

5. AKTUALIZACE ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE ÚSTECKÉHO KRAJE



ODŮVODNĚNÍ

II.A TEXTOVÁ ČÁST ODŮVODNĚNÍ

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

OBJEDNATEL

Ústecký kraj

Velká Hradební 3118/48

400 02 Ústí nad Labem



POŘIZOVATEL

Krajský úřad Ústeckého kraje

Odbor územního plánování a stavebního řádu

Velká Hradební 3118/48

400 02 Ústí nad Labem



ZHOTOVITEL

Ateliér Cihlář-Svoboda s.r.o.

Na Máchovně 1610

266 01 Beroun



ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:

RNDr. Milan Svoboda

- autorizovaný architekt pro obor územní plánování, osvědčení ČKA č. 02 463



KOLEKTIV ZPRACOVATELŮ:

RNDr. Milan Svoboda

Ing. Jan Cihlář

Mgr. Simona Křečková

Ing. Lukáš Velebil

Ing. Lucie Nováková

Ing. Pavla Žídková

Ing. Pavla Hofmanová

RNDr. Marek Banaš, Ph.D.

OBSAH

TEXTOVÁ ČÁST ODŮVODNĚNÍ

SEZNAM ZKRATEK	7
1. VÝSLEDEK PŘEZKOUMÁNÍ DLE § 40 ODS. 1 STAVEBNÍHO ZÁKONA	8
1.1. Vyhodnocení souladu s Politikou územního rozvoje ČR	8
1.2. Vyhodnocení souladu s Územním rozvojovým plánem	18
1.3. Vyhodnocení souladu s cíli a úkoly územního plánování dle § 18 a § 19 stavebního zákona	18
1.4. Vyhodnocení souladu s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů	22
1.5. Vyhodnocení souladu s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledkem řešení rozporů	24
2. ZÁKLADNÍ INFORMACE O VÝSLEDČÍCH VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ VČETNĚ VÝSLEDKŮ VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, STANOVISKO MINISTERSTVA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PODLE § 42B ODS. 6 STAVEBNÍHO ZÁKONA A SDĚLENÍ, JAK BYLO STANOVISKO PODLE § 42B ODS. 6 STAVEBNÍHO ZÁKONA ZOHLEDNĚNO, S UVEDENÍM ZÁVAŽNÝCH DŮVODŮ, POKUD NĚKTERÉ POŽADAVKY NEBO PODMÍNKY ZOHLEDNĚNY NEBYLY	26
2.1. Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí	26
2.2. Stanovisko Ministerstva životního prostředí podle § 42b odst. 6 stavebního zákona	56
2.3. Sdělení, jak bylo stanovisko podle § 42b odst. 6 stavebního zákona zohledněno, s uvedením závažných důvodů, pokud některé požadavky nebo podmínky zohledněny nebyly	83
3. VYHODNOCENÍ KOORDINACE VYUŽÍVÁNÍ ÚZEMÍ Z HLEDISKA ŠIRŠÍCH (NADREGIONÁLNÍCH) VZTAHŮ	86
4. VYHODNOCENÍ SPLNĚNÍ PODMÍNEK VYPLYVAJÍCÍCH Z PŘÍPADNÝCH VYJÁDŘENÍ PŘÍSLUŠNÝCH ORGÁNŮ SOUSEDNÍCH STÁTŮ A VÝSLEDKŮ KONZULTACÍ S NIMI	90
4.1. Východiska	90
4.2. Konzultace	90
5. VYHODNOCENÍ SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ OBSAŽENÝCH V ROZHODNUTÍ ZASTUPITELSTVA KRAJE O OBSAHU AKTUALIZACE ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE POŘIZOVANÉ ZKRÁCENÝM POSTUPEM	91
6. VÝČET ZÁLEŽITOSTÍ TÝKAJÍCÍCH SE ROZVOJE ÚZEMÍ STÁTU, KTERÉ NEJSOU OBSAŽENY V POLITICE ÚZEMNÍHO ROZVOJE (§ 36 ODS. 1 STAVEBNÍHO ZÁKONA), S ODŮVODNĚNÍM POTŘEBY JEJICH VYMEZENÍ	93
7. KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ PŘIJATÉHO ŘEŠENÍ	94
HISTORICKÁ VÝCHODISKA	95
ODŮVODNĚNÍ VYBRANÉ VARIANTY	96

ORIENTAČNÍ POPIS VYMEZENÍ VARIANT KORIDORU	97
POŽADAVEK NA VARIANTNÍ VYMEZENÍ KORIDORU	99
VÍCEKRITERIÁLNÍ ANALÝZA	104
STANOVENÍ DOPORUČENÉ VARIANTY	110
NÁVRH VÝBĚRU NEJVHODNĚJŠÍ VARIANTY	113
RYCHLÁ SPOJENÍ (RS)	113
VAZBA NA OBOROVÉ STRATEGICKÉ A KONCEPČNÍ DOKUMENTY	114
HLAVNÍ CÍLE A PŘÍNOSY	118
PROPOJENÍ SÍTĚ RS SE STÁVAJÍCÍMI KONVENČNÍMI TRATĚMI	120
ŠÍŘKA KORIDORU	121
TUNELY	122
ORIENTAČNÍ TECHNICKÉ PARAMETRY	123
STANOVENÉ ÚKOLY PRO ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ A VYUŽÍVÁNÍ VYMEZENÉHO KORIDORU	123
STANOVENÁ KRITÉRIA PRO ROZHODOVÁNÍ O MOŽNÝCH VARIANTÁCH VE VYUŽITÍ ÚZEMÍ VYMEZENÉHO KORIDORU	130
8. KVALIFIKOVANÝ ODHAD ZÁBORŮ PŮDNÍHO FONDU PRO PLOCHY A KORIDORY REPUBLIKOVÉHO A NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU	134
8.1. Kvalifikovaný odhad záborů ZPF	134
8.2. Kvalifikovaný odhad záborů PUPFL	139
9. ÚPLNÉ ZNĚNÍ TEXTU ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE ÚSTECKÉHO KRAJE S VYZNAČENÍM ZMĚN PROVEDENÝCH V RÁMCÍ 5. AKTUALIZACE	140
10. NÁLEŽITOSTI PODLE SPRÁVNÍHO ŘÁDU	141
10.1. Rozhodnutí o námitkách	141
10.2. Vyhodnocení připomínek	141
10.3. Uplatněné námitky k variantám, které nebyly vybrány	141
10.4. Uplatněné připomínky k variantám, které nebyly vybrány	141

GRAFICKÁ ČÁST ODŮVODNĚNÍ

5. Koordinační výkres	1 : 100 000
6. Výkres širších vztahů	1 : 500 000
7. SROVNÁVACÍ VÝKRES: Výkres ploch a koridorů, včetně ÚSES s vyznačením změn provedených v 5. aktualizaci Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje	1 : 100 000
8. Schéma šířkového uspořádání koridoru	1 : 100 000

SEZNAM ZKRATEK

5aZÚR ÚK	5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje
AČR	Armáda České republiky
č.	Číslo
CR	Česká republika
EVL	Evropsky významná lokalita
CHKO	Chráněná krajinná oblast
CHLÚ	Chráněné ložiskové území
NATURA 2000	Soustava chráněných území určená k ochraně nejvzácnějších a nejvíce ohrožených druhů živočichů, rostlin a nejvzácnějších přírodních stanovišť na území Evropské unie
PO	Ptačí oblast
PUPFL	Pozemek určený k plnění funkcí lesa
PÚR ČR	Politika územního rozvoje České republiky
RS	Rychlá spojení
Sb.	Sbírka zákonů
SRN	Spolková republika Německo
TEN-T	Transevropská dopravní síť
TERFN	Transevropská železniční síť nákladní dopravy
TŽK	Tranzitní železniční koridor
ÚK	Ústecký kraj
ÚSES	Územní systém ekologické stability
ZPF	Zemědělský půdní fond
ZÚR	Zásady územního rozvoje

1. VÝSLEDEK PŘEZKOUMÁNÍ DLE § 40 Odst. 1 STAVEBNÍHO ZÁKONA

1.1. Vyhodnocení souladu s Politikou územního rozvoje ČR

Ke dni zpracování návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (dále též „**5aZÚR ÚK**“) byla platná Politika územního rozvoje ČR ve znění:

Aktualizace č. 1, schválená vládou ČR usnesením č. 276 ze dne 15. 4. 2015,

Aktualizace č. 2, schválená vládou ČR usnesením č. 629 ze dne 2. 9. 2019,

Aktualizace č. 3, schválená vládou ČR usnesením č. 630 ze dne 2. 9. 2019,

Aktualizace č. 4, schválená vládou ČR usnesením č. 618 ze dne 12. 7. 2021,

Aktualizace č. 5, schválená vládou ČR usnesením č. 833 ze dne 17. 8. 2020,

Aktualizace č. 6, schválená vládou ČR usnesením č. 542 ze dne 19. 7. 2023,

Aktualizace č. 7, schválená vládou ČR usnesením č. 89 ze dne 7. 2. 2024.

(dále též „**PÚR ČR**“).

Dle § 31 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, (dále též „**stavební zákon**“) je PÚR ČR závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje (dále též „**ZÚR**“). Z PÚR ČR vyplývají pro řešení 5aZÚR ÚK následující požadavky (*uvedeny kurzívou červeně*).

Vyhodnocení souladu 5aZÚR ÚK s požadavky PÚR ČR je uvedeno vždy pod každým jednotlivým požadavkem PÚR ČR.

Vyhodnocení je provedeno výhradně ve vztahu k předmětu řešení 5aZÚR ÚK, kterým je:

- **zrušení koridoru územní rezervy VRT-ZR1 vysokorychlostní tratě v úseku státní hranice SRN/ČR – Ústí nad Labem – Lovosice – Roudnice nad Labem – hranice ÚK,**
- **vymezení koridoru pro železniční dráhu v úseku (Praha –) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (– Drážďany), včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS).**

Pozn.: Nový koridor byl v návrhu 5aZÚR ÚK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona (10/2022) vymezen ve třech variantách (viz [kapitola 7](#)).

--

Obsahové náležitosti 5aZÚR ÚK vyplývají z rozhodnutí Zastupitelstva Ústeckého kraje ze dne 28. 2. 2022, které usnesením č. 018/13Z/2022 rozhodlo o pořízení této aktualizace na základě podaného návrhu oprávněného investora – Správy železnic, státní organizace (dále též „Správa železnic, s. o.“) – v souladu s § 42a stavebního zákona. Ostatní záměry vyplývající z platné PÚR ČR nejsou předmětem řešení 5aZÚR ÚK. Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje (dále též „**ZÚR ÚK**“) budou uvedeny do úplného souladu s PÚR ČR prostřednictvím aktualizace, o jejímž pořízení rozhodne Zastupitelstvo Ústeckého kraje ve vazbě na § 41 odst. 5 stavebního zákona.

1.1.1. Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území

(14) Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivita. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užité hodnoty.

Základní požadavky na ochranu a rozvoj přírodních, civilizačních a kulturních hodnot Ústeckého kraje jsou stanoveny v rámci platných ZÚR ÚK. V rámci 5aZÚR ÚK jsou tyto požadavky dále upřesňovány stanovením příslušných úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru ŽD1. Společným znakem těchto úkolů je zejména ochrana hodnot území Ústeckého kraje a snaha o minimalizaci potenciálních negativních vlivů plynoucích z realizace předmětného záměru. Tyto úkoly byly stanoveny s ohledem na požadovanou míru obecnosti, měřítko (1 : 100 000) a koncepční pojetí zásad územního rozvoje ve vazbě na § 36 odst. 3 stavebního zákona, dle kterého zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

(14a) Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny.

Předmětem řešení 5aZÚR ÚK není rozvoj venkovských území a oblastí.

5aZÚR ÚK respektuje potřebu zajištění ochrany lesních porostů, vodních ploch, kvalitní zemědělské půdy a ekologických funkcí krajiny v měřítku a souvislostech zásad územního rozvoje, tj. stanovením příslušných úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru ŽD1.

Zábory zemědělské půdy s I. a II. třídou ochrany ZPF a pozemků určených k plnění funkce lesa byly mj. jedněmi z kritérií při vícekritériální analýze variant koridoru provedené v rámci 5aZÚR ÚK, která sloužila jako základní východisko pro stanovení doporučené varianty (viz kapitola 7. tohoto odůvodnění).

(15) Předcházet při změnách nebo vytváření urbánního prostředí prostorově sociální segregaci s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel.

Předmětem řešení 5aZÚR ÚK není aktualizace problematiky sociální segregace s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel.

V úseku mezi obcemi Hrobce a Židovice je koridor vymezen v prostoru, kdy vzdálenost mezi oběma sídlami je menší než 1 km. Jedná se o výjimečný případ, kdy však může být zásadním způsobem narušena prostupnost území pro člověka a ovlivněna sociální soudržnost obyvatelstva. 5aZÚR ÚK respektuje potřebu zajištění prostupnosti území pro člověka v měřítku a souvislostech zásad územního rozvoje. S ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona, požadovanou míru obecnosti a měřítko (1 : 100 000) 5aZÚR ÚK však nejsou vymezovány konkrétní plochy a koridory pro zajištění prostupnosti území fragmentovaného záměrem dráhy. Případné stanovení podrobnějších požadavků na zajištění prostupnosti územím lze řešit až v podrobnějších stupních projektové přípravy, nikoliv v úrovni zásad územního rozvoje. Zajištění prostupnosti území pro člověka a průchodnosti pro volně žijící živočichy je však jedním z úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru

ŽD1 stanovených v 5aZÚR ÚK.

(16) Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli a v souladu s určením a charakterem oblastí, os, ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR.

5aZÚR ÚK reflektuje požadavek na rozvoj území kraje mající republikový význam. Navrhovanému řešení, tj. způsobu vymezení koridoru ŽD1 na území Ústeckého kraje, předcházelo několik odborných a oborových strategií či studií pořízených Ministerstvem dopravy, jakožto oborovým garantem záměru, resp. Správou železnic o. s., jakožto oprávněným investorem záměru; např. *Porovnávací studie dvou variant vedení vysokorychlostní železniční trati Praha – Drážďany vedoucí přes Ústecký kraj* (CityPlan spol. s r. o., 2010), *Územně technická studie „VRT Praha – Litoměřice“* (IKP Consulting Engineers, s.r.o., 2014), *Územně technická studie „Nová trať Litoměřice – Ústí nad Labem – st. hranice SRN“* (SUDOP PRAHA a.s., 2015), *Inženýrsko-environmentální analýza nového železničního spojení Lovosice – Drážďany na území ČR* (SUDOP PRAHA a.s., 2015), *Vyhodnocení projektu nového železničního spojení Drážďany – Praha* (2015), *Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany* (CEDOP, z. s. – EGIS – Správa železnic, s. o., 2020). Tyto podklady komplexně prověřovaly záměr z mnoha hledisek, včetně hledisek environmentálních, hospodářských či socioekonomických.

Vymezení koridoru ŽD1 dále vychází z několika klíčových, vládou schválených koncepcí a strategií (např. Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR, Politika územního rozvoje ČR, Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050, Dopravní sektorové strategie 2. fáze), které se zabývaly rozvojem vysokorychlostních tratí nejen na území Ústeckého kraje, ale i na území sousedních krajů a států, a to s ohledem na objektivní a komplexní posuzování a následnou koordinaci prostorových, odvětvových a časových hledisek.

Nejvhodnější varianta koridoru byla dle požadavků stavebního zákona vybrána zejména s ohledem na výsledky veřejného projednání, kterého se v souladu s možností stanovenými stavebním zákonem mohli zúčastnit jak obyvatelé území, tak i jeho uživatelé.

Navrhované řešení 5aZÚR ÚK je v souladu s určením rozvojových oblastí a os vymezených v PÚR ČR a zpřesněných v ZÚR ÚK, zejména rozvojové osy republikového významu OS2 Praha – Ústí nad Labem – hranice ČR/Německo (– Dresden) a rozvojové oblasti republikového významu OB6 Ústí nad Labem.

(16a) Při územně plánovací činnosti vycházet z principu integrovaného rozvoje území, zejména měst a regionů, který představuje objektivní a komplexní posuzování a následné koordinování prostorových, odvětvových a časových hledisek.

Vymezení koridoru ŽD1 vychází z několika klíčových, vládou schválených koncepcí a strategií (např. Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR, Politika územního rozvoje ČR, Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050, Dopravní sektorové strategie 2. fáze), které se zabývaly rozvojem vysokorychlostních tratí nejen na území Ústeckého kraje, ale i na území sousedních krajů a států, a to s ohledem na objektivní a komplexní posuzování a následnou koordinaci prostorových, odvětvových a časových hledisek.

Realizace a rozvoj systému rychlých (železničních) spojení, tj. rychlého, efektivního a udržitelného dopravního systému účinně využívajícího zdrojů, přispěje k rozvoji ekonomiky, zvýší konkurenceschopnost jak ČR jako státu v kontextu Evropské unie, tak Ústeckého kraje v rámci ČR, resp. jednotlivých regionů a vnitřních periferií Ústeckého kraje. Zajištěním kompatibility mezi sítí RS a stávajícími konvenčními tratěmi jsou totiž mj. vytvářeny územní podmínky pro vznik výkonné sítě osobní železniční dopravy na území Ústeckého kraje, kde se zásadním způsobem zlepší dopravní obslužnost a dostupnost právě jednotlivých regionů i vnitřních periferií kraje, což pomůže zvýšit jejich

konkurenceschopnost, podporu podnikání, potenciál ekonomického růstu, vznik pracovních příležitostí či rozvoj bydlení.

(17) Vytvářet v území podmínky k odstraňování důsledků hospodářských změn lokalizací zastavitelných ploch pro vytváření pracovních příležitostí zejména v hospodářsky problémových regionech a napomoci tak řešení problémů v těchto územích.

Předmětem řešení 5aZÚR ÚK není lokalizace zastavitelných ploch pro vytváření pracovních příležitostí zejména v hospodářsky problémových regionech. 5aZÚR ÚK však vytváří územní podmínky pro zlepšení dostupnosti krajského města Ústí nad Labem i hlavního města Prahy. Zásadním způsobem se taklepší dopravní obslužnost a dostupnost regionů i vnitřních periferií kraje, což pomůže zvýšit jejich konkurenceschopnost, podporu podnikání, potenciál ekonomického růstu, vznik pracovních příležitostí či rozvoj bydlení.

(18) Podporovat vyvážený a polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet územní předpoklady pro posílení vazeb mezi městskými a venkovskými oblastmi s ohledem na jejich rozdílnost z hlediska přírodního, krajinného, urbanistického i hospodářského prostředí.

Předmětem řešení 5aZÚR ÚK není aktualizace koncepce rozvoje sídelní struktury. Vymezením koridoru pro železniční dráhu jako součásti rychlých spojení (RS) a zajištěním její kompatibility se stávajícími konvenčními tratěmi jsou vytvářeny územní podmínky pro vznik výkonné sítě osobní železniční dopravy a tím pádem pro posílení významu dálkové, regionální i příměstské železniční dopravy. Realizace záměru má výrazný potenciál posílit systém veřejné hromadné dopravy, zlepšit úroveň relací jak mezi městy obsluhovanými novou železniční dráhou, tak v rámci dopravního systému Ústeckého kraje i sousedních krajů, a snížit podíl individuální automobilové dopravy v kontextu celé ČR.

5aZÚR ÚK vytváří územní podmínky pro zlepšení dostupnosti krajského města Ústí nad Labem i hlavního města Prahy. Zásadním způsobem se taklepší dopravní obslužnost a dostupnost regionů i vnitřních periferií kraje, což pomůže posílit vazby mezi městskými a venkovskými oblastmi.

(19) Vytvářet předpoklady pro rozvoj, využití potenciálu a polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu, vč. území bývalých vojenských újezdů). Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestaveb revitalizací a sanací území) a zajistit ochranu nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace. Cílem je účelné využívání a uspořádání území úsporné v nárocích na veřejné rozpočty na dopravu a energii, které koordinací veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území omezuje negativní důsledky suburbanizace pro udržitelný rozvoj území.

Předmětem řešení 5aZÚR ÚK není aktualizace předpokladů pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch nebo stanovení požadavků na využívání zastavěného území.

Koridor ŽD1 byl vymezen i s ohledem na účelné využívání a uspořádání území, včetně koordinace veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území v souladu s cílem územního plánování stanoveným v § 18 stavebního zákona.

(20) Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a zvyšování a udržování ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí

i v ostatní volné krajině a pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.

Ze stanoviska Ministerstva životního prostředí k potřebě posouzení návrhu 5aZÚR ÚK z hlediska vlivů na životní prostředí ze dne 18. 1. 2022, č. j. MZP/2021/710/5835 vydaného podle § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona vyplynula potřeba posouzení vlivů na životní prostředí (SEA) včetně posouzení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti dle § 45i odst. 2 a 13 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Současně s návrhem 5aZÚR ÚK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona bylo tedy zpracováno i vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, jehož nedílnou součástí je i vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) a vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (NATURA 2000). Tato vyhodnocení obsahují posouzení míry ovlivnění jednotlivých složek životního prostřední předmětnou koncepcí – 5aZÚR ÚK – a stanovují opatření pro předcházení, snížení nebo vyloučení zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů.

Vymezení variant koridoru v návrhu 5aZÚR ÚK pro veřejné projednání (10/2022), jejich posouzení a projednání bylo nezbytným podkladem pro výběr nejvhodnější varianty, která bude s ohledem na konkrétní stav a podmínky v území naplňovat nejenom cíle a úkoly územního plánování dle § 18 a § 19 stavebního zákona, ale bude naplněn také účel posuzování vlivů na životní prostředí, tj. bude zpracován objektivní odborný podklad pro výběr a následně schválení nejvhodnější varianty.

Pro vyhodnocení a následně výběr nejvhodnější varianty podle § 42b odst. 8 stavebního zákona byl jedním z podkladů výsledek veřejného projednání návrhu 5aZÚR ÚK a stanoviska uplatněná v jeho průběhu, kdy podle § 4 odst. 3 stavebního zákona ve spojení s § 42b odst. 4 stavebního zákona měly dotčené orgány posuzovat každou variantu samostatně. Ve svých vyjádřeních ministerstva a krajská hygienická stanice mohla uvést připomínky k zajištění vyváženého vztahu územních podmínek udržitelného rozvoje území a k výběru varianty řešení.

Potřeba stanovení kompenzačních opatření ve smyslu § 37 odst. 7 stavebního zákona nebyla prokázána.

(20a) Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury a při vymezení ploch pro bydlení, občanskou vybavenost, výrobu a skladování. V rámci územně plánovací činnosti omezovat nežádoucí srůstání sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a prostupnosti krajiny, uplatňovat integrované přístupy k předcházení a řešení environmentálních problémů.

5aZÚR ÚK respektuje potřebu zajištění prostupnosti území jak pro volně žijící živočichy, tak pro člověka v měřítku a souvislostech zásad územního rozvoje. S ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona, požadovanou míru obecnosti a měřítko (1 : 100 000) 5aZÚR ÚK však nejsou vymežovány konkrétní plochy a koridory pro zajištění prostupnosti území fragmentovaného záměrem dráhy. Případné stanovení podrobnějších požadavků na zajištění prostupnosti územím lze řešit až v podrobnějších stupních projektové přípravy, nikoliv v úrovni zásad územního rozvoje. Zajištění prostupnosti území pro člověka a průchodnosti pro volně žijící živočichy je však jedním z úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru ŽD1 stanovených v rámci 5aZÚR ÚK.

(21) Vymezit a chránit ve spolupráci s dotčenými obcemi před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně v rozvojových oblastech a v rozvojových osách a ve specifických oblastech, na jejichž území je krajina negativně poznamenána lidskou činností, s využitím její přirozené obnovy; cílem je zachování souvislých ploch nezastavěného území v bezprostředním okolí velkých měst, způsobilých pro nenáročné formy krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny.

Předmětem řešení 5aZÚR ÚK není aktualizace vymezení nebo ochrana ploch veřejně přístupné zeleně. Navrhovanému řešení, tj. způsobu vymezení koridoru ŽD1 na území Ústeckého kraje, však předcházelo několik odborných a oborových strategií či studií pořízených Ministerstvem dopravy, jakožto oborovým garantem záměru, resp. Správou železnic o. s., jakožto oprávněným investorem záměru; např. *Porovnávací studie dvou variant vedení vysokorychlostní železniční trati Praha – Drážďany vedoucí přes Ústecký kraj* (CityPlan spol. s r. o., 2010), *Územně technická studie „VRT Praha – Litoměřice“* (IKP Consulting Engineers, s.r.o., 2014), *Územně technická studie „Nová trať Litoměřice – Ústí nad Labem – st. hranice SRN“* (SUDOP PRAHA a.s., 2015), *Inženýrsko-environmentální analýza nového železničního spojení Lovosice – Drážďany na území ČR* (SUDOP PRAHA a.s., 2015), *Vyhodnocení projektu nového železničního spojení Drážďany – Praha* (2015), *Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany* (CEDOP, z. s. – EGIS – Správa železnic, s. o., 2020). Tyto podklady komplexně prověřovaly záměr z mnoha hledisek, včetně hledisek environmentálních zohledňujících mj. míru dotčení lesních porostů či možnosti zachování prostupnosti krajiny.

Navrhované řešení 5aZÚR ÚK je v souladu s určením rozvojových oblastí a os vymezených v PÚR ČR a zpřesněných v ZÚR ÚK, zejména rozvojové osy republikového významu OS2 Praha – Ústí nad Labem – hranice ČR/Německo (– Dresden) a rozvojové oblasti republikového významu OB6 Ústí nad Labem.

(22) Vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy udržitelného cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika), při zachování a rozvoji hodnot území. Podporovat propojení míst, atraktivních z hlediska cestovního ruchu, turistickými cestami, které umožňují celoroční využití pro různé formy turistiky (např. pěší, cyklo, lyžařská, hipo).

Předmětem řešení 5aZÚR ÚK konkrétně není aktualizace podmínek pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy cestovního ruchu. Záměr systému rychlých spojení zahrnující i novostavby vysokorychlostních tratí však představuje jeden z vrcholů multimodální mobility v osobní dopravě, který na krátké a střední vzdálenosti představuje velmi efektivní alternativu i k letecké dopravě, přičemž dokáže zajistit rozvoj mobility nezávisle na fosilních palivech. Spolu s přijatelnou cenovou dostupností oproti letecké dopravě má tak systém rychlých spojení potenciál podpořit a rozvíjet udržitelnou formu cestovního ruchu při zachování hodnot území.

(23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. U stávající i budované sítě dálnic, kapacitních komunikací a silnic I. třídy zohledňovat i potřebu a možnosti umístění odpočívák, které jsou jejich nedílnou součástí. Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků).

5aZÚR ÚK vytváří územní podmínky pro lepší dostupnost území a zkvalitnění železniční infrastruktury vymezením koridoru ŽD1. Realizace předmětného záměru má výrazný potenciál posílit systém veřejné hromadné dopravy, zlepšit úroveň relací jak mezi městy obsluhovanými novou železniční dráhou, tak v rámci dopravního systému Ústeckého kraje i sousedních krajů, a snížit podíl individuální automobilové dopravy v kontextu celé ČR.

Záměr bude mít vliv na prostupnost území. Vymezení koridoru bylo provedeno s cílem minimalizovat fragmentaci území novou liniovou stavbou. Z toho důvodu je koridor ŽD1 v dílčích úsecích vymezen

v těsném souběhu s dálnicí D8 či železniční tratí č. 130 Chomutov – Ústí nad Labem.

5aZÚR ÚK respektuje potřebu zajištění prostupnosti území pro člověka a průchodnosti pro volně žijící živočichy, tak pro člověka v měřítku a souvislostech zásad územního rozvoje. S ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona, požadovanou míru obecnosti a měřítko (1 : 100 000) 5aZÚR ÚK však nejsou vymezovány konkrétní plochy a koridory pro zajištění prostupnosti území fragmentovaného záměrem dráhy. Případné stanovení podrobnějších požadavků na zajištění prostupnosti územím lze řešit až v podrobnějších stupních projektové přípravy, nikoliv v úrovni zásad územního rozvoje. Zajištění prostupnosti území pro člověka a průchodnosti pro volně žijící živočichy je však jedním z úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru ŽD1 stanovených v rámci 5aZÚR ÚK.

(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví a v souladu s principy rozvoje udržitelné mobility osob a zboží, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmínit. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).

5aZÚR ÚK vytváří územní podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti měst, které jsou přirozenými regionálními centry v kontextu celé ČR. Realizace a rozvoj systému rychlých spojení, tj. rychlého, efektivního a konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje,lepší dostupnost krajského města Ústí nad Labem i hlavního města Prahy, resp. dalších částí ČR, dopravní obslužnost a dostupnost regionů i vnitřních periferií kraje.

Bezpečnost a plynulost dopravy vychází z obecného pojetí provozu na vysokorychlostních tratích, které jsou součástí systému rychlých spojení. Ty musí být právě s ohledem na bezpečnost provozu oploceny a nesmí mít žádná úrovněová křížení. U všech novostaveb vysokorychlostních tratí je zároveň uvažováno zabezpečení moderním evropským zabezpečovacím systémem ETCS Level 2.

5aZÚR ÚK zohledňuje ochranu obyvatelstva před hlukem v měřítku a souvislostech zásad územního rozvoje. Případné stanovení podrobnějších požadavků na ochranu obyvatelstva před hlukem a upřesnění technického řešení vedení stavby územím, vč. případné realizace protihlukových opatření, však lze řešit až v podrobnějších stupních projektové přípravy, nikoliv v úrovni zásad územního rozvoje. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Železniční doprava obecně představuje environmentálně přijatelnou formu dopravy, která podporuje a naplňuje cíle EU i ČR v oblasti ochrany životního prostředí, je dalším krokem na cestě k nízkouhlíkové ekonomice a pomůže při snížení závislosti dopravy na tradičních uhlovodíkových palivech, čímž jednoznačně z dlouhodobého hlediska naplňuje principy udržitelného rozvoje.

(24a) Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. V územích, kde nejsou hodnoty imisních limitů pro ochranu lidského zdraví překračovány, vytvářet územní podmínky pro to, aby k jejich překročení nedošlo. Vhodným uspořádáním ploch v území obcí vytvářet podmínky pro minimalizaci negativních vlivů koncentrované výrobní činnosti na bydlení. Vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od průmyslových nebo zemědělských areálů.

Naplnění této priority je podrobně vyhodnoceno ve vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na životní prostředí, v rámci kterého je mimo jiné posuzována i otázka vlivu navrhovaného řešení na veřejné zdraví.

Předmětem řešení 5aZÚR ÚK není vymezování ploch pro obytnou zástavbu nebo výrobní činnosti.

(25) Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze, sucho atd.) s cílem jim předcházet a minimalizovat jejich negativní dopady. Zejména zajistit územní ochranu ploch potřebných pro umísťování staveb a opatření na ochranu před povodněmi a pro vymezení území určených k řízeným rozlivům povodní. Vytvářet podmínky pro zvýšení přirozené retence srážkových vod v území a využívání přírodě blízkých opatření pro zadržování a akumulaci povrchové vody tam, kde je to možné s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu, jako jedno z adaptačních opatření v případě dopadů změny klimatu.

V území vytvářet podmínky pro zadržování, vsakování i využívání srážkových vod jako zdroje vody a s cílem zmírňování účinků povodní a sucha.

Při vymezování zastavitelných ploch zohlednit hospodaření se srážkovými vodami.

Předmětem řešení 5aZÚR ÚK není aktualizace podmínek pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami.

(26) Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umísťovat do nich veřejnou infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvláště odůvodněných případech. Vymezovat a chránit zastavitelné plochy pro přemístění zástavby z území s vysokou mírou rizika vzniku povodňových škod.

Předmětem řešení 5aZÚR ÚK není vymezování zastavitelných ploch. Vymezený koridor se dotýká záplavového území vodního toku Labe, příp. dalších drobných vodních toků. Způsob vedení stavby záplavovým územím a upřesnění technického řešení nezhoršující průchod povodňových vln a odtokových poměrů však lze řešit až v podrobnějších stupních projektové přípravy, nikoliv v úrovni zásad územního rozvoje. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Případné stanovení podrobnějších požadavků na zajištění prostupnosti územím lze řešit až v podrobnějších stupních projektové přípravy, nikoliv v úrovni zásad územního rozvoje. Požadavek na minimalizaci zásahů do vodotečí a technické řešení nezhoršující průchod povodňových vln a odtokových poměrů je však jedním z úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru ŽD1 stanovených v rámci 5aZÚR ÚK.

Následné náležitosti týkající se umísťování, povolování ani provádění staveb v záplavových územích se řídí příslušnými ustanoveními zákona č. 254/2001 Sb., zákon o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Samotnému způsobu vymezení koridoru ŽD1 na území Ústeckého kraje předcházelo několik odborných a oborových strategií či studií pořízených Ministerstvem dopravy, jakožto oborovým garantem záměru, resp. Správou železnic o. s., jakožto oprávněným investorem záměru; např. *Porovnávací studie dvou variant vedení vysokorychlostní železniční trati Praha – Drážďany vedoucí přes Ústecký kraj* (CityPlan spol. s r. o., 2010), *Územně technická studie „VRT Praha – Litoměřice“* (IKP Consulting Engineers, s.r.o., 2014), *Územně technická studie „Nová trať Litoměřice – Ústí nad Labem – st. hranice SRN“* (SUDOP PRAHA a.s., 2015), *Inženýrsko-environmentální analýza nového železničního spojení Lovosice – Drážďany na území ČR* (SUDOP PRAHA a.s., 2015), *Vyhodnocení projektu nového železničního spojení Drážďany – Praha* (2015), *Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany* (CEDOP, z. s. – EGIS – Správa železnic, s. o., 2020). Tyto podklady komplexně prověřovaly záměr z mnoha hledisek, včetně hledisek environmentálních zohledňujících mj. míru ovlivnění vodního režimu a srážkoodtokových poměrů.

(27) Vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury, včetně podmínek pro rozvoj digitální technické infrastruktury. Vytvářet rovněž podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky

možnostem, poloze i infrastruktúře těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami.

Při územně plánovací činnosti stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, včetně sítě regionálních letišť, efektivní dopravní sítě pro spojení městských oblastí s venkovskými oblastmi, stejně jako řešení přeshraniční dopravy, protože mobilita a dostupnost jsou klíčovými předpoklady hospodářského rozvoje ve všech regionech.

5aZÚR ÚK vytváří podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti měst, které jsou přirozenými regionálními centry v kontextu celé ČR. Realizace a rozvoj systému rychlých spojení, tj. rychlého, efektivního a konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, zlepšit dostupnost krajského města Ústí nad Labem i hlavního města Prahy, resp. dalších částí ČR, dopravní obslužnost a dostupnost regionů i vnitřních periferií kraje, což pomůže zvýšit jejich konkurenceschopnost, podporu podnikání, potenciál ekonomického růstu, vznik pracovních příležitostí či rozvoj bydlení.

Systém rychlých (železničních) spojení je plánován včetně propojení se stávajícími konvenčními železničními tratěmi, čímž budou zajištěny podmínky pro zvýšení kvality regionální a příměstské dopravy. Realizace záměru má výrazný potenciál posílit systém veřejné hromadné dopravy, zlepšit úroveň relací jak mezi městy obsluhovanými novou železniční dráhou, tak v rámci dopravního systému Ústeckého kraje i sousedních krajů, a snížit podíl individuální automobilové dopravy v kontextu celé ČR.

5aZÚR ÚK přispívá k vytvoření výkonné sítě přeshraniční osobní i nákladní železniční dopravy. Realizací záměru dojde k uvolnění kapacity na stávajících koridorových tratích, které jsou v současné době na hranici svých kapacit, a to jak v oblasti osobní dopravy (dálková, regionální, příměstská), tak nákladní dopravy. Uvolněné kapacity bude možno využít pro posílení regionální, příměstské či nákladní železniční dopravy.

(28) Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat potřeby rozvoje území v dlouhodobém horizontu a nároky na veřejnou infrastrukturu, včetně veřejných prostranství. Návrh a ochranu kvalitních městských prostorů a veřejné infrastruktury je vhodné řešit ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru s veřejností.

5aZÚR ÚK zohledňuje potřeby rozvoje území v měřítku a souvislostech zásad územního rozvoje. Případné stanovení podrobnějších požadavků a nároků na změny v území ve vazbě na vymezovaný koridor lze však řešit až v podrobnějších stupních projektové přípravy, nikoliv v úrovni zásad územního rozvoje. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

(29) Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. Vytvářet územní podmínky pro upřednostňování veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.

Vymezováním koridoru pro železniční dráhu jako součásti rychlých spojení (RS) a zajištěním její kompatibility se stávajícími konvenčními tratěmi jsou vytvářeny územní podmínky pro vznik výkonné sítě osobní železniční dopravy a tím pádem pro posílení významu dálkové, regionální i příměstské železniční dopravy. Realizace záměru má výrazný potenciál posílit systém veřejné hromadné dopravy,

zlepšit úroveň relací jak mezi městy obsluhovanými novou železniční dráhou, tak v rámci dopravního systému Ústeckého kraje i sousedních krajů, a snížit podíl individuální automobilové dopravy v kontextu celé ČR.

S ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona, požadovanou míru obecnosti a měřítko (1 : 100 000) 5aZÚR ÚK nejsou vymezovány konkrétní plochy a koridory pro zajištění prostupnosti území fragmentovaného záměrem dráhy. Zachování stávajících dopravních vazeb v území, tj. včetně cyklostezek, místních a účelových komunikací, je však jedním z úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru ŽD1 stanovených v rámci 5aZÚR ÚK.

(30) Úroveň technické infrastruktury, zejména dodávku vody a zpracování odpadních vod je nutno koncipovat tak, aby splňovala požadavky na vysokou kvalitu života v současnosti i v budoucnosti.

Předmětem řešení 5aZÚR ÚK není aktualizace koncepce zásobování vodou nebo čištění odpadních vod ani vymezení ploch a koridorů této technické infrastruktury.

(31) Vytvářet územní podmínky pro rozvoj decentralizované, efektivní a bezpečné výroby energie z obnovitelných zdrojů, šetrné k životnímu prostředí, s cílem minimalizace jejich negativních vlivů a rizik při respektování přednosti zajištění bezpečného zásobování území energiemi.

Předmětem řešení 5aZÚR ÚK není aktualizace podmínek pro rozvoj decentralizované, efektivní a bezpečné výroby energie z obnovitelných zdrojů.

1.1.2. Rozvojové oblasti a rozvojové osy

Předmětem řešení 5aZÚR ÚK není změna vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os vymezených v PÚR ČR.

1.1.3. Specifické oblasti

Předmětem řešení 5aZÚR ÚK není změna vymezení specifických oblastí vymezených v PÚR ČR.

1.1.4. Koridory a plochy dopravní infrastruktury

Předmětem řešení 5aZÚR ÚK je koridor ŽD1 vymezený v PÚR ČR v článku (83a). PÚR ČR stanovuje pro tento koridor následující úkol pro územní plánování:

Úkoly pro územní plánování:

Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymežit koridor v úseku Praha–Lovosice/Litoměřice–Ústí nad Labem–hranice ČR/Německo (–Dresden) pro vysokorychlostní železniční dopravu.

Zodpovídá: Hlavní město Praha, Středočeský kraj, Ústecký kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy.

5aZÚR ÚK stanovený úkol pro územní plánování splňuje. V rámci 5aZÚR ÚK je zpřesněn koridor ŽD1 a vymezen koridor pro železniční dráhu v úseku (Praha –) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (– Drážďany), včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS).

Koridor byl v návrhu 5aZÚR ÚK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona vymezen ve třech variantách vybraných Ministerstvem dopravy.

1.1.5. Koridory a plochy technické infrastruktury a souvisejících rozvojových záměrů

Předmětem řešení 5aZÚR ÚK není žádný koridor ani plocha technické infrastruktury vymezené v PÚR ČR.

1.1.6. Další úkoly pro ministerstva, jiné ústřední správní úřady a pro územní plánování

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady

5aZÚR ÚK neovlivňuje plnění úkolů stanovených pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady stanovených v PÚR ČR.

Úkoly pro územní plánování

5aZÚR ÚK neovlivňuje plnění úkolů pro územní plánování stanovených v PÚR ČR.

1.2. Vyhodnocení souladu s Územním rozvojovým plánem

Územní rozvojový plán nebyl k datu zpracování návrhu 5aZÚR ÚK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona pořízen a vydán.

1.3. Vyhodnocení souladu s cíli a úkoly územního plánování dle § 18 a § 19 stavebního zákona

1.3.1. Vyhodnocení souladu s cíli územního plánování stanovenými v § 18 stavebního zákona

Stavební zákon definuje v § 18 cíle územního plánování (*uvedeny kurzívou modře*). Vyhodnocení souladu 5aZÚR ÚK s každým jednotlivým cílem územního plánování je uvedeno vždy pod každým cílem.

- (1) *Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.*

Prostřednictvím 5aZÚR ÚK jsou v širších souvislostech vytvářeny územní podmínky pro posílení hospodářského pilíře (např. integrace ČR do systému vysokorychlostních tratí v EU, zlepšení dopravní dostupnosti a obslužnosti v rámci ČR i Ústeckého kraje, zvýšení konkurenceschopnosti ČR i Ústeckého kraje), sociálního pilíře (např. zlepšení provázanosti mezi městským a venkovským prostorem, zvýšení kvality a dostupnosti veřejné hromadné dopravy) i environmentálního pilíře (např. rozvoj environmentálně šetrné formy dopravy, rozvoj udržitelné mobility, snížení závislosti dopravy na tradičních uhlovodíkových palivech).

5aZÚR ÚK na základě provedeného vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území jako celek významným způsobem přispívá k udržitelnému rozvoji území Ústeckého kraje i ČR.

- (2) *Územní plánování zajišťuje předpoklady 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. Za tím účelem sleduje společenský a hospodářský potenciál rozvoje.*

Koridoru ŽD1 byl vymezen i s ohledem na účelné využívání a uspořádání území, včetně koordinace veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Koridor byl v dílčích úsecích vymezen v těsném souběhu s dálnicí D8 či železniční tratí č. 130 Chomutov – Ústí nad Labem, což je z hlediska uspořádání území, využívání území a minimalizace fragmentace území novou liniovou stavbou účelné.

- (3) *Orgány územního plánování postupem podle tohoto zákona koordinují veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů vyplývajících z tohoto zákona a ze zvláštních právních předpisů.*

Předmětem řešení 5aZÚR ÚK je zpřesnění koridoru ŽD1, který je vymezen v PÚR ČR schvalované vládou ČR jako koridor ŽD1. Jedná se o koridor pro umístění veřejné dopravní infrastruktury, která je ve smyslu § 2 odst. 1 písm. m) stavebního zákona zřizovaná a užívána ve veřejném zájmu. V případě železniční dráhy je veřejný zájem na její rozvoj významný, deklarovaný řadou koncepčních a strategických dokumentů přijatých na úrovni EU i ČR. Dle § 5 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, je stavba dráhy celostátní, regionální, tramvajové, trolejbusové nebo dráhy speciální veřejně prospěšná. Zpřesněním koridoru ŽD1 v rámci 5aZÚR ÚK tak dochází ke konkretizaci veřejného zájmu – zajištění ochrany veřejných zájmů podle zvláštních předpisů a koordinaci s ostatními záměry v území.

Potřeba vymezení koridoru ŽD1, přínosy záměru a veřejný zájem na jeho vymezení jsou podrobně popsány v [kapitole 7.](#) tohoto odůvodnění.

- (4) *Územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. S ohledem na to určuje podmínky pro hospodárné využívání zastavěného území a zajišťuje ochranu nezastavěného území a nezastavitelných pozemků. Zastavitelné plochy se vymezují s ohledem na potenciál rozvoje území a míru využití zastavěného území.*

Základní požadavky na ochranu a rozvoj přírodních, civilizačních a kulturních hodnot Ústeckého kraje jsou stanoveny v rámci platných ZÚR ÚK. V rámci 5aZÚR ÚK jsou tyto požadavky dále upřesňovány stanovením příslušných úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru ŽD1. Společným znakem těchto úkolů je zejména ochrana hodnot území Ústeckého kraje a snaha o minimalizaci potenciálních negativních vlivů plynoucích z realizace předmětného záměru. Tyto úkoly byly stanoveny s ohledem na požadovanou míru obecnosti, měřítko (1 : 100 000) a koncepční pojetí zásad územního rozvoje ve vazbě na § 36 odst. 3 stavebního zákona, dle kterého zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

- (5) *V nezastavěném území lze v souladu s jeho charakterem umisťovat stavby, zařízení, a jiná opatření pouze pro zemědělství, lesnictví, vodní hospodářství, těžbu nerostů, pro ochranu přírody a krajiny, pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, přípojky a účelové komunikace, pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků, a dále taková technická opatření a stavby, které zlepší podmínky jeho využití pro účely rekreace a cestovního ruchu, například cyklistické stezky, hygienická zařízení, ekologická a informační centra; doplňková funkce bydlení či pobytové rekreace není u uvedených staveb přípustná. Uvedené stavby, zařízení a jiná opatření včetně staveb, které s nimi bezprostředně souvisejí včetně oplocení, lze v nezastavěném území umisťovat v případech, pokud je územně plánovací dokumentace z důvodu veřejného zájmu výslovně*

nevylučuje.

Netýká se řešení 5aZÚR ÚK, požadavek se týká nižších stupňů územně plánovací dokumentace.

- (6) Na nezastavitelných pozemcích lze výjimečně umístit technickou infrastrukturu způsobem, který neznemožní jejich dosavadní užívání.*

Netýká se řešení 5aZÚR ÚK. Měřítko zásad územního rozvoje neumožňuje identifikaci jednotlivých pozemků.

1.3.2. Vyhodnocení souladu s úkoly územního plánování stanovenými v § 19 stavebního zákona

Stavební zákon definuje v § 19 úkoly územního plánování (*uvedeny kurzívou modře*). Vyhodnocení souladu 5aZÚR ÚK s každým jednotlivým cílem územního plánování je uvedeno vždy pod každým úkolem.

- (1) Úkolem územního plánování je zejména*

- a) zjišťovat a posuzovat stav území, jeho přírodní, kulturní a civilizační hodnoty,*

Řešení 5aZÚR ÚK je navrženo s ohledem na ochranu a rozvoj přírodních, civilizačních a kulturních hodnot území, jejichž ochrana je definována v platných ZÚR ÚK. Základními analytickými materiály pro zpracování 5aZÚR ÚK byly aktuální Územně analytické podklady Ústeckého kraje. Pro vymezení koridoru ŽD1 byly dále podkladem odborné a oborové strategie a studie, které mj. komplexně prověřovaly záměr z mnoha hledisek, včetně hledisek environmentálních, hospodářských či socioekonomických.

Míra dotčení přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území koridorem ŽD1 byla zjištěna a posouzena v rámci vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území s důrazem na vyhodnocení vlivů na životní prostředí a vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Závěry vyhodnocení jsou uvedeny v [kapitole 2.1.](#) tohoto odůvodnění.

- b) stanovovat koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území,*

Předmětem řešení 5aZÚR ÚK není aktualizace urbanistické koncepce stanovené v platných ZÚR ÚK.

- c) prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání,*

5aZÚR ÚK je zpracována na základě prověření a posouzení potřeb změn v území vyplývajících z rešerše a analýzy relevantních podkladů a z posouzení a vyhodnocení konkrétních požadavků na změny v území. 5aZÚR ÚK důsledně respektuje veřejné zájmy vyplývající z platných právních předpisů a v maximální možné míře dbá na jejich ochranu. Samotný koncept, příprava a budoucí realizace záměru reprezentuje významný veřejný zájem na rozvoj veřejné dopravní infrastruktury deklarovaný řadou koncepčních a strategických dokumentů přijatých na úrovni EU i ČR.

Potřeba vymezení koridoru ŽD1, přínosy záměru a veřejný zájem na jeho vymezení jsou podrobně popsány v [kapitole 7.](#) tohoto odůvodnění.

- d) stanovovat urbanistické, architektonické a estetické požadavky na využívání a prostorové uspořádání území a na jeho změny, zejména na umístění, uspořádání a řešení staveb a veřejných prostranství,*

Pro koridor ŽD1 nejsou s ohledem na požadovanou míru obecnosti, měřítko (1 : 100 000) a koncepční pojetí zásad územního rozvoje stanoveny urbanistické, architektonické nebo estetické požadavky. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Konkrétní požadavky na prostorové uspořádání stavby v rámci koridoru lze řešit v podrobnějších stupních projektové přípravy, s ohledem na zajištění stavebně-technických nároků stavby dráhy.

- e) 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,*

Základní požadavky na ochranu a rozvoj přírodních, civilizačních a kulturních hodnot Ústeckého kraje jsou stanoveny v rámci platných ZÚR ÚK. V rámci 5aZÚR ÚK jsou tyto požadavky dále upřesňovány stanovením příslušných úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru ŽD1. Společným znakem těchto úkolů je zejména ochrana hodnot území Ústeckého kraje a snaha o minimalizaci potenciálních negativních vlivů plynoucích z realizace předmětného záměru dráhy. Tyto úkoly byly stanoveny s ohledem na požadovanou míru obecnosti, měřítko (1 : 100 000) a koncepční pojetí zásad územního rozvoje ve vazbě na § 36 odst. 3 stavebního zákona, dle kterého zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

- f) stanovovat pořadí provádění změn v území (etapizaci),*

V průběhu zpracování návrhu 5aZÚR ÚK nevyplynul požadavek na stanovení pořadí změn v území. 5aZÚR ÚK nestanovuje pořadí změn v území.

- g) vytvářet v území podmínky pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků, a to přírodě blízkým způsobem,*

Předmětem řešení 5aZÚR ÚK není aktualizace podmínek pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a odstraňování jejich důsledků.

- h) vytvářet v území podmínky pro odstraňování důsledků náhlých hospodářských změn,*

Předmětem řešení 5aZÚR ÚK není problematika odstraňování důsledků náhlých hospodářských změn. 5aZÚR ÚK však vytváří územní podmínky pro zlepšení dostupnosti krajského města Ústí nad Labem i hlavního města Prahy. Zásadním způsobem se tak zlepší dopravní obslužnost a dostupnost regionů i vnitřních periferií kraje, což pomůže zvýšit jejich konkurenceschopnost, podporu podnikání, potenciál ekonomického růstu, vznik pracovních příležitostí či rozvoj bydlení. V širším kontextu tak 5aZÚR ÚK přispívá k posílení hospodářského pilíře Ústeckého kraje.

- i) stanovovat podmínky pro obnovu a rozvoj sídelní struktury, pro kvalitní bydlení a pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu,*

Předmětem řešení 5aZÚR ÚK není stanovení ani aktualizace podmínek pro obnovu a rozvoj sídelní struktury, pro kvalitní bydlení a pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu. 5aZÚR ÚK však vytváří územní podmínky pro zlepšení dostupnosti krajského města Ústí nad Labem i hlavního města Prahy. Zásadním způsobem se tak zlepší dopravní obslužnost a dostupnost regionů i vnitřních periferií kraje, což pomůže zvýšit jejich konkurenceschopnost, podporu podnikání, potenciál ekonomického růstu, vznik pracovních příležitostí či rozvoj bydlení. V širším kontextu tak 5aZÚR ÚK přispívá ke zvýšení kvality bydlení.

- j) s ohledem na charakter území a kvalitu vystavěného prostředí vyhodnocovat a, je-li to účelné vymezovat vhodné plochy pro výrobu; plochy pro výrobu elektřiny, plynu a tepla včetně ploch pro jejich výrobu z obnovitelných zdrojů vymezovat rovněž s ohledem na cíle politik, strategií a koncepcí veřejné správy v oblasti energetiky a klimatu.*

Předmětem řešení 5aZÚR ÚK není vymezování ploch pro výrobu.

k) prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území,

5aZÚR ÚK vytváří vymezením koridoru ŽD1 základní zákonný předpoklad pro umístění této veřejné infrastruktury, protože podmínkou pro umístění veřejné infrastruktury v území je soulad s platnou územně plánovací dokumentací.

l) vytvářet v území podmínky pro zajištění civilní ochrany,

Předmětem řešení 5aZÚR ÚK není problematika zajištění civilní ochrany.

m) určovat nutné asanační, rekonstrukční a rekultivační zásahy do území,

Předmětem řešení 5aZÚR ÚK není stanovení asanačních, rekonstrukčních nebo rekultivačních zásahů.

n) vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhnout kompenzační opatření, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak,

Potřeba stanovení kompenzačních opatření byla prověřována v rámci vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, konkrétně v části B – vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Potřeba stanovení kompenzačních opatření ve smyslu § 37 odst. 7 stavebního zákona nebyla prokázána.

o) regulovat rozsah ploch pro využívání přírodních zdrojů,

Předmětem řešení 5aZÚR ÚK není regulace rozsahu ploch pro využívání přírodních zdrojů.

p) uplatňovat poznatky zejména z oborů architektury, urbanismu, územního plánování a ekologie a památkové péče.

Při zpracování 5aZÚR ÚK byly uplatněny poznatky z uvedených oborů. Zpracovatelský tým je tvořen odborníky z uvedených oborů.

(2) Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů politiky územního rozvoje, zásad územního rozvoje nebo územního plánu na udržitelný rozvoj území (§ 18 odst. 1). Pro účely tohoto posouzení se zpracovává vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Jeho součástí je také vyhodnocení vlivů na životní prostředí s náležitostmi stanovenými v příloze k tomuto zákonu, včetně posouzení vlivu na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

5aZÚR ÚK byla posouzena z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území, včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí a vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Závěry vyhodnocení jsou uvedeny v [kapitole 2.1.](#) tohoto odůvodnění.

1.4. Vyhodnocení souladu s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů

*Poznámka: Vyhodnocení se týká souladu se stavebním zákonem a vyhláškou č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů (dále též „**vyhláška č. 500/2006 Sb.**“)*

Platné Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje

Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje (dále jen „ZÚR ÚK“) byly pořízeny Krajským úřadem Ústeckého kraje, odborem územního plánování a stavebního řádu, na základě kompetence dle § 7 odst. 1 písm. a stavebního zákona. Zastupitelstvo Ústeckého kraje vydalo ZÚR ÚK formou opatření obecné povahy dne 7. 9. 2011 usnesením č. 23/25Z/2011. ZÚR ÚK nabyly účinnosti dne 20. 10. 2011.

Na základě návrhu oprávněného investora – ČEPS a.s. – na pořízení aktualizace ZÚR ÚK rozhodlo Zastupitelstvo Ústeckého kraje dne 3. 9. 2014 usnesením č. 17/18Z/2014 o pořízení **1. aktualizace ZÚR ÚK**. Tato aktualizace byla vydána formou opatření obecné povahy Zastupitelstvem Ústeckého kraje usnesením č. 022/4Z/2017 ze dne 24. 4. 2017 a nabyla účinnosti dne 20. 5. 2017.

Na základě *Zprávy o uplatňování ZÚR Ústeckého kraje v uplynulém období*, která byla schválena Zastupitelstvem Ústeckého kraje dne 14. 12. 2015 usnesením č. 85/26Z/2015, byla pořízena **2. aktualizace ZÚR ÚK**. Tato aktualizace byla vydána formou opatření obecné povahy Zastupitelstvem Ústeckého kraje usnesením č. 025/30Z/2020 ze dne 22. 6. 2020 a nabyla účinnosti dne 6. 8. 2020.

Na základě návrhu oprávněného investora – NET4GAS, s.r.o. – na pořízení aktualizace ZÚR ÚK rozhodlo Zastupitelstvo Ústeckého kraje dne 25. 6. 2018 usnesením č. 018/13Z/2018 o pořízení **3. aktualizace ZÚR ÚK**. Tato aktualizace byla vydána formou opatření obecné povahy Zastupitelstvem Ústeckého kraje usnesením č. 008/17Z/2019 ze dne 28. 1. 2019 a nabyla účinnosti dne 17. 2. 2019.

Na základě návrhu oprávněného investora – Povodí Ohře s. p., závod Chomutov – na pořízení aktualizace ZÚR ÚK rozhodlo Zastupitelstvo Ústeckého kraje dne 21. 6. 2021 usnesením č. 016/7Z/2021 o pořízení **4. aktualizace ZÚR ÚK**. Tato aktualizace byla vydána formou opatření obecné povahy Zastupitelstvem Ústeckého kraje usnesením č. 013/18Z/2022 ze dne 12. 12. 2022 a nabyla účinnosti dne 4. 2. 2023.

5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje

Dopisem ze dne 25. 1. 2022 č. j. 6703/2022-SŽ-GŘ-O6 podala Správa železnic, s. o., jako oprávněný investor ve smyslu § 23a stavebního zákona, podle § 42a odst. 6 stavebního zákona návrh na pořízení aktualizace ZÚR ÚK zkráceným postupem. O pořízení 5aZÚR ÚK zkráceným postupem rozhodlo Zastupitelstvo Ústeckého kraje dne 28. 2. 2022 usnesením č. 018/13Z/2022.

--

Souběžně s 5aZÚR ÚK jsou pořizovány další čtyři aktualizace ZÚR ÚK:

- ▶ **6. aktualizace ZÚR ÚK**, o jejímž pořízení na základě návrhu Ministerstva průmyslu a obchodu rozhodlo Zastupitelstvo Ústeckého kraje dne 25. 4. 2022 usnesením č. 016/14Z/2022. Předmětem dané aktualizace je zejména vymezení ploch a koridorů pro těžbu a zpracování lithia.
- ▶ **7. aktualizace ZÚR ÚK**, o jejímž pořízení na základě návrhu oprávněného investora Ředitelství silnic a dálnic ČR rozhodlo Zastupitelstvo Ústeckého kraje dne 5. 9. 2022 usnesením č. 019/16Z/2022. Předmětem dané aktualizace je změna vymezení koridoru e9 pro přeložku silnice I/13 v prostoru mezi Kláštercem nad Ohří a Chomutovem.
- ▶ **8. aktualizace ZÚR ÚK**, o jejímž pořízení na základě návrhu Ministerstva průmyslu a obchodu rozhodlo Zastupitelstvo Ústeckého kraje dne 20. 2. 2023 usnesením č. 016/20Z/2023. Předmětem dané aktualizace je vymezení ploch pro FVE v asanačních územích (včetně souvisejících zařízení a koridorů pro vyvedení výkonu) a prověření stávajícího vymezení asanačních území.
- ▶ **9. aktualizace ZÚR ÚK**, o jejímž pořízení z vlastního podnětu rozhodlo Zastupitelstvo Ústeckého kraje dne 22. 11. 2023 usnesením č. 018/84R/2023. Předmětem dané aktualizace je prověření a stanovení účinného způsobu regulace a zamezení rizikům překročně se rozvíjející

výstavby větrných elektráren, včetně souvisejících zařízení (přístupových komunikací, vyvedení energetického výkonu apod.), jak z hlediska minimalizace vlivů na životní prostředí, krajinu a osídlení, tak z hlediska funkčnosti větrných elektráren v systému zásobování elektrickou energií.

Obsahové náležitosti 5aZÚR ÚK

Návrh 5aZÚR ÚK splňuje požadavky na obsah této územně plánovací dokumentace uvedené ve stavebním zákonu a vyhlášce č. 500/2006 Sb. Součástí 5aZÚR ÚK je podle § 6 odst. 1 vyhlášky č. 500/2006 Sb. textová část, jejíž obsah je stanoven částí I., odst. 1 přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., a grafická část, jejíž obsah je stanoven částí I., odst. 2 přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb. Grafická část 5aZÚR ÚK obsahuje pouze výkresy, kterými se mění výkresy ZÚR ÚK. Grafická část ZÚR ÚK se 5. aktualizací mění v rozsahu těchto výkresů:

- 2. Výkres ploch a koridorů, včetně ÚSES,
- 4. Výkres VPS, VPO a asanací.

Dále je součástí 5aZÚR ÚK textová část odůvodnění, jejíž obsah je stanoven částí II., odst. 1 přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb. a zákonem č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů. Součástí 5aZÚR ÚK je i grafická část odůvodnění, jejíž obsah je stanoven částí II., odst. 2 přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb. Grafická část 5aZÚR ÚK je dle § 6 odst. 2 vyhlášky č. 500/2006 Sb. zpracována v měřítku 1:100 000, pouze výkres širších vztahů je zpracován v měřítku 1 : 500 000.

5aZÚR ÚK je v souladu s § 42 odst. 9 stavebního zákona zpracovávána, projednávána v rozsahu měněných částí.

Výchozí podklady

Výchozím podkladem pro zpracování 5aZÚR ÚK je usnesení Zastupitelstva Ústeckého kraje č. 018/13Z/2022 ze dne 28. 2. 2022, kterým Zastupitelstvo Ústeckého kraje rozhodlo o pořízení 5aZÚR ÚK a o jejím obsahu na základě podaného návrhu oprávněného investora – Správy železnic, s. o. – v souladu s § 42a stavebního zákona.

5aZÚR ÚK respektuje v podmínkách kraje PÚR ČR, závaznou pro její pořízení a vydávání podle požadavku § 31 odst. 4 stavebního zákona.

Ke zpracování 5aZÚR ÚK byly rovněž využity průběžně aktualizované Územně analytické podklady Ústeckého kraje¹.

1.5. Vyhodnocení souladu s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledkem řešení rozporů

5aZÚR ÚK je zpracována v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů.

Vyhodnocení stanovisek a vyjádření uplatněných v rámci veřejného projednání návrhu 5aZÚR ÚK dle § 42b odst. 4 a 5 a §37 odst. 5 stavebního zákona je uvedeno v **Příloze č. 5 opatření obecné povahy**, kterým se 5aZÚR ÚK dle § 36 odst. 4 stavebního zákona vydává.

Vyhodnocení stanovisek dotčených orgánů uplatněných dle § 42b odst. 8 stavebního zákona k návrhu

¹ 5. úplná aktualizace Územně analytických podkladů Ústeckého kraje (Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu, 2021)

rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek je uvedeno v **Příloze č. 8 opatření obecné povahy**, kterým se 5aZÚR ÚK dle § 36 odst. 4 stavebního zákona vydává.

2. ZÁKLADNÍ INFORMACE O VÝSLEDKÁCH VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ VČETNĚ VÝSLEDKŮ VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, STANOVISKO MINISTERSTVA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PODLE § 42b Odst. 6 STAVEBNÍHO ZÁKONA A SDĚLENÍ, JAK BYLO STANOVISKO PODLE § 42b Odst. 6 STAVEBNÍHO ZÁKONA ZOHLEDNĚNO, S UVEDENÍM ZÁVAŽNÝCH DŮVODŮ, POKUD NĚKTERÉ POŽADAVKY NEBO PODMÍNKY ZOHLEDNĚNY NEBYLY

2.1. Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí

Dle stanoviska Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství ze dne 6. 10. 2021, č. j. KUUK/134876/2021, koncepce 5aZÚR ÚK samostatně nebo ve spojení s jinými známými záměry a koncepcemi může mít významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí v územní působnosti Krajského úřadu Ústeckého kraje.

Dle stanoviska Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, regionálního pracoviště Správy CHKO České středohoří ze dne 20. 10. 2021, č. j. SR/0726/UL/2021-7, u navrhovaného obsahu 5aZÚR ÚK u všech předložených variant není možné vyloučit významný vliv, ať již samostatně či ve spolupůsobení s jinými známými záměry či koncepcemi, na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.

Stanoviskem Ministerstvo životního prostředí k potřebě posouzení návrhu 5aZÚR ÚK z hlediska vlivů na životní prostředí ze dne 18. 1. 2022, č. j. MZP/2021/710/5835, byla stanovena potřeba posouzení vlivů na životní prostředí včetně posouzení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti dle § 45i odst. 2 a 13 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Současně s návrhem 5aZÚR ÚK bylo zpracováno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (dále též „VVURÚ“), jehož součástí je i vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA)² a vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (NATURA 2000)³. Zpracovatelem VVURÚ je společnost Ateliér Cihlář-Svoboda s.r.o.

Osobou oprávněnou ke zpracování ČÁSTI A VVURÚ – vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) – je Ing. Pavla Žídková, držitel autorizace dle § 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 (č. osvědčení č. j. 094/435/OPVŽP/95, prodlouženo rozhodnutím MZP/2021/710/4653 ze dne 10. 9. 2021).

Zpracovatelem ČÁSTI B VVURÚ – vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti – je

² Vyhodnocení vlivů 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje na životní prostředí (Žídková a kol., 2022)

³ Posouzení vlivu koncepce: „5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje“ na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (Banaš a kol., 2022)

RNDr. Marek Banaš, Ph.D., držitel autorizace dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (rozhodnutí č. j. 57148/ENV/09-1837/630/09, prodlouženo rozhodnutím MZP/2019/630/2563 ze dne 18. 10. 2019).

Dokumentace VVURÚ odpovídá obsahu dokumentace návrhu 5aZÚR ÚK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona (10/2022). Níže uvedené závěry v kapitolách 2.1.3., 2.1.4. a 2.1.5. jsou tedy vztaženy k původnímu (variantnímu) návrhu této aktualizace (viz [kapitola 7.](#)). Z pohledu analogie stavebního zákona je proces vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území ukončen vydáním stanoviska Ministerstva životního prostředí podle § 42b odst. 6 stavebního zákona uvedeného v kapitole 2.2.

2.1.1. Struktura VVURÚ

Po stránce formálního členění je VVURÚ zpracováno v souladu s přílohou č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů. VVURÚ tvoří samostatnou součást dokumentace.

ČÁST A

TEXTOVÁ ČÁST:	Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA)		
GRAFICKÁ ČÁST:	A1	Výkres vlivů na osídlení a kulturní hodnoty území	1 : 100 000
	A2	Výkres vlivů na vodní prostředí	1 : 100 000
	A3	Výkres vlivů na horninové prostředí	1 : 100 000
	A4	Výkres vlivů na půdu a lesní ekosystémy	1 : 100 000
	A5	Výkres vlivů na přírodu a krajinu	1 : 100 000
	A6	Výkres synergických a kumulativních jevů	1 : 100 000

ČÁST B

TEXTOVÁ ČÁST:	Vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti		
GRAFICKÁ ČÁST:	B1	Výkres vlivů na lokality soustavy Natura 2000	1 : 100 000

ČÁST C–F

TEXTOVÁ ČÁST:	Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (základní dokument)		
---------------	--	--	--

2.1.2. Stanovisko Ministerstva životního prostředí dle § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona

Stanovisko Ministerstva životního prostředí dle § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona ze dne 18. 1. 2022, č. j. MZP/2021/710/5835, je uvedeno na následujících stranách.

Praha dne 18. ledna 2022
Č. j.: MZP/2021/710/5835
Vyřizuje: Ing. Hejhal
Tel.: 267 122 730
E-mail: Jan.Hejhal@mzp.cz

Správa železnic, státní organizace
Generální ředitelství
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Stanovisko MŽP k potřebě posouzení návrhu Aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje z hlediska vlivů na životní prostředí

Oprávněný investor, Správa železnic, státní organizace (dále jen „navrhovatel“), zažádal dopisem ze dne 16. 11. 2021 pod č. j. 163123/2021-SŽ-GR-O6 v rámci zkráceného postupu pořizování návrhu obsahu Aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (dále také „AZÚR ÚK“ či „aktualizace“) dle ustanovení § 42a zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) Ministerstvo životního prostředí (dále také „MŽP“) o vydání stanoviska dle ustanovení § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona, zda má být návrh obsahu AZÚR ÚK posouzen z hlediska jeho vlivů na životní prostředí.

Navrhovatel uvedl, že v návaznosti na zpracovanou „Studii proveditelnosti Nového železničního spojení Praha – Drážďany“, která byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 22. 12. 2020, bude podána žádost o pořízení AZÚR ÚK. Návrhem obsahu aktualizace bude vymezení návrhového koridoru pro novou trať v úseku od hranice kraje Ústeckého a Středočeského u obce Mnetěš přes Ústí nad Labem ke státní hranici CZ/SRN a současně zrušení stávající územní rezervy VRT-ZR1 vedené mimo Ústí nad Labem. Výsledný návrh systému je orientován na vysokorychlostní dálkovou dopravu sítě Rychlých spojení a trasa vedená ve stávajících Zásadách územního rozvoje (dále také „ZÚR“) Ústeckého kraje tomuto systému neodpovídá. Koridor je navržen v proměnlivé šířce, aby bylo možné navrhnout pro potřeby dalších stupňů dokumentace optimální technické řešení z hlediska technických požadavků na stavbu a provoz, fragmentaci krajiny, předměty ochrany v okolí stavby aj.

Navrhovatel předkládá pro potřeby aktualizace následující tři varianty řešení trasy koridoru vysokorychlostní tratě (dále také „VRT“):

Varianta č. 1 - Mrchový kopec:

Koridor vstupuje do území Ústeckého kraje po východní straně dálnice D8 v její těsné blízkosti v katastrálním území (dále také „k.ú.“) obce Mnetěš. Trasování pokračuje po východní straně dálnice přes k.ú. obcí Vražkov a Kleneč. Mezi obcí Kleneč a městem Roudnice nad Labem bude umístěn terminál VRT Roudnice nad Labem s údržbovou základnou. V blízkosti Roudnice nad Labem bude koridor napojen sjezdem na stávající konvenční trať 090 směrem na Lovosice. Hlavní trasování zde pokračuje rovně přes Mrchový kopec a překonává řeku Labe. Na levém

břehu se koridor napojuje na stávající koridorovou trať 072 sjezdy v obou směrech. Hlavní koridor pokračuje rovně do portálu Středohorského tunelu. Koridor dále pokračuje Středohorským tunelem přímo do Ústí nad Labem – Střekov. Zde je trasa propojena s VRT terminálem Ústí nad Labem-Centrum. V úseku Ústí nad Labem – Chabařovice dojde k rozšíření stávající trati. Před městem Chlumeck se trať zanoří do Krušnohorského tunelu, kterým povede až ke státní hranici.

Varianta č. 2 - Holý vrch:

Koridor vstupuje do území Ústeckého kraje po východní straně dálnice D8 v její těsné blízkosti v k.ú. obce Mnetěš. Trasování pokračuje po východní straně dálnice přes k.ú. obcí Vražkov a Kleneč. Mezi obcí Kleneč a městem Roudnice nad Labem bude umístěn terminál VRT Roudnice nad Labem s údržbovou základnou. V blízkosti Roudnice nad Labem bude koridor napojen sjezdem na stávající konvenční trať 090 směrem na Lovosice. Hlavní trasování zde odbočuje na pravý břeh řeky Labe a prostupuje mezi obcemi Hrobce a Libotenice. Za obcemi překonává řeku a dále pokračuje mezi obcí Chodouny a její městskou částí Lounky a obcí Polepy s její městskou částí Okna. Trať je vedena co nejdále od obcí a jejich místních částí a snaží se co nejméně zasáhnout do zastavěného území. U obce Křešice bude koridor napojen na stávající konvenční trať 072 a bude zde rozšířena železniční stanice Polepy. Koridor dále pokračuje Středohorským tunelem přímo do Ústí nad Labem – Střekov. Zde je trasa propojena s VRT terminálem Ústí nad Labem-Centrum. V úseku Ústí nad Labem – Chabařovice dojde k rozšíření stávající trati. Před městem Chlumeck se trať zanoří do Krušnohorského tunelu, kterým povede až ke státní hranici.

Varianta č. 3 - Pod Bulfem:

Koridor vstupuje do území Ústeckého kraje po východní straně dálnice D8 v její těsné blízkosti v k.ú. obce Mnetěš. Trasování pokračuje po východní straně dálnice přes k.ú. obcí Vražkov a Kleneč. Mezi obcí Kleneč a městem Roudnice nad Labem bude umístěn terminál VRT Roudnice nad Labem s údržbovou základnou. V blízkosti Roudnice nad Labem bude koridor napojen sjezdem na stávající konvenční trať 090 směrem na Lovosice. Hlavní trasování zde odbočuje na pravý břeh řeky Labe a prostupuje mezi obcemi Hrobce a Židovice. Za obcemi překonává řeku a dále pokračuje podél obcí Chodouny a Polepy. Trať je vedena co nejdále od obcí a jejich místních částí a snaží se co nejméně zasáhnout do zastavěného území. U obce Křešice bude koridor napojen na stávající konvenční trať 072 a bude zde rozšířena železniční stanice Polepy. Koridor dále pokračuje Středohorským tunelem přímo do Ústí nad Labem – Střekov. Zde je trasa propojena s VRT terminálem Ústí nad Labem-Centrum. V úseku Ústí nad Labem – Chabařovice dojde k rozšíření stávající trati. Před městem Chlumeck se trať zanoří do Krušnohorského tunelu, kterým povede až ke státní hranici.

Navrhovatel v podkladech uvádí, že varianty tras splňují dojezdové časy, jsou vedeny v geologicky stabilnějším území a napojují přímo krajské město Ústí nad Labem. Předkládané varianty koridoru pro VRT řeší kapacitní problémy osobní a nákladní dopravy v Ústeckém kraji a napojují se na konvenční tratě dle metodiky Programu rozvoje rychlých železničních spojení v ČR. Výše uvedené změny zmenšují vliv na chráněná území v Ústeckém kraji.

Navrhovatel předložil MŽP pro vydání požadovaného stanoviska následující podklady:

- stanoviska orgánů ochrany přírody (Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství ze dne 6. 10. 2021 pod č. j. KUUK/134876/2021 a Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, regionálního pracoviště Správy chráněné krajinné oblasti České středohoří ze dne 20. 10. 2021 pod č. j. SR/0726/UL/2021-7) dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“) se závěrem, že návrh aktualizace může mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit (dále jen „EVL“) nebo ptačích oblastí (dále jen „PO“) v jejich působnosti,
- popis návrhu obsahu AZÚR ÚK včetně jednotlivých zákresů vedení variant koridoru pro VRT,
- zákresy všech tří variant koridorů pro VRT včetně zákresu do výkresu limitů využití území,
- internetový odkaz na zpracovanou „Studii proveditelnosti Nového železničního spojení Praha – Drážďany“.

K výše uvedenému Vám MŽP sděluje následující.

MŽP dle § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona a postupem podle 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“) vydává na základě Vaší žádosti následující stanovisko:

Na základě obdržených podkladů od navrhovatele předmětné změny a s přihlédnutím ke kritériím přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí, a to zejména k předmětu změny koncepce a charakteristice dotčeného území, požaduje posouzení návrhu obsahu AZÚR ÚK z hlediska jeho vlivů na životní prostředí včetně posouzení podle § 45i odst. 2 a 13 zákona o ochraně přírody a krajiny (dále jen „naturové posouzení“) a zároveň stanoví níže uvedené podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů zmiňované aktualizace na životní prostředí a na EVL a PO. Návrh obsahu AZÚR ÚK může mít významný vliv na životní prostředí, resp. na předmět ochrany a celistvost EVL nebo PO, a proto je nezbytné provést jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí, a to v plném rozsahu dle přílohy stavebního zákona, resp. vyhlášky č. 142/2018 Sb., o náležitostech posouzení vlivu záměru

a koncepce na EVL a PO a o náležitostech hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny (dále jen „vyhláška“).

Odůvodnění:

Porovnání s kritérii pro zjišťovací řízení podle přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí:

1. Obsah koncepce, zejména s ohledem na:

a. účelnost stanovených variant řešení k dosažení sledovaných cílů koncepce – Návrh obsahu AZÚR ÚK obsahuje variantní řešení výše zmíněného koridoru pro záměr VRT Praha – Drážďany, neboť v dotčeném území se vyskytují mj. také významné limity využití území z oblasti ochrany přírody a krajiny. Na základě zpracovaného vyhodnocení vlivů návrhu aktualizace na životní prostředí a veřejné zdraví (dále také „vyhodnocení SEA“) bude pořizovateli ZÚR doporučena k dalšímu sledování varianta s nejmenším dopadem do zájmů chráněných zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí a zákonem o ochraně přírody a krajiny.

b. míru, v jaké koncepcí stanoví rámec pro záměry a jiné činnosti, a to buď vzhledem k jejich umístění, povaze, velikosti a provozním podmínkám nebo z hlediska požadavků na přírodní zdroje – Koridor pro záměr VRT, který bude realizován na základě předkládaného návrhu obsahu AZÚR ÚK, stanoví rámec pro budoucí povolení záměrů dle přílohy č. 1 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí. Realizací záměru dojde k vybudování vysokorychlostní trati jako veřejně prospěšné stavby včetně staveb souvisejících.

c. míru, v jaké ovlivňuje jiné koncepce – Návrh obsahu AZÚR ÚK bude mít významný vztah k řadě dokumentů na národní, krajské, ale i regionální a komunální úrovni, a to např. k Politice územního rozvoje České republiky, ve znění závazném od 1. 9. 2021 (dále jen „PÚR“), Dopravní sektorové strategii – Aktualizace 2017, Programu rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR, Dopravní politice České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050, krajským a městským koncepcím týkající se rozvoje dopravní infrastruktury, územním plánů obcí atd. V rámci zpracování této aktualizace bude zvlášť prověřen soulad s republikovými prioritami vymezenými v PÚR.

d. význam koncepce pro začlenění požadavků na ochranu životního prostředí a veřejné zdraví, zejména s ohledem na podporu udržitelného rozvoje – ZÚR Ústeckého kraje, resp. výše zmíněná aktualizace, jakožto územně plánovací dokumentace, je koncepcí s významným potenciálem pro začlenění požadavků na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví. Rovněž bude prověřen vztah aktualizace k cílům ochrany životního prostředí přijatými na vnitrostátní úrovni.

e. vliv koncepce na udržitelný rozvoj dotčeného území (včetně sociálně-ekonomických aspektů) – Návrh předmětného návrhu obsahu AZÚR ÚK bude mít významný vliv na zlepšení dopravní obslužnosti nejen Ústeckého kraje, ale také sousedních krajů, včetně zajištění větší bezpečnosti železničního provozu, a v úhrnu tedy i na zajištění předpokladů pro udržitelný rozvoj území.

f. problémy životního prostředí a veřejného zdraví, které jsou závažné pro koncepci – Variantním návrhem AZÚR ÚK za účelem vymezení koridoru pro umístění nového úseku VRT Praha – Drážďany na území Ústeckého kraje budou dotčeny části systému nadregionálního územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“), a to jak koridory nadregionálních biokoridorů (všechny varianty), tak plocha nadregionálního biocentra s označením 2003 (v případě varianty 1 – Mrchový kopec). Ochrana systému ekologické stability je přitom ve smyslu ustanovení § 4 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ; jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát. Umisťování kapacitních liniových (dopravních) staveb v ploše biocentra představuje významné potenciální ohrožení funkčnosti. Navrhované trasy koridoru pro VRT mohou rovněž protínat osy dálkových migračních koridorů a může tak představovat významnou fragmentační bariéru. Navržený koridor VRT ve všech variantách prochází Chráněnou krajinnou oblastí (dále jen „CHKO“) České středohoří, a proto může mít závažný dopad na zvláště chráněná území (dále jen „ZCHÚ“) nacházející se v této oblasti. Umístění koridoru pro VRT do urbanizovaného území může zapříčinit určité problémy závažné pro návrh AZÚR ÚK. Toto bude předmětem vyhodnocení SEA.

g. význam koncepce pro implementaci požadavků vyplývajících z právních předpisů Evropského společenství týkajících se životního prostředí a veřejného zdraví – Předkládaná aktualizace neobsahuje takové změny, které by představovaly dopady do oblastí uplatňování práva životního prostředí EU.

2. Charakteristika vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a charakteristika dotčeného území, zejména s ohledem na:

a. pravděpodobnost, dobu trvání, četnost a vratnost vlivu – V rámci návrhu AZÚR ÚK lze předpokládat vlivy trvalé a nevratné, např. z hlediska záboru zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“). Lze očekávat zásadní křížení biokoridorů s navrhovanými trasami koridoru pro záměr VRT. S ohledem na skutečnost, že navržený koridor pro VRT ve všech variantách prochází CHKO České středohoří, může dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany soustavy ZCHÚ (v tomto případě CHKO České středohoří).

b. kumulativní a synergickou povahu vlivu – Na základě charakteru návrhu obsahu AZÚR ÚK a rovněž dotčeného území mohou být očekávány potenciální kumulativní a synergické vlivy s jinými záměry. Je tedy nezbytné vyhodnotit potenciální

kumulativní a synergické vlivy a stanovit případná opatření k předcházení, vyloučení či snížení zjištěných kumulativních či synergických vlivů a stanovit případný monitoring. Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů AZÚR ÚK by mělo proběhnout také v souvislosti s vlivy, resp. se záměry (uvažovanými i se stávajícími) v sousedních krajích, zejména ve Středočeském kraji.

- c. **přeshraniční povahu vlivu** – Z důvodu výše popsaného návrhu obsahu AZÚR ÚK nelze vlivy přesahující hranice České republiky vyloučit. Jejich míru a závažnost bude třeba vyhodnotit. Rovněž lze ve vazbě na navrhované trasy koridoru předpokládat možné vlivy přesahující hranice Ústeckého kraje.
- d. **rizika pro životní prostředí a veřejné zdraví vyplývající z provedení koncepce (např. při přírodních katastrofách, při haváriích)** – Neočekávají se větší rizika pro životní prostředí a veřejné zdraví při přírodních katastrofách.
- e. **závažnost a rozsah vlivu (počet obyvatel, který by mohl být pravděpodobně zasažen)** – Koridor pro záměr VRT Praha – Drážďany je navržen přes celou řadu katastrální území obcí, a proto nelze zcela vyloučit dotčení zastavěného či zastavitelného území a tedy ani jeho potenciální negativní vlivy na obyvatelstvo a jeho zdraví.
- f. **důležitost a zranitelnost oblastí, která by mohla být zasažena, s ohledem na:**
 - i. **zvláštní přírodní charakteristiku nebo kulturní dědictví** – Variantním návrhem AZÚR ÚK za účelem vymezení koridoru pro umístění nového úseku VRT jsou zasažena ZCHÚ, významné prvky ÚSES a v potenciálním územním střetu s předloženými trasami VRT jsou také lokality soustavy Natura 2000. Na území CHKO České středohoří se v potenciálním územním střetu s předloženými trasami VRT nachází EVL Porta Bohemica a EVL Babinské louky. Na území mimo CHKO České středohoří (na území Ústeckého kraje) mohou být koridorem dotčeny EVL Písciň u Oleška, EVL Holý vrch, EVL Stráně u Velkého Újezdu, EVL Porta Bohemica, EVL Strádovský rybník, EVL Východní Krušnohoří a PO Východní Krušné hory. Rozsah a míra jejich dotčení bude předmětem vyhodnocení SEA, resp. naturového posouzení.
 - ii. **hustotu obyvatel, osídlení a míru urbanizace** – Primárně jsou koridory VRT trasovány mimo zastavěná území, avšak v některých částech koridorů nelze vyloučit situování záměru koridoru VRT i do zastavěného či zastavitelného území, a proto nelze vyloučit potenciální negativní vlivy na zdraví obyvatel.
 - iii. **překročení norem kvality životního prostředí nebo mezních hodnot** – S dalším rozvojem dopravní infrastruktury v dotčeném území, a tedy v souvislosti i s umisťováním některých částí koridoru záměru VRT do zastavěného či zastavitelného území je třeba předpokládat větší zatížení obyvatel negativními

vlivy, resp. překročení norem kvality životního prostředí nebo mezních hodnot. Z tohoto důvodu je nutné posoudit rozvoj dopravní infrastruktury zejména v souvislosti se stanovenými mezními hodnotami imisních limitů pro ochranu veřejného zdraví v dotčeném území.

iv. kvalitu půdy a intenzitu jejího využívání – Při vymezování trasy koridoru VRT lze předpokládat negativní vlivy v podobě záborů ZPF.

v. dopady změny klimatu – Vzhledem k charakteru návrhu obsahu aktualizace není v této fázi předpokládáno negativní ovlivnění (mikro)klimatu v dotčeném území. Následné zpracované vyhodnocení SEA však může následně upozornit na možné negativní vlivy na klima.

3. Předpokládaný přínos posouzení koncepce ve vztahu k posouzení jiných koncepcí zpracovávaných na odlišných úrovních v téže oblasti – Přínos posouzení návrhu AZÚR ÚK je považován za významný především z důvodu zajištění environmentální integrity a prevence významných či nevratných poškození životního prostředí a veřejného zdraví. Jelikož je předmětný koridor v platných Zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje vymezen pouze jako územní rezerva a v rámci aktualizace ZÚR je požadováno její zrušení a vymezení nového návrhového koridoru VRT, je posouzení v rámci aktualizace požadováno.

MŽP jako dotčený orgán při pořizování zásad územního rozvoje v souladu s § 10i odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí stanoví níže uvedené podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení SEA. Obecně však platí ta zásada, že MŽP požaduje zpracovat vyhodnocení vlivů návrhu aktualizace na životní prostředí a veřejné zdraví dle přílohy ke stavebnímu zákonu, v rozsahu ustanovení § 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, a v takové podrobnosti, jaká odpovídá měřítku zpracování návrhu zásad územního rozvoje.

Při zpracovávání vyhodnocení vlivů návrhu AZÚR ÚK na životní prostředí je důvodné vycházet z „Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“ zveřejněného ve Věstníku MŽP (ročník XV – únor 2015 – částka 2). Rovněž je nezbytné, aby zpracované vyhodnocení SEA bylo zpracováno dle jednotlivých bodů přílohy ke stavebnímu zákonu, bylo přezkoumatelné, logicky srozumitelné a konzistentní apod. Autorizovaná osoba zmocněná ke zpracování vyhodnocení SEA dle § 19 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí musí stanovit a následně uvést metodiku pro zpracování jednotlivých bodů, resp. kapitol vyhodnocení SEA. Rovněž je povinna veškeré zjištěné potenciální vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a navržená minimalizační opatření ve vazbě na tyto zjištěné vlivy s pořizovatelem či zpracovatelem aktualizace územně plánovací dokumentace konzultovat, aby mohl návrh AZÚR ÚK pružně reagovat na výsledky tzv. procesu SEA.

1. U všech navržených variant koridoru pro VRT na území kraje požadujeme jednotlivě vyhodnotit vliv na všechny složky životního prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo. Posuzují se vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny (zejména vlivy na střety s migračními trasami velkých savců a zachování migrační propustnosti, fragmentaci krajiny, ÚSES), ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima, krajinu, krajinný ráz, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví, a jejich vzájemné působení a souvislosti.
2. Důsledně vyhodnotit vliv jednotlivých variant koridorů pro VRT na veřejné zdraví obyvatel (včetně vlivů na lidská sídla s důrazem na hluk, pohodu obyvatelstva a další determinanty). Za tím účelem MŽP doporučuje, aby se na zpracování příslušné části vyhodnocení SEA podílela osoba s osvědčením odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví vydaným Ministerstvem zdravotnictví.
3. V rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí AZÚR ÚK požadujeme provést vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. V této souvislosti poukazujeme např. na rozsudek NSS 1 Ao 7/2011 – 526, kterým byly zrušeny Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje. Vyhodnocení těchto vlivů na životní prostředí je třeba zpracovat jak na úrovni konkrétního navrženého koridoru pro všechny varianty VRT, tak i s ohledem na širší vztahy a vazby v souvislosti se stavem v území a se záměry v území schválenými k realizaci či záměry uvažovanými (rozsudek NSS 4 AOs 1/2013 – 133). Tam, kde budou zjištěny potenciální negativní kumulativní nebo synergické vlivy, je nutné navrhnout kompenzační opatření a případný monitoring těchto potenciálních vlivů.
4. V rámci vyhodnocení SEA aktualizace vyhodnotit vliv jednotlivých variant koridorů pro VRT na ZCHÚ, resp. zda realizaci aktualizace nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany soustavy ZCHÚ (v tomto případě CHKO České středohoří). Hodnocení by se mělo zaměřit mimo jiné na vyhodnocení vlivu jednotlivých tras koridoru pro VRT na vodní režim, zábor území v hodnotných částech CHKO (zonace, maloplošná zvláště chráněná území) a také na krajinný ráz, a to zejména při situování doprovodných ploch na povrchu, jsou-li součástí návrhu aktualizace (např. plochy pro umístění vstupních objektů do Středohorského tunelu, plochy pro zařízení odvětrávání tunelu, koridory pro únikové a přístupové trasy, plochy pro odvoz a depozice vytěženého materiálu z tunelu apod.).
5. V případě identifikace možných negativních vlivů návrhu AZÚR ÚK na ZCHÚ, zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů, biodiverzitu, významné krajinné prvky, ÚSES a další chráněné složky životního prostředí navrhnout ve vyhodnocení SEA opatření k předcházení, vyloučení, snížení či kompenzaci těchto negativních vlivů a opatření zajišťující migrační propustnost území pro živočichy.
6. Požadujeme, aby při vyhodnocení vlivů AZÚR ÚK na ÚSES, a to nejen na jeho nadregionální úroveň, byly důsledně uplatněny přírodovědné principy vymezování ÚSES (viz „Metodika

vymezování ÚSES, MŽP, 2017") a z nich zejména princip funkčních vazeb ekosystémů, princip biogeografické reprezentativnosti a princip přiměřených prostorových nároků; MŽP v této souvislosti doporučuje, aby se na tomto vyhodnocení vlivů aktualizace na ÚSES podílela také osoba odborně způsobilá, optimálně osoba s autorizací k vymezování ÚSES (autorizace A.3.1 udělovaná Českou komorou architektů).

7. Rovněž je vyžadováno, aby vyhodnocení vlivů na ÚSES, a to jak částí, které svou ekostabilizační funkci v území plní, tak částí, jejichž ekostabilizační funkce v území má být teprve zajištěna, bylo posouzeno z hlediska funkčnosti, resp. potenciální funkčnosti, resp. funkční spojitosti celých větví ÚSES a ve vztahu k prostorové distribuci příslušných biogeografických jednotek (a v důsledku k distribuci stanovištních, resp. ekologických podmínek) a dále z hlediska nezbytnosti zachování nezbytných ekologických vazeb v rámci ÚSES (tedy i uvnitř biocenter), nikoliv „jen“ z hlediska velikosti plochy ÚSES vymezené v územně plánovací dokumentaci.
8. Požadujeme zajistit, aby v případě zjištění negativního vlivu koridoru VRT na funkční způsobilost systému ekologické stability plnit očekávané funkce byla současně rámcově vyhodnocena možnost případné změny nebo úpravy vymezení ÚSES v zájmu eliminace nebo minimalizace negativních vlivů. *(K problematice posuzování vlivů na ÚSES považujeme za potřebné doplnit, že současně s upřesňováním koridoru pro plánovanou dopravní stavbu v rámci územního plánování na úrovni obcí je nezbytné upřesňovat vymezení skladebných částí ÚSES všech hierarchických úrovní, a to tak, aby byly zohledněny širší územní souvislosti a systémové návaznosti a aby v budoucnu mohl být v území pokud možno zajištěn jak veřejný zájem na dopravní obslužnosti, tak veřejný zájem na ochraně a vytváření ÚSES podle § 4 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny).*
9. Požadujeme, aby vzhledem ke specifčnosti liniového dopravního záměru, pro který se navrhuje vymezení koridoru, bylo vyhodnocení vlivů navrhované AZÚR ÚK na přírodu a krajinu v maximální možné míře, kterou umožní charakter, obsah a podrobnost ZÚR, zpracováno v souladu s požadavky na hodnocení vlivu závažných zásahů na přírodu a krajinu podle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny; za tím účelem MŽP doporučuje, aby se na zpracování příslušné části vyhodnocení podílela osoba s autorizací k provádění hodnocení podle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny.
10. Vyhodnotit ovlivnění migrační prostupnosti krajiny. Za tímto účelem využít vrstvy dálkových migračních koridorů a migračně významných území poskytovaných Agenturou ochrany přírody a krajiny ČR jako podklad dle přílohy č. 1 části A bodu 119 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů. Vyhodnotit akceptovatelnost navrženého variantního řešení koridoru pro VRT z hlediska dotčení funkčnosti výše

uvedených dálkových migračních koridorů velkých savců, jejich bariér a migračně významných území.

11. Požadujeme vyhodnotit vliv AZÚR ÚK na ZPF, tzn. zaměřit se rovněž na plošnou ochranu ZPF, a to ve smyslu požadavků stanovených ustanovením § 4 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů. *(Je nutné mít v daném případě na paměti, že vliv navrhovaného záměru je prakticky nevratná změna představující ve svém důsledku likvidaci jedné ze složek životního prostředí. Koridor pro VRT by měl být proto vymezen především na nezemědělských půdách s tím, že v případě vymezování záměru na ZPF musí být navrženo řešení o nezbytně nutné výměře a přednostně na zemědělských půdách méně kvalitních (kritériem kvality půdy jsou třídy ochrany ve smyslu vyhlášky č. 48/2011 Sb., o stanovení tříd ochrany, ve znění pozdějších předpisů). Přitom musí být co nejméně narušena organizace ZPF, hydrologické a odtokové poměry v území, síť zemědělských účelových komunikací a co nejméně zatěžováno obhospodařování ZPF, a to vše nejen ve vztahu k pozemkům přímo dotčeným vymezovaným koridorem, ale i ve vazbě na případný dopad na zemědělské pozemky navazující.)* Současně je nutné navrhnout opatření minimalizující negativní dopad na zemědělskou půdu *(jejich konkretizace musí vycházet z hodnocení vlivu v daném konkrétním území)*.
12. Požadujeme vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného variantního řešení koridoru pro VRT na území kraje na ZPF (§ 3 vyhlášky č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů) a posouzení veřejného zájmu, který výrazně převažuje nad zájmem ochrany ZPF v případě půd v I. a II. třídě ochrany dotčených zábořem.
13. Požadujeme vyhodnotit, zda je na území kraje v potřebném množství a rozsahu vymezeno dostatek povrchových ploch pro jejich dočasné a trvalé deponování. V případě, že tomu tak není, požadujeme, aby byly v rámci aktualizace takové plochy vymezeny, a to s využitím v maximální možné míře pro dočasné deponie plochy stávajících brownfieldů a pro trvalé ukládání objekty s ukončenou nebo pokročilou fází roztěženosti vhodné k následné či průběžné rekultivaci. *(V souvislosti s následnou realizací stavby a hospodárným využitím výkopových materiálů (rubaniny) vznikajících ražbou tunelů, jejichž celkový objem se na území kraje bude pohybovat v řádů mnoha milionů m³ (pro příklad jen na české straně Krušnohorského tunelu v délce necelých 12 km vznikne podle odhadů DB NETZ pro připravované územní řízení více než 1,2 mil. m³ rubaniny). Cílem těchto opatření je minimalizace záboru zemědělské a lesní půdy jak během realizace trati, tak po jejím ukončení. V souvislosti s nakládáním s výkopovými materiály (rubaninou) upozorňujeme, že rozsah těchto opatření se mj. odvíjí od maximálně možného využití takto získaného materiálu v hospodářském cyklu nebo v případě, že nebude svými technickými parametry vyhovovat těmto účelům, jeho využití pro účely sanace a rekultivace území dotčeného těžbou).*

14. Posoudit navrhované trasy koridoru pro VRT s respektem ke geologické stavbě území, kterým procházejí, s důrazem na popis horninové skladby v rozsahu předepsaného měřítka – tj. popis horninového tělesa včetně tektonických poruch, pásem a případně starých a opuštěných důlních děl, které se v navrhované trase nebo jejích variantách nacházejí. U povrchového vedení trasy požadujeme vyhodnotit riziko sesuvů a střety s poddolovanými územími. V rámci všech navržených variant dále požadujeme při vedení koridorů pro VRT respektovat existenci zjištěných a předpokládaných ložisek nerostů (tzn. veškerá výhradní ložiska, chráněná ložisková území, dobývací prostory, dále významná ložiska nevyhrazených nerostů a významné prognózní zdroje) a tato ložiska v případě kolize vymezit jako plochu případně ovlivněnou koridorem navrhované trati.
15. Ve vztahu k celému koridoru trati pro VRT (ve všech jeho variantách) vedeného na území kraje dále požadujeme vyhodnotit, zda je vymezeno v dotčeném území dostatek ploch vhodných pro těžbu surovin využitelných pro následnou realizaci stavby. U ploch, které se nacházejí mimo území kraje, a budou také sloužit k těmto účelům, požadujeme uvést jmenný odkaz na tyto plochy (ložiska nerostných surovin popřípadě, jsou-li již stanoveny dobývací prostory). *(Proto již v rámci zásad územního rozvoje je nezbytné upozornit, že s ohledem k technickým požadavkům následné stavby, které budou v určitých parametrech velmi vysoké, musí být suroviny pro realizaci stavby zajištěny v dostatečném množství a také kvalitě).*
16. Posoudit vlivy na podzemní a povrchové vody, vodní režim a zadržování vody v krajině a navrhnout opatření k předcházení, vyloučení, snížení či kompenzaci případných negativních vlivů.
17. Identifikovat a vyhodnotit případné přeshraniční vlivy.
18. Požadujeme vyhodnotit, zda návrh AZÚR ÚK naplňuje cíle národních a regionálních koncepčních dokumentů – Státního programu ochrany přírody a krajiny České republiky 2020 – 2025, Státní politiky životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do 2050, Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016 – 2025, republikové priority v oblasti ochrany přírody a krajiny stanovené v PÚR.
19. Požadujeme, aby posuzovatel v rámci vyhodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí vypracoval závěry a doporučení včetně stanovení pořadí variant koridoru pro VRT z hlediska jejich přijatelnosti dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví. Dále požadujeme, aby návrh stanoviska MŽP k návrhu AZÚR ÚK obsahoval uvedení zejména jasných výroků, zda lze z hlediska potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví:
- a. s danou variantou koridoru pro VRT souhlasit nebo souhlasit s podmínkami včetně jejich upřesnění, anebo nesouhlasit,

- b. s aktualizací jako celkem souhlasit nebo souhlasit s podmínkami a požadavky včetně jejich upřesnění, anebo nesouhlasit.

20. V rámci vyhodnocení SEA je nezbytné relevantně vypořádat a náležitě odůvodnit všechny požadavky uvedené v tomto stanovisku, resp. uvést, v jaké části vyhodnocení SEA (vhodné jsou odkazy na příslušné strany) došlo k požadovanému hodnocení vlivů a k jakým závěrům posuzovatel při hodnocení dospěl.

Jelikož příslušné orgány ochrany přírody nevyloučily ve svých stanoviscích dle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny významný vliv návrhu AZÚR ÚK na lokality soustavy NATURA 2000, musí být návrh aktualizace předmětem naturového posouzení podle zákona o ochraně přírody a krajiny a jeho prováděcího předpisu, a to výše zmíněné vyhlášky.

21. Naturové posouzení je nezbytné zpracovat pro všechny varianty koridoru VRT. Do hodnocení je nezbytné zahrnout všechny potencionálně dotčené druhy a stanoviště, které mohou být případnou výstavbou ovlivněny (i sekundárně), včetně identifikace kumulativních a synergických vlivů. V rámci uvažované výstavby (koridorů) je uvažován zásah do geologických struktur (výstavby mostů, tunelů atd.) a může být tudíž významně ovlivněno hydrogeologické prostředí. Považujeme tedy za nezbytné v hodnocení posoudit, jaký vliv může generovat změna hydrogeologických podmínek na předměty ochrany dotčených lokalit. Za rizikové lze rovněž považovat otřesy, které bude generovat nejen výstavba, ale i následný provoz trati. V této souvislosti je nezbytné v hodnocení posoudit i scénáře spojené s případnou sanací území v návaznosti na dopady dotčených lokalit soustavy Natura 2000 a jejich fenoménů.

22. Na úrovni ZÚR a řešených variant je mj. třeba také zohlednit (a vyhodnotit) potřebu zachování migrační propustnosti krajiny a zamezit případným střetům živočichů s koridorem (trati) plánované VRT. Tento aspekt je třeba zohlednit i v kontextu s možným ovlivněním druhů, které jsou předmětem ochrany v lokalitách soustavy Natura 2000 (přímo i nepřímo).

Mgr. Evžen Doležal

ředitel odboru posuzování vlivů
na životní prostředí a integrované
prevence
podepsáno elektronicky

Na vědomí

- MŽP, odbor zvláštní územní ochrany přírody a krajiny, zde
- MŽP, odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků, zde
- MŽP, odbor ochrany horninového a půdního prostředí, zde
- MŽP, odbor adaptace krajiny na klimatickou změnu, zde
- Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Kaplanova 1931/1, 148 00 Praha 11 – Chodov
- Krajský úřad Ústeckého kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem

2.1.3. Část A: Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA)

Závěr SEA

Na základě provedeného hodnocení návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona zpracovatelka SEA konstatuje, že naplnění této koncepce bude ve všech třech variantách spojeno s mírně negativními vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo, veřejné zdraví a sledované složky životního prostředí. Významnost a rozsah všech zjištěných vlivů je možné omezit nebo částečně kompenzovat zohledněním opatření navržených v kapitole 8., resp. požadavků stanovených v kapitole 11. vyhodnocení SEA.

S ohledem na měřítko posuzované koncepce a její požadovanou míru podrobnosti stanovenou § 36 odst. 3 stavebního zákona, dle kterého zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím, lze konstatovat, že identifikované disparity mezi posuzovanými variantami koridoru (ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C) ve vztahu k ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví jsou minimální. Žádnou ze sledovaných složek životního prostředí nelze a priori označit za rozlišující prvek mezi jednotlivými variantami. Z daného důvodu nebylo v rámci SEA stanoveno pořadí variant z hlediska vhodnosti.

Všechny tři varianty koridoru (ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C) jsou z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v měřítku zásad územního rozvoje plně srovnatelné a akceptovatelné.

Zpracovatelka SEA doporučuje 5aZÚR ÚK k uplatnění při splnění podmínek uvedených v kapitolách 8. a 11. Výběr nejvhodnější varianty ponechává plně v zákonné kompetenci zastupitelstva kraje s konstatováním, že vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví nejsou pro výběr varianty v tomto případě hlavním určujícím kritériem.

--

Pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných závažných záporných vlivů na životní prostředí jsou kromě podmínek u jednotlivých variant koridoru navržena následující opatření, kterým je nutno věnovat pozornost v územně plánovacích dokumentacích, jejichž úkolem bude zpřesnění navrhovaného koridoru, a při rozhodování v území. Opatření uvedená slouží rovněž pro jako opatření pro eliminaci nebo zmírnění kumulativních a synergických vlivů.

S ohledem na měřítko a míru podrobnosti zásad územního rozvoje jsou navrhovaná opatření pouze obecná, neboť konkretizace technického řešení stavby přísluší až následnému stupni přípravy záměru.

Tabulka 1: Návrh požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru ŽD1-A z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí

VARIANTA A koridor ŽD1-A	
Požadavky na koncepční opatření	Souhlasit s vymezením koridoru při splnění navržených opatření pro minimalizaci jeho negativních vlivů.
Požadavky na prostorová opatření	➤ Zajistit vedení železniční dráhy tunelem přes území Mrchového kopce, CHKO České středohoří a Krušných hor, ➤ minimalizovat zábor ZPF (zejména půd II. třídy ochrany) a PUPFL, ➤ zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci případně potřebných protihlukových opatření a minimalizovat vlivy (hluk, vibrace) na přilehlé obytné prostředí; ➤ zohlednit stanovená záplavová území a jejich aktivní zóny, nezhoršit průchod

	povodňových vln a odtokové poměry v území, ➤ minimalizovat vlivy na chráněná ložisková území, výhradní ložiska a dobývací prostory, zohlednit existenci poddolovaných a sesuvných území, ➤ minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem a lokalit soustavy NATURA 2000, významných krajinných prvků a skladebných částí ÚSES, ➤ minimalizovat vlivy na zvláště chráněná území, lokality soustavy NATURA 2000 a lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, ➤ minimalizovat vlivy na významné krajinné prvky, zejména vodní toky a lesy, ➤ minimalizovat vlivy na funkčnost a celistvost skladebných částí ÚSES, ➤ zajistit migrační prostupnost územím pro volně žijící živočichy i člověka, ➤ zajistit vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny, ➤ minimalizovat vlivy na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v prostoru ochranného pásma Národní kulturní památky Říp.
Požadavky na projektová opatření	➤ Nejpozději ve fázi projektové EIA zpracovat strategickou migrační studii včetně návrhu případně potřebných dostatečně kapacitních migračních opatření pro všechny relevantní migrující druhy. ➤ Ve fázi projektové EIA provést podrobný geologický průzkum v trase koridoru s cílem vytipovat riziková místa z hlediska možného ovlivnění nestabilních území. ➤ Provést podrobný hydrogeologický a inženýrskogeologický průzkum v trase koridoru s cílem navrhnout takové řešení při ražbě tunelů, aby byly minimalizovány vlivy na režim povrchových a podzemních vod. ➤ Před zahájením výstavby, ražeb tunelů, v průběhu a po ukončení stavebních prací zajistit průběžný geotechnický monitoring a sledovat vývoj podzemních a povrchových vod před stavbou a v průběhu stavby. Na základě vyhodnocení monitoringu v případě negativního ovlivnění jejich režimu zajistit opatření k eliminaci či zmírnění takového ovlivnění. ➤ Doprovodné stavby (zejména nadzemní technické struktury) nezbytné k výstavbě a následnému zabezpečení provozu tunelu vedeného pod CHKO České středohoří umísťovat tak, aby nebyly negativně dotčeny předměty a cíle ochrany v I. a II. zónách CHKO a přírodní a krajinné hodnoty dotčeného území. Tyto stavby zároveň vždy umísťovat mimo území EVL Babinské louky, I. a II. zónu CHKO a maloplošná zvláště chráněná území. ➤ Za účelem ochrany kuňky obecné, která je předmětem ochrany EVL Stradovský rybník, ve fázi realizace záměru zajistit odborný biologický dozor, který umožní minimalizaci vlivů stavebních prací na migrující jedince tohoto druhu (monitoring výskytu druhu, případný transfer či jiná technická opatření k ochraně migrujících jedinců kuňky obecné). ➤ Zohlednit výskyt biotopů tetřívka obecného na území PO Východní Krušné hory, zejména jeho potenciálních tokanišť v trase záměru, a vyhnout se zásahům, tj. umísťování nadzemních struktur (např. odvětrávacích šachet), do těchto biotopů. ➤ Zajistit minimalizaci záboru či jiného ovlivnění plochy přírodních stanovišť a biotopu evropsky významných druhů živočichů – předmětů ochrany dotčených EVL. Typicky jde o zásahy při budování případných nadzemních struktur - např. odvětrávací šachty tunelových částí, zásahy stavebních prací do břehových porostů podél Labe či přímo do okraje toků Labe. ➤ Deponie a plochy pro přechodné umístění rubaniny z tunelů a pro výkopové zeminy ze stavby v koridoru nevymezovat v lokalitách soustavy NATURA 2000 a zvláště chráněných

	území. ➤ Těleso stavby VRT v úseku Mnetěš – Roudnice nad Labem (Podluský) vést v maximálně těsném (přípustném) souběhu s tělesem dálnice D8 s cílem minimalizace negativního projevu fragmentace území. ➤ Umisťování tunelových portálů řešit na základě podrobného vyhodnocení místních podmínek, zejména minimalizovat prostorové kolize s přírodními a krajinnými hodnotami a stávající zástavbou. ➤ Po dobu výstavby minimalizovat emise a resuspenzi prachových částic z přemísťování zemin a ze znečištění veřejných komunikací. ➤ Při projektové přípravě minimalizovat zásahy do dřevin rostoucích mimo les, typicky stromů či keřů rostoucích jednotlivě či ve skupinách ve volné krajině. ➤ Konkrétní podmínky a požadavky na stavebně technické řešení stavby, včetně postupu a způsobu jejího zakládání bude řešen a navržen na základě výsledků provedeného geologického a hydrogeologického průzkumu území.
--	--

Tabulka 2: Návrh požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru ŽD1-B z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí

VARIANTA B koridor ŽD1-B	
Požadavky na koncepční opatření	Souhlasit s vymezením koridoru při splnění navržených opatření pro minimalizaci jeho negativních vlivů.
Požadavky na prostorová opatření	➤ Zajistit vedení železniční dráhy tunelem přes území Holého vrchu, CHKO České středohoří a Krušných hor, ➤ minimalizovat zábor ZPF (zejména půd II. třídy ochrany) a PUPFL, ➤ zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci případně potřebných protihlukových opatření a minimalizovat vlivy (hluk, vibrace) na přilehlé obytné prostředí; ➤ zohlednit stanovená záplavová území a jejich aktivní zóny, nezhoršit průchod povodňových vln a odtokové poměry v území, ➤ minimalizovat vlivy na chráněná ložisková území, výhradní ložiska a dobývací prostory, zohlednit existenci poddolovaných a sesuvných území, ➤ minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem a lokalit soustavy NATURA 2000, významných krajinných prvků a skladebných částí ÚSES, ➤ minimalizovat vlivy na zvláště chráněná území, lokality soustavy NATURA 2000 a lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, ➤ minimalizovat vlivy na významné krajinné prvky, zejména vodní toky a lesy, ➤ minimalizovat vlivy na funkčnost a celistvost skladebných částí ÚSES, ➤ zajistit migrační propustnost územím pro volně žijící živočichy i člověka, ➤ zajistit vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny, ➤ minimalizovat vlivy na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v prostoru ochranného pásma Národní kulturní památky Říp.
Požadavky na projektová opatření	➤ Nejpozději ve fázi projektové EIA zpracovat strategickou migrační studii včetně návrhu případně potřebných dostatečně kapacitních migračních opatření pro všechny relevantní migrující druhy.

	➤ Ve fázi projektové EIA provést podrobný geologický průzkum v trase koridoru s cílem vytipovat riziková místa z hlediska možného ovlivnění nestabilních území. ➤ Provést podrobný hydrogeologický a inženýrskogeologický průzkum v trase koridoru s cílem navrhnout takové řešení při ražbě tunelů, aby byly minimalizovány vlivy na režim povrchových a podzemních vod. ➤ Před zahájením výstavby, ražeb tunelů, v průběhu a po ukončení stavebních prací zajistit průběžný geotechnický monitoring a sledovat vývoj podzemních a povrchových vod před stavbou a v průběhu stavby. Na základě vyhodnocení monitoringu v případě negativního ovlivnění jejich režimu zajistit opatření k eliminaci či zmírnění takového ovlivnění. ➤ Doprovodné stavby (zejména nadzemní technické struktury) nezbytné k výstavbě a následnému zabezpečení provozu tunelu vedeného pod CHKO České středohoří umísťovat tak, aby nebyly negativně dotčeny předměty a cíle ochrany v I. a II. zónách CHKO a přírodní a krajinné hodnoty dotčeného území. Tyto stavby zároveň vždy umísťovat mimo území EVL Babinské louky, I. a II. zónu CHKO a maloplošná zvláště chráněná území. ➤ Za účelem ochrany kuňky obecné, která je předmětem ochrany EVL Stradovský rybník, ve fázi realizace záměru zajistit odborný biologický dozor, který umožní minimalizaci vlivů stavebních prací na migrující jedince tohoto druhu (monitoring výskytu druhu, případný transfer či jiná technická opatření k ochraně migrujících jedinců kuňky obecné). ➤ Zohlednit výskyt biotopů tetřívka obecného na území PO Východní Krušné hory, zejména jeho potenciálních tokanišť v trase záměru, a vyhnout se zásahům, tj. umísťování nadzemních struktur (např. odvětrávacích šachet), do těchto biotopů. ➤ Zajistit minimalizaci záboru či jiného ovlivnění plochy přírodních stanovišť a biotopu evropsky významných druhů živočichů – předmětů ochrany dotčených EVL. Typicky jde o zásahy při budování případných nadzemních struktur - např. odvětrávací šachty tunelových částí, zásahy stavebních prací do břehových porostů podél Labe či přímo do okraje toků Labe. ➤ Deponie a plochy pro přechodné umístění rubaniny z tunelů a pro výkopové zeminy ze stavby v koridoru nevymezovat v lokalitách soustavy NATURA 2000 a zvláště chráněných území. ➤ Těleso stavby VRT v úseku Mnetěš – Roudnice nad Labem (Podluský) vést v maximálně těsném (přípustném) souběhu s tělesem dálnice D8 s cílem minimalizace negativního projevu fragmentace území. ➤ Umísťování tunelových portálů řešit na základě podrobného vyhodnocení místních podmínek, zejména minimalizovat prostorové kolize s přírodními a krajinnými hodnotami a stávající zástavbou. ➤ V prostoru mezi sídly Chodouny a Lounky prověřit možnost vedení VRT v překrytém zářezu. ➤ Po dobu výstavby minimalizovat emise a resuspenzi prachových částic z přemísťování zemin a ze znečištění veřejných komunikací. ➤ Při projektové přípravě minimalizovat zásahy do dřevin rostoucích mimo les, typicky stromů či keřů rostoucích jednotlivě či ve skupinách ve volné krajině. ➤ Konkrétní podmínky a požadavky na stavebně technické řešení stavby, včetně postupu a způsobu jejího zakládání bude řešen a navržen na základě výsledků provedeného geologického a hydrogeologického průzkumu území.
--	--

Tabulka 3: Návrh požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru ŽD1-C z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí

VARIANTA C koridor ŽD1-C	
Požadavky na koncepční opatření	Souhlasit s vymezením koridoru při splnění navržených opatření pro minimalizaci jeho negativních vlivů.
Požadavky na prostorová opatření	➤ Zajistit vedení železniční dráhy tunelem přes území Holého vrchu, CHKO České středohoří a Krušných hor, ➤ minimalizovat zábor ZPF (zejména půd II. třídy ochrany) a PUPFL, ➤ zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci případně potřebných protihlukových opatření a minimalizovat vlivy (hluk, vibrace) na přilehlé obytné prostředí; ➤ zohlednit stanovená záplavová území a jejich aktivní zóny, nezhoršit průchod povodňových vln a odtokové poměry v území, ➤ minimalizovat vlivy na chráněná ložisková území, výhradní ložiska a dobývací prostory, zohlednit existenci poddolovaných a sesuvných území, ➤ minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem a lokalit soustavy NATURA 2000, významných krajinných prvků a skladebných částí ÚSES, ➤ minimalizovat vlivy na zvláště chráněná území, lokality soustavy NATURA 2000 a lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, ➤ minimalizovat vlivy na významné krajinné prvky, zejména vodní toky a lesy, ➤ minimalizovat vlivy na funkčnost a celistvost skladebných částí ÚSES, ➤ zajistit migrační propustnost územím pro volně žijící živočichy i člověka, ➤ zajistit vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny, ➤ minimalizovat vlivy na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v prostoru ochranného pásma Národní kulturní památky Říp.
Požadavky na projektová opatření	➤ Nejpozději ve fázi projektové EIA zpracovat strategickou migrační studii včetně návrhu případně potřebných dostatečně kapacitních migračních opatření pro všechny relevantní migrující druhy. ➤ Ve fázi projektové EIA provést podrobný geologický průzkum v trase koridoru s cílem vytipovat riziková místa z hlediska možného ovlivnění nestabilních území. ➤ Provést podrobný hydrogeologický a inženýrskogeologický průzkum v trase koridoru s cílem navrhnout takové řešení při ražbě tunelů, aby byly minimalizovány vlivy na režim povrchových a podzemních vod. ➤ Před zahájením výstavby, ražeb tunelů, v průběhu a po ukončení stavebních prací zajistit průběžný geotechnický monitoring a sledovat vývoj podzemních a povrchových vod před stavbou a v průběhu stavby. Na základě vyhodnocení monitoringu v případě negativního ovlivnění jejich režimu zajistit opatření k eliminaci či zmírnění takového ovlivnění. ➤ Doprovodné stavby (zejména nadzemní technické struktury) nezbytné k výstavbě a následnému zabezpečení provozu tunelu vedeného pod CHKO České středohoří umisťovat tak, aby nebyly negativně dotčeny předměty a cíle ochrany v I. a II. zónách CHKO a přírodní a krajinné hodnoty dotčeného území. Tyto stavby zároveň vždy umisťovat mimo území EVL Babinské louky, I. a II. zónu CHKO a maloplošná zvláště chráněná území.

	➤ Za účelem ochrany kuňky obecné, která je předmětem ochrany EVL Stradovský rybník, ve fázi realizace záměru zajistit odborný biologický dozor, který umožní minimalizaci vlivů stavebních prací na migrující jedince tohoto druhu (monitoring výskytu druhu, případný transfer či jiná technická opatření k ochraně migrujících jedinců kuňky obecné). ➤ Zohlednit výskyt biotopů tetřívka obecného na území PO Východní Krušné hory, zejména jeho potenciálních tokanišť v trase záměru, a vyhnout se zásahům, tj. umisťování nadzemních struktur (např. odvětrávacích šachet), do těchto biotopů. ➤ Zajistit minimalizaci záboru či jiného ovlivnění plochy přírodních stanovišť a biotopu evropsky významných druhů živočichů – předmětů ochrany dotčených EVL. Typicky jde o zásahy při budování případných nadzemních struktur - např. odvětrávací šachty tunelových částí, zásahy stavebních prací do břehových porostů podél Labe či přímo do okraje toků Labe. ➤ Deponie a plochy pro přechodné umístění rubaniny z tunelů a pro výkopové zeminy ze stavby v koridoru nevymezovat v lokalitách soustavy NATURA 2000 a zvláště chráněných území. ➤ Těleso stavby VRT v úseku Mnetěš – Roudnice nad Labem (Podluský) vést v maximálně těsném (přípustném) souběhu s tělesem dálnice D8 s cílem minimalizace negativního projevu fragmentace území. ➤ Umisťování tunelových portálů řešit na základě podrobného vyhodnocení místních podmínek, zejména minimalizovat prostorové kolize s přírodními a krajinnými hodnotami a stávající zástavbou. ➤ V prostoru mezi sídly Hrobce a Židovice prověřit možnost vedení VRT v překrytém zářezu. ➤ Po dobu výstavby minimalizovat emise a resuspenzi prachových částic z přemísťování zemin a ze znečištění veřejných komunikací. ➤ Při projektové přípravě minimalizovat zásahy do dřevin rostoucích mimo les, typicky stromů či keřů rostoucích jednotlivě či ve skupinách ve volné krajině. ➤ Konkrétní podmínky a požadavky na stavebně technické řešení stavby, včetně postupu a způsobu jejího zakládání bude řešen a navržen na základě výsledků provedeného geologického a hydrogeologického průzkumu území.
--	--

Vyhodnocení vlivů návrhu 5aZÚR ÚK na životní prostředí bylo realizováno metodou „ex ante“. Požadavky na prostorová opatření byly již zohledněny ve výrokové části návrhu 5aZÚR ÚK. Podrobné vyhodnocení je uveden ov kapitole 11. dokumentace SEA.

Projektová opatření zpravidla nebyla zapracována do výrokové části 5aZÚR ÚK. Jedná se o opatření náležející do fáze projektové přípravy konkrétní stavby a její realizace, tedy mimo působnost a míru podrobnosti zásad územního rozvoje. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje, tedy i 5aZÚR ÚK, nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Tato opatření mají v rámci odůvodnění 5aZÚR ÚK informativní charakter. Tato skutečnost však nesnižuje jejich relevanci a význam stanovených projektových opatření. Ta by měla být vždy důsledně zohledněna při pořizování navazujících územně plánovacích dokumentací dotčených obcí a při navazujících řízení v rámci povolování záměru.

Rušený koridor územní rezervy VRT-ZR1

V rámci 5aZÚR ÚK nejsou vymezeny žádné územní rezervy. Předmětem koncepce je však **zrušení** koridoru územní rezervy **VRT-ZR1**, která byla v ZÚR ÚK vymezena k prověření potřeby a plošných nároků předmětného záměru VRT. Tento koridor územní rezervy pro VRT řeší 5aZÚR ÚK vypuštěním a navrhuje vedení záměru v nové trase ve formě návrhového koridoru (ve třech variantách – viz výše).

Na základě rozhodnutí zastupitelstva Ústeckého kraje, které usnesením č. 018/13Z/2022 ze dne 28. 2. 2022 rozhodlo dle § 42a odst. 2 stavebního zákona o pořízení 5aZÚR ÚK a jejím obsahu, bylo v rámci hodnocení SEA provedeno základní porovnání míry vlivu jednotlivých nově navržených variant vedení záměru na území Ústeckého kraje (viz varianty v hodnocené 5aZÚR ÚK) a potenciálního vlivu rušené územní rezervy VRT-ZR1 na složky životního prostředí. **V tomto případě je zapotřebí upozornit, že se nejedná o plnohodnotnou variantu navrženou k vedení zamýšleného záměru (ani o plnohodnotnou variantu hodnocené koncepce), ale pouze o stávající, resp. rušenou územní rezervu koridoru.**

Provedené posouzení koridoru územní rezervy VRT-ZR1 a porovnání s navrhovanými variantami (3):

↳ **vliv na zvláště chráněná území a lokality NATURA 2000, přírodní parky, významné krajinné prvky, památné stromy**

Rušený koridor územní rezervy VRT-ZR1 je obdobně jako navržený koridor VRT ve variantách ŽD1-A, ŽD1-B a ŽD1-C nejprve veden v úseku mezi hranicí Ústeckého a Středočeského kraje a Lovosicemi zemědělskou krajinou s převahou polních kultur biotopu X2. Následně vstupuje na území CHKO České Středohoří, kde prochází mozaikou lesních a lučních porostů s vysokým podílem fragmentů přírodních biotopů. Následně je územní rezerva vedena prostorem nížiny mezi Ústí nad Labem a Teplicemi, odkud severním směrem vstupuje do prostoru Krušných hor.

Rušený koridor územní rezervy v území prochází přes PP Kateřina – mokřad, PR Malhostický rybník a PR Černá louka. K negativnímu ovlivnění těchto ZCHÚ nedojde.

Rušený koridor územní rezervy VRT-ZR1 prochází přes řadu lokalit soustavy Natura 2000. Rušený koridor územní rezervy VRT-ZR1 (dále též „srovnávací varianta“) je vedena přes EVL Ohře, EVL Košťálov, EVL Borečský vrch, EVL Milešovka, EVL Kateřina – mokřad, EVL Východní Krušnohoří a PO Východní Krušné hory. Potenciál vlivu koridoru na lokality soustavy Natura 2000 je blíže komentován v samostatném naturovém hodnocení koncepce (Banaš 2022) – viz VVURÚ ČÁST B.

Přímo v trase rušeného koridoru územní rezervy se nenacházejí žádné památné stromy.

Rušený koridor územní rezervy VRT-ZR1 překračuje řadu VKP ze zákona, zejména vodní toky, jejich nivy (avšak nepřekračuje Labe, které je nejvýznamnějším VKP v území) a lesní porosty. Jako potenciálně kolizní lze považovat pouze ty části koridoru, jež jsou vedeny na zemském povrchu, tj. mimo tunely. V tomto případě lze předpokládat pouze okrajové zásahy variant koridorů do VKP ze zákona. Při překračování vodních toků lze předpokládat jejich přemostění. V případě zásahu do lesních porostů lze předpokládat vytvoření průseků lesa a zastavění (zábor) části PUPFL. V celkovém porovnání vypouštěného koridoru územní rezervy VRT-ZR1 s navrhovanými variantami koridoru VRT nejsou z tohoto hlediska mezi koridory významnější rozdíly, s výjimkou absence zásahu do VKP Labe.

Rušený koridor územní rezervy zasahuje při hranicích se SRN do prostoru přírodního parku Východní Krušné hory, kde nelze vyloučit mírně negativní vliv na krajinný ráz. V celkovém porovnání vypouštěného koridoru územní rezervy VRT-ZR1 s navrhovanými variantami koridoru VRT jsou z tohoto hlediska všechny koridory srovnatelné.

Rušený koridor územní rezervy VRT-ZR1 protíná přírodní park Dolní Poohří. V tomto úseku koridoru se nepředpokládá vedení záměru VRT v tunelu, a proto zde existuje riziko negativního ovlivnění předmětů ochrany.

Ve srovnání navržených variant s původní trasou, která je vymezena ve stávajících ZÚR ÚK formou koridoru územní rezervy VRT-ZR1 lze konstatovat, že koridor územní rezervy VRT-ZR1 přináší ovlivnění až sedmi lokalit soustavy Natura 2000, což je o jednu více než v případě varianty B a C (ŽD1-B, ŽD1-C) a o dvě více než v případě varianty A (ŽD1-A). Při zjišťování rizik negativního ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000 pro variantu územní rezervy VRT-ZR1 navíc nebylo možné v případě EVL Kateřina – mokřad a priori vyloučit možný významný negativní vliv na celistvost a předmět ochrany této EVL – kuňku obecnou. Z těchto důvodů je koridor územní rezervy VRT-ZR1 oproti navrhovaným variantám

koridoru méně vhodný, protože z hlediska zákona č. 114/1992 Sb. nelze zvolit variantu, která má významný negativní vliv na lokality Natura 2000, pokud existuje jiná varianta, která negativní vliv nižší.

➤ **vlivy na flóru, faunu, ekosystémy, biodiverzitu, ekologickou stabilitu, migrační koridory, ÚSES**

Obdobně jako v případě navržených variant koridoru VRT i rušený koridor územní rezervy VRT-ZR1 prochází přes dvě větve migračních koridorů biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců, jež jsou vymezeny ve vrcholových partiích Českého středohoří a Krušných hor. V obou případech by však potenciální vedení záměru v rámci územní rezervy VRT-ZR1 bylo uvažováno v tunelu.

Rušený koridor územní rezervy VRT-ZR1 překračuje řadu prvků ÚSES. V celkovém porovnání vypouštěného koridoru územní rezervy VRT-ZR1 s navrhovanými variantami koridoru VRT jsou z tohoto hlediska všechny koridory srovnatelné. Oproti navrhovaným variantám koridoru VRT v předkládané koncepci však nedochází k překračování řeky Labe, která je nejvýznamnějším tokem v zájmovém území a současně relativně nejvýznamnějším prvkem ÚSES.

Celkově lze konstatovat, že realizace předkládané koncepce může u všech porovnávaných variant částečně ovlivnit některé biologicky cenné druhy rostlin a živočichů. Přesnou míru ovlivnění konkrétních druhů budoucím záměrem není v tuto chvíli možné stanovit a bude ji třeba upřesnit na projektové úrovni konkrétního budoucího záměru VRT. Významné snížení potravní nabídky a hnízdních příležitostí živočichů v důsledku vymezených koridorů VRT se však nepředpokládá. Důvodem je jednak skutečnost, že značná část trasy záměru je uvažována pod zemí tunelem, a v částech vedených na povrchu se nepředpokládá kolize záměru s významnými biotopy rostlin a živočichů. V celkovém porovnání vypouštěného koridoru územní rezervy VRT-ZR1 s navrhovanými variantami koridoru VRT jsou z tohoto hlediska všechny koridory srovnatelné.

➤ **vlivy na krajinu a krajinný ráz, fragmentaci krajiny**

V navrhovaných variantách koridoru, ale i v rušeném koridoru územní rezervy VRT-ZR1, dojde v důsledku realizace záměru k ovlivnění krajinného rázu. Toto ovlivnění bude lokálního charakteru, nebudou významně ovlivněny dálkové pohledy, a krajinný ráz tedy sledovatelným způsobem nebude narušen. Trasy všech variant jsou vedeny územím, ve kterém jsou již vedeny liniové stavby dopravní a technické infrastruktury. I přesto lze očekávat, že uplatněním kterékoliv varianty vznikne nová antropogenní osa v krajině, která bude narušovat krajinnou matici, tento vliv však bude s ohledem na prostorové parametry záměru (relativně úzká, výškově málo významná stavba VRT) nevýznamný.

Z hlediska dopadů uplatnění koridoru na krajinu a krajinný ráz je proto možné na všechny porovnávané koridory nahlížet jako na rovnocenné.

➤ **vlivy na ZPF, zejména na půdy I. a II. třídy ochrany**

Rušený koridor územní rezervy VRT-ZR1 je z hlediska odhadovaného záboru ZPF až na Variantu A: ŽD1-A se zbývajícími variantami srovnatelný co do celkového odhadovaného záboru ZPF. Odhadovaný zábor ZPF je u koridoru územní rezervy VRT-ZR1 odhadován na 127,82 ha, což je oproti Variantě A: ŽD1-A o cca 30 ha více. U zbývajících variant je rozdíl odhadovaného záboru ZPF zanedbatelný.

Výraznější je však rozdíl v záboru nejceněnějších půd I. a II. třídy ochrany ZPF, kde v případě koridoru územní rezervy VRT-ZR1 je zábor těchto půd odhadován na 75,23 ha, což je oproti Variantě A: ŽD1-A o cca 52 ha více a oproti variantám B a C (ŽD1-C, ŽD1-C) o cca 29 ha více. Z těchto důvodů je rušený koridor územní rezervy VRT-ZR1 oproti navrhovaným variantám koridoru méně vhodný.

➤ **vlivy na PUPFL, zásahy do lesních porostů**

V porovnání s navrhovanými variantami je koridor územní rezervy VRT-ZR1 z hlediska reálného záboru PUPFL oproti Variantě A: ŽD1-A a Variantě B: ŽD1-B nejméně vhodnou variantou. Zábor u této varianty se odhaduje ve výši 3,37 ha lesů v kategorii hospodářských, což představuje po Variantě C: ŽD1-C, kde se odhaduje na 6,64 ha, druhý nejvyšší zábor.

↘ **vlivy na prostředí související s vodou, vlivy na kvalitu a kvantitu vodních zdrojů a povrchových vod; ochranná pásma vodních zdrojů**

Všechny navrhované varianty, včetně rušeného koridoru územní rezervy VRT-ZR1, procházejí územím CHOPAV Krušné hory a Severočeská křída a řadou ochranných pásem vodních zdrojů I. i II. stupně. V celkovém porovnání vypouštěného koridoru územní rezervy VRT-ZR1 s navrhovanými variantami koridoru VRT jsou z tohoto hlediska všechny koridory srovnatelné.

↘ **vlivy na nerostné bohatství a horninové prostředí, včetně svahových nestabilit a poddolovaných území**

Rušený koridor územní rezervy VRT-ZR1 protíná dobývací prostor Lukavec (ložisko štěrkopísku v průzkumu, otvírce), několik chráněných ložiskových území a ložisek nerostných surovin. Koridor dále prochází poddolovanými i sesuvnými územími. Stejně tomu je v případě navrhovaných variant koridorů VRT s tím, že k dotčení dobývacích prostorů dochází pouze u Varianty A: ŽD1-A, a to v případě dobývacího prostoru Počaply u Terežína. V porovnání s navrhovanými variantami koridoru VRT jsou z tohoto hlediska všechny koridory srovnatelné.

↘ **vlivy na kvalitu ovzduší a klima**

Hodnocení vypouštěné varianty územní rezervy VRT-ZR1 na tyto složky životního prostředí je obdobné jako u hodnocení navrhovaných variant. Hodnocení navrhovaných variant, tj. Varianty A: ŽD1-A, Varianty B: ŽD1-B a Varianty C: ŽD1-C je uvedeno v kapitolách 6.3, 6.4 a 6.5 tohoto hodnocení.

V celkovém porovnání rušeného koridoru územní rezervy VRT-ZR1 s navrhovanými variantami koridoru VRT jsou z tohoto hlediska všechny koridory shodné.

↘ **vlivy na riziko povodní a jejich následků**

Rušený koridor územní rezervy VRT-ZR1 oproti navrhovaným variantám přímo nekříží vodní tok Labe, ale pouze několik menších vodních toků, z nichž významnějším je vodní tok Bílina. V okolí těchto vodních toků může dojít při vzniku zvláštní povodně k zaplavení vodou. V důsledku umístění a realizace stavby VRT v koridoru by tak mohlo dojít ke změně odtokových poměrů v místech křížení vodních toků (omezení průchodu povodňové vlny) a dále v úsecích, kde bude drážní těleso přecházet terénní deprese přirozeného reliéfu (riziko vzniku bezodtokých depresí).

Stejně jako tomu je u navrhovaných variant, rušený koridor územní rezervy VRT-ZR1 zasahuje v oblasti Litoměřicka do záplavového území Q100 Labe a Ohře a dále do záplavového území Q100 Bíliny a Zalužanského potoka.

Pro porovnání míry dotčení záplavových území Q100, kterými prochází jak koridor územní rezervy VRT-ZR1, tak navrhované varianty, byla GIS analýzou hodnocena plocha koridoru (ha), který zasahuje do záplavového území Q100.

Z koridoru územní rezervy VRT-ZR1 je vymezeno 361,3 ha v záplavovém území Q100, což činí 10,4% z celkové plochy vymezovaného koridoru.

Z koridoru Varianty A: ŽD1-A je 180,8 ha vymezeno v záplavovém území Q100, což činí 7,5% z celkové plochy vymezovaného koridoru. Z koridoru Varianty B: ŽD1-B je 173,4 ha vymezeno v záplavovém území Q100, což činí 7,2% z celkové plochy vymezovaného koridoru. Z koridoru Varianty C: ŽD1-C je 176,4 ha vymezeno v záplavovém území Q100, což činí 2,9% z celkové plochy vymezovaného koridoru.

Plochy koridorů vymezené v Q100 jsou u všech koridorů srovnatelné, rozdíl v podílu plochy zasažené Q100 u jednotlivých variant je dán délkou jejich trasy.

↘ **vlivy na hlukovou zátěž a vibrace**

Hodnocení rušeného koridoru územní rezervy VRT-ZR1 na tyto složky hodnocené zejména z pohledu veřejného zdraví je obdobné jako u hodnocení navrhovaných variant. Hodnocení navrhovaných variant, tj. Varianty A: ŽD1-A, Varianty B: ŽD1-B a Varianty C: ŽD1-C je uvedeno v kapitolách 6.3, 6.4 a 6.5 tohoto hodnocení.

V celkovém porovnání vypouštěného koridoru územní rezervy VRT-ZR1 s navrhovanými variantami koridoru VRT jsou z tohoto hlediska všechny koridory srovnatelné.

▾ vlivy na kulturní dědictví a hmotné statky

Rušený koridor územní rezervy VRT-ZR1 prochází územím krajinné památkové zóny Území bojiště u Přestanova, Chlumce a Varvažova. Vzhledem k tomu, že v daném úseku se uvažuje, stejně jako tomu je u navrhovaných variant, s vedením v tunelu, nelze předpokládat žádné vlivy na toto památkově chráněné území. Oproti variantě ŽD1-A není koridorem územní rezervy dotčeno ochranné pásmo městské památkové rezervace Litoměřice, nicméně s ohledem na to, že se jedná o rameno koridoru vymezované za účelem vytvoření územních podmínek pro propojení nové železniční sítě se stávajícími železničními tratěmi, nebude se v tomto úseku jednat o novou liniovou stavbu, mající negativní vliv na předmět ochrany památkové péče. Koridor územní rezervy se přibližuje nebo přímo dotýká lokalit archeologických nálezů. Při realizaci stavby v koridoru nelze vyloučit narušení těchto lokalit. Při porovnání koridoru územní rezervy VRT-ZR1 s navrhovanými variantami koridoru VRT je rozsah dotčení těchto území srovnatelný. Jižní část koridoru územní rezervy VRT-ZR1 stejně jako navrhované varianty koridoru VRT zasahuje do ochranného pásma národní kulturní památky Říp. Oproti navrhovaným koridorům VRT koridor územní rezervy nezasahuje do ochranného pásma hradu Střekov.

V celkovém porovnání rušeného koridoru územní rezervy VRT-ZR1 s navrhovanými variantami koridoru VRT je z hlediska možného dotčení zájmů na úseku památkové péče koridor územní rezervy výhodnější.

▾ přeshraniční vlivy

U všech navrhovaných variant koridoru VRT včetně rušeného koridoru územní rezervy VRT-ZR1 se předpokládá přivedení navrženého záměru na hranice se SRN prostřednictvím tunelu. U navrhovaných variant včetně koridoru územní rezervy VRT-ZR1 nebyly identifikovány negativní vlivy. V širším kontextu lze u všech navrhovaných variant i koridoru územní rezervy očekávat pozitivní dopad z hlediska zlepšení stavu ovzduší tím, že se vytvoří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční. Přispěje ke snížení objemu automobilové dopravy na komunikacích, a tedy i ke snížení hlukové zátěže v jejich okolí.

Tabulka 4: Porovnání variant koridoru ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C a srovnávací varianty (SEA)

Sledované složky ŽP	Pořadí navrhovaných variant koridoru VRT v porovnání s vypouštěným koridorem územní rezervy od nejmírnějších vlivů k nejvýznamnějším vlivům			
	Varianta A ŽD1-A	Varianta B ŽD1-B	Varianta C ŽD1-C	VRT-ZR1 (srovnávací varianta)
zvláště chráněná území a lokality NATURA 2000, přírodní parky, významné krajinné prvky, památné stromy	1. varianty koridoru jsou rovnocenné			2.
flóra, fauna, ekosystémy, biodiverzita, ekologická stabilita, migrační koridory, ÚSES	varianty koridoru i územní rezerva jsou rovnocenné			

Sledované složky ŽP	Pořadí navrhovaných variant koridoru VRT v porovnání s vypouštěným koridorem územní rezervy od nejmírnějších vlivů k nejvýznamnějším vlivům			
	Varianta A ŽD1-A	Varianta B ŽD1-B	Varianta C ŽD1-C	VRT-ZR1 (srovnávací varianta)
krajina a krajinný ráz, fragmentaci krajiny	varianty koridoru i územní rezerva jsou rovnocenné			
prostředí související s vodou, kvalita a kvantita vodních zdrojů a povrchových vod; ochranná pásma vodních zdrojů	varianty koridoru i územní rezerva jsou rovnocenné			
nerostné bohatství a horninové prostředí, včetně svahových nestabilit a poddolovaných území	varianty koridoru i územní rezerva jsou rovnocenné			
kvalita ovzduší a klima	varianty koridoru i územní rezerva jsou rovnocenné			
riziko povodní a jejich následků	varianty koridoru jsou rovnocenné			
hluková zátěž a vibrace	varianty koridoru i územní rezerva jsou rovnocenné			
kulturní dědictví a hmotné statky	Koridor územní rezervy je nejvýhodnější, ostatní varianty jsou rovnocenné.			
zábor ZPF (ha) / z toho I. + II. třída ochrany ZPF (ha)	98,20 / 23,35 1.	125,58 / 46,2 2.	130,64 / 45,66 3.	127,82 / 75,23 4. (vyšší zábor I. a II. třídy)
zábor PUPFL (ha)	0,66 1.	1,64 2.	6,64 4.	3,37 3.
Přeshraniční vlivy	varianty koridoru i územní rezerva jsou rovnocenné			

2.1.4. Část B: Vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (NATURA 2000)

Závěry NATURA 2000

Cílem hodnocení dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „naturové hodnocení“) bylo zjistit, zda má 5aZÚR ÚK významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost konkrétních evropsky významných lokalit a/nebo ptačích oblastí. Pozornost naturového hodnocení byla zaměřena zejména na vyhodnocení vlivu konkrétních jevů, které byly shledány jako potenciálně kolizní s lokalitami soustavy NATURA 2000.

Pozornost hodnocení byla zaměřena zejména na vyhodnocení vlivu konkrétních jevů, které byly shledány jako potenciálně kolizní s lokalitami NATURA 2000. Po provedeném hodnocení bylo konstatováno, že u všech tří navržených variant předkládané koncepce lze vyslovit potenciální riziko negativního ovlivnění lokalit soustavy NATURA 2000.

Jako koncepcí potenciálně dotčené byly provedeným vyhodnocením označeny tyto lokality soustavy Natura 2000:

- EVL Porta Bohemica,
- EVL Babinské louky,
- EVL Východní Krušnohoří,
- EVL Holý Vrch,
- EVL Strádovský rybník,
- PO Východní Krušné hory.

U ostatních lokalit soustavy NATURA 2000 byl negativní vliv koncepce vyloučen.

Dle provedeného hodnocení nemá žádná z navržených variant potenciál významně negativně ovlivnit jmenované lokality soustavy NATURA 2000, resp. jejich předměty ochrany. V případě všech navržených variant byly stanoveny nejvýše mírně negativní vlivy na některé předměty ochrany a celistvost dotčených lokalit soustavy NATURA 2000. Zejména se jedná o riziko zaboru části biotopů některých předmětů ochrany na projektové úrovni konkrétního záměru (např. při budování odvětrávacích šachet tunelových částí na povrchu), případně riziko kolize či jiného ovlivnění některých živočichů – předmětů ochrany při stavebních pracích či provozu záměru. Detaily o jednotlivých možných vlivech navržených variant koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, resp. jejich předměty ochrany, případně konkrétní doporučení pro jejich budoucí eliminaci jsou uvedeny v hodnotící části naturového hodnocení, zejména v kapitolách 8.2. a 10. V kapitole 11. naturového hodnocení byla definována konkrétní návrhová opatření k prevenci, vyloučení nebo snížení očekávaných nepříznivých vlivů (viz dále).

Na základě vyhodnocení předložené koncepce bylo konstatováno, že uvedená **koncepce ani v jedné ze třech navržených variant nebude mít významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.**

Rušení koridor územní rezervy VRT-ZR1

V rámci 5aZÚR ÚK nejsou vymezeny žádné územní rezervy. Předmětem koncepce je však **zrušení** koridoru územní rezervy **VRT-ZR1**, která byla v ZÚR ÚK vymezena k prověření potřeby a plošných nároků předmětného záměru VRT. Tento koridor územní rezervy pro VRT řeší 5aZÚR ÚK vypuštěním a navrhuje vedení záměru v nové trase ve formě návrhového koridoru (ve třech variantách – viz výše).

Na základě rozhodnutí zastupitelstva Ústeckého kraje, které usnesením č. 018/13Z/2022 ze dne 28. 2. 2022 rozhodlo dle § 42a odst. 2 stavebního zákona o pořízení 5aZÚR ÚK a jejím obsahu, bylo v rámci naturového hodnocení provedeno základní porovnání míry vlivu jednotlivých nově navržených variant vedení záměru na území Ústeckého kraje (viz varianty v hodnocené 5aZÚR ÚK) a potenciálního vlivu rušené územní rezervy VRT-ZR1 na lokality soustavy NATURA 2000. **V tomto případě je zapotřebí upozornit, že se nejedná o plnohodnotnou variantu navrženou k vedení zamýšleného záměru (ani o plnohodnotnou variantu hodnocené koncepce), ale pouze o stávající, resp. vypouštěnou územní rezervu koridoru.**

Rušená územní rezerva VRT-ZR1 (dále též „**srovnávací varianta**“) je vedena přes EVL Ohře, EVL Košťálov, EVL Borečský vrch, EVL Milešovka, EVL Kateřina – mokřad, EVL Východní Krušnohoří a PO Východní Krušné hory. Konkrétní kolize koridoru územní rezervy s lokalitami Natura 2000 a komentář k vlivu územní rezervy na celistvost a předměty ochrany lokalit soustavy Natura 2000 je uveden v kapitole 10. naturového hodnocení.

Porovnání variant řešení vč. srovnávací varianty

V níže uvedené přehledové tabulce je uvedeno vyhodnocení jednotlivých jevů navržených v rámci 5aZÚR ÚK – variant koridoru ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C – a srovnávací varianty.

Tabulka 5: Porovnání variant koridoru ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C a srovnávací varianty (NATURA 2000)

	ŽD1-A	ŽD1-B	ŽD1-C	VRT-ZR1 (srovnávací varianta)
EVL Porta Bohemica	-1	-1	-1	0
EVL Babinské louky	0 až -1	0 až -1	0 až -1	0
EVL Východní Krušnohoří	0 až -1	0 až -1	0 až -1	0 až -1
EVL Holý Vrch	0	0 až -1	0 až -1	0
EVL Píščiny u Oleška	0	0	0	0
EVL Stráně u Velkého Újezdu	0	0	0	0
EVL Strádovský rybník	-1	-1	-1	0
PO Východní Krušné hory	0 až -1	0 až -1	0 až -1	0 až -1
EVL Ohře	0	0	0	-1
EVL Košťálov	0	0	0	0 až -1
EVL Borečský vrch	0	0	0	0 až -1
EVL Milešovka	0	0	0	0 až -1
EVL Kateřina - mokřad	0	0	0	-2/-1

Stupnice hodnocení: +2 = významný pozitivní vliv, +1 = mírně pozitivní vliv, 0 = bez vlivu, -1 = mírně negativní vliv, -2 = významný negativní vliv, ? = vliv nelze vyhodnotit.

Z výše uvedeného přehledu je patrné, že všechny navržené varianty koridoru ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C jsou z pohledu případného vlivu na lokality soustavy NATURA 2000 srovnatelné. U žádné z těchto variant nebyl stanoven potenciál významně negativního vlivu na celistvost a předměty ochrany potenciálně dotčených lokalit soustavy NATURA 2000. Rozlišujícím prvkem mezi variantou ŽD1-A a variantami ŽD1-B a ŽD1-C je vliv na EVL Holý vrch. V případě varianty ŽD1-A byl potenciál vlivu koridoru na EVL Holý vrch vyloučen, a to z důvodu dostatečné vzdálenosti koridoru od území EVL. V případě společného vedení koridorů variant ŽD1-B a ŽD1-C v blízkosti EVL Holý vrch byl stanoven potenciál nulového až mírně negativního vlivu koridorů na předmětnou EVL. Tento vliv je však minimální, jedná se o hypotetický vliv, který lze navrženými opatřeními snadno eliminovat.

Z výše uvedených skutečností a z hlediska platné legislativy (§ 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů) lze všechny tři varianty předkládané koncepce z pohledu vlivů na lokality soustavy NATURA 2000 považovat za víceméně rovnocenné a akceptovatelné.

Ve srovnání navržených variant ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C s koridorem územní rezervy VRT-ZR1 lze konstatovat, že srovnávací varianta koridoru přináší ovlivnění až sedmi lokalit soustavy NATURA 2000, což je o jednu více než v případě Variant ŽD1-B, ŽD1-C a o dvě více než v případě varianty ŽD1-A. Při

zjišťování rizik negativního ovlivnění lokalit soustavy NATURA 2000 pro srovnávací variantu navíc nebylo možné v případě EVL Kateřina – mokřad *a priori* vyloučit možný významný negativní vliv na celistvost a předmět ochrany této EVL – kuňku obecnou (*Bombina bombina*). Z těchto důvodů je srovnávací varianta oproti aktuálně navrženým variantám koridoru méně vhodná.

--

Opatření k prevenci, vyloučení nebo snížení očekávaných nepříznivých vlivů koncepce, včetně odůvodnění jejich stanovení

Pro minimalizaci rizika případného negativního vlivu realizace hodnocené koncepce na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy NATURA 2000 jsou v kapitole 11. naturového hodnocení definována následující opatření:

- *V případě všech variant koridoru je žádoucí, aby na projektové úrovni budoucího záměru, případné nadzemní technické struktury, které bude pro provoz budoucího záměru VRT nutné realizovat (např. odvětrávací šachty), byly umístěny mimo území EVL Babinské louky.*
- *Z pohledu variant koridoru ŽD1-B a ŽD1-C je žádoucí, aby na projektové úrovni budoucího záměru, případné nadzemní technické struktury, které bude pro provoz budoucího záměru VRT nutné realizovat (např. odvětrávací šachty), byly umístěny mimo území EVL Holý vrch.*
- *Za účelem ochrany kuňky obecné, která je předmětem ochrany EVL Strádovský rybník je zapotřebí, aby na projektové úrovni ve fázi realizace konkrétního záměru VRT byl v lokalitě zajištěn odborný biologický dozor. Ten bude při realizaci výstavby záměru zajišťovat minimalizaci rizik stavebních prací na migrující jedince tohoto druhu (monitoring výskytu druhu, případný transfer či jiná technická opatření k ochraně migrujících jedinců kuňky obecné). Pro zajištění migrační prostupnosti tělesa VRT pro kuňku obecnou je nezbytné na projektové úrovni konkrétního budoucího záměru VRT zajistit migrační prostupnost tělesa VRT pro tento druh.*
- *Při projektování konkrétních budoucích záměrů v rámci společné části variant koridoru zohlednit výskyt biotopů tetřívka obecného na území PO Východní Krušné hory, zejména jeho potenciálních tokanišť v trase záměru a vyhnout se zásahům, tj. umísťování nadzemních struktur (např. odvětrávacích šachet), do těchto biotopů.*
- *Na projektové úrovni, ve fázi realizace konkrétního záměru VRT, zajistit minimalizaci záboru či jiného ovlivnění plochy přírodních stanovišť a biotopu evropsky významných druhů živočichů – předmětů ochrany dotčených EVL. Typicky jde o zásahy při budování případných nadzemních struktur - např. odvětrávací šachty tunelových částí, zásahy stavebních prací do břehových porostů podél Labe či přímo do okraje toků Labe.*

Navržená opatření nebyla zapracována do výrokové části 5aZÚR ÚK. Opatření jsou stavebně-technického charakteru a jedná se tak o projektová opatření, která lze zohlednit až v dalších fázích projektové přípravy konkrétní stavby, včetně dokumentace EIA, tedy mimo působnost a míru podrobnosti zásad územního rozvoje. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje, tedy i 5aZÚR ÚK, nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Tato opatření mají v rámci odůvodnění 5aZÚR ÚK pouze informativní charakter.

Z uvedeného důvodu bylo při zpracování výrokové části 5aZÚR ÚK provedeno zobecnění minimalizačních opatření takovým způsobem, aby formulačně odpovídala požadované míře obecnosti, měřítku (1 : 100 000) a koncepčnímu pojetí zásad územního rozvoje. Následně byla takto zobecněná opatření zapracována do výrokové části 5aZÚR ÚK k příslušným variantám koridoru formou úkolů pro územní plánování a využívání vymezeného koridoru a kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru (viz I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – vložení nových článků [69a], [69b] a [69c] do ZÚR ÚK).

2.1.5. Část C–F: Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území

Územní podmínky pro příznivé životní prostředí

Souhrnně lze konstatovat, že 5aZÚR ÚK jako celek bude mít na podmínky pro příznivé životní prostředí **mírně negativní** vliv. Negativní vlivy nelze vyloučit zejména s ohledem na dotčení zvláště chráněných území a lokalit soustavy NATURA 2000. Tyto negativní vlivy lze však účinně minimalizovat při zpřesňování koridoru v nižších stupních územně plánovací dokumentace, při návrhu stavebně-technického řešení stavby v rámci podrobnějšího stupně projektové přípravy a při rozhodování v území.

Na druhou stranu je potřeba brát v potaz, že železniční doprava představuje environmentálně přijatelnou formu dopravy a její rozvoj plně podporuje cíle EU v oblasti ochrany životního prostředí. Její rozvoj je dalším krokem na cestě k nízkouhlíkové ekonomice a pomůže při snížení závislosti dopravy na tradičních uhlovodíkových palivech, čímž jednoznačně naplňuje principy udržitelného rozvoje.

Územní podmínky pro hospodářský rozvoj

5aZÚR ÚK vytváří územní podmínky pro rozvoj rychlé železniční dopravy, která je zejména ve státech západní Evropy již plně rozvinuta a ČR v tomto ohledu zatím zaostává. Realizace rychlého a efektivního dopravního systému na území ČR s sebou přinese rozvoj ekonomiky a lepší konkurenceschopnost jak ČR jako státu v kontextu regionu střední Evropy, tak i napojených území – měst a regionů – v kontextu ČR.

Budoucí trasa Praha – Ústí nad Labem – Drážďany se stane páteří středoevropské sítě rychlé železniční dopravy, která propojí ČR se sítí vysokorychlostních tratí v západní Evropě. Výstavbou nové dráhy dojde k výraznému zkrácení jízdních dob, a to nejenom v ose nové tratě. Nově vybudovaná infrastruktura je připravována jako jedna ze součástí celorepublikového dopravního systému, který bude z pohledu cestujících reprezentován především rychlými vlaky.

Výstavbou dráhy zároveň dojde k výraznému posílení kapacity stávajících koridorových tratí, které jsou v současné době na hranici svých kapacit, a to jak v oblasti osobní, tak nákladní dopravy.

Vliv 5aZÚR ÚK na hospodářský rozvoj lze tedy hodnotit jako **významně pozitivní**.

Územní podmínky pro soudržnost společenství obyvatel

5aZÚR ÚK vytváří územní podmínky pro rozvoj sítě rychlých spojení. Jedná se o rychlý a efektivní dopravní systém, který s sebou přinese rozvoj ekonomiky a lepší konkurenceschopnost napojených území. Prostřednictvím 5aZÚR ÚK jsou v tak širších souvislostech vytvářeny územní podmínky pro posílení sociálního pilíře (např. zlepšení provázanosti mezi Čechy, Moravou a Slezskem, zvýšení kvality a dostupnosti veřejné hromadné dopravy, zlepšení dopravní dostupnosti a obslužnosti v rámci ČR i Ústeckého kraje, zlepšení dostupnosti pracovních příležitostí). Právě ve vazbě na celkový rozvoj dopravní infrastruktury lze predikovat lepší dostupnost pracovních příležitostí či nadmístní občanské vybavenosti situované do vyšších center osídlení.

Na soudržnost společenství obyvatel bude mít řešení 5aZÚR ÚK **mírně pozitivní**.

Závěr VVURÚ:

5aZÚR ÚK jako celek přispívá k udržitelnému rozvoji území kraje i k naplňování republikových priorit územního plánování vedoucích k udržitelnému rozvoji. 5aZÚR ÚK nepřinášá principiální změnu ZÚR ÚK.

2.2. Stanovisko Ministerstva životního prostředí podle § 42b odst. 6 stavebního zákona

Stanovisko Ministerstva životního prostředí podle § 42b odst. 6 k návrhu 5aZÚR ÚK je uvedeno na následujících stranách.

Praha dne 23. srpna 2023
Č. j.: MZP/2023/710/2544
Vyřizuje: Ing. Hejhal
Tel.: 267 122 730
E-mail: Jan.Hejhal@mzp.cz

Krajský úřad Ústeckého kraje
Odbor územního plánování a stavebního řádu
Velká Hradební 3118/48
400 02 Ústí nad Labem

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. 5 Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje“

Předkladatel koncepce:

Krajský úřad Ústeckého kraje
Odbor územního plánování a stavebního řádu
Velká Hradební 3118/48
400 02 Ústí nad Labem

Zpracovatel koncepce:

Ateliér Cihlář – Svoboda s.r.o.
Na Máchovně 1610
266 01 Beroun

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

RNDr. Marek Banaš, Ph.D.

*držitel autorizace k provádění posouzení dle ustanovení § 45i
zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění
pozdějších předpisů, osvědčení č. j.: 73458/ENV/14,
3891/630/14, rozhodnutí o prodloužení autorizace
č. j.: MZP/2019/630/2563*

Stručný popis koncepce:

Oprávněným investorem, resp. navrhovatelem návrhu obsahu této aktualizace dle § 42a odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) Správou železniční dopravní cesty, státní organizace byl dne 27. 1. 2022 podán Krajskému úřadu Ústeckého kraje návrh na aktualizaci Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje. Krajský úřad posoudil, zda návrh obsahuje všechny náležitosti, které stanovuje stavební zákon, následně o pořízení Aktualizace č. 5 Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (dále také „A5 ZÚR ÚK“ či „aktualizace“) rozhodlo Zastupitelstvo Ústeckého kraje usnesením č. 018/13Z/2022 ze dne 28. 2. 2022.

Návrh A5 ZÚR ÚK, předkládaný k projednání tzv. zkráceným postupem dle § 42b stavebního zákona, navazuje na platné Aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3 (dále také „ZÚR ÚK“), které byly vydány na základě usnesení Zastupitelstva kraje č. 008/17Z/2019 ze dne 28. 1. 2019.

Návrh A5 ZÚR ÚK obsahuje zrušení koridoru územní rezervy vysokorychlostní tratě (dále také „VRT“) ZR1 v úseku státní hranice SRN/ČR – hranice Ústeckého kraje. Dále vymezení variantních řešení koridorů VRT pro železniční dráhu v úseku hranice Ústeckého kraje – hranice ČR/SRN Drážďany, včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě.

Zároveň je v textové části A5 ZÚR ÚK pro každou variantu stanoven úkol pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru, jež vytvoří územní podmínky pro vedení železniční dráhy tunelem v níže popsaných územích (viz I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. Výroku). Tímto je dána rámcová garance toho, že v daných územích bude železnice vedena pod zemským povrchem. Ve výrokové části A5 ZÚR ÚK jsou stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání vymezeného koridoru („ŽD1-A“ / „ŽD1-B“ / „ŽD1-C“ dále také i „ŽD1“), které mají primárně za cíl minimalizovat potenciální negativní vlivy na vybrané složky životního prostředí a veřejné zdraví.

Průběh posuzování:

Oprávněný investor požádal dopisem ze dne 18. 11. 2021 pod č. j.: 163123/2021-SŽ-GR-O6 Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

prevence (dále také „MŽP“) dle § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona o vydání stanoviska k potřebě posouzení návrhu obsahu A5 ZÚR ÚK z hlediska vlivů na životní prostředí (dále také „stanovisko k potřebě posouzení“). Návrh obsahu A5 ZÚR ÚK vymezoval variantní řešení koridorů VRT pro železniční dráhu v úseku hranice Ústeckého kraje – hranice ČR/SRN Drážďany.

MŽP vydalo dne 18. 1. 2022 pod č. j.: MZP/2021/710/583 stanovisko se sdělením, že návrh obsahu aktualizace může mít významný vliv na životní prostředí, a proto bude posouzen z hlediska vlivů na životní prostředí. Rovněž byly stanoveny podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí (dále také „vyhodnocení SEA“).

Jelikož Agentura ochrany přírody a krajiny, Regionální pracoviště Správa CHKO České středohoří a dále Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako příslušné orgány ochrany přírody svými stanovisky dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody a krajiny“) ze dne 20. 10. 2021, č. j.: SR/0726/UL/2021-7, resp. ze dne 6. 10. 2021, č. j.: KUUK/134876/2021 nevyloučily významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany a celistvost evropsky významných lokalit (dále také „EVL“) nebo ptačích oblastí (dále také „PO“) bylo nutné rovněž zpracovat posouzení vlivů této aktualizace na EVL a PO podle § 45i odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny (dále také „naturové posouzení“).

Krajský úřad Ústeckého 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 12. prosince 2022 MŽP pozvánku k veřejnému projednání návrhu A5 ZÚR ÚK a vyhodnocení jeho vlivů na udržitelný rozvoj území, které proběhlo v budově Krajského úřadu Ústeckého kraje dne 24. ledna 2022.

MŽP vydalo dne 31. ledna 2023 pod č. j.: MZP/2022/710/5141 stanovisko k návrhu A5 ZÚR ÚK a vyjádření k vyhodnocení vlivů návrhu na udržitelný rozvoj území, resp. životní prostředí a lokality soustavy Natura 2000. MŽP vyjádřilo ve svém stanovisku souhlas se všemi navrženými variantami návrhu aktualizace z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně ZPF“), a to po zohlednění zásad plošné ochrany zemědělského půdního fondu (dále také „ZPF“) dle § 4 zákona o ochraně ZPF, přičemž preferovalo variantu „ŽD1-A“. Tato varianta představovala nejmenší celkové zábory ZPF a byla situována především na půdách průměrné a podprůměrné kvality s minimálním záborem nejcennějších zemědělských půd. Z hlediska zákona č. 62/1988 Sb., o geologických pracích, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „horní zákon“) uplatnilo MŽP souhlasné stanovisko ke všem navrženým variantám návrhu aktualizace s tím, že preferuje variantu „ŽD1-A“, a to za předpokladu ve stanovisku uvedených podmínek.

Dále z hlediska zákona o ochraně přírody a krajiny (ve vazbě na obecnou a zvláštní ochranu přírody a krajiny) a za předpokladu vedení záměru VRT pod povrchem, tj. tunelem, zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších

předpisů (dále také „vodní zákon“) a zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů MŽP uplatnilo ke všem navrženým variantám návrhu aktualizace souhlasné stanovisko, a je proto možné na všechny porovnávané koridory pohlížet jako na rovnocenné.

Nicméně z hlediska vodního zákona byl pořizovatel upozorněn, že v článcích 69b a 69c textu výrokové části návrhu A5 ZÚR ÚK by mělo být zohledněno i vytvoření podmínek pro zajištění ochrany jakosti a množství povrchových a podzemních vod v souladu s cíli Rámcové směrnice pro vodní politiku a § 23a vodního zákona.

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“) uplatnilo MŽP k předloženému návrhu A5 ZÚR ÚK sdělení ve smyslu upozornění na potřebu zapracování navržených minimalizačních opatření projektového charakteru do odůvodnění návrhu aktualizace v případě, že je nelze zapracovat do výrokové části, a to z důvodu jejich využitelnosti pořizovateli územních plánů a při uplatňování při navazujících řízeních v rámci povolování záměrů. Rovněž bylo uplatněno vyjádření se zásadními připomínkami k vyhodnocení SEA návrhu A5 ZÚR ÚK a též k naturovému posouzení.

Dne 3. července 2023 obdrželo MŽP žádost od pořizovatele pod č. j.: KUUK/100975/2023 o vydání stanoviska MŽP podle ustanovení § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí k posouzení vlivů provádění A5 ZÚR ÚK na životní prostředí a veřejné zdraví (dále také „stanovisko SEA“). K výše zmíněné žádosti o stanovisko SEA byl připojen internetový odkaz ke stažení podkladů ve smyslu § 42b odst. 6 stavebního zákona, tzn. stanovisek, vyjádření, výsledků dohodovacích jednání, připomínek a námitek uplatněných v rámci veřejného projednání návrhu aktualizace a VVURÚ, které se uskutečnilo dne 24. ledna 2023. Obdržené podklady však již neobsahovaly vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“) návrhu A5 ZÚR ÚK dle stavebního zákona, které je klíčovým dokumentem pro provedení validního posouzení vlivů návrhu aktualizace na životní prostředí, potažmo lokality soustavy Natura 2000. Z tohoto důvodu nebylo možné přikročit k vydání požadovaného stanoviska SEA a pořizovatel byl vyzván dopisem ze dne 4. července 2023 pod č. j.: MZP/2023/710/2435 ke sjednání nápravy. Dopisem ze dne 13. července 2023 pod č. j.: KUUK/105385/2023 doplnil pořizovatel svou žádost o vydání stanoviska SEA o upravené vyhodnocení SEA a naturové posouzení na základě stanoviska MŽP vydaného pod č. j.: MZP/2022/710/5141, a to formou odkazu na datovou úschovnu pořizovatele. Dopisem ze dne 26. 7. 2023 pod č. j.: KUUK/112436/2023 pořizovatel informoval MŽP o tom, že v dříve předaných podkladech chybí část VVURÚ, a to konkrétně část C až F, a proto jí s odkazem na znění ustanovení § 42b odst. 6 stavebního zákona zasílá.

Stručný popis posuzování:

Vyhodnocení SEA k návrhu A5 ZÚR ÚK 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 A5 ZÚR ÚK vymezeny. Vlastní identifikace vlivů hodnocených koridorů na sledované složky životního prostředí byla provedena v mapách měřítka 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 klima a ovzduší;
- vlivy na vody – povrchové a podzemní vody, vodní zdroje, riziko povodní;
- vlivy na horninové prostředí, ložiska, poddolovaná a sesuvná území, stará důlní díla;
- vlivy na krajinu a krajinný ráz;
- vlivy na zvláště chráněná území (dále také „ZCHÚ“), lokality soustavy NATURA 2000, přírodní parky (dále také „PP“), významné krajinné prvky (dále také „VKP“), památné stromy;
- vlivy na flóru, faunu, biologickou rozmanitost, migrační propustnost, územní systém ekologické stability (dále také „ÚSES“);
- vlivy na kulturní dědictví a hmotný majetek;
- vlivy na ZPF;
- vlivy na pozemky určené k plnění funkcí lesa (dále také „PUPFL“);
- vlivy na obyvatelstvo, hluk, vibrace, veřejné zdraví;
- přeshraniční 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. Dále byly sledovány vlivy přímé, nepřímé, sekundární, krátkodobé, střednědobé, dlouhodobé, trvalé a přechodné.

V rámci vyhodnocení SEA byly rovněž hodnoceny potenciální kumulativní, synergické vlivy a vlivy z hlediska lokalizace přesahující hranice řešeného území i hranice státu, a to na základě zhodnocení stávajícího stavu území. Bylo hodnoceno, jak může v důsledku uplatnění A5 ZÚR ÚK být zátěž území ovlivněna. 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 A5 ZÚR ÚK 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 byla provedena jejich klasifikace s doprovodným komentářem.

Součástí procesu SEA bylo rovněž posouzení vlivů A5 ZÚR ÚK na EVL a PO ve smyslu ustanovení § 45i odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny. Jeho obsah a členění odpovídá požadavkům vyhlášky č. 142/2018 Sb., o náležitostech posouzení vlivu záměru a koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti a o náležitostech hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny. Cílem naturového posouzení je obecně zjistit, zda má koncepce významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany EVL a PO. Za referenční cíl pro vyhodnocení vlivu této aktualizace na EVL a PO bylo v souladu s metodickými doporučeními Evropské komise (viz Kolektiv 2001, Kolektiv 2001a) a platnou legislativou zvoleno „zachování příznivého stavu z hlediska ochrany pro předměty ochrany evropsky významných lokalit a ptačích oblastí (typy přírodních stanovišť, evropsky významné druhy, ptačí druhy)“. Z hlediska hodnocení vlivů A5 ZÚR ÚK na lokality soustavy Natura 2000 jsou relevantní konkrétní nově obsažené či změněné jevy, jež mohou potenciálně ovlivnit území EVL, resp. jejich předměty ochrany. Jedná se o plochy a koridory, jejichž realizace může vyvolat změnu stávajících přírodních podmínek v lokalitách soustavy Natura 2000 či v jejich blízkosti. Z rozboru obsahu hodnocené A5 ZÚR ÚK bylo stanoveno, že u všech tří variant koridoru „ŽD1“ lze vyslovit potenciální riziko negativního ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000. Technicky bylo hodnocení řešeno prostorovou GIS analýzou průmětu navrhovaných jevů z A5 ZÚR ÚK ve vztahu k plochám EVL a PO s následným slovním komentářem. Nebyl řešen pouze přímý prostorový průmět navrhovaných jevů s plochami lokalit soustavy Natura 2000, ale pozornost byla věnována i těm jevům situovaným v blízkosti hranic EVL a PO, které mohou generovat možné negativní ovlivnění předmětů ochrany či celistvosti EVL a PO. Jako konkrétní metoda pro vyhodnocení vlivů A5 ZÚR ÚK na lokality Natura 2000 bylo zvoleno tabelární bodové vyhodnocení všech v koncepci navržených a potenciálně problémových jevů s doprovodným komentářem. Použité bodové hodnocení (stupnice od -2, -1, 0, +1, +2, ?) tzn. významně negativní vliv, mírně negativní vliv, bez vlivu, mírně pozitivní vliv, významný pozitivní vliv, vliv nelze vyhodnotit je v souladu s Metodikou hodnocení významnosti vlivů při posuzování podle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny.

V rámci předloženého naturového posouzení byly rovněž podrobněji řešeny vzájemné kumulativní a synergické vlivy návrhu koridorů „ŽD1“ obsažených v hodnocené A5 ZÚR ÚK. Dále byly řešeny také vzájemné kumulativní a synergické vlivy ostatních koncepcí a záměrů mimo rámec samotné posuzované aktualizace, které by mohly případně generovat negativní vlivy. Kumulativní a synergické vlivy na hodnocenou A5 ZÚR ÚK dotčené EVL a PO byly hodnoceny

také v souvislosti s dalšími záměry, které jsou ve vazbě na jednotlivé lokality Natura 2000 realizovány či připravovány.

Zjištěné vlivy na sledované složky životního prostředí jsou prezentovány v hodnoticích 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 potencionálních negativních vlivů (dále také „minimalizační opatření“). Obdobně bylo provedeno vyhodnocení vlivu jednotlivých jevů navržených v rámci A5 ZÚR ÚK na předměty ochrany a celistvost EL a PO. Pro minimalizaci rizika případného negativního vlivu realizace hodnocené A5 ZÚR ÚK ve všech variantách na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy Natura 2000 byla definována pouze minimalizační opatření projektového charakteru.

Kromě výše uvedeného při pořizování návrhu A5 ZÚR ÚK probíhala vzájemná spolupráce mezi pořizovatelem, resp. zpracovatelem koncepce a posuzovatelkou vyhodnocení SEA, 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 A5 ZÚR ÚK.

Ve vyhodnocení SEA a naturovém posouzení byla v rámci návrhu minimalizačních opatření stanovena prostorová a projektová opatření, kterým bude nutné věnovat pozornost v dalších fázích přípravy, resp. v navazujících řízeních.

Rovněž posuzovatelka v rámci vyhodnocení SEA navrhla ukazatele pro sledování zjištěných potenciálních (negativních) vlivů aktualizace na životní prostředí.

Závěry posuzování:

I. Hodnocení vlivů návrhu A5 ZÚR ÚK bylo provedeno pro každou variantu koridoru „ŽD1“ zvlášť. V rámci všech variant řešení koridoru „ŽD1“ z hlediska **vlivů na klima a ovzduší** bylo identifikováno přímé ovlivnění znečištění ovzduší emisemi pocházejících ze silniční dopravy podél stávajících komunikací. V době výstavby trati lze očekávat vlivem manipulace se zeminami a vlivem zvýšené intenzity nákladní dopravy v místě s nepevným povrchem vyšší hodnoty resuspenze prachu a vyšší produkci škodlivin ze spalování pohonných hmot v mechanismech a nákladních vozidlech podél vymezovaného koridoru tam, kde budou probíhat stavební práce. Tento vliv byl vyhodnocen jako potenciální přímý, krátkodobý, mírně negativní. Pro zmírnění uvedeného potenciálního negativního vlivu bylo v rámci vyhodnocení SEA stanoveno minimalizační opatření *„po dobu výstavby minimalizovat emise a resuspenzi prachových částic z přemísťování zemin a ze znečištění veřejných komunikací“*. Uváděné projektové opatření bylo navrženo jako doporučené opatření pro navazující přípravu a řízení staveb umístěných v koridorech, opatření je obsahem textové části Odůvodnění návrhu A5 ZÚR ÚK.

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

Realizace koridoru „ŽD1“ však povede na druhou stranu ke snížení dopravního zatížení stávající silniční sítě, předpokládá se převedení části silniční dopravy (především osobní) na železnici. Důsledkem toho lze očekávat dlouhodobé, sekundární, mírně pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší v zástavbě podél stávajících silničních tahů. Shodné potenciální dlouhodobé, sekundární, mírně pozitivní vlivy budou generovány i z hlediska snížení emisí látek poškozujících ozonovou vrstvu (vliv na klima).

Z hlediska potenciálních vlivů na **povrchové, podzemní vody, vodní zdroje a riziko povodní** bylo identifikováno u všech tří variant „ŽD1“ potenciální ovlivnění proudění podzemní vody, a to zejména při realizaci zářezů a tunelů. Zářezy a tunely budou fungovat jako drenáž podzemní vody. K poklesu hladiny ve směru i proti směru proudění podzemní vody a ke zrychlenému odvodnění území dojde trvale. Vzhledem k úzké linii stavby v koridoru se bude pravděpodobně jednat o vlivy mírně negativní, přímé, trvalé; v době výstavby krátkodobé mírně negativní.

Dále je z běžně prováděné ražby tunelů známo, že tunel sám o sobě funguje jako liniová „drenáž“, která může odvádět z puklinově propustných vrstev vodu mimo její původní výskyt a může tak v nadloží tunelu způsobit pokles hladiny podzemní vody a v některých případech i vody povrchové. Při nesouvislém zvodnění puklinově propustného kolektoru lze předpokládat, že v širším okolí finální trasy koridoru nebude pokles hladiny podzemních vod významný a že pokles hladiny povrchových vod nenastane, nebo bude zanedbatelný. Míra vlivu bude záviset zejména na stupni rozpukání a na zastižení preferenčních cest proudění podzemní vody v puklinovém kolektoru. Protože je ale snížení nebo eliminace tohoto negativního vlivu technicky možná, je míra toho vlivu vyhodnocena jako mírně negativní přímá, krátkodobá (v době výstavby) a trvalá.

Dále železniční doprava představuje určitý zdroj znečištění vod v okolí železniční tratě. Hlavní příčinou kontaminace okolí tratě je způsobeno generováním malých pevných částí při procesu brzdění vlakové soupravy. Další významnou složkou znečištění je kontaminace v okolí výhybek a kolejnic v rámci údržby železničních úseků, dále se maziva a oleje používají v lokomotivách (motor, převodovka) a vagonech. Mazáním olejů do výhybek dochází k jeho splachu. Takový splach se poté dostává do štěrkového podloží pod tratí a zvláště v blízkosti vodních toků či podzemních vod může negativně ovlivnit jejich kvalitu. Z tohoto hlediska představuje koridor „ŽD1“ ve všech variantách vliv potenciální mírně negativní, přímý, trvalý; v době výstavby krátkodobý mírně negativní; v době provozu dlouhodobý a mírně negativní.

Koridor VRT se dotýká množství ochranných pásem vodních zdrojů I. a II. stupně. Některými z těchto pásem přímo prochází, některých se pouze dotýká a po upřesnění koridoru v nižších stupních je možné, že tato pásma nebudou dotčena vůbec. Významnost vlivu se bude odvíjet od navrženého způsobu založení drážního tělesa a s tím spojeného zásahu do horninového prostředí v daném úseku stavby na základě výsledků inženýrskogeologického a hydrogeologického průzkumu provedených v dalších fázích projektové přípravy záměru. Pokud hydrogeologické posouzení v dalších fázích projektové přípravy záměru prokáže nemožnost zajištění ochrany některého z uvedených vodních zdrojů v rozsahu podmínek stanovených

vodoprávním rozhodnutím pro jeho ochranná pásma, bude nutné kompenzovat ztrátu této kapacity zajištěním náhradního zdroje vody.

Všechny varianty koridoru „ŽD1“ prochází územím Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (dále také „CHOPAV“) Krušné hory a Severočeská křída. Lze očekávat přímý trvalý vliv zejména na CHOPAV Krušné hory vzhledem k předpokládanému ovlivnění podzemních vod s charakteristikami a riziky především pro tunelové vedení VRT. Při zvolení vhodných technických řešení a parametrů v souladu s platnými technickými a legislativními předpisy a při dodržení požadavků a podmínek stanovených příslušným vodoprávním úřadem nebude mít realizace žádné navrhované varianty na CHOPAV významný negativní vliv. Za běžného provozu trati v koridoru nebude docházet k významnému znečištění povrchových nebo podzemních vod, nelze ale vyloučit znečištění vlivem úniku provozních kapalin při havarijních stavech (např. kolize na trati nebo havárie vozidel v době výstavby). Tyto potenciální negativní vlivy jsou vyhodnoceny jako přímé, krátkodobé i dlouhodobé, mírně negativní.

Koridor „ŽD1“ kříží několik vodních toků, v jejichž okolí může dojít při vzniku povodně k zaplavení vodou. V důsledku umístění a realizace stavby v koridoru může potenciálně dojít ke změně odtokových poměrů v místech křížení vodních toků (omezení průchodu povodňové vlny) a dále v úsecích, kde bude drážní těleso přecházet terénní deprese přirozeného reliéfu (riziko vzniku bezodtokých depresí). Minimalizace těchto vlivů na odtokové poměry je řešitelná vhodným návrhem stavebně technického řešení (např. přemostění nebo propustky) na základě hydrotechnického posouzení stavby, které bude předmětem navazujících fází projektové přípravy stavby VRT. V případě, že budou vodní toky, na kterých je stanoveno Q_{100} , překonávány mostním objektem s dostatečnými šířkovými parametry a rozestupy nosných pilířů tak, aby nedošlo ke střetu se záplavovým územím, nebo byl tento střet minimalizován, bude tento vliv na záplavové území charakterizován jako trvalý, mírně negativní. Pro zmírnění uvedených potenciálních negativních vlivů bylo v rámci vyhodnocení SEA stanoveno pro všechny varianty řešení koridoru „ŽD1“ minimalizační opatření *„zohlednit stanovená záplavová území a jejich aktivní zóny, nezhoršit průchod povodňových vln a odtokové poměry v území“*. Uvedené opatření je obsahem textové části Výroku návrhu A5 ZÚR ÚK, konkrétně v článku (69b) bod 6. a v článku (69c) bod 6. Znění tohoto článku je blíže popsáno v druhé části těchto závěrů posuzování. Dále bylo navrženo minimalizační opatření *„konkrétní podmínky a požadavky na stavebně technické řešení stavby, včetně postupu a způsobu jejího zakládání bude řešen a navržen na základě výsledků provedeného geologického a hydrogeologického průzkumu území“*. Uváděné projektové opatření bylo navrženo jako doporučené opatření pro navazující přípravu a řízení staveb umístěných v koridorech, opatření je obsahem textové části Odůvodnění návrhu A5 ZÚR ÚK. Rovněž byla navržena minimalizační opatření *„provést podrobný hydrogeologický a inženýrskogeologický průzkum v trase koridoru s cílem navrhnout takové řešení při ražbě tunelů, aby byly minimalizovány vlivy na režim povrchových a podzemních vod“* a *„před zahájením výstavby, ražeb tunelů, v průběhu a po ukončení stavebních prací zajistit průběžný geotechnický monitoring a sledovat vývoj podzemních a povrchových vod před stavbou a v průběhu stavby. Na základě vyhodnocení monitoringu v případě negativního*

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

ovlivnění jejich režimu zajistit opatření k eliminaci či zmírnění takového ovlivnění". Uváděná projektová opatření byla navržena jako doporučená opatření pro navazující přípravu a řízení staveb umístěných v koridorech, opatření však nejsou obsahem žádné z částí návrhu A5 ZÚR ÚK, a proto jsou navrženy jako požadavky tohoto stanoviska SEA ve vazbě na další nezbytnou minimalizaci zjištěných potenciálních negativních vlivů.

Z hlediska **horninového prostředí** se všechny varianty koridoru „ŽD1“ dotýkají území, které je předmětem ochrany nerostného bohatství dle horního zákona nebo představuje limit v oblasti ochrany horninového prostředí a přírodních zdrojů. Jako problematické se zde může jevit urychlené vytěžení ložisek a jejich následný závoz, neboť tento postup by mohl vést k omezení stability podloží, která je pro realizaci VRT velmi důležitá. Vytěžený dobývací prostor by rovněž mohl sloužit jako trvalá deponie pro stavbu nové tratě, neboť bilance zemních hmot bývá u takových staveb často přebytková. V konečném důsledku by tyto postupy vedoucí k urychlenému vytěžení střetových míst koridoru s ložisky nerostných surovin měly potenciální mírně negativní sekundární vliv z hlediska ochrany přírody a krajiny (vhodnější by bylo ponechání vytěžených částí ložisek přirozené sukcesí, navíc by došlo ke zrychlené exploataci ložisek), ale mírně pozitivní sekundární vliv z hlediska vhodného nakládání s výkopovými zeminami ze stavby VRT. Celkový sekundární vliv je hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Znemožnění nebo omezení těžby ložisek je hodnoceno jako přímý, krátkodobý (v době stavby) a trvalý (v době provozu) významně negativní vliv.

Část koridoru „ŽD1“ prochází poddolovaným územím, tj. územím, které je dotčeno hlubinnou těžbou hnědého uhlí. Navrhování staveb, včetně staveb železnice se řídí příslušnými právními předpisy a normami. Vliv uplatnění koridoru na poddolovaná území bude přímý, krátkodobý (přímými zásahy v době výstavby) a dlouhodobý (otřesy vlivem dopravy v koridoru), mírně negativní.

Dále všechny varianty koridoru „ŽD1“ prochází nebo se okrajově dotýkají řady sesuvných území. Jedná se převážně o území potenciálních sesuvů nebo dočasně uklidněných. Vliv na sesuvná území je vyhodnocen jako přímý, krátkodobý (v době stavby) potenciálně významně negativní vliv; a potenciálně mírně negativní dlouhodobý a trvalý vliv (v době provozu a také v případě tunelu bez aktuálního provozu). Pro zmírnění uvedených potenciálně negativních vlivů na horninové prostředí byla v rámci vyhodnocení SEA stanovena minimalizační opatření pro varianty řešení koridoru „ŽD1-B“ a „ŽD1-C“ *„minimalizovat vlivy na chráněná ložisková území, výhradní ložiska a dobývací prostory, zohlednit existenci poddolovaných a sesuvných území“*. Uvedené opatření je obsahem textové části Výroku návrhu A5 ZÚR ÚK, konkrétně v článku (69b) bod 6. Znění tohoto článku je blíže popsáno v druhé části těchto závěrů posuzování. Dále bylo navrženo minimalizační opatření *„ve fázi projektové EIA provést podrobný geologický průzkum v trase koridoru s cílem vytipovat riziková místa z hlediska možného ovlivnění nestabilních území“*. Uváděná projektová opatření byla navržena jako doporučená opatření pro navazující přípravu a řízení staveb umístěných v koridorech, opatření však není obsahem žádné z částí

návrhu A5 ZÚR ÚK, a proto je navrženo jako požadavek tohoto stanoviska SEA ve vazbě na další nezbytnou minimalizaci zjištěných potenciálních negativních vlivů.

Z pohledu **krajiny a krajinného rázu** vymezením koridoru „ŽD1“ dojde ke vzniku nové pohledové technicistní linie, viditelné převážně pouze z malé vzdálenosti od stavby v koridoru. Tento vliv je hodnocen z hlediska krajinného rázu jako přímý, trvalý, potencionálně mírně negativní, lokálně jako potencionálně významně negativní přímý, krátkodobý a trvalý vliv na krajinný ráz. Potencionální lokální významně negativní ovlivnění může být dáno případným umístěním rozsáhlých deponií vyrubaného materiálu (krátkodobý vliv), vedením trati v koridoru na estakádách, náspech, mostech a při zřizování protihlukových opatření (trvalý vliv).

Z pohledu krajinného rázu lze za potenciálně kolizní části všech variant koridoru „ŽD1“ považovat ty části, jež jsou vedeny mimo tunely. Potenciální mírně negativní vlivy na krajinný ráz nastanou zejména v prostoru zemědělské krajiny mezi hranicí Ústeckého a Středočeského kraje a Litoměřicemi. I přesto lze očekávat, že uplatněním A5 ZÚR ÚK ve všech variantách vznikne v částech mimo tunel nová antropogenní osa v krajině, která bude narušovat krajinnou matici. Tento vliv však bude s ohledem na prostorové parametry záměru (relativně úzká, výškově málo významná stavba VRT) nevýznamný a je hodnocen jako přímý, trvalý, mírně negativní, s lokálními významně negativními akcenty. V kontextu těchto souvislostí je možno uplatnění u všech variant řešení koridoru „ŽD1“ z pohledu vlivů na krajinu vyhodnotit jako přímé, trvalé mírně negativní, lokálně pak jako přímé, krátkodobé, trvalé významně negativní. Pro zmírnění uvedených potenciálních negativních vlivů na krajinu a krajinný ráz byla v rámci vyhodnocení SEA stanovena minimalizační opatření „*minimalizovat vlivy na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v prostoru ochranného pásma Národní kulturní památky Říp*“ a „*zajistit vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny*“. Uvedená opatření jsou obsahem textové části Výroku návrhu A5 ZÚR ÚK, konkrétně v článku (69b) bod 6. pro všechny varianty řešení koridoru „ŽD1“. Znění tohoto článku je blíže popsáno v druhé části těchto závěrů posuzování. Dále bylo navrženo minimalizační opatření „*umísťování tunelových portálů řešit na základě podrobného vyhodnocení místních podmínek, zejména minimalizovat prostorové kolize s přírodními a krajinnými hodnotami a stávající zástavbou*“. Uváděné projektové opatření bylo navrženo jako doporučené opatření pro navazující přípravu a řízení staveb umístěných v koridorech, opatření je obsahem textové části Odůvodnění návrhu A5 ZÚR ÚK.

Byly identifikovány potencionálně mírně negativní vlivy na **ZCHÚ, přírodní památky, VKP a památné stromy** u všech navrhovaných variant koridoru „ŽD1“, a to v souvislosti se střetem koridoru s Chráněnou krajinnou oblastí (dále také „CHKO“) České středohoří. V části trasy, která prochází cennými partiemi, se předpokládá vedení koridoru v tunelu. Realizací záměru proto nedojde k významnému poškození chráněných zájmů CHKO. Očekávají se případně jen mírně negativní přímé vlivy koridoru z hlediska jeho zásahu do porostů přírodních stanovišť a biotopů zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů v okolí portálů tunelu. To by umožnilo zachovat typické znaky krajiny, vegetační kryt, potravní biotopy a místa výskytu zvláště chráněných druhů

fauny a flóry a zamezit negativním vlivům na lidská sídla. V takovém případě by došlo pouze k mírně negativnímu přímému vlivu, krátkodobému, dlouhodobému a trvalému, jelikož zřizování nadzemních objektů na území CHKO se u stavby tunelu pro VRT nepředpokládá. Krátkodobý a dlouhodobý vliv je dán potenciálními otřesy v době výstavby, případně zásahy do vodního režimu v hlubokém podloží při ražení tunelu, a pak následně při provozu trati. Potenciálně se mohou zásahy do vodního režimu v podloží projevit mírně negativně i trvale na povrchu ZCHÚ.

Všechny varianty koridoru „ŽD1“ procházejí rovněž územím přírodní památky Babinské louky, přírodní rezervace (dále jen „PR“) Špičák a PR Černá louka. V případě všech variant je navrženo vedení koridoru VRT přes území přírodní památky pod povrchem – pomocí tunelu. Realizací koridoru pro VRT ve všech variantách proto nedojde k významnému poškození chráněných zájmů přírodní památky. Koridory ve variantách „ŽD1-B“ a „ŽD1-C“ oproti variantě „ŽD1-A“ navíc zasahují do PR Holý vrch a jsou vedeny v těsné blízkosti hranice přírodní památky Stráně u Velkého Újezda. Jejím uplatněním ale nedojde k významnému poškození chráněných zájmů těchto maloplošných ZCHÚ, protože se v daných úsecích předpokládá vedení trati v tunelu nebo koridor nezasahuje přímo do plochy přírodní památky. Celkově je vliv všech variant koridoru „ŽD1“ na ZCHÚ hodnocen jako potenciálně mírně negativní, přímý, krátkodobý, dlouhodobý a trvalý.

Jelikož jsou varianty vedeny v tunelu, byly vyhodnoceny vlivy na PP (Východní Krušné hory) a památné stromy jako nulové ve všech časových osách. Z hlediska vlivů na VKP jsou všechny variantní řešení koridoru „ŽD1“ ve střetu s řadou VKP, zejména lesními porosty a vodotečemi a jejich nivami. Jejich dotčení je minimalizováno vedením významné části trati v tunelu, v případě střetu s vodotečemi budou vodoteče přemostěny. Vlivy na VKP jsou hodnoceny jako přímé, mírně negativní, krátkodobé a trvalé. Pro zmírnění uvedených potenciálních negativních vlivů na ZCHÚ, přírodní památky, VKP a památné stromy byla v rámci vyhodnocení SEA stanovena minimalizační opatření „zajistit vedení železniční dráhy tunelem přes území Mrchového kopce, CHKO České středohoří a Krušných hor u varianty „ŽD1-A“, resp. Holého vrchu, CHKO České středohoří a Krušných hor u varianty „ŽD1-B“ a „ŽD1-C“, „minimalizovat vlivy na zvláště chráněná území, lokality soustavy NATURA 2000 a lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem“. Následující minimalizační opatření jsou stanovena pro všechny varianty řešení koridoru „ŽD1“ „minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území, lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem a lokalit soustavy NATURA 2000, významných krajinných prvků a skladebných částí ÚSES“ a „minimalizovat vlivy na významné krajinné prvky, zejména vodní toky a lesy“. Uvedená opatření jsou obsahem textové části Výroku návrhu A5 ZÚR ÚK, konkrétně v článku (69b) bod 6. a v článku (69c) bod 6. Znění těchto článků je blíže popsáno v druhé části těchto závěrů posuzování. Dále byla navržena minimalizační opatření „Doprovodné stavby (zejména nadzemní technické struktury) nezbytné k výstavbě a následnému zabezpečení provozu tunelu vedeného pod CHKO České středohoří umísťovat tak, aby nebyly negativně dotčeny předměty a cíle ochrany v I. a II. zónách CHKO a přírodní a krajinné hodnoty dotčeného území. Tyto stavby

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
post@mpz.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

zároveň vždy umisťovat mimo území EVL Babinské louky, I. a II. zónu CHKO a maloplošná zvláště chráněná území.“, „za účelem ochrany kuňky obecné, která je předmětem ochrany EVL Strádovský rybník, ve fázi realizace záměru zajistit odborný biologický dozor, který umožní minimalizaci vlivů stavebních prací na migrující jedince tohoto druhu (monitoring výskytu druhu, případný transfer či jiná technická opatření k ochraně migrujících jedinců kuňky obecné)“, „zohlednit výskyt biotopů tetřívka obecného na území PO Východní Krušné hory, zejména jeho potenciálních tokanišť v trase záměru, a vyhnout se zásahům, tj. umisťování nadzemních struktur (např. odvětrávacích šachet), do těchto biotopů“, „Zajistit minimalizaci záboru či jiného ovlivnění plochy přírodních stanovišť a biotopu evropsky významných druhů živočichů – předmětů ochrany dotčených EVL. Typicky jde o zásahy při budování případných nadzemních struktur - např. odvětrávací šachty tunelových částí, zásahy stavebních prací do břehových porostů podél Labe či přímo do okraje toků Labe.“ a „deponie a plochy pro přechodné umístění rubaniny z tunelů a pro výkopové zeminy ze stavby v koridoru nevymezovat v lokalitách soustavy NATURA 2000 a zvláště chráněných území“. Uváděná projektová opatření byla navržena jako doporučená opatření pro navazující přípravu a řízení staveb umístěných v koridorech, opatření však nejsou obsahem žádné z částí návrhu A5 ZÚR ÚK, a proto jsou navrženy jako požadavky tohoto stanoviska SEA ve vazbě na další nezbytnou minimalizaci zjištěných potenciálních negativních vlivů.

U všech variant koridoru „ŽD1“ se předpokládá kolize trasy koridoru s lokalitami výskytu ochranný významných druhů **fauny a flóry**. V nejcennějších partiích je ale trasa koridoru vedena v tunelu. Nemůže tedy ve významné míře negativně ovlivnit výskyt významných druhů a jejich potravní a hnízdní biotopy. Celkově lze konstatovat, že realizace předkládané A5 ZÚR ÚK může částečně ovlivnit některé biologicky cenné druhy rostlin a živočichů. Významné snížení potravní nabídky a hnízdních příležitostí živočichů v důsledku vymezených koridorů VRT se však nepředpokládá. Důvodem je jednak skutečnost, že značná část trasy koridoru VRT je vedena pod zemí tunelem a v částech vedených na povrchu se nepředpokládá kolize záměru s významnými biotopy rostlin a živočichů. Tyto vlivy jsou vyhodnoceny jako potenciální přímé, krátkodobé, dlouhodobé, trvalé, mírně negativní. S obdobnými výsledky jsou vyhodnoceny vlivy na biologickou rozmanitost. Pro zmírnění uvedených potenciálních negativních vlivů na výskyt ochranný významných druhů fauny a flóry byla v rámci vyhodnocení SEA stanovena minimalizační opatření „zajistit vedení železniční dráhy tunelem přes území Mrchového kopce, CHKO České středohoří a Krušných hor u varianty „ŽD1-A“, resp. Holého vrchu, CHKO České středohoří a Krušných hor u varianty „ŽD1-B“ a „ŽD1-C“. Uvedená opatření jsou obsahem textové části Výroku návrhu A5 ZÚR ÚK, konkrétně v článku (69b) bod 6. a v článku (69c) bod 6.

Koridor „ŽD1“ ve všech variantách překračuje migrační koridory biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Konkrétně jde o prostor vrcholových partií Českého středohoří a v prostoru Krušných hor. V případě obou těchto kolizí koridoru je navrženo vedení záměru pod povrchem tunelem. Je tedy zřejmé, že nedojde k významné **fragmentaci** biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců, a tedy ani k významnému narušení migrační prostupnosti území pro faunu

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
post@mpz.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

(na povrchu se nepředpokládají ani drobnější stavební prvky, jako např. větrací šachty). Vliv na migrační prostupnost území je proto hodnocen jako potenciální přímý, mírně negativní, krátkodobý a dlouhodobý. V rámci vyhodnocení SEA byla stanovena minimalizační opatření předcházející fragmentaci „zajistit vedení železniční dráhy tunelem přes území Mrchového kopce, CHKO České středohoří a Krušných hor u varianty „ŽD1-A“, resp. Holého vrchu, CHKO České středohoří a Krušných hor u varianty „ŽD1-B“ a „ŽD1-C“. Uvedená opatření jsou obsahem textové části Výroku návrhu A5 ZÚR ÚK, konkrétně v článku (69b) bod 6. a v článku (69c) bod 6. Požadavek 1. ve stanovisku SEA rovněž stanovuje minimalizační opatření projektového charakteru v podobě zpracování migrační studie.

Ve vztahu k ÚSES jsou předpokládané vlivy celkově hodnoceny jako potenciální přímé, krátkodobé, dlouhodobé, mírně negativní. Všechny varianty koridoru „ŽD1“ je ve střetu s RBK 0010 u obce Přestavky. Koridor je v místě střetu s touto skladebnou částí ÚSES přimknut ke stávajícímu tělesu dálnice D8, která tuto skladebnou část ÚSES již v současnosti fragmentuje. Dále návrh počítá s úpravou vybraných parametrů a geometrie stávajících tratí, ev. k realizaci traťových spojek, aby bylo zajištěno propojení VRT se stávajícími konvenčními tratěmi. Ramena koridoru, která jsou vymezena podél stávající železniční trati č. 072, jsou v podélném okrajovém střetu s vodní a teplomilnou doubravní větví nadregionálního biokoridoru. Možné úpravy stávající železniční trati či realizace nových traťových spojek mohou potenciálně narušit funkčnost a spojitost obou větví nadregionálního biokoridoru K13. Míra narušení se bude primárně odvíjet od zvoleného stavebně technického provedení stavby. Při realizaci záměru v rámci koridoru lze předpokládat posílení fragmentace této části ÚSES a její lokální přerušení. Všechny varianty „ŽD1“ jsou dále ve střetu s dalšími prvky ÚSES. Nepředpokládá se ovšem, že jejich realizací dojde k narušení funkčnosti a celistvosti prvků ÚSES. V daných místech je uvažováno s vedením VRT tunelem, anebo mimoúrovňové křížení s prvky ÚSES. Pro zmírnění uvedených potenciálních negativních vlivů na prvky ÚSES byla v rámci vyhodnocení SEA stanovena minimalizační opatření „zajistit vedení železniční dráhy tunelem přes území Mrchového kopce, CHKO České středohoří a Krušných hor u varianty „ŽD1-A“, resp. Holého vrchu, CHKO České středohoří a Krušných hor u varianty „ŽD1-B“ a „ŽD1-C“. Následující minimalizační opatření jsou stanovena pro všechny varianty řešení koridoru „ŽD1“ „minimalizovat vlivy na zvláště chráněná území, lokality soustavy NATURA 2000 a lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem“ a „minimalizovat vlivy na funkčnost a celistvost skladebných částí ÚSES“ a „zajistit migrační prostupnost územím pro volně žijící živočichy i člověka“. Uvedená opatření jsou obsahem textové části Výroku návrhu A5 ZÚR ÚK, konkrétně v článku (69b) bod 6. a v článku (69c) bod 6. Znění tohoto článku je blíže popsáno v druhé části těchto závěrů posuzování. Dále byla navržena minimalizační opatření „těleso stavby VRT v úseku Mnetěš – Roudnice nad Labem (Podluský) vést v maximálně těsném (přípustném) souběhu s tělesem dálnice D8 s cílem minimalizace negativního projevu fragmentace území“, „v prostoru mezi sídly Chodouny a Lounky prověřit možnost vedení VRT v překrytém zářezu“ (platí pro variantu ŽD1-B), „v prostoru mezi sídly Hrobce a Židovice prověřit možnost vedení VRT v překrytém zářezu“ (platí pro variantu „ŽD1-C“) a „při projektové přípravě minimalizovat zásahy do dřevin rostoucích

mimo les, typicky stromů či keřů rostoucích jednotlivě či ve skupinách ve volné krajině". Uváděná projektová opatření byla navržena jako doporučená opatření pro navazující přípravu a řízení staveb umístěných v koridorech, opatření jsou obsahem textové části Odůvodnění návrhu A5 ZÚR ÚK. Rovněž bylo navrženo minimalizační opatření „nejpozději ve fázi projektové EIA zpracovat strategickou migrační studii včetně návrhu případně potřebných dostatečně kapacitních migračních opatření pro všechny relevantní migrující druhy“, které však není obsahem žádné z částí návrhu A5 ZÚR ÚK, a proto je navrženo jako požadavek tohoto stanoviska SEA ve vazbě na další nezbytnou minimalizaci zjištěných potenciálních negativních vlivů.

Předpokládané identifikované vlivy na **kulturní dědictví a hmotné statky** jsou hodnoceny u všech variant koridoru „ŽD1“ jako potenciální přímé, krátkodobé (v době výstavby) i trvalé, mírně negativní. Koridory se přibližují nebo přímo dotýkají lokalit archeologických nálezů. Při realizaci stavby v koridoru nelze vyloučit narušení těchto lokalit. Jižní část koridoru „ŽD1“ zasahuje do ochranného pásma národní kulturní památky Říp a do ochranného pásma hradu Střekov. Vzhledem k tomu, že se v daných úsecích nepředpokládá vedení trati po estakádách a vizuální ovlivnění těchto památek včetně rizika jejich narušení vibracemi apod. je technicky dobře řešitelné, jsou tyto vlivy hodnoceny jako mírně negativní. Varianta „ŽD1-A“ oproti zbylým variantám koridoru pro VRT navíc zasahuje do ochranného pásma městské památkové rezervace Litoměřice. Vzhledem k tomu, že se jedná o rameno koridoru vymezené za účelem vytvoření územních podmínek pro napojení sítě VRT se stávajícími železničními tratěmi, nebude se v tomto úseku jednat o novou liniovou stavbu mající negativní vliv na předmět ochrany památkové péče. Pro zmírnění uvedených potenciálních negativních vlivů na kulturní dědictví a hmotné statky byla v rámci vyhodnocení SEA stanovena minimalizační opatření pro všechny varianty řešení koridoru „ŽD1“ „minimalizovat vlivy na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v prostoru ochranného pásma Národní kulturní památky Říp“. Uvedené opatření je obsahem textové části Výroku návrhu A5 ZÚR ÚK, konkrétně v článku (69b) bod 6. Znění tohoto článku je blíže popsáno v druhé části těchto závěrů posuzování.

Z hlediska **ochrany ZPF** je přímé ovlivnění uplatněním všech variant koridoru „ŽD1“ dáno novým zábořem půdy. Zároveň je to jedna z mála složek, které jsou rozdílné a mohou rozhodovat o pořadí variant řešení. U koridoru „ŽD1-A“ je v celém rozsahu odhadován zábor půdy na 98,2 ha. Z toho je 11,41 ha na půdách I. třídy ochrany a 13,94 ha na půdách II. třídy ochrany. Při záboru vysoce kvalitních půd (25,35 ha) jsou považovány vlivy za přímé, trvalé významně negativní. U varianty řešení „ŽD1-B“ je odhadovaný zábor půdy v celém rozsahu 128,58 ha, z toho 22,28 ha na půdách I. třídy ochrany a 23,92 ha na půdách II. třídy ochrany. Z hlediska záboru vysoce kvalitních půd (46,2 ha) jsou považovány vlivy za přímé, trvalé významně negativní. Varianta „ŽD1-C“ má předpokládaný zábor půdy v celém rozsahu ze všech variant nejvyšší (s ohledem na nejdelší trasu vedení), a to 130,64 ha. Na půdách I. třídy ochrany dochází k záboru 23,32 ha, na půdách II. třídy ochrany dochází k 22,34 ha. I zde dochází k záborům vysoce kvalitních půd (45,66 ha), a proto jsou tyto vlivy považovány za přímé, trvalé významně negativní. U všech variant je počítáno s krátkodobými mírně negativními vlivy, jež jsou dány potenciálními dočasnými záboři půdy pro zařízení stavenišť a pro umístění deponií

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

15/26

zemin. Sekundární vlivy vymezení koridoru VRT z hlediska ZPF představují zvýšené riziko eroze, narušení investic v půdě, sorpční kapacity území a degradaci půd v úzkém pásu podél koridoru a jsou hodnoceny jako mírně negativní. Nejmenšího negativního vlivu z hlediska ochrany ZPF lze tedy očekávat u varianty koridoru „ŽD1-A“. Pro zmírnění uvedených potenciálních negativních vlivů na ZPF byla v rámci vyhodnocení SEA stanovena minimalizační opatření pro varianty řešení koridoru „ŽD1-B“ a „ŽD1-C“ *„minimalizovat zábor ZPF (zejména půd II. třídy ochrany) a PUPFL“*. Uvedené opatření je obsahem textové části Výroku návrhu A5 ZÚR ÚK, konkrétně v článku (69b) bod 6. Znění tohoto článku je blíže popsáno v druhé části těchto závěrů posuzování. Dále bylo navrženo minimalizační opatření *„po dobu výstavby minimalizovat emise a resuspenzi prachových částic z přemísťování zemin a ze znečištění veřejných komunikací“*. Uvedené projektové opatření bylo navrženo jako doporučené opatření pro navazující přípravu a řízení staveb umístěných v koridorech, opatření je obsahem textové části Odůvodnění návrhu A5 ZÚR ÚK. Rovněž bylo navrženo minimalizační opatření *„deponie a plochy pro přechodné umístění rubaniny z tunelů a pro výkopové zeminy ze stavby v koridoru nevymezovat v lokalitách soustavy NATURA 2000 a zvláště chráněných území“*, které však není obsahem žádné z částí návrhu A5 ZÚR ÚK, a proto je navrženo jako požadavek tohoto stanoviska SEA ve vazbě na další nezbytnou minimalizaci zjištěných potenciálních negativních vlivů.

Vliv na zábor PUPFL lze uvažovat u všech variant řešení koridoru „ŽD1“. Přímé ovlivnění uplatněním koridoru „ŽD1-A“ je dáno novým zábohem PUPFL, který je v celém rozsahu odhadován na 0,66 ha v kategorii hospodářských lesů. U varianty koridoru „ŽD1-B“ je nový zábor PUPFL odhadován na 1,64 ha. K záborům dochází u lesů v kategorii hospodářských (1,4 ha) a u lesů zvláštního určení (0,24 ha). Největší vliv bude mít varianta „ŽD1-C“, u které odhadovaný zábor činí 6,64 ha. Největší zábor půdy je způsoben nejdelším vedením trasy. K záboru dochází pouze u lesů v kategorii hospodářských. Dále lze uvažovat u všech variant řešení nad dočasným zábohem PUPFL pro zařízení staveniště a s vlivy představujícími fragmentaci lesních porostů, vyšší riziko poškození bořivými větry, úbytek biotopů fauny spojené s lesními porosty a narušení vodního režimu krajiny – tyto sekundární vlivy jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní. Krátkodobé mírně negativní vlivy jsou dány potenciální dočasnými zábohy půdy pro zařízení staveniště a pro umístění deponií zemin. Úbytek lesů v rámci realizace VRT je hodnocen jako potenciální mírně negativní, přímý, sekundární, krátkodobý i trvalý. Z hlediska ochrany PUPFL lze tedy očekávat nejmenší negativní vliv u varianty koridoru „ŽD1-A“. Pro zmírnění uvedených potenciálních negativních vlivů na PUPFL byla v rámci vyhodnocení SEA stanovena minimalizační opatření pro varianty řešení koridoru „ŽD1-B“ a „ŽD1-C“ *„minimalizovat zábor ZPF (zejména půd II. třídy ochrany) a PUPFL“* a *„minimalizovat vlivy na významné krajinné prvky, zejména vodní toky a lesy“*. Uvedená opatření jsou obsahem textové části Výroku návrhu A5 ZÚR ÚK, konkrétně v článku (69b) bod 6. Znění tohoto článku je blíže popsáno v druhé části těchto závěrů posuzování.

Ve všech variantních řešeních koridoru „ŽD1“ bude mít realizace VRT v rámci hodnocení předpokládaných vlivů na **veřejné zdraví** potenciálně mírně pozitivní vliv na znečištění ovzduší tím, že vytvoří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

železniční. V zástavbě podél nové železniční trati se na základě změny hlukové zátěže očekávají potenciální mírně negativní vlivy na veřejné zdraví přímé, dlouhodobé a také mírně negativní dané zvýšeným přesunem hmot a provozem stavebních mechanismů v době výstavby (vlivy krátkodobé). V oblastech podél stávající dopravní sítě se pak očekávají vlivy na veřejné zdraví potenciální mírně pozitivní přímé a sekundární (dané snížením intenzit dopravy) a vlivy mírně negativní krátkodobé dané pohybem nákladních vozidel související se stavbou trati. Při realizaci záměru budou v rámci přípravy stavby pro zajištění hygienických limitů nezbytně uplatněna protihluková opatření. Rozsah protihlukové ochrany bude závislý na směrovém vedení trasy ve vztahu k chráněné zástavbě, morfologii terénu a konkrétnímu návrhu průchodu územím (zářez, násep, most, estakáda). Varianty koridoru „ŽD1-A“ a „ŽD1-B“ jsou vymezeny převážně mimo zastavěná území měst a obcí, tedy ve volné krajině. Přímě dotčeny jsou jen okrajové části zastavěného území, resp. osamocené objekty v krajině. Vlivy na hlukovou situaci v zástavbě podél stávajících silnic budou sekundární, dlouhodobé, mírně pozitivní, dané převedením části dopravy ze silnic na železnici. U všech variant se předpokládá v době výstavby podél silniční sítě se zhoršením hlukové situace i s ohledem na vznik uzavírek některých silničních tras, přesunu stavebních hmot a odklonů dopravy. Tyto vlivy jsou hodnoceny jako potenciální mírně negativní, nepřímé a krátkodobé. Vlivem provozu vlakových souprav bude zástavba podél koridoru ovlivněna mírně negativně, přímo a dlouhodobě. V zástavbě podél nové železniční trati se na základě změny hlukové zátěže očekávají potenciální mírně negativní vlivy na veřejné zdraví přímé, dlouhodobé, mírně negativní dané zvýšeným přesunem hmot a provozem stavebních mechanismů v době výstavby (vlivy krátkodobé). U všech variant koridoru „ŽD1“ budou při realizaci záměru v rámci přípravy stavby pro zajištění hygienických limitů nezbytně uplatněna protihluková opatření. Rozsah protihlukové ochrany bude závislý na směrovém vedení trasy ve vztahu k chráněné zástavbě, morfologii terénu a konkrétnímu návrhu průchodu územím (zářez, násep, most, estakáda). Ve výrokové části A5 ZÚR ÚK je obsažen v článku (69a) požadavek na zajištění dostatečné šíře koridoru, a to způsobem vymezení koridoru „ŽD1“ ve všech variantách řešení v proměnné šířce 100 – 1200 m, která umožňuje umístění protihlukových opatření technického i přírodního charakteru při zohlednění místních podmínek v podrobnějším měřítku. Pro zmírnění uvedených potenciálních mírně negativních vlivů na veřejné zdraví bylo v rámci vyhodnocení SEA stanoveno minimalizační opatření pro všechny varianty řešení koridoru „ŽD1“ *„zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci případně potřebných protihlukových opatření a minimalizovat vlivy (hluk, vibrace) na přilehlé obytné prostředí“*. Uvedené opatření je obsahem textové části Výroku návrhu A5 ZÚR ÚK, konkrétně v článku (69c) bod 6. Znění tohoto článku je blíže popsáno v druhé části těchto závěrů posuzování.

Ve vazbě na přeshraniční vlivy u všech navrhovaných variant koridoru se shodně předpokládá přivedení navrženého záměru na hranice se SRN prostřednictvím tunelu v invariantní podobě. Vlivy na území SRN se sledovatelným způsobem neprojeví. Koridor bude navazovat na koridor VRT vymezený na území SRN. V místě státní hranice budou veškeré vlivy koridoru z německé i české strany shodné a nemůže dojít k jejich kumulaci, protože se bude jednat o trať

s jednotným provozem vedenou v tunelu. Celkově jsou přeshraniční vlivy koridoru hodnoceny jako zanedbatelné ve všech časových řadách.

V rámci posouzení návrhu A5 ZÚR ÚK bylo identifikováno u všech variant koridoru „ŽD1“ riziko vzniku kumulativních či synergických vlivů ve vztahu k obyvatelstvu a hygieně prostředí (hluk), ovzduší, ZPF a PUPFL. Potenciální kumulativní či synergický mírně negativní vliv byl identifikován u všech variant koridoru „ŽD1“ na obyvatelstvo a hygienu prostředí (hluk). Kumulace mírně negativních vlivů podél tras „ŽD1“ ve všech variantách na hlukovou situaci potenciálně nastane s provozem na všech stávajících silnicích (silnice III/24626, III/24627, II/240, II/246, III/24616, III/24617, III/24048, III/24058, III/24056, III/00813, II/261, I/30, II/613, II/253, III/25364, III/25357, dálnice D8) a železničních tratích (trati č. 090, 095, 096, 072) v místě křížení nebo přiblížení. Možné mírně negativní synergické vlivy podél tras „ŽD1“ jsou dány spolupůsobením hluku z provozu koridoru „ŽD1“ a znečištění ovzduší. V rámci ovzduší byly identifikovány potenciální mírně negativní vlivy. Kumulace možných mírně negativních vlivů podél tras „ŽD1“ na imisní situaci potenciálně nastane s provozem na všech stávajících silnicích v místě křížení nebo přiblížení – viz výčet výše. Možné mírně negativní synergické vlivy podél tras „ŽD1“ jsou dány spolupůsobením hluku z provozu koridoru a znečištění ovzduší. Poslední potenciálně ovlivněnou složkou kumulativními či synergickými vlivy jsou ZPF a PUPFL, u kterých lze předpokládat mírně negativní vliv. Jedná se o kumulativní a synergické vlivy s rozvojovými osami a oblastmi a se silničními a železničními koridory uvedenými výše. U všech variant bylo zjištěno riziko pouze kumulativních vlivů ve vztahu k flóře, fauně, biologické rozmanitosti, ZCHÚ, ÚSES a krajině. Z hlediska rizika vzniku kumulativních mírně negativních vlivů na flóru, faunu, biologickou rozmanitost, ZCHÚ, ÚSES nastanou s rozvojovými osami a oblastmi a koridory dopravní a technické infrastruktury – viz výše. Dále se projeví kumulace vlivů na zvláště chráněné druhy a na přírodní typy stanovišť, které jsou předmětem ochrany dotčených naturových lokalit. Kumulace vlivů spočívá v omezení potravních biotopů, odstranění ploch s výskytem zvláště chráněných druhů, narušení celistvosti naturových lokalit a ploch zvláště chráněných území a ve snížení biologické rozmanitosti vlivem všech těchto faktorů. Z hlediska vlivů na krajinu se mírně negativní kumulativní vlivy na krajinný ráz a fragmentaci krajiny projeví se stávající silniční sítí (viz. výše), zejména s dálnicí D8, železniční sítí (viz výše) a dále se všemi plochami a koridory vymezených v platných ZÚR ÚK (silniční koridory – b-II/240, b-II/246, PK16, PK7, PK8, b-III/00815, energetika – E10b, E5, E8, lodní doprava – VD1/SHP, železnice – C-E61, i, rozvojové osy a oblasti – OS2, OB6, NOB1). Ošetření potenciálně negativních kumulativních a synergických vlivů všech tří variant koridoru „ŽD1“ a stanovení jejich minimalizačních opatření bylo provedeno u zkoumaných složek životního prostředí viz výše.

Předmětem **naturového posouzení** bylo zjistit, zda má A5 ZÚR ÚK významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost konkrétních EVL nebo PO. Po provedeném hodnocení bylo konstatováno, že u všech tří navržených variant předkládané A5 ZÚR ÚK lze vyslovit potenciální riziko negativního ovlivnění lokalit soustavy Natura 2000. Dotčené A5 ZÚR ÚK byly provedeným vyhodnocením označeny tyto lokality soustavy Natura 2000: EVL Porta Bohemica, EVL Babinské louky, EVL Východní Krušnohoří, EVL Holý Vrch, EVL Strádovský rybník, PO Východní Krušné

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

hory. U všech navržených variant koridoru pro VRT lze očekávat mírně negativní ovlivnění (-1) v případě EVL Strádovský rybník a EVL Porta Bohemica, nulové až mírně negativní ovlivnění (0 až -1) předmětů ochrany EVL Babinské louky, EVL Východní Krušnohoří, PO Východní Krušné hory. Dále byl konstatován potenciál nulového až mírně negativního ovlivnění u EVL Holý vrch v případě realizace koridoru ve variantách „ŽD1-B“ a „ŽD1-C“. Zejména se jedná o riziko záboru části biotopů některých předmětů ochrany na projektové úrovni konkrétního záměru VRT (např. při budování odvětrávacích šachet tunelových částí VRT na povrchu), případně riziko kolize či jiného ovlivnění některých živočichů – předmětů ochrany při stavebních pracích či provozu záměru. Diskutovány byly také možné změny vodního režimu území při podzemních pracích (tunelové vedení v části trasy VRT). U ostatních lokalit soustavy Natura 2000 byl negativní vliv koncepce vyloučen. Rovněž lze zopakovat, že by posuzovaná A5 ZÚR ÚK měla v kumulaci či synergii s jinými záměry obsaženými v ZÚR Ústeckého kraje nebo v dalších koncepcích či záměrech generovat významné negativní vlivy na lokality soustavy Natura 2000. Pro minimalizaci rizika případného negativního vlivu realizace hodnocené aktualizace (ve všech variantách) na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy Natura 2000 jsou definovány požadavky stanoviska SEA (např. požadavek 5, 6, 7 atd.), jelikož nebyla tato minimalizační opatření projektového charakteru zpracována ani do Odůvodnění aktualizace.

Souhrnně lze uvést, že v rámci srovnání variant koridoru VRT „ŽD1“ tzv. ukazatelů u 4 předmětů ochrany EVL (stanoviště 6210, 6430, 6410 a 8150), záboru ZPF a PUPFL vychází jako nejméně negativně působící varianta „ŽD1-A“; další dvě varianty jsou z hlediska vlivů na předměty ochrany zcela totožné, varianta „ŽD1-B“ vykazuje menší zábor půdy než varianta „ŽD1-C“. Lze tedy stanovit pořadí variant: 1. „ŽD1-A“, 2. „ŽD1-B“, 3. „ŽD1-C“. **MŽP jako dotčený orgán s přihlédnutím k provedení vyhodnocení a srovnání a ke stanovisku k návrhu A5 ZÚR ÚK (č. j.: MŽP/2022/710/5141) doporučuje k dalšímu projednání v rámci pořizování aktualizace variantu „ŽD1-A“.** Rozdíl mezi předloženými variantami je však v měřítku zásad územního rozvoje malý a lze proto tvrdit, že všechny varianty koridoru „ŽD1“ jsou tak z pohledu dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelné.

II. Niže jsou uvedena 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 která jsou doplněna do návrhu A5 ZÚR ÚK, konkrétně do výrokové části, a to formou úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru nebo formou kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru:

Pro variantu koridoru „ŽD1-A“:

[článek 69a] ZÚR ÚK zpřesňují koridor vysokorychlostní dopravy ŽD1 vymezený v PÚR, a vymezují koridor pro železniční dráhu v úseku (Praha –) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (– Drážďany), včetně odboček pro vzájemné propojení na

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
post@mpz.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS). Koridor je sledován v ZÚR ÚK jako VPS – ŽD1-A. Šířka koridoru je stanovena proměnná 100–1200 m tak, jak je zobrazeno v grafické části ve výkrese 2. Výkres ploch a koridorů, včetně ÚSES.

[článek 69b] Pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru ZÚR ÚK stanovují tyto úkoly:

(1) Vytvořit územní podmínky pro:

- a) umístění železniční dráhy jako součásti systému rychlých spojení (RS) včetně souvisejících staveb a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury;
- b) vzájemné propojení a zajištění kompatibility železniční dráhy se stávajícími železničními tratěmi;
- c) vedení železniční dráhy tunelem přes území Mrchového kopce, CHKO České středohoří a Krušných hor;
- d) technické řešení nezhoršující průchod povodňových vln a odtokových poměrů;
- e) zachování stávajících dopravních vazeb v území, včetně cyklostezek, místních a účelových komunikací;
- f) zajištění prostupnosti území pro volně žijící živočichy a člověka;
- g) ochranu obytné zástavby před hlukem a vibracemi;
- h) vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny s cílem minimalizace vlivů na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v prostoru ochranného pásma Národní kulturní památky Říp;

[článek 69c] Kritéria pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru:

- (1) Vzdálenost od obytné zástavby a možnost minimalizace vlivů na kvalitu prostředí v přilehlé obytné zástavbě dotčených obcí.
- (2) Minimalizace vlivů na průchod povodňových průtoků a odtokové poměry.
- (3) Minimalizace vlivů a zásahů do zvláště chráněných území, lokalit soustavy NATURA 2000, lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, významných krajinných prvků a skladebných částí ÚSES.
- (4) Míra zajištění prostupnosti územím pro člověka a volně žijící živočichy.

Pro variantu koridoru „ŽD1-B“:

[článek 69a] ZÚR ÚK zpřesňují koridor vysokorychlostní dopravy ŽD1 vymezený v PÚR, a vymezují koridor pro železniční dráhu v úseku (Praha –) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (– Drážďany), včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS). Koridor je sledován v ZÚR

ÚK jako VPS – ŽD1-B. Šířka koridoru je stanovena proměnná 100–1200 m tak, jak je zobrazeno v grafické části ve výkrese 2. Výkres ploch a koridorů, včetně ÚSES.

[článek 69b] Pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru ZÚR ÚK stanovují tyto úkoly:

(1) Vytvořit územní podmínky pro:

- a) umístění železniční dráhy jako součásti systému rychlých spojení (RS) včetně souvisejících staveb a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury;
- b) vzájemné propojení a zajištění kompatibility železniční dráhy se stávajícími železničními tratěmi;
- c) vedení železniční dráhy tunelem přes území Holého vrchu, CHKO České středohoří a Krušných hor;
- d) technické řešení nezhoršující průchod povodňových vln a odtokových poměrů;
- e) zachování stávajících dopravních vazeb v území, včetně cyklostezek, místních a účelových komunikací;
- f) zajištění prostupnosti území pro volně žijící živočichy a člověka;
- g) ochranu obytné zástavby před hlukem a vibracemi;
- h) vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny s cílem minimalizace vlivů na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v prostoru ochranného pásma Národní kulturní památky Říp;
- i) ochranu zvláště chráněných území, lokalit soustavy NATURA 2000, lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, významných krajinných prvků a územního systému ekologické stability.

(2) Minimalizovat zábory zemědělské půdy s I. a II. třídou ochrany ZPF a pozemků určených k plnění funkce lesa.

(3) Minimalizovat zásahy do území nerostného bohatství, dobývacích prostorů, poddolovaných a sesuvných území.

(4) V součinnosti s vlastníkem přenosové soustavy zajistit na území obce Chodouny územní koordinaci se záměrem dvojitého vedení 400 kV v úseku TR Výškov – hranice ÚK – (TR Babylon), pro který je v ZÚR ÚK vymezen koridor sledovaný jako VPS – E10b(1.A).

(5) V součinnosti s vlastníkem příslušné vodohospodářské infrastruktury zajistit územní koordinaci se záměrem na propojení vodárenské soustavy mezi Teplícemi

[článek 69c] Kritéria pro rozhodování o možných variantách ve využití koridoru:

(1) Vzdálenost od obytné zástavby a možnost minimalizace vlivů na kvalitu prostředí v přilehlé obytné zástavbě dotčených obcí.

(2) Minimalizace vlivů na průchod povodňových průtoků a odtokové poměry.

(3) Minimalizace vlivů a zásahů do zvláště chráněných území, lokalit soustavy NATURA 2000, lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, významných krajinných prvků a skladebných částí ÚSES.

(4) Míra zajištění prostupnosti územím pro člověka a volně žijící živočichy.

(5) Prokázání možnosti koordinace se záměrem dvojitého vedení 400 kV v úseku TR Výškov – hranice ÚK – (TR Babylon) na území obce Chodouny a nenarušení provozuschopnosti přenosové soustavy."

Pro variantu koridoru „ŽD1-C“:

[článek 69a] ZÚR ÚK zpřesňují koridor vysokorychlostní dopravy ŽD1 vymezený v PÚR, a vymezují koridor pro železniční dráhu v úseku (Praha –) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (– Drážďany), včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS). Koridor je sledován v ZÚR ÚK jako VPS – ŽD1-C. Šířka koridoru je stanovena proměnná 100–1200 m tak, jak je zobrazeno v grafické části ve výkrese 2. Výkres ploch a koridorů, včetně ÚSES.

[článek 69b] Pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru ZÚR ÚK stanovují tyto úkoly:

(1) Vytvořit územní podmínky pro:

a) umístění železniční dráhy jako součásti systému rychlých spojení (RS) včetně souvisejících staveb a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury;

b) vzájemné propojení a zajištění kompatibility železniční dráhy se stávajícími železničními tratěmi;

c) vedení železniční dráhy tunelem přes území Holého vrchu, CHKO České středohoří a Krušných hor;

d) technické řešení nezhoršující průchod povodňových vln a odtokových poměrů;

e) zachování stávajících dopravních vazeb v území, včetně cyklostezek, místních a účelových komunikací;

f) zajištění prostupnosti území pro volně žijící živočichy a člověka;

g) ochranu obytné zástavby před hlukem a vibracemi;

h) vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny s cílem minimalizace vlivů na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v prostoru ochranného pásma Národní kulturní památky Říp;

i) ochranu zvláště chráněných území, lokalit soustavy NATURA 2000, lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, významných krajinných prvků a územního systému ekologické stability.

(2) Minimalizovat zábory zemědělské půdy s I. a II. třídou ochrany ZPF a pozemků určených k plnění funkce lesa.

(3) Minimalizovat zásahy do území nerostného bohatství, dobývacích prostorů, poddolovaných a sesuvných území.

(4) V součinnosti s vlastníkem příslušné vodohospodářské infrastruktury zajistit územní koordinaci se záměrem na propojení vodárenské soustavy mezi Teplicemi a Ústím nad Labem podél silnice I/13, pro který je v ZÚR ÚK vymezen koridor sledovaný jako VPS – V6.

[článek 69c] Kritéria pro rozhodování o možných variantách ve využití koridoru:

(1) Vzdálenost od obytné zástavby a možnost minimalizace vlivů na kvalitu prostředí v přilehlé obytné zástavbě dotčených obcí.

(2) Minimalizace vlivů na průchod povodňových průtoků a odtokové poměry.

(3) Minimalizace vlivů a zásahů do zvláště chráněných území, lokalit soustavy NATURA 2000, lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, významných krajinných prvků a skladebných částí ÚSES.

(4) Míra zajištění prostupnosti územím pro člověka a volně žijící živočichy."

III. V návaznosti na výše uvedené lze uzavřít, že návrh Aktualizace č. 5 Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje jako celek nebude mít dle provedeného hodnocení významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. Naplnění A5 ZÚR ÚK bude spojeno s potenciálně významně negativními vlivy (-2), a to přímými a trvalými na ZPF, horninové prostředí a v lokálním charakteru na krajinný ráz. Dále s potenciálně mírně negativními vlivy (-1), a to v podobě přímého, trvalého vlivu na krajinný ráz, vodu, ZCHÚ, VKP, flóru a faunu, biologickou rozmanitost, PUPFL, kulturní dědictví a hmotné statky. V neposlední řadě bude naplnění A5 ZÚR ÚK spojeno s potencionálně mírně pozitivními vlivy (+1), a to na obyvatelstvo, hluk, vibrace, ovzduší a veřejné zdraví. Potenciální mírné (včetně potenciálních mírných negativních vlivů na lokality soustavy Natura 2000) a potenciální významné negativní vlivy (-2) na sledované složky životního prostředí a veřejné zdraví, které byly identifikovány v rámci vyhodnocení jednotlivých variant koridoru „ŽD1“, lze minimalizovat nebo vyloučit opatřeními zapracovanými do výrokové části či odůvodnění této aktualizace, a rovněž požadavky stanovenými v tomto stanovisku SEA. Zároveň návrh A5 ZÚR ÚK nemá významný negativní vliv na předměty ochrany a celistvost EVL a PO. Na základě těchto uvedených skutečností lze konstatovat, že návrh Aktualizace č. 5 Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje jako celek i jeho jednotlivé části, především pak navrhované varianty koridoru VRT, jsou hodnoceny jako akceptovatelné, přičemž MŽP preferuje variantu „ŽD1-A“.

Ačkoliv jsou některá projektová minimalizační opatření, která stanovily autorizované osoby při vyhodnocení potenciálních negativních vlivů A5 ZÚR ÚK na životní prostředí a veřejné zdraví a na lokality soustavy Natura 2000, již zapracována v návrhu A5 ZÚR ÚK, stanovuje MŽP další požadavky k eliminaci a snížení potenciálních negativních vlivů A5 ZÚR ÚK na životní prostředí a veřejné zdraví a na lokality soustavy Natura 2000, které byly stanoveny v rámci vyhodnocení SEA, resp. naturového posouzení. Jedná se však o opatření náležející do fáze projektové přípravy konkrétní stavby a její realizace, tedy mimo podrobnost aktualizace, a proto nemohla být do výrokové části promítnuta. Z tohoto důvodu je nutné tato minimalizační opatření zapracovat alespoň do Odůvodnění A5 ZÚR ÚK, aby mohla být využita zejména pořizovateli nižší územně plánovací dokumentace.

MŽP jako příslušný úřad v souladu s ustanovením § 21 písm. k) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, na základě návrhu A5 ZÚR ÚK, podkladů dle ustanovení § 42b odst. 6 stavebního zákona a dopracovaného vyhodnocení vlivů návrhu A5 ZÚR ÚK na životní prostředí a naturového posouzení, 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. 5 Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje“

a stanoví podle ustanovení § 10g odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí další požadavky, kterými budou zároveň zajištěny minimální možné dopady realizace A5 ZÚR ÚK na životní prostředí, veřejné zdraví a lokality soustavy NATURA 2000.

Je nezbytné zapracovat do Odůvodnění návrhu A5 ZÚR ÚK navržená minimalizační opatření projektového charakteru (platí pro všechny varianty koridoru VRT), která nelze zapracovat do výrokové části, s takovým zdůvodněním, aby mohla být využita pořizovateli územních plánů a uplatněna při navazujících řízeních v rámci povolování záměrů, a to:

- 1) Nejpozději ve fázi projektové EIA zpracovat strategickou migrační studii včetně návrhu případně potřebných dostatečně kapacitních migračních opatření pro všechny relevantní migrující druhy.
- 2) Ve fázi projektové EIA provést podrobný geologický průzkum v trase koridoru s cílem vytipovat riziková místa z hlediska možného ovlivnění nestabilních území.
- 3) Provést podrobný hydrogeologický a inženýrskogeologický průzkum v trase koridoru s cílem navrhnout takové řešení při ražbě tunelů, aby byly minimalizovány vlivy na režim povrchových a podzemních vod.
- 4) Před zahájením výstavby, ražeb tunelů, v průběhu a po ukončení stavebních prací zajistit průběžný geotechnický monitoring a sledovat vývoj podzemních a povrchových vod před stavbou a v průběhu stavby. Na základě vyhodnocení monitoringu v případě negativního ovlivnění jejich režimu zajistit opatření k eliminaci či zmírnění takového ovlivnění.
- 5) Doprovodné stavby (zejména nadzemní technické struktury) nezbytné k výstavbě a následnému zabezpečení provozu tunelu vedeného pod CHKO České středohoří umisťovat tak, aby nebyly negativně dotčeny předměty a cíle ochrany v I. a II. zónách CHKO a přírodní a krajinné hodnoty dotčeného území. Tyto stavby zároveň vždy umisťovat mimo území EVL Babinské louky, I. a II. zónu CHKO a maloplošná zvláště chráněná území.
- 6) Za účelem ochrany kuňky obecné, která je předmětem ochrany EVL Strádovský rybník, ve fázi realizace záměru zajistit odborný biologický dozor, který umožní minimalizaci vlivů stavebních prací na migrující jedince tohoto druhu (monitoring výskytu druhu, případný transfer či jiná technická opatření k ochraně migrujících jedinců kuňky obecné).
- 7) Zohlednit výskyt biotopů tetřívka obecného na území PO Východní Krušné hory, zejména jeho potenciálních tokanišť v trase záměru, a vyhnout se zásahům, tj. umisťování nadzemních struktur (např. odvětrávacích šachet), do těchto biotopů.
- 8) Zajistit minimalizaci záboru či jiného ovlivnění plochy přírodních stanovišť a biotopu evropsky významných druhů živočichů – předmětů ochrany dotčených EVL. Typicky jde o zásahy při budování případných nadzemních struktur – např. odvětrávací šachty tunelových částí, zásahy stavebních prací do břehových porostů podél Labe či přímo do okraje toků Labe.
- 9) Deponie a plochy pro přechodné umístění rubaniny z tunelů a pro výkopové zeminy ze stavby v koridoru nevymezovat v lokalitách soustavy NATURA 2000 a zvláště chráněných území.

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

- 10) 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.

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

25/26

- 11) Předkladatel, resp. pořizovatel Aktualizace č. 5 Zásad územního rozvoje Ústeckého 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.
- 12) 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.
- 13) 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.

Mgr. Evžen Doležal
ředitel odboru posuzování vlivů
na životní prostředí a integrované
prevence
podepsáno elektronicky

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

Vyhodnocení zohlednění jednotlivých požadavků vyplývajících ze stanoviska Ministerstva životního prostředí (dále též „MŽP“) dle § 42b odst. 6 stavebního zákona (uvedeny níže **zeleně**) v 5aZÚR ÚK je uvedeno vždy pod každým jednotlivým požadavkem.

Tato část odůvodnění nahrazuje část a) prohlášení dle § 10g odst. 5 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.

Požadavky MŽP vyplývající ze stanoviska SEA a jejich vyhodnocení

I. Je nezbytné zapracovat do Odůvodnění návrhu A5 ZÚR ÚK navržená minimalizační opatření projektového charakteru (platí pro všechny varianty koridoru VRT), která nelze zapracovat do výrokové části, s takovým zdůvodněním, aby mohla být využita pořizovateli územních plánů a uplatněna při navazujících řízeních v rámci povolování záměrů.

Projektová opatření navržená v dokumentaci SEA jsou uvedena výše v kapitole 2.1.3.

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

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.

Vzato na vědomí. Vyhodnocení zohlednění jednotlivých požadavků vyplývajících ze stanoviska Ministerstva životního prostředí podle § 42b odst. 6 stavebního zákona je uvedeno v této kapitole.

Předkladatel, resp. pořizovatel Aktualizace č. 5 Zásad územního rozvoje Ústeckého 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_doporuceni?lang=cs.

Vzato na vědomí. V rámci každé kapitoly odůvodnění, která má suplovat prohlášení dle § 10g odst. 5 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, je uvedeno, že se jedná **o příslušnou část zmíněného prohlášení.**

5aZÚR ÚK (zejména její odůvodnění) je zpracována v souladu s *Metodickým sdělením Ministerstva pro místní rozvoj a Ministerstva životního prostředí k prohlášení předkladatele koncepce podle ustanovení § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí při pořizování zásad územního rozvoje a územního plánu (MMR et MŽP, 2020).*

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.

Vzato na vědomí. Pro sledování vlivů 5aZÚR ÚK na životní prostředí byly v dokumentaci SEA stanoveny

základní monitorovací ukazatele (indikátory) takovým způsobem, aby bylo možné jednotlivé ukazatele v rámci sledování vlivů odpovědně a racionálně sledovat, a to především s ohledem na dostupnost údajů v potřebných časových řadách. Základní monitorovací ukazatele pro sledování vlivů 5aZÚR ÚK na životní prostředí byly navrženy následovně:

- I. Změna podílu výměry oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší (% rozlohy kraje)
Zdroj: Český hydrometeorologický ústav, Český statistický úřad, Ministerstvo životního prostředí
- II. Vývoj míry znečištění povrchových a podzemních vod (mg/l)
Zdroj: CENIA, Výzkumný ústav vodohospodářský – Hydroekologický informační systém
- III. Meziroční úbytek ZPF a PUPFL (ha)
Zdroj: Český úřad zeměměřičský a katastrální, Český statistický úřad
- IV. Změna rozlohy lokalit soustavy NATURA 2000 a zvláště chráněných území podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (ha)
Zdroj: Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Český statistický úřad
- V. Změna rozsahu území s překročenými mezními hodnotami hlukové expozice, případně změny počtu osob zasažených překročenými mezními hodnotami hlukové expozice, zejména v zástavbě Ústí nad Labem (ha, %, počet zasažených obyvatel)
Zdroj: Krajská hygienická stanice ÚK, Ministerstvo zdravotnictví
- VI. Vývoj počtu trvale bydlících obyvatel žijících v oblastech s překročenými limity nočního a denního hluku (počet obyvatel).
Zdroj: Krajská hygienická stanice ÚK, Ministerstvo zdravotnictví
- VII. Změna podílu výměry rozlohy záplavového území na celkové rozloze obcí (%)
Zdroj: Český úřad zeměměřičský a katastrální, Český statistický úřad
- VIII. Celková výměra dopravou nefragmentovaných území o plošném rozsahu větším než 100 km². (km²)
Zdroj dat: Český statistický úřad

Navržené indikátory pořizovatel po prověření zapracuje do ÚAP (v případě poskytování dat z výše uvedených zdrojů ze strany jejich zpracovatelů) jako podklad pro aktualizaci rozboru udržitelného rozvoje území. Rozbor udržitelného rozvoje území, který je součástí ÚAP pořizovatel v souladu se stavebním zákonem zpracuje v rámci aktualizace ÚAP ÚK v průběhu 4 let a zveřejní je na webových stránkách ÚK v souladu s § 166 stavebního zákona. Následně sledováním způsobu a míry zohlednění a sumarizací dat a informací z podrobnějších ÚAP ORP bude možné odhadnout reálný vliv implementace koncepce na jednotlivé složky životního prostředí jako jednoho z pilířů udržitelného rozvoje území.

Pokud budou zjištěny nepředvídané významné negativní vlivy na životní prostředí nebo veřejné zdraví, dojde k přijetí opatření k odvrácení nebo zmírnění takových vlivů a bude informován příslušný úřad a dotčené orgány. Zastupitelstvo Ústeckého kraje rozhodne o pořízení aktualizace ZÚR na základě Zprávy o uplatňování ZÚR ÚK, kterou je pořizovatel v souladu s § 42 odst. 3 stavebního zákona povinen předložit ke schválení Zastupitelstvu Ústeckého kraje nejpozději do 4 let od vydání zásad územního rozvoje nebo jejich poslední (celkové) aktualizace. Zpráva o uplatňování zásad územního rozvoje v souladu s § 9 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů,

mj. obsahuje:

- ▶ vyhodnocení uplatňování zásad územního rozvoje včetně vyhodnocení změn podmínek, na základě kterých byly zásady územního rozvoje vydány (§ 5 odst. 6 stavebního zákona), a vyhodnocení případných nepředpokládaných negativních dopadů na udržitelný rozvoj území;
- ▶ návrhy na eliminaci, minimalizaci nebo kompenzaci negativních dopadů na udržitelný rozvoj území, pokud byly zjištěny.

Tato část odůvodnění nahrazuje část e) prohlášení dle § 10g odst. 5 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.

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

Vzato na vědomí. Vypořádání stanovisek dotčených orgánů, vyjádření, námitek a připomínek uplatněných k 5aZÚR ÚK a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území v průběhu pořízení jsou nedílnou součástí tohoto odůvodnění, resp. opatření obecné povahy, kterým se 5aZÚR ÚK dle § 36 odst. 4 stavebního zákona vydává (viz kapitola 10).

Zásady územního rozvoje se vydávají formou opatření obecné povahy, které musí v souladu s § 173 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, správní orgán oznámit veřejnou vyhláškou, přičemž opatření obecné povahy zveřejní též na úředních deskách obecních úřadů v obcích, jejichž správních obvodech se opatření obecné povahy týká. V souladu s § 26 odst. 1 se obsah úřední desky se zveřejňuje i způsobem umožňujícím dálkový přístup. Zároveň dle § 164 odst. 2 stavebního zákona krajský úřad zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup vydané zásady územního rozvoje, jejich aktualizaci a úplné znění zásad územního rozvoje po jejich aktualizaci spolu s usnesením zastupitelstva kraje a místa, kde je možné do nich a do dokladové dokumentace nahlížet.

3. VYHODNOCENÍ KOORDINACE VYUŽÍVÁNÍ ÚZEMÍ Z HLEDISKA ŠIRŠÍCH (NADREGIONÁLNÍCH) VZTAHŮ

Vyhodnocení koordinace využívání území z hlediska širších (nadregionálních) vztahů je provedeno výhradně ve vztahu k předmětu řešení 5aZÚR ÚK, kterým je:

- **zrušení koridoru územní rezervy VRT-ZR1 vysokorychlostní tratě v úseku státní hranice SRN/ČR – Ústí nad Labem – Lovosice – Roudnice nad Labem – hranice ÚK,**
- **vymezení koridoru pro železniční dráhu v úseku (Praha –) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (– Drážďany), včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS).⁴**

Směřování rozvoje Ústeckého kraje je koordinováno z hlediska širších vztahů s územím sousedních krajů (Karlovarský, Liberecký, Plzeňský, Středočeský) a sousedním státem Spolkovou republikou Německo.

Koordinace s Karlovarským krajem

V rámci 5aZÚR ÚK není vymezena žádná plocha ani koridor na hranici Ústeckého a Karlovarského kraje.

Koordinace je zajištěna.

Koordinace s Libereckým krajem

V rámci 5aZÚR ÚK není vymezena žádná plocha ani koridor na hranici Ústeckého a Libereckého kraje.

Koordinace je zajištěna.

Koordinace s Plzeňským krajem

V rámci 5aZÚR ÚK není vymezena žádná plocha ani koridor na hranici Ústeckého a Plzeňského kraje.

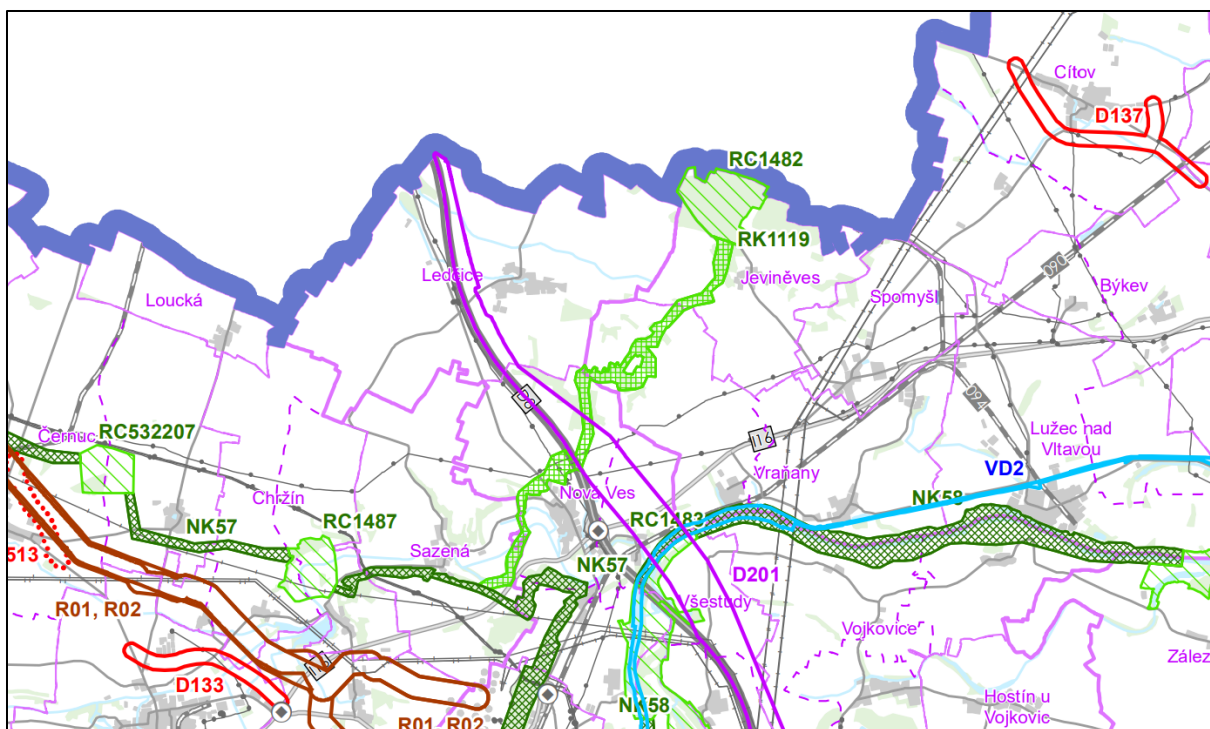
Koordinace je zajištěna.

Koordinace se Středočeským krajem

V rámci 5aZÚR ÚK je na hranici Ústeckého kraje (obec Mnetěš) a Středočeského kraje (obec Ledčice) vymezen koridor ŽD1 pro železniční dráhu v úseku (Praha –) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (– Drážďany), včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS). Koridor navazuje na koridor D201 vymezený v platných ZÚR Středočeského kraje. Oba koridory ŽD1 i D201 jsou vzájemně v souladu, napojovací bod na hranicích správních obvodů obcí Mnetěš a Ledčice je respektován.

Vymezením koridoru ŽD1 v rámci 5aZÚR ÚK je zajišťována koordinace využívání území.

⁴ Koridor byl v návrhu 5aZÚR ÚK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona vymezen ve třech variantách.



Obrázek 1: Platné ZÚR Středočeského kraje, výřez z výkresu A.2: Plochy a koridory, včetně ÚSES (Atelier T-plan, s.r.o., 2023)

Koordinace se Spolkovou republikou Německo

V rámci 5aZÚR ÚK je na hranici Ústeckého kraje (obec Petrovice) a Spolkové republiky Německo (obec Bad Gottleuba-Berggießhübel) vymezen koridor ŽD1 pro železniční dráhu v úseku (Praha –) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (– Drážďany), včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS). Koridor je na státní hranici ČR/SRN vymezen s pevně stanoveným napojovacím bodem.

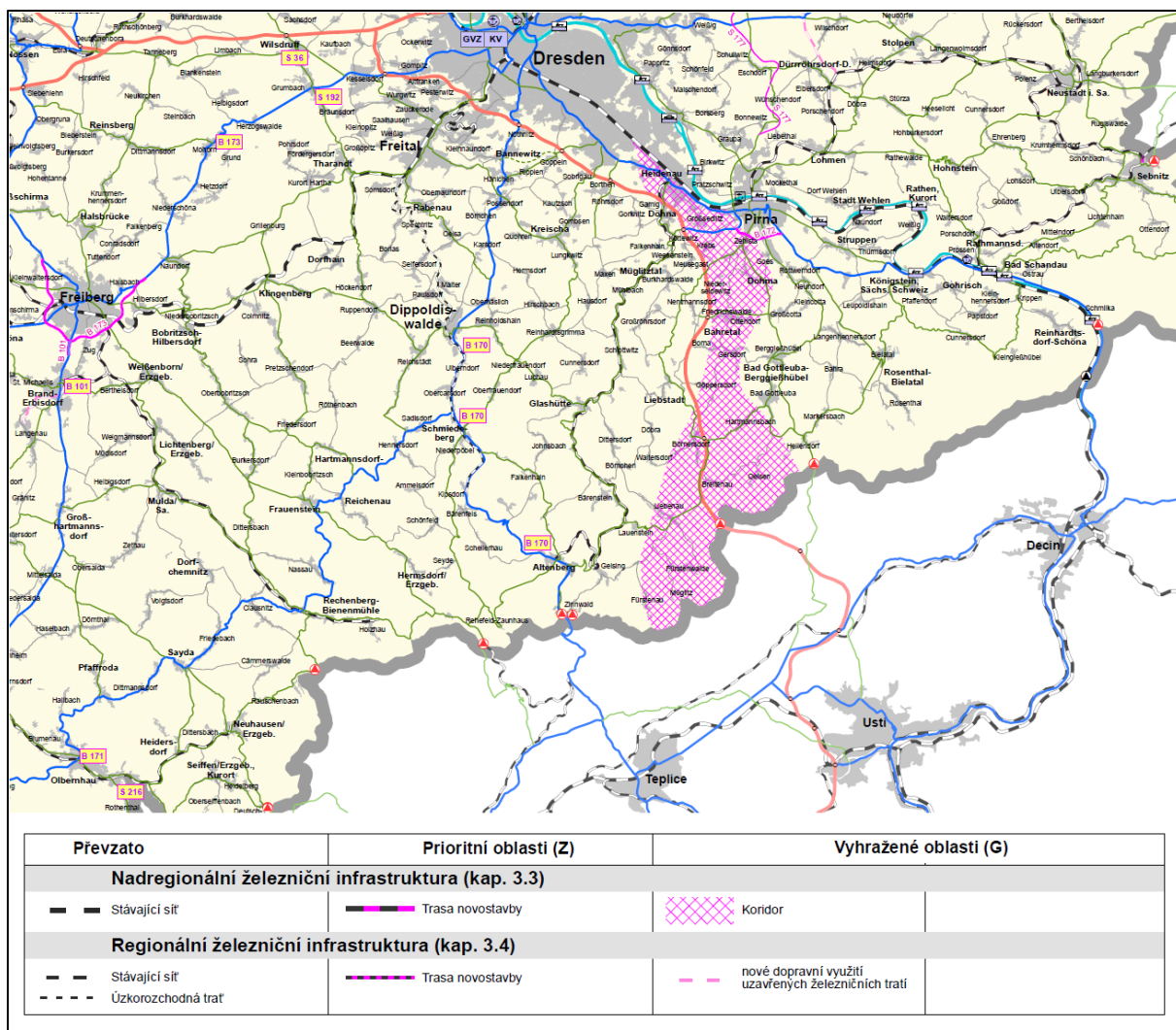
Z hlediska koncepčních rozvojových dokumentů SRN je záměr/koridor v souladu s platným Zemským rozvojovým plánem 2013⁵ i Spolkovým plánem dopravních cest 2030⁶. Z územně plánovacího hlediska je klíčové zejména zakotvení v Zemském rozvojovém plánu, který představuje souhrnný, nadmístní a mezioborový celkový koncept zemského plánování státní vlády pro účely prostorového uspořádání a rozvoje Svobodného státu Sasko. V Zemském rozvojovém plánu jsou stanoveny cíle a zásady prostorového uspořádání a rozvoje Svobodného státu Sasko na základě vyhodnocení stavu přírody a krajiny a rozvoje území. Zemský rozvojový plán je schvalován saskou státní vládou jako právní předpis.

Příprava záměru nové železniční dráhy jako součásti systému rychlých spojení propojující oba státy je dlouhodobě vzájemně koordinována mezi Spolkovým ministerstvem dopravy SRN a Ministerstvem dopravy ČR, potažmo mezi Správou železnic, s. o. a německou společností DB Netz AG.

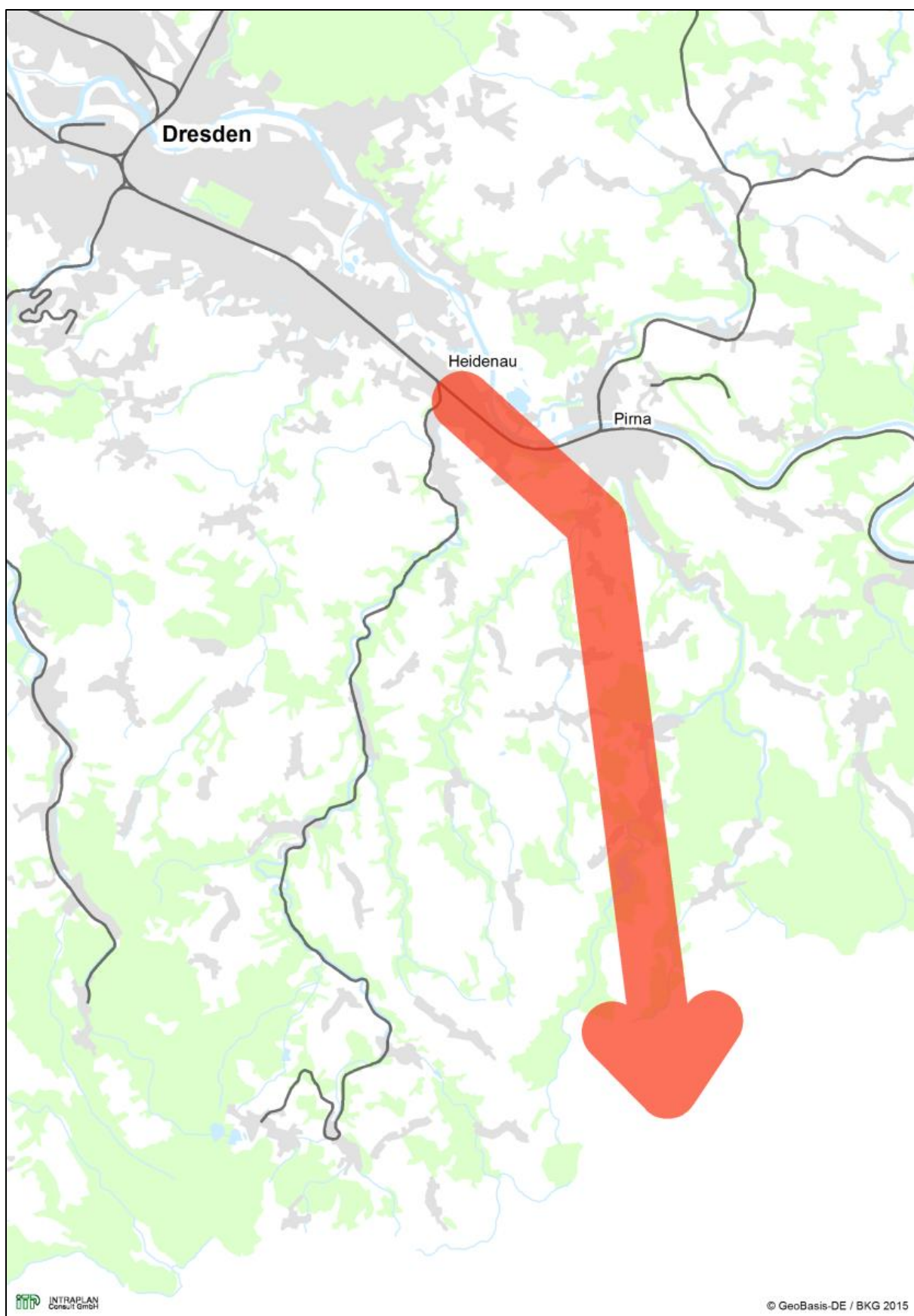
Koordinace je zajištěna.

⁵ Landesentwicklungsplan 2013

⁶ Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030)



Obrázek 2: Koridor pro novou trasu Berlín – Drážďany – st. hranice D/CZ (– Praha) vymezený v Zemském rozvojovém plánu 2013 (Zdroj: Landesentwicklungsplan 2013 / Zemský rozvojový plán 2013)



Obrázek 3: Spolkový plán dopravních cest 2030, projekt NBS Drážďany – Praha, 2-045-V01 (Zdroj: Projektový informační systém (PRINS) ke Spolkovému plánu dopravních cest 2030 / Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030)

4. VYHODNOCENÍ SPLNĚNÍ PODMÍNEK VYPLYVAJÍCÍCH Z PŘÍPADNÝCH VYJÁDRĚNÍ PŘÍSLUŠNÝCH ORGÁNŮ SOUSEDNÍCH STÁTŮ A VÝSLEDKŮ KONZULTACÍ S NIMI

4.1. Východiska

Směrnice SEA

Směrnice SEA⁷ v článku 7. Přeshraniční konzultace stanovuje:

- [1] *Domnívá-li se členský stát, že provedení plánu nebo programu připravovaného pro jeho území může mít významný vliv na životní prostředí jiného členského státu, nebo požaduje-li to členský stát, kterého se to může významně dotýkat, zašle členský stát, na jehož území se plán nebo program vypracovává, před jeho přijetím nebo předáním k legislativnímu procesu, druhému členskému státu kopii návrhu plánu nebo programu a příslušnou zprávu o vlivech na životní prostředí.*
- [2] *Obdrží-li členský stát kopii návrhu plánu nebo programu a zprávu o vlivech na životní prostředí podle odstavce 1, sdělí druhému členskému státu, zda si přeje zahájit konzultace před přijetím plánu nebo programu nebo před jeho předáním k legislativnímu procesu, a je-li tomu tak, zahájí dotyčné členské státy konzultace, týkající se možných přeshraničních vlivů na životní prostředí vyplývajících z provádění plánu nebo z programu, a plánovaná opatření ke snížení nebo vyloučení těchto vlivů.*

Stavební zákon

Dle § 37 odst. 4. stavebního zákona krajský úřad ve spolupráci s Ministerstvem zahraničních věcí a Ministerstvem životního prostředí zašle návrh zásad územního rozvoje a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území sousedním státům, jejichž území může být uplatňováním zásad územního rozvoje významně ovlivněno, a nabídne jim konzultace. Pokud sousední stát o konzultace projeví zájem, krajský úřad se ve spolupráci s Ministerstvem zahraničních věcí a Ministerstvem životního prostředí konzultací účastní.

4.2. Konzultace

Z uvedených východisek vyplývá, že povinnost informovat potenciálně dotčený stát nastává pouze v situaci, kdy jsou předpokládány významné vlivy plánu nebo programu na životní prostředí na jeho území, nebo kdy o to členský stát sám žádá. Ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí ani ve vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti však **nebyl zjištěn významný vliv na území sousedních států**, jejichž území by mohlo být uplatňováním 5aZÚR ÚK významně ovlivněno (ve vztahu k životnímu prostředí). Tímto nebyl naplněn zákonný předpoklad pro nabídnutí konzultací s příslušnými orgány sousedních států ve smyslu § 37 odst. 4 stavebního zákona. Sousední stát (Německo) zároveň o konzultace nepožádal.

Tato část odůvodnění nahrazuje část b) prohlášení dle § 10g odst. 5 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.

⁷ SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2001/42/ES ze dne 27. června 2001 o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí

5. VYHODNOCENÍ SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ OBSAŽENÝCH V ROZHODNUTÍ ZASTUPITELSTVA KRAJE O OBSAHU AKTUALIZACE ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE POŘIZOVANÉ ZKRÁCENÝM POSTUPEM

Dopisem ze dne 25. 1. 2022 č. j. 6703/2022-SŽ-GŘ-O6 podala Správa železnic, s. o., jako oprávněný investor ve smyslu § 23a stavebního zákona, podle § 42a odst. 6 stavebního zákona návrh na pořízení aktualizace ZÚR ÚK zkráceným postupem.

Zastupitelstvo Ústeckého kraje usnesením č. 018/13Z/2022 ze dne 28. 2. 2022 rozhodlo dle § 42a odst. 2 stavebního zákona o pořízení 5aZÚR ÚK a jejím obsahu.

Zastupitelstvo Ústeckého kraje prostřednictvím uvedeného usnesení v souladu s § 42a odst. 1 stavebního zákona rozhodlo, že 5aZÚR ÚK bude pořízena zkráceným postupem, tj. postupem podle § 42a–42b stavebního zákona.

Na základě rozhodnutí Zastupitelstva Ústeckého kraje byl zpracován návrh 5aZÚR ÚK.

--

Z uvedeného usnesení Zastupitelstva Ústeckého kraje vyplývají následující požadavky na obsah 5aZÚR ÚK (**uvedeny červeně tučně**):

- **Zastupitelstvo Ústeckého kraje rozhoduje, že obsahem aktualizace ZÚR ÚK bude na základě prověření předložených variant vymezení návrhového koridoru pro vysokorychlostní trať RS 4 na území Ústeckého kraje v úseku od hranice kraje Středočeského a Ústeckého u obce Mnetěš přes Ústí nad Labem ke státní hranici ČR/SRN.**

Plnění v rámci 5aZÚR ÚK:

Požadavek byl splněn. V návrhu 5aZÚR ÚK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona (10/2022) byl vymezen koridor pro železniční dráhu v úseku (Praha –) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (– Drážďany), včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS), ve třech variantách vybraných Ministerstvem dopravy v souladu se stanoveným úkolem pro územní plánování v článku (83a) PÚR ČR, která je dle § 31 odst. 4 stavebního zákona závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje. Cílem variantního vymezení koridoru pro VRT bylo prověřit a nalézt řešení, u kterého bude vyloučen významný negativní vliv na lokality soustavy NATURA 2000. Koridor byl vymezen následovně:

- **ŽD1-A** – koridor pro železniční dráhu v úseku (Praha –) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (– Drážďany), včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS);
 - **VARIANTA A „Mrchový kopec“**
- **ŽD1-B** – koridor pro železniční dráhu v úseku (Praha –) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (– Drážďany), včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS);
 - **VARIANTA B „Holý vrch“**
- **ŽD1-C** – koridor pro železniční dráhu v úseku (Praha –) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (– Drážďany), včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS).

○ VARIANTA C „Pod Bulfem“

Dle § 42b odst. 8 stavebního zákona obsahuje-li návrh aktualizace zásad územního rozvoje varianty řešení, krajský úřad ve spolupráci s projektantem na základě uplatněných stanovisek, popřípadě řešení rozporů, námitek a připomínek navrhne výběr nejvhodnější varianty. Na základě výsledků veřejného projednání byla v souladu s § 42b odst. 8 stavebního zákona navržena k výběru jako **nejvhodnější varianta ŽD1-C**.

Koridor označený v návrhu 5aZÚR ÚK pro veřejné projednání jako **ŽD1-C**, který byl navržen jako nejvhodnější varianta, je nově označen jako koridor ŽD1 z důvodu zachování analogie mezi ZÚR ÚK a PÚR ČR.

--

Pro účely 5aZÚR ÚK je koridor označen jako **koridor pro železniční dráhu, která je součástí systému rychlých spojení (RS)**. Pojem „rychlá spojení (RS)“ je definován *Programem rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR* schváleným vládou ČR dne 22. 5. 2017. Systém rychlých spojení představuje provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující novostavby vysokorychlostních tratí (VRT), tratě vysokorychlostní modernizované i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu. Pojem „rychlá spojení (RS)“ tak lépe vystihuje charakter záměru, všeobecně známého pod označením „vysokorychlostní trať“, pro který je v rámci 5aZÚR ÚK vymezen koridor ŽD1. **Jedná se o terminologické zpřesnění, které však nemá vliv na stanovené budoucí využití území v koridoru, tj. železniční doprava.**

Koridor ŽD1, který je předmětem řešení 5aZÚR ÚK, je určen pro záměr **RS 4 Drážďany – Ústí nad Labem – Praha včetně odbočky Kralupy (Nová Ves) – Louny – Most** (*Pozn.: tato odbočka není předmětem řešení 5aZÚR ÚK*). Jedná se o jeden z prioritních záměrů dopravní infrastruktury v oblasti rychlých spojení (RS), pro jejichž urychlení výstavby byl přijat zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), ve znění pozdějších předpisů.

V rámci 5aZÚR ÚK tak dochází k terminologickému sjednocení ZÚR ÚK s výše citovaným *Programem rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR*, liniovým zákonem a v neposlední řadě s PÚR ČR, která v článku (83a) koridor ŽD1 vymezuje jako záměr s označením RS 4.

- **Zastupitelstvo Ústeckého kraje podmiňuje prověření předložených variant současným posouzením koridoru územní rezervy VRT-ZR1 z hlediska vlivu na udržitelný rozvoj území, které bude nedílnou součástí návrhu aktualizace ZÚR ÚK.**

Plnění v rámci 5aZÚR ÚK:

Požadavek byl splněn. V rámci návrhu 5aZÚR ÚK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona (10/2022) byl spolu s přeloženými variantami koridoru (ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C) prověřen z hlediska vlivu na udržitelný rozvoj území i koridor územní rezervy VRT-ZR1 (tzv. **srovnávací varianta**). Analogicky byl koridor územní rezervy VRT-ZR1 zohledněn v rámci vícekritériální analýzy, jež následně sloužila jako jeden z podkladů pro stanovení doporučeného pořadí variant.

Podrobné odůvodnění provedených změn v 5aZÚR ÚK je uvedeno níže v [kapitole 7](#).

6. VÝČET ZÁLEŽITOSTÍ TÝKAJÍCÍCH SE ROZVOJE ÚZEMÍ STÁTU, KTERÉ NEJSOU OBSAŽENY V POLITICE ÚZEMNÍHO ROZVOJE (§ 36 Odst. 1 STAVEBNÍHO ZÁKONA), S ODŮVODNĚNÍM POTŘEBY JEJICH VYMEZENÍ

Předmětem řešení 5aZÚR ÚK nejsou záležitosti týkající se rozvoje území státu, které nejsou obsaženy v PÚR ČR.

7. KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ PŘIJATÉHO ŘEŠENÍ

Komplexní zdůvodnění přijatého řešení je zpracováno odůvodněním jednotlivých bodů textové části 5aZÚR ÚK (I. Textová část). Odůvodnění jednotlivých bodů je provedeno *modře*.

ODŮVODNĚNÍ BODU 1. TEXTOVÉ ČÁSTI 5aZÚR ÚK

Změna v článku [12] odstavci (2) třetí odrážce.

Změna úkolu pro územní plánování stanoveného pro plánování a usměrňování územního rozvoje rozvojové oblasti OB6 – ROZVOJOVÁ OBLAST ÚSTÍ NAD LABEM byla provedena ve vazbě na zrušení koridoru územní rezervy VRT-ZR1 a vymezení nového koridoru pro železniční dráhu jako součást systému rychlých spojení (RS). Úkol vztažený k možnosti propojení a zajištění kompatibility se stávající železniční tratí č. 130 zůstává zachován i pro nový koridor ŽD1.

Vzájemné propojení se železniční tratí č. 130 je deklarováno samotným způsobem vymezením koridoru ŽD1, který je vymezen včetně tzv. **ramen**. Zajištění kompatibility mezi železniční dráhou zařazenou do systému rychlých spojení (RS) a stávajícími konvenčními tratěmi přispěje ke zlepšení dopravní obslužnosti regionů Ústeckého kraje. Vysokorychlostní vlakové soupravy díky zpětné kompatibilitě budou moci být převedeny i mimo systém rychlých spojení. Tímto způsobem mohou z realizace záměru nové železniční dráhy (koridor ŽD1) profitovat i města a regiony ležící mimo území jím přímo dotčené, v daném případě celý severozápadní segment Ústeckého kraje (Chomutov, Most, Bílina, Teplice v Čechách).

ODŮVODNĚNÍ BODU 2. TEXTOVÉ ČÁSTI 5aZÚR ÚK

Změna v článku [14] odstavci (9).

Změna úkolu pro územní plánování stanoveného pro plánování a usměrňování územního rozvoje rozvojové oblasti nadmístního významu NOB1 – LITOMĚŘICKO, LOVOSICKO, ROUDNICKO byla provedena ve vazbě na zrušení koridoru územní rezervy VRT-ZR1 a vymezení nového koridoru pro železniční dráhu jako součást systému rychlých spojení (RS). Úkol vztažený ke koordinaci záměru s dálnicí D8 a Národní kulturní památky Říp zůstává zachován i pro nový koridor ŽD1.

V úseku Mnetěš – Podluský je nový koridor ŽD1 veden v bezprostředním souběhu s dálnicí D8 a zároveň ochranným pásmem Národní kulturní památky Říp, analogicky jako tomu bylo v případě rušeného koridoru územní rezervy VRT-ZR1. V rámci navazující projektové přípravy je potřeba vhodným technickým řešením začlenit novou železniční dráhu do krajiny a minimalizovat vlivy na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, primárně právě v prostoru ochranného pásma Národní kulturní památky Říp. Zároveň je potřeba vytvářet v území takové podmínky, aby nebyla dotčena dálnice D8 jakožto jedna ze základních civilizačních hodnot území Ústeckého kraje.

ODŮVODNĚNÍ BODU 3. TEXTOVÉ ČÁSTI 5aZÚR ÚK

Změna v článku [24] odstavci (8).

Změna úkolu pro územní plánování stanoveného pro plánování a usměrňování územního rozvoje rozvojové osy OS2 – ROZVOJOVÁ OSA PRAHA – ÚSTÍ NAD LABEM – HRANICE ČR/NĚMECKO (DRES–DEN) byla provedena ve vazbě na zrušení koridoru územní rezervy VRT-ZR1 a vymezení nového koridoru ŽD1 pro železniční dráhu jako součást systému rychlých spojení (RS). Úkol vztažený k řešení územních souvislostí zůstává zachován i pro nový koridor ŽD1.

Pro účely řešení územních souvislostí jsou dále pro nový koridor ŽD1 stanoveny úkoly pro územní

plánování a využívání území vymezeného koridoru a kritéria pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru (viz I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – vložení nových článků [69a], [69b] a [69c] do ZÚR ÚK).

ODŮVODNĚNÍ BODU 4. TEXTOVÉ ČÁSTI 5aZÚR ÚK

Zrušení článku [69].

Koridoru územní rezervy VRT-ZR1 byl zrušen v souvislosti s vymezením nového koridoru pro železniční dráhu jako součást systému rychlých spojení (RS).

Podrobné odůvodnění viz níže ODŮVODNĚNÍ BODU 6. TEXTOVÉ ČÁSTI 5aZÚR ÚK.

ODŮVODNĚNÍ BODU 5. TEXTOVÉ ČÁSTI 5aZÚR ÚK

Zrušení článku [70].

Úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru územní rezervy VRT-ZR1 byly zrušeny v souvislosti s vymezením nového koridoru pro železniční dráhu jako součást systému rychlých spojení (RS).

Podrobné odůvodnění viz níže ODŮVODNĚNÍ BODU 6. TEXTOVÉ ČÁSTI 5aZÚR ÚK.

ODŮVODNĚNÍ BODU 6. TEXTOVÉ ČÁSTI 5aZÚR ÚK

Vložení nových článků [69a], [69b] a [69c].

5aZÚR ÚK je zpracována na základě návrhu oprávněného investora⁸ – Správy železnic, s. o. (dále též „oprávněný investor“) – a rozhodnutí Zastupitelstva Ústeckého kraje, které usnesením č. 018/13Z/2022 ze dne 28. 2. 2022 rozhodlo dle § 42a odst. 2 stavebního zákona o pořízení 5aZÚR ÚK a jejím obsahu. V rámci 5aZÚR ÚK dochází ke zrušení (vypuštění) koridoru územní rezervy VRT-ZR1 – vysokorychlostní tratě v úseku státní hranice SRN/ČR – Ústí nad Labem – Lovosice – Roudnice nad Labem – hranice ÚK. Současně dochází k vymezení koridoru ŽD1 pro železniční dráhu v úseku (Praha –) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (– Drážďany), včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS).

A. HISTORICKÁ VÝCHODISKA

V ZÚR ÚK vydaných v roce 2011 byl vymezen koridor územní rezervy VRT-ZR1, jež měl za cíl územní ochranu pro možnou výhledovou průchodnost územím Ústeckého kraje pro záměr vysokorychlostní trati, tzn., aby dosavadní využití území nebylo měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití.

Vymezení koridoru územní rezervy VRT-ZR1 vycházelo z *Koordinační studie VRT (IKP Consulting Engineers s.r.o., 2003)*, která ho koncipovala pouze jako tranzit přes území Ústeckého kraje pro spojení Prahy a Drážďan (SRN), mimo vedení přes Ústí nad Labem. Předmětný způsob vedení zároveň neuvažoval propojenost sítě vysokorychlostních tratí se stávajícími konvenčními tratěmi.

V následujících letech byla prověřována možnost vedení záměru přes území Ústeckého kraje, přičemž

⁸ § 23a stavebního zákona

jednou z výchozích tezí bylo vedení přes město Ústí nad Labem a vznik železničního uzlu (terminálu) v prostoru železniční stanice Ústí nad Labem-západ. Možnost vedení přes Ústí nad Labem představovala zcela zásadní koncepční změnu oproti původně uvažovanému tranzitu přes území Ústeckého kraje, který byl uvažován v rámci koridoru územní rezervy VRT-ZR1.

Výchozí komplexní analýza a porovnání vedení dvou koncepčních variant záměru přes území Ústeckého kraje (varianta vedení mimo Ústí nad Labem, varianta vedení přes Ústí nad Labem) bylo provedeno v rámci *Porovnávací studie dvou variant vedení vysokorychlostní železniční trati Praha – Drážďany vedoucí přes Ústecký kraj (CityPlan spol. s r. o., 2010)*. Již v rámci této studie bylo prokázáno, že z pohledu přínosů pro dopravní obslužnost Ústeckého kraje a jeho vazbu na páteřní mezinárodní železniční trasy vychází jednoznačně lépe varianta vedení přes Ústí nad Labem, která umožňuje podstatně vyšší počet přestupních vazeb a propojenost se stávajícími konvenčními tratěmi. Takto vedená varianta přes Ústí nad Labem má nejvyšší přínos pro Ústecký kraj a jeho obyvatele a zároveň naplňuje výchozí požadavek státu na zajištění propojení Prahy a Drážďan (SRN).

V navazující strategické přípravě záměru a výše uvedených studií byla účelnost bezúvratového vedení přes Ústí nad Labem opakovaně prokázána a potvrzena. Právě komfortní, přímá obsluha železničního uzlu Ústí nad Labem všemi vlaky bezúvratovým způsobem, včetně řešení navazujících dopravních vazeb, byla hlavním důvodem k vyhledání nového vedení záměru mimo koridor územní rezervy VRT-ZR1.

Vznik železničního uzlu Ústí nad Labem byl následně deklarován v rámci *Programu rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR*, který schválila vláda ČR dne 22. 5. 2017.

Tímto způsobem byly de facto stanoveny 3 výchozí body na území Ústeckého kraje (napojovací bod na hranici Středočeského a Ústeckého kraje, železniční uzel Ústí nad Labem, napojovací bod na hranici ČR/SRN), které je potřeba propojit.

B. ODŮVODNĚNÍ NÁVRHU VYBRANÉ VARIANTY A INFORMACE O OSTATNÍCH VARIANTÁCH

Pozn.: Dle § 42b odst. 8 stavebního zákona obsahuje-li návrh aktualizace ZÚR varianty řešení, krajský úřad ve spolupráci s projektantem na základě uplatněných stanovisek, popřípadě řešení rozporů, námitek a připomínek navrhne výběr nejvhodnější varianty, ostatní varianty zařadí do odůvodnění včetně informace, jaké k nim byly uplatněny stanoviska, námítky a připomínky.

V návrhu 5aZÚR ÚK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona (10/2022) byl vymezen koridor pro železniční dráhu v úseku (Praha –) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (– Drážďany), včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS), **ve třech variantách** vybraných Ministerstvem dopravy v souladu se stanoveným úkolem pro územní plánování v článku (83a) PÚR ČR, která je dle § 31 odst. 4 stavebního zákona závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje. Cílem variantního vymezení koridoru pro VRT bylo prověřit a nalézt řešení, u kterého bude vyloučen významný negativní vliv na lokality soustavy NATURA 2000. Koridor byl vymezen následovně:

- **ŽD1-A** – koridor pro železniční dráhu v úseku (Praha –) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (– Drážďany), včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS);
 - **VARIANTA A „Mrchový kopec“**
- **ŽD1-B** – koridor pro železniční dráhu v úseku (Praha –) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (– Drážďany), včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS);
 - **VARIANTA B „Holý vrch“**

- **ŽD1-C** – koridor pro železniční dráhu v úseku (Praha →) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (– Drážďany), včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS).
- **VARIANTA C „Pod Bulfem“**

B.1 ORIENTAČNÍ POPIS VYMEZENÍ VARIANT KORIDORU

VARIANTA A

Koridor ŽD1-A je na území Ústeckého kraje vymezen od hranice se Středočeským krajem ze správního obvodu obce Mnetěš, kde bezprostředně navazuje na koridor D201⁹ pro veřejně prospěšnou stavbu *vysokorychlostní trať Praha – Lovosice, úsek Praha – hranice kraje* vymezený v platných Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Koridor se již od hranice obou krajů těsně přimyká k dálnici D8 a je s ní veden v souběhu v délce cca 8,5 km až po křížení se silnicí II/246 západně od sídla Podluský. Zde se koridor odklání od dálnice D8 severním směrem a je dále veden volnou, zemědělskou krajinou západně od obcí Židovice a Hrobce.

Po křížení se železniční tratí č. 090 je koridor dále veden severním až severozápadním směrem přes Mrchový kopec, kde je uvažováno vedení dráhy pod zemským povrchem tzv. Travčickým tunelem. Konkrétní umístění portálů tunelu v okolí Libotenic (jižní portál) a Počapely (severní portál) není v úrovni 5aZÚR ÚK předjíháno.

Koridor je dále veden severozápadním směrem volnou, zemědělskou krajinou mezi Českými Kopisty a Počaply, kříží vodní tok Labe a následně pokračuje severozápadním směrem přes území CHKO České středohoří až po Ústí nad Labem. V tomto úseku je opět uvažováno vedení dráhy pod zemským povrchem tzv. Středohorským tunelem. Konkrétní umístění portálů tunelu v okolí Třeboutic (jižní portál) a Ústí nad Labem (severní portál) není v úrovni 5aZÚR ÚK předjíháno.

Po dalším křížení s vodním tokem Labe se koridor stáčí západním směrem a přes žst. Ústí nad Labem-západ pokračuje v trase stávající železniční trati č. 130, přičemž s ohledem na plánovaný smíšený provoz zahrnuje i prostor stávajícího nákladového a seřadovacího nádraží. Od křížení se silnicí II/253 (ul. Tyršova) až do prostoru MÚK Hrbovice (exit 72) je uvažováno plné využití stávající železniční trati č. 130 a pouze v části území vznik nové trati (cca 2,5 km). V tomto úseku se koridor opět přimyká k dálnici D8 a je s ní veden v těsném souběhu v délce cca 2 km, stejně tak navazující úsek (směr Chabařovice) v délce cca 1 km.

Od prostoru MÚK Hrbovice (exit 72) je koridor veden severozápadním směrem v trase stávající železniční trati č. 130 až do správního obvodu města Chabařovice, kde se po křížení se silnicí III/25357 odklání severním směrem. Odtud koridor pokračuje přes oblast Krušných hor až na státní hranici ČR/SRN. V tomto úseku je opět uvažováno vedení dráhy pod zemským povrchem tzv. Krušnohorským tunelem. Konkrétní umístění jižního portálu tunelu v okolí Chabařovic není v úrovni 5aZÚR ÚK předjíháno, severní portál tunelu bude umístěn na území SRN.

VARIANTA B

Koridor ŽD1-B je na území Ústeckého kraje vymezen od hranice se Středočeským krajem ze správního

⁹ Pozn.: V době zpracování návrhu 5aZÚR ÚK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona je pořizována 10. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Předmětem řešení této aktualizace je změna vymezení koridoru D201, mj. i v části na hranici Středočeského a Ústeckého kraje. Měněný koridor D201 a koridor ŽD1-A jsou vzájemně v souladu, napojovací bod na hranicích správních obvodů obcí Mnetěš a Ledčice je respektován.

obvodu obce Mnetěš, kde bezprostředně navazuje na koridor D201¹⁰ pro veřejně prospěšnou stavbu *vysokorychlostní trať Praha – Lovosice, úsek Praha – hranice kraje* vymezený v platných Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Koridor se již od hranice obou krajů těsně přimyká k dálnici D8 a je s ní veden v souběhu v délce cca 8,5 km až po křížení se silnicí II/246 západně od sídla Podluský. Zde se koridor odklání od dálnice D8 severním směrem a je dále veden volnou, zemědělskou krajinou západně od obce Židovice.

V blízkosti obce Hrobce se koridor stáčí severovýchodním směrem, kříží železniční trať č. 090 a v prostoru mezi Liboticemi a Hrobci kříží vodní tok Labe. Následně pokračuje prostorem mezi sídly Chodouny a Lounky, kde dochází k těsnému souběhu se stávajícím nadzemním vedením elektrické energie ZVN 400 kV, které je součástí přenosové soustavy. Koridor se následně stáčí severozápadním směrem a volnou, zemědělskou krajinou je veden prostorem mezi sídly Polepy a Okna.

Po křížení se silnicí III/24063 a železniční tratí č. 072 je koridor dále veden severozápadním směrem přes Holý vrch, kde je uvažováno vedení dráhy pod zemským povrchem tzv. Zahořanským tunelem. Konkrétní umístění portálů tunelu v okolí Křešic (jižní portál) a Zahořan (severní portál) není v úrovni 5aZÚR ÚK předjíháno.

Koridor je dále veden severozápadním směrem přes území CHKO České středohoří až po Ústí nad Labem. V tomto úseku je opět uvažováno vedení dráhy pod zemským povrchem tzv. Středohorským tunelem. Konkrétní umístění portálů tunelu v okolí Zahořan (jižní portál) a Ústí nad Labem (severní portál) není v úrovni 5aZÚR ÚK předjíháno. Lze předpokládat, že úsek mezi severním portálem Zahořanského tunelu a jižním portálem Středohorského tunelu bude relativně krátký (cca 1 km).

Po dalším křížení s vodním tokem Labe se koridor stáčí západním směrem a přes žst. Ústí nad Labem-západ pokračuje v trase stávající železniční trati č. 130, přičemž s ohledem na plánovaný smíšený provoz zahrnuje i prostor stávajícího nákladového a seřadovacího nádraží. Od křížení se silnicí II/253 (ul. Tyršova) až do prostoru MÚK Hrbovice (exit 72) je uvažováno plné využití stávající železniční trati č. 130 a pouze v části území vznik nové trati (cca 2,5 km). V tomto úseku se koridor opět přimyká k dálnici D8 a je s ní veden v těsném souběhu v délce cca 2 km, stejně tak navazující úsek (směr Chabařovice) v délce cca 1 km.

Od prostoru MÚK Hrbovice (exit 72) je koridor veden severozápadním směrem v trase stávající železniční trati č. 130 až do správního obvodu města Chabařovice, kde se po křížení se silnicí III/25357 odklání severním směrem. Odtud koridor pokračuje přes oblast Krušných hor až na státní hranici ČR/SRN. V tomto úseku je opět uvažováno vedení dráhy pod zemským povrchem tzv. Krušnohorským tunelem. Konkrétní umístění jižního portálu tunelu v okolí Chabařovic není v úrovni 5aZÚR ÚK předjíháno, severní portál tunelu bude umístěn na území SRN.

VARIANTA C

Koridor ŽD1-C je na území Ústeckého kraje vymezen od hranice se Středočeským krajem ze správního obvodu obce Mnetěš, kde bezprostředně navazuje na koridor D201¹¹ pro veřejně prospěšnou stavbu *vysokorychlostní trať Praha – Lovosice, úsek Praha – hranice kraje* vymezený v platných Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje. Koridor se již od hranice obou krajů těsně přimyká k dálnici D8

¹⁰ Pozn.: V době zpracování návrhu 5aZÚR ÚK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona je pořizována 10. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Předmětem řešení této aktualizace je změna vymezení koridoru D201, mj. i v části na hranici Středočeského a Ústeckého kraje. Měněný koridor D201 a koridor ŽD1-B jsou vzájemně v souladu, napojovací bod na hranicích správních obvodů obcí Mnetěš a Ledčice je respektován.

¹¹ Pozn.: V době zpracování návrhu 5aZÚR ÚK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona je pořizována 10. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Předmětem řešení této aktualizace je změna vymezení koridoru D201, mj. i v části na hranici Středočeského a Ústeckého kraje. Měněný koridor D201 a koridor ŽD1-C jsou vzájemně v souladu, napojovací bod na hranicích správních obvodů obcí Mnetěš a Ledčice je respektován.

a je s ní veden v souběhu v délce cca 8,5 km až po křížení se silnicí II/246 západně od sídla Podluský. Zde se koridor odklání od dálnice D8 severním až severovýchodním směrem a je dále veden volnou, zemědělskou krajinou západně do prostoru mezi obce Židovice a Hrobce, kříží železniční trať č. 090, vodní tok Labe a pokračuje lesozemědělskou krajinou do prostoru východně obce Chodouny.

Následně se koridor již stáčí severozápadním směrem a volnou, zemědělskou krajinou je veden prostorem mezi sídly Polepy a Okna. Po křížení se silnicí III/24063 a železniční tratí č. 072 je koridor dále veden severozápadním směrem přes Holý vrch, kde je uvažováno vedení dráhy pod zemským povrchem tzv. Zahořanským tunelem. Konkrétní umístění portálů tunelu v okolí Křešic (jižní portál) a Zahořan (severní portál) není v úrovni 5aZÚR ÚK předjímáno.

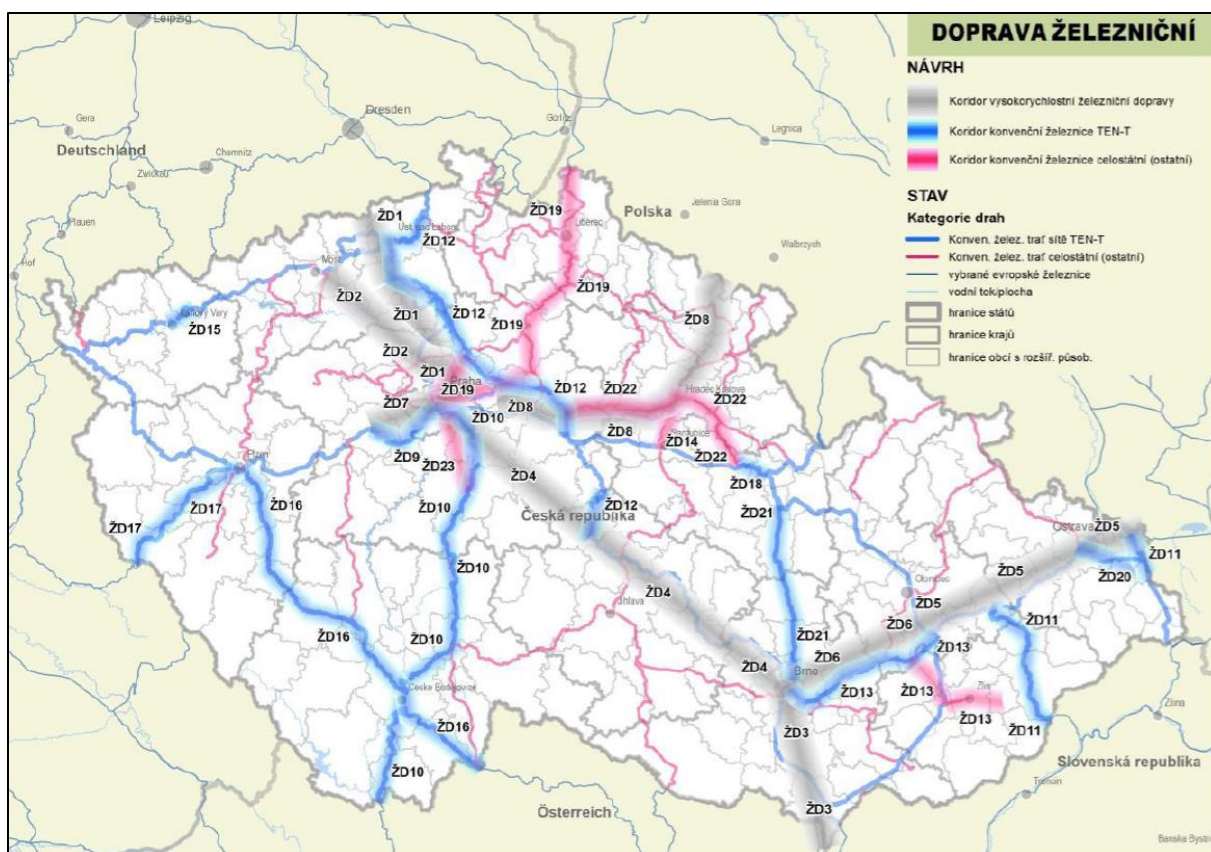
Koridor je dále veden severozápadním směrem přes území CHKO České středohoří až po Ústí nad Labem. V tomto úseku je opět uvažováno vedení dráhy pod zemským povrchem tzv. Středohorským tunelem. Konkrétní umístění portálů tunelu v okolí Zahořan (jižní portál) a Ústí nad Labem (severní portál) není v úrovni 5aZÚR ÚK předjímáno. Lze předpokládat, že úsek mezi severním portálem Zahořanského tunelu a jižním portálem Středohorského tunelu bude relativně krátký (cca 1 km).

Po dalším křížení s vodním tokem Labe se koridor stáčí západním směrem a přes žst. Ústí nad Labem-západ pokračuje v trase stávající železniční trati č. 130, přičemž s ohledem na plánovaný smíšený provoz zahrnuje i prostor stávajícího nákladového a seřaďovacího nádraží. Od křížení se silnicí II/253 (ul. Tyršova) až do prostoru MÚK Hrbovice (exit 72) je uvažováno plné využití stávající železniční trati č. 130 a pouze v části území vznik nové trati (cca 2,5 km). V tomto úseku se koridor opět přimyká k dálnici D8 a je s ní veden v těsném souběhu v délce cca 2 km, stejně tak navazující úsek (směr Chabařovice) v délce cca 1 km.

Od prostoru MÚK Hrbovice (exit 72) je koridor veden severozápadním směrem v trase stávající železniční trati č. 130 až do správního obvodu města Chabařovice, kde se po křížení se silnicí III/25357 odklání severním směrem. Odtud koridor pokračuje přes oblast Krušných hor až na státní hranici ČR/SRN. V tomto úseku je opět uvažováno vedení dráhy pod zemským povrchem tzv. Krušnohorským tunelem. Konkrétní umístění jižního portálu tunelu v okolí Chabařovic není v úrovni 5aZÚR ÚK předjímáno, severní portál tunelu bude umístěn na území SRN.

B.2 POŽADAVEK NA VARIANTNÍ VYMEZENÍ KORIDORU

Potřeba vymezení koridoru v ZÚR ÚK primárně vyplynula z PÚR ČR, která v článku (83a) vymezuje koridor ŽD1 jako záměr s označením RS 4 a pro tento stanovuje úkol pro územní plánování: „*Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor v úseku Praha–Lovosice/Litoměřice–Ústí nad Labem–hranice ČR/Německo (–Dresden) pro vysokorychlostní železniční dopravu.*“; za plnění stanoveného úkolu dle článku (83a) PÚR ČR zodpovídá Ústecký kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy. **PÚR ČR je dle § 31 odst. 4 stavebního zákona závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje.**



Obrázek 4: Vymezení koridorů železniční dopravy v PÚR ČR (Schéma 4 Doprava železniční)

Požadavek na variantní vymezení koridoru v návrhu 5aZÚR ÚK pro veřejné projednání byl poté uplatněn ze strany oprávněného investora při návrhu na pořízení aktualizace ZÚR ÚK¹². V rámci uplatněného návrhu oprávněný investor předložil 3 varianty k vymezení a posouzení v návrhu 5aZÚR ÚK pro veřejné projednání.

Výběr předložených variant vychází z rozhodnutí Ministerstva dopravy v souladu s úkolem dle článku (83a) stanoveným Aktualizací č. 4 PÚR ČR, která byla schválena vládou ČR usnesením č. 618 ze dne 12. 7. 2021. Vymezením konkrétních variant koridoru (ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C) v návrhu 5aZÚR ÚK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona tak došlo k naplnění požadavku vlády ČR jako vrcholného orgánu výkonné moci České republiky.

Účelem 5aZÚR ÚK není odůvodňovat výběr předložených variant ze strany Ministerstva dopravy, resp. oprávněného investora. Je však účelné zdůraznit, že vzniku a výběru předložených variant předcházela v uplynulých letech komplexní, strategická geneze, kdy byly prověřovány desítky variant možného vedení záměru přes území Ústeckého kraje. Tyto varianty byly průběžně prověřovány z mnoha hledisek, včetně hledisek environmentálních, hospodářských či socioekonomických.

Přehled vybraných zpracovaných studií k naplnění programu rychlých spojení na území Ústeckého kraje:

- *Porovnávací studie dvou variant vedení vysokorychlostní železniční trati Praha – Drážďany vedoucí přes Ústecký kraj (CityPlan spol. s r. o., 2010)*

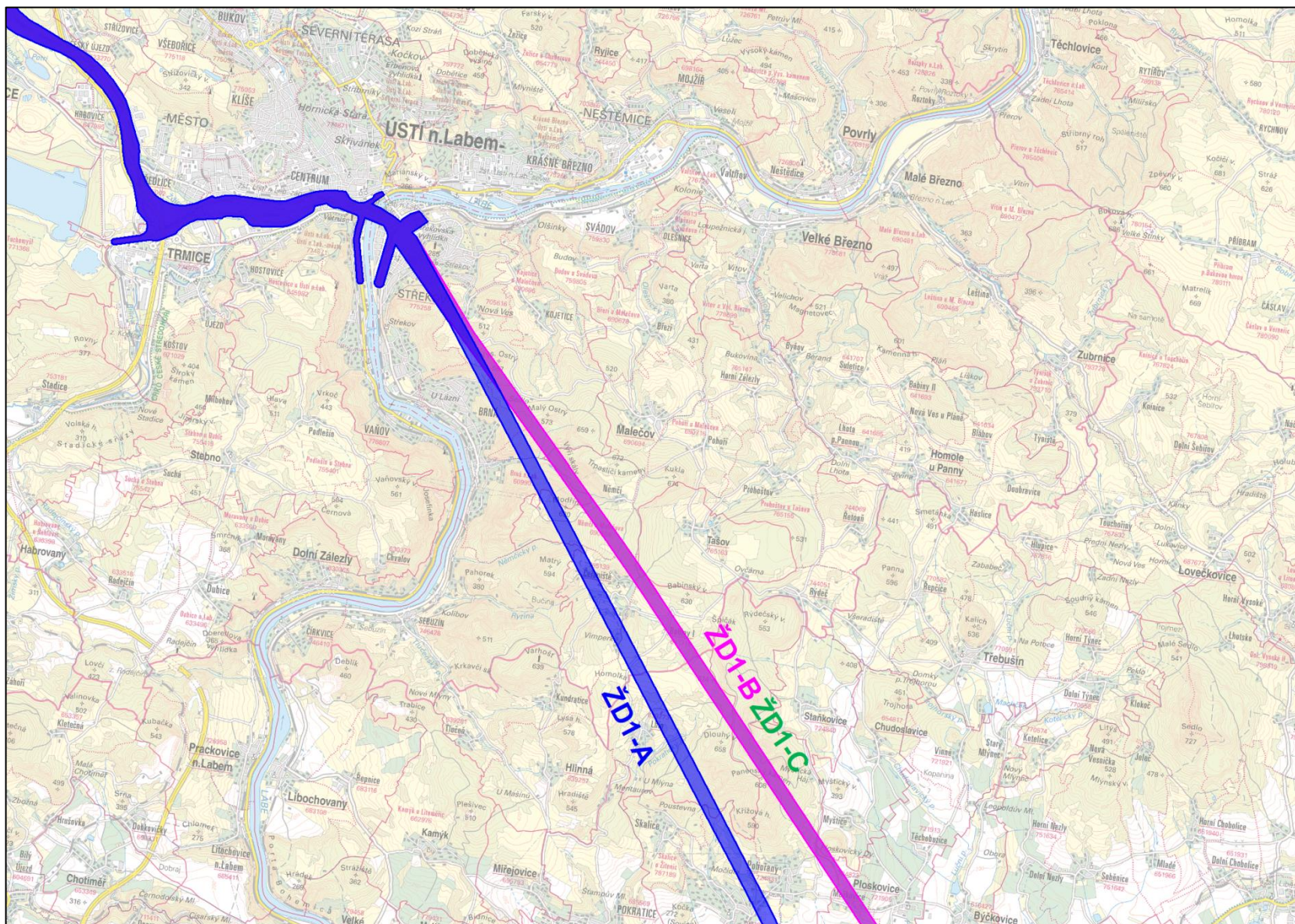
¹² Dopisem ze dne 25. 1. 2022 č. j. 6703/2022-SŽ-GŘ-O6 podala Správa železnic, s. o., jako oprávněný investor ve smyslu § 23a stavebního zákona, podle § 42a odst. 6 stavebního zákona návrh na pořízení aktualizace ZÚR ÚK zkráceným postupem.

- Na základě uvedených skutečností lze konstatovat, že v uplynulých letech byly možnosti vedení záměru přes území Ústeckého kraje ze strany Ministerstva dopravy a oprávněného investora prověřeny ve značeném rozsahu, přičemž v rámci předmětných studií byla opakovaně prověřována i varianta vedení nové železniční dráhy v rámci vymezeného koridoru územní rezervy VRT-ZR1 v ZÚR ÚK. Tímto způsobem byla naplněna dílčí část § 23b odst. 1 stavebního zákona, tedy byla prověřena potřeba a plošné nároky územní rezervy pro stanovené využití s výsledkem, že pouze část této územní rezervy je vhodná pro vymezení koridoru umožňující stanovené využití (úsek Mnetěš – Podluský). Ve zbývajícím úseku Podluský – státní hranice ČR/SRN byla vyhodnocena potřeba odchýlit se od koridoru územní rezervy VRT-ZR1.

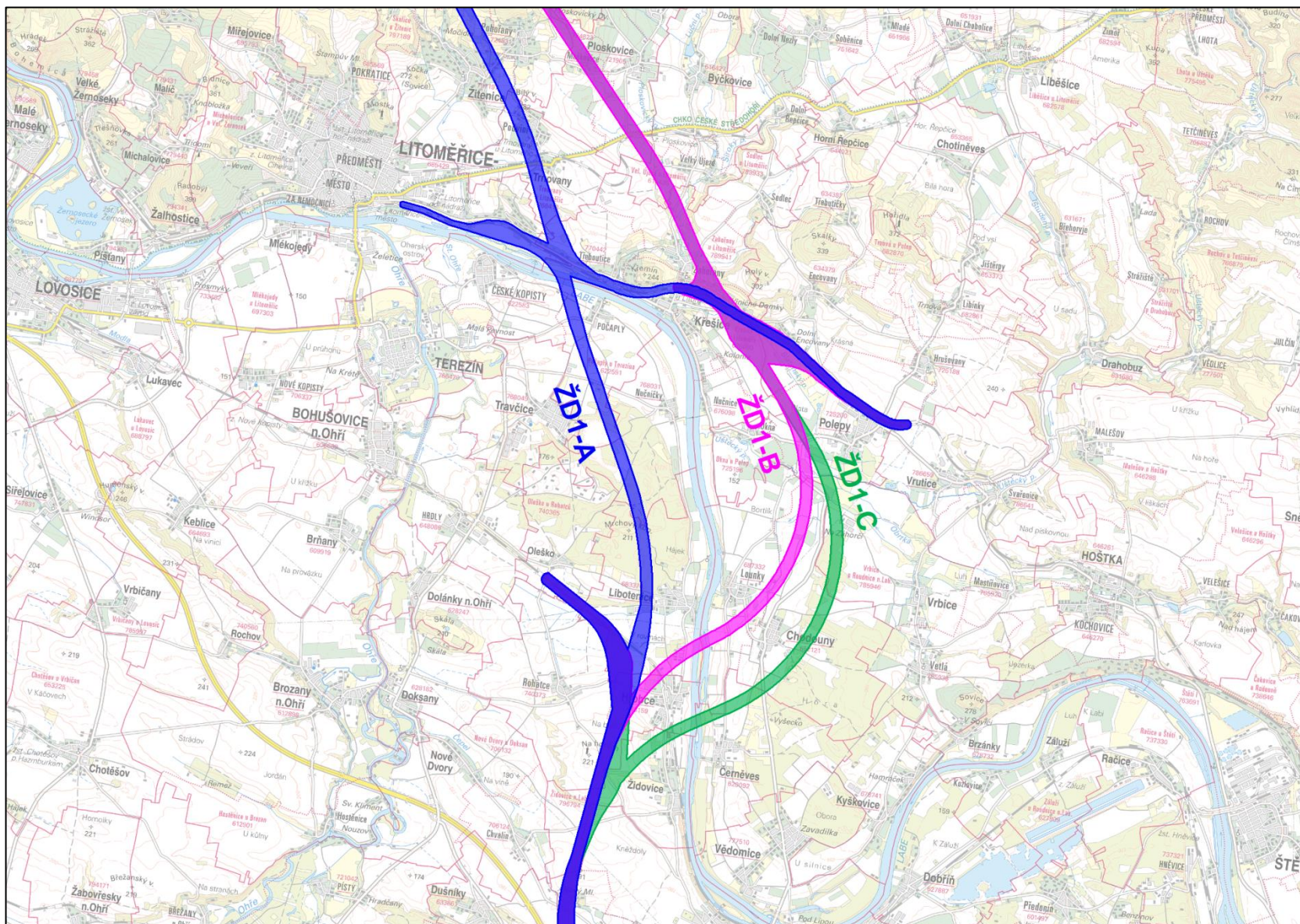
Vymezení variant koridoru, jejich posouzení, porovnání a následné projednání bylo nezbytným podkladem pro výběr nejvhodnější varianty. Ta s ohledem na konkrétní stav a podmínky v území naplňuje nejenom cíle a úkoly územního plánování uvedené v § 18 a 19 stavebního zákona, ale byl i naplněn účel posuzování vlivů na životní prostředí, tj. byl zpracován objektivní odborný podklad pro výběr a následně schválení nejvhodnější varianty přispívající k udržitelnému rozvoji společnosti definovanému v § 6 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

¹³ Studie proveditelnosti byla schválena 22. 12. 2020 Centrální komisí Ministerstva dopravy.

101



Obrázek 5: Variantní vymezení koridoru v prostoru Ústecka



Obrázek 6: vymezení koridoru v prostoru Roudnicka a Litoměřicka

B.3 VÍCEKRITERIÁLNÍ ANALÝZA

Metodika

Pro stanovení doporučené (kompromisní) varianty byla jako jeden ze vstupů zpracována zjednodušená vícekritériální analýza variant založena na bodovací metodě s váhami. Výsledkem analýzy variant vzhledem ke zvolenému souboru kritérií je stanovení preferenčního uspořádání variant, tj. pořadí jejich celkové výhodnosti, kdy na prvním místě tohoto pořadí je celkově nejvýhodnější, tj. optimální (doporučená) varianta.

Celý proces má dvě části. V první části jsou určeny váhy jednotlivých kritérií hodnocení, které vyjadřují číselně význam těchto kritérií (resp. důležitost sledovaných cílů). Čím je kritérium významnější, tím je jeho váha vyšší. Pro dosažení srovnatelnosti vah kritérií se tyto váhy normují tak, aby jejich součet byl roven jedné. Tento způsob hodnocení umožňuje objektivně vyjádřit preference k jednotlivým kritériím a zpřesnit tak výsledek konečného rozhodnutí. Ve druhé části je stanoven nebo porovnán vliv jednotlivých variant neboli dílčí ohodnocení variant. Jestliže se jedná o kritérium maximalistického typu, pak s rostoucí hodnotou kritéria je vliv příznivější (čím vyšší hodnota, tím menší vliv). V případě kritéria minimalistického typu je to naopak, s rostoucí hodnotou kritéria je vliv horší (čím vyšší hodnota, tím větší vliv).

Vliv se vyjadřuje zpravidla číslem, ve vybraných případech hodnocením jinak (např. na základě výsledků naturového hodnocení). O konečné výhodnosti varianty rozhodne součet vlivu dané varianty. Jednotlivé vlivy je však nutno před samotným sečtením upravit dle preferencí kritérií, tedy stanovené vlivy (body) vynásobit váhami daných kritérií. Varianta s nejvyšším číslem je pak optimální variantou.

Hodnocení

Hodnotící kritéria byla volena:

1. s ohledem na požadovanou míru obecnosti, měřítko (1 : 100 000) a koncepční pojetí zásad územního rozvoje ve vazbě na § 36 odst. 3 stavebního zákona, dle kterého zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím;
2. v závislosti na dostupnosti relevantních a měřitelných dat v podrobnosti a měřítku zásad územního rozvoje.

Součástí hodnocení nejsou kritéria, u kterých je míra dotčení jednotlivými variantami stejná (např. míra dotčení ochranného pásma Národní kulturní památky Říp). Komparace jednotlivých kritérií je uvedena v následujících tabulkách. Při bodovém hodnocení byla využita bodovací stupnice 1 – 10 bodů (1 = NEJHORŠÍ, 10 = NEJLEPŠÍ). Bodové hodnocení vychází z expertního odhadu zpracovatele a zakládá se na skutečnostech zjištěných ze získaných odborných podkladů, zejména aktuální ÚAP Ústeckého kraje a zpracované studie k naplnění programu rychlých spojení na území Ústeckého kraje (viz výše), a dalších veřejně dostupných zdrojů.

Srovnávací varianta

Na základě rozhodnutí zastupitelstva Ústeckého kraje, které usnesením č. 018/13Z/2022 ze dne 28. 2. 2022 rozhodlo dle § 42a odst. 2 stavebního zákona o pořízení 5aZÚR ÚK a jejím obsahu, bylo provedeno základní porovnání míry vlivu jednotlivých nově navržených variant koridoru (ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C) a rušeného koridoru územní rezervy VRT-ZR1 (tzv. srovnávací varianta). **V tomto případě je zapotřebí upozornit, že se nejedná o plnohodnotnou variantu navrženou k vedení zamýšleného záměru (ani o plnohodnotnou variantu hodnocené koncepce).**

Tabulka 6: Zjednodušené environmentální porovnání variant a srovnávací varianty

Kritérium	ŽD1-A	ŽD1-B	ŽD1-C	VRT-ZR1	Povaha kritéria	Váha	ŽD1-A		ŽD1-B		ŽD1-C		VRT-ZR1	
							Body	× váha	Body	× váha	Body	× váha	Body	× váha
Lokality soustavy NATURA 2000	3x 0 až (-1) 2x (-1)	4x 0 až (-1) 2x (-1)	4x 0 až (-1) 2x (-1)	5x 0 až (-1) 1x (-1) 1x (-1) až (-2)	Dle výsledků naturového hodnocení	0,2	10	2	9	1,8	9	1,8	4	0,8
Přírodní parky [m]	0	0	0	1 074	MIN	0,1	10	1	10	1	10	1	8	0,8
Q100 [m]	3 823	4 686	4 964	7 006	MIN	0,1	10	1	7	0,7	7	0,7	4	0,4
Souběh s D8, stávající železnici a vedení tunelem [km]	54,5	50,5	50,5	44,0	MAX	0,05	10	0,5	8	0,4	8	0,4	4	0,2
Výhradní ložiska [m]	4 478	1 989	1 214	11 272	MIN	0,16	4	0,64	7	1,12	10	1,6	1	0,16
Zábor PUPFL [ha]	0,66	1,64	6,64	3,37	MIN	0,12	10	1,2	8	0,96	3	0,36	6	0,72
Zábor ZPF I. a II. třídy [ha]	25,35	46,2	45,66	75,23	MIN	0,12	10	1,2	6	0,72	6	0,72	1	0,12
Zvláště chráněná území	CHKO 1x	CHKO 1x PR 1x	CHKO 1x PR 1x	CHKO 1x PR 1x	Prostorové kolize (mimo tunel)	0,15	10	1,5	9	1,35	9	1,35	9	1,35
Σ						1,00		9,04		8,05		7,93		4,55

Pozn.: Zjednodušené environmentální porovnání představuje pouze rámcový přehled potenciálních dotčení vybraných jevů navrhovanými variantami a srovnávací variantou. Součástí porovnání jsou takové jevy, u kterých bylo možno jednotlivé prostorové kolize kvantifikovat. Uvedení porovnání nikterak nenahrazuje podrobné vyhodnocení vlivů na životní prostředí (viz části A VVURÚ – SEA), a vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (viz část B VVURÚ).

B.4 ZJEDNODUŠENÉ ENVIRONMENTÁLNÍ POROVNÁNÍ

Lokality soustavy NATURA 2000

- Hodnocení vlivů jednotlivých variant na lokality soustavy NATURA 2000 (EVL, PO) bylo provedeno v rámci vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, kde byla stanovena míra vlivu variant na evropsky významné lokality (viz VVURÚ ČÁST B).

Přírodní parky

- Míra vlivu na přírodní parky je vyjádřena délkou průchodu varianty koridoru přes tato území. Potenciální narušení krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami se zvyšuje s délkou průchodu.

Q100

- Míra vlivu na záplavová území Q100 je vyjádřena délkou průchodu varianty koridoru přes tato území. Dlouhý průchod stanoveným záplavovým územím je hodnocen negativně z důvodu možného vyššího ovlivnění průchodu povodňových vln a odtokových poměrů.

Souběh s D8, stávající železnici a vedení tunelem

- Míra vlivu na krajinný ráz a fragmentaci krajiny je rovněž vyjádřena délkou souběhu s dálnicí D8, stávající konvenční železniční tratí a délkou uvažovaného vedení tunelem. Varianty vedené v souběhu s dálnicí D8, stávající konvenční železniční tratí, resp. vedené tunelem, jsou z hlediska vlivů vlivy na krajinný ráz a fragmentaci krajiny hodnoceny pozitivně.
- Souběh koridoru se stávajícími stavbami dopravní infrastruktury je z hlediska snahy o minimalizaci fragmentace krajiny žádoucí. Takový způsob vymezení koridoru je v souladu s republikovou prioritou územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území (23) stanovenou v PÚR ČR, dle které je nutné při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny a je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně.

Výhradní ložiska

- Míra vlivu na chráněná ložisková území je vyjádřena délkou průchodu varianty koridoru (osy) přes tato území. Potenciální plošné dotčení ložiska se vždy odvíjí od délky průchodu.

Zábor PUPFL [ha]

- Míra vlivu na PUPFL je vyjádřena rozsahem potenciálních záborů. Kvalifikovaný odhad záborů PUPFL je uveden v kapitole 8.2. tohoto odůvodnění.

Zábor ZPF I. a II. třídy [ha]

- Míra vlivu na ZPF I. a II. třídy ochrany je vyjádřena rozsahem potenciálních záborů. Kvalifikovaný odhad záborů ZPF je uveden v kapitole 8.1. tohoto odůvodnění.

Zvláště chráněná území

- Hodnocení vlivů jednotlivých variant na zvláště chráněná území bylo provedeno v rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí (viz VVURÚ ČÁST A – SEA).

Tabulka 7: Zjednodušené dopravně-technické porovnání

Kritérium	VRT-A	VRT-B	VRT-C	VRT-ZR1	Povaha kritéria	Váha	VRT-A		VRT-B		VRT-C		VRT-ZR1	
							Body	× váha	Body	× váha	Body	× váha	Body	× váha
Bottlenecks	0x	1x Chodouny- Lounky	1x Hrobce- Židovice	1x Dolánky- Hrdly	MIN	0,15	10	1,5	1	0,15	3	0,45	4	0,6
Délka [km]	60,8	63,6	64,3	57,8	MIN	0,08	8	0,64	5	0,4	5	0,4	10	0,8
Koordinace se záměrem přenosové soustavy E10b (1.A)	kolmé křížení	podélný souběh	kolmé křížení	kolmé křížení	kolmé křížení = nejlepší podélný souběh= nejhorší	0,15	10	1,5	2	0,3	10	1,5	10	1,5
Orientační délka vedení tunelem [km]	35	31	31	30	MIN	0,12	5	0,6	9	1,08	9	1,08	10	1,2
Možnost propojení se železniční tratí č. 072	ANO	ANO	ANO	NE	ANO = nejlepší NE = nejhorší	0,10	10	1	10	1	10	1	1	0,1
Možnost propojení se železniční tratí č. 090	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO = nejlepší NE = nejhorší	0,10	10	1	10	1	10	1	10	1
Možnost propojení se železniční tratí č. 130	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO = nejlepší NE = nejhorší	0,10	10	1	10	1	10	1	10	1
Napojení Ústí nad Labem	bezúvrať	bezúvrať	bezúvrať	úvrať	bezúvrať = nejlepší úvrať = nejhorší	0,20	10	2	10	2	10	2	2	0,4
Σ 1,00								9,24		6,93		8,43		6,60

B.5 ZJEDNODUŠENÉ DOPRAVNĚ-TECHNICKÉ POROVNÁNÍ

Bottlenecks

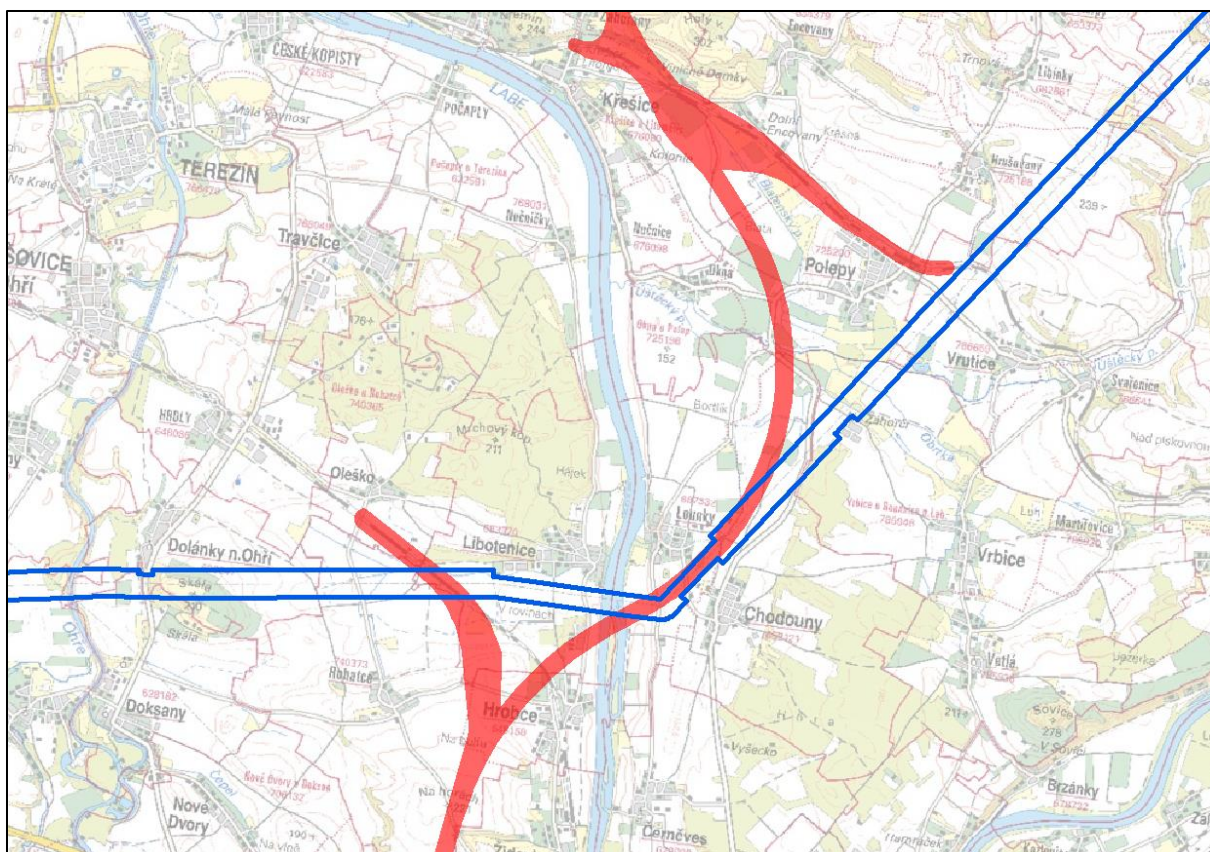
- Místa vyznačující se výrazným prostorovým omezením (úzká hrdla), kde například dochází k bezprostřednímu oboustrannému kontaktu koridoru se zastavěným územím.
- Příkladem efektu „bottleneck“ je prostor mezi sídly Lounky a Chodouny (viz varianta ŽD1-B), mezi sídly Židovice a Hrobce (viz varianta ŽD1-C) nebo mezi sídly Dolánky nad Ohří – Hrdly (viz srovnávací varianta VRT-ZR1). V takových případech se zvyšují nároky na stavebně-technické řešení stavby dráhy, zejména na ochranu přilehlé obytné zástavby před hlukem a vibracemi.
- V bodovém hodnocení je zohledněn i rozdíl mezi identifikovanými bottlenecks.

Délka

- Délka koridoru předurčuje rámcově délku hlavní stavby dráhy. Se zvyšující se délkou se zvyšují náklady na projektovou přípravu i realizaci stavby.

Koordinace se záměrem přenosové soustavy E10b (1.A)

- Při vyhodnocení potenciálních dopadů nového koridoru na stávající záměry stabilizované v ZÚR ÚK byla identifikována prostorová kolize s koridorem E10b (1.A) pro dvojité vedení 400kV, úsek TR Výškov – hranice ÚK. Jedná se o záměr na rozvoj přenosové soustavy, který je součástí platné PÚR ČR. Jedná se tedy o záměr republikového významu, který si je významově roven se záměrem realizace a rozvoje systému rychlých spojení.
- Záměr dvojitého vedení 400 kV, realizovaný v trase stávajícího vedení V450, má vydané pravomocné stavební povolení a v době zpracování návrhu 5aZÚR UK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona byl již ve fázi realizace. Dle sdělení vlastníka a provozovatele přenosové soustavy (ČEPS a.s.) je uvažováno dokončení stavby (V450/V428) a její uvedení do provozu do konce roku 2022.
- Z hlediska možného křížení nadzemního vedení přenosové soustavy a železniční dráhy je rozhodující úhel křížení. Zatímco kolmé křížení těchto staveb je z hlediska nároků na stavebně-technického řešení relativně nízké, v případě bezprostředního podélného souběhu jsou nároky na stavebně-technického řešení vysoké. Tento efekt se navíc umocňuje v případě podélného souběhu v místě s omezenými prostorovými možnostmi (bottleneck). K takovému souběhu dochází v případě varianty ŽD1-B v prostoru mezi sídly Lounky/Chodouny. Možnost vedení obou záměrů (staveb) v předmětném území není *a priori* vyloučena, nicméně je spojena s řadou rizik, mj. se snížením spolehlivosti a bezpečnosti provozu přenosové soustavy v Libereckém a Ústeckém kraji v případě nutnosti přeložení vybraných stožárových míst nadzemního vedení.



Obrázek 7: Prostorová kolize koridoru ŽD1-B (znázorněn jako červený koridor) a koridoru E10b (1.A) (modrý koridor)

Orientační délka vedení tunelem

- Se zvyšující se délkou vedení dráhy tunelem se výrazně zvyšují náklady na projektovou přípravu i realizaci stavby.

Možnost propojení se železniční tratí č. 072

- Vzájemné propojení sítě rychlých spojení se železniční tratí č. 072 a zajištění jejich kompatibility je vysoce žádoucím jevem, který přispěje ke zlepšení dopravní obslužnosti regionů Ústeckého kraje. Vysokorychlostní vlakové soupravy díky zpětné kompatibilitě budou moci být převedeny i mimo síť rychlých spojení.
- Tímto způsobem mohou z realizace záměru profitovat i města a regiony ležící mimo území jím přímo dotčené, v daném případě celý jihovýchodní segment Ústeckého kraje (Litoměřice, Štětí) a část Středočeského kraje obsluhovaná železniční tratí č. 072 (Mělník, Lysá nad Labem) a navazující železniční tratí č. 231 (Kolín).

Možnost propojení se železniční tratí č. 090

- Vzájemné propojení sítě rychlých spojení se železniční tratí č. 090 a zajištění jejich kompatibility je vysoce žádoucím jevem, který přispěje ke zlepšení dopravní obslužnosti regionů Ústeckého kraje. Vysokorychlostní vlakové soupravy díky zpětné kompatibilitě budou moci být převedeny i mimo síť rychlých spojení.
- Tímto způsobem mohou z realizace záměru profitovat i města a regiony ležící mimo území jím přímo dotčené, v daném případě centrální segment Ústeckého kraje, zejména město Lovosice.

Možnost propojení se železniční tratí č. 130

- Vzájemné propojení sítě rychlých spojení se železniční tratí č. 072 a zajištění jejich kompatibility je vysoce žádoucím jevem, který přispěje ke zlepšení dopravní obslužnosti regionů Ústeckého kraje. Vysokorychlostní vlakové soupravy díky zpětné kompatibilitě budou moci být převedeny i mimo síť rychlých spojení.
- Tímto způsobem mohou z realizace záměru profitovat i města a regiony ležící mimo území jím přímo dotčené, v daném případě celý severozápadní segment Ústeckého kraje (Chomutov, Most, Bílina, Teplice v Čechách).

Napojení Ústí nad Labem (úvrať/bezúvrať)

- Míra vlivu je vyjádřena způsobem zapojení do železničního uzlu Ústí nad Labem.
- Z pohledu linkového vedení je velmi důležité napojování železničních uzlů bezúvratově, aby nedocházelo k prodlužování cestovní doby změnou směru jízdy vlaku. Koncepční přístup budující přestupní vazby mezi jednotlivými linkami v přirozených dopravních uzlech, jako je město Ústí nad Labem, umožňuje jak snížení cestovní doby správným zapojením cestovních směrů, tak i snižuje rozsah ploch potřebných pro vybudování takových uzlových bodů a zvyšuje kapacitu nové trati. Z tohoto důvodu je velice důležité vybudovat průjezdné řešení terminálu Ústí nad Labem.

B.6 STANOVENÍ DOPORUČENÉ VARIANTY

Syntéza

Na základě výsledků VVURÚ a provedené vícekritériální analýzy byla provedena závěrečná syntéza a následně stanoveno doporučené pořadí variant z hlediska jejich vhodnosti pro výběr nejvhodnější varianty. Při stanovení doporučené varianty záměru bylo nezbytné respektovat základní cíle a úkoly územního plánování dle § 18 a § 19 stavebního zákona, tj. zejména směřovat k udržitelnému rozvoji území spočívajícím ve vyváženém vztahu tří základních pilířů: příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel území.¹⁵ Zároveň při stanovení doporučené varianty bylo nezbytné dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků.¹⁶

¹⁵ Rozsudek NSS 1 Ao 7/2011 – 526 ze dne 21. 6. 2012

¹⁶ PÚR ČR, článek (16), republiková priorita územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území

Tabulka 8: Syntéza VVURÚ a vícekritériální analýzy

	Pořadí (1. – nejvhodnější, 4. – nejméně vhodná)			
	1.	2.	3.	4.
Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA)*	Variant A Variant B Variant C	VRT-ZR1	-	-
Vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti**	Variant A Variant B Variant C	VRT-ZR1	-	-
Zjednodušené environmentální porovnání	Variant A (9,04)	Variant B (8,05)	Variant C (7,93)	VRT-ZR1 (4,55)
Zjednodušené dopravně-technické porovnání	Variant A (9,24)	Variant C (8,43)	Variant B (6,93)	VRT-ZR1 (6,60)

* V závěru vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) (viz část A VVURÚ) bylo konstatováno, že všechny tři varianty koridoru (ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C) jsou z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v měřítku zásad územního rozvoje plně srovnatelné a akceptovatelné. Z hlediska SEA lze tak všechny tyto varianty považovat za nejvhodnější. V případě srovnávací varianty byly indikovány ve srovnání s ostatními variantami mírně negativnější vlivy na vybrané složky životního prostředí (např. půdy I. a II. třídy ochrany ZPF, výhradní ložiska – zohledněno též ve zjednodušeném environmentálním porovnání).

** V závěru vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (viz část B VVURÚ) bylo konstatováno, že všechny tři varianty koridoru (ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C) jsou z pohledu případného vlivu na lokality soustavy NATURA 2000 srovnatelné. U žádné z těchto variant nebyl stanoven potenciál významně negativního vlivu na celistvost a předměty ochrany potenciálně dotčených lokalit soustavy NATURA 2000. Rozlišujícím prvkem mezi variantou ŽD1-A a variantami ŽD1-B a ŽD1-C je vliv na EVL Holý vrch. V případě varianty ŽD1-A byl potenciál vlivu koridoru na EVL Holý vrch vyloučen, a to z důvodu dostatečné vzdálenosti koridoru od území EVL. V případě společného vedení koridorů variant ŽD1-B a ŽD1-C v blízkosti EVL Holý vrch byl stanoven potenciál nulového až mírně negativního vlivu koridorů na předmětnou EVL. Tento vliv je však minimální, jedná se o hypotetický vliv, který lze navrženými opatřeními snadno eliminovat. Z uvedených skutečností a z hlediska platné legislativy (§ 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů) lze všechny tři varianty předkládané koncepce z pohledu vlivů na lokality soustavy NATURA 2000 považovat za víceméně rovnocenné a akceptovatelné.

Ve srovnání navržených variant ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C s koridorem územní rezervy VRT-ZR1 lze konstatovat, že srovnávací varianta koridoru přináší ovlivnění až sedmi lokalit soustavy NATURA 2000, což je o jednu více než v případě variant ŽD1-B, ŽD1-C a o dvě více než v případě varianty ŽD1-A. Při zjišťování rizik negativního ovlivnění lokalit soustavy NATURA 2000 pro srovnávací variantu navíc nebylo možné v případě EVL Kateřina – mokřad a priori vyloučit možný významný negativní vliv na celistvost a předmět ochrany této EVL – kuňku obecnou (*Bombina bombina*). Z těchto důvodů je srovnávací varianta oproti aktuálně navrženým variantám koridoru méně vhodná.

Závěrečné doporučení

Doporučené pořadí variant vycházelo z komplexního posouzení všech tří variant a srovnávací varianty (rušení koridor územní rezervy VRT-ZR1) založeného na výsledcích:

- vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA),
- vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti,
- zjednodušeného environmentálního porovnání,
- zjednodušeného dopravně-technického porovnání.

Pro účely stanovení doporučeného pořadí variant bylo zásadní zjištění, že z hlediska vlivů na životní prostředí a lokality soustavy NATURA 2000 byly všechny tři varianty koridoru (ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C) plně srovnatelné a akceptovatelné. Srovnávací varianta byla v obou těchto vyhodnocena jako varianta s potenciálně negativnějšími vlivy ve srovnání s ostatními třemi variantami. Tento trend byl potvrzen i v rámci zjednodušené environmentální analýzy, kde bodové zisky variant koridoru se při vzájemném srovnání od sebe lišily zcela minimálně (ŽD1-A 100 %, ŽD1-B 89 %, ŽD1-C 88 %) a odstup srovnávací varianty byl již znatelný (VRT-ZR1 50 %).

V případě zjednodušeného dopravně-technického porovnání bylo možné za srovnatelné označit varianty koridoru ŽD1-A a ŽD1-C, které se od sebe při vzájemném srovnání liší pouze minimálně (ŽD1-A 100 %, ŽD1-C 91 %). Horší bodový zisk varianty koridoru ŽD1-B je zapříčiněn zejména podélnou prostorovou kolizí s koridorem E10b (1.A) pro dvojité vedení 400kV, úsek TR Výškov – hranice ÚK vymezeným v platných ZÚR ÚK, ke kterému navíc dochází v místě s omezenými prostorovými možnostmi mezi sídly Lounky/Chodouny (bottleneck). Možnost vedení obou záměrů (staveb) v předmětném území není *a priori* vyloučena, nicméně je spojena s řadou rizik, mj. se snížením spolehlivosti a bezpečnosti provozu přenosové soustavy v Libereckém a Ústeckém kraji v případě nutnosti přeložení vybraných stožárových míst nadzemního vedení.

Nejnižšího bodového zisku v rámci zjednodušeného dopravně-technického porovnání dosáhla srovnávací varianta. V jejím případě je nejzásadnějším handicapem úvratové napojení města Ústí nad Labem bez možnosti průjezdu v přímém směru. Tímto nejsou splněny základní atributy vedení stavby nové železniční dráhy přes území Ústeckého kraje.

Doporučené pořadí variant

Pro zvýšení vypovídací hodnoty doporučeného pořadí variant byl doplněn odborný procentuální odhad zpracovatele vyjadřující míru vhodnosti varianty oproti nejlepší variantě při zohlednění všech provedených vyhodnocení a porovnání.

- | | | |
|----|------------------------------------|----------------|
| 1. | VARIANTA ŽD1-A | (100 %) |
| 2. | VARIANTA ŽD1-C | (95 %) |
| 3. | VARIANTA ŽD1-B | (70 %) |
| 4. | SROVNÁVACÍ VARIANTA VRT-ZR1 | (40 %) |

Jako potenciálně nejvhodnější z vícekritériální analýzy vzešla varianta A. U dané varianty bylo však upozorněno na vedení koridoru v bezprostřední blízkosti objektu důležitého pro obranu státu – muničního skladu AČR, Travčice. V tomto případě bylo nezbytné důkladně vyhodnotit a zvážit možnou koordinaci záměru železniční dráhy (uvažováno vedení tunelem přes území Mrchového kopce) a předmětného objektu důležitého pro obranu státu.

Doporučené pořadí variant představovalo jedno z východisek pro výběr nejvhodnější varianty. Pro

vyhodnocení a následně výběr nejvhodnější varianty podle § 42b odst. 8 stavebního zákona byly dále jedním z významných podkladů výsledky veřejného projednání o návrhu 5aZÚR ÚK a stanoviska uplatněná v jeho průběhu, v rámci kterého podle § 4 odst. 3 stavebního zákona musí dotčené orgány posuzovat každou variantu samostatně a podle § 37 odst. 5 stavebního zákona ve svých vyjádřeních ministerstva a krajská hygienická stanice uvedou připomínky k zajištění vyváženého vztahu územních podmínek udržitelného rozvoje území a k výběru varianty řešení.

B.7 NÁVRH VÝBĚRU NEJVHODNĚJŠÍ VARIANTY

Stanoviska: Pro vyhodnocení a následný návrh výběru nejvhodnější varianty byly kromě výsledků VVURÚ a výše uvedené vícekritériální analýzy jedním z významných podkladů výsledky veřejného projednání o návrhu 5aZÚR ÚK a stanoviska uplatněná v jeho průběhu, v rámci kterého podle § 4 odst. 3 stavebního zákona mají dotčené orgány posuzovat každou variantu samostatně a podle § 37 odst. 5 stavebního zákona ve svých vyjádřeních ministerstva a krajská hygienická stanice uvedou připomínky k zajištění vyváženého vztahu územních podmínek udržitelného rozvoje území a k výběru varianty řešení.

Vyhodnocení stanovisek a vyjádření uplatněných v rámci veřejného projednání k návrhu 5aZÚR ÚK, resp. k jednotlivým variantám, je uvedeno v **Příloze č. 5 opatření obecné povahy**, kterým se 5aZÚR ÚK dle § 36 odst. 4 stavebního zákona vydává. Pokud se dotčený orgán k variantám nevyjádřil, má se za to, že souhlasí s oběma variantami. Podle § 42b odst. 9 stavebního zákona je zastupitelstvo kraje při schvalování výběru nejvhodnější varianty vázáno stanovisky dotčených orgánů nebo výsledkem řešení rozporů.

Námítky: Námítky uplatněné dle § 39 odst. 2 ve spojení s § 42b odst. 4 stavebního zákona proti návrhu 5aZÚR ÚK, resp. proti jednotlivým variantám, a rozhodnutí o těchto námítkách jsou **Přílohami č. 7 a 9 opatření obecné povahy**, kterým se 5aZÚR ÚK dle § 36 odst. 4 stavebního zákona vydává.

Připomínky: Připomínky uplatněné dle § 39 odst. 2 ve spojení s § 42b odst. 4 stavebního zákona k návrhu 5aZÚR ÚK, resp. k jednotlivým variantám, a vyhodnocení těchto připomínek jsou **Přílohami č. 6 a 10 opatření obecné povahy**, kterým se 5aZÚR ÚK dle § 36 odst. 4 stavebního zákona vydává.

Na základě provedeného porovnání variant, vyhodnocení připomínek, námitek a v souladu s uplatněnými stanovisky dotčených orgánů byla dle § 42b odst. 8 stavebního zákona navržena k výběru jako **nejvhodnější varianta ŽD1-C**, která jako jediná byla akceptovatelná všemi dotčenými orgány.

B.8 ZMĚNA OZNAČENÍ KORIDORU

Koridor označený v návrhu 5aZÚR ÚK pro veřejné projednání jako ŽD1-C, který byl navržen jako nejvhodnější varianta, je nově označen jako koridor **ŽD1** z důvodu zachování analogie mezi ZÚR ÚK a PÚR ČR.

Tato část odůvodnění nahrazuje část c) prohlášení dle § 10g odst. 5 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.

C. RYCHLÁ SPOJENÍ (RS)

Pro účely 5aZÚR ÚK je koridor ŽD1 označen jako **koridor pro železniční dráhu, která je součástí systému rychlých spojení (RS)**. Pojem „**rychlá spojení (RS)**“ je definován *Programem rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR* schváleným vládou ČR dne 22. 5. 2017 jako provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující novostavby vysokorychlostních tratí (VRT), tratě

vysokorychlostní modernizované i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu. Pojem „rychlá spojení (RS)“ tak lépe vystihuje charakter záměru, pro který je v rámci 5aZÚR ÚK vymezen koridor ŽD1.

Koridor ŽD1, který je předmětem řešení 5aZÚR ÚK, je určen pro záměr **RS 4 Drážďany – Ústí nad Labem – Praha včetně odbočky Kralupy (Nová Ves) – Louny – Most** (Pozn.: tato odbočka není předmětem řešení 5aZÚR ÚK). Jedná se o jeden z prioritních záměrů dopravní infrastruktury v oblasti rychlých spojení (RS), pro jejichž urychlení výstavby byl přijat zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále též „liniový zákon“).

V rámci 5aZÚR ÚK tak dochází k terminologickému sjednocení ZÚR ÚK s výše citovaným Programem rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR, liniovým zákonem a v neposlední řadě s PÚR ČR, která v článku (83a) koridor ŽD1 vymezuje jako záměr s označením RS 4.

D. VAZBA NA OBOROVÉ STRATEGICKÉ A KONCEPČNÍ DOKUMENTY

Potřeba vytváření územních podmínek pro rozvoj systému rychlých spojení (RS) dále vyplývá z několika oborových dokumentů mezinárodního a republikového významu. Vztah 5aZÚR ÚK k vybraným významným dokumentům je vyhodnocen následovně:

Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje

- Dokument přijatý Evropskou komisí 28. 3. 2011 představuje novou evropskou dopravní politiku pro období 2012 – 2020 s výhledem do roku 2050, na kterou pak následně navazuje Politika transevropských dopravních sítí (TEN-T) jakožto hlavní evropský nástroj pro rozvoj dopravní infrastruktury pro dálkové přepravní proudy s cílem podpořit jednotný evropský trh. Bílá kniha zahrnuje 40 konkrétních iniciativ pro vybudování konkurenceschopného dopravního systému v příštím desetiletí.
- Dokument stanovuje Deset cílů pro konkurenceschopný dopravní systém účinně využívající zdrojů: referenční hodnoty pro dosažení cíle snížení emisí skleníkových plynů o 60 %; jedněmi z těchto cílů jsou:
 - (3) 30 % silniční přepravy nákladu nad 300 km by mělo být do roku 2030 převedeno na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či lodní dopravu, a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %. Napomoci by tomu měly i účinné a zelené koridory pro nákladní dopravu. Splnění tohoto cíle si rovněž vyžádá zavedení vhodné infrastruktury.
 - (4) Dokončit do roku 2050 evropskou vysokorychlostní železniční síť. Ztrojnásobit do roku 2030 délku stávajících vysokorychlostních železničních sítí a udržovat hustou železniční síť ve všech členských státech. Většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost by do roku 2050 měla probíhat po železnici.
- Vymezením koridoru ŽD1 v rámci 5aZÚR ÚK tak dochází k naplnění předmětných cílů. Realizací záměru dojde k uvolnění kapacity na stávajících koridorových tratích, které jsou v současné době na hranici svých kapacit, a to jak v oblasti osobní dopravy (dálková, regionální, příměstská), tak nákladní dopravy. Tyto uvolněné kapacity lze efektivně využít mj. pro nákladní dopravu a převedení významné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť. Významným způsobem též dojde k posílení systému veřejné hromadné dopravy, které ve svém důsledku pravděpodobně přinese snížení podílu individuální automobilové dopravy, tedy i snížení jejích negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Politika transevropské dopravní sítě (TEN-T)

- Tento závazný dokument byl schválen jako *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU*. Jedná se o nejvyšší úroveň plánování dopravní infrastruktury v rámci Evropské unie.
- Předmětné nařízení stanoví hlavní směry pro rozvoj transevropské dopravní sítě sestávající z globální sítě a hlavní sítě, přičemž hlavní síť je zřízena na základě globální sítě a určuje projekty společného zájmu, a stanoví požadavky, které je třeba při řízení infrastruktury transevropské dopravní sítě dodržovat. Dále stanoví priority rozvoje transevropské dopravní sítě a opatření pro realizaci transevropské sítě. Toto nařízení mj. stanoví, že členské státy musí vynaložit veškeré úsilí s cílem dokončit globální síť a splnit příslušná ustanovení nařízení do 31. prosince 2050. Členské státy musí přijmout příslušná opatření, aby hlavní síť byla rozvíjena tak, aby splňovala příslušná ustanovení nařízení do 31. prosince 2030.
- Do sítě TEN-T je zařazen i koridor Praha – Ústí nad Labem – Dresden, který je součástí Orient/východo-středomořského koridoru; tento koridor je předmětem řešení 5aZÚR ÚK.

Politika územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2, 3, 4, 5, 6 a 7

- Základní republikový územně plánovací nástroj schvalovaný vládou ČR. PÚR ČR je dle § 31 odst. 4 stavebního zákona závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje.
- Vymezením koridoru ŽD1 v 5aZÚR ÚK je zajištěn soulad ZÚR ÚK s PÚR ČR a plně respektován princip hierarchie územně plánovacích nástrojů (viz podrobné vyhodnocení v [kapitole 1.1.](#)).

Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050

- Vrcholový strategický nelegislativní dokument vlády ČR pro sektor dopravy, schválený usnesením vlády ČR ze dne 21. 3. 2021 č. 259. Ministerstvo dopravy je hlavní institucí odpovědnou za její implementaci. Dokument identifikuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení.
- Modernizace konvenčních železničních tratí a výstavba vysokorychlostních tratí je jednou ze základních investic plánované do rozvoje železniční infrastruktury.
- Politika stanovuje opatření vytvořit udržitelný ekonomický rámec provozování vlaků na vysokorychlostních železničních tratích v rámci rychlých spojení a dalších páteřních železničních tratích na území ČR. Z toho důvodu je v politice deklarována potřeba pokračovat v přípravě projektů vysokorychlostních železničních tratí v rámci rychlých spojení dokončením studií proveditelnosti jednotlivých větví a zahájení jejich přípravy a realizace v souladu s výstupy *Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR* tak, aby pilotní úseky a úseky zařazené do hlavní sítě TEN-T byly zprovozněny nejpozději do roku 2030 a úseky globální sítě TEN-T nejpozději do roku 2050.
- Vymezením koridoru ŽD1 v rámci 5aZÚR ÚK tak dochází k naplnění strategických cílů a opatření stanovených v předmětném dokumentu.

Dopravní sektorové strategie 2. fáze

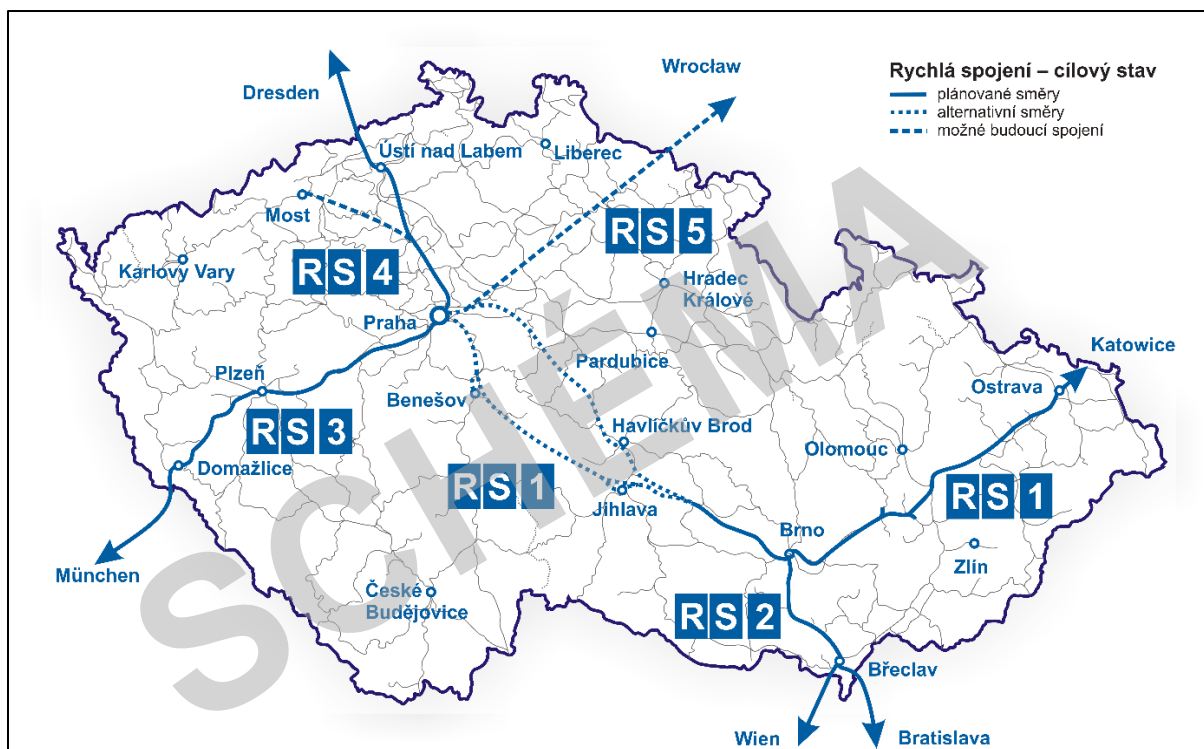
- Vládou ČR dne 27. 2. 2018 schválené strategie rozvíjejí do věcných i finančních podrobností výše uvedený nadřazený koncepční dokument *Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050*.
- Dokument se mj. věnuje problematice rychlých nadregionálních železničních spojení, a to zejména z pohledu koncepce rozvoje nadregionální železniční dopravy (a pro ni potřebné infrastruktury) pro období po roce 2020 a deklaruje potřebu dokončení tranzitních železničních koridorů včetně železničních uzlů tak, aby železniční koridory byly ucelené funkční. Přitom počítá i s koridorem Praha – Drážďany. Z tohoto pohledu tak 5aZÚR ÚK

přispívá k dosažení stanoveného cíle a naplnění koncepce.

Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR

- Dokument byl schválen usnesením vlády ČR ze dne 22. května 2017 č. 389. Na základě tohoto dokumentu vláda potvrdila potřebu přípravy systému rychlých spojení.
- Při přijetí tohoto programu vláda ČR konstatovala následující:
 - rozvoj sítě rychlých spojení¹⁷ představuje výraznou příležitost a impuls pro udržitelný rozvoj České republiky a jejích regionů v celoevropském kontextu;
 - vybudováním a provozováním rychlých spojení dojde k zásadnímu zkvalitnění nabízených cenově dostupných dopravních služeb, což posílí mezinárodní konkurenceschopnost a zvýší atraktivitu České republiky při současném snížení vlivů realizované dopravy na životní prostředí;
 - systém rychlých spojení zajistí novou dostupnost i regionálních center a kvalitní spojení s důležitými metropolemi sousedních zemí;
 - rychlá spojení představují zcela nový investičně i provozně významný dopravní projekt v rámci dopravní soustavy státu pro období dalších třiceti let;
 - předpokládané parametry systému rychlých spojení budou srovnatelné s parametry obdobných dopravních projektů mezi nejvyspělejšími zeměmi Evropy;
 - rychlá železniční doprava se stane běžně využívaným a dostupným dopravním prostředkem pro všechny skupiny obyvatelstva.
- Obsahem programu je mj. i záměr Praha – Ústí nad Labem – Drážďany jako hlavní mezistátní směr pro zajištění spojení mezi Prahou a Berlínem, resp. směr, kterým má ČR možnost napojit se na systém provozovaných či plánovaných vysokorychlostních tratí v západní Evropě. Tento úsek získá ještě větší význam v moment, kdy bude dokončeno páteří spojení Praha – Brno s novým výjezdem z Brna do Vranovic.
- V usnesení vlády ČR č. 389 ze dne 22. 5. 2017 vláda mj. žádá hejtmany a primátory statutárních měst respektovat při plánování modernizace krajské a městské dopravní infrastruktury rozvoj rychlých spojení v České republice v územně plánovací dokumentaci a zajistit kvalitní napojení regionální dopravní infrastruktury na dálkovou.

¹⁷ Rychlé spojení = provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující novostavby vysokorychlostních tratí (VRT), tratě vysokorychlostní modernizované i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu.



Obrázek 8: Schéma předpokládané sítě rychlých spojení (Zdroj: Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR, 2017)

Vymezením koridoru ŽD1 na území Ústeckého kraje v rámci 5aZÚR ÚK tak dochází nejenom k respektování a zohlednění strategických a koncepčních dokumentů přijatých vládou ČR, ale i k naplnění požadavku vlády ČR jako vrcholného orgánu výkonné moci České republiky.

Spojení RS 4 Drážďany – Ústí nad Labem – Praha (včetně odbočky Kralupy (Nová Ves) – Louny – Most, která však není předmětem řešení 5aZÚR ÚK) je rovněž jedním z prioritních záměrů dopravní infrastruktury, pro jejichž urychlení výstavby byl přijat zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Územně analytické podklady Ústeckého kraje

- Pátá aktualizace tohoto územně plánovacího podkladu byla projednána dne 01. 11. 2021 Zastupitelstvem Ústeckého kraje. Územně analytické podklady jsou podle § 25 stavebního zákona jedním z podkladů pro pořizování 5aZÚR ÚK.
- Záměr je sledován v ÚAP Ústeckého kraje (označení Ž1); jedná se o nové trasy ve variantním řešení v úseku Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem, které jsou převzaty ze *Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany* (CEDOP, z. s. – EGIS – Správa železnic, s. o., 2020).
- ÚAP Ústeckého kraje stanovují úkol pro ZÚR ÚK v rámci jejich aktualizace prověřit vymezení koridoru v nové trase.
Pozn.: Splněno, v návrhu 5aZÚR ÚK pro veřejné projednání byl koridor vymezen ve třech variantách.
- ÚAP Ústeckého kraje dále v rámci identifikovaného problému D/6 stanovují úkol prověřit aktuálnost koridoru územní rezervy VRT-ZR1.

E. HLAVNÍ CÍLE A PŘÍNOSY

Cílem rozvoje systému rychlých spojení v mezinárodním i republikovém kontextu je zajistit nezbytnou dopravní infrastrukturu pro zlepšení dostupnosti a propojenosti všech regionů Evropské unie i České republiky pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů zejména v oblasti konkurenceschopnosti. Její výstavba má rovněž pomoci posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost a podpořit právo všech občanů na volný pohyb.

Systém rychlých spojení je základem pro posílení role železniční dopravy na dopravním trhu, její realizací dojde k vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje. Je schopna plnit jak vnitřní přepravní vztahy v ČR (propojení krajských měst), tak i mezinárodní přepravní vztahy v rámci EU, kde na krátké a střední vzdálenosti představuje velmi efektivní alternativu i k letecké dopravě, přičemž dokáže zajistit rozvoj mobility nezávisle na fosilních palivech. Tato environmentálně přijatelná forma dopravy podporuje cíle EU i ČR v oblasti ochrany životního prostředí, je dalším krokem na cestě k nízkouhlíkové ekonomice a pomůže při snížení závislosti dopravy na tradičních uhlovodíkových palivech, čímž jednoznačně z dlouhodobého hlediska naplňuje principy udržitelného rozvoje.

Nová železniční dráha Praha – Ústí nad Labem – Drážďany (-SRN), jako součást systému rychlých spojení, se stane součástí páteří středoevropské sítě rychlé železniční dopravy. Její výstavbou dojde k výraznému zkrácení jízdních dob, a to nejenom v ose nové tratě. Nově vybudovaná infrastruktura je připravována jako jedna ze součástí celorepublikového dopravního systému, který bude z pohledu cestujících reprezentován především rychlými vlaky.

Nová železniční dráha, jako součást systému rychlých spojení, je plánována včetně propojení se stávajícími konvenčními železničními tratěmi, čímž budou zajištěny podmínky pro zvýšení kvality regionální a příměstské dopravy. Zlepší se dostupnost krajského města Ústí nad Labem i hlavního města Prahy. Zásadním způsobem se tedy zlepší dopravní obslužnost a dostupnost regionů i vnitřních periferií kraje, což pomůže zvýšit jejich konkurenceschopnost, podporu podnikání, potenciál ekonomického růstu, vznik pracovních příležitostí či rozvoj bydlení. Významným způsobem dojde k posílení systému veřejné hromadné dopravy, které ve svém důsledku pravděpodobně přinese snížení podílu individuální automobilové dopravy, tedy i snížení jejích negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Jedním z nejvýznamnějších přínosů realizace záměru v mezinárodním, republikovém i regionálním kontextu je uvolnění kapacity na stávajících koridorových tratích, které jsou v současné době na hranici svých kapacit, a to jak v oblasti osobní dopravy (dálková, regionální, příměstská), tak nákladní dopravy. Zejména nárůst přepravních kapacit pro nákladní dopravu lze označit za významně pozitivní jev; převedení významné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť – environmentálně šetrnou formu dopravy – přispěje ke snížení podílu silniční nákladní dopravy, a tedy snížení emisí. Zároveň Středohorský a Krušnohorský tunel budou dimenzovány na smíšený provoz (osobní i nákladní doprava).

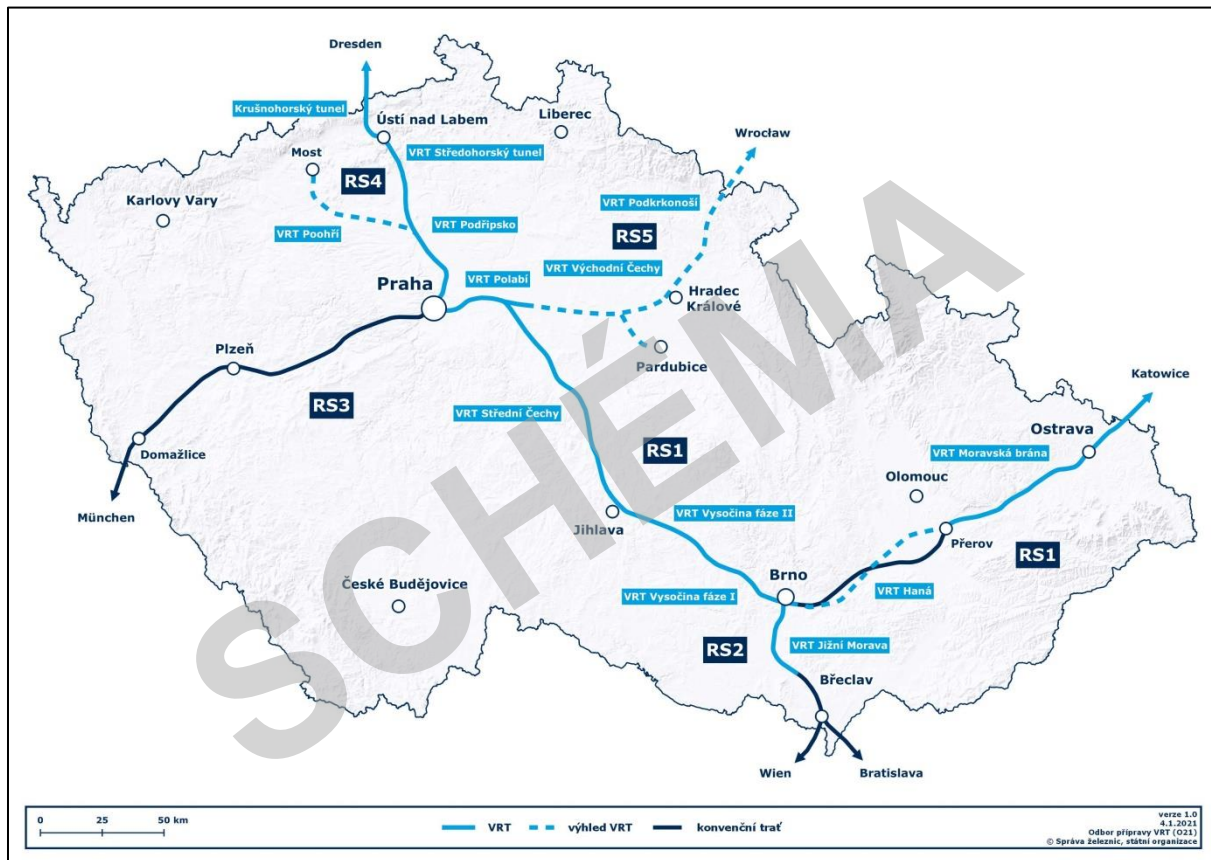
Realizace záměru tak splňuje veškeré předpoklady pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční dopravy, čímž dojde k významnému posílení hospodářského, sociálně-ekonomického i environmentálního rozvoje Ústeckého kraje.

Hlavní cíle a přínosy záměru, shrnutí:

- + **Zvýšení konkurenceschopnosti ČR v rámci EU.**
- + **Zvýšení konkurenceschopnosti Ústeckého kraje v rámci ČR.**
- + **Zvýšení konkurenceschopnosti regionů a vnitřních periferií Ústeckého kraje.**
- + **Naplnění dlouhodobých cílů EU i ČR v oblasti ochrany životního prostředí (přechod**

k nízkouhlíkové ekonomice, snížení závislosti na tradičních uhlovodíkových palivech, snížení emisí skleníkových plynů).

- + Uvolnění kapacit na stávajících koridorových tratích pro regionální, příměstskou a nákladní dopravu.
- + Posílení významu veřejné hromadné dopravy v udržitelné formě → snížení podílu individuální automobilové dopravy, snížení emisí.
- + Posílení významu železniční nákladní dopravy v udržitelné formě → snížení podílu silniční nákladní dopravy, snížení emisí.
- + Snížení podílu letecké dopravy.
- + Snížení energetické náročnosti na přepravu osob a zboží.
- + Významné zkrácení přepravních časů v relacích Praha – Ústí nad Labem a Praha – Dresden.
- + Kompatibilita mezi sítí RS a stávajícími konvenčními tratěmi → vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční dopravy:
 - zlepšení úrovně relací mezi městy přímo obsluhovanými železničními drahami zařazenými do systému rychlých spojení,
 - zlepšení úrovně relací v rámci dopravního systému Ústeckého kraje,
 - zlepšení úrovně relací v rámci sousedních krajů.
- + Zlepšení dopravní obslužnosti a dostupnosti regionů i vnitřních periferií Ústeckého kraje, včetně rychlejší dostupnosti krajského města Ústí nad Labem i hlavního města Prahy.
- + Přímá obsluha železničního uzlu Ústí nad Labem všemi vlaky bezúvratovým způsobem.



Obrázek 9: Schéma plánovaných vysokorychlostních tratí v ČR (Zdroj: Správa železnic, s. o., 2021)

F. PROPOJENÍ SÍTĚ RS SE STÁVAJÍCÍMI KONVENČNÍMI TRATĚMI

Za účelem vytvoření podmínek pro propojení sítě RS se stávajícími konvenčními tratěmi je koridor ŽD1 vymezen včetně tzv. **ramen**. V nich budou primárně realizovány příslušné traťové spojky, upraveny vybrané parametry a geometrie stávajících tratí, zejména jejich podélný sklon za účelem dodržení maximálních sklonových poměrů, instalovány zabezpečovací zařízení a další vybrané činnosti, kterými bude komplexně zajištěna spolehlivost, plynulost a kvalita budoucího provozu na železniční síti. Propojení sítě RS se stávajícími konvenčními tratěmi a zajištění jejich kompatibility významným způsobem přispěje ke zlepšení dopravní obslužnosti regionů Ústeckého kraje a jejich ekonomickému růstu a zároveň dostupnost krajského města Ústí nad Labem, resp. hlavního města Prahy. Vysokorychlostní vlakové soupravy díky zpětné kompatibilitě budou moci být převedeny i mimo systém rychlých spojení. Tímto způsobem mohou z realizace záměru profitovat i města a regiony ležící mimo území jím přímo dotčené.

5aZÚR ÚK nepředjímá způsob stavebně-technického řešení propojení sítě RS se stávajícími konvenčními tratěmi. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

➤ Propojení se železniční tratí č. 090 (tzv. Lovosická spojka)

Je navrženo propojení sítě RS se železniční tratí č. 090 (I. TŽK)¹⁸ sjezdem v úseku Hrobce – Oleško, západně od obcí Židovice a Hrobce. V daném úseku je uvažován vznik traťové spojky, kterým bude zajištěno přímé bezúvratové spojení v trase Praha – Lovosice – (Ústí nad Labem).

Předmětné propojení má mj. význam i z hlediska zajištění variability železničního provozu při mimořádnostech a výlukách na navazujícím úseku Hrobce – Ústí nad Labem.

Předmětná železniční trať č. 090 je zároveň součástí transevropské železniční sítě pro kombinovanou dopravu TERFN¹⁹. Propojením tratí jsou vytvářeny územní podmínky pro optimalizaci železniční nákladní dopravy.

➤ Propojení se železniční tratí č. 072 (tzv. Labský kříž)

Je navrženo propojení sítě RS se železniční tratí č. 072²⁰ v prostoru východně od Litoměřic, kde je uvažován vznik traťových spojek, jimiž bude zajištěno přímé bezúvratové spojení v trase Praha – Litoměřice – (Ústí nad Labem) a přímé bezúvratové spojení v trase Ústí nad Labem – Štětí – Mělník – Všetaty – Lysá nad Labem.

Předmětné propojení má mj. význam i z hlediska zajištění variability železničního provozu při mimořádnostech a výlukách na navazujícím úseku Křešice – Ústí nad Labem, resp. v opačném směru Křešice – Praha.

Předmětná železniční trať č. 072 je zároveň součástí transevropské železniční sítě pro kombinovanou dopravu TERFN. Propojením tratí jsou vytvářeny územní podmínky pro optimalizaci železniční nákladní dopravy.

➤ Propojení se železniční tratí č. 131 (tzv. Trmická spojka)

Je navrženo propojení sítě RS se železniční tratí č. 131²¹ v prostoru mezi Trmicemi a jezerem Milada,

¹⁸ Celostátní železniční trať č. 090 Praha – Kralupy nad Vltavou – Lovosice – Ústí nad Labem – Děčín

¹⁹ Transevropská železniční síť nákladní dopravy

²⁰ Celostátní železniční trať č. 072 Lysá nad Labem – Všetaty – Mělník – Štětí – Litoměřice – Ústí nad Labem

²¹ Celostátní železniční trať č. 130 Chomutov – Most – Bílina – Teplice v Čechách – Ústí nad Labem

kde je uvažováno s úpravou stávající železniční trati č. 131 a zajištěním plné kompatibility se sítí RS.

Předmětné propojení má mj. význam i z hlediska zajištění variability železničního provozu při mimořádnostech a výlukách na úseku Ústí nad Labem – Chabařovice.

➤ **Propojení se železniční tratí č. 130 (tzv. Krušnohorský kříž)**

Je navrženo propojení sítě RS se železniční tratí č. 130²² v prostoru mezi Chabařovicemi a Chlumcem, kde je uvažováno ve směru Ústí nad Labem – Teplice v Čechách s využitím, příp. modernizací, stávající železniční trati č. 130, a ve směru Drážďany – Teplice v Čechách s výstavbou nové traťové spojky. Tímto způsobem bude zejména zajištěno přímé, rychlé, bezúvratové spojení celého severozápadního segmentu Ústeckého kraje (Chomutov, Most, Bílina, Teplice v Čechách) s územím SRN.

G. ŠÍŘKA KORIDORU

Koridor je vymezen v proměnné šířce 100 m až 1200 m tak, jak je zobrazeno v grafické části 5aZÚR ÚK (2. Výkres ploch a koridorů, včetně ÚSES, 4. Výkres VPS, VPO a asanací).

Jednotlivá ramena koridoru vymezena za účelem vytvoření územních podmínek pro propojení sítě RS se stávajícími konvenčními tratěmi jsou vymezena v proměnné šířce tak, jak je zobrazeno v grafické části 5aZÚR ÚK (2. Výkres ploch a koridorů, včetně ÚSES, 4. Výkres VPS, VPO a asanací).

Pro zvýšení přehlednosti a vypovídací schopnosti 5aZÚR ÚK je součástí grafické části odůvodnění schéma 8. Schéma šířkového uspořádání koridoru. Dané schéma má výhradně orientační charakter a neslouží jako podklad pro rozhodování v území.

Stanovená šířka koridoru v dané fázi prověření záměru odpovídá míře obecnosti zásad územního rozvoje a zároveň představuje odpovídající kompromis mezi požadavkem přesného vymezení, který minimalizuje počet osob potenciálně dotčených na právech, a požadavkem ponechání dostatečného prostoru, který v podrobnějších stupních projektové přípravy, příp. nižších stupních územně plánovací dokumentace, umožňuje variantní řešení, upřesnění daného záměru při zohlednění místních podmínek a koordinaci s dalšími záměry v území.

Orientační místa rozšíření ve vybraných úsecích koridoru ŽD1:

➤ **Rozšíření v úseku hranice Středočeského a Ústeckého kraje (obec Mnetěš) – k. ú. Podluský**

- Rozšíření je navrženo pro možné upřesnění stavebně-technických parametrů dráhy v podrobnějších stupních projektové přípravy, prověření možného umístění stavby do těsného souběhu s tělesem dálnice D8 a realizaci terminálu Roudnice nad Labem.
- Na území obce Kleneč je koridor vymezen včetně ramene pro řešení křížení stavby se železniční tratí č. 096.

➤ **Rozšíření v úseku Hrobce – Oleško**

- Rozšíření je navrženo v části ramene koridoru pro možné upřesnění stavebně-technického řešení propojení sítě RS se železniční tratí č. 090 (tzv. Lovosická spojka).

➤ **Rozšíření v prostoru mezi Křešicemi a Polepy**

- Rozšíření je navrženo v části koridoru pro možné upřesnění stavebně-technického řešení propojení sítě RS se železniční tratí č. 072 (tzv. Labský kříž).

➤ **Rozšíření v prostoru Ústí nad Labem (Střekov)**

- Rozšíření je navrženo v části ramen koridoru pro možné řešení křížení stavby se

²² Celostátní železniční trať č. 131 Most – Úpořiny – Ústí nad Labem

železničními tratěmi č. 072 a 073.

➤ **Rozšíření v prostoru Ústí nad Labem (pod Větruší)**

- Rozšíření je navrženo v části ramen koridoru pro možné řešení křížení stavby se železniční tratí č. 090.

➤ **Rozšíření v úseku Ústí nad Labem (Střekov) – Hrbovice**

- Rozšíření je navrženo za účelem komplexního řešení železničního uzlu Ústí nad Labem včetně nákladového a seřadovacího nádraží.
- Na území obce Trmice je koridor vymezen včetně ramene v šířce 100 m pro možné upřesnění stavebně-technického řešení propojení sítě RS se železniční tratí č. 131.

➤ **Rozšíření v prostoru Chabařovic**

- Rozšíření je navrženo pro možné rozšíření stávající železniční trati č. 130, upřesnění stavebně-technického řešení souběhu stavby se železniční tratí č. 130 a jejich propojení v místě tzv. Krušnohorského kříže.

➤ **Rozšíření v oblasti Krušných hor**

- Rozšíření je navrženo v místě uvažovaného vedení Krušnohorským tunelem.

H. TUNELY

5aZÚR ÚK nepředjímá způsob stavebně-technického řešení vedení nové železniční dráhy na území Ústeckého kraje. Jedná se o podrobnost, která nepřísluší zásadám územního rozvoje s ohledem na jejich požadovanou míru obecnosti, měřítko (1 : 100 000) a koncepční pojetí. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

S ohledem na složitou morfologii území Ústeckého kraje a vysokou koncentraci přírodních hodnot je však zřejmé, že v oblasti Českého středohoří a Krušných hor je jediné možné vedení železniční dráhy tunely. V úseku přes České středohoří je uvažováno s tunelem délky cca 18 km, v oblasti Krušných hor je uvažováno s přeshraničním tunelem délky přibližně 25 km, přičemž na území ČR směrem ke státní hranici se SRN je délka české části tunelu cca 12 km. Tunely obecně slouží pro překonání nejen terénních překážek, ale též jinak neprůchodného území. Jejich realizací lze docílit dodržení požadovaných sklonových poměrů umožňujících provoz příslušných vlakových souprav (osobní doprava, nákladní doprava).

Způsob vedení nové železniční dráhy v oblasti Českého středohoří, Krušných hor a Holého vrchu, je uvažován pouze tunelem. V textové části 5aZÚR ÚK je pro koridor ŽD1 stanoven úkol pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru – vytvořit územní podmínky vedení železniční dráhy tunelem v níže popsaných územích. Tímto je dána rámcová garance toho, že v daných územích bude dráha vedena pod zemským povrchem.

5aZÚR ÚK zároveň s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona, požadovanou míru obecnosti, měřítko (1 : 100 000) a koncepční pojetí zásad územního rozvoje nepředjímá konkrétní umístění portálů jednotlivých tunelů, tj. míst, kde se vlakové soupravy zanoří pod zemský povrch. Upřesnění umístění portálů stejně jako doprovodných staveb tunelů (únikové chodby, technologické stavby, bezpečnostní prvky, větrací šachty ad.) bude provedeno v podrobnějších stupních projektové přípravy stavby.

Jednotlivé tunely jsou orientačně uvažovány v těchto úsecích/lokalitách:

➤ **Zahořanský tunel (cca 1 km)**

- průchod přes Holý vrch východně od sídla Zahořany

- dotčené obce: Křešice
- Středohorský tunel (cca 18 km)
 - průchod přes CHKO České středohoří mezi sídlem Zahořany a městem Ústí nad Labem
 - dotčené obce: Býčkovice, Hlinná, Chudoslavice, Křešice, Malečov, Ploskovice, Trnovany, Ústí nad Labem, Žitenice
- Krušnohorský tunel (cca 12 km na území ČR)
 - průchod přes oblast Krušných hor mezi městem Chabařovice a napojovacím bodem na hranici ČR/SRN (severozápadně od sídla Krásný Les)
 - tunel bude pokračovat na území SRN, celková délka cca 25 km
 - dotčené obce: Chabařovice, Chlumec, Krupka, Petrovice, Telnice

I. ORIENTAČNÍ TECHNICKÉ PARAMETRY

Níže uvedené technické parametry mají výhradně informativní charakter a nepředjímají konečné stavebně-technické ani provozní řešení stavby železniční dráhy, jako součásti systému rychlých spojení. Tento systém představuje provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující novostavby vysokorychlostních tratí, tratě vysokorychlostní modernizované i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu.

V případě novostaveb vysokorychlostních tratí se ze stavebního hlediska jedná o novostavbu dvoukolejné trati elektrizované střídavou napájecí soustavou a zabezpečené evropským zabezpečovacím systémem ETCS Level 2. Tunelová část bude realizována převážně dvojicí jednokolejných železničních tunelů. Středohorský a Krušnohorský tunel budou dimenzovány na smíšený provoz (osobní i nákladní doprava).

Je nezbytné dodržení vybraných stavebně-technických parametrů konstrukce trati, zejména:

- poloměr oblouku tratě min. 7150 m (při použití limitních parametrů min. 6025 m),
- podélný sklon tratě max. 20 ‰, v případě krátkých ramp max. 35 ‰,

Předmětné parametry zásadním způsobem determinují možnost vedení stavby dráhy, resp. vymezení koridoru, v území.

Novostavby vysokorychlostních tratí musí být s ohledem na bezpečnost provozu oploceny a nesmí mít žádná úrovnňová křížení.

Obecně platí, že realizace a rozvoj systému rychlých spojení musí být vnímán jako jeden celek provozně využívající novostaveb vysokorychlostních tratí a modernizací tratí konvenčních.

J. STANOVENÉ ÚKOLY PRO ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ A VYUŽÍVÁNÍ VYMEZENÉHO KORIDORU

Ve výrokové části 5aZÚR ÚK jsou stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání vymezeného koridoru ŽD1, které mají primárně za cíl minimalizovat potenciální negativní vlivy na vybrané složky životního prostředí a veřejné zdraví identifikované ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) a vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

Předmětné úkoly jsou formulovány a stanoveny s ohledem na požadovanou míru obecnosti, měřítko a koncepční pojetí zásad územního rozvoje ve vazbě na § 36 odst. 3 stavebního zákona, dle kterého zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Níže jsou jednotlivé stanovené úkoly pro územní plánování a využívání vymezeného koridoru uvedeny

(kurzívou červeně). Odůvodnění každého úkolu je potom uvedeno vždy pod každým jednotlivým úkolem.

1a) Vytvořit územní podmínky pro umístění železniční dráhy jako součásti systému rychlých spojení (RS) včetně souvisejících staveb a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury.

Úkol je stanoven v návaznosti na rozhodnutí Zastupitelstva Ústeckého kraje ze dne 28. 2. 2022, které usnesením č. 018/13Z/2022 rozhodlo o pořízení 5aZÚR ÚK na základě podaného návrhu oprávněného investora – Správy železnic, s. o. Přestože záměr železniční dráhy, pro nějž je v 5aZÚR ÚK vymezen koridor ŽD1, je obecně znám a prezentován jako vysokorychlostní trať, je pro účely 5aZÚR ÚK použito označení „železniční dráha jako součásti systému rychlých spojení (RS)“. Toto označení, resp. pojem „rychlá spojení (RS)“, vychází z *Programu rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR* schváleného vládou ČR dne 22. 5. 2017. Tento systém rychlých spojení představuje provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR a zahrnuje v sobě novostavby vysokorychlostních tratí (VRT), tratě vysokorychlostní modernizované i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu. Pojem „rychlá spojení (RS)“ tak lépe vystihuje charakter samotného záměru všeobecně známého pod označením „vysokorychlostní trať“. **Jedná se o terminologické zpřesnění, které však nemá vliv na stanovené budoucí využití území v koridoru, tj. železniční doprava.**

Související stavbou se rozumí stavba, která se stavbou hlavní svým účelem užívání nebo umístěním souvisí a která zabezpečuje užitelnost stavby hlavní nebo doplňuje účel užívání stavby hlavní, např. její součásti a příslušenství, místní komunikace, mostní objekty, tunely, galérie, opěrné a zárubní zdi, násypy, svahy, estakády, mostní konstrukce, dělící pásy, příkopy a ostatní povrchová odvodňovací zařízení, dešťové usazovací nádrže, propustky, protihlukové stěny, doprovodná vegetace, bez kterých nelze stavbu dopravní infrastruktury realizovat a řádně užívat pro stanovený účel.

V důsledku umístění nové liniové dopravní stavby dojde mj. k narušení infrastrukturálních vazeb v území. Za účelem zachování těchto vazeb bude nezbytné realizovat vybrané vyvolané stavby, zejména přeložky pozemních komunikací a inženýrských sítí.

V souvislosti se stanoveným úkolem je nezbytné upozornit na informaci uvedenou ve stanovisku Ministerstva průmyslu a obchodu č. j. MPO 116875/2022 ze dne 30. 1. 2023 uplatněného v rámci veřejného projednání k návrhu 5aZÚR ÚK, a sice že záměr železniční dráhy ve vymezeném koridoru bude křížit Labskou vodní cestu a tak může nastat křížení s transportem nadměrných a těžkých komponent (NTK) pro nový jaderný zdroj (NJZ) na vodní cestě. Z tohoto důvodu Ministerstvo průmyslu a obchodu navrhlo stanovit dodržení podjezdové výšky 7,0 m nad maximální plavební hladinou při křížení Labské vodní cesty, která umožní nejen přepravu komponentů NJZ ale i dopravu kontejnerů ve dvou, resp. třech vrstvách místo jedné. Předmětný požadavek však nemohl být zapracován do výrokové části 5aZÚR ÚK, jelikož se jedná o nadměrnou podrobnost, která nenáleží zásadám územního rozvoje. Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Pro zvýšení vypovídací schopnosti dokumentace je tak tato informace uvedena alespoň v odůvodnění 5aZÚR ÚK.

Pro definitivní návrh trasy železniční dráhy (v rámci koridoru) bude celkově nutné provést podrobné zmapování střetových a rizikových lokalit a podrobné průzkumné práce a na jejich základě upřesnit technické řešení a návrh směrového a výškového vedení. Další návrhy na úpravy můžou vyplynout z hodnocení vlivu záměru na životní prostředí (EIA), vč. návrhu na změnu vymezení koridoru. Na základě podrobnějších doplňujících průzkumů nebo výsledků hodnocení EIA tedy může vyvstát potřeba změny vymezení koridoru v ZÚR ÚK, která by byla provedena v rámci další aktualizace ZÚR ÚK, pakliže by zastupitelstvo kraje rozhodlo o pořízení takové aktualizace.

1b) Vytvořit územní podmínky pro vzájemné propojení a zajištění kompatibility železniční dráhy se stávajícími železničními tratěmi.

Dle § 8 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů se styk drah uskutečňuje vzájemným propojením drah, jestliže tomu nebrání technické uspořádání drah a je umožněn plynulý přechod drážních vozidel z jedné dráhy na druhou, bez zvláštního technického zařízení, a není-li ohrožena bezpečnost osob a bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy.

Vzájemné propojení sítě rychlých spojení se stávajícími železničními tratěmi a zajištění jejich kompatibility je vysoce žádoucím jevem, který přispěje ke zlepšení dopravní obslužnosti regionů Ústeckého kraje. Vysokorychlostní vlakové soupravy díky zpětné kompatibilitě budou moci být převedeny i mimo síť rychlých spojení. Tímto způsobem mohou z realizace záměru profitovat i města a regiony ležící mimo území jím přímo dotčené.

1c) Vytvořit územní podmínky pro vedení železniční dráhy tunelem přes území evropsky významné lokality Holý vrch, CHKO České středohoří, evropsky významnou lokalitu Východní Krušnohoří a ptačí oblast Východní Krušné hory s umístěním portálů, hloubených částí tunelů a souvisejících povrchových objektů a infrastruktury mimo I., II. a III. zónu ochrany CHKO České středohoří; vyloučení umístění nadzemních struktur na území evropsky významné lokality Holý vrch a potenciálních biotopů tetřívka obecného, zajištění migrační prostupnosti tělesa VRT pro kuňku obecnou v okolí evropsky významné lokality Stradovský rybník.

Úkol je stanoven v návaznosti na stanovené opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí (viz část A VVURÚ, kapitola 8.) a následně stanovený požadavek na prostorové opatření v dokumentaci SEA (viz část A VVURÚ, kapitola 11.). Cílem těchto požadavků obecně je minimalizace negativních vlivů na životní prostředí.

Úkol byl na základě výsledků veřejného projednání aktualizován v návaznosti na stanovisko Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, regionálního pracoviště Správa CHKO České středohoří č. j. SR/0234/UL/2023-2 ze dne 31. 1. 2023 uplatněné v rámci veřejného projednání k návrhu 5aZÚR ÚK a následnou dohodu o vypořádání předmětného stanoviska ze dne 15. 3. 2023, a zároveň v návaznosti na stanovisko Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství č. j. KUUK/018293/2023 ze dne 30. 1. 2023 uplatněné v rámci veřejného projednání k návrhu 5aZÚR ÚK.

1d) Vytvořit územní podmínky pro minimalizaci zásahů do vodotečí a technické řešení nezhoršující průchod povodňových vln a odtokových poměrů.

Úkol je stanoven v návaznosti na stanovené opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí (viz část A VVURÚ, kapitola 8.) a následně stanovený požadavek na prostorové opatření v dokumentaci SEA (viz část A VVURÚ, kapitola 11.). Cílem těchto požadavků obecně je minimalizace negativních vlivů na životní prostředí. V případě daného úkolu bude technické řešení vycházet z hydrologického posouzení jednotlivých křížení s koryty vodních toků, které bude prováděno v následujících fázích projektové přípravy.

Úkol byl na základě výsledků veřejného projednání aktualizován v návaznosti na stanovisko Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, regionálního pracoviště Správa CHKO České středohoří č. j. SR/0234/UL/2023-2 ze dne 31. 1. 2023 uplatněné v rámci veřejného projednání k návrhu 5aZÚR ÚK a následnou dohodu o vypořádání předmětného stanoviska ze dne 15. 3. 2023.

1e) Vytvořit územní podmínky pro zachování stávajících dopravních vazeb v území, včetně cyklostezek, místních a účelových komunikací.

Úkol jen stanoven v návaznosti na provedenou analýzu křížení koridoru ŽD1 se stávající dopravní infrastrukturou. Z provedené analýzy vyplývá, že koridor kříží pozemní komunikace všech kategorií, včetně dálnice D8, dráhy celostátní i regionální, cyklostezky, ale vodní tok Labe, který je dle zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, dopravně významnou vodní cestou.

1f) Vytvořit územní podmínky pro zajištění prostupnosti území pro člověka a průchodnost pro volně žijící živočichy, zejména v severojižním směru v trasách nadregionálních a regionálních biokoridorů a v místě souběhu železniční dráhy s dálnicí D8 a dalšími infrastrukturními stavbami.

Úkol je stanoven v návaznosti na stanovené opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí (viz část A VVURÚ, kapitola 8.) a následně stanovený požadavek na prostorové opatření v dokumentaci SEA (viz část A VVURÚ, kapitola 11.). Cílem těchto požadavků obecně je minimalizace negativních vlivů na životní prostředí.

Úkol byl na základě výsledků veřejného projednání aktualizován v návaznosti na stanovisko Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, regionálního pracoviště Správa CHKO České středohoří č. j. SR/0234/UL/2023-2 ze dne 31. 1. 2023 uplatněné v rámci veřejného projednání k návrhu 5aZÚR ÚK a následnou dohodu o vypořádání předmětného stanoviska ze dne 15. 3. 2023.

1g) Vytvořit územní podmínky pro ochranu obytné zástavby před hlukem a vibracemi.

Úkol je stanoven v návaznosti na stanovené opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí (viz část A VVURÚ, kapitola 8.) a následně stanovený požadavek na prostorové opatření v dokumentaci SEA (viz část A VVURÚ, kapitola 11.). Cílem těchto požadavků obecně je minimalizace negativních vlivů na životní prostředí.

1h) Vytvořit územní podmínky pro vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny s cílem minimalizace vlivů na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v prostoru ochranného pásma Národní kulturní památky Říp a v prostoru CHKO České středohoří.

Úkol je stanoven v návaznosti na stanovené opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí (viz část A VVURÚ, kapitola 8.) a následně stanovený požadavek na prostorové opatření v dokumentaci SEA (viz část A VVURÚ, kapitola 11.). Cílem těchto požadavků obecně je minimalizace negativních vlivů na životní prostředí.

Část úkolu týkající se prostoru CHKO České středohoří je stanovena v návaznosti na stanovisko Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, regionálního pracoviště Správa CHKO České středohoří č. j. SR/0234/UL/2023-2 ze dne 31. 1. 2023 uplatněné v rámci veřejného projednání k návrhu 5aZÚR ÚK a následnou dohodu o vypořádání předmětného stanoviska ze dne 15. 3. 2023.

1i) Vytvořit územní podmínky pro vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny s cílem minimalizace vlivů na kulturní hodnoty memoriální krajiny v prostoru krajinné památkové zóny Území bojiště u Přestanova, Chlumce a Varvažova.

Úkol je stanoven v návaznosti na stanovisko Ministerstva kultury č. j. MK 7321/2023 OPP ze dne 27. 1. 2023 uplatněné v rámci veřejného projednání k návrhu 5aZÚR ÚK a následnou dohodu o vypořádání předmětného stanoviska ze dne 6. 3. 2023.

1j) Vytvořit územní podmínky pro ochranu zvláště chráněných území, lokalit soustavy NATURA 2000, lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, významných krajinných prvků a územního systému ekologické stability.

Úkol je stanoven v návaznosti na stanovené opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí (viz část A VVURÚ, kapitola 8.) a následně stanovený požadavek na prostorové opatření v dokumentaci SEA (viz část A VVURÚ, kapitola 11.). Cílem těchto požadavků obecně je minimalizace negativních vlivů na životní prostředí.

1k) Vytvořit územní podmínky pro plochy a koridory zajišťující ekologickou konektivitu širšího území.

Úkol je stanoven v návaznosti na stanovisko Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, regionálního pracoviště Správa CHKO České středohoří č. j. SR/0234/UL/2023-2 ze dne 31. 1. 2023 uplatněné v rámci veřejného projednání k návrhu 5aZÚR ÚK a následnou dohodu o vypořádání předmětného stanoviska ze dne 15. 3. 2023.

1l) Vytvořit územní podmínky pro nenarušení funkčnosti stávajících objektů a zařízení důležitých pro obranu státu a pro umístění staveb, které ve svém důsledku společně zajistí zachování plné funkčnosti stávajících zařízení důležitých pro obranu státu.

Úkol je stanoven v návaznosti na stanovisko Ministerstva obrany č. j. MO 81000/2023-1322 ze dne 31. 1. 2023 uplatněné v rámci veřejného projednání k návrhu 5aZÚR ÚK.

2) Minimalizovat zábery zemědělské půdy s I. a II. třídou ochrany ZPF a pozemků určených k plnění funkce lesa.

Úkol je stanoven v návaznosti na stanovené opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí (viz část A VVURÚ, kapitola 8.) a následně stanovený požadavek na prostorové opatření v dokumentaci SEA (viz část A VVURÚ, kapitola 11.). Cílem těchto požadavků obecně je minimalizace negativních vlivů na životní prostředí.

Kvalifikovaný odhad záborů ZPF je uveden v kapitole 8.1. tohoto odůvodnění. Kvalifikovaný odhad záborů PUPFL je uveden v kapitole 8.2. tohoto odůvodnění.

3) Minimalizovat zásahy do území nerostného bohatství, dobývacích prostorů, poddolovaných a sesuvných území.

Úkol je stanoven v návaznosti na stanovené opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí (viz část A VVURÚ, kapitola 8.) a následně stanovený požadavek na prostorové opatření v dokumentaci SEA (viz část A VVURÚ, kapitola 11.). Cílem těchto požadavků obecně je minimalizace negativních vlivů na životní prostředí.

Nerostným bohatstvím ve smyslu článku [196] platných ZÚR ÚK se rozumí ložiska vyhrazených a významná ložiska nevyhrazených nerostů a prognózní zdroje nerostných surovin – zejména hnědého uhlí, štěrkopísků, stavebního kamene, vápence, cihlářských surovin a ostatních druhů nerudných surovin.

Koridor ŽD1 (resp. jednotlivé varianty koridoru v návrhu pro veřejné projednání) je v prostorové kolizi s jevy nerostného bohatství, zejména výhradními ložisky, a dobývacími prostory (viz výkres 5. *Koordinační výkres*, ev. A3 *Výkres vlivů na horninové prostředí*). Z důvodu střetu dvou významných veřejných zájmů (rozvoj dopravní infrastruktury mezinárodního významu X ochrana nerostného bohatství) byl v průběhu zpracování návrhu 5aZÚR ÚK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona svolán dne 13. 9. 2022 pracovní výbor na základě pozvánky pořizovatele Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu ze dne 29. 8. 2022.

Seznam účastníků:

- Ministerstvo dopravy,
- Ministerstvo pro místní rozvoj,
- Ministerstvo průmyslu a obchodu,
- Ministerstvo životního prostředí,
- Český báňský úřad,
- Česká geologická služba, p. o.,
- Správa železnic, s. o.,
- Krajský úřad Ústeckého kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu (pořizovatel 5aZÚR ÚK),
- Ateliér Cihlář-Svoboda s.r.o. (zpracovatel 5aZÚR ÚK).

Na základě pracovního výboru byly formulovány a zaznamenány tyto závěry (*uvedeny kurzívou*) ve vztahu k 5aZÚR ÚK:

1. *5aZÚR ÚK je zpracovávána v měřítku 1 : 100 000 a dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. 5aZÚR ÚK ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (včetně SEA) tak nesmí a nebude řešit např.:*
 - a. *časový harmonogram výstavby,*
 - b. *stavebně-technické provedení stavby (vyjma orientačního vedení tunelem z důvodu zpracování hodnocení SEA a NATURA 2000),*
 - c. *potřebu zakládání ploch pro deponování,*
(viz bod 13. stanovených podrobnějších požadavků na obsah a rozsah vyhodnocení SEA uvedený ve stanovisku MŽP k potřebě posouzení návrhu 5aZÚR ÚK z hlediska vlivů na životní prostředí ze dne 18. 1. 2022, č. j. MZP/2021/710/5835)
 - d. *geologickou stavbu území,*
(viz bod 14. stanovených podrobnějších požadavků na obsah a rozsah vyhodnocení SEA uvedený ve stanovisku MŽP k potřebě posouzení návrhu 5aZÚR ÚK z hlediska vlivů na životní prostředí ze dne 18. 1. 2022, č. j. MZP/2021/710/5835)
 - e. *zdroje surovin pro realizaci stavby VRT.*
(viz bod 15. stanovených podrobnějších požadavků na obsah a rozsah vyhodnocení SEA uvedený ve stanovisku MŽP k potřebě posouzení návrhu 5aZÚR ÚK z hlediska vlivů na životní prostředí ze dne 18. 1. 2022, č. j. MZP/2021/710/5835)
2. *Veřejný zájem na rozvoji veřejné dopravní infrastruktury mezinárodního a republikového významu – realizace VRT – převyšuje nad veřejným zájmem na ochranu konkrétně dotčených ložisek a dobývacích prostorů (viz část A VVURÚ, výkres A3 Výkres vlivů na horninové prostředí).*
3. *V případě dotčení výhradních ložisek budou v rámci projektové přípravy stavby aplikovány správní postupy, kterými bude zajištěno přehodnocení zásob podle nových podmínek využitelnosti, popř. odpis zásob dotčených částí ložisek a vytvořeny podmínky pro umístění stavby. (Pozn.: Toto nelze řešit prostřednictvím územně plánovací dokumentace.)*
4. *Zúčastněné strany si poskytnou vzájemnou součinnost jak v rámci procesu pořízení 5aZÚR ÚK, tak v navazující projektové přípravě stavby.*
5. *V rámci 5aZÚR ÚK ve vztahu k identifikovaným prostorovým kolizím s jevy z oblasti horninového prostředí budou případné požadavky na využití území či kritéria pro rozhodování o změnách v území stanoveny s ohledem na požadovanou míru obecnosti, měřítko (1 : 100 000) a koncepční pojetí zásad územního rozvoje ve vazbě na § 36 odst. 3 stavebního zákona, dle kterého zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Pouze v rámci odůvodnění 5aZÚR ÚK bude doplňkově uvedeno upozornění na nutné navazující úkony investora, z důvodu zachování potřebné kontinuity přípravy.*

Stanovený úkol pro územní plánování a využívání vymezeného koridoru respektuje požadovanou míru obecnosti, měřítko (1 : 100 000) a koncepční pojetí zásad územního rozvoje ve vazbě na § 36 odst. 3 stavebního zákona a je tedy plně v souladu se závěry pracovního výboru.

4) V součinnosti s vlastníkem příslušné vodohospodářské infrastruktury zajistit územní koordinaci se záměrem na propojení vodárenské soustavy mezi Teplicemi a Ústím nad Labem podél silnice I/13, pro který je v ZÚR ÚK vymezen koridor sledovaný pro VPS – V6.

V rámci 5aZÚR ÚK dochází k prostorové kolizi záměru vymezeného v PÚR ČR (viz článek (83a) PÚR ČR, koridor ŽD1) a záměru nadmístního významu (viz článek [177] ZÚR ÚK, koridor V6). Dle článku (76) PÚR ČR platí, že dojde-li k překryvu plochy nebo koridoru pro záměr vymezený v PÚR ČR s jiným záměrem, který v PÚR ČR není vymezený, nesmí být v územně plánovací dokumentaci stanoveny podmínky, které by znemožnily nebo podstatně ztížily realizaci záměru vymezeného v PÚR ČR.

V návaznosti na identifikovanou prostorovou kolizi koridoru ŽD1 s koridorem V6 vymezeným v platných ZÚR ÚK je stanoven úkol, jehož snahou je zajistit při následném zpřesňování předmětných

koridorů v územně plánovacích dokumentacích dotčených obcí, resp. při navazující projektové přípravě obou záměrů, na základě podrobnějšího prověření prostorových nároků možnost koordinace obou záměrů a jejich realizovatelnost, přestože záměr PÚR ČR má z podstaty hierarchie nástrojů územního plánování vyšší preferenci. Koordinaci je nezbytné provádět ve spolupráci s příslušnými dotčenými orgány a vlastníkem příslušné infrastruktury.

Případné křížení dráhy se stavbami technické infrastruktury není vyloučeno a vzájemná koordinace je možná. V § 5a odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, je stanoveno, že z důvodů veřejného zájmu se dráha a stavba dráhy může křížit nebo stýkat s energetickými, vodovodními, stokovými, telekomunikačními, popřípadě jinými sítěmi technického vybavení, které neslouží k provozování drah a drážní dopravě na dráhách, tak, aby práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů těchto zařízení byly zabezpečeny ve shodě s právy a povinnostmi vlastníků a provozovatelů drah a drážní dopravy na dráze.

5) Zajistit územní podmínky pro ukládání vyrubaného materiálu z tunelů a pro plochy zázemí stavenišť tunelů s potřebnými dopravními možnostmi a kapacitami.

Úkol je stanoven v návaznosti na stanovisko Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, regionálního pracoviště Správa CHKO České středohoří č. j. SR/0234/UL/2023-2 ze dne 31. 1. 2023 uplatněné v rámci veřejného projednání k návrhu 5aZÚR ÚK a následnou dohodu o vypořádání předmětného stanoviska ze dne 15. 3. 2023.

6) Zajistit územní koordinaci na střetu s koridorem E10b (1.A) s cílem omezit kumulativní vliv na skladebné části územního systému ekologické stability a významné krajinné prvky.

V rámci 5aZÚR ÚK dochází k prostorové kolizi dvou koridorů pro záměry vymezených v PÚR ČR. Jedná se o koridor dopravní infrastruktury ŽD1 (viz článek (83a) PÚR ČR), jehož zpřesnění je předmětem řešení 5aZÚR ÚK, a koridor technické infrastruktury E10 – vedení ZVN 400 kV Výškov – Babylon (viz článek (149) PÚR ČR), který je zpřesněn v ZÚR ÚK jako koridor E10b (1.A) – koridor pro dvojité vedení 400kV, úsek TR Výškov – hranice ÚK. Z podstaty hierarchie nástrojů územního plánování lze oba záměry označit jako záměry se shodnou preferencí. V případě koridoru ŽD1 a koridoru E10b (1.A) dochází k běžnému, a z hlediska prostorové koordinace relativně snadno řešitelnému křížení v kolmém směru.²³

Část úkolu týkající se omezení kumulativních vlivů na skladebné části územního systému ekologické stability a významné krajinné prvky je stanovena v návaznosti na stanovisko Agentury ochrany přírody

²³ V případě varianty ŽD1-B v návrhu 5aZÚR ÚK pro veřejné projednání však docházelo k poměrně ojedinělému, a z hlediska prostorové koordinace potenciálně obtížně řešitelnému křížení v podélném směru, navíc v území mezi sídly Chodouny a Lounky, tedy území silně prostorově omezeném přiléhající obytnou zástavbou obou sídel. Toto místo bylo identifikováno jako tzv. bottleneck (místo vyznačující se výrazným prostorovým omezením, kde například dochází k bezprostřednímu oboustrannému kontaktu koridoru se zastavěným územím). Z důvodu střetu dvou významných veřejných zájmů mezinárodního a republikového významu (rozvoj dopravní infrastruktury, rozvoj přenosové soustavy) byl v průběhu zpracování návrhu 5aZÚR ÚK pro veřejné projednání svolán dne 23. 8. 2022 pracovní výbor na základě pozvánky pořizovatele Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu ze dne 16. 8. 2022, za účasti zástupců ČEPS, a.s., Správa železnic, s. o. a pořizovatele a zpracovatele 5aZÚR ÚK. V rámci pracovního výboru byla diskutována možná koordinace obou záměrů v území. Ze strany vlastníka a provozovatele přenosové soustavy (ČEPS, a.s.) bylo konstatováno, že záměr dvojitého vedení ZVN 400 kV má vydané pravomocné stavební povolení a je již ve fázi realizace (předpokládaný termín dokončení a uvedení stavby V450/V428 do provozu: 12/2022). Záměr je realizován v trase stávajícího (jednoduchého) vedení V450. Zároveň bylo upozorněno, že území mezi sídly Chodouny a Lounky se vyznačuje složitými geologickými poměry pro zakládání staveb. Možnost vedení obou záměrů (staveb) v předmětném území není *a priori* vyloučena, nicméně je obecně spojena s řadou rizik (např. geologické poměry, přístup pro požární techniku, snížení spolehlivosti a bezpečnosti provozu přenosové soustavy v Libereckém a Ústeckém kraji na předem neurčitou dobu ad.). V současné fázi projektové přípravy záměru dráhy navíc nelze vyloučit případné nutné přeložení stavby ZVN 400 kV. Pro stanovení doporučené (kompromisní) varianty tak byla v rámci vícekritériální analýzy (viz výše) jedním z hodnotících kritérií v rámci zjednodušeného dopravně-technického porovnání i koordinace se záměrem přenosové soustavy E10b (1.A). Vícekritériální analýza byla zpracována v souladu se závěry pracovního výboru.

a krajiny ČR, regionálního pracoviště Správa CHKO České středohoří č. j. SR/0234/UL/2023-2 ze dne 31. 1. 2023 uplatněné v rámci veřejného projednání k návrhu 5aZÚR ÚK a následnou dohodu o vypořádání předmětného stanoviska ze dne 15. 3. 2023.

7) Minimalizovat střet s ochrannými pásmy letiště Roudnice zejména s ochranným pásmem se zákazem staveb.

Úkol je stanoven v návaznosti na požadavek vyplývající ze stanoviska Ministerstva dopravy č.j. MD-397/10/2022-910/8 ze dne 31.1.2023 uplatněného v rámci veřejného projednání k návrhu 5aZÚR ÚK.

K. STANOVENÁ KRITÉRIA PRO ROZHODOVÁNÍ O MOŽNÝCH VARIANTÁCH VE VYUŽITÍ ÚZEMÍ VYMEZENÉHO KORIDORU

Ve výrokové části 5aZÚR ÚK jsou dále stanovena kritéria pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru ŽD1, která mají za cíl, analogicky jako stanovené úkoly pro územní plánování a využívání vymezeného koridoru, minimalizovat potenciální negativní vlivy na vybrané složky životního prostředí a veřejné zdraví identifikované ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) a vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

Předmětná kritéria jsou formulována a stanovena s ohledem na požadovanou míru obecnosti, měřítko a koncepční pojetí zásad územního rozvoje ve vazbě na § 36 odst. 3 stavebního zákona, dle kterého zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Níže jsou jednotlivá kritéria pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru uvedena (*kurzívou červeně*). Odůvodnění každého kritéria je potom uvedeno vždy pod každým jednotlivým kritériem.

1) Vzdálenost od obytné zástavby a možnost minimalizace vlivů na kvalitu prostředí v přilehlé obytné zástavbě dotčených obcí.

Kritérium je stanoveno v návaznosti na stanovené opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí (viz část A VVURÚ, kapitola 8.) a následně stanovený požadavek na prostorové opatření v dokumentaci SEA (viz část A VVURÚ, kapitola 11.). Cílem těchto požadavků obecně je minimalizace negativních vlivů na životní prostředí.

Koridor je vymezen v proměnné šířce 100–1200 m. Při umísťování stavby do koridoru, v místech přiblížení obytné zástavbě, musí být vzdálenost od obytné zástavby minimalizována. V případě oboustranného přiblížení k obytné zástavbě (např. prostor mezi sídly Hrobce a Židovice) musí být docíleno takového řešení, které rovnoměrně minimalizuje vlivy na obě sídla.

2) Minimalizace vlivů na průchod povodňových průtoků a odtokové poměry, vhodná řešení křížení vodních toků dostatečně kapacitními mostními objekty s co nejmenšími zásahy do skladebných částí územního systému ekologické stability a významných krajinných prvků.

Kritérium je stanoveno v návaznosti na stanovené opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí (viz část A VVURÚ, kapitola 8.) a následně stanovený požadavek na prostorové opatření v dokumentaci SEA (viz část A VVURÚ, kapitola 11.). Cílem těchto požadavků obecně je minimalizace negativních vlivů na životní prostředí.

Koridor zasahuje do stanovených záplavových území. Při návrhu stavby musí být zvažována taková řešení, která budou mít minimální vliv na průchod povodňových průtoků a odtokové poměry. Zejména při křížení vodních toků musí být křížení vodních toků zajištěno dostatečně kapacitními mostními objekty, v ostatních případech v rámci záplavových území je vhodné zvážit možnost vedení po estakádě.

Kritérium bylo na základě výsledků veřejného projednání aktualizováno v návaznosti na stanovisko Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, regionálního pracoviště Správa CHKO České středohoří č. j. SR/0234/UL/2023-2 ze dne 31. 1. 2023 uplatněné v rámci veřejného projednání k návrhu 5aZÚR ÚK a následnou dohodu o vypořádání předmětného stanoviska ze dne 15. 3. 2023.

3) Minimalizace vlivů a zásahů do zvláště chráněných území, lokalit soustavy NATURA 2000, lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, významných krajinných prvků a skladebných částí ÚSES.

Kritérium je stanoveno v návaznosti na stanovené opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí (viz část A VVURÚ, kapitola 8.) a následně stanovený požadavek na prostorové opatření v dokumentaci SEA (viz část A VVURÚ, kapitola 11.). Cílem těchto požadavků obecně je minimalizace negativních vlivů na životní prostředí.

4) Míra zajištění prostupnosti územím pro člověka a volně žijící živočichy.

Kritérium je stanoveno v návaznosti na stanovené opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí (viz část A VVURÚ, kapitola 8.) a následně stanovený požadavek na prostorové opatření v dokumentaci SEA (viz část A VVURÚ, kapitola 11.). Cílem těchto požadavků obecně je minimalizace negativních vlivů na životní prostředí.

5) Minimalizace vlivů na vydobytí ložisek.

Kritérium je stanoveno v návaznosti na stanovisko Českého báňského úřadu č. j. SBS 55533/2022/ČBÚ-21 ze dne 31. 1. 2023 uplatněné v rámci veřejného projednání k návrhu 5aZÚR ÚK. Na základě doplněného kritéria bude nutné při zpracování následné předprojektové a projektové dokumentace stavby hledat takové varianty ve využití koridoru, aby umístěním záměru v ploše ložisek byl minimalizován vliv na jejich vydobytí. Jak uvedl ČBÚ v odůvodnění svého stanoviska, v případě koridoru ŽD1 (dříve ŽD1-C) se jedná o:

Výhradní ložiska:

- Rohatce, č. ID – 3204500, vápence jílovité-cementářské korekční sialitické suroviny,
- Velký Újezd u Litoměřic, č. ID - 3207501, cihlářská surovina – jíl – sprašová hlína,

Ložiska nevyhrazených nerostů:

- Podluský – Roudnice, č. 30888000, štěrkopísky,
- Černěves – Chodouny, č. 3002201, štěrkopísky.

6) Minimalizace střetů s ochrannými pásmy vodních zdrojů a minimalizace vlivů na podzemní a povrchové vody a vlivů na změny ve vodním režimu.

Kritérium je stanoveno v návaznosti na stanovisko Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, regionálního pracoviště Správa CHKO České středohoří č. j. SR/0234/UL/2023-2 ze dne 31. 1. 2023 uplatněné v rámci veřejného projednání k návrhu 5aZÚR ÚK a následnou dohodu o vypořádání předmětného stanoviska ze dne 15. 3. 2023.

7) Zabránění střetům, případně jejich maximální omezení s oblastmi svahových nestabilit, včetně všech nutných stabilizačních a sanačních opatření.

Kritérium je stanoveno v návaznosti na stanovisko Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, regionálního pracoviště Správa CHKO České středohoří č. j. SR/0234/UL/2023-2 ze dne 31. 1. 2023 uplatněné

v rámci veřejného projednání k návrhu 5aZÚR ÚK a následnou dohodu o vypořádání předmětného stanoviska ze dne 15. 3. 2023.

8) Umístění portálů tunelů a souvisejících povrchových objektů a infrastruktury stavby železniční dráhy mimo území I., II. a III. zóny CHKO České středohoří a obecně minimalizace zásahů a dopadů stavby na území CHKO.

Kritérium je stanoveno v návaznosti na stanovisko Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, regionálního pracoviště Správa CHKO České středohoří č. j. SR/0234/UL/2023-2 ze dne 31. 1. 2023 uplatněné v rámci veřejného projednání k návrhu 5aZÚR ÚK a následnou dohodu o vypořádání předmětného stanoviska ze dne 15. 3. 2023.

ODŮVODNĚNÍ BODU 7. TEXTOVÉ ČÁSTI 5aZÚR ÚK

Změna v článku [199] odstavci (22).

Změna úkolu pro územní plánování stanoveného pro upřesnění územních podmínek ochrany a rozvoje civilizačních hodnot území kraje je provedena z důvodu terminologického sjednocení ZÚR ÚK.

V rámci 5aZÚR ÚK je zaveden pojem „rychlá spojení (RS)“, který je definován *Programem rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR* schváleným vládou ČR dne 22. 5. 2017. Systém rychlých spojení představuje provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující novostavby vysokorychlostních tratí (VRT), tratě vysokorychlostní modernizované i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu. Pojem „rychlá spojení (RS)“ tak lépe vystihuje charakter záměru, pro který je v rámci 5aZÚR ÚK vymezen koridor ŽD1.

ODŮVODNĚNÍ BODU 8. TEXTOVÉ ČÁSTI 5aZÚR ÚK

Změna v článku [199] odstavci (24).

Změna úkolu pro územní plánování stanoveného pro upřesnění územních podmínek ochrany a rozvoje civilizačních hodnot území kraje je provedena z důvodu terminologického sjednocení ZÚR ÚK.

V rámci 5aZÚR ÚK je zaveden pojem „rychlá spojení (RS)“, který je definován *Programem rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR* schváleným vládou ČR dne 22. 5. 2017. Systém rychlých spojení představuje provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující novostavby vysokorychlostních tratí (VRT), tratě vysokorychlostní modernizované i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu. Pojem „rychlá spojení (RS)“ tak lépe vystihuje charakter záměru, pro který je v rámci 5aZÚR ÚK vymezen koridor ŽD1.

ODŮVODNĚNÍ BODU 9. TEXTOVÉ ČÁSTI 5aZÚR ÚK

Vložení nové VPS v článku [220].

Stavba s názvem „železniční dráha v úseku (Praha –) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (–Drážďany), včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS)“ byla zařazena mezi veřejně prospěšné stavby v souladu s § 170 odst. 1 písm. a) stavebního zákona, a to v souvislosti s vymezením odpovídajícího nového koridoru ŽD1.

Dopravní infrastruktura (včetně staveb drah), jako součást veřejné infrastruktury dle § 2 odst. 1 písm. m) stavebního zákona, je zřizována a využívána ve veřejném zájmu.

Dle § 5 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, je stavba dráhy celostátní,

regionální, tramvajové, trolejbusové nebo dráhy speciální veřejně prospěšná.

Podrobné odůvodnění vymezení koridoru pro tuto veřejně prospěšnou stavbu viz výše ODŮVODNĚNÍ BODU 6. TEXTOVÉ ČÁSTI 5aZÚR ÚK.

ODŮVODNĚNÍ BODŮ 10. – 58. TEXTOVÉ ČÁSTI 5aZÚR ÚK

Změny v článku [235].

Tabulka požadavků na koordinaci koridorů a ploch v ZÚR ÚK vymezených veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření (kromě ÚSES), návrhů, asanací, územních rezerv, rozvojových oblastí, rozvojových os, specifických oblastí a krajinných celků je upravena v souvislosti se zrušením koridoru územní rezervy VRT-ZR1 a vymezením nového koridoru ŽD1.

ODŮVODNĚNÍ BODŮ 59. – 60. TEXTOVÉ ČÁSTI 5aZÚR ÚK

Změny v článku [242].

Formální úprava kapitoly zohledňující stav dokumentace ZÚR ÚK po vydání 5aZÚR ÚK.

ODŮVODNĚNÍ BODU 61. TEXTOVÉ ČÁSTI 5aZÚR ÚK

Změny v článku [242].

Příloha koordinačního výkresu byla již zrušena, limity využití území, které byly v této příloze zobrazeny, jsou součástí koordinačního výkresu.

ODŮVODNĚNÍ BODŮ 62. a 63. TEXTOVÉ ČÁSTI 5aZÚR ÚK

Změna v článku [243].

Změna v seznamu použitých zkratk je provedena z důvodu terminologického sjednocení ZÚR ÚK. V rámci 5aZÚR ÚK je zaveden pojem „rychlá spojení (RS)“, který je definován *Programem rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR* schváleným vládou ČR dne 22. 5. 2017. Tento systém v sobě mj. zahrnuje novostavby vysokorychlostních tratí (VRT).

8. KVALIFIKOVANÝ ODHAD ZÁBORŮ PŮDNÍHO FONDU PRO PLOCHY A KORIDORY REPUBLIKOVÉHO A NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU

8.1. Kvalifikovaný odhad záborů ZPF

8.1.1. Metodika a kvalifikovaný odhadu záborů ZPF

Kvalifikovaný odhad záborů zemědělského půdního fondu (dále též „ZPF“) je zpracován dle § 5 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, dle § 2 vyhlášky č. 271/2019 Sb., o stanovení postupů k zajištění ochrany zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, a přílohy této vyhlášky.

Kvalifikovaný odhad záborů ZPF je zpracován pro nově vymezený koridor železniční dopravy ŽD1, který je předmětem řešení 5aZÚR ÚK:

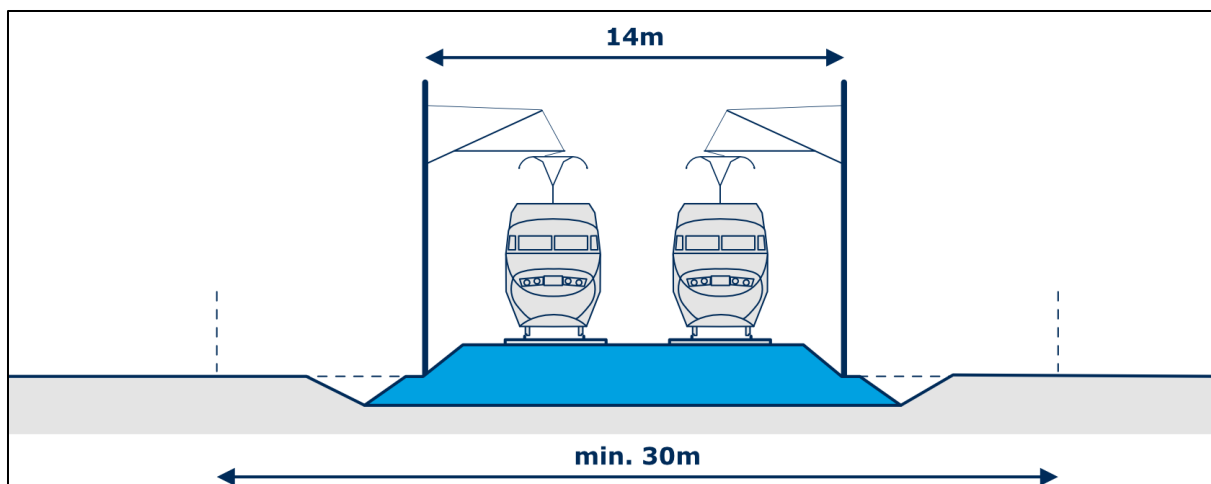
- **ŽD1** – koridor pro železniční dráhu v úseku (Praha –) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (– Drážďany), včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS).

Do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF je zahrnován jen trvalý zábor, který má dlouhodobý význam pro využití území. Plochy předpokládaných dočasných záborů ZPF jsou ovlivněny takovým množstvím proměnných hodnot (např. zvolenou technologií výstavby, použitými materiály, harmonogramem vlastní výstavby), že výsledný odhad je pro další práci nepoužitelný a nejsou proto i s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF zahrnuty.

Rozsah a přesnost kvalifikovaného odhadu záborů ZPF odpovídá použitému měřítku grafické části 5aZÚR ÚK (1 : 100 000). Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Kvalifikovaný odhad záborů ZPF vychází z následujících předpokladů:

- Dráha bude ve vybraných úsecích vedena **na rostlém terénu**. Šířka pláně železničního spodku dráhy bude cca 14 m. V případě vedení dráhy v zářezu nebo na náspu pak bude tato šířka zvětšena o šířku svahů, která je variabilní a není ji možné v současné době na základě dostupných podkladů přesně stanovit; rámcově lze však tuto šířku odhadnout na 25–40 m. Zároveň je potřeba uvažovat s prostorem pro odvodnění stavby, realizaci ochranných pásů izolační zeleně a stavbu oplocení vč. manipulačního prostoru vně prostoru stavby dráhy. **Tento způsob vedení dráhy zvyšuje reálný zábor ZPF.**



Obrázek 10: Orientační šířkové uspořádání v příčném řezu dráhy (Zdroj: Správa železnic, s. o., 2021)



Obrázek 11: Ukázka vedení vysokorychlostní trati na rostlém terénu: Itálie, Olcenengo, vlaková souprava ETR.400 "Frecciarossa 1000" (Foto: Enrico Bavestrello)

- Dráha bude ve vybraných úsecích (zejména v místech křížení s vodním tokem Labe) vedena mimoúrovňově – **po mostních konstrukcích** s proměnným rozpětím. V tomto případě bude zábor ZPF vyvolán pouze plochou pro umístění zakládacích pilotů a opěr při okrajích příslušné mostní konstrukce. Samotný zábor ZPF bude v tomto případě minimální a v měřítku ZÚR zanedbatelný.

Tento způsob vedení dráhy snižuje reálný zábor ZPF.

- Dráhu lze ve vybraných úsecích (např. i ve volné krajině) vést mimoúrovňově – **po estakádě**. V tomto případě je zábor ZPF vyvolán pouze plochou pro umístění zakládacích patek pilířů, přičemž půdorysná plocha jedné zakládací patky je cca 20 m² a vzdálenost mezi jednotlivými patkami je cca 25–35 m. Vedení dráhy po estakádách v konkrétních úsecích není v současné době známo. Vedení dráhy po estakádě snižuje oproti vedení po rostlém terénu (bez nutnosti

zářezů či náspů) reálný zábor ZPF o cca 95 %.

Tento způsob vedení dráhy snižuje reálný zábor ZPF.



Obrázek 12: Ukázka vedení vysokorychlostní trati po estakádě: Viaduc de Jaulny, Francie (Zdroj: International Database and Gallery of Structures, Structurae.net)

- Dráha bude ve vybraných úsecích (zejména v místech křížení s CHKO České středohoří a masivem Krušných hor) vedena **raženým tunelem**. V tomto případě bude zábor ZPF vyvolán pouze plochou pro umístění tunelových portálů. Samotný zábor ZPF bude v tomto případě minimální a v měřítku ZÚR zanedbatelný.

Tento způsob vedení dráhy snižuje reálný zábor ZPF.

Na základě výše uvedených předpokladů a odborné konzultaci s oprávněným investorem stavby **je pro účely stanovení kvalifikovaného odhadu záborů ZPF v rámci 5aZÚR ÚK** stanovena jednotná odhadovaná šířka tělesa stavby dráhy včetně ostatních součástí stavby a včetně započtení odhadované průměrné šíře náspů, zářezů, příkopů, odvodňovacích ploch, ochranných pásů izolační zeleně, oplocení, manipulačního prostoru vně prostoru stavby dráhy na **40 m**. V místech uvažovaného vedení dráhy tunelem není zábor ZPF hodnocen.

Tabulka kvalifikovaného odhadu záborů ZPF jsou uvedeny na následující stránce.

Tabulka 9: Kvalifikovaný odhad záborů ZPF koridoru ŽD1

Navržené využití -- Označení koridoru	Délka osy koridoru přes příslušnou třídu ochranu ZPF [m]					Šířka stavby, pro kterou je koridor vymezen [m]	Odhad reálného záboru ZPF podle tříd ochrany [ha]						Informace o existenci		
	I.	II.	III.	IV.	V.		I.	II.	III.	IV.	V.	CELKEM [ha]	Závlah	Odvodnění	Staveb k ochraně pozemku před erozní činností vody
ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA															
ŽD1	5 829	5 586	7 291	9 272	4 683	40	23,32	22,34	29,16	37,09	18,73	130,64		ANO	

8.1.2. Odůvodnění záborů ZPF na půdách I. a II. třídy ochrany

V rámci 5aZÚR ÚK dochází v případě koridoru ŽD1 dle kvalifikovaného odhadu záborů ZPF mj. k záboru cca 23,32 ha půd I. třídy ochrany ZPF a 22,34 ha II. třídy ochrany ZPF. Dle § 4 odst. 3 zákona č. 334/1992 Sb., o zemědělském půdním fondu, ve znění pozdějších předpisů, lze zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany ZPF odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany ZPF. Z tohoto důvodu je v následující tabulce uvedeno odůvodnění převahy jiného veřejného zájmu nad veřejným zájmem ochrany ZPF.

Podrobné odůvodnění vymezení koridoru je uvedeno výše v [kapitole 7](#).

označení	odůvodnění jiného veřejného zájmu nad veřejným zájmem ochrany ZPF
ŽD1	Koridor je částečně vymezen na půdách s I. a II. třídou ochrany ZPF. Veřejnému zájmu na ochranu ZPF nejvyšších tříd ochrany je nadřazen veřejný zájem na rozvoj veřejné dopravní infrastruktury mezinárodního a republikového významu, spočívající ve výstavbě železniční dráhy jako součásti systému rychlých spojení (RS). Záměru železniční dráhy jako součásti systému rychlých spojení (RS) je základem pro posílení role železniční dopravy na dopravním trhu, její realizací dojde k vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje. Je schopna plnit jak vnitřní přepravní vztahy v ČR (propojení krajských měst), tak i mezinárodní přepravní vztahy v rámci EU, kde na krátké a střední vzdálenosti představuje velmi efektivní alternativu i k letecké dopravě, přičemž dokáže zajistit rozvoj mobility nezávisle na fosilních palivech. Tato environmentálně přijatelná forma dopravy podporuje cíle EU i ČR v oblasti ochrany životního prostředí, je dalším krokem na cestě k nízkouhlíkové ekonomice a pomůže při snížení závislosti dopravy na tradičních uhlovodíkových palivech, čímž jednoznačně z dlouhodobého hlediska naplňuje principy udržitelného rozvoje. Systém rychlých (železničních) spojení je plánován včetně propojení se stávajícími konvenčními železničními tratěmi, čímž budou zajištěny podmínky pro zvýšení kvality regionální a příměstské dopravy. Zlepší se dostupnost krajského města Ústí nad Labem i hlavního města Prahy. Zásadním způsobem se tedy zlepší dopravní obslužnost a dostupnost regionů i vnitřních periferií kraje, což pomůže zvýšit jejich konkurenceschopnost, podporu podnikání, potenciál ekonomického růstu, vznik pracovních příležitostí či rozvoj bydlení. Významným způsobem dojde k posílení systému veřejné hromadné dopravy v udržitelné formě, které ve svém důsledku pravděpodobně přinese snížení podílu individuální automobilové dopravy, tedy i snížení jejích negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Jedním z nejvýznamnějších přínosů realizace záměru v mezinárodním, republikovém i regionálním kontextu je uvolnění kapacity na stávajících koridorových tratích, které jsou v současné době na hranici svých kapacit, a to jak v oblasti osobní dopravy (dálková, regionální, příměstská), tak nákladní dopravy. Zejména nárůst přepravních kapacit pro nákladní dopravu lze označit za významně pozitivní jev; převedení významné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť – environmentálně šetrnou formu dopravy – přispěje ke snížení podílu silniční nákladní dopravy, a tedy snížení emisí. Souhrnně lze konstatovat, že veřejný zájem na vymezení koridoru ŽD1, který naplňuje předpoklady pro posílení hospodářského, sociálního a environmentálního pilíře udržitelného rozvoje Ústeckého kraje, resp. České republiky, lze považovat za

nadřazený veřejnému zájmu na ochranu ZPF nejvyšších tříd ochrany.

8.2. Kvalifikovaný odhad záborů PUPFL

Kvalifikovaný odhad záborů pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále též „PUPFL“) je zpracován v souladu s § 13 až 15 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a to s rozlišením na jednotlivé kategorie lesa: lesy ochranné, lesy zvláštního určení a lesy hospodářské.

Kvalifikovaný odhad záborů PUPFL je zpracován pro nově vymezený koridor železniční dopravy ŽD1, který je předmětem řešení 5aZÚR ÚK:

- **ŽD1** – koridor pro železniční dráhu v úseku (Praha –) hranice krajů Středočeský/Ústecký – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (– Drážďany), včetně odboček pro vzájemné propojení na stávající železniční tratě, jako součást systému rychlých spojení (RS).

V rámci kvalifikovaného odhadu záborů PUPFL je rozlišováno:

- ▶ **odnětí PUPFL**, tj. uvolnění těchto pozemků pro jiné využití;
- ▶ **omezení využívání PUPFL**, stav, kdy na dotčených pozemcích nemohou být plněny některé funkce lesa v obvyklém rozsahu.

Odnětí nebo omezení může být trvalé nebo dočasné. Plochy předpokládaných dočasných záborů PUPFL jsou však ovlivněny takovým množstvím proměnných hodnot (např. zvolenou technologií výstavby, použitými materiály, harmonogramem vlastní výstavby), že výsledný odhad je pro další práci nepoužitelný a nejsou proto i s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona do součtu kvalifikovaného odhadu záborů PUPFL zahrnuty.

Rozsah a přesnost kvalifikovaného odhadu záborů PUPFL odpovídá použitému měřítku grafické části 5aZÚR ÚK (1 : 100 000). Dle § 36 odst. 3 stavebního zákona zásady územního rozvoje nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Kvalifikovaný odhad záborů PUPFL vychází ze stejných předpokladů jako kvalifikovaný odhad záborů ZPF (viz kapitola 8.1.1).

Tabulka 10: Kvalifikovaný odhad záborů PUPFL koridoru ŽD1

Navržené využití -- Označení koridoru	Délka osy koridoru přes příslušnou kategorii lesa [m]				Šířka stavby, pro kterou je vymezen koridor [m]	Odhad reálného záboru PUPFL podle kategorie lesa [ha]				
	Les ochranný	Les zvl. určení	Les hospodář.	Celkem [m]		Les ochranný	Les zvl. určení	Les hospodář.	Charakter záboru	CELKEM [ha]
ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA										
ŽD1	0	0	1 661	1 661	40	0,00	0,00	6,64	odnětí	6,64

9. ÚPLNÉ ZNĚNÍ TEXTU ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE ÚSTECKÉHO KRAJE S VYZNAČENÍM ZMĚN PROVEDENÝCH V RÁMCI 5. AKTUALIZACE

Znění textu Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje s vyznačením změn provedených v rámci 5. aktualizace, které je nedílnou součástí odůvodnění, tvoří samostatnou přílohu dokumentace 5aZÚR ÚK (II.B TEXT S VYZNAČENÍM ZMĚN).

Výchozím textem pro zpracování textu s vyznačením změn je Úplné znění Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje po vydání 1., 2., 3. a 4. aktualizace (atelier T-plan s.r.o., 2023).

10. NÁLEŽITOSTI PODLE SPRÁVNÍHO ŘÁDU

10.1. Rozhodnutí o námitkách

Tato část odůvodnění nahrazuje část d) prohlášení dle § 10g odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění.

Námítky uplatněné dle § 39 odst. 2 ve spojení s § 42b odst. 4 stavebního zákona a rozhodnutí o námitkách jsou **Přílohou č. 7 opatření obecné povahy**, kterým se 5aZÚR ÚK dle § 36 odst. 4 stavebního zákona vydává.

10.2. Vyhodnocení připomínek

Tato část odůvodnění nahrazuje část d) prohlášení dle § 10g odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění.

Připomínky uplatněné dle § 39 odst. 2 ve spojení s § 42b odst. 4 stavebního zákona a vyhodnocení připomínek jsou **Přílohou č. 6 opatření obecné povahy**, kterým se 5aZÚR ÚK dle § 36 odst. 4 stavebního zákona vydává.

10.3. Uplatněné námitky k variantám, které nebyly vybrány

Dle § 42b odst. 8 stavebního zákona pořizovatel ve spolupráci se zpracovatelem navrhl na základě uplatněných stanovisek, dohodovacích jednání, námitek a připomínek variantu ŽD1–C, která byla všemi dotčenými orgány akceptovatelná. Uplatněné námitky k variantám ŽD1–A a ŽD1–B jsou **Přílohou č. 9 opatření obecné povahy**, kterým se 5aZÚR ÚK dle § 36 odst. 4 stavebního zákona vydává.

10.4. Uplatněné připomínky k variantám, které nebyly vybrány

Dle § 42b odst. 8 stavebního zákona pořizovatel ve spolupráci se zpracovatelem navrhl na základě uplatněných stanovisek, dohodovacích jednání, námitek a připomínek variantu ŽD1–C, která byla všemi dotčenými orgány akceptovatelná. Uplatněné připomínky k variantám ŽD1–A a ŽD1–B jsou **Přílohou č. 10 opatření obecné povahy**, kterým se 5aZÚR ÚK dle § 36 odst. 4 stavebního zákona vydává.