

# SEA (= hodnocení vlivů koncepčních dokumentů a územních plánů na životní prostředí) je nepřesvědčivé a neověřitelné.

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

Scházející vyhodnocení tzv. nulové varianty zpochybňuje veškeré další úvahy předloženého SEA. Dále máme za to, že *Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP Ústí nad Labem na životní prostředí* nepřináší přesvědčivé hodnocení stávajících a předpokládaných vlivů silniční infrastruktury navržené v Konceptu ÚP města Ústí nad Labem, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných (kapitola 5). **Příslušná podkapitola (5.1.21) předkládá tabelární přehled vlivů dílčích silničních staveb na složky životního prostředí, který je stručný, složitou problematiku redukuje na krátká hesla a směšuje charakteristiky vlivů na životní prostředí s doporučeními a požadavky. Celkové strategické hodnocení vlivů dopravních novostaveb, zohledňující synergie a kumulace vlivů, však téměř schází.**

Zaměříme-li se opět na vlivy na ovzduší a hlukovou zátěž, v poznámce ke kapitole 5.1.21 čteme ničím nepodložené tvrzení: „Negativní vliv zhoršení kvality ovzduší je vyvážen zlepšení[m] kvality ovzduší v důsledku snížení intenzity dopravy z údolí Labe v řešeném území.“ (str. 204) V kapitole 5.2 se pak pouze píše, že na ovzduší může mít vliv „zvýšení počtu a přesun mobilních zdrojů znečištění spojených s realizací obchvatu města Ústí nad Labem, včetně jejich dopravních napojení“ (str. 238) a že k nárůstu hlukové zátěže dojde „zvýšenou intenzitou dopravy na komunikacích v řešeném území“ (str. 240). Přestože úkolem SEA je hodnotit systémový vliv strategií a vypracované SEA opakovaně upozorňuje, že podrobné hodnocení dílčích vlivů jednotlivých navržených záměrů bude provedeno až v rámci EIA, předložené *Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP Ústí nad Labem na životní prostředí* se věnuje především detailům dílčích navržených staveb a nenabízí důkladné strategické hodnocení vlivů celého systému zvažovaných dopravních novostaveb na životní prostředí a udržitelný rozvoj. **Vzhledem k výše řečenému jsme přesvědčeni, že přinejmenším s ohledem na navržené dopravní novostavby je vypracované SEA neúplné, nepřesvědčivé, nedostatečně odůvodněné a jeho závěry jsou neověřitelné.**