

Praha dne 31. ledna 2023
Č. j.: MZP/2022/710/5141
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 MŽP k návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje

Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu, jako příslušný orgán územního plánování dle ustanovení § 7 odst. 1 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) oznámil v souladu s ustanovením § 42b odst. 2 a § 39 odst. 1 stavebního zákona konání veřejného projednání návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (dále jen „5AZÚR ÚK“ či „aktualizace“), které se uskutečnilo dne 24. 1. 2023 v Konferenčním sále Krajského úřadu Ústeckého kraje.

Předmětem návrhu 5AZÚR ÚK je variantní 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) a současně zrušení koridoru územní rezervy VRT – ZR1 schválené v platných Zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje.

Dne 18. 1. 2022 pod č. j.: MZP/2021/710/5835 vydalo Ministerstvo životního prostředí (dále jen „MŽP“) stanovisko k potřebě posouzení návrhu obsahu aktualizace z hlediska vlivů na životní prostředí (dále jen „stanovisko k potřebě posouzení“) se závěrem, že na základě obdržených podkladů a s přihlédnutím ke kritériím přílohy č. 8 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“), a to zejména k předmětu změny koncepce a charakteristice dotčeného území, požaduje posouzení návrhu 5AZÚR ÚK z hlediska jeho vlivů na životní prostředí a zároveň stanovilo podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů předmětné aktualizace na životní prostředí (dále také „vyhodnocení SEA“). Z tohoto důvodu bylo zpracováno vyhodnocení vlivů tohoto návrhu aktualizace na udržitelný rozvoj území (dále také „VVURÚ“). Na základě stanovisek Krajského úřadu Ústeckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství a Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky, Regionálního pracoviště Správy CHKO České středohoří, jakožto orgánů ochrany přírody, vydaných 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“) dne 6. 10. 2021 (č. j.: KUUK/134876/2021), resp. 20. 10. 2021 (č. j.: SR/0726/UL/2021-7) 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, MŽP rozhodlo, že 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.

I. MŽP uplatňuje na základě ustanovení § