teplice.cz

B ÚDAJE O KONCEPCI

B.1 Název

Plán udržitelné mobility města Teplice – aktualizace pro období 2026-2033

B.2 Obsahové zaměření (osnova)

Plán udržitelné mobility města Teplice je aktualizací dosavadního „Plánu udržitelné městské mobility Statutárního města Teplice“ pro období 2026-2033. Jedná se o strategický dokument města zaměřený na dopravu a mobilitu obyvatel, návštěvníků a dalších uživatelů území.

Po jeho projednání a schválení bude představovat hlavní strategický podklad města pro další plánování a rozhodování v oblasti dopravy a mobility.

Předmětem tohoto oznámení je draft návrhové části dokumentu, tedy vize, strategické cíle, indikátory a soubor opatření.

B.3 Charakter

Plán udržitelné mobility města Teplice je strategickým dokumentem v oblasti dopravy a mobility pro období 2026-2033. Jeho účelem je vytvářet podmínky pro uspokojení potřeb mobility obyvatel, návštěvníků i podniků v městě a jeho okolí. Koncepce řeší jednotlivé druhy dopravy ve vzájemných souvislostech. Zaměřuje se na zlepšování dostupnosti území, bezpečnosti dopravy, kvality veřejného prostoru a podmínek pro pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu. Současně usiluje o účelné řešení automobilové dopravy, parkování a městské logistiky.

Realizace koncepce má přispět ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy, zlepšení dostupnosti města a snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu života obyvatel.

B.4 Zdůvodnění potřeby pořízení

Potřeba aktualizace vyplývá z nutnosti reagovat na vývoj dopravního systému města, změny přepravního chování obyvatel a nové požadavky na bezpečnost, dostupnost a udržitelnost dopravy. PUMM reaguje na změny v demografii a dopravě ve městě, vychází z analýzy dat z vývojových trendů města, navazuje na další strategické a koncepční dokumenty.

Aktualizace je potřebná rovněž pro zajištění návaznosti na aktuální strategické dokumenty města, Ústeckého kraje, České republiky a Evropské unie.

B.5 Základní principy a postupy (etapy) řešení

Aktualizace navazuje na strukturu a výchozí poznatky dosavadního Plánu udržitelné městské mobility Statutárního města Teplice. V analytické části byl vyhodnocen stávající stav dopravy a mobility na území města. Na základě zjištěných problémů a vývojových trendů jsou v návrhové části stanoveny cíle a opatření pro jednotlivé oblasti mobility.

V rámci přípravy aktualizace byla do procesu zapojena také veřejnost, a to prostřednictvím dopravně-sociologického průzkumu, zaměřeného na dopravní chování obyvatel, jejich cestovní návyky a postoje k jednotlivým druhům dopravy. Analytickou část dále podpořily průzkumy veřejné hromadné dopravy, průzkumy dopravy v klidu, směrové a křižovatkové průzkumy. Jejich výsledky poskytly podklady pro vyhodnocení dopravní situace ve městě a identifikaci hlavních problémů, na které aktualizace reaguje.

Aktualizace byla průběžně projednávána v pracovní skupině složené ze zástupců vedení města, vedoucích příslušných odborů magistrátu a dalších přizvaných odborníků. Součástí zapojení veřejnosti jsou také dvě veřejná projednání – v září 2026 k analytické části a v říjnu 2026 k návrhové části.

Při aktualizaci jsou zohledňovány vzájemné vazby mezi jednotlivými druhy dopravy, bezpečnost dopravy, dostupnost území, ochrana životního prostředí a veřejného zdraví a reálná proveditelnost navrhovaných opatření.

Aktivity budou dále připravovány tak, aby žádná z navrhovaných aktivit nemohla samostatně nebo ve spojení s jinými záměry či koncepcemi významně ovlivnit předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality EVL Doubravka na Doubravské hoře.

B.6 Hlavní cíle

Koncepce vychází z následující vize:

„Teplice jsou městem, jehož čtvrti jsou dobře propojené a centrum, služby i lázeňské parky snadno dostupné. Cesty do školy, za prací i volným časem jsou bezpečné a pohodlné pěšky, na kole i veřejnou dopravou a dostupné autem.“

Pro naplnění vize bylo stanoveno pět strategických cílů, které jsou dále rozpracovány do specifických cílů a sledovány prostřednictvím příslušných indikátorů. Přehled strategických a specifických cílů, indikátorů a jejich výchozích a cílových hodnot a výčet jednotlivých opatření uvádí následující tabulky.

Tabulka 1: Strategické cíle, specifické cíle a indikátory

Strategický cíl	Specifický cíl	Indikátor	Výchozí stav	Cílový stav
Město bezpečné a přátelské pro chodce a cyklisty	Vyšší podíl pěších cest	Podíl pěší dopravy na dělbě přepravní práce	22,7 %	≥27,7 %
	Vyšší podíl cest na jízdním kole	Podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce	1,5 %	≥4 %
	Snížení počtu a závažnosti nehod s chodci	Počet nehod s chodci se zraněním či újmou na zdraví	94	≤75
	Snížení počtu a závažnosti nehod s cyklisty	Počet nehod s cyklisty se zraněním či újmou na zdraví	26	≤20
Srozumitelná a efektivní veřejná doprava	Vyšší podíl cest VHD	Podíl veřejné dopravy na dělbě přepravní práce	18,5 %	≥22 %
	Zvýšení dostupnosti páteřní sítě zastávek VHD	Podíl obyvatel s dostupností zastávky veřejné dopravy v docházkové vzdálenosti do 5 minut (375 m), obsluhované v ranní špičce v intervalu nejvýše 15 minut	71 %	≥75 %
	Zachování vysoké spolehlivosti jízdního řádu	Podíl spojů se zpožděním do 3 minut	90 %	≥90 %
Parkování dostupné tam, kde je potřeba	Zvýšení dostupnosti volných parkovacích stání v noci	Podíl sledovaných ZSJ s noční obsazeností parkování nejvýše 85 % (ZSJ Nová Ves, Prosetice-jih, Prosetice-sever, Řetenice, Šanov, Štúrova, Trnovany, U nádraží)	38 % (3/8)	≥75 % (6/8)
	Zvýšení dostupnosti volných parkovacích stání ve dne	Podíl sledovaných ZSJ s denní obsazeností parkování nejvýše 85 % (ZSJ Lázně Šanov, Teplice-střed, oblast Concordie, U nádraží, U zámecké zahrady)	60 % (3/5)	100 % (5/5)
	Zvýšení spokojenosti s dostupností parkování	Průměrný podíl respondentů spokojených s možností zaparkovat u vybraných cílů cest	51,7 %	≥67,0 %
Bezpečná, plynulá a klidná doprava	Snížení počtu a závažnosti nehod	Počet zraněných a usmrcených	324	≤300
	Nižší podíl cest automobily	Podíl automobilové dopravy na dělbě přepravní práce	57,3 %	≤50,0 %
	Snížení intenzit silniční dopravy v blízkosti centra	Intenzita automobilové dopravy v ul. Pražská (profil aut. zast. Teplice, Pražská)	12720	≤10000
		Intenzita automobilové dopravy v ul. Masarykova třída (profil Masarykova tř. 536/5)	9394	≤8300
		Intenzita automobilové dopravy v ul. Nádražní náměstí (profil aut. zast. Teplice, Hlavní nádraží)	16113	≤14500
		Intenzita automobilové dopravy v ul. U Hadích lázní	10159	≤9000
Efektivní logistika a zásobování	Snížení intenzit nákladní dopravy mimo páteřní koridory	Intenzita nákladní dopravy v ul. Masarykova třída (profil vodní plocha Mexiko)	1226	≤1050
		Intenzita nákladní dopravy v ul. Duchcovská (profil aut. zast. Teplice, nemocnice)	407	≤370

Koncepce obsahuje celkem 31 opatření rozdělených do čtyř tematických oblastí:

Tabulka 2 Kompletní výčet opatření a aktivit

Mód dopravy	Kód opatření	Opatření	Aktivity
Aktivní mobilita	1.1	Rozvoj pěších tras	Doplnění a úpravy pěších tras dle Koncepce pěšího provozu Doplnění a úpravy přechodů pro chodce dle Koncepce pěšího provozu Rekonstrukce podchodu u nádraží (projekt SŽ) Přisvětlování přechodů na hlavních komunikacích
	1.2	Zajištění bezbariérovosti pěší infrastruktury	Doplnění a bezbariérové úpravy pěších tras dle Koncepce pěšího provozu Doplnění a bezbariérové úpravy přechodů dle Koncepce pěšího provozu Bezbariérové úpravy na zastávkách veřejné dopravy
	1.3	Bezpečné cesty do škol	Zpracování úprav zvyšujících bezpečnost Realizace navržených řešení dle principů taktického urbanismu (dočasné nestavební úpravy)
	1.4	Orientační systém pro pěší	Zpracování projektu na návrh orientačního systému
	1.5	Rozvoj souvislé a bezpečné cyklistické infrastruktury	Výstavba cykloopatření dle prioritizace a plánovaných investic (ul. Nákladní, Jateční, cyklostezka/cyklotrasa Barbora)
	1.6	Parkování jízdních kol	Doplňování parkování pro jízdní kola do připravovaných investičních akcí Doplnění kapacitních a zabezpečených stání na významných místech
	1.7	Bikesharing	Zajištění provozovatele systému na bikesharing
	1.8	Doplnění značených cyklotras	Vyznačení cyklotras
	1.9	Instalace sčítačů pro aktivní mobilitu	Instalace sčítačů pěší a cyklistické dopravy
VHD	2.1	Optimalizace linkového vedení a intervalů	Provozní optimalizace systému veřejné dopravy v souladu s navrženým cílovým stavem
	2.2	Modernizace infrastruktury veřejné dopravy	Modernizace trolejového trakčního vedení (Modlanská – Somet – Trnovanská, křižovatka Masarykova × Vrchlického, další úseky s končící životností) Výstavba nové haly údržby včetně úpravy TTV v areálu Výstavba nových měníren Jateční a Šanov II
	2.3	Preference vozidel veřejné dopravy	Instalace prvků aktivní preference do vozidel Vybavení radičů světelně řízených křižovatek Úpravy průjezdů křižovatkami pro liniovou preferenci VHD
	2.4	Energetický management a využití obnovitelných zdrojů	Zavedení energetického managementu provozu Využití obnovitelných zdrojů

	2.5	Digitalizace veřejné dopravy	Zpřístupnění dynamických dat veřejné dopravy v otevřeném formátu GTFS Zpracování studie proveditelnosti dopravního řídicího centra včetně dispečinku VHD včetně následné realizace
	2.6	Elektrifikace vozového parku	Nákup nových elektrobusů (rozměrově specifických) jako náhrada naftových vozidel na stáv. lince č. 110
	2.7	Obnova stávajícího vozového parku	Průběžná obnova trolejbusového vozového parku
	2.8	Vybavení vozidel VHD	Aktualizace odbavovacího systému o informace o návazných spojích Instalace monitorovacích bran ve vozidlech Instalace dohledových kamer ve vozidlech
	2.9	Rozvoj přestupního uzlu u nádraží	Koordinace projektu se Správou železnic
	2.10	Vybavení zastávek	Stavební úpravy problematických zastávek VHD Sjednocení mobiliáře a zavedení jednotného standardu zastávek Vybavení vybraných zastávek dynamickými informačními panely a unifikace informování na ostatních zastávkách
Parkování	3.1	Zóny placeného stání	Zavedení systému parkovacích zón a oblastí Parkování dodávek Specifická parkoviště Optimalizace rozmístění parkovacích automatů Legalizace a vyznačení parkovacích stání Aktualizace nařízení města
	3.2	Rozvoj parkovišť P+R (P+G)	Realizace ploch P+R (PD Alejní 452 míst, vlakové nádraží 170 míst, Parkoviště Novoveská - změna režimu, studie Bystřanská) Zavedení systému pro monitoring obsazenosti Instalace proměnlivého dopravního značení k parkovištím
	3.3	Doplnění parkovacích kapacit	Realizace úprav parkování v uličním prostoru (Zrenjaninská, Fráni Šrámka, Litoměřická) Výstavba parkovacích domů (PD Alejní cca 450 míst - nepřesáhne 470, Trnovanská cca 220 míst, PD Aquacentrum cca 160 míst, PD Rooseveltova cca 140 míst) Výstavba menších montovaných parkovacích domů na sídlištích (Trnovany, Šanov II)
	3.4	Kontrola a vymáhání	Zavedení automatizovaného systému kontroly a vymáhání
	3.5	Řízení a komunikace politiky parkování	Zřízení pozice koordinátora parkování a mobility Komunikace s veřejností
Silniční doprava	4.1	Liniové stavby silniční dopravy	Prosetická spojka
	4.2	Zklidňování obslužných komunikací	Zavádění zklidněných zón

	4.3	Vjezdová opatření	Realizace zklidňujících prvků na vjezdech do města
	4.4	Zvyšování bezpečnosti silniční dopravy	Stavební a organizační úpravy křižovatek Řešení nehodových úseků Zpracování bezpečnostní inspekce pro páteřní koridory
	4.5	Inteligentní řízení dopravy	Studie chytrého řízení dopravy
	4.6	Optimalizace tras nákladní dopravy	Navigace a omezení nákladní tranzitní dopravy na vybraných komunikacích
	4.7	Data a monitoring	Doplnění bodového sběru dat

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

Aktualizace koncepce bude sloužit jako strategický podklad pro činnost města a městských organizací, rozhodování o investicích a přípravu navazujících studií, projektových dokumentací a konkrétních záměrů v oblasti dopravy a mobility. Na základě koncepce budou připravovány a postupně realizovány projekty naplňující stanovené cíle a opatření.

Strategické cíle „Město bezpečné a přátelské pro chodce a cyklisty“, „Srozumitelná a efektivní veřejná doprava“, „Parkování dostupné tam, kde je potřeba“, „Bezpečná, plynulá a klidná doprava“ a „Efektivní logistika a zásobování“ vymezují požadované směřování mobility ve městě. Samy o sobě však nestanovují konkrétní umístění, technické řešení, kapacitu ani provozní podmínky budoucích záměrů. Konkrétnější rámec vyplývá až z jednotlivých opatření a aktivit.

Opatření obsahují jak organizační, provozní, koncepční, analytická, monitorovací a informační opatření bez významnějšího územního průmětu, tak opatření, která mohou vést ke stavebním zásahům nebo realizaci nových dopravních staveb a zařízení.

Umístění záměrů: Konkrétní nebo přibližné umístění je stanoveno pouze u části opatření. U opatření 1.1 Rozvoj pěších tras je konkrétně uveden podchod u nádraží. U opatření 1.5 Rozvoj souvislé a bezpečné cyklistické infrastruktury jsou uvedeny ul. Nákladní a Jateční a cyklostezka/cyklotrasa Barbora. U opatření 2.2 Modernizace infrastruktury veřejné dopravy jsou pro modernizaci trolejového trakčního vedení uvedeny úsek Modlanská – Somet – Trnovanská a křižovatka Masarykova × Vrchlického a pro nové měnirny lokality Jateční a Šanov II. U opatření 3.2 Rozvoj parkovišť P+R (P+G) jsou uvedeny PD Alejní, vlakové nádraží, Parkoviště Novoveská a studie Bystřanská. Opatření 3.3 Doplnění parkovacích kapacit uvádí úpravy parkování v ulicích Zrenjaninská, Fráni Šrámka a Litoměřická, parkovací domy Alejní, Trnovanská, Aquacentrum a Rooseveltova a menší montované parkovací domy na sídlištích Trnovany a Šanov II. U opatření 4.1 Liniové stavby silniční dopravy je Prosetická spojka v popisu vymezena mezi ul. Pražská a U Panoramy. U ostatních opatření je územní vymezení obecné nebo konkrétní umístění v dostupném přehledu opatření stanoveno není.

Opatření, která budou nebo mohou mít územní průmět, jsou zejména tato (u jednotlivých opatření jsou uvedeny aktivity relevantní z hlediska územního průmětu):

- 1.1 Rozvoj pěších tras – Doplnění a úpravy pěších tras dle Koncepce pěšího provozu. Doplnění a úpravy přechodů pro chodce dle Koncepce pěšího provozu. Rekonstrukce podchodu u nádraží (projekt SŽ). Přisvětlování přechodů na hlavních komunikacích.
- 1.2 Zajištění bezbariérovosti pěší infrastruktury – Doplnění a bezbariérové úpravy pěších tras dle Koncepce pěšího provozu. Doplnění a bezbariérové úpravy přechodů dle Koncepce pěšího provozu. Bezbariérové úpravy na zastávkách veřejné dopravy.
- 1.5 Rozvoj souvislé a bezpečné cyklistické infrastruktury – Výstavba cykloopatření dle prioritizace a plánovaných investic (ul. Nákladní, Jateční, cyklostezka/cyklotrasa Barbora).
- 1.6 Parkování jízdních kol – Doplnění parkování pro jízdní kola do připravovaných investičních akcí. Doplnění kapacitních a zabezpečených stání na významných místech.
- 2.2 Modernizace infrastruktury veřejné dopravy – Modernizace trolejového trakčního vedení (Modlanská – Somet – Trnovanská, křižovatka Masarykova × Vrchlického, další úseky s končící

životností). Výstavba nové haly údržby včetně úpravy TTV v areálu. Výstavba nových měníren Jateční a Šanov II.

- 2.3 Preference vozidel veřejné dopravy – Vybavení řadičů světelně řízených křižovatek. Úpravy průjezdů křižovatkami pro liniovou preferenci VHD.
- 2.5 Digitalizace veřejné dopravy – Zpracování studie proveditelnosti dopravního řídicího centra včetně dispečinku VHD včetně následné realizace.
- 2.10 Vybavení zastávek – Stavební úpravy problematických zastávek VHD. Sjednocení mobiliáře a zavedení jednotného standardu zastávek. Vybavení vybraných zastávek dynamickými informačními panely a unifikace informování na ostatních zastávkách.
- 3.1 Zóny placeného stání – Specifická parkoviště. Optimalizace rozmístění parkovacích automatů. Legalizace a vyznačení parkovacích stání.
- 3.2 Rozvoj parkovišť P+R (P+G) - Realizace ploch P+R (PD Alejní 452 míst, vlakové nádraží 170 míst, Parkoviště Novoveská – změna režimu, studie Bystřanská). Instalace proměnlivého dopravního značení k parkovištím.
- 3.3 Doplnění parkovacích kapacit – Realizace úprav parkování v uličním prostoru (Zrenjaninská, Fráni Šrámka, Litoměřická). Výstavba parkovacích domů (PD Alejní cca 450 míst - nepřesáhne 470, Trnovanská cca 220 míst, PD Aquacentrum cca 160 míst, PD Rooseveltova cca 140 míst). Výstavba menších montovaných parkovacích domů na sídlištích (Trnovany, Šanov II).
- 4.1 Liniové stavby silniční dopravy – Prosetická spojka.
- 4.3 Vjezdová opatření – Realizace zklidňujících prvků na vjezdech do města.
- 4.4 Zvyšování bezpečnosti silniční dopravy – Stavební a organizační úpravy křižovatek. Řešení nehodových úseků.

Z hlediska možné vazby na záměry uvedené v příloze č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. bylo prověřeno zejména opatření 2.2 Modernizace infrastruktury veřejné dopravy. Příloha č. 1 zákona zahrnuje mimo jiné tramvajové a trolejbusové dráhy od stanoveného délkového limitu 1 km; dostupný přehled opatření však uvádí, že jde o modernizaci stávající trati, nikoliv stavbu nové dráhy. Součástí opatření je rovněž výstavba nové haly údržby včetně úpravy trolejového trakčního vedení v areálu a výstavba nových měníren v lokalitách Jateční a Šanov II. U opatření 3.2 a 3.3 jsou u konkrétně uvedených parkovacích zařízení stanoveny kapacity nižší než limit 500 parkovacích míst podle bodu 109 přílohy č. 1 zákona. Prosetická spojka je v dostupném podkladu vymezena v délce přibližně 1,1 km, tedy pod délkovým limitem 2 km uvedeným pro relevantní kategorie pozemních komunikací v příloze č. 1 zákona.

Ostatní opatření buď nemají významnější územní průmět, nebo je jejich případný fyzický zásah v dostupném přehledu opatření vymezen pouze obecně a lze předpokládat, že bude spíše nevýznamný. Opatření 1.3 Bezpečné cesty do škol předpokládá zpracování úprav zvyšujících bezpečnost a realizaci navržených řešení podle principů taktického urbanismu, která jsou výslovně označena jako dočasné nestavební úpravy; v popisu opatření jsou dále uvedeny školní ulice a K+R, bez konkrétní lokalizace. Opatření 1.8 Doplnění značených cyklotras předpokládá vyznačení cyklotras, přičemž v popisu je uveden návrh vedení cyklotras směrem na sever. Opatření 1.9 Instalace sčítačů pro aktivní mobilitu předpokládá instalaci sčítačů pěší a cyklistické dopravy. Opatření 4.7 Data a monitoring předpokládá doplnění bodového sběru dat; v jeho popisu jsou uvedena úseková měření, SSZ a evidence SPZ při vjezdech. Konkrétní umístění, počet a technické řešení těchto prvků nejsou stanoveny. U opatření 4.2 Zklidňování obslužných komunikací je uvedeno zavádění zklidňovacích zón,

příčemž v popisu jsou uvedeny obytné zóny, zóny 30 a sdílené zóny, bez konkretizace lokalit a případných stavebních úprav.

Opatření 2.4 Energetický management a využití obnovitelných zdrojů předpokládá zavedení energetického managementu provozu a využití obnovitelných zdrojů, nestanovuje však konkrétní technologii, umístění, výkon ani kapacitu případného zařízení. U opatření 2.9 Rozvoj přestupního uzlu u nádraží je jako aktivita uvedena pouze koordinace projektu se Správou železnic. Opatření 4.5 Inteligentní řízení dopravy předpokládá zpracování studie chytrého řízení dopravy; dopravní řídicí ústředna, řadiče SSZ, preference a datová infrastruktura jsou uvedeny pouze v popisu opatření a jejich konkrétní realizace ani parametry stanoveny nejsou.

Konkrétní územní rámec dále nestanovují opatření 1.4 Orientační systém pro pěší, 1.7 Bikesharing, 2.1 Optimalizace linkového vedení a intervalů, 2.6 Elektrifikace vozového parku, 2.7 Obnova stávajícího vozového parku, 2.8 Vybavení vozidel VHD, 3.4 Kontrola a vymáhání, 3.5 Řízení a komunikace politiky parkování a 4.6 Optimalizace tras nákladní dopravy. Jedná se o opatření provozního, organizačního, informačního nebo analytického charakteru, případně o pořízení či obnovu vozidel. Podle dostupného přehledu tato opatření nestanovují konkrétní umístění, velikost ani technické řešení stavebních záměrů.

Povaha a velikost záměrů: Povaha některých navazujících záměrů je stanovena poměrně konkrétně, např. jako cykloopatření v rámci opatření 1.5, modernizace trolejového trakčního vedení, hala údržby a měnirny v rámci opatření 2.2, parkoviště v rámci opatření 3.2, parkovací domy v rámci opatření 3.3 nebo silniční spojka v rámci opatření 4.1. Velikost nebo kapacita je specifikována pouze u části záměrů. U opatření 3.2 Rozvoj parkovišť P+R (P+G) je u PD Alejní uvedena kapacita 452 míst a u vlakového nádraží 170 míst. U opatření 3.3 Doplnění parkovacích kapacit je u PD Alejní uvedeno cca 450 míst s tím, že kapacita nepřesáhne 470 míst, dále Trnovanská cca 220 míst, PD Aquacentrum cca 160 míst a PD Rooseveltova cca 140 míst. U Prosetické spojky v rámci opatření 4.1 Liniové stavby silniční dopravy je v popisu opatření uvedena délka cca 1,1 km. U ostatních opatření konkrétní velikost, kapacita nebo rozsah stanoveny nejsou.

V rámci konzultací s předkladatelem koncepce bylo ověřeno, že by žádná z výše uvedených aktivit neměla svým rozsahem naplnit záměry definované přílohou č. 1 zákona, a to ani z hlediska změny kapacity stávajících staveb.

Provozní podmínky a požadavky na přírodní zdroje: U stavebních a investičních záměrů dostupný přehled opatření nestanovuje podrobné provozní podmínky ani konkrétní požadavky na přírodní zdroje. Tyto parametry budou záviset na následném technickém a projektovém řešení jednotlivých záměrů.

B.8 Přehled uvažovaných variant řešení

Koncepce je navržena v jedné variantě.

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

Do hodnocení byly zahrnuty relevantní strategické dokumenty na mezinárodní, evropské, národní, regionální a místní úrovni, které mají vazbu na území Teplic a předmět řešení posuzované koncepce.

B.9.1 Vztah k jiným koncepcím

Tabulka 4 níže obsahuje přehled nejpodstatnějších strategických dokumentů, které jsou v nějakém vztahu s koncepcí. Jejich vzájemný vztah je hodnocen v souladu s níže uvedenou stupnicí (Tabulka 3), která je převzata z Metodického doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí (Šváblová Nezvalová J., 2018).

Tabulka 3: Stupnice pro hodnocení vztahu Koncepce k jiným koncepcím

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

V následující tabulce jsou uvedeny aktuálně platné strategické dokumenty, u nichž byl identifikován vztah s koncepcí. Dokumenty bez vztahu (0) v tabulce uvedeny nejsou.

Tabulka 4: Hodnocení vztahu koncepce k jiným koncepcím

Dokumenty mezinárodní a Evropské unie	Vztah	Komentář
Agenda 2030 pro udržitelný rozvoj, rezoluce Valného shromáždění OSN A/RES/70/1, přijatá dne 25. září 2015	2	Agenda 2030 obsahuje cíle přímo související s aktualizací PUMM, zejména zajištění bezpečných, dostupných a udržitelných dopravních systémů, zvyšování bezpečnosti silničního provozu, rozvoj veřejné dopravy a snižování negativních environmentálních dopadů měst. Tyto cíle se přímo promítají do opatření aktualizace PUMM v oblasti veřejné, pěší a cyklistické dopravy, bezbariérovosti, bezpečnosti a snižování podílu automobilové dopravy. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť cíle Agendy 2030 přímo souvisejí se zaměřením a opatřeními aktualizace PUMM.
Zelená dohoda pro Evropu (European Green Deal) (2019)	2	Zelená dohoda stanovuje cíle přímo související s aktualizací PUMM, zejména přechod k udržitelné a čistší mobilitě a snižování emisí skleníkových plynů z dopravy. Tyto cíle se přímo promítají do opatření aktualizace PUMM v oblasti veřejné a aktivní mobility, elektrifikace a obnovy vozového parku veřejné dopravy, energetického managementu a snižování podílu a intenzity automobilové dopravy. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť cíle Zelené dohody v oblasti

		udržitelné a nízkoemisní mobility přímo souvisejí se zaměřením aktualizace PUMM.
Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti (2020)	2	Strategie obsahuje cíle a požadavky přímo související s aktualizací PUMM, zejména přechod k udržitelnějším druhům dopravy, rozvoj veřejné a aktivní mobility, bezemisní mobility, bezpečnosti, multimodality a digitalizace dopravy. Tyto požadavky se přímo promítají do opatření aktualizace PUMM v oblasti pěší a cyklistické dopravy, veřejné dopravy, elektrifikace a obnovy vozového parku, inteligentního řízení dopravy a městské logistiky. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť cíle a opatření strategie přímo souvisejí s hlavními oblastmi řešenými aktualizací PUMM.
Nový rámec EU pro městskou mobilitu (2021)	2	Dokument obsahuje cíle a požadavky přímo související s aktualizací PUMM, zejména v oblasti veřejné a aktivní mobility, multimodality, přestupních vazeb, inteligentních a digitálních řešení, městské logistiky a plánování udržitelné městské mobility. Tyto požadavky se přímo promítají do opatření aktualizace PUMM v oblasti aktivní mobility, veřejné dopravy, parkování, inteligentního řízení dopravy a optimalizace nákladní dopravy. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť dokument stanovuje cíle a požadavky přímo související s oblastmi řešenými aktualizací PUMM.
Doporučení Komise (EU) 2023/550 ze dne 8. března 2023 o vnitrostátních programech na podporu plánování udržitelné městské mobility	2	Doporučení a jeho příloha vymezují aktualizovaný rámec pro plány udržitelné městské mobility a stanovují požadavky na integrované plánování veřejné, aktivní a sdílené mobility, multimodality, bezpečnosti, parkování, městské logistiky, digitalizace a monitoringu. Tyto požadavky se přímo promítají do zaměření a opatření aktualizace PUMM v oblasti aktivní mobility, veřejné dopravy, parkování, bezpečnosti, inteligentního řízení dopravy, nákladní dopravy a monitoringu. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť doporučení představuje přímý rámec pro plánování udržitelné městské mobility a jeho požadavky odpovídají oblastem řešeným aktualizací PUMM.
Rámec politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 – Další kroky směrem k „vizi nulových obětí na cestách“	2	Dokument stanovuje cíle a požadavky přímo související s aktualizací PUMM, zejména snižování počtu usmrcených a těžce zraněných při dopravních nehodách, uplatňování přístupu bezpečného systému, zvyšování bezpečnosti dopravní infrastruktury a ochranu zranitelných účastníků silničního provozu. Tyto požadavky se přímo promítají do opatření aktualizace PUMM zaměřených na bezpečnost silniční dopravy, bezpečné podmínky pro pěší a cyklisty, zklidňování dopravy a řešení nehodových úseků. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť cíle rámce v oblasti bezpečnosti silničního provozu přímo souvisejí s cíli a opatřeními aktualizace PUMM zaměřenými na bezpečnost dopravy.
Národní dokumenty	Vztah	Komentář
Aktualizovaný Strategický rámec Česká republika 2030 s výhledem do roku 2050	2	Strategický rámec obsahuje cíle přímo související s aktualizací PUMM, zejména rozvoj aktivní mobility, pěší a cyklistické infrastruktury, integrované veřejné dopravy, snižování individuální automobilové mobility, rozvoj bezemisních a nízkoemisních vozidel a multimodality. Tyto cíle se promítají do zaměření aktualizace PUMM v oblasti aktivní mobility,

		veřejné dopravy, snižování podílu individuální automobilové dopravy a podpory čistší mobility. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť cíle dokumentu přímo souvisejí se zaměřením a opatřeními aktualizace PUMM.
Politika územního rozvoje České republiky – úplné znění závazné od 1. 10. 2025	2	PÚR ČR stanovuje celostátní priority a požadavky související s udržitelnou mobilitou, rozvojem veřejné, pěší a cyklistické dopravy, návazností jednotlivých druhů dopravy, zvyšováním bezpečnosti a plynulosti dopravy a snižováním negativních vlivů dopravy. Teplice jsou v PÚR vymezeny jako vyšší centrum ostatní (B) a jsou součástí rozvojové oblasti OB6; pro tuto kategorii center jsou stanoveny požadavky na zlepšování dopravní dostupnosti, veřejné hromadné dopravy a dopravy v klidu. Tyto požadavky se promítají do zaměření aktualizace PUMM. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť priority a požadavky PÚR v oblasti dopravní dostupnosti a dopravní obsluhy přímo souvisejí s řešením aktualizace PUMM.
Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+	2	Strategie obsahuje cíle a opatření přímo související s aktualizací PUMM, zejména v oblasti zlepšování dopravní dostupnosti regionálních center, koordinace a integrace veřejné dopravy, rozvoje P+R, cyklistické a pěší dopravy a zlepšování dopravní infrastruktury. Teplice jsou ve strategii vymezeny jako regionální centrum vyššího řádu. Tyto cíle se promítají do zaměření aktualizace PUMM zejména v oblasti dopravní dostupnosti, veřejné a aktivní mobility. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť strategie stanovuje cíle přímo související s oblastmi řešenými aktualizací PUMM.
Zásady urbánní politiky – Aktualizace 2023	2	Zásady urbánní politiky stanovují jako jednu z priorit efektivní a udržitelnou městskou mobilitu. Podporují rozvoj dostupné veřejné dopravy, integrovaných a multimodálních dopravních systémů, aktivní mobility, bezemisních a nízkoemisních dopravních prostředků, sdílené mobility, bezbariérovosti a inteligentních dopravních systémů a výslovně uvádějí zpracování plánů udržitelné městské mobility. Tyto priority se přímo promítají do cílů a opatření aktualizace PUMM. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť priority dokumentu v oblasti udržitelné městské mobility přímo souvisejí s cíli a opatřeními aktualizace PUMM.
Státní politika životního prostředí ČR 2030 s výhledem do roku 2050	2	Politika obsahuje cíle a typová opatření přímo související s aktualizací PUMM, zejména podporu veřejné, pěší a cyklistické dopravy na úkor individuální automobilové dopravy, rozvoj záchytných parkovišť s návazností na veřejnou dopravu, ekologizaci a obnovu vozového parku MHD, rozvoj nízkoemisních a bezemisních pohonů a snižování emisí a hlukové zátěže z dopravy. Tyto požadavky se promítají do opatření aktualizace PUMM v oblasti aktivní mobility, veřejné dopravy, parkování a silniční dopravy. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť cíle a opatření politiky v oblasti udržitelné mobility a snižování negativních vlivů dopravy přímo souvisejí se zaměřením aktualizace PUMM.
Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050	2	Dopravní politika stanovuje cíle a opatření přímo související s aktualizací PUMM, zejména podporu udržitelné a multimodální mobility, veřejné, pěší a cyklistické dopravy, snižování podílu individuální automobilové dopravy, rozvoj

		záchytných parkovišť a přestupních vazeb, ekologizaci vozového parku a snižování negativních vlivů dopravy. Dokument obsahuje samostatný specifický cíl zaměřený na dopravu v městech a plány udržitelné městské mobility a doporučuje městům vycházet při tvorbě vlastních dopravních koncepcí z jeho zásad. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť Dopravní politika představuje nadřazený národní rámec pro oblast dopravy a její cíle přímo souvisejí s řešením městské mobility v aktualizaci PUMM.
Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021–2030	2	Koncepce představuje národní rámec pro plánování udržitelné městské mobility a stanovuje cíle a typová opatření pro jednotlivé kategorie měst. Podporuje zejména rozvoj veřejné a aktivní dopravy, integrovaných přestupních vazeb, P+R, B+R a K+R, bezpečné cyklistické a pěší infrastruktury, elektrifikaci a ekologizaci veřejné dopravy, řízení parkování, zklidňování dopravy a využívání inteligentních dopravních systémů. Tyto požadavky se přímo promítají do cílů a opatření aktualizace PUMM. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť koncepce představuje národní rámec přímo zaměřený na městskou a aktivní mobilitu a její cíle a typová opatření odpovídají oblastem řešeným aktualizací PUMM.
Dopravní sektorové strategie, 3. fáze – Střednědobý plán údržby, rozvoje a financování dopravní infrastruktury pro období 2024–2033 s výhledem do roku 2050	2	DSS3 stanovují priority rozvoje dopravní infrastruktury a vymezují multimodální koridory a klastry celostátního významu. Ve vztahu k Teplicím řeší zejména železniční spojení Most–Ústí nad Labem vedené v osobní dopravě přes Teplice a silniční tahy I/13 Karlovy Vary–Teplice a I/63 Teplice–Řehlovice. Dokument je proto přímo relevantní pro širší dopravní vazby a dostupnost města řešené aktualizací PUMM. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť dokument stanovuje nadřazený rámec rozvoje dopravní infrastruktury, na který musí řešení městské mobility v Teplicích navazovat.
Strategie BESIP 2021–2030	2	Strategie stanovuje cíle a opatření ke zvyšování bezpečnosti silničního provozu, zejména prostřednictvím bezpečné dopravní infrastruktury, ochrany zranitelných účastníků provozu, odstraňování nehodových lokalit a zklidňování dopravy v městských centrech a obytných oblastech. Podporuje rovněž bezpečné podmínky pro pěší a cyklistickou dopravu. Tyto požadavky se přímo promítají do opatření aktualizace PUMM zaměřených na bezpečnost, aktivní mobilitu a zklidňování silniční dopravy. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť cíle strategie v oblasti bezpečnosti silničního provozu přímo souvisejí s opatřeními aktualizace PUMM zaměřenými na bezpečnost a ochranu zranitelných účastníků dopravy.
Strategie rozvoje inteligentních dopravních systémů 2021–2027 s výhledem do roku 2050	2	Strategie stanovuje cíle a opatření pro rozvoj inteligentních dopravních systémů, zejména v oblasti řízení dopravních proudů, poskytování dopravních informací, využívání dopravních dat, integrace dopravních systémů a rozvoje smart mobility. Ve městech podporuje rovněž využití ITS při řízení dopravy, regulaci statické dopravy a preferenci veřejné dopravy. Tyto požadavky se přímo promítají do opatření aktualizace PUMM zaměřených na řízení a monitoring dopravy, dopravní data, informační systémy a inteligentní mobilitu. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť cíle strategie v oblasti digitalizace

		a inteligentního řízení dopravy přímo souvisejí s příslušnými opatřeními aktualizace PUMM.
Koncepce nákladní dopravy pro období 2024–2035	2	Koncepce stanovuje priority pro rozvoj udržitelné nákladní dopravy a logistiky a zabývá se rovněž problematikou městské logistiky. Zaměřuje se mimo jiné na optimalizaci nákladní dopravy a snižování jejích negativních dopadů na životní prostředí, veřejné zdraví a kvalitu městského prostoru. Tyto cíle souvisejí zejména se strategickým cílem aktualizace PUMM „Efektivní logistika a zásobování“ a opatřením zaměřeným na optimalizaci tras nákladní dopravy. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť cíle koncepce v oblasti městské logistiky a nákladní dopravy přímo souvisejí s řešením aktualizace PUMM.
Národní akční plán čisté mobility – druhá aktualizace 2024	2	Plán stanovuje cíle a opatření zaměřené na rozvoj bezemisní a nízkoemisní mobility, zejména rozšiřování vozidel s alternativními pohony, obnovu vozového parku, rozvoj dobíjecí a čerpací infrastruktury a podporu čisté mobility ve veřejné dopravě. Tyto požadavky se přímo promítají zejména do opatření aktualizace PUMM zaměřených na elektrifikaci a obnovu vozového parku veřejné dopravy a související rozvoj čisté mobility. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť cíle plánu v oblasti čisté mobility a alternativních pohonů přímo souvisejí s opatřeními aktualizace PUMM zaměřenými na elektrifikaci a obnovu vozového parku.
Národní program snižování emisí ČR – aktualizace 2023	2	Program stanovuje cíle ke snižování emisí znečišťujících látek a zahrnuje také opatření vztahující se k emisím ze silniční dopravy. Aktualizace z roku 2023 klade důraz na pokračování a plnění již zavedených opatření. Vazba na aktualizaci PUMM spočívá zejména ve společném cíli snižování emisí z automobilové dopravy a v podpoře čistší veřejné dopravy. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť cíle programu v oblasti snižování emisní zátěže z dopravy přímo souvisejí se zaměřením aktualizace PUMM.
Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR na období 2026-2050 a Akční plán 2026–2030	1	Strategie a její Akční plán stanovují cíle a opatření k ochraně biologické rozmanitosti, zachování ekologické konektivity a omezování fragmentace krajiny a věnují se rovněž negativním vlivům dopravní infrastruktury. Aktualizace PUMM tyto cíle přímo nerozpracovává do samostatných opatření; jejich zohlednění je relevantní zejména při přípravě a realizaci opatření PUMM s územním a stavebním průřezem. Vztah je proto hodnocen jako slabý (1), neboť dokument představuje především environmentální rámec pro přípravu a realizaci stavebních opatření PUMM, nikoli přímý podklad pro jeho dopravní opatření.
Politika ochrany klimatu v České republice (2017)	2	Politika stanovuje cíle snižování emisí skleníkových plynů do roku 2030 s výhledem do roku 2050. V sektoru dopravy identifikuje růst emisí spojený zejména s individuální automobilovou a silniční nákladní dopravou a předpokládá zvyšování podílu alternativních pohonů a paliv. Tyto cíle se promítají do opatření aktualizace PUMM zaměřených na snižování podílu a intenzity automobilové dopravy, podporu veřejné a aktivní mobility a ekologizaci vozového parku. Vztah je

		proto hodnocen jako silný (2), neboť politika přímo řeší snižování emisí skleníkových plynů z dopravy.
Koncepce ochrany před následky sucha pro území České republiky na období 2023–2027	1	Koncepce stanovuje opatření ke zmírňování následků sucha a nedostatku vody, včetně zvyšování retenční schopnosti území a podpory hospodaření se srážkovými vodami v urbanizovaném prostředí. Její požadavky představují podklad zejména pro environmentálně šetrné řešení stavebních opatření a veřejných prostranství navrhovaných v rámci aktualizace PUMM. Vztah je proto hodnocen jako slabý (1), neboť problematika sucha a hospodaření s vodou není přímým předmětem aktualizace PUMM, je však relevantní při technickém řešení jeho stavebních opatření.
Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR 1. aktualizace pro období 2021 – 2030	1	Strategie stanovuje cíle pro zvyšování odolnosti území a infrastruktury vůči dopadům změny klimatu a v urbanizovaném prostředí podporuje mimo jiné zelenou infrastrukturu, propustné plochy a hospodaření se srážkovými vodami. Aktualizace PUMM tato adaptační opatření přímo nepřebírá; jejich zohlednění je relevantní zejména při následném návrhu a realizaci dopravní infrastruktury a veřejných prostranství. Vztah je proto hodnocen jako slabý (1), neboť adaptační cíle strategie představují nepřímý rámec pro konkrétní návrh a realizaci dopravní infrastruktury a veřejných prostranství.
Vnitrostátní plán České republiky v oblasti energetiky a klimatu (2024)	2	Plán stanovuje cíle a opatření v oblasti snižování emisí skleníkových plynů, energetické účinnosti a dekarbonizace dopravy. Podporuje rozvoj vozidel na alternativní a bezemisní pohony, obnovu vozového parku veřejné dopravy a rozvoj dobíjecí a plnicí infrastruktury. Tyto požadavky se přímo promítají zejména do opatření aktualizace PUMM zaměřených na elektrifikaci a obnovu vozového parku veřejné dopravy a podporu čisté mobility. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť cíle plánu v oblasti dekarbonizace dopravy a snižování emisí skleníkových plynů přímo souvisejí s opatřeními aktualizace PUMM.
Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030 (aktualizace 2020)	1	Strategický rámec je primárně zaměřen na rozvoj systému péče o zdraví a nestanovuje konkrétní požadavky v oblasti městské mobility. Ve vztahu k aktualizaci PUMM představuje obecný podklad z hlediska ochrany a podpory veřejného zdraví, k níž může přispívat také bezpečná a aktivní mobilita a snižování negativních vlivů dopravy. Vztah je proto hodnocen jako slabý (1), neboť vazba na řešení aktualizace PUMM je pouze nepřímá.
Politika krajiny České republiky s výhledem do roku 2050	1	Politika krajiny stanovuje cíle pro ochranu, využívání a plánování krajiny, včetně urbanizovaného a příměstského prostoru, zelené infrastruktury, hospodaření se srážkovými vodami a citlivého umísťování infrastruktury. Aktualizace PUMM tyto cíle přímo nerozpracovává do samostatných opatření; představují však rámec pro environmentálně šetrnou přípravu a realizaci opatření PUMM s územním a stavebním průmětem. Vztah je proto hodnocen jako slabý (1), neboť politika představuje především rámec pro způsob umísťování a realizace opatření PUMM s územním průmětem, nikoli přímý podklad pro jejich dopravní obsah.
Regionální dokumenty	Vztah	Komentář

Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje – úplné znění po vydání 1.–8. aktualizace a 10. změny (etapa I) (2026)	3	ZÚR ÚK obsahují priority a požadavky přímo související s řešením aktualizace PUMM, zejména v oblasti rozvoje veřejné a integrované dopravy, zmírňování negativních vlivů dopravy, rozvoje dopravní infrastruktury a podpory cyklistické dopravy. Teplice jsou součástí rozvojové oblasti OB6. ZÚR zároveň vymezují konkrétní nadmístní dopravní záměry v území Teplicka, které je nutné při realizaci opatření PUMM respektovat. Vztah je proto hodnocen jako velmi silný (3), neboť ZÚR obsahují konkrétní územní požadavky a záměry, které představují závazný nadřazený rámec a musí být při řešení opatření aktualizace PUMM s územním průmětem respektovány.
Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027	2	Strategie obsahuje cíle a požadavky přímo související s aktualizací PUMM, zejména snižování zatížení území intenzivní silniční dopravou a omezování automobilové dopravy, zvyšování atraktivity veřejné dopravy a cyklo dopravy, zlepšování dopravní dostupnosti a infrastruktury a snižování negativních dopadů dopravy na životní prostředí. Tyto cíle se promítají do opatření aktualizace PUMM v oblasti aktivní mobility, veřejné a silniční dopravy. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť cíle strategie v oblasti dopravní dostupnosti, udržitelných forem dopravy a snižování negativních vlivů dopravy přímo souvisejí se zaměřením aktualizace PUMM.
Program rozvoje Ústeckého kraje 2021-2027	2	Program obsahuje priority a opatření přímo související s aktualizací PUMM, zejména v oblasti rozvoje a zefektivňování veřejné dopravy, přestupních terminálů, telematiky, nízkoemisních a bezemisních vozidel, bezpečnosti a plynulosti silniční dopravy a snižování jejích negativních vlivů na životní a obytné prostředí. Tyto požadavky se promítají zejména do opatření aktualizace PUMM v oblasti veřejné a silniční dopravy. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť priority a opatření programu přímo souvisejí s oblastmi dopravy a mobility řešenými aktualizací PUMM.
Integrovaná strategie Ústecko-Chomutovské aglomerace pro programové období 2021-2027	2	Strategie obsahuje cíle a konkrétní opatření přímo související s aktualizací PUMM v oblasti veřejné dopravy, pěší a cyklistické dopravy, bezpečnosti a multimodality. V oblasti Teplic zahrnuje také konkrétní záměry související s modernizací a rozvojem infrastruktury MHD, trolejbusových tratí, měnících, preferencí MHD, informačních systémů a obnovou vozového parku, které mají přímou věcnou vazbu na opatření aktualizace PUMM. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť strategie obsahuje konkrétní cíle a projekty přímo související s aktualizací PUMM, nestanovuje však pro PUMM závazný územní rámec ve smyslu hodnocení 3.
Plán dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2022-2026 (2021)	2	Plán stanovuje zásady, standardy a požadavky pro rozvoj integrované veřejné dopravy v Ústeckém kraji a přímo řeší rovněž technologické propojení regionální dopravy s MHD. Teplice jsou součástí systému DÚK a jsou vymezeny jako jádro mikroregionu s konkrétními standardy dopravní obslužnosti. Požadavky dokumentu se přímo promítají zejména do opatření aktualizace PUMM zaměřených na optimalizaci linkového vedení a intervalů, návaznosti na regionální dopravu, přestupní vazby a zkvalitňování veřejné dopravy. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť plán stanovuje konkrétní zásady a standardy veřejné dopravy, na které řešení veřejné dopravy v aktualizaci PUMM přímo navazuje.

Aktualizace generelu cyklotras Ústeckého kraje 2024	2	Generel vymezuje konkrétní síť cyklistických tras Ústeckého kraje a navrhuje změny jejich vedení. V prostoru Teplic zahrnuje mimo jiné schválenou změnu trasy 66A vedené přes Duchcov a Oldřichov (Barboru) do Teplic a variantní řešení v prostoru Řetenic a Újezdečku. Tyto záměry se přímo promítají do opatření aktualizace PUMM zaměřených na rozvoj cyklistické infrastruktury, zejména opatření 1.5 zahrnujícího cyklostezku/cyklotrasu Barbora. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť generel obsahuje konkrétní návrhy cyklistických tras s přímou vazbou na opatření aktualizace PUMM, představuje však koncepční podklad, nikoli závazný územní rámec pro PUMM.
Program zlepšování kvality ovzduší zóna Severozápad CZ04 – aktualizace 2020 (ve znění dodatku z roku 2024)	2	Program stanovuje cíle zaměřené na zlepšování kvality ovzduší v zóně Severozápad CZ04, jejíž součástí je Ústecký kraj, a identifikuje silniční dopravu jako jeden ze zdrojů znečištění ovzduší. Vazba na aktualizaci PUMM spočívá zejména ve společném cíli snižování emisní zátěže z dopravy prostřednictvím podpory udržitelných forem dopravy, čistší veřejné dopravy a optimalizace automobilové dopravy. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť cíle programu v oblasti snižování emisní zátěže z dopravy přímo souvisejí se zaměřením aktualizace PUMM.
Akční plán protihlukových opatření pro aglomeraci Ústí nad Labem–Teplice (2025)	2	Akční plán identifikuje hlukově zatížené lokality v aglomeraci Ústí nad Labem–Teplice a stanovuje možnosti snižování hlukové zátěže, zejména prostřednictvím dopravně-organizačních, urbanisticko-dopravních a stavebně-technických opatření. Jeho cíle přímo souvisejí s opatřeními aktualizace PUMM zaměřenými na snižování negativních vlivů automobilové dopravy, zklidňování dopravy, podporu veřejné dopravy a zvyšování plynulosti a bezpečnosti provozu. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť akční plán řeší přímo území Teplic a jeho požadavky na snižování dopravní hlukové zátěže věcně souvisejí s opatřeními aktualizace PUMM.
Akční plán protihlukových opatření pro hlavní pozemní komunikace ve vlastnictví Ústeckého kraje (2025)	2	Akční plán vyhodnocuje hlukovou zátěž v okolí hlavních pozemních komunikací ve vlastnictví Ústeckého kraje a stanovuje možnosti a plánovaná opatření ke snižování hluku ze silniční dopravy. Ve vztahu k aktualizaci PUMM je relevantní zejména z hlediska organizace silniční dopravy, zklidňování provozu, úprav komunikací a snižování negativních vlivů dopravy na obyvatelstvo. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť řešení hlukové zátěže z hlavních komunikací přímo souvisí s cíli a opatřeními aktualizace PUMM zaměřenými na silniční dopravu a její negativní vlivy.
Aktualizace Územní energetické koncepce Ústeckého kraje (2020)	2	Koncepce obsahuje cíle a opatření přímo související s aktualizací PUMM, zejména v oblasti využívání alternativních paliv v dopravě, rozvoje elektromobility, elektrifikace veřejné dopravy a podpory ekologizace vozového parku. Výslovně podporuje přechod autobusů MHD na elektrickou trakci a další alternativní pohony a zvyšování atraktivity veřejné dopravy. Tyto cíle se promítají zejména do opatření aktualizace PUMM zaměřených na elektrifikaci a obnovu vozového parku veřejné dopravy. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť cíle koncepce v oblasti elektrifikace, alternativních pohonů a

		podpory veřejné dopravy přímo souvisejí s příslušnými opatřeními aktualizace PUMM.
Místní dokumenty	Vztah	Komentář
Územní plán města Teplice (2004), ve znění Změny č. 1 (2009)	3	Územní plán obsahuje konkrétní požadavky a záměry v oblasti dopravní infrastruktury, které se přímo promítají do aktualizace PUMM. Vymezuje mimo jiné Prosetickou spojku jako veřejně prospěšnou stavbu (VPS 09), která je součástí opatření 4.1 aktualizace PUMM, a dále řeší hlavní pěší a cyklistické trasy, dopravu v klidu a další prvky dopravní infrastruktury. Aktualizace PUMM musí platnou územně plánovací dokumentaci respektovat. Vztah je proto hodnocen jako velmi silný (3), neboť územní plán obsahuje konkrétně vymezené záměry a požadavky na využití území, které se přímo promítají do opatření aktualizace PUMM.
Program rozvoje Statutárního města Teplice 2019-2026	2	Program rozvoje obsahuje priority a opatření přímo související s řešením PUMM, zejména rozvoj a modernizaci městské a dopravní infrastruktury, podporu cyklo dopravy, zvyšování bezpečnosti dopravy a zlepšování životního prostředí. Tyto cíle se promítají do opatření aktualizace PUMM v oblasti aktivní mobility, bezpečnosti a dopravní infrastruktury. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť priority programu přímo souvisejí s oblastmi řešenými aktualizací PUMM.
Plán dopravní obslužnosti statutárního města Teplice 2022 až 2026	2	Dokument stanovuje podmínky a předpoklady pro zajišťování veřejné hromadné dopravy na území města a přímo souvisí s opatřeními aktualizace PUMM v oblasti veřejné dopravy. Řeší zejména linkové vedení a zastávky, rozvoj MHD, integraci veřejné dopravy a rozvoj vozového parku. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť plán stanovuje konkrétní podmínky a zásady provozu veřejné dopravy, na které opatření aktualizace PUMM v oblasti MHD přímo navazují.
Koncepce cyklistické dopravy statutárního města Teplice (2024)	2	Koncepce přímo navazuje na PUMM a podrobně rozpracovává oblast cyklistické dopravy. Zpřesňuje základní a páteřní síť cyklistické dopravy, stanovuje konkrétní trasy, zásady a opatření pro jednotlivé ulice a veřejná prostranství a obsahuje generel cyklistické dopravy. Její návrhy se přímo promítají zejména do opatření aktualizace PUMM zaměřených na rozvoj souvislé a bezpečné cyklistické infrastruktury, značených cyklotras a dalších prvků aktivní mobility. Vztah je proto hodnocen jako silný (2), neboť koncepce představuje konkrétní a přímý podklad pro cyklistickou část aktualizace PUMM, nestanovuje však závazný územní rámec odpovídající hodnocení 3.

Z provedeného hodnocení vyplývá, že aktualizace PUMM má nejsilnější vazby zejména na strategické a koncepční dokumenty z oblasti dopravy, městské mobility a územního plánování.

Vazby na koncepční materiály, u nichž byl identifikován velmi silný (3) nebo silný (2) vztah k aktualizaci PUMM Teplice, budou podrobněji posouzeny ve vyhodnocení SEA, pokud příslušný úřad v závěru zjišťovacího řízení stanoví požadavek na jeho zpracování.

B.9.2 Možnost kumulace vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví s jinými záměry

Vlivy realizace aktualizace PUMM se mohou vzájemně doplňovat s vlivy dalších strategických dokumentů a záměrů připravovaných na území města. Nejvýznamnější vazby lze předpokládat zejména s územně plánovací dokumentací, krajskými a městskými dopravními koncepcemi a navazujícími záměry dopravní infrastruktury. Synergické působení lze očekávat především v oblasti rozvoje veřejné, pěší a cyklistické dopravy, přestupních vazeb, řízení parkování, elektrifikace vozového parku, zvyšování bezpečnosti a snižování negativních vlivů automobilové dopravy.

V části D jsou předběžně vyhodnoceny možné vlivy aktualizace PUMM na životní prostředí a veřejné zdraví. Vedle převážně pozitivních vlivů lze u opatření se stavebním a územním průmětem předpokládat lokální negativní vlivy, zejména zábory a zpevňování ploch, zásahy do zeleně, stavební hluk, prašnost a dočasná dopravní omezení. Při prostorovém nebo časovém souběhu s dalšími stavebními záměry se mohou tyto vlivy lokálně kumulovat. Na základě současné míry rozpracovanosti koncepce však nebyly identifikovány předpoklady pro vznik významných negativních kumulativních vlivů. Naopak lze očekávat kumulaci pozitivních vlivů zejména při společném působení opatření podporujících udržitelné formy dopravy, snižování automobilové dopravy a zlepšování podmínek pro veřejnou a aktivní mobilitu.

B.10 Předpokládaný termín dokončení

Předpokládaný termín dokončení (schválení) koncepce je plánován na rok 2026.

B.11 Návrhové období

Koncepce je zaměřena na období 2026-2033.

B.12 Způsob schvalování

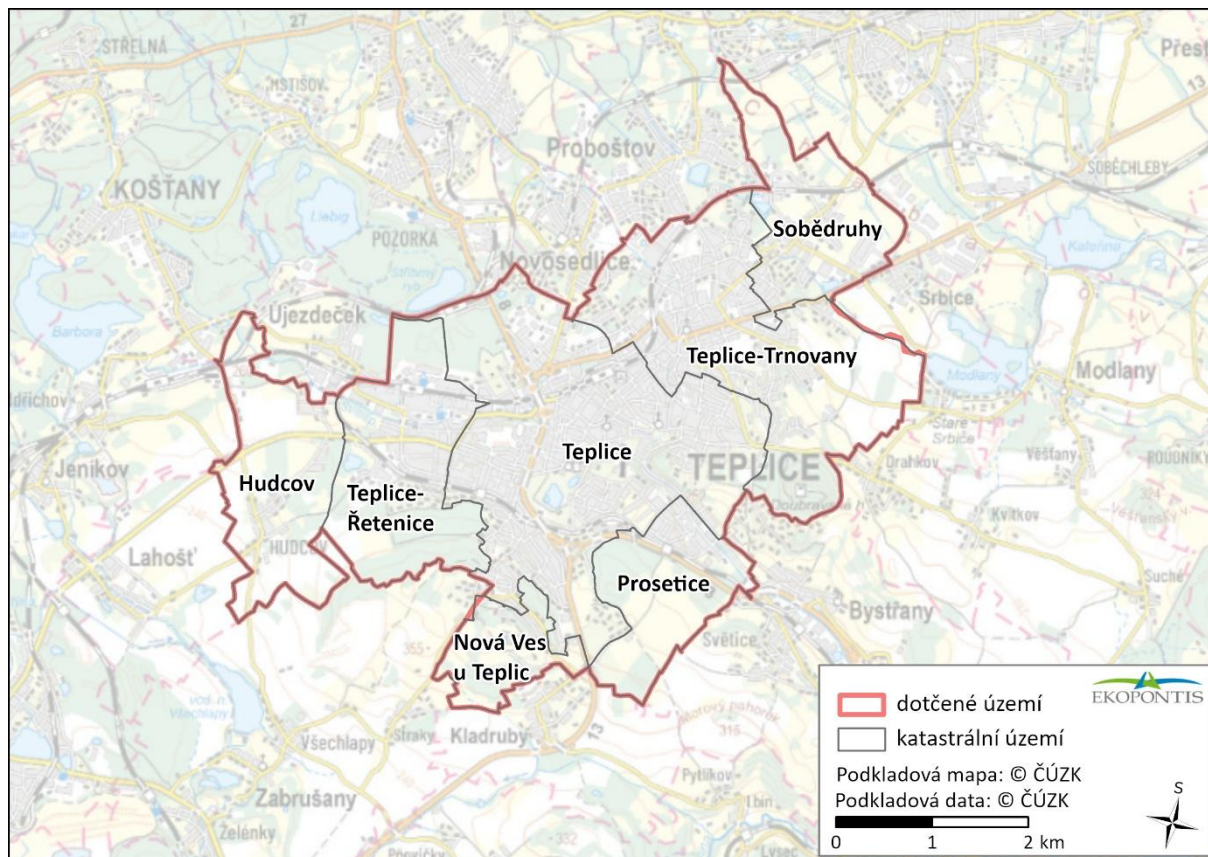
Plán udržitelné mobility města Teplice bude schvalován Zastupitelstvem města Teplice a jeho schválení se předpokládá v prosinci roku 2026. Před schválením dokumentu Zastupitelstvem města Teplice se k jeho návrhu vyjádří Rada města Teplice, která by měla Zastupitelstvu města Teplice předat doporučující stanovisko. Po schválení Zastupitelstvem města Teplice bude dokument předložen k hodnocení Komisi pro posuzování dokumentů městské mobility.

C ÚDAJE O DOTČENÉM ÚZEMÍ

C.1 Vymezení dotčeného území

Město Teplice se nachází v okrese Teplice v Ústeckém kraji. Vzhledem k charakteru koncepce lze předpokládat, že opatření budou směřovat primárně na území statutárního města.

Schematické prostorové vymezení potenciálně dotčeného území je uvedeno na obrázku níže a tvoří ho správní území statutárního města Teplice.



Obrázek 1 přehled dotčeného území

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

Dotčeným územním je statutární město Teplice, nacházející se v okrese Teplice v Ústeckém kraji. Správní území města je tvořeno sedmi katastrálními územími: Hudcov, Nová ves u Teplic, Prosetice, Soběduhy, Teplice, Teplice-Řetenice, Teplice-Trnovany (viz Obrázek 1).

C.3 Základní charakteristiky stavu životního prostředí v dotčeném území

Město Teplice je lázeňské statutární město v Ústeckém kraji, které leží v široké kotlině mezi Krušnými horami a Českým středohořím.

Katastrální výměra statutárního města Teplice činí 2 378 ha. K 1. 1. 2026 žilo ve městě 50 856 obyvatel. Základní charakteristiky současného stavu a vývojových trendů jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví jsou uvedeny v následujících podkapitolách.

C.3.1 Klimatické poměry

Klimatická charakteristika dotčeného území

Podle Quittovy klimatické klasifikace (Quitt, 1971) spadá město Teplice do teplé oblasti T2. Pro tuto oblast je charakteristické teplé až mírně teplé, poměrně krátké jaro, léto je teplé dlouhé a suché, podzim je poměrně krátký, teplý až mírně teplý, zima je krátká, suchá až velmi suchá.

Rozsah základních klimatologických ukazatelů pro T2 udává následující Tabulka 5.

Tabulka 5 Klimatická charakteristika oblastí T2 (zdroj: E. Quitta, 1971)

Klimatická charakteristika	T2
Počet letních dní	50–60
Počet dní s prům. teplotou 10 °C a více	160–170
Počet dní s mrazem	100–110
Počet ledových dní	30–40
Průměrná teplota v lednu (°C)	-2 až -3
Průměrná teplota v červenci (°C)	18–19
Průměrná teplota v dubnu (°C)	8–9
Průměrná teplota v říjnu (°C)	7–9
Prům. počet dní se srážkami 1 mm a více	90–100
Suma srážek ve vegetačním období	350–400
Suma srážek v zimním období	200–300
Suma srážek celkem (mm)	550–700
Počet dní se sněhovou pokrývkou	40-50
Počet zatažených dní	120–140
Počet jasných dní	40–50

Rámcem určujícím charakter podnebí Ústeckého kraje je převládající západní proudění v subatlantské pozici mírně vlhkého podnebného pásu a s tím spojená relativně intenzivní cyklonální činnost vyvolávající nestálost počasí. Rozhodující vliv na vytváření klimatu v místních poměrech má nadmořská výška. S rostoucí nadmořskou výškou klesá teplota (cca 0,6 °C na každých 100 m) a vzrůstá množství srážek. Z tohoto důvodu jsou v Ústeckém kraji poměrně pestré rovněž klimatické poměry (Ústecký kraj, 2023).

Údaje o trendu vývoje změny klimatu

Pro predikci předpokládaných změn klimatu byly dále využity webové stránky KlimatickaZmena.cz, které byly vytvořené za podpory projektu „CzechAdapt – Systém pro výměnu informací o dopadech změny klimatu, zranitelnosti a adaptačních opatřeních na území ČR“.

Hodnoty byly převzaty z mapových výstupů portálu pro území města Teplíce. Uvedená rozpětí odpovídají intervalům příslušných tříd mapové legendy. Data jsou pro ilustraci souhrnně prezentována v tabulce níže.

Tabulka 6 Srovnání vybraných aspektů klimatu v období 1981-2010 s předpokládanými výhledovými horizonty roku 2030 a roku 2050 (zdroj: <http://www.klimatickazmena.cz>)

	1981-2010	2030	2050
Vodní režim			
Vodní bilance v krajině	-150 – -50 mm	-200 – -100 mm	-200 – -150 mm
Vodní bilance v krajině za vegetační sezónu	-250 – -200 mm	-300 – -250 mm	-350 – -300 mm
Extrémy a klima			
Průměrná roční teplota vzduchu	8,0 – 10,0 °C	10,0 – 11,0 °C	11,0 – 12,0 °C
Průměrná roční maximální teplota vzduchu	13,0 – 14,0 °C	14,5 – 15,5 °C	15,5 – 16,0 °C
Tropické dny	12–16 dnů	25–30 dnů	30–35 dnů
Četnost výskytu horkých vln	1,5 – 2,5	3,0 – 3,5	3,5 – 4,0
Počet mrazových dní	78,0 – 92,0	71,0 – 78,0	57,0 – 64,0
Počet ledových dní	22,0 – 26,0	14,0 – 18,0	10,0 – 14,0
Průměrný roční úhrn srážek	550–630 mm	590–630 mm	590–630 mm

Z údajů uvedených v tabulce 4 vyplývá, že se na území Teplíc do poloviny 21. století předpokládá pokračující oteplování, které se projeví růstem průměrné roční i průměrné roční maximální teploty vzduchu, zvýšením počtu tropických dnů a častějším výskytem horkých vln. Současně se předpokládá pokles počtu mrazových a ledových dnů. Přestože se průměrný roční úhrn srážek podle uvedených projekcí výrazně nemění, vodní bilance se bude zhoršovat, zejména ve vegetačním období. Příčinou je především rostoucí evapotranspirace související s vyššími teplotami. Pro zájmové území lze proto očekávat rostoucí zatížení vysokými teplotami a vyšší riziko sucha a nedostatku vláhy. Současně může docházet k častějším krátkodobým intenzivním srážkovým epizodám.

Z hlediska zaměření Plánu udržitelné mobility města Teplíce jsou relevantní zejména rostoucí tepelná zátěž městského prostředí, riziko přehřívání zpevněných ploch a zastávek veřejné dopravy a možné narušování dopravní infrastruktury při intenzivních srážkách.

C.3.2 Ovzduší

Ochrana ovzduší v České republice je zakotvena především v zákoně č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, který stanovuje limity pro znečišťující látky i povinnosti pro zdroje emisí.

Stav ovzduší v ČR je monitorován desítkami monitorovacích zařízení umístěných po celé republice. Každoročně je hodnoceno plnění imisních limitů daných zákonem č. 201/2012 Sb.

Vývoj emisí znečišťujících látek v Ústeckém kraji byl v období 2005–2022 mírně rozkolísaný, celkově však vykazoval klesající trend. Nejvýrazněji poklesly emise oxidu siřičitého, a to o 78,8 %, a emise oxidů dusíku o 63,8 %. Tento vývoj souvisel zejména s odsířením a denitrifikací velkých elektráren a tepláren a se změnou skladby paliv používaných k vytápění (CENIA, 2023).

Navzdory dlouhodobému poklesu emisí zůstává Ústecký kraj v celorepublikovém srovnání emisně významně zatíženým územím. V roce 2023 pocházelo z Ústeckého kraje 24,4 % celkových emisí SO₂ a 16,2 % emisí NO_x v České republice, což byly nejvyšší hodnoty mezi kraji. Jejich dominantními zdroji byly především elektrárny spalující fosilní paliva a chemický průmysl. Z velkých a středních stacionárních zdrojů zařazených do kategorií REZZO 1 a REZZO 2 pocházelo v kraji 91,0 % emisí SO₂ a 76,1 % emisí NO_x. Ústecký kraj současně vykazoval nejvyšší měrné emise SO₂ přepočtené na plochu území (MŽP, 2024).

Z hlediska imisní situace došlo v roce 2024 v Ústeckém kraji ke zvýšení koncentrací SO₂, které se promítlo také do zvýšení celorepublikového průměru oproti roku 2023. Na území kraje byly v roce 2024 vyhlášeny rovněž krátkodobé smogové situace pro suspendované částice PM₁₀ a přízemní ozon. Přes dlouhodobé snižování emisí se proto mohou v kraji nadále vyskytovat krátkodobé epizody zvýšeného znečištění ovzduší (ČHMÚ, 2025).

V souladu se zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, se pro hodnocení stávající úrovně znečištění v zájmovém území vychází z map úrovní znečištění vytvořených v síti 1 x 1 km, které jsou dostupné na internetových stránkách ČHMÚ. Z pětiletého průměru za roky 2020-2024 vyplývá, že imisní limity všech látek jsou v zájmovém území splněny. Hodnoceny byly čtverce, do nichž zasahuje město Teplice.

Tabulka 7 Pětileté průměry imisních charakteristik v dotčeném území za období 2020–2024 a jejich porovnání s imisními limity (zdroj: ČHMÚ)

znečišťující látka	veličina	Rozmezí hodnot v zájmovém území	imisní limit	podíl limitu (%)
NO ₂	roční průměrná koncentrace	10,6 až 17,7 µg.m ⁻³	40 µg.m ⁻³	44,3 %
PM ₁₀	roční průměrná koncentrace	18,7 až 20,3 µg.m ⁻³	40 µg.m ⁻³	50,8 %
	36. nejvyšší denní průměr	33 až 36 µg.m ⁻³	50 µg.m ⁻³	72,0 %
PM _{2,5}	roční průměrná koncentrace	12,8 až 14,0 µg.m ⁻³	20 µg.m ⁻³	70 %
Benzen	roční průměrná koncentrace	0,7 až 1,1 µg.m ⁻³	5 µg.m ⁻³	22,0 %
Benzo(a)pyren	roční průměrná koncentrace	0,5 až 0,8 ng.m ⁻³	1 ng.m ⁻³	80,0 %
Arsen	roční průměrná koncentrace	1,7 až 1,9 ng.m ⁻³	6 ng.m ⁻³	31,7 %
Kadmium	roční průměrná koncentrace	0,2 až 0,6 ng.m ⁻³	5 ng.m ⁻³	12,0 %
Olovo	roční průměrná koncentrace	3,3 až 3,6 ng.m ⁻³	500 ng.m ⁻³	0,72 %
Nikl	roční průměrná koncentrace	0,6 až 0,7 ng.m ⁻³	20 ng.m ⁻³	3,5 %
Oxid siřičitý	4. nejvyšší denní průměr	30 až 42 µg.m ⁻³	125 µg.m ⁻³	33,6 %
Oxid siřičitý	roční průměrná koncentrace	5,9 až 9,4 µg.m ⁻³	20 µg.m ⁻³	47,0 %

Rozložení hodnot pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek (2020–2024) je komentováno v následujícím přehledu:

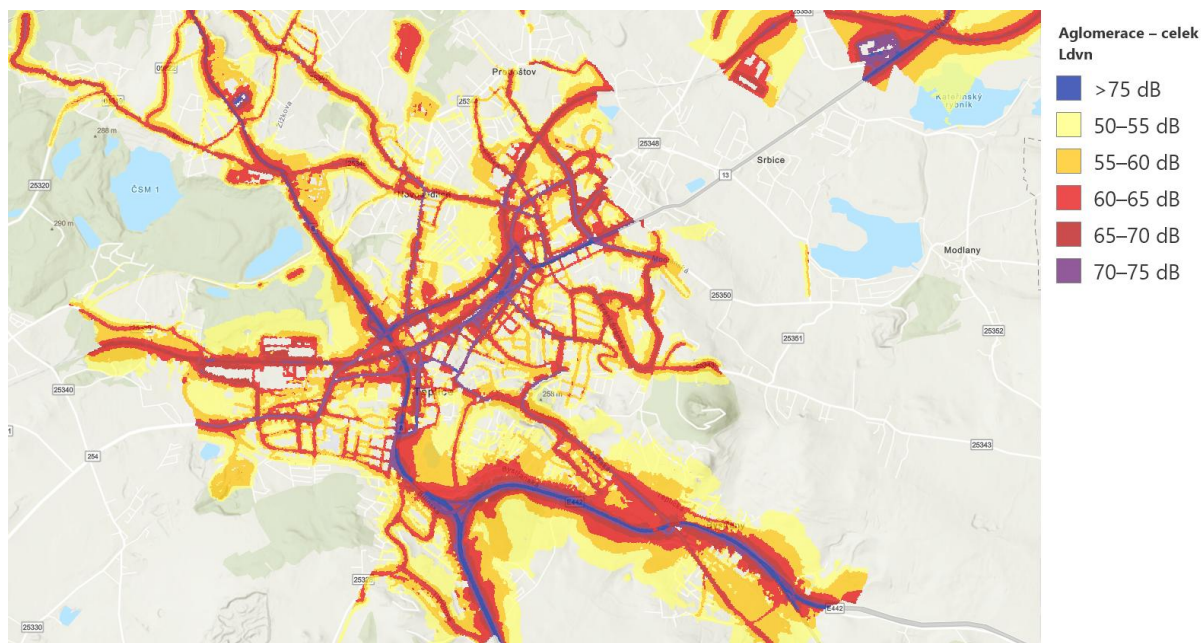
- Pětiletý průměr ročních koncentrací oxidu dusičitého (NO_2) se v dotčeném území pohybuje v rozmezí 10,6–17,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Nejvyšší hodnota dosahuje přibližně 44,3 % ročního imisního limitu 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.
- Hodnoty pětiletého průměru roční koncentrace suspendovaných částic PM_{10} se pohybují v rozmezí 18,7–20,3 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Nejvyšší hodnota představuje 50,8 % ročního imisního limitu.
- Hodnoty 36. nejvyšší 24hodinové průměrné koncentrace PM_{10} dosahují 33–36 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, tedy nejvýše 72,0 % limitu 50 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.
- Hodnoty pětiletého průměru roční koncentrace suspendovaných částic $\text{PM}_{2,5}$ se pohybují v rozmezí 12,8–14,0 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Nejvyšší hodnota odpovídá 70,0 % ročního imisního limitu 20 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.
- Hodnoty pětiletého průměru roční koncentrace benzenu se pohybují v rozmezí 0,7–1,1 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Nejvyšší hodnota dosahuje 22,0 % ročního imisního limitu 5 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.
- Hodnoty pětiletého průměru roční koncentrace benzo[a]pyrenu se pohybují v rozmezí 0,5–0,8 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$. Nejvyšší hodnota dosahuje 80,0 % imisního limitu 1 $\text{ng}\cdot\text{m}^{-3}$. Benzo[a]pyren je tak ze sledovaných látek nejbliže příslušnému imisnímu limitu, ani v jeho případě však nebylo překročení limitu zjištěno.
- Hodnoty ročních koncentrací sledovaných kovů se rovněž nacházejí pod příslušnými imisními limity. U arsenu dosahuje nejvyšší hodnota 31,7 % limitu, u kadmia 12,0 %, u niklu 3,5 % a u olova pouze 0,7 % příslušného limitu.
- Hodnoty pětiletého průměru 4. nejvyšší 24hodinové průměrné koncentrace oxidu siřičitého (SO_2) se pohybují v rozmezí 30–42 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ a dosahují nejvýše 33,6 % imisního limitu 125 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Posuzování 4. nejvyšší hodnoty zohledňuje skutečnost, že překročení hodnoty 125 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ je přípustné nejvýše třikrát za kalendářní rok. Pětiletý průměr roční koncentrace SO_2 se pohybuje v rozmezí 5,9–9,4 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, tedy nejvýše na úrovni 47,0 % limitu stanoveného pro ochranu ekosystémů a vegetace.

Celkově lze konstatovat, že podle map pětiletých průměrných koncentrací za období 2020–2024 jsou hodnocené imisní limity na území města Teplice dodrženy. Nejvyšší relativní zatížení bylo zjištěno u benzo[a]pyrenu, 36. nejvyšší 24hodinové koncentrace PM_{10} a roční koncentrace $\text{PM}_{2,5}$.

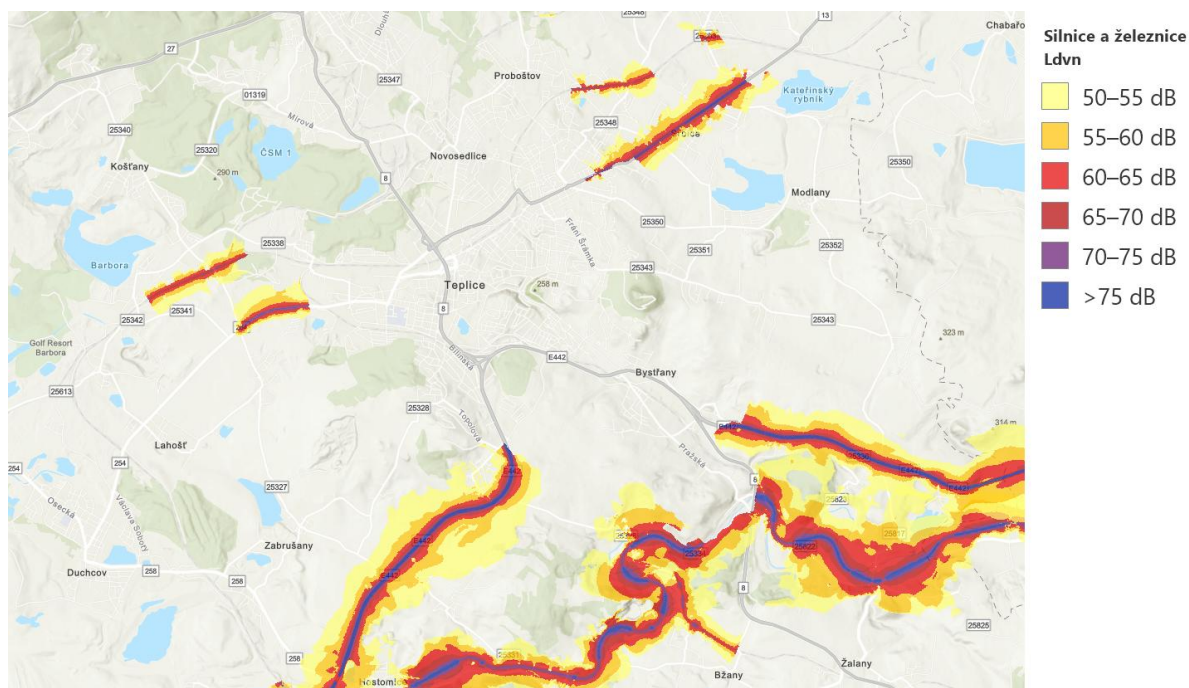
C.3.3 Hluková zátěž a doprava

Pro širší územní kontext lze uvést výsledky 4. kola strategického hlukového mapování, které charakterizují celou aglomeraci Ústí nad Labem–Teplice. Celodenní hlukové zátěži ze silniční dopravy nad 55 dB bylo vystaveno 89,9 tis. obyvatel aglomerace, což představovalo 53,4 % obyvatel zahrnutých do hlukového mapování. Jednalo se o mírně podprůměrný podíl v rámci hodnocených aglomerací České republiky. Hlukové zátěži ze silniční dopravy nad mezní hodnotou 70 dB bylo celodenně vystaveno 2,9 tis. obyvatel, 325 staveb pro bydlení, 15 školských zařízení a 2 zdravotnická lůžková zařízení. V noční době bylo hluku nad mezní hodnotou 60 dB vystaveno 5,4 tis. obyvatel. Silničním hlukem bylo vysoce obtěžováno 18,4 tis. obyvatel a vysokému rušení spánku bylo vystaveno 5,7 tis. obyvatel. Významným zdrojem hlukové zátěže v aglomeraci je rovněž železniční doprava. Celodennímu železničnímu hluku nad 55 dB bylo vystaveno 7,8 tis. obyvatel, z toho přibližně 700 obyvatel bylo vystaveno hluku nad příslušnou mezní hodnotou. Uvedené údaje jsou souhrnné za celou aglomeraci Ústí nad Labem–Teplice (CENIA, 2023).

Jako zdroj informací byly použity zpracované strategické hlukové mapy Ministerstva zdravotnictví.



Obrázek 2 Hluková mapa aglomerace Ústí n. L./Teplice, hlukový ukazatel Ldn (zdroj: Ministerstvo zdravotnictví ČR, 2022)



Obrázek 3 Automobilová a železniční doprava jako zdroj hluku ve městě Teplice (zdroj: Ministerstvo zdravotnictví ČR, 2022)

Ze strategických hlukových map je patrné, že na území města Teplice je hluková zátěž soustředěna zejména podél významných silničních komunikací a železničních tratí. Vedle silniční a železniční dopravy jsou v rámci aglomerace samostatně mapovány také průmyslové zdroje hluku.

C.3.4 Obyvatelstvo a sídla

K 31. 12. 2025 žilo ve městě Teplice celkem 50 856 obyvatel, z toho 24 567 mužů a 26 289 žen. Průměrný věk obyvatel činil 43,8 roku, přičemž průměrný věk mužů dosahoval 41,8 roku a žen 45,6 roku (ČSÚ, 2026).

Vývoj věkové struktury ukazuje na postupné stárnutí obyvatelstva. Index stáří, který vyjadřuje počet obyvatel ve věku 65 a více let na 100 dětí ve věku 0–14 let, vzrostl ze 126,1 v roce 2015 na 140,6 v roce 2024 (ČSÚ, 2025).

V roce 2024 žilo ve městě 7 650 dětí ve věku 0–14 let, ve věku 15–64 let 32 504 osob a 10 758 osob ve věku 65 a více let. Narodilo se 374 dětí a zemřelo 559 obyvatel, takže přirozený úbytek činil 185 osob. Ve stejném roce se do města přistěhovalo 2 067 osob a vystěhovalo se 1 929 osob. Kladný přírůstek stěhování ve výši 138 osob přirozený úbytek pouze částečně vyrovnal a celkový počet obyvatel se během roku snížil o 47 osob (ČSÚ, 2025).

Demografická ročenka měst za období 2015–2024 poskytuje údaje o zemřelých podle vybraných příčin smrti přímo za město. Z příčin uvedených v ročence byly nejčastější nemoci oběhové soustavy se 192 zemřelými a novotvary se 156 zemřelými. Následovaly nemoci endokrinní, výživy a přeměny látek se 43 zemřelými a nemoci dýchací soustavy s 32 zemřelými (ČSÚ, 2025).

C.3.5 Kulturní památky a archeologické nálezy

Na území města se nachází městská památková zóna Teplice. Dále se zde nachází 65 nemovitých kulturních památek, jejichž přehled uvádí následující tabulka.

Tabulka 8 Přehled nemovitých kulturních památek na území města Teplice (zdroj: NPÚ, 2026a)

Název	Rejstříkové číslo ÚSKP	Část obce
cihelna	43782/5-2620	Hudcov
Císařské lázně	43446/5-2496	Teplice
děkanství	43702/5-2490	Teplice
dělnický dům Rittenburg	43967/5-5251	Trnovany
gymnasium	50487/5-5055	Teplice
hotel - později pošta, tzv. U pruského krále	43297/5-2495	Teplice
dům Prince de Ligne	43002/5-2487	Teplice
hotel Zlatý kříž	43686/5-2489	Teplice
hrad	43545/5-2529	Trnovany
jubilejní kašna, zvaná Kolostujova	42980/5-2522	Teplice
Kamenné městské lázně	43255/5-2506	Teplice
kaple Nalezení sv. Kříže, tzv. Seumeho kaple	43493/5-2517	Teplice
kašna empírová	43985/5-5269	Teplice
kašna s fontánou	43575/5-2503	Teplice

kašna se sochou madony	43266/5-2514	Teplice
kostel apoštola Bartoloměje	43982/5-5266	Teplice
kostel sv. Alžběty	43983/5-5267	Teplice
kostel sv. Jana Křtitele	42951/5-2491	Teplice
Krušnohorské divadlo	42684/5-5042	Teplice
lázeňský dům - býv. hotel Concordia	42462/5-2510	Teplice
lázeňský dům císaře Františka I., zv. vojenský	43714/5-2505	Teplice
lázeňský dům, zvaný Hadí lázně	42821/5-2504	Teplice
lázeňský dům Nové lázně	42402/5-2511	Teplice
lázeňský dům Paradies	43392/5-2498	Teplice
lázeňský dům Říšíský hrad	42717/5-2507	Teplice
lázně Beethoven	42624/5-2493	Teplice
městský dům	43977/5-5261	Teplice
městský dům	42874/5-2500	Teplice
městský dům	43981/5-5265	Teplice
městský dům	42792/5-2516	Teplice
městský dům	43816/5-5039	Teplice
městský dům	43975/5-5259	Teplice
městský dům	103936	Teplice
městský dům	43978/5-5262	Teplice
městský dům	43192/5-2509	Teplice
městský dům Jitřenka	43660/5-2508	Teplice
městský dům Rosenberg	43976/5-5260	Teplice
městský dům s lékárnou	42655/5-2499	Teplice
městský dům Stadt Klagenfurt	43980/5-5264	Teplice
městský dům U sokola	43512/5-2486	Teplice
městský dům Zelený strom	43396/5-2512	Teplice
městský dům Zlaté srdce	42503/5-2488	Teplice
morový sloup se sousoším Nejsvětější Trojice	42458/5-2492	Teplice
nádraží	43972/5-5256	Teplice
Nová radnice	43987/5-5271	Teplice
památník zrušení nevolnictví	43968/5-5252	Nová Ves
restaurace Letná	43973/5-5257	Teplice

romantická zřícenina hrádku Škvárovník	43974/5-5258	Teplice
Sadové lázně	43091/5-2494	Teplice
socha Apolón	42914/5-2497	Teplice
socha sv. Jana Nepomuckého	42450/5-2523	Teplice
sousoší Kalvárie	43780/5-2526	Teplice
spolkový dům (budova sociálně demokratické strany)	43286/5-4879	Teplice
spolkový dům (sídlo KSČ do roku 1938)	42806/5-4880	Teplice
Stará radnice	42623/5-2513	Teplice
úřední dům Claryho velkostatku	42567/5-2485	Teplice
vápenka	104352	Hudcov
vila	43966/5-5250	Teplice
vila	43969/5-5253	Teplice
vila	43970/5-5254	Teplice
vila	43979/5-5263	Teplice
vodárna	43984/5-5268	Hudcov
zámek	43058/5-2482	Teplice
židovský hřbitov	43986/5-5270	Sobědruhy
židovský hřbitov	100967	Teplice

Území s archeologickými nálezy

Státní archeologický seznam (SAS ČR) je spravován Národním památkovým ústavem. Evidovaná území s archeologickými nálezy jsou rozdělena do čtyř kategorií:

ÚAN I = území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů.

ÚAN II = území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů je 51-100 %.

ÚAN III = území, na němž dosud nebyl rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a prozatím tomu nenasvědčují žádné indicie, ale předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, a proto existuje 50% pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů. Jde o veškeré ostatní území státu mimo ÚAN I, II a IV.

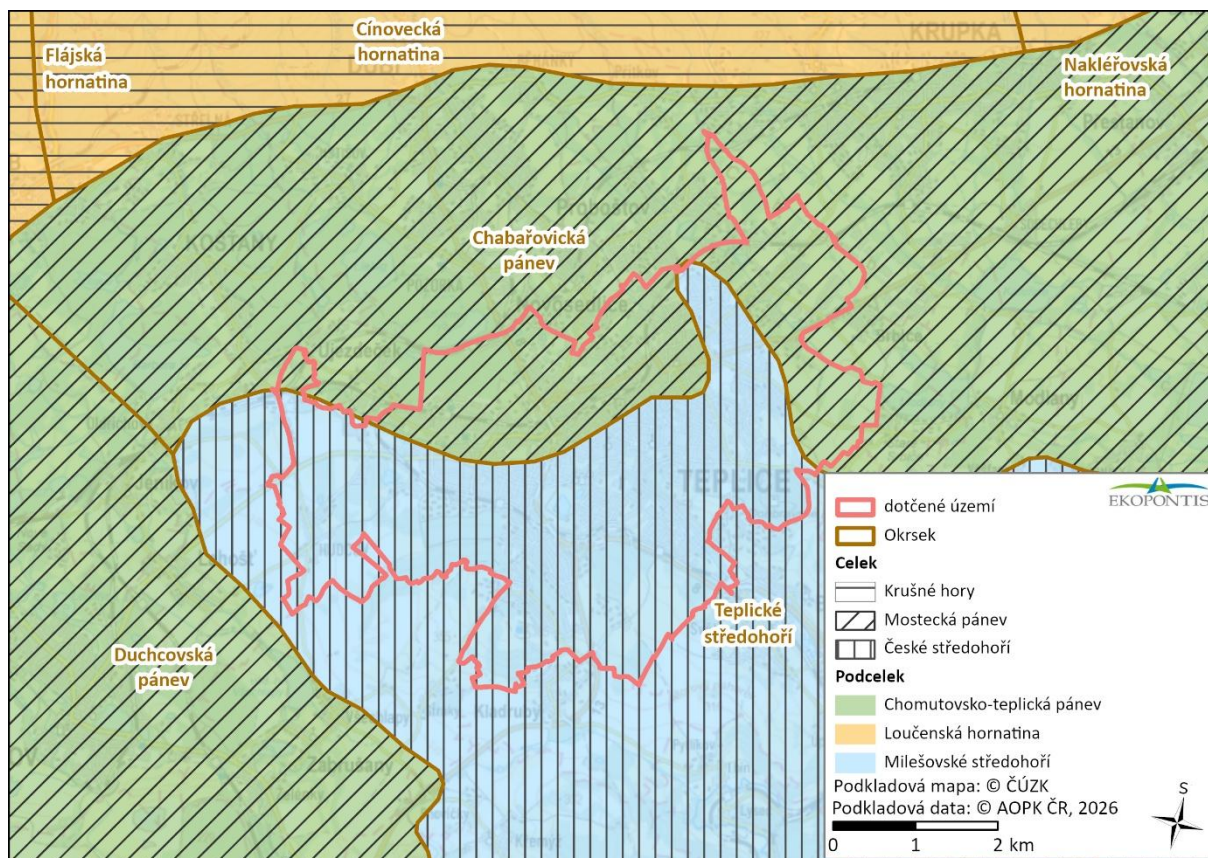
ÚAN IV = území, na němž není reálná pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů. Jde o veškerá vytěžená území, kde byly odtěženy vrstvy a uloženy čtvrtohorního stáří.

Zájmové území zasahuje do všech kategorií evidovaných území s archeologickými nálezy (NPÚ, 2026b).

C.3.6 Horninové prostředí a surovinové zdroje

Z hlediska geomorfologického členění ČR (Demek et al., 2006) náleží území města Teplice provincie Česká vysočina, Krušnohorské soustavy a Podkrušnohorské podsoustavy. Zasahuje do geomorfologických celků České středohoří a Mostecká pánev, podcelků Milešovské středohoří a Chomutovsko-teplická pánev a okrsků Teplické středohoří a Chabařovická pánev.

- Teplické středohoří má charakter ploché vrchoviny až členité pahorkatiny kerného typu. Je budováno převážně čedičovými a v menší míře trachytovými vulkanity, zpravidla spojenými s povrchovými výlevy. Dále se zde uplatňují miocenní jezerní jíly a písky mosteckého souvrství, které jsou místy vypálené. Méně časté jsou vápnité jílovce, slínovce, vápence, pískovce a svrchnopaleozoické ryolitové až trachytové ignimbrity, dříve označované jako křemenné porfyry. Pro území je charakteristický strukturně denudační reliéf tvořený plochými hřbety, plošinami a vulkanickými suky. Tento reliéf je proříznut průlomovým údolím Bíliny, které využívá přehloubené staropleistocenní údolí Ohře.
- Chabařovická pánev představuje tektonickou sníženinu mezi Krušnými horami a Českým středohořím. Je vyplněna zejména miocenními jezerními jíly a písky a hnědouhelnými sloji mosteckého souvrství. V menší míře se zde nacházejí cenomanské pískovce, turonské slínovce, terciární vulkanity a pokryvy čtvrtohorních sedimentů. Reliéf pánve má převážně erozně-denudační a akumulační charakter (Demek et al., 2006).



Obrázek 4 Geomorfologické členění (zdroj: AOPK ČR, 2026)

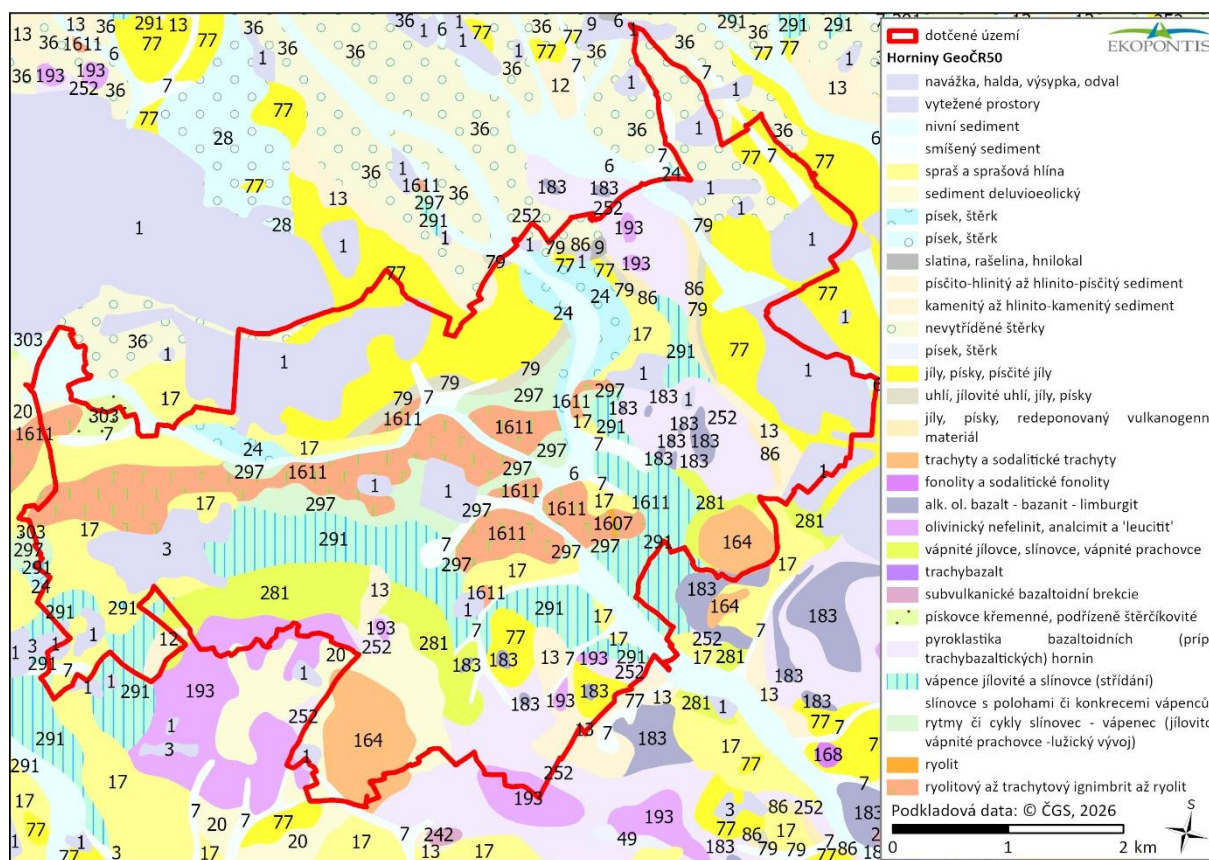
Z geologického hlediska se Teplice nachází v pokryvných útvech a postvariského magmatitu Českého masivu. Geologická stavba zájmového území je poměrně pestrá. Významně jsou zastoupeny

svrchnokřídové sedimentární horniny, zejména vápnité jílovce, slínovce a vápnité prachovce (281), jílovité vápence a slínovce (291) a slínovce s polohami či konkréty vápenců, rytmy či cykly slínovce - vápenec (jílovito vápnité prachovce - lužický vývoj) (297). Lokálně se vyskytují také pískovce křemenné, podřízeně štěrčíkovité (303).

V severní a severovýchodní části řešeného území se uplatňují také terciární sedimenty Mostecké pánve, tvořené zejména jíly, písky a písčitymi jíly (77). Místa jsou zastoupeny jíly a písky s redeponovaným vulkanogenním materiálem (86) a zejména uhlí, jílovité uhlí, jíly a písky (79).

Výraznou součástí geologické stavby jsou rovněž vulkanické horniny. V řešeném území se vyskytují především ryolitové až trachytové ignimbity až ryolity (1611), trachyty a sodalitické trachyty (164), lokálně alkalické olivinické bazalty až bazanity a limburgity (183), olivinické nefelinity a příbuzné horniny (193) a pyroklastika bazaltoidních až trachybazaltických hornin (252). Jejich výskyt spolu se sedimentárními horninami přispívá k výrazné geologické členitosti území.

Nejmladší pokryv představují kvartérní sedimenty. Podél vodních toků a v údolních polohách se vyskytují především nivní sedimenty (6) a písky a štěrky (24), místa také smíšené sedimenty (7). Na dalších plochách jsou rozšířeny zejména spraše a sprašové hlíny (17) a různé sedimenty (12, 13, 20). V zastavěných a dlouhodobě využívaných částech města je přirozené podloží místy překryto antropogenními navážkami, haldami, výsypkami a odvaly (1); lokálně jsou v mapě zachyceny také vytěžené prostory (3) (Česká geologická služba, 2026).



Obrázek 5 Geologická mapa ČR (zdroj: Česká geologická služba, 2026)

Na území města Teplice se nacházejí chráněná ložisková území Modlany a Proboštov, vymezená pro ložiska hnědého uhlí. Okrajově do řešeného území zasahuje také chráněné ložiskové území Všechny,

vymezené pro ložisko stavebního kamene. Evidována jsou výhradní ložiska Modlany–hlubina a Proboštov–Jaroslav, jejichž surovinou je hnědé uhlí.

Na území jsou dále evidovány zrušené dobývací prostory Proboštov, určený pro těžbu hnědého uhlí, a Řetenice a Hudcov I, určené pro těžbu cihlářské suroviny. Mezi nebilancované zdroje vyhrazených i nevyhrazených nerostů patří lokalita Řetenice–Lahošť s výskytem vápence a jílovitého vápence a lokalita Modlany s výskytem bentonitu. V lokalitě Modlany jsou rovněž evidovány ostatní prognózní zdroje bentonitu.

K vytěženým objektům patří lokality Teplice–Dukla–Václav a Pozorka–ČSM, ve kterých bylo těženo hnědé uhlí, a lom Věšťany–Modlany, spojený s těžbou hnědého uhlí, bentonitu, keramických nežáruvzdorných jíílů a podložních hliníkových jíílů. Mezi vytěžené objekty jsou zařazeny také lokality Řetenice a Hudcov, kde byla těžena cihlářská surovina (Česká geologická služba, 2026).

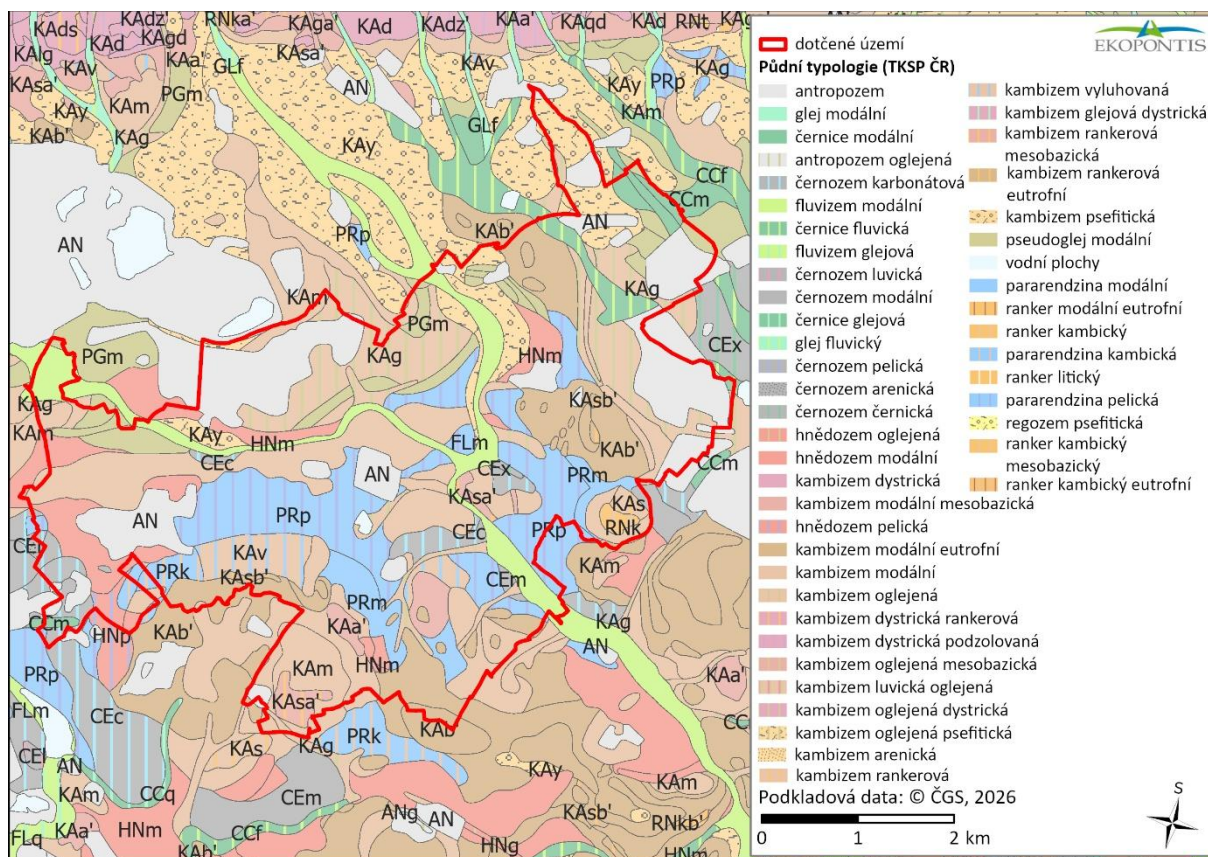
Do správního území města Teplice zasahuje sedm evidovaných poddolovaných území: Teplice–Řetenice (1632), Teplice (1683), Teplice-Trnovany – jámy (5872), Teplice-Trnovany (1765), Modlany (1812), Proboštov u Teplic (1714) a Dubí-Pozorka (1666). Všechna uvedená území souvisejí s historickou hlubinnou těžbou nebo průzkumem hnědého uhlí (Česká geologická služba, 2026).

Na území města Teplice a při jeho správních hranicích jsou evidovány svahové deformace přírodního i antropogenního původu. Současný Registr svahových deformací ČGS zachycuje zejména sesouvání, odsedávání a řícení, a to v podobě bodových, liniových a plošných prvků. Záznamy vztahované k městu Teplice se nacházejí zejména v katastrálních územích Teplice, Sobědruhy, Teplice-Trnovany a Nová Ves u Teplic (Česká geologická služba, 2026).

C.3.7 Půda, využití území a staré ekologické zátěže

Z půdního hlediska se vyskytují hlavně kambizemě, zejména kambizem modální, kambizem oglejená a kambizem modální eutrofní. Dále se vyskytují kambizem psefitická, kambizem vyluhovaná a v menší míře také kambizemě mesobazické a rankerové. Významně jsou zastoupeny pararendziny, především pararendzina pelická, dále pararendzina modální a kambická. Vyskytují se zde také antropozemě, hnědozem modální a pelická, pseudoglej modální, černozem karbonátová, modální, černická a arenická, černice modální a fluvická, fluvizem modální a ojediněle ranker kambický.

Podél vodních toků se na nivních sedimentech vyskytují zejména fluvizem modální a černice fluvická. Pararendziny jsou vázány především na slínovce, vápence a další karbonátové horniny, zatímco hnědozemě a černozemě se vyskytují zejména na spraších, sprašových hlínách a karbonátových sedimentech. Antropozemě souvisejí s navážkami, haldami, výsypkami, odvaly a dříve vytěženými prostory (Česká geologická služba, 2026).



Obrázek 6 Půdní typy (zdroj: Česká geologická služba, 2026)

Celková výměra území města Teplice podle evidence katastru nemovitostí činí 2 378,35 ha. Největší podíl zaujímají ostatní plochy, které představují 40,72 % území. Orná půda zaujímá 19,92 %, zastavěné plochy a nádvoří 12,22 % a lesní pozemky 10,75 %. Zahrady tvoří 7,10 %, trvalé travní porosty 4,87 %, ovocné sady 3,25 % a vodní plochy 1,17 % rozlohy města. Zemědělská půda, zahrnující ornou půdu, zahrady, ovocné sady a trvalé travní porosty, zaujímá celkem 835,71 ha, tedy 35,14 % území města (Český úřad zeměměřický a katastrální, 2026).

Území města Teplice náleží do přírodní lesní oblasti č. 2 – Podkrušnohorské pánve, konkrétně do podoblasti 2b – Mostecká a Žatecká pánev (NLI, 2026).

Zelenou strukturu Teplic podle platného územního plánu vytvářejí lesy, lesoparky, parky a aleje, jejichž význam souvisí také s lázeňskou, rekreační a zdravotní funkcí města. Mezi vymezené lesoparky patří lesoparky Sobědruhy, Hudcov, Nová Ves, U vápenky, Na Dolinách a Řetenice. Systém městské zeleně dále doplňují Lázeňský park, Zámecká zahrada, Park Na Letné, Janáčkovy sady, Goethova vyhlídka a Městský hřbitov. Územní plán zároveň uvádí, že lesní pozemky na území Teplic jsou vzhledem k jejich poloze v ochranných pásmech přírodních léčivých zdrojů zařazeny mezi lesy zvláštního určení.

Erozní ohroženost zemědělských půd se na území Teplic soustřeďuje zejména do jihovýchodní a jihozápadní části města (VÚMOP, 2026).

Staré ekologické zátěže

SEZ se vyskytují napříč celým územím republiky, s vyšší koncentrací v průmyslově zatížených regionech, jako je Moravskoslezský a Ústecký kraj, kde historicky dominoval těžký průmysl a těžba uhlí.

Dle „Systému evidence kontaminovaných míst“ (SEKM), tj. evidence informací o kontaminovaných a potenciálně kontaminovaných místech, ekologických újmách a lokalit s řešenou ekologickou újmou, je ve městě Teplice 15 evidovaných kontaminovaných a potenciálně kontaminovaných míst.

Nejzávažnější lokalitou je areál GLAVERBEL Czech a.s. v Řetenicích, zařazený do kategorie A3.2. Kontaminace je zde potvrzena a podle SEKM je nutné bezodkladné nápravné opatření. Významné je zejména možné šíření kontaminantů směrem k přírodním léčivým zdrojům (SEKM, 2026).

Charakter brownfieldu je v databázi uveden zejména u lokalit ČD Drahstev – Teplice, Brownfield ul. Dubská Teplice, Brownfield ul. Poštovní Teplice a Bývalá továrna Bonex Teplice (SEKM, 2026).

C.3.8 Voda a hydrologické poměry

Z hydrologického hlediska náleží zájmové území k dílčímu povodí Ohře, Dolní Labe a ostatní přítoky Labe, rozvodnice 3. řádu Bílina (č.h.p. 1-14-01).

Mezi hlavní vodní toky města patří potok Bystřice (IDVT 10100315), Sviní potok (IDVT 10284025) a Modlanský potok (IDVT 10100703). Celé území města se nachází v ochranných pásmech I. nebo II. stupně přírodních léčivých zdrojů dle zákona č. 164/2001Sb.

Záplavové území

Jsou vymezeny záplavové území a aktivní zóny záplavových území pro toky Bystřice, Sviní potok a Modlanský potok.

Jakost povrchových vod

Stav toků je důležitý pro ochranu vodních ekosystémů, dostupnost kvalitní vody i bezpečné fungování sídel, zemědělství a průmyslu. Kvalita toků souvisí s čištěním odpadních vod, znečištěním z krajiny i celkovým hospodařením s vodou. V Teplicích i v celém kraji se projevuje vliv průmyslové činnosti a těžby a rovněž se zde nacházejí významné zdroje komunálního znečištění. Na základě hodnocení kvality vody ve vodních tocích dle ČSN 75 7221, znázorněného v mapě České republiky, byla Bystřice v úseku protékajícím Teplicemi v roce 2024 zařazena do V. třídy jakosti, tedy mezi velmi silně znečištěné vody (CENIA, 2025).

Dle Zprávy o životním prostředí v Ústeckém kraji 2022 nedošlo k výrazným změnám v hodnocení jakosti vody ve vodních tocích v porovnání s předchozím obdobím 2020–2021. Velmi silně znečištěná voda (V. třída jakosti) byla vyhodnocena na vodním toku Chomutovka a vodním toku Bystřice, silně znečištěná voda (IV. třída jakosti) byla zjištěna na vodním toku Bílina a Blžanka.

Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV)

Na území města Teplice se nenachází CHOPAV.

Zranitelné oblasti povrchových a podzemních vod a citlivé oblasti

Zranitelné oblasti povrchových a podzemních vod se vymezují pro potřeby implementace evropské směrnice Rady 91/676/EHS (tzv. Nitrátová směrnice), která vznikla z důvodu ochrany vod před znečištěním dusičnany ze zemědělství. Zranitelné oblasti jsou dle § 33 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů území, kde se vyskytují:

- povrchové nebo podzemní vody, zejména využívané nebo určené jako zdroje pitné vody, v nichž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg/l nebo mohou této hodnoty dosáhnout, nebo
- povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody.

Území České republiky je současně ve smyslu směrnice 91/271/EHS o čištění městských odpadních vod vymezeno jako citlivá oblast.

Zájmové území není součástí zranitelné oblasti.

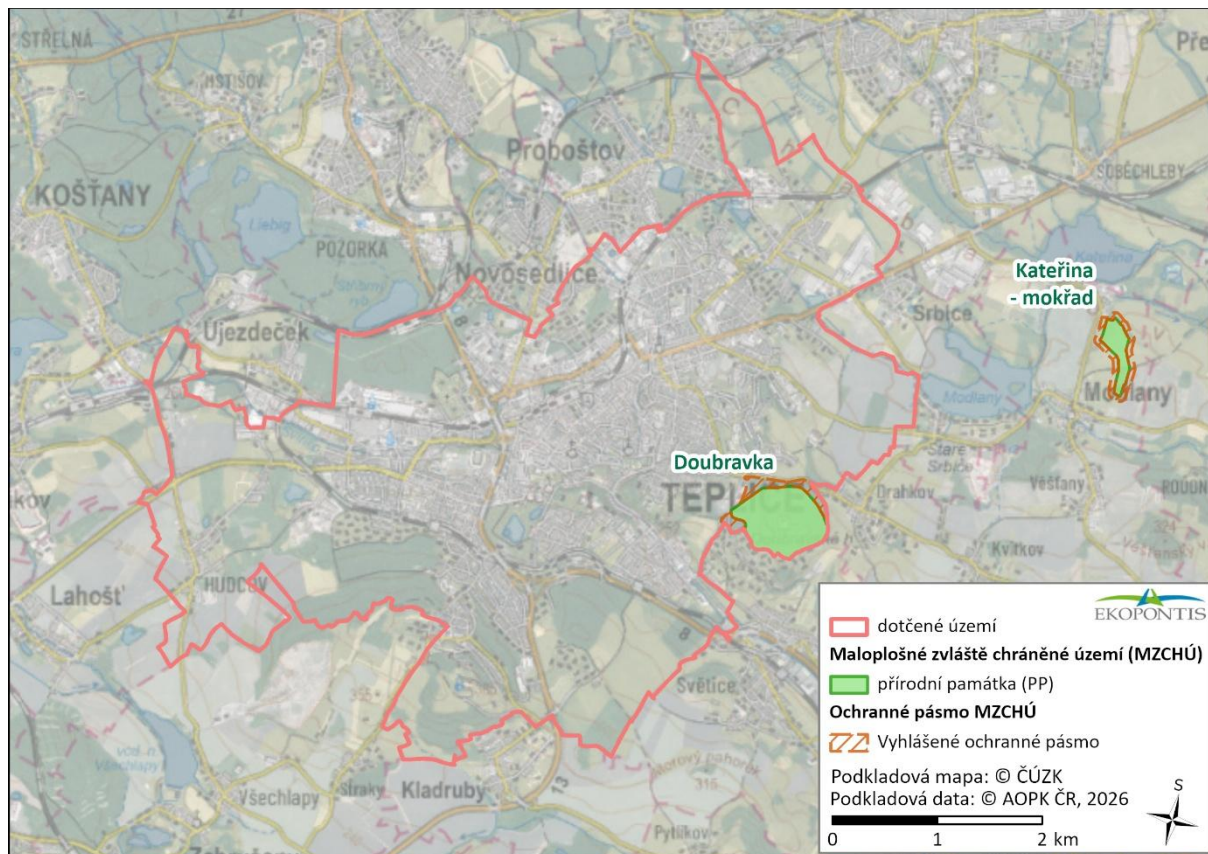
Hydrogeologické rajony

Podle hydrogeologické rajonizace se území Teplic v základní vrstvě nachází rajón č. 6133 Teplický ryolit, který odpovídá tvaru podzemních vod ID 61330. Dále se zde nachází hydrogeologický rajon č. 4612 Křída Dolního Labe po Děčín - levý břeh, severní část, který odpovídá útvaru podzemních vod ID 46120. Dle platného Plánu dílčího povodí je celkový stav vodních útvarů vyhodnocen jako potenciálně nevyhovující (ISVS Voda, 2026).

C.3.9 Ochrana přírody a krajiny

Zvláště chráněná území

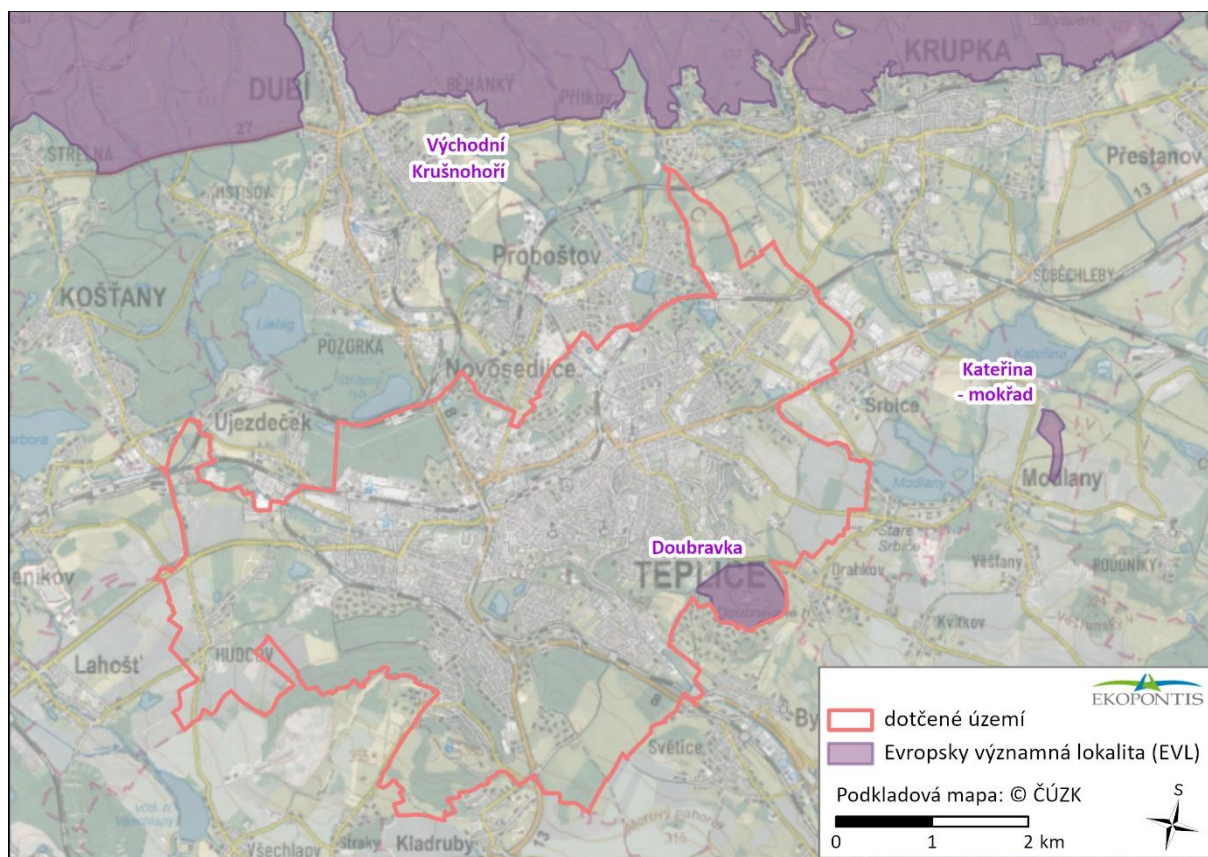
Ve správním území města Teplice se nenachází žádné velkoplošné zvláště chráněné území. V jihovýchodní části města se nachází jedno maloplošné zvláště chráněné území – přírodní památka Doubravka o rozloze 43,2743 ha. Území bylo vyhlášeno k ochraně evropsky významné lokality Doubravka, páchníka hnědého (*Osmoderma barnabita*), s dalšími vzácnými druhy saproxylického (na staré dřevo a dutiny stromů vázaného) hmyzu, z nichž k nejvzácnějším patří kovařík (*Ischnodes sanguinicollis*), potemník (*Tenebrio opacus*) a dále s výskytem vzácných druhů hub - lanýž letní (*Tuber aestivum*), hřib Markův (*Xerocomellus marekii*) a šťavnatka dvoubarvá (*Hygrophorus persoonii*) (AOPK ČR, 2026).



Obrázek 7 ZCHÚ (zdroj: AOPK ČR, 2026)

Natura 2000

Do zájmového území města zasahuje jedna evropsky významná lokalita (EVL) Doubravka (kód CZ0423210) v jihovýchodní části území. EVL Doubravka představuje jednu z významných a perspektivních lokalit páchníka hnědého (*Osmoderma barnabita*). V širším okolí se nachází EVL Východní Krušnohoří (kód CZ0424127) a EVL Kateřina – mokřad (kód CZ0423215). Na území města není vymezena žádná ptačí oblast (PO) (AOPK ČR, 2026).



Obrázek 8 Evropsky významné lokality (zdroj: AOPK ČR, 2026)

Přírodní parky

Přírodní parky představují nástroj ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Mohou navazovat na ZCHÚ (nebo jejich ochranná pásma) a plnit tak obdobné funkce jako ochranná pásma těchto území.

V zájmovém území se nenachází žádný přírodní park.

Územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES)

Smyslem vytváření a ochrany ÚSES je zajištění základních prostorových podmínek pro dlouhodobé udržení a posílení ekologické stability krajiny, zejména zachováním nebo obnovením stabilních ekosystémů a jejich vzájemných vazeb. Podle významu a šíře spektra reprezentativních biogeografických jednotek se rozlišuje nadregionální systém ekologické stability, regionální systém ekologické stability a místní systém ekologické stability. Na všech úrovních tvoří ÚSES biocentra a biokoridory, součástí ÚSES jsou rovněž interakční prvky.

V řešeném území je vymezen územní systém ekologické stability lokální úrovně (NGÚP, 2026).

Významný krajinný prvek (VKP)

Významný krajinný prvek je definován v § 3 odst. 1 písm. b) ZOPK jako „*ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny utvářející její typický vzhled nebo přispívající k udržení její stability.*“

VKP jsou vymezeny ve dvou rovinách: VKP „ze zákona“ – veškeré lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy; registrované VKP (dle § 6 ZOPK registruje OOP) – mohou se jimi stát jiné části krajiny, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy či odkryvy nebo i cenné plochy porostů v sídelním útvaru, např. historické zahrady nebo parky.

Na území města se nachází řada VKP ze zákona (např. vodní toky, údolní niva či vodní plochy, lesy) a 2 registrované VKP Písečný vrch a Horská louka u Nové Vsi (NGÚP, 2026).

Památné stromy

Na území města jsou evidovány tři chráněné objekty památných stromů: skupina tří Prosetických dubů, Dub v Teplicích a Dub letní (AOPK ČR, 2026).

Migrace

Území města Teplice se nachází zcela mimo kontakt s biotopy vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců.

Krajina a krajinný ráz

Ochrana KR je zakotvena v § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Krajinný ráz je dle § 12 odst. 1 ZOPK „*zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umísťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině*“.

Každá krajina má svůj ráz ve smyslu § 12 ZOPK. Každou krajinu je možno popsat pomocí přírodní, kulturní a historické charakteristiky. KR je však v různých oblastech a lokalitách (místech KR) různě výrazný, různě čitelný. V určitých situacích jsou znaky jednotlivých charakteristik KR dobře zřetelné a spoluvytvářejí jedinečnost a nezaměnitelnost krajinné scény – vizuálně vnímaného obrazu krajiny. V jiných typech krajiny jsou znaky KR nezřetelné, ty výraznější nejsou příliš četné a celkově vzniká krajina, která zdánlivě není ničím specifická ani zajímavá.

Na základě členění vytvořeného v gesci MŽP ČR „Typologie české krajiny“ (2005), příslušnosti k velkoplošným zvláště chráněným územím (národní park, chráněné krajinné oblasti) a se zohledněním charakteristických rysů specifických krajin je území Ústeckého kraje dle Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje rozčleněno celkem do 17 unikátních krajinných celků (KC). Pro tyto krajinné celky jsou stanoveny cílové kvality krajiny. Město Teplice zasahuje do KC Severočeská devastovaná a souvisle urbanizovaná území (14), KC Severočeské nížiny a pánve (13) a KC České středohoří – Milešovské středohoří (6a) (viz obrázek níže).

KC Severočeská devastovaná a souvisle urbanizovaná území (14)

charakteristika:

- krajina severočeských podkrušnohorských sníženin – pánví, lokálně s izolovanými vrcholy třetihorních vulkanitů, s navazující krajinou souvisle urbanizovaných ploch sídel a průmyslových areálů,

- krajina v závislosti na probíhajících rekultivačních a revitalizačních opatřeních postupně začleňována do krajinného celku Severočeských nížin a pánví, jejíž současný územní rozsah vyvolaný antropogenními zásahy je pokládán za maximální.

cílové kvality krajiny:

- krajina směřující k obnově ekologické rovnováhy a vytvoření nové krajinné struktury po devastaci velkoplošnou povrchovou těžbou hnědého uhlí a překročení mezí únosnosti území energetickou a průmyslovou výrobou.

dílčí kroky naplňování cílových kvalit krajiny:

- a) prioritně respektovat veškeré dílčí přírodní, krajinné či estetické hodnoty – jednotlivé lokality vulkanických vrchů, lokality městských parků a zámeckých zahrad, rekultivované, revitalizované i spontánně se obnovující části krajiny,
- b) respektovat územně ekologické limity těžby hnědého uhlí, stanovené v usneseních vlády ČR č. 331/1991, č. 444/1991 a č. 827/2015, jako nepřekročitelné hranice, za nimiž nesmí být území narušeno povrchovou těžbou ani výsypkovým hospodářstvím,
- c) postupně realizovat rekultivační a revitalizační opatření v území s ukončenou těžbou hnědého uhlí v časově co možná nejkratším časovém horizontu, cílové znaky a cílovou strukturu krajinného celku odvozovat zejména od řešení rozsáhlých rekultivovaných a revitalizovaných ploch po těžbě hnědého uhlí s výrazným uplatněním vodních ploch,
- d) realizovat nápravná opatření směřující k celkové obnově ekologické rovnováhy (ÚSES) a vytvoření nové krajinné struktury, k obnově přirozeného vodního režimu provádět revitalizaci vodních toků dočasně přeložených nebo jinak upravených v důsledku těžby surovin a energetické a průmyslové výroby.

KC Severočeské nížiny a pánve (13)

charakteristika: krajina nížin, širokých niv velkých vodních toků (Labe, Ohře) a severočeských pánví, lokálně s kužely (kupami) třetihorních vulkanitů, převážně intenzivně zemědělsky využívaná, se strukturou menších a středních sídel, často vysokých urbanistických a architektonických hodnot.

cílové kvality krajiny:

- krajina lokálně s vysokými přírodními, krajinnými a estetickými hodnotami (nivy řek, vulkanity),
- krajina venkovská i městská,
- krajina s optimálními půdními a klimatickými podmínkami pro zemědělství,
- krajina obnovených tradičních a dále rozvíjených krajinných hodnot.

dílčí kroky naplňování cílových kvalit krajiny:

- a) respektovat zemědělství jako určující krajinný znak krajinného celku, lokálně s typickým tradičním zaměřením (chmelařství, vinařství, ovocnářství, zelinářství),
- b) napravovat narušení krajinných hodnot způsobené velkoplošným zemědělským hospodařením, prioritně realizovat nápravná opatření směřující k obnově ekologické rovnováhy (ÚSES),
- c) napravovat či zmírňovat narušení krajiny lokálně postižené zejména velkoplošnou těžbou štěrkopísků, vápenců či umístěním rozsáhlých rozvojových zón ve volné krajině, těžbu nerostných surovin koordinovat s rekultivacemi, tak aby se postupně snižovalo zatížení území těžebními aktivitami,

- d) stabilizovat venkovské osídlení významné pro naplňování cílových charakteristik krajiny,
- e) uvážlivě rozvíjet výrobní funkce tak, aby nedocházelo k negativním změnám přírodního a krajinného prostředí,
- f) individuálně posuzovat navrhované změny využití území a zamezovat takovým změnám, které by krajinný ráz mohly poškozovat.

KC České středohoří – Milešovské středohoří (6a)

charakteristika: krajina výrazných vrcholů (kuželů, kup) a hlubokých údolí (průlomové údolí Bíliny) se zachovalými fragmenty přirozeného lesa, s vyváženým zastoupením lesních porostů, zemědělských pozemků a malých sídel s koncentrovanou zástavbou.

cílové kvality krajiny:

- krajina vysokých přírodních, krajinných a estetických hodnot,
- krajina venkovská se zachovanými a rozvíjenými typickými znaky.

dílčí kroky naplňování cílových kvalit krajiny:

- a) zachovat a rozvíjet typické znaky krajinného celku cestou podpory trvale udržitelných forem zemědělství,
- b) individuálně posuzovat všechny záměry, které by krajinný ráz mohly negativně ovlivnit, s ohledem na potřebu uchování vysoké hodnoty krajinného rázu s harmonickým zastoupením složek přírodních a kulturních,
- c) rekultivovat devastované plochy bývalých povrchových velkolomů a výsypek navazujícího území, které negativně ovlivňují krajinný celek.

Z hlediska krajinné typologie zasahují do správního území města Teplice čtyři rámcové typy krajiny: 1M7, 1U0, 1M16 a 1M1. Podle způsobu osídlení všechny náleží do kategorie 1 – stará sídelní krajina Hercynica a Polonica. Typy 1M7, 1M16 a 1M1 jsou podle způsobu využití území řazeny mezi lesozemědělské krajiny. Liší se typem reliéfu: typ 1M7 představuje krajinu sopečných pohoří, typ 1M16 krajinu izolovaných kuželů a typ 1M1 krajinu plošin a pahorkatin. Typ 1U0 je podle využití území urbanizovanou krajinou a podle reliéfu krajinou bez vylišeného reliéfu.

C.3.10 Odpady

Statutární město Teplice každoročně zveřejňuje informace a kvantifikované výsledky svého odpadového hospodářství. Celková produkce komunálních odpadů vykázaná v obecním systému města činila v roce 2025 celkem 20 542,10 t. Odděleně soustřeďované využitelné složky představovaly 5 983,96 t, tedy 29,1 % celkové produkce. Zbývajících 14 558,13 t, tj. 70,8 %, připadalo na směsný komunální odpad, objemný odpad a nebezpečné komunální odpady (Statutární město Teplice, 2026).

Tabulka 9 Produkce využitelných složek komunálního odpadu v roce 2025 (zdroj: Statutární město Teplice, 2026)

komodita	Množství tun/rok	Procenta zastoupení celkové produkce KO	Množství kg/rok/občan
Papír a lepenka	756,95	3,7 %	15
Plasty, nápojové kartony a plechovky	522,41	2,5 %	10

sklo	461,47	2,2 %	9
Textilní materiály	92,89	0,5 %	2
kovy	11,61	0,06 %	0,23
Biologicky rozložitelný odpad	3 378,63	16,4 %	66
dřevo	759,12	3,7 %	15
Jedlý olej a tuk	0,89	0,004 %	0,02
Celková produkce využitelných složek KO	5 983,96	29,1 %	117,5

Tabulka 10 Produkce ostatních komunálních odpadů v roce 2025 (zdroj: Statutární město Teplice, 2026).

Druh odpadu	Množství (t/rok)	Podíl z celkové produkce KO	Množství (kg/obyv./rok)
Směsný komunální odpad	11 502,21	56,0 %	226
Objemný odpad	3 047,98	14,8 %	60
Nebezpečné odpady	7,94	0,04 %	0,16
Celkem ostatní komunální odpady	14 558,13	70,8 %	286

Míra třídění za rok 2025 činila bez započítání odpadů předaných mimo systém obce 29 %, zatímco při jejich započítání dosáhla 53 %. Město ve zveřejněném vyhodnocení zároveň uvádí, že podle § 59 odst. 3 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, mají odděleně soustředěvané recyklovatelné složky komunálního odpadu od roku 2025 tvořit alespoň 60 % celkového množství komunálních odpadů, jejichž původcem je obec (Statutární město Teplice, 2026).

C.4 Stávající problémy životního prostředí v dotčeném území

V přehledu níže jsou rozvedeny hlavní problémy životního prostředí a zdravotního stavu obyvatel, které vyplývají z popisu stávajícího stavu životního prostředí uvedeného v kap. C. 3. Specifické problémy životního prostředí související s předmětnou koncepcí jsou shrnuty v kapitole D.

Klima

- Výskyt událostí s extrémními projevy počasí (sucho, intenzivní srážky, snižování zásob vody v půdě)
- Zvyšující se tepelná zátěž zastavěného území
- Postupně se zvyšující vliv vysokých teplot a čtenějších vln veder

Ovzduší

- Relativně vyšší imisní zatížení benzo[a]pyrenem a částicemi PM₁₀ a PM_{2,5} při dodržení imisních limitů

Hluk a doprava

- Soustředění zvýšené hlukové zátěže podél hlavních dopravních koridorů

- Hluk zejména ze silniční dopravy a rovněž také hluk ze železniční dopravy, lokálně hluk z průmyslu

Obyvatelstvo a zdraví

- Stárnutí populace a zvýšená zranitelnost seniorů a dalších citlivých skupin vůči horku, hluku a znečištění ovzduší

Horninové prostředí a surovinové zdroje

- Historické antropogenní ovlivnění horninového prostředí těžbou
- Výskyt evidovaných svahových deformací a poddolovaná území

Půda a využití území

- Výskyt starých ekologických zátěží, kontaminovaných a potenciálně kontaminovaných míst
- Přítomnost brownfieldů
- Erozní ohrožení půd

Voda

- Rozkolísanost vodního režimu v důsledku hydrologických extrémů (sucho/nízké průtoky a povodně)
- Znečištění vodních toků z průmyslové činnosti, těžby a přítomnosti významných zdrojů komunálního znečištění
- Existence záplavových území

Příroda a krajina

- Výrazné antropogenní ovlivnění části krajiny
- Potenciální střet podmínek ochrany přírody a některých rozvojových aktivit, zejména dopravních staveb

Odpady

- Nedosažení zákonem stanovené úrovně odděleného soustředování recyklovatelných složek komunálního odpadu v roce 2025

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

V této části jsou na základě výše uvedených zjištění shrnuty očekávané vlivy koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví ve vymezeném dotčeném území. Cílem hodnocení v této fázi není podrobný popis všech vlivů, ale předběžná identifikace možných významných vlivů (jak pozitivních, tak negativních).

Předpokládané vlivy koncepce jsou předběžně vyhodnoceny v následující tabulce v míře odpovídající současné podrobnosti koncepce. Pokud příslušný úřad v závěru zjišťovacího řízení stanoví požadavek na zpracování vyhodnocení SEA, budou identifikované vlivy dále podrobně posouzeny.

Tabulka 11 Předpokládané vlivy koncepce na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví

Téma životního prostředí	Specifické problémy	Předpokládané vlivy implementace koncepce
Klima a změna klimatu	- Výskyt událostí s extrémními projevy počasí (sucho, intenzivní srážky, snižování zásob vody v půdě). - Zvyšující se tepelná zátěž zastavěného území. - Postupně se zvyšující vliv vysokých teplot a četnějších vln veder.	Strategické cíle koncepce směřují ke snížení podílu automobilové dopravy a ke snížení intenzit silniční dopravy v blízkosti centra. Podpora pěší a cyklistické dopravy, optimalizace veřejné dopravy, energetický management, využití obnovitelných zdrojů, elektrifikace a obnova vozového parku a řízení dopravy mohou přispět ke snížení provozních emisí skleníkových plynů (zejména opatření 1.1–1.8, 2.1, 2.3, 2.4, 2.6, 2.7, 3.1, 3.2, 4.5 a 4.6). Návrh opatření výslovně neobsahuje opatření zaměřená na rozvoj zeleně, stínění ani hospodaření se srážkovými vodami. Z koncepce proto nelze dovozovat přímý pozitivní vliv na adaptaci města na rostoucí tepelnou zátěž, sucho, vlny veder nebo intenzivní srážky. Výstavba infrastruktury veřejné dopravy, parkovišť, parkovacích domů a Prosetické spojky může současně vést k jednorázovým emisím skleníkových plynů během výstavby a lokálně ke vzniku nových zastavěných či zpevněných ploch (2.2, 3.2, 3.3, 4.1). Celkově lze vliv realizace koncepce na klima z hlediska mitigace změny klimatu předpokládat jako mírně pozitivní a z hlediska adaptace jako převážně neutrální. Lokálně lze očekávat mírné negativní vlivy spojené s realizací stavebních opatření a vznikem nových zpevněných ploch. Významný negativní vliv realizace koncepce na klima se na současné úrovni její podrobnosti nepředpokládá.
Ovzduší	Relativně vyšší imisní zatížení benzo[a]pyrenem a částicemi PM₁₀ a PM_{2,5} při dodržení imisních limitů.	Zvyšování podílu pěší, cyklistické a veřejné dopravy, elektrifikace autobusové dopravy, regulace parkování a optimalizace dopravy mohou přispět ke snížení emisí z individuální automobilové dopravy (zejména opatření 1.1–1.8, 2.1, 2.3, 2.5, 2.6, 3.1, 4.5 a 4.6).

Téma životního prostředí	Specifické problémy	Předpokládané vlivy implementace koncepce
		Dočasné zvýšení prašnosti a emisí znečišťujících látek lze očekávat při stavebních pracích souvisejících zejména s modernizací infrastruktury veřejné dopravy, výstavbou parkovišť, parkovacích domů a Prosetické spojky (2.2, 3.2, 3.3, 4.1). Nové parkovací kapacity a Prosetická spojka mohou rovněž lokálně měnit rozložení dopravní a imisní zátěže. Celkově lze předpokládat mírně pozitivní vliv realizace koncepce na kvalitu ovzduší, zejména v důsledku podpory udržitelných forem dopravy a předpokládaného snižování intenzity individuální automobilové dopravy. Lokálně lze očekávat mírné negativní vlivy spojené se stavebními pracemi a případnými změnami rozložení dopravní zátěže. Významný negativní vliv realizace koncepce na kvalitu ovzduší se na současné úrovni její podrobnosti nepředpokládá.
Hluk a doprava	- Zvýšená hluková zátěž podél hlavních silničních koridorů; - hluk ze silniční a železniční dopravy, místně také z průmyslových zdrojů.	Podpora aktivní mobility a veřejné dopravy, regulace parkování, zklidňování komunikací, vjezdová opatření, optimalizace nákladní dopravy a elektrifikace části vozového parku mohou přispět ke snížení intenzity automobilové dopravy a hlukové zátěže v dotčených ulicích (zejména opatření 1.1–1.8, 2.1, 2.3, 2.6, 2.7, 3.1, 4.2, 4.3, 4.5 a 4.6). Nelze však vyloučit lokální přesun dopravní, a tím i hlukové zátěže na jiné komunikace. Krátkodobé zvýšení hluku, případně vibrací, lze očekávat při realizaci stavebních opatření, zejména při výstavbě cyklistické infrastruktury, modernizaci infrastruktury veřejné dopravy a zastávek, výstavbě parkovacích kapacit, Prosetické spojky a stavebních úpravách křižovatek (1.5, 2.2, 2.10, 3.2, 3.3, 4.1 a 4.4). Nové parkovací kapacity a Prosetická spojka mohou rovněž lokálně změnit rozložení dopravní a hlukové zátěže. Celkově lze předpokládat mírně pozitivní vliv realizace koncepce na hlukovou situaci, zejména v důsledku podpory udržitelných forem dopravy, zklidňování komunikací a optimalizace dopravy. Lokálně lze očekávat mírné negativní vlivy spojené s realizací stavebních opatření a případným přesunem dopravní zátěže. Významný negativní vliv realizace koncepce na hlukovou situaci se na současné úrovni její podrobnosti nepředpokládá.
Obyvatelstvo a zdraví	Stárnutí populace a zvýšená zranitelnost seniorů, dětí a dalších citlivých skupin vůči horku, hluku a znečištění ovzduší.	Rozvoj pěší a cyklistické dopravy může přispět ke zvýšení běžné fyzické aktivity obyvatel. Bezbariérové úpravy, bezpečné cesty do škol, úpravy přechodů a zastávek a řešení nehodových míst mohou zlepšit bezpečnost a dostupnost dopravy, a to zejména pro

Téma životního prostředí	Specifické problémy	Předpokládané vlivy implementace koncepce
		děti, seniory a osoby se sníženou schopností pohybu a orientace (zejména 1.1–1.6, 2.1, 2.3, 2.10, 4.2–4.4). Koncepce rovněž stanoví měřitelné cíle zaměřené na snížení počtu nehod s účastí chodců a cyklistů a celkového počtu zraněných a usmrčených osob. Pozitivní vlivy na veřejné zdraví lze očekávat také v souvislosti s možným snížením emisí a hlukové zátěže. Dočasně mohou být obyvatelé zatíženi stavebním hlukem, prašností, omezením průchodnosti nebo změnami dopravních tras; nové parkovací kapacity a Prosetická spojka mohou lokálně měnit rozložení dopravní, hlukové a imisní zátěže. Návrh opatření přímo neřeší ochranu citlivých skupin obyvatel před rostoucí tepelnou zátěží a vlnami veder, například prostřednictvím rozvoje zeleně nebo stínění veřejných prostranství. Celkově lze předpokládat pozitivní vliv realizace koncepce na obyvatelstvo a veřejné zdraví, zejména v důsledku podpory aktivní mobility, zvýšení bezpečnosti dopravy a zlepšení její dostupnosti. Lokálně lze očekávat mírné a převážně dočasné negativní vlivy spojené se stavebními pracemi a změnami dopravní zátěže. Významný negativní vliv realizace koncepce na obyvatelstvo a veřejné zdraví se na současné úrovni její podrobnosti nepředpokládá.
Kulturní památky	-	U organizačních a provozních opatření se zpravidla nepředpokládá přímý vliv na kulturní památky a archeologické dědictví. Stavební úpravy ulic, přechodů, zastávek a trakčního vedení, výstavba parkovacích kapacit, Prosetické spojky a úpravy křižovatek mohou v závislosti na konkrétním umístění a technickém řešení ovlivnit charakter veřejného prostoru, pohledové vztahy, památkové hodnoty nebo archeologické situace (1.1–1.5, 2.2, 2.10, 3.2, 3.3, 4.1 a 4.4). Při realizaci opatření na území městské památkové zóny nebo v blízkosti kulturních památek bude nutné respektovat požadavky státní památkové péče. Při přípravě záměrů spojených se zemními zásahy je nutné zohlednit možnost výskytu archeologických nálezů. Celkový vliv realizace koncepce na kulturní památky a archeologické dědictví lze předpokládat jako převážně neutrální. Lokálně nelze vyloučit mírné negativní vlivy stavebních opatření, jejichž rozsah bude záviset na konkrétním umístění a technickém řešení jednotlivých záměrů. Významný negativní vliv

Téma životního prostředí	Specifické problémy	Předpokládané vlivy implementace koncepce
		realizace koncepce se při respektování požadavků památkové péče nepředpokládá.
Horninové prostředí a surovinové zdroje	- Historické ovlivnění horninového prostředí těžbou. - Výskyt evidovaných svahových deformací a poddolovaných území.	Koncepce neobsahuje opatření zaměřená na nápravu následků těžby ani na stabilizaci svahových deformací. Při realizaci stavebních opatření spojených se zemními pracemi, zejména 1.5, 2.2, 3.2, 3.3, 4.1 a 4.4, může dojít k místním zásahům do horninového prostředí a případně k ovlivnění stability svahů. Případný střet s evidovanými svahovými deformacemi nebo poddolovanými územími nelze z dostupné podrobnosti koncepce potvrdit. Celkový vliv realizace koncepce na horninové prostředí a surovinové zdroje lze předpokládat jako převážně neutrální. Lokálně nelze vyloučit mírné negativní vlivy stavebních opatření v případě střetu s poddolovanými územími nebo svahovými deformacemi. Na současné úrovni podrobnosti koncepce nebyl identifikován předpoklad významného negativního vlivu; jeho významnost bude záviset na konkrétním umístění a technickém řešení staveb.
Půda	- Výskyt starých ekologických zátěží a kontaminovaných nebo potenciálně kontaminovaných míst. - Přítomnost nevyužívaných a podvyužívaných areálů typu brownfield. - Erozní ohrožení půd	Stavební opatření 1.5, 2.2, 3.2, 3.3 a 4.1 mohou podle konečného umístění vyžadovat nový zábor půdy nebo rozšířit zpevněné plochy. Z tabulky opatření nelze určit výměru záboru ani to, zda budou využity již zastavěné a zpevněné plochy. Pokud stavba zasáhne evidované či potenciálně kontaminované místo, může být při zemních pracích nutné zvláštní nakládání se zeminou. V projektové přípravě je proto třeba ověřit polohu a stav lokality v SEKM a podle zjištění posoudit potřebu průzkumu kontaminace. Významnost vlivu lze stanovit až po upřesnění umístění a rozsahu stavby. Celkový vliv realizace koncepce na půdu lze předpokládat jako převážně neutrální až mírně negativní, zejména v souvislosti s možným vznikem nových zastavěných nebo zpevněných ploch. Rozsah záborů ani případné střety s kontaminovanými místy nelze na současné úrovni podrobnosti koncepce určit. Nebyl identifikován předpoklad významného negativního vlivu; jeho významnost bude záviset na konkrétním umístění a rozsahu jednotlivých staveb.
Voda	- Rozkolísanost vodního režimu v důsledku sucha, nízkých průtoků a povodňových stavů. - Velmi silné znečištění Bystřice a zatížení vodních toků	Koncepce neobsahuje opatření přímo zaměřená na zlepšení jakosti vodních toků ani na zadržování srážkových vod. Stavební opatření 1.5, 2.2, 3.2, 3.3 a 4.1 mohou podle konečného umístění rozšířit zpevněné plochy, změnit místní odtokové poměry nebo zasáhnout do okolí vodních toků. Při zemních pracích může vzniknout místní riziko znečištění vody.

Téma životního prostředí	Specifické problémy	Předpokládané vlivy implementace koncepce
	průmyslovými, těžebními a komunálními zdroji. Existence záplavových území.	Z tabulky opatření nelze potvrdit střet konkrétní stavby s tokem ani určit rozsah těchto vlivů. V projektové přípravě bude nutné prověřit umístění, odvodnění a způsob hospodaření se srážkovými vodami. Při přípravě stavebních opatření bude současně nutné respektovat podmínky ochranných pásem přírodních léčivých zdrojů. Celkový vliv realizace koncepce na vodní prostředí lze předpokládat jako převážně neutrální. Lokálně nelze vyloučit mírné negativní vlivy spojené se vznikem nových zpevněných ploch, změnou odtokových poměrů nebo rizikem znečištění při stavebních pracích. Na současné úrovni podrobnosti koncepce nebyl identifikován předpoklad významného negativního vlivu; jeho významnost bude záviset na konkrétním umístění, rozsahu a technickém řešení stavebních opatření.
příroda a krajina	- Výrazné antropogenní ovlivnění části krajiny. - Potenciální střet podmínek ochrany přírody a některých rozvojových aktivit, zejména dopravních staveb.	Při naplnění cílů omezit automobilovou dopravu může místně klesnout dopravní hluk, emise a rušení. Stavební opatření 1.5, 2.2, 3.2, 3.3 a 4.1 mohou podle konečného umístění zasáhnout dřeviny, městskou zeleň nebo jiné přírodně hodnotné plochy. Střet s prvky ÚSES či významnými krajinnými prvky není z tabulky opatření doložen a je nutné jej ověřit při přípravě konkrétních projektů. Koncepce neobsahuje samostatné opatření pro zakládání ani revitalizaci zeleně, proto jí takový přímý pozitivní vliv nelze přisuzovat. Na území města se nachází EVL Doubravka. Z dostupného přehledu opatření není předpokládán konkrétní územní střet navrhovaných opatření s touto lokalitou. Předkladatel v návrhu koncepce deklaruje, že „aktivity budou dále připravovány tak, aby žádná z navrhovaných aktivit nemohla samostatně nebo ve spojení s jinými záměry či koncepcemi významně ovlivnit předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality EVL Doubravka na Doubravské hoře.“ Na základě toho lze předpokládat, že významné vlivy na EVL Doubravka nenastanou. Celkový vliv realizace koncepce na přírodu a krajinu lze předpokládat jako převážně neutrální, přičemž lokálně nelze vyloučit mírné negativní vlivy stavebních opatření na dřeviny, městskou zeleň nebo další přírodně hodnotné plochy. Z dostupné podrobnosti koncepce nebyly doloženy konkrétní střety s prvky ÚSES, významnými krajinnými prvky nebo zvláště chráněnými územími. Významnost případných vlivů bude záviset na konkrétním umístění

Téma životního prostředí	Specifické problémy	Předpokládané vlivy implementace koncepce
		a technickém řešení jednotlivých stavebních opatření.
Odpady	Nedosažení zákonem stanovené úrovně odděleného soustřeďování recyklovatelných složek komunálního odpadu v roce 2025.	Koncepce mobility není zaměřena na systém třídění komunálního odpadu, a proto uvedený problém přímo neřeší. Při realizaci stavebních opatření bude docházet k dočasnému vzniku výkopových zemin, stavebních a demoličních odpadů a případně vyřazovaných částí dopravní infrastruktury. Větší množství těchto odpadů lze předpokládat zejména u opatření 1.5, 2.2, 2.10, 3.2, 3.3, 4.1 a 4.4. Při nakládání se vzniklými odpady bude nutné postupovat v souladu s požadavky právních předpisů v oblasti odpadového hospodářství. Rozsah a druhy odpadů nelze na úrovni koncepce kvantifikovat a budou řešeny v navazující projektové přípravě. Celkový vliv realizace koncepce na odpadové hospodářství lze na strategické úrovni předpokládat jako převážně neutrální. Lokálně a dočasně bude při realizaci stavebních opatření docházet ke vzniku stavebních odpadů a výkopových zemin. Významný negativní vliv realizace koncepce na odpadové hospodářství se na současné úrovni její podrobnosti nepředpokládá.

E DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE

E.1 Výčet možných vlivů koncepce přesahujících hranice České republiky

Vzhledem k zaměření a rozsahu Koncepce a k její působnosti pro území města Teplice nepředpokládáme žádné její pozitivní ani negativní vlivy, které by přesahovaly hranice České republiky.

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

Samostatná mapová ani jiná dokumentace není k oznámení přiložena. Relevantní mapové výstupy jsou uvedeny přímo v jednotlivých kapitolách oznámení.

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

Veškeré podstatné informace předkladatele o možných vlivech na životní prostředí a veřejné zdraví jsou uvedeny v předchozích kapitolách oznámení.

E.4 Stanovisko orgánu ochrany přírody, pokud je vyžadováno podle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny

Předkladatel Koncepce si je vědom existence EVL Doubravka na území statutárního města Teplice. Jak je uvedeno na konci kapitoly *B.5 Základní principy a postupy (etapy) řešení* výše: „**Aktivity budou dále připravovány tak, aby žádná z navrhovaných aktivit nemohla samostatně nebo ve spojení s jinými záměry či koncepcemi významně ovlivnit předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality EVL Doubravka na Doubravské hoře.**“ Pokud by tento základní princip řešení přípravy Koncepce nebyl respektován, nešlo by o Koncepci, která je předmětem tohoto Oznámení.

Proto lze mít důvodně za to, že nejde o koncepci, která „může samostatně nebo ve spojení s jinými významně ovlivnit předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti“ (viz § 45h odst. 1 zák. č. 114/1992 Sb., v platném znění), a není pro ni tedy vyžadováno vydání stanoviska orgánu ochrany přírody dle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny.

SEZNAM ZPRACOVATELŮ

Datum dokončení Oznámení koncepce	7.10.2026
Zpracovatel	Ekopontis, s.r.o. Husovická 884/4, 614 00 Brno 
Specialista pro oblast posuzování vlivů na životní prostředí	Ing. Pavel Obrdlík držitel autorizace k posuzování vlivů na životní prostředí č. j. 87742/ENV/15, prodlouženo č.j. MZP/2020/710/3955, MZP/2025/710/4370 obrdlik@ekopontis.cz +420 774 854 447
Seznam osob, které se podílely na zpracování Oznámení koncepce:	Ing. Karolína Garguláková, spolupráce na zpracování částí A až C Oznámení gargulakova@ekopontis.cz +420 732 178 038
Podpis zpracovatele Oznámení koncepce	Ing. Pavel Obrdlík Digitálně podepsal Ing. Pavel Obrdlík Datum: 2026.10.08 13:49:29 +02'00'

POUŽITÉ ZDROJE

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR (2026): Mapomat – mapový portál AOPK ČR [online]. [cit. 4. 9. 2026]. Dostupné z: <http://mapy.nature.cz/>

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR (2026): Souhrnný za celou ČR [online]. [cit. 31. 8. 2026]. Dostupné z: <https://drusop.nature.cz/ost/chrobjekty/sumarizace/>

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR (2026): AOPK ČR [online]. [cit. 10. 9. 2026]. Dostupné z: <https://aopk.gov.cz/>

CENIA (2023): Zpráva o životním prostředí v Ústeckém kraji 2022. Praha: Česká informační agentura životního prostředí. ISBN 978-80-7674-099-0.

CENIA (2025): Kvalita vody v tocích – mapa. Hodnocení kvality vody ve vodních tocích dle ČSN 75 7221, data za rok 2024 [online]. Zdroje dat: Český hydrometeorologický ústav a Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka, v. v. i. [cit. 18. 2. 2026]. Dostupné z: <https://www.envirometr.cz/data/kvalita-vody-v-tocich-mapa>

CZECHGLOBE. Klimatická změna [online]. Ústav výzkumu globální změny AV ČR, v. v. i. [cit. 26. 8. 2026]. Dostupné z: <https://www.klimatickazmena.cz/>

Česká geologická služba (2026): GeoDATA. Mapový server [online]. [cit. 4.9. 2026]. Dostupné z: <http://www.geology.cz/>

Český hydrometeorologický ústav (2025): Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2024 [online]. Praha: ČHMÚ. ISBN 978-80-7653-081-2. [cit. 31. 8. 2026]. Dostupné z: https://intranet.chmi.cz/files/portal/docs/tiskove_zpravy/2025/TZ_Rocenka_kvalita_ovzdusi_za_rok_2024.pdf

Český statistický úřad (2026): Obyvatelstvo podle pohlaví a věkových skupin v obcích Ústeckého kraje k 31. 12. 2025. [online]. [cit. 27. 8. 2026]. Dostupné z: <https://csu.gov.cz/ulk/mesta-a-obce?pocet=10&start=0&vlastnostiVystupu=22&typUzemnihoCleneni=43&razeni=-datumVydani>

Český statistický úřad (2025): Demografická ročenka měst – za období 2015–2024 [online]. Praha: Český statistický úřad. Kód publikace 130066-25. [cit. 27. 8. 2026]. Dostupné z: <https://csu.gov.cz/produkty/demograficka-rocenka-mest-52q1antm71>

Demek, J., Mackovčín, P., ed. (2006): Zeměpisný lexikon ČR. Hory a nížiny. Vydání II. AOPK ČR, Praha, 582 p.

ISVS VODA (2026): Vodohospodářský informační portál VODA [online]. Ministerstvo zemědělství a Ministerstvo životního prostředí. [cit. 9. 9. 2026]. Dostupné z: <https://www.voda.gov.cz/?page=Home>

Ministerstvo životního prostředí (2024): Souhrnná zpráva o životním prostředí v krajích ČR 2023. Praha: Ministerstvo životního prostředí. ISBN 978-80-7212-673-6.

Ministerstvo životního prostředí (2024): Manuál SEA – Obecné koncepce. Jednotné postupy a náležitosti v rámci strategického posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví [online]. [cit. 20. 2. 2026]. Dostupné z: <https://portal.cenia.cz/eiasea/dokumenty/dokumentSoubor/2241/MANU%C3%81L%20SEA%20-%20Obecn%C3%A9%20koncepce.pdf?lang=cs>

Ministerstvo životního prostředí. Systém evidence kontaminovaných míst (SEKM 3) [online]. [cit. 14. 9. 2026]. Dostupné z: <https://www.sekm.cz/portal/areasource/>

Národní geoportál územního plánování (NGÚP) (2026): Národní geoportál územního plánování [online]. Ministerstvo pro místní rozvoj. [cit. 26. 8. 2026]. Dostupné z: <https://uzemniplanovani.gov.cz/>

Národní lesnický institut (2026): Přehledová mapa ČR Přírodní lesní oblasti. [online]. [cit. 10.9. 2026]. Dostupné z: <https://nli.gov.cz/mapy-a-data/prehledove-mapy-cr/>

Národní památkový ústav (2026a): Památkový katalog [online]. [cit. 18. 2. 2026]. Dostupné z: <https://www.pamatkovykatalog.cz/>

Národní památkový ústav (2026b): Státní archeologický seznam České republiky (SAS ČR). [online]. [cit. 18. 2. 2026]. Dostupné z: <https://geoportal.npu.cz/portal/apps/experiencebuilder/experience/?id=a9bc521171b345f8a3fc7a77204a857d>

Quitt, E. (1971): Klimatické oblasti Československa. Studia geographica 16. ČSAV, Brno

Statutární město Teplice (2026): Vyhodnocení odpadového hospodářství města Teplice za rok 2025. [online]. [cit. 7. 9. 2026]. Dostupné z:

Šváblová Nezvalová, J. (2018): *Metodické doporučení pro posuzování vlivů obecných koncepcí na životní prostředí*. Ministerstvo životního prostředí, 93 s.

Ústecký kraj (2023): Plán pro zvládání sucha a stavu nedostatku vody Ústeckého kraje [online]. Poslední aktualizace 30. 1. 2023. [cit. 7. 9. 2026]. Dostupné z: <https://www.kr-ustecky.cz/plan-pro-zvladani-sucha-a-stavu-nedostatku-vody-usteckeho-kraje>

Územní plán města Teplice (2009): Územní plán města Teplice - změna 001. Magistrát města Teplice.

Výzkumný ústav monitoringu a ochrany půdy, v. v. i. (VÚMOP) (2026): Metodika tvorby aktuálních půdních map pedometrickými metodami [online]. [cit. 10. 9. 2026]. Dostupné z: <https://mapy.vumop.cz/>

Zastupitelstvo Ústeckého kraje (2026): Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje. Úplné znění po vydání 1., 2., 3., 4., 5., 6., 7. a 8. aktualizace a 10. změny (etapa I) [online]. [cit. 7. 9. 2026]. Dostupné z: <https://www.kr-ustecky.cz/uplne-zneni-zasad-uzemniho-rozvoje-usteckeho-kraje>