

Přezkoumání návrhu 6. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje dle § 40 odst. 1 a 2 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“)

## Obsah

<b>1</b>	<b>Výsledek přezkoumání souladu návrhu 6. AZÚR SK .....</b>	<b>1</b>
1.1	s politikou územního rozvoje a územním rozvojovým plánem .....	1
1.2	s cíli a úkoly územního plánování .....	1
1.3	s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů.....	2
1.4	s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledkem řešení rozporů .....	3
<b>2</b>	<b>Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí.....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Stanovisko podle § 37 odst. 6, resp. § 42b odst. 6 stavebního zákona.....</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Sdělení, jak bylo stanovisko podle § 37 odst. 6, resp. § 42b odst. 6 stavebního zákona zohledněno, s uvedením závažných důvodů, pokud některé požadavky nebo podmínky zohledněny nebyly .....</b>	<b>21</b>
<b>5</b>	<b>Komplexní zdůvodnění přijatého řešení včetně vybrané varianty .....</b>	<b>21</b>

# **1 Výsledek přezkoumání souladu návrhu 6. AZÚR SK**

## **1.1 s politikou územního rozvoje a územním rozvojovým plánem**

Územní rozvojový plán nebyl vydán, návrh 6. aktualizace Zásad územního rozvoje (dále jen „6. AZÚR SK“) s ním tedy není v rozporu.

Návrh 6. AZÚR SK je pouze dílčí aktualizací (nikoliv celkovou) a neobsahuje záměry republikového a nadmístního významu, obsažené v Politice územního rozvoje ČR ve znění schválených Aktualizací č. 1, 2, 3, 4, 5 (dále jen „PÚR“) a není s ní v rozporu. Tuto skutečnost potvrdilo i Ministerstvo pro místní rozvoj ČR v rámci svého stanoviska č. j.: MMR 92334/2021-81 ze dne 10. 12. 2021 uplatněného dle ustanovení § 42b odst. 5 stavebního zákona, které neshledalo nedostatky z hledisek zajištění koordinace využívání území, zejména s ohledem na širší územní vztahy a mezinárodní závazky, a souladu s PÚR ČR.

## **1.2 s cíli a úkoly územního plánování**

Soulad s cíli a úkoly územního plánování je zajištěn již v rámci stávajících ZÚR SK. 6. AZÚR SK tuto krajskou územně plánovací dokumentaci v dílčí části doplňuje a vymezuje koridor železniční dopravy nadmístního významu D327 pro umístění nové železniční tratě Nepřevázka – Mladá Boleslav město, tzv. Bezděčinská spojka, včetně staveb souvisejících a mění územní vymezení dotčených koridorů železniční dopravy, tj. koridor železniční dopravy republikového významu D213 železniční trať č. 071 Nymburk - Mladá Boleslav (modernizace) – článek (128) a koridor železniční dopravy nadmístního významu D214 Mladá Boleslav – Řepov – Kolomuty (přeložka tratě). V rámci prověření z hlediska cílů a úkolů dle § 18 a § 19 stavebního zákona nedochází ke změnám v hlavní koncepci stanovené ZÚR SK. V kontextu návrhových koridorů jsou doplněny Priority územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území, jsou rozšířeny zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území pro nové záměry v Rozvojové ose OS3 Praha – Mladá Boleslav – Liberec, Rozvojové oblasti OBk2 Mladá Boleslav – Mnichovo Hradiště a Centrech osídlení – vyšší centra (ostatní). V souvislosti s návrhem 6. AZÚR SK došlo k doplnění kapitoly Plochy a koridory nadmístního významu včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, ÚSES a územních rezerv a předmětné koridory byly zaneseny mezi VPS a do tabulek dotčených obcí koridory nadmístního významu. Tím došlo k naplnění úkolu uvedeného v § 19 odst. 1 písm. e) stavebního zákona, který ukládá potřebu stanovovat podmínky pro provedení změn v území, zejména pak pro umístění a uspořádání staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty území a na využitelnost navazujícího území. Doplněním čl. (148b) byly stanoveny pro návrhové koridory železniční dopravy nadmístního významu specifické požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování, vyplývající z hodnocení střetů příslušných koridorů s vybranými limity využití území, čímž je naplněno ustanovení § 18 odst. 4 stavebního zákona, když zde byly zohledněny přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví i krajina, jako podstatná složka prostředí života obyvatel. Stanovené principy ochrany přírodních, kulturních a civilizačních hodnot 6. AZÚR SK respektuje a vytváří v dotčených územích předpoklady pro koordinaci záměrů v území a pro koordinaci územně plánovací dokumentace obcí. Lze tedy shrnout, že cíle a úkoly územního plánování jsou v 6. AZÚR SK zohledněny v rámci stanovených priorit územního plánování a také prostřednictvím kritérií a podmínek pro rozhodování o změnách v území a úkolů pro územní plánování, vztahených k jednotlivým záměrům. 6. AZÚR SK je zpracována v souladu se současně platnou legislativou na základě usnesení Zastupitelstva

Středočeského kraje č. 105-18/2019/ZK ze dne 29. 4. 2019, kterým bylo rozhodnuto o jejím pořízení na návrh oprávněného investora – Správy železnic, státní organizace. Předmět řešení 6. AZÚR SK se dotýká zejména cílů uvedených v § 18 odst. 2 a 3 stavebního zákona, zajišťuje v řešeném území předpoklad pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Stav dosažení jejich souladu byl prověřen v průběhu projednávání 6. AZÚR SK. Tím byly vytvořeny všechny územní předpoklady pro udržitelný rozvoj území spolu s ochranou a respektováním registrovaných přírodních, kulturních a civilizačních hodnot a krajinných hodnot kraje. Tímto způsobem došlo k naplnění ustanovení § 19 odst. 1 písm. c) stavebního zákona. Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů zásad územního rozvoje na udržitelný rozvoj území (§ 18 odst. 1), které bylo pro 6. AZÚR SK zpracováno na základě uplatněného požadavku ve stanovisku Ministerstva životního prostředí č. j.: MZP/2018/710/8743 ze dne 7. 1. 2019 dle § 42a písm. e) stavebního zákona k navrhovanému obsahu.

Ostatní úkoly územního plánování se netýkají řešení 6. AZÚR SK.

### **1.3 s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů**

6. AZÚR SK byla pořízena Krajským úřadem Středočeského kraje, Odborem územního plánování a stavebního řádu, oddělením územního plánování, na základě zmocnění v ustanovení § 7 odst. 1 písm. a) stavebního zákona a navazuje na ZÚR SK, ve znění Aktualizace č 1. a 2., které byly vydány na základě usnesení Zastupitelstva kraje č. 022-13/2018/ZK ze dne 26. 4. 2018 (účinnost 4. 9. 2018).

Zastupitelstvo Středočeského kraje usnesením č. 105-18/2019/ZK ze dne 29. 4. 2019 rozhodlo o pořízení 6. AZÚR SK a jejím obsahu zkráceným postupem dle § 42a odst. 2 stavebního zákona, na základě návrhu Správy železnic, s. p., jakožto oprávněného investora. Krajský úřad Středočeského kraje zajistil v souladu s § 42b odst. 1 stavebního zákona zpracování návrhu aktualizace a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (dle požadavku uvedeném ve stanovisku Ministerstva životního prostředí dle § 42a odst. 2 stavebního zákona). Za další byly využity v souladu s § 25 stavebního zákona průběžně aktualizované Územně analytické podklady Středočeského kraje. 6. AZÚR SK je zpracována v souladu s § 158 odst. 1 stavebního zákona oprávněnou osobou a projednána v rozsahu měněných částí podle § 42 odst. 9 stavebního zákona s náležitostmi stanovenými stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů (vyhláška).

6. AZÚR SK podle § 6 odst. 1 vyhlášky č. 500/2006 Sb. obsahuje textovou a grafickou část návrhu a odůvodnění, jejichž obsah je stanoven její přílohou č. 4 této vyhlášky, stavebním zákonem a správním řádem a je zpracován v rozsahu měněných částí a vydává se formou opatření obecné povahy dle § 171 až § 174 zákona č. 500/2004, správní řád a dle § 36 odst. 4 a 6 stavebního zákona. Součástí odůvodnění jsou i přílohy Rozhodnutí o námitkách, Vyhodnocení připomínek, Vyhodnocení stanovisek, Prohlášení dle ustanovení § 10g odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. a Přezkoumání návrhu 6. AZÚR SK dle § 40 odst. 1 a 2 stavebního zákona, které jsou jeho nedílnou součástí.

#### **1.4 s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledkem řešení rozporů**

6. AZÚR SK je zpracována v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů. Vyhodnocení stanovisek dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů je zpracované pořizovatelem v samostatné příloze. V průběhu pořizovacího procesu byl řešen rozpor mezi pořizovatelem (Krajským úřadem Středočeského kraje, Odborem územního plánování a stavebního řádu) a Krajským úřadem Středočeského kraje, Odborem životního prostředí a zemědělství, který uplatnil negativní stanovisko sp. zn.: SZ\_095465/2021/KUSK/03, č. j.: 112629/2021/KUSK ze dne 23. 9. 2021 k návrhu 6. AZÚR SK. Tento byl posouzen ředitelem krajského úřadu se závěrem, že požadavky negativního stanoviska již stávající ZÚR SK obsahují a v tomto ohledu nemůže mít požadované doplnění KUSK OŽP vliv na výsledný návrh řešení a text aktualizace bude upraven podle návrhu Odboru územního plánování a stavebního řádu (doplnění výroku o požadavek „minimalizace vlivů na předměty ochrany a územní celistvost PP Chlum u Nepřevázky“ do kritérií a podmínek pro rozhodování o změnách využití území v ploše koridoru a doplnění odůvodnění), což bylo učiněno.

## **2 Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí**

Zastupitelstvo Středočeského kraje usnesením č. 105-18/2019/ZK ze dne 29. 4. 2019 rozhodlo o pořízení 6. AZÚR SK a jejím obsahu zkráceným postupem dle § 42a odst. 2 stavebního zákona, na základě návrhu Správy železnic, s. p., jakožto oprávněného investora. Součástí návrhu byla příslušná stanoviska orgánů ochrany přírody dle § 42a odst. 2 písm. d) a e) stavebního zákona:

V rámci stanoviska Ministerstva životního prostředí č. j.: MZP/2018/710/8743 ze dne 7. 1. 2019, dle § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona a dle ustanovení § 10i odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“) k potřebě posouzení návrhu obsahu Aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje z hlediska vlivů na životní prostředí bylo sděleno, že je požadováno posouzení návrhu obsahu 6. AZÚR SK z hlediska jeho vlivů na životní prostředí a byly stanoveny podrobnější požadavky na jeho obsah a rozsah.

V rámci stanoviska Krajského úřadu Středočeského kraje sp. zn.: SZ-157074/2018/KUSK/2, č. j.: 157074/2018/KUSK bylo sděleno, že dle ust. § 77a odst. 4, písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů v souladu s ust. §45i zákona č. 114/1992 Sb., lze vyloučit významný vliv předloženého návrhu obsahu aktualizace ZÚR, spočívajícího v přípravě výstavby nové železniční trati v úseku Nepřevázka – Mladá Boleslav, v rozsahu přiloženého zákresu a obsahu návrhu aktualizace ZÚR, samostatně i ve spojení s jinými návrhy nebo koncepcemi, na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí.

Na základě těchto stanovisek bylo podle § 42 odst. 4 stavebního zákona zpracováno Vyhodnocení vlivů 6. AZÚR SK na udržitelný rozvoj území s následujícími závěry:

**1. Z vyhodnocení vlivů 6. AZÚR SK na udržitelný rozvoj území vyplynulo, že tato aktualizace jako celek přispívá k udržitelnému rozvoji území kraje i k naplňování republikových priorit územního plánování vedoucích k udržitelnému rozvoji. 6. AZÚR SK nepřináší principiální změnu ZÚR SK.**

6. AZÚR SK vytváří minimální předpoklady pro dílčí fragmentaci krajiny a narušení její migrační prostupnosti. Navrhované záměry jsou z velké části v souběhu s již stávající dopravní infrastrukturou (dálnice D10). Vymezením dvou nových dopravních koridorů železniční dopravy, jež jsou předmětem 6. AZÚR SK, se očekává celkový zábor ZPF 22,25 ha (z toho 8,95 ha I. třídy ochrany a 3,88 ha II. třídy ochrany). Současně se ruší zábor ZPF pro koridor D214 – 4,79 ha, z toho 4,07 ha v tř. ochrany I. a II. Zábor PUPFL je nulový.

6. AZÚR SK zároveň vytváří územní podmínky pro převedení významné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť, což v důsledku přispěje ke snížení podílu silniční nákladní dopravy a snížení emisí. Železniční doprava zároveň představuje environmentálně přijatelnou formu dopravy a její rozvoj plně podporuje cíle EU v oblasti ochrany životního prostředí. Rozvoj železniční dopravy je dalším krokem na cestě k nízkouhlíkové ekonomice a pomůže při snížení závislosti dopravy na tradičních uhlovodíkových palivech, čímž jednoznačně naplňuje principy udržitelného rozvoje.

Prostřednictvím 6. AZÚR SK jsou dále vytvářeny podmínky pro hospodářský rozvoj, tj. pro optimalizaci přepravních proudů a podporu podnikatelského prostředí. Související vznik nových pracovních míst představuje posílení sociálního pilíře udržitelného rozvoje.

**2. V rámci posouzení vlivu 6. AZÚR SK na veřejné zdraví nebyl identifikován žádný významný negativní vliv na veřejné zdraví.** Cílem předloženého „Vyhodnocení vlivů“ byla snaha odhadnout očekávané vlivy zpracovaného strategického dokumentu na životní prostředí, ale i další např. socioekonomické determinanty veřejného zdraví obyvatel, žijících v zájmové oblasti. Je třeba si uvědomit, že se jedná o posuzování programu, výstupem tedy není kvantifikace konkrétních změn imisních koncentrací jednotlivých škodlivin či hlukových hladin u obytné zástavby. Toto posouzení vlivu na veřejné zdraví je také provedeno formou kvalitativního hodnocení.

Provoz Bezděčínské spojky bude jakožto nový liniový zdroj znečišťování ovzduší a hluku muset být posouzen v rámci zjišťovacího řízení podle zákona 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí. Posouzení konkrétní míry vlivu výstavby i provozu řešené spojky na jednotlivé složky životního prostředí bude provedeno právě v tomto dokumentu.

V **ovzduší** zájmového území ve Středočeském kraji jsou plněny imisní limity všech škodlivin v ovzduší s výjimkou průměrných ročních koncentrací benzo(a)pyrenu. Pozadové imisní koncentrace polévatého prachu frakce PM<sub>10</sub> i PM<sub>2,5</sub> sice splňují s rezervou hodnoty platných imisních limitů zakotvených v české legislativě, avšak se pohybují nad hodnotami Světovou zdravotnickou organizací doporučených cílových imisních koncentrací. Těmto škodlivinám byla tedy z hlediska imisního pozadí a vlivu na lidské zdraví věnována v rámci tohoto posouzení přednostní pozornost. Suspendované částice PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub> jsou navíc považovány za klíčové škodliviny z pohledu vlivu na veřejné zdraví, jejich vliv na nemocnost i úmrtnost exponovaných je prokázán. Klíčovým zdrojem emisí polévatého prachu je právě doprava. Dále také nejproblematictější škodlivina ve vztahu k imisním limitům – benzo(a)pyren – je vázána v ovzduší na jemné suspendované částice.

Jako hlavní zdroj **hluku** byla v rámci hlukového mapování v České republice jednoznačně identifikována silniční doprava, která se na prokázaném obtěžování hlukem podílí z více než 95 %. Mezi další zdroje hluku patří právě doprava železniční. Stávající železniční vedení prochází ve směru od Nymburka přes stanici Mladá Boleslav hl. n. do stanice Mladá Boleslav město a dále k vlečkovému areálu ŠKODA AUTO a. s. Toto stávající železniční vedení prochází mezi stanicemi Mladá Boleslav hl. n. a Mladá Boleslav město prakticky centrem města v bezprostřední blízkosti obytné zástavby na ulicích Laurinova, ul. Mjr. Frymly, Palackého, Sirotkova, Jiráskova aj. Navíc je tato trať v současné době již přetížená.

Z hlediska **socioekonomických** determinant veřejného zdraví lze uvést, že v regionálním srovnání podle HDP na 1 obyvatele se Středočeský kraj zařadil na třetí místo po Praze a Jihomoravském kraji. Z dlouhodobého regionálního pohledu tohoto ukazatele se postavení Středočeského kraje postupně zlepšovalo. Obecná míra nezaměstnanosti v kraji dlouhodobě klesá a v roce 2019 dosáhla historického minima. S hodnotou 1,3 % se kraj dostal shodnou hodnotou s Hl. m. Prahou a krajem Plzeňským na první místo s nejnižší hodnotou. Také míra investic (podíl tvorby hrubého fixního kapitálu na hrubém domácím produktu) se v posledních letech pohybovala ve Středočeském kraji nad průměrem České republiky. Velikostí čistého disponibilního důchodu domácností se řadí Středočeský kraj na druhé místo za Hl. m. Prahu. Střední délka života mužů i žen (naděje na dožití při narození) je ve Středočeském kraji zhruba na průměru celé České republiky. Obecně tři kraje na posledních místech jsou v případě žen i mužů kraj Ústecký, Moravskoslezský a Karlovarský. Zdravotní stav obyvatelstva v zemích EU se stále zlepšuje. Zlepšení je však výraznější u skupin s vyšším sociálně-ekonomickým postavením, u kterých probíhá také rychlejším tempem. Rozdíly ve zdraví se tak stále prohlubují. Samotné prodloužování délky života souvisí s lepšími životními a pracovními podmínkami, s vyšším socioekonomickým statutem, sociálním rozvojem, zlepšováním zdravotní péče, s množstvím kvalitních léků a novými léčebnými metodami. Na druhou stranu je s tím spojena potřeba zajistit pokrytí specifických potřeb starých lidí.

Posuzovaný návrh 6. AZÚR SK nemá významný dopad na socioekonomické determinanty veřejného zdraví. Předmětný koridor pro železniční spojení mezi Nepřevázkou a Mladou Boleslaví, tzv. Bezděčínská spojka na jednu stranu představuje nový liniový zdroj znečišťování ovzduší a hluku, na druhou stranu jeho realizací dojde k odklonění významné části nákladní železniční dopravy z přetíženého stávajícího vedení od Nymburka přes zastávku Mladá Boleslav hl. n. do stanice Mladá Boleslav město vedeného skrz město v blízkosti obytné zástavby.

Z hlediska vlivu na imisní i hlukovou situaci a potažmo na veřejné zdraví v řešené lokalitě je třeba vyzdvihnout cíle projektu Bezděčínské spojky, kterými jsou mj. přivedení železniční nákladní dopravy od Nymburka přímo k vlečkovému areálu ŠKODA AUTO a.s. V důsledku toho dojde k odklonu významné části nákladní dopravy mimo centrum města Mladé Boleslavi (přetížená trať mezi stanicemi Mladá Boleslav hl. n. a Mladá Boleslav město při ulicích Laurinova, ul. Mjr. Frymly, Palackého, Sirotkova, Jiráskova aj.) na jeho východní okraj města bez obytné zástavby.

Protože tato spojka bude elektrifikována na rozdíl od stávajícího železničního vedení procházejícího mezi stanicemi Mladá Boleslav hl. n. a Mladá Boleslav město prakticky centrem města v bezprostřední blízkosti obytné zástavby na ulicích Laurinova, ul. Mjr. Frymly, Palackého, Sirotkova, Jiráskova aj, dojde k poklesu míry expozice emisím chemických škodlivin i hluku z železniční dopravy, resp. k poklesu počtu osob exponovaných emisím z dopravy (především nákladní).

Jako pozitivní z hlediska vlivu na hlukové emise a tím potažmo i na veřejné zdraví lze vyzdvihnout dále také navrhované technické řešení železničního svršku s pružným upevněním kolejnic, které je navrženo v záměru „Bezděčinská spojka a ŽST Mladá Boleslav východ“ (Metroprojekt Praha a.s.) nejen na trati Nepřevázka – Mladá Boleslav, ale také v hlavních kolejích trati Bezděčín – Mladá Boleslav město i trati Mladá Boleslav město – Stará Paka, či na kolejové skupině umístěné mezi dálnicí D10 a příjezdovou komunikací do průmyslové zóny Plazy.

V rámci posuzovaného strategického dokumentu jsou tak navržena opatření vedoucí mj. ke zmírnění emisí škodlivin i hluku z dopravy v důsledku odklonu nákladní vlakové dopravy mimo zastavěné území města, či v důsledku posílení nákladní vlakové přepravy oproti silniční. Tato opatření posilují pozitivně vliv na kvalitu ovzduší i hlukovou situaci a tím i pozitivní vliv na veřejné zdraví.

Jiná opatření mající přímý pozitivní vliv na veřejné zdraví spadají do oblasti podpory bezpečnosti silničního provozu. V této souvislosti je nutné pozitivně zhodnotit navrhované zrušení dvou úrovněvých přejezdů, které budou nahrazeny nadjezdy.

Pokud by nedošlo ke vzniku a realizaci opatření navrhovaných posuzovaným strategickým dokumentem, není možné předpokládat zásadní zhoršení situace v oblasti veřejného zdraví v řešené lokalitě zahrnující město Mladou Boleslav a jeho okolí. Nicméně navrhovaná změna je spojena s pozitivním vlivem na dopravní obslužnost a odlehčení stávajícího přetíženého železničního vedení.

V posuzovaném strategickém dokumentu jsou navrženy změny v dopravě, které mají mírný pozitivní dopad na jednotlivé determinanty veřejného zdraví. Naléhavost na naplnění této strategie vyplývá např. i z Dlouhodobého programu zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století nebo i ze strategického dokumentu „Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí“ jejichž cíle jsou v posuzované strategii zohledněny.

Celkově lze shrnout, že realizace tzv. Bezděčinské spojky zakotvená v 6. AZÚR SK je převážně spojena s pozitivním vlivem na jednotlivé determinanty lidského zdraví dotčené populace. Navržené řešení naplňuje očekávanou minimalizaci negativních dopadů na životní prostředí a zavedení zdraví upevňujících a zdraví zlepšujících opatření do praxe. Z výše uvedených výsledků vyplývá, že posuzovaná 6. AZÚR SK je v souladu cíli ochrany životního prostředí a veřejného zdraví včetně cílů uvedených ve výše zmíněných dokumentech „Zdraví 2020 - Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí“ a „Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století“.

**3. Vyhodnocení vlivu územně plánovací koncepce na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění, v rozsahu přílohy č. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění** obsahuje návrh souhlasného stanoviska MŽP k 6. AZÚR SK včetně návrhu požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí. Pro uplatnění 6AZÚR SK jsou stanoveny požadavky na prostorová opatření pro vymezení koridorů D213 a D327, konkrétně souhlasit s vymezením koridorů při splnění navržených opatření pro minimalizaci jejich negativního vlivu, kterými jsou:

- D327: minimalizovat střety s ÚSES, přírodními parky, MZCHÚ a lokalitami Natura 2000;
- D213, D327: minimalizovat zábor ZPF (u koridoru D327 zejména půd I. a II. třídy ochrany);
- D213, D327: minimalizovat střety s CHLÚ pro těžbu černého uhlí a zemního plynu;
- D213, D327: vytvořit územní podmínky pro ochranu obytné zástavby před hlukem a pro zajištění pobytové pohody.

Požadovaná opatření byla zapracována do čl. (148b) výrokové části. Prostorová opatření nad rámec výrokové části pro jednotlivé koridory navržené v rámci ZÚR SK nebyly stanoveny.

### **3 Stanovisko podle § 37 odst. 6, resp. § 42b odst. 6 stavebního zákona**

Níže je přepis obsahu uplatněného stanoviska dle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí k návrhu koncepce č. j.: MZP/2022/710/2131 ze dne 21. 6. 2022:

#### STANOVISKO

Ministerstva životního prostředí

podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů k návrhu koncepce „Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje“

**Předkladatel koncepce:** Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, Zborovská 11, 150 21 Praha 5

**Zpracovatel koncepce:** Atelier T–plan, s.r.o., Sezimova 380/13, 140 00 Praha 4 – Nusle

**Zpracovatelé hodnocení:** Ing. Pavla Žídková (držitelka autorizace dle ustanovení § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, osvědčení č. j.: 094/435/OPVŽP/95, rozhodnutí o prodloužení autorizace č. j.: MZP/2021/710/4653 a kolektiv

#### **Stručný popis koncepce:**

V souladu s § 42a zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) je návrh Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále také „A6 ZÚR SČK“) zpracován v rozsahu požadavků dokumentu „Obsah Aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje“, který byl Zastupitelstvem Středočeského kraje schválen usnesením č. 105-18/2019/ZK ze dne 29. 4. 2019. Oprávněným investorem, resp. navrhovatelem návrhu obsahu této aktualizace byla dle § 42a odst. 2 stavebního zákona Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

Návrh A6 ZÚR SČK, předkládaný k projednání tzv. zkráceným postupem dle § 42b stavebního zákona, navazuje na platné Zásady územního rozvoje Středočeského kraje ve znění 2. Aktualizace (dále jen „A2 ZÚR SČK“), které byly vydány na základě usnesení Zastupitelstva kraje č. 4022-13/2018/ZK ze dne 26. 4. 2018.



Předmětem A6 ZÚR SČK je vymezení koridoru pro novostavbu železniční trati v úseku Nepřevázka – Mladá Boleslav město, tzv. Bezděčinské spojky, včetně staveb souvisejících jako veřejně prospěšné stavby.

Návrhem A6 ZÚR SČK je v kapitole „Stanovení priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území“ v prioritě 05 „Vytvářet podmínky pro umístění a realizaci potřebných staveb a opatření pro zlepšení dopravní dostupnosti a dopravní obslužnosti kraje, zejména zlepšit dopravní vazby:“ v bodu r) výrokové části doplněn text o nově navrhovaný záměr železniční tratě v úseku Nepřevázka – Mladá Boleslav město, tzv. Bezděčinskou spojku, jako jednu z priorit pro zlepšení dopravní dostupnosti a dopravní obslužnosti kraje a zajištění udržitelného rozvoje území.

Návrh A6 ZÚR SČK dále v článku (147) bod f) vymezuje přímo koridor železniční dopravy nadmístního významu D327 pro umístění nové železniční tratě Nepřevázka – Mladá Boleslav město, tzv. Bezděčinskou spojku, včetně staveb souvisejících (dále také „koridor D327“). Vymezením koridoru se návrhem A6 ZÚR SČK mění územní vymezení dotčených koridorů železniční dopravy, tj. článek (128) – koridor železniční dopravy republikového významu D213 železniční trať č. 071 Nymburk – Mladá Boleslav (modernizace) (dále také „koridor D213“) a článek (147), bod d) – koridor železniční dopravy nadmístního významu D214 Mladá Boleslav – Řepov – Kolomuty (přeložka tratě) (dále také „koridor D214“). Na základě návrhu rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek byl částečně redukován koridor D214 rámci procesu pořizování návrhu A6 ZÚR SČK zrušen úplně, neboť je jeho ponechání bezdůvodné. Návrhový koridor tzv. „Bezděčinské spojky“ svým významem nahrazuje koridor D214.

Bezděčinská spojka je jednou z jedenácti strategických staveb na silniční a železniční síti, které umožní zlepšení veřejné a technické infrastruktury v Mladé Boleslavi a ve Vrchlabském regionu. Tento záměr je obsažen v usnesení vlády ČR č. 628 ze dne 3. 10. 2018 o aktualizaci „Ujednání o porozumění se společností ŠKODA AUTO a.s. a návrh zabezpečení investiční přípravy zlepšení veřejné a technické infrastruktury ve městě Mladá Boleslav a ve Vrchlabském regionu“. Realizace kolejového propojení, tzv. Bezděčinská spojka, umožní převedení nákladní dopravy ve směru od Nymburka přímo k vlečkovému zařízení areálu ŠKODA AUTO a.s. mimo průjezd obytným územím Mladé Boleslavi a současně vytvoří předpoklady pro modernizaci kolejového spojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec pro osobní dopravu.

#### **Průběh posuzování:**

Oprávněný investor požádal dopisem ze dne 12. 12. 2018 pod č. j.: 60144/2018-SŽDC-GŘ-O26 Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále také „MŽP“) dle § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona o vydání stanoviska k potřebě posouzení návrhu obsahu A6 ZÚR SČK z hlediska vlivů na životní prostředí (dále také „stanovisko k potřebě posouzení“). Návrh obsahu A6 ZÚR SČK navrhoval vymezení koridoru pro novostavbu železniční trati v úseku Nepřevázka – Mladá Boleslav město, tzv. Bezděčinské spojky (včetně staveb souvisejících) jako veřejně prospěšné stavby.

MŽP po doplnění žádosti o stanovisko k potřebě posouzení vydalo dne 7. 1. 2019 pod č. j.: MZP/2018/710/8743 zmíněné stanovisko se sdělením, že návrh obsahu aktualizace může mít významný vliv na životní prostředí, a proto bude posouzen z hlediska vlivů na životní prostředí. Zároveň byly stanoveny podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí (dále také „vyhodnocení SEA“). Stanovisko k potřebě posouzení bylo na žádost oprávněného

investora upřesněno ve smyslu potvrzení možnosti přistoupit k pořízení A6 ZÚR SČK zkráceným způsobem, a to dopisem ze dne 24. července 2019 pod č. j.: MZP/2019/710/7414. V průběhu zpracování a projednávání projektové dokumentace stavby „Bezděčtinská spojka a železniční stanice Mladá Boleslav východ“ došlo ke zjištění potřeby dílčích úprav stavby (především zvětšení poloměru oblouku v oblasti obcí Jemníků a Řepova a drobných korekcí šířky koridoru), které vedou k nutnosti úpravy požadovaného koridoru v navrhované aktualizaci. V návaznosti na tuto skutečnost oprávněný investor dopisem ze dne 30. září 2019 pod č. j.: 58915/2019-SŽDC-GŘ-O26 požádal MŽP o aktualizaci výše uvedeného stanoviska k potřebě posouzení, které MŽP vyhovělo a potvrdilo dopisem ze dne 10. října 2019, že i po provedených změnách je nadále stanovisko k potřebě posouzení platné.

Posouzení vlivu A6 ZÚR SČK na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality (dále také „EVL“) nebo ptačí oblasti (dále také „PO“) ve smyslu ustanovení § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody a krajiny“) nebylo požadováno a následně zpracováno (Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako příslušný orgán ochrany přírody ve svém stanovisku dle ustanovení § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny pod č. j.: 157074/2018/KUSK ze dne 3. 12. 2018 vyloučil významný vliv na EVL a PO).

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu, jako příslušný orgán územního plánování (dále také „pořizovatel“) dle ustanovení § 42b odst. 2 stavebního zákona zaslal dopisem ze dne 28. července 2021 MŽP pozvánku k veřejnému projednání návrhu A6 ZÚR SČK a vyhodnocení jeho vlivů na udržitelný rozvoj území, které proběhlo v budově Krajského úřadu Středočeského kraje a také online formou dne 23. září 2021.

MŽP vydalo dne 29. září 2021 pod č. j.: MZP/2021/710/4530 stanovisko k návrhu A6 ZÚR SČK a vyjádření k vyhodnocení vlivů návrhu na udržitelný rozvoj území, resp. životní prostředí. MŽP vyjádřilo ve svém stanovisku souhlas k tomuto návrhu aktualizace z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a zákona o ochraně přírody a krajiny (z hlediska zvláštní územní ochrany přírody a krajiny a lokalit soustavy Natura 2000). Z hlediska zákona č. 62/1998 Sb., o geologických pracích a o Českém geologickém úřadu, ve znění pozdějších předpisů uplatnilo MŽP k předloženému návrhu A6 ZÚR SČK sdělení ve smyslu upozornění na výskyt svahové nestability č. 21 Jemníky u Mladé Boleslavi v tělese dálničního koridoru D 10 v bezprostřední blízkosti navrhované železniční trati a z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“) vyjádření se zásadními připomínkami k vyhodnocení SEA návrhu A6 ZÚR SČK.

Dne 23. 5. 2022 obdrželo MŽP v souladu s ustanovením § 42b odst. 6 stavebního zákona žádost pořizovatele pod č. j.: 048042/2022/KUSK o vydání stanoviska MŽP podle ustanovení § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí k posouzení vlivů provádění A6 ZÚR SČK na životní prostředí a veřejné zdraví (dále také „stanovisko SEA“). S výše zmíněnou žádostí o stanovisko SEA byl předložen rovněž upravený návrh a odůvodnění aktualizace po veřejném projednání, upravené vyhodnocení SEA na základě stanoviska MŽP vydaného pod č. j.: MZP/2021/710/4530 a CD obsahující kopie obdržených stanovisek dotčených orgánů, připomínek, námitek a vyjádření. Vyhodnocení SEA však obsahovalo

stále několik nesrovnalostí, které bylo třeba před vydáním stanoviska SEA odstranit, a proto bylo ve spolupráci s autorizovanou osobou přikročeno k několika dílčím konzultacím.

### **Stručný popis posuzování:**

Vyhodnocení SEA k návrhu A6 ZÚR SČK bylo provedeno v souladu se stavebním zákonem a zpracováno v rozsahu přílohy ke stavebnímu zákonu a § 10i zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Dále bylo při hodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí a veřejné zdraví respektováno „Metodické doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“ zveřejněného ve Věstníku MŽP (ročník XV – únor 2015 – částka 2).

Hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví vychází z identifikace potenciálních vlivů a z expertního odhadu jejich rozsahu a významnosti. Podrobnost hodnocení odpovídá míře podrobnosti, v jaké jsou předmětné koridory v rámci návrhu A6 ZÚR SČK vymezeny. Vlastní identifikace vlivů hodnocených koridorů na sledované složky životního prostředí byla provedena v mapách měřítko 1: 100 000. Při zpracovávání hodnocení byla užita zásada předběžné opatrnosti.

V rámci hodnocení byly sledovány vlivy na potenciálně dotčené jevy, a sice:

- vlivy na zvláště chráněná území (dále jen „ZCHÚ“) a lokality Natura 2000, přírodní parky;
- vlivy na flóru, faunu, ekosystémy a migrační koridory, průchodnost územím;
- vlivy na ekologickou stabilitu krajiny, významné krajinné prvky (dále jen „VKP“), územní systém ekologické stability (dále jen „ÚSES“), biodiverzitu;
- vlivy na krajinný ráz, fragmentaci krajiny;
- vlivy na zemědělský půdní fond (dále jen „ZPF“);
- vlivy na pozemky určené k plnění funkci lesa (dále jen „PUPFL“);
- vlivy na prostředí související s vodou;
- vlivy na přírodní bohatství – nerostné bohatství a horninové prostředí včetně svahových nestabilit a poddolovaného území;
- vlivy na kvalitu ovzduší a klima;
- vlivy na kvantitu a kvalitu vodních zdrojů a povrchových vod;
- vlivy na riziko povodní a jejich následků;
- vlivy na hlukovou zátěž;
- vlivy na kulturní dědictví a hmotné statky;
- přeshraniční vlivy;
- kumulativní a synergické vlivy.

Pro účely hodnocení byla stanovena stupnice číselného vyjádření míry vlivu od -2, -1, 0, +1, +2, tedy od potenciálně významného negativního vlivu po potenciálně významný pozitivní vliv, a symbol (?),

kteřý vyjadřuje, že vliv nelze vyhodnotit s ohledem na neznalost konkrétního řešení. Dále byly sledovány vlivy přímé, nepřímé, sekundární, krátkodobé, střednědobé, dlouhodobé, trvalé, přechodné a potenciální přeshraniční vlivy.

V rámci vyhodnocení SEA byly rovněž hodnoceny potenciální kumulativní a synergické vlivy, a to na základě zhodnocení stávající zátěže území. Bylo hodnoceno, jak může být v důsledku uplatnění A6 ZÚR SČK zátěž území ovlivněna (prohloubena). Podkladem pro hodnocení byly údaje uvedené v kapitolách 3, 4 a 5 vyhodnocení SEA, které obsahují informace o současném stavu životního prostředí v dotčeném území, jeho charakteristiky a problémy životního prostředí významné pro koncepci. V rámci provedené složkové a prostorové analýzy byl sledován charakter a míra zatížení oblastí dotčených předměty návrhu A6 ZÚR SČK a také zda jsou v daném území připravovány jiné záměry (hodnocení tedy proběhlo nejen ve vztahu k již realizovaným činnostem (záměrům), ale i z hlediska činností plánovaných). Následně bylo provedeno vyhodnocení s cílem identifikace rizika vzniku potenciálních kumulativních a synergických vlivů. V případě identifikace tohoto rizika vzniku potenciálních negativních kumulativních či synergických vlivů byla provedena jejich klasifikace s doprovodným komentářem.

Zjištěné vlivy na sledované složky životního prostředí jsou prezentovány v hodnotících tabulkách, které jsou podrobně okomentovány v textu pod tabulárním přehledem. K zjištěným vlivům jsou následně v kapitole 8, resp. 11 „Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace zjištěných negativních vlivů na životní prostředí“ navržena opatření k omezení či vyloučení identifikovaných potenciálních negativních vlivů.

Při pořizování návrhu A6 ZÚR SČK probíhala vzájemná spolupráce mezi pořizovatelem, resp. zpracovatelem koncepce a posuzovatelkou, která je v rámci posuzování vlivů tohoto návrhu aktualizace na životní prostředí informovala o výsledcích prováděného hodnocení. V této souvislosti byla prověřena navržená minimalizační opatření na životní prostředí a veřejné zdraví s uvedením, která navržená minimalizační opatření byla zapracována do výrokové části A6 ZÚR SČK.

Ve vyhodnocení SEA byla v rámci návrhu opatření pro předcházení, snížení, či kompenzaci zjištěných (předpokládaných) závažných negativních vlivů návrhu A6 ZÚR SČK na životní prostředí stanovena projektová opatření, kterým bude nutné věnovat pozornost v dalších fázích přípravy, resp. v navazujících řízeních.

Rovněž autorizovaná osoba navrhla ukazatele pro sledování zjištěných potenciálních (negativních) vlivů aktualizace na životní prostředí.

#### **Závěry posuzování:**

- I. Provedeným hodnocením vlivů návrhu A6 ZÚR SČK byly identifikovány potenciální mírně negativní vlivy na ZCHÚ, lokality soustavy Natura 2000, přírodní parky, VKP, památné stromy, a to v souvislosti s koridorem D327, důvodem je okrajový zásah koridoru D327 na území EVL Chlum u Nepřevázky; kolize s VKP vodoteče a jejich nivy – s vodními toky Dobrovka, Klenice, Zalužanská vodoteč, bezejmenná vodoteč; plošná kolize s ochranným pásmem přírodní památky (dále jen „PP“) Chlum u Nepřevázky a dále okrajové zásahy záměru na území PP Chlum u Nepřevázky a okrajové dotčení jejího předmětu ochrany – stanoviště 6410 Bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných nebo hlinito–jílových půdách. Pro zmírnění uvedených potenciálních mírně negativních vlivů bylo v rámci vyhodnocení SEA stanoveno minimalizační opatření „minimalizovat střety s lokalitami Natura 2000 (EVL Chlum

u Nepřevázky), ÚSES (regionální biocentrum Mladoboleslavský Chlum, regionální biokoridor Strašnovský les – Chlum), maloplošnými zvláště chráněnými územími (PP Chlum u Nepřevázky, přírodní park Chlum)“. Minimalizační opatření zajišťující snížení potenciálních negativních vlivů na ZCHÚ, lokality soustavy Natura 2000, přírodní parky bylo zapracováno do výrokové části návrhu A6 ZÚR SČK do článku (148b), konkrétní znění tohoto článku je blíže popsáno v druhé části těchto závěrů posuzování. U koridoru D213 byl vyhodnocen nulový vliv na zmíněné oblasti životního prostředí.

Potenciální mírně negativní vliv byl také identifikován na flóru, faunu a ekosystémy, a to v souvislosti s koridory D213 a D327, důvodem je především částečné nahrazení ekosystému zemědělsky obhospodařovaných pozemků a travních porostů za ekosystém antropogenně obhospodařovaných ploch; dalším důvodem je zásah do biotopů zvláště chráněných druhů, které mohou být potenciálně dotčeny. Pro zmírnění těchto potenciálních negativních vlivů byla ve vyhodnocení SEA uvedena minimalizační opatření „minimalizovat střety s biotopy ochranný významných druhů rostlin a živočichů“, které je již obsahem návrhu A2 ZÚR SČK v článku (198) bod f), přičemž konkrétní znění tohoto článku je blíže popsáno v druhé části těchto závěrů posuzování, dalším opatřením je „realizovat opatření omezující střety letících ptáků a letounů s projíždějícími vlakovými soupravami a s protihlukovými stěnami“. Uvedené projektové opatření bylo navrženo jako doporučené opatření pro navazující přípravu a řízení staveb umístěných v koridorech. Toto minimalizační opatření nebylo do návrhu A6 ZÚR SČK zapracováno.

Ve vztahu k migračním koridorům, ÚSES a prostupnosti území byl stanoven potenciálně mírně negativní vliv konkrétně u koridoru D327. Celkově lze konstatovat, že hodnocená aktualizace generuje potenciální mírně negativní vliv na prvky místního ÚSES z důvodu křížení zamýšlené železniční trati s lokálními biokoridory – lokální koridor 3, lokální koridor 4 a lokální biokoridor 180. Pro zmírnění uvedených potenciálních mírně negativních vlivů na uvedené oblasti životního prostředí bylo v rámci vyhodnocení SEA stanoveno minimalizační opatření „minimalizovat střet s ÚSES“. Toto opatření zajišťující snížení potenciálních negativních vlivů na migrační koridory, ÚSES a propustnost území bylo zapracováno do výrokové části návrhu A6 ZÚR SČK do článku (148b). U koridoru D213 byl identifikován nulový vliv na tuto oblast životního prostředí.

Z hlediska krajinného rázu, fragmentace krajiny a ekologické stability byl stanoven potenciálně mírně negativní vliv u koridoru D327 v důsledku vlivu na fragmentaci a ekologickou stabilitu, narušení dálkového pohledu do krajiny a krajinného rázu území. Pro zmírnění těchto potenciálních vlivů byla v rámci vyhodnocení SEA např. stanovena minimalizační opatření „zajistit vhodné začlenění koridoru do krajiny prostřednictvím ploch pro krajinné úpravy s cílem omezit negativní projevy stavby ve vzhledu krajiny“ a „minimalizovat zásahy do mimolesní zeleně“. Uvedená projektová opatření byla navržena jako doporučená opatření pro navazující přípravu a řízení staveb umístěných v koridorech. Tato minimalizační opatření nebyla do návrhu A6 ZÚR SČK zapracována. U koridoru D213 byl vyhodnocen nulový vliv na uvedené oblasti životního prostředí.

hlediska ochrany ZPF byl u koridoru D327 vyhodnocen potenciální mírně negativní vliv, přičemž se MŽP domnívá, že by se mělo jednat až o vliv významně negativního charakteru, mj. i ve vazbě na uvedenou metodiku posuzovatelky, resp. stupnici významnosti pro hodnocení vlivů ve vyhodnocení SEA. Důvodem je rozsáhlý zábor půd vysoké bonity, narušení investic v půdě, snížení sorpční kapacity území a degradace půdy v úzkém pásu podél koridoru.

Pro zmírnění těchto potenciálních vlivů na ZPF bylo ve vyhodnocení SEA stanoveno minimalizační opatření

zajišťující snížení potenciálních negativních vlivů na ZPF bylo zapracováno do výrokové části návrhu A6 ZÚR SČK do článku (148b). U koridoru D213 byl vyhodnocen nulový vliv na uvedenou složku životního prostředí.

Ve vazbě na PUPFL byl u obou koridorů (D213, D327) vyhodnocen nulový vliv.

U složky prostředí související s vodou byl stanoven potenciální mírně negativní vliv u koridoru D327. Důvodem je především drénování mělké podzemní vody, kde hrozí riziko jejího znečištění. Pro zmírnění uvedeného potenciálního mírně negativního vlivu byla v rámci vyhodnocení SEA stanovena minimalizační opatření „*zohlednit požadavky ochrany podzemních a povrchových vod, zejména minimalizovat střety s ochranným pásmem zdroje vod „ostatní“, vytvořit územní podmínky pro křížení vodních toků dostatečně kapacitními mostními objekty s ohledem na zajištění dobrých odtokových poměrů*“. Uvedená projektová opatření byla navržena jako doporučená opatření pro navazující přípravu a řízení staveb umístěných v koridorech, opatření je částečně obsahem návrhu A2 ZÚR SČK, konkrétně v článku (191) bod b) a v článku (191a) bod e). Znění tohoto článku je blíže popsáno v druhé části těchto závěrů posuzování. Pro koridor D213 byl vyhodnocen nulový vliv na uvedenou složku životního prostředí.

Vzhledem ke kvalitě ovzduší a klimatu byl identifikován u koridorů D213 a D327 nulový až potenciální mírně pozitivní vliv. U obou koridorů (D213, D327) se očekávají vyšší hodnoty resuspenze prachu a vyšší emise škodlivin ze spalování pohonných hmot v mechanismech a nákladních vozidlech; pozitivní přínos se očekává převedením části silniční dopravy na dopravu železniční. Pro zmírnění uvedených potenciálních mírně negativních vlivů bylo v rámci vyhodnocení SEA stanoveno minimalizační opatření „*po celou dobu výstavby minimalizovat emise a resuspenzi prachových částic z přemísťování zemin a ze znečištění veřejných komunikací*“. Toto projektové opatření bylo navrženo jako doporučené opatření pro navazující přípravu a řízení staveb umístěných v koridorech, přičemž uvedené opatření je obsahem návrhu A2 ZÚR SČK, konkrétně v článku (191) bod a).

Z hlediska kvality a kvantity vodních zdrojů a povrchových vod byl u obou koridorů (D213, D327) stanoven potenciální mírně negativní vliv. Neočekává se, že by za běžného provozu docházelo ke znečištění povrchových nebo podzemních vod, nelze ale vyloučit znečištění vlivem úniku provozních kapalin při havarijních stavech (např. havárie vozidel v době výstavby). Pro zmírnění uvedeného potenciálního mírně negativního vlivu bylo v rámci vyhodnocení SEA stanoveno minimalizační opatření „*zohlednit požadavky ochrany podzemních a povrchových vod, zejména minimalizovat střety s ochranným pásmem zdroje vod „ostatní“, vytvořit územní podmínky pro křížení vodních toků dostatečně kapacitními mostními objekty s ohledem na zajištění dobrých odtokových poměrů*“. Uvedená projektová opatření byla navržena jako doporučená opatření pro navazující přípravu a řízení staveb umístěných v koridorech, opatření je částečně obsahem návrhu A2 ZÚR SČK, konkrétně v článku (191) bod b) a v článku (191a) bod e).

Riziko povodní a jejich následků bylo shledáno u koridoru D327 s potenciálním mírně negativním vlivem v důsledku kolize se záplavovým územím Klenice a s ohledem na předpokládanou konstrukci stavby v těchto koridorech mají potenciál přispívat ke zvýšení povodňové vlny. Pro zmírnění uvedeného vlivu bylo v rámci vyhodnocení SEA stanoveno minimalizační opatření „*minimalizovat vlivy na záplavová území vodních toků Klenice a Jizery*“.

Minimalizační opatření zajišťující snížení potenciálních negativních vlivů bylo zapracováno do výrokové části návrhu A6 ZÚR SČK do článku (148b). U koridoru D213 byl vyhodnocen nulový vliv na riziko povodní a jejich následků.

Provedeným hodnocením vlivů návrhu A6 ZÚR SČK byly identifikovány potenciální mírně negativní vlivy až mírně pozitivní vlivy na hlukovou zátěž u obou koridorů (D213 a D327). Důsledkem negativního vlivu je především zvýšení hluku v době výstavby, a naopak pozitivní vliv je předpokládán ve vazbě na převedení části dopravy na dopravu železniční. Pro zmírnění uvedeného potenciálního mírně negativního vlivu bylo v rámci vyhodnocení SEA stanoveno minimalizační opatření „*minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí dotčených sídel*“. Minimalizační opatření zajišťující snížení potenciálního negativního vlivu bylo zapracováno pro koridor D327 do výrokové části návrhu A6 ZÚR SČK do článku (148b). Koridor D213 se z hlediska textového vyjádření v ZÚR SČK nemění, s ohledem na tuto skutečnost není toto opatření do A6 ZÚR SČK pro koridor D213 znovu zapracováno do výroku, jelikož je obsahem A2 ZÚR SČK, konkrétně v článku (191) bod a).

Z hlediska kulturního dědictví a hmotných statků byl identifikován potenciální mírně negativní vliv na koridory D213 a D327. Důvodem je, že trasa koridorů se přibližuje nebo přímo dotýká lokality archeologických nálezů UAN I „Nepřevázka – Pod dvorem“, „Vodice“, „Řepov – okolí hřbitova“, Mladá Boleslav „Prostor Baumaxu“ a „Železniční přejezd“. Pro zmírnění uvedených potenciálních mírně negativních vlivů bylo v rámci vyhodnocení SEA např. stanoveno minimalizační opatření „*minimalizovat střety s územím archeologických nálezů a s nemovitými kulturními památkami*“. Uvedené projektové opatření bylo vymezeno jako doporučené opatření pro navazující přípravu a řízení staveb umístěných v koridorech. Toto opatření nebylo zapracováno do návrhu A6 ZÚR SČK.

Z hlediska nerostného bohatství, horninového prostředí včetně svahových nestabilit a poddolovaného území posuzovatelka ve vyhodnocení SEA uvádí, že koridory D213 a D327 jsou vymezeny v chráněném ložiskovém území (dále jen „CHLÚ“) pro těžbu černého uhlí a zemního plynu ID 07530000 Bezno (Mělnická pánev), dopad ale hodnotí jako zanedbatelný s ohledem na malou výměru a krátký měněný úsek koridoru, i přes to bylo preventivně autorizovanou osobou stanoveno minimalizační opatření „*minimalizovat střety s CHLÚ pro těžbu černého uhlí a zemního plynu Bezno*“, které bylo zapracováno, pro koridor D327, do výrokové části návrhu A6 ZÚR SČK do článku (148b). Koridor D213 se z hlediska textového vyjádření v ZÚR SČK nemění, s ohledem na tuto skutečnost není toto opatření do A6 ZÚR SČK pro koridor D213 znovu zapracováno do výroku, je obsahem již platných ZÚR SČK v článku (190) bod d), konkrétní znění tohoto článku je blíže popsáno v druhé části těchto závěrů posuzování.

V rámci posouzení návrhu A6 ZÚR SČK bylo identifikováno u koridorů D213 a D327 riziko vzniku kumulativních či synergických vlivů ve vztahu k obyvatelstvu a hygieně prostředí (hluk), ovzduší, půdě (ZPF), flóře, fauně a biologické rozmanitosti, ZCHÚ, ÚSES a krajině. Potenciální kumulativní mírně negativní až mírně pozitivní vliv byl identifikován u obou koridorů na obyvatelstvo a hygienu prostředí (hluk). Důvodem je především kumulace hluku koridorů s provozem stávajících železničních tratí č. 071 a č. 064 a s provozem dálnice D10 a silnice I/38, pozitivní kumulace vznikne převedením části silniční dopravy na dopravu železniční. Na uvedenou složku životního prostředí byly také identifikovány potenciální synergické mírně negativní vlivy, které jsou předpokládány vzhledem k spolupůsobení hluku z provozu koridorů a znečištění ovzduší ze stávajících železnic č. 071 a č. 064 včetně stávající silniční dopravy (dálnice D10 a silnice I/38). Z hlediska ovzduší byl u koridorů (D213, D327) stanoven potenciální

mírně pozitivní kumulativní vliv a mírně negativní synergický vliv, pozitivní kumulace je očekávána podél trasy stávajících silnic (dálnice D10 a silnice I/38) vlivem převedení části dopravy ze silnic na dopravu železniční, potenciální mírně negativní synergie jsou dány spolupůsobením hluku z provozu koridorů a znečištění ovzduší ze stávajících zdrojů (železnice č. 071 a č. 064) včetně silniční dopravy (dálnice D10 a silnice I/38). U složky ZPF byl u koridorů (D213, D327) stanoven mírně negativní kumulativní vliv, dojde totiž ke kumulaci záboru půdy u obou koridorů. Co se týká složky flóra, fauna, biologická rozmanitost, ZCHÚ, ÚSES, zde byly vyhodnoceny pro oba koridory (D213, D327) potenciální mírně negativní kumulativní vlivy, které se projeví kumulací rušivých vlivů společně se stávající dálnicí D10, silnicí I/38, železnicí č. 071, železnicí č. 064 a koridory (D213, D327) navzájem na některé zvláště chráněné druhy fauny (čejka chocholatá, koroptev polní), na zábor jejich potravních biotopů a na ekosystémy polních společenstev. U složky krajina se potenciální mírně negativní kumulativní vlivy projeví u obou koridorů se stávající silniční sítí, konkrétně u koridoru D213 se silnicí I/38 a železnicí č. 071, u koridoru D327 s dálnicí D10, železnicí č. 071 a železnicí č. 064, kde dojde k ovlivnění krajinného rázu, fragmentace území, dynamiky krajinného rázu vlivem naspů a mimoúrovňových křížení včetně ovlivnění dálkových pohledů. Dále se předpokládá potenciální mírně negativní kumulativní vliv u koridoru D327 na povrchové a podzemní vody, konkrétně jde o kumulaci vlivů zmiňovaného koridoru (D327) s vlivy dálnice D10 a železnice č. 064 na průchod povodňové vlny, na zvýšení rizika znečištění povrchových a podzemních vod při kontaktu koridorů s vodními toky a s ochranným pásmem jímání vody z Jizery.

V rámci hodnocení případných přeshraničních vlivů návrhu A6 ZÚR SČK nebyl identifikován žádný potenciální přeshraniční vliv jak na území sousedních států, tak na území jiných krajů. Přeshraniční vlivy koridorů jsou tedy ve všech časových řadách nulové.

Projektová opatření jsou ve vyhodnocení SEA vymezena pouze jako doporučená opatření pro navazující přípravu a řízení staveb umístěných v koridorech. Ve vyhodnocení je dále uvedeno, že tato opatření jsou v současné době zapracována v článku (190), (191), (191a) a (198) úplného znění A2 ZÚR SČK jako společná projektová opatření pro plochy a koridory dopravy a technické infrastruktury, a proto tato opatření nebyla zapracována do návrhu A6 ZÚR SČK. Bylo však zjištěno, že tato opatření nejsou zapracována v žádném z uvedených článků.

Jedná se o opatření „realizovat opatření omezující střety letících ptáků a letounů s projíždějícími vlakovými soupravami a s protihlukovými stěnami“, důvodem pro stanovení uvedeného opatření je zásah do biotopů zvláště chráněných druhů, které mohou být potenciálně mírně negativně dotčeny. Následující opatření nebylo taktéž zapracováno „zajistit vhodné začlenění koridoru do krajiny prostřednictvím ploch pro krajinařské úpravy s cílem omezit negativní projevy stavby ve vzhledu krajiny“, které bylo stanoveno v důsledku očekávání narušení dálkového pohledu do krajiny. Dalším nezpracovaným opatřením je „minimalizovat střety s územím archeologických nálezů a s nemovitými kulturními památkami“, důvodem stanovení uvedeného opatření je, že se trasa koridoru přibližuje nebo přímo dotýká lokality archeologických nálezů. Posledním navrženým a nezpracovaným opatřením je „zohlednit požadavky ochrany podzemních a povrchových vod, zejména minimalizovat střety s ochranným pásmem zdroje vod „ostatní“, vytvořit územní podmínky pro křížení vodních toků dostatečně kapacitními mostními objekty s ohledem na zajištění dobrých odtokových poměrů“, přičemž uvedené opatření bylo stanoveno v důsledku toho, že nelze vyloučit znečištění vlivem úniku provozních kapalin při havarijních stavech. Všechna tato opatření byla stanovena pro oba koridory (D213 a D327). Opatření „minimalizovat zásahy do mimolesní zeleně“, které bylo



stanoveno pouze u koridoru D327 v důsledku vlivu fragmentace a narušení ekologické stability krajiny, nebylo také zpracováno do návrhu A6 ZÚR SČK.

Návrh A6 ZÚR SČK je zpracován invariantně. Vzhledem k povaze vyhodnocených potenciálních vlivů návrhu A6 ZÚR SČK na životního prostředí a veřejné zdraví a možnostem jejich minimalizace je invariantní řešení považováno za dostačující.

- II. Jak již bylo sděleno výše, na základě vhodné spolupráce mezi posuzovatelkou a zpracovatelem koncepce byla provedena analýza stávajících platných ZÚR SČK. Díky této skutečnosti bylo zjištěno, která navržená minimalizační opatření nemusí být dále sledována. Rovněž bylo vhodně naformulováno minimalizační opatření ve vazbě na zjištěné potenciální negativní vlivy, resp. opatření odpovídající měřítku ZÚR, aby byl přínos provedeného procesu SEA co nejefektivnější.

Jedná se o následující navržená prostorová opatření ke zmírnění uvedených potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví vztahující se i ke zjištěným potenciálním kumulativním a synergickým vlivům negativního charakteru, u kterých lze navrhnout minimalizační opatření v podrobnosti ZÚR a které jsou doplněny do návrhu A6 ZÚR SČK, konkrétně do výrokové části.

– D327 železniční trať v úseku Nepřevázka – Mladá Boleslav město, tzv. Bezděčínská spojka

➤ článek (148b)

*„ZÚR stanovují pro koridor železniční dopravy nadmístního významu specifické požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování, která vyplývají z hodnocení střetů příslušných koridorů s vybranými limity využití území.*

*Minimalizovat vlivy na:*

- lokality Natura 2000 (EVL Chlum u Nepřevázky),
- ÚSES (regionální biocentrum Mladoboleslavský Chlum, regionální biokoridor Strašnovský les – Chlum),
- MZCHÚ (PP Chlum u Nepřevázky, přírodní park Chlum),
- záplavová území vodních toků Klenice a Jizery,
- CHLÚ těžby černého uhlí Bezno,
- zábor ZPF I. a II. třídy ochrany,
- obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí dotčených sídel Mladá Boleslav, Řepov, Jemníky, Chloumek u Mladé Boleslavi, Nepřevázka.“

Následující navržená projektová opatření ke zmírnění uvedených potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví vztahující se i ke zjištěným potenciálním kumulativním a synergickým vlivům negativního charakteru jsou vymezena v platných ZÚR SČK jako doporučená opatření pro navazující přípravu a řízení staveb umístěných v koridorech.

➤ článek (190)

*„ZÚR navrhuje na základě doporučení SEA následující společná prostorová opatření pro plochy a koridory dopravy a technické infrastruktury:*

*a) vymezení koridorů s identifikovaným rizikem možného vlivu na ptáčích oblastech nebo evropsky významné lokality soustavy Natura 2000 zpřesnit v rámci zpracování navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizace vlivů na dotčené oblasti a lokality;*

- b) vymezení koridorů liniových záměrů dopravní a technické infrastruktury, které procházejí záplavovým územím; směrově řešit v nejkratší možné délce v závislosti na místních podmínkách;
- c) vymezení koridorů dopravní nebo technické infrastruktury, zasahujících do pásem vodních zdrojů 1. a 2a stupně, zpřesnit v rámci navazující územně plánovací dokumentace s cílem nenarušení vydatnosti a jakosti dotčených zdrojů;
- d) vymezení koridorů dopravní nebo technické infrastruktury, zasahujících do stanovených dobývacích prostorů a chráněných ložiskových území, zpřesnit v rámci navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizace objemu zásob vázaných v ochranném pilíři stavby.“

➤ článek (191)

„ZÚR navrhuje na základě doporučení SEA následující společná projektová opatření pro plochy a koridory dopravy a technické infrastruktury:

a) vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA. Jedná se zejména o následující záměry:

- silniční stavby procházející v přímém kontaktu s obytnou zástavbou
- rozšiřování letišť
- železniční stavby v místech kontaktu s obytnou zástavbou
- výstavba nových energetických zdrojů.

V rámci přípravy jednotlivých staveb je nutno zajistit promítnutí opatření k omezení vlivů stavební činnosti do příslušných plánů organizace výstavby a jejich dodržování během realizace stavby.

- b) podmínkou realizace záměrů zasahujících do ochranných pásem vodních zdrojů jsou pozitivní výsledky hydrogeologického posudku a realizace ochranných opatření k minimalizaci vlivů na režim a jakost dotčených vodních zdrojů;
- c) podmínkou realizace záměrů procházejících záplavovým územím jsou projektová řešení zajišťující minimalizaci vlivů na odtokové poměry (inundační mosty) a omezením dlouhých šikmo trasovaných přechodů. Nepřípustná jsou taková řešení, která svým podélným sevřením údolních úseků omezují nebo znemožňují rozlivy povodňových průtoků ve volné krajině;
- d) u záměrů s vysokým rozsahem zpevněných ploch požadovat vybavení dešťovými kanalizacemi s dešťovými zdržemi pro regulaci nárazového odtoku srážkových vod. V rámci projektové EIA je nutné v podrobném měřítku řešit zajištění prostupnosti liniových dopravních staveb ve smyslu metodiky AOPK ČR,
- e) báňsko-technický posudek zajistit u záměrů zasahujících do území s předpokládaným výskytem důlních děl (poddolované území);
- f) v případě, že záměr zasahuje do bloků zásob výhradního ložiska a pokud územně environmentální nebo technické podmínky neumožňují směrovou či prostorovou korekci, je realizace záměru možná pouze za podmínky souhlasu MŽP a MPO s převodem části zásob do kategorie vázaných v důsledku stanovení ochranného pilíře. V případě průchodu trasy stanoveným dobývacím prostorem je nutný souhlas OBÚ;

- g) u staveb, které vykazují potenciální významný negativní vliv na krajinný ráz (nadzemní elektrická vedení, silnice apod.) a které vstupují na území se zvýšenou hodnotou krajinného rázu, vyžadovat pro navazující územně plánovací a projektovou dokumentaci návrh takových prostorových a technických řešení, která budou minimalizovat negativní vliv na krajinný ráz;
- h) u staveb, vyžadujících zásahy do pozemků určených k plnění funkcí lesa, vyžadovat náhradní výsadbu a zalesnění;
- i) při výstavbě logistických a průmyslových areálů dodržovat koeficient zeleně v min. hodnotě 40 % s přihlédnutím ke specifikům umístění a velikosti areálu. Při umístování zástavby na vysoce bonitních půdách se doporučuje zvážit požadavek na vyšší koeficient zeleně.“

➤ **článek (191a)**

„Pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na životní prostředí uplatňovat v navazujících procesech zpracování ÚPD a při rozhodování v území o konkrétních záměrech a při sledování implementace ZÚR SK následující opatření:

- a) při územně plánovací činnosti konkrétních záměrů dopravní a technické infrastruktury respektovat relevantní principy a podmínky stanovené ve Vyhodnocení SEA včetně podmínek vyplývajících z hlavních environmentálních limitů vycházejících ze stávající legislativy;
- b) při zpřesňování ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury v územních plánech

respektive při přípravě konkrétních záměrů řešit průchodnost turistických cest;

c) při zpřesňování ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury v územních plánech, respektive při přípravě konkrétních záměrů minimalizovat zábor ZPF, především zábor půdy v 1. a 2. třídě ochrany ZPF;

d) při zpřesňování ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury v územních plánech, respektive při přípravě konkrétních záměrů minimalizovat zábor a zásah do PUPFL, především do lesů zvláštního určení a lesů ochranných;

e) při zpřesňování ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury v územních plánech, respektive při přípravě konkrétních záměrů zajistit, aby nedocházelo ke zhoršování odtokových poměrů v území během povodňových průtoků.“

➤ **článek (191a)**

„Pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na životní prostředí uplatňovat v navazujících procesech zpracování ÚPD a při rozhodování v území o konkrétních záměrech a při sledování implementace ZÚR SK následující opatření:

a) při územně plánovací činnosti konkrétních záměrů dopravní a technické infrastruktury respektovat relevantní principy a podmínky stanovené ve Vyhodnocení SEA včetně podmínek vyplývajících z hlavních environmentálních limitů vycházejících ze stávající legislativy;

b) při zpřesňování ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury v územních plánech, respektive při přípravě konkrétních záměrů řešit průchodnost turistických cest;

c) při zpřesňování ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury v územních plánech, respektive při přípravě konkrétních záměrů minimalizovat zábor ZPF, především zábor půdy v 1. a 2. třídě ochrany ZPF;

d) při zpřesňování ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury v územních plánech, respektive při přípravě konkrétních záměrů minimalizovat zábor a zásah do PUPFL, především do lesů zvláštního určení a lesů ochranných;

- e) při zpřesňování ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury v územních plánech, respektive při přípravě konkrétních záměrů zajistit, aby nedocházelo ke zhoršování odtokových poměrů v území během povodňových průtoků.“
- c) v CHKO pro rozvoj sídel využít přednostně přestavbu nevyužívaných nebo nedostatečně využívaných ploch v zastavěném území sídel, nová zastavitelná území vymezovat výjimečně a v souladu s požadavky na ochranu přírody a krajiny;
- d) při rozvoji sídel a návrhu nových dopravních staveb v krajinářsky hodnotných územích zabezpečit ochranu krajinného rázu;
- e) výškové stavby (větrné elektrárny apod.) umísťovat v souladu s ochranou krajinného rázu. Při umísťování ostatních staveb a zařízení, které mohou díky svým plošným parametrům narušit pozitivní charakteristiky krajinného rázu5 tento vliv hodnotit studií krajinného rázu a negativní dopady eliminovat;
- f) vedení nových dopravních staveb ve volné krajině navrhovat přednostně mimo zvláště chráněná území, lokality soustavy NATURA 2000, mokřadní ekosystémy a v případě střetu posoudit vliv navrhovaných staveb a přijmout náležitá kompenzační a eliminační opatření;
- g) ve zvláště chráněných a krajinářsky hodnotných územích podporovat rozvoj šetrných forem turismu, zamezit plošné výstavbě rekreačních objektů mimo zastavěná území a navrhnout rekreační využití vesnických sídel. Podporovat ekologicky únosné využití vodních toků k rekreační a sportovní plavbě a zabezpečit související zázemí (veřejná tábořiště, parkoviště apod.) s ohledem na ochranu přírody, podporovat rozvoj eko- a agroturistiky;
- h) podporovat rozvoj léčebných lázní, respektovat požadavky na zajištění ochrany přírodních léčivých zdrojů a dbát na kvalitu obytného a přírodního prostředí;
- i) vytvářet podmínky pro šetrné využívání ložisek nerostů. Při vymezování ÚSES hledat plochy mimo ložiska nerostů, vnik překryvu ložiska skladebnou částí ÚSES umožnit jen v nezbytných případech a při zohlednění stanovených dobývacích prostorů. Při povolování hornické činnosti vycházet z toho, že vymezení biocenter a biokoridorů přes ložiska nerostů není překážkou jejich využívání. V takových případech je nezbytné podporovat funkci ÚSES jak při samotné těžbě, tak při jejím ukončování a zejména rekultivaci těžbou dotčeného území, kdy dojde za předem stanovených podmínek k vytvoření funkčního prvku ÚSES;
- j) při vytváření lokální úrovně ÚSES respektovat ochranu a šetrné využití přírodních zdrojů;
- k) při řešení změn využití území a upřesňování tras liniových staveb minimalizovat vlivy na území přírodních hodnot. Optimální řešení ověřovat v rámci zpracování podrobné dokumentace a posuzované z hlediska vlivu na životní prostředí (EIA);
- l) řešit střety dopravní a technické infrastruktury s územním systémem ekologické stability;
- m) chránit říční nivy; zabránit je třeba vodohospodářským úpravám regulujícím vodní toky, odvodňována a zastavování údolních niv a likvidaci přírodě blízkých společenstev (slepá ramena, mokřady, lužní lesy, břehové porosty, louky).“.

- III. **V rámci vyhodnocení SEA byly identifikovány a popsány potenciální mírně negativní (resp. až významně negativní vlivy na základě vyjádření MŽP v I. části závěrů posuzování u složky ZPF u koridoru D327) až mírně pozitivní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Potenciální negativní vlivy na složky životního prostředí uvedené v závěrech posuzování lze snížit či vyloučit prostřednictvím minimalizačních opatření, která byla navržena v rámci vyhodnocení SEA, resp. zapracována do výrokové části návrhu A6 ZÚR SČK, opatřeními obsaženými v platných ZÚR SČK, či stanovenými požadavky v tomto stanovisku SEA. Naplňování návrhu**

**koncepte bude tedy spojeno maximálně s potenciálními mírnými negativními vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Na základě těchto uvedených skutečností lze konstatovat, že návrh A6 ZÚR SČK jako celek je hodnocen jako akceptovatelný.**

Ačkoli jsou některá minimalizačních opatření, která autorizovaná osoba stanovila při vyhodnocení potenciálních negativních vlivů A6 ZÚR SČK na životní prostředí, již zapracována v návrhu A6 ZÚR SČK, stanovuje MŽP další požadavky k eliminaci a snížení potenciálních negativních vlivů A6 ZÚR SČK na životní prostředí a veřejné zdraví, které byly vyhodnoceny v rámci vyhodnocení SEA, nicméně do výrokové části návrhu A6 ZÚR SČK se nepromítly, a proto je nutné je respektovat.

MŽP jako příslušný úřad v souladu s ustanovením § 21 písm. k) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, na základě návrhu A6 ZÚR SČK, podkládá dle ustanovení § 42b odst. 6 stavebního zákona a dopracovaného vyhodnocení vlivů návrhu A6 ZÚR SČK na životní prostředí, vydává postupem podle ustanovení § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví:

### **SOUHLASNÉ STANOVISKO**

**k návrhu koncepce „Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje“ s níže uvedenými požadavky, kterými budou zároveň zajištěny minimální možné dopady realizace A6 ZÚR SČK na životní prostředí a veřejné zdraví:**

A. Prověřit možné zapracování níže uvedených minimalizačních opatření do výrokové části návrhu A6 ZÚR SČK viz např. zmíněné články (190), (191), (191a), (198) obsahující mj. i opatření projektového charakteru. Případně zapracovat tato minimalizační opatření do odůvodnění návrhu aktualizace, aby mohla být využita pořizovateli územních plánů a mohla být uplatněna při navazujících řízeních v rámci povolování záměrů.

- 1) Minimalizovat zásahy do mimolesní zeleně (konkrétně u koridoru D327).
- 2) Realizovat bariéry omezující střety letících ptáků a letounů s projíždějícími vlakovými soupravami a s protihlukovými stěnami (konkrétně u koridorů D213 a D327).
- 3) Zajistit vhodné začlenění koridoru do krajiny prostřednictvím ploch pro krajinářské úpravy s cílem omezit negativní projevy stavby ve vzhledu krajiny (konkrétně u koridorů D213 a D327).
- 4) Zohlednit požadavky ochrany podzemních a povrchových vod, zejména minimalizovat střety s ochranným pásmem zdroje vod „ostatní“, vytvořit územní podmínky pro křížení vodních toků dostatečně kapacitními mostními objekty s ohledem na zajištění dobrých odtokových poměrů (konkrétně u koridorů D213 a D327).
- 5) Minimalizovat střety s územím archeologických nálezů a s nemovitými kulturními památkami (konkrétně u koridorů D213 a D327).
- 6) Vytvořit územní podmínky pro vhodné začlenění stavby v koridoru do krajiny prostřednictvím ploch pro krajinářské úpravy s cílem omezit negativní projevy stavby ve vzhledu a funkci krajiny (konkrétně u koridorů D213 a D327).

B. MŽP upozorňuje na zákonná ustanovení, která je nutné legitimně zohlednit:

- 1) MŽP upozorňuje na povinnost schvalujícího orgánu podle ustanovení § 10g odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a příslušných ustanovení stavebního zákona zohlednit požadavky vyplývající z tohoto stanoviska.

2) Předkladatel, resp. pořizovatel Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje je povinen postupovat podle ustanovení § 10g odst. 5 a 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a zveřejnit schválenou koncepci včetně zpracovaného prohlášení. Metodické sdělení Ministerstva pro místní rozvoj a MŽP k prohlášení předkladatele je k dispozici v Informačním systému SEA, na internetové adrese: [https://portal.cenia.cz/eiasea/dokumenty/sea\\_metodicka\\_doporučení?lang=cs](https://portal.cenia.cz/eiasea/dokumenty/sea_metodicka_doporučení?lang=cs).

3) MŽP rovněž upozorňuje na povinnost zajistit sledování a rozbor vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a další povinnosti plynoucí z ustanovení § 10h zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a bodu 10 přílohy ke stavebnímu zákonu.

4) Předkladatel, resp. pořizovatel zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup vypořádání všech stanovisek dotčených orgánů, vyjádření, námitek a připomínek obdržných po celou dobu přípravy koncepce včetně veřejného projednání, a to jak ke koncepci, tak i k jejímu vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

Toto stanovisko není závazným stanoviskem ani rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

#### **4 Sdělení, jak bylo stanovisko podle § 37 odst. 6, resp. § 42b odst. 6 stavebního zákona zohledněno, s uvedením závažných důvodů, pokud některé požadavky nebo podmínky zohledněny nebyly**

Stanovisko dle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí k návrhu koncepce č. j.: MZP/2022/710/2131 ze dne 21. 6. 2022 pořizovatel spolu s projektantem vyhodnotili a dospěli k závěru, že požadavky 6. AZÚR SK i Vyhodnocení vlivů 6. AZÚR SK na životní prostředí (dále jen „VVURÚ“) buď obsahují, případně jsou nezákonné, protože neodpovídají **§ 36 odst. 3 stavebního zákona** (konkrétní technická opatření nepřísluší podrobnosti ZÚR), případně jde o požadavky procesního charakteru ve vztahu ke zvláštním předpisům, mimo kompetence nástrojů územního plánování, jejichž závaznost vyplývá přímo z právních předpisů bez ohledu na ZÚR. Odůvodnění samo o sobě není závazné a nemůže obsahovat něco, co není ve výroku. Požadavky stanoviska z výše uvedených důvodů nebyly do 6. AZÚR SK zapracovány, což doporučovalo i VVURÚ v kapitole 11, podkapitole C části A. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA), ve kterém veškeré tyto body byly hodnoceny.

#### **5 Komplexní zdůvodnění přijatého řešení včetně vybrané varianty**

Zastupitelstvo Středočeského kraje usnesením č. 105-18/2019/ZK ze dne 29. 4. 2019 rozhodlo o pořízení aktualizace ZÚR SK a jejím obsahu zkráceným postupem dle § 42a odst. 2 stavebního zákona, na základě návrhu Správy železnic, s. p., jakožto oprávněného investora. Zpracování 6. AZÚR SK, vč. VVURÚ navazuje na ZÚR SK, ve znění Aktualizace č 1. a 2., které byly vydány na základě usnesení Zastupitelstva kraje č. 022-13/2018/ZK ze dne 26. 4. 2018 (účinnost 4. 9. 2018) s využitím průběžně aktualizovaných Územně analytických podkladů Středočeského kraje v souladu s § 25 stavebního zákona. Požadováno bylo invariantní řešení, čemuž návrh dostál. V rámci zpracovaného VVURÚ pak bylo konstatováno, že vzhledem k povaze vyhodnocených potenciálních vlivů návrhu 6. AZÚR SK na životního prostředí a veřejné zdraví a možnostem jejich minimalizace je invariantní řešení považováno za dostačující.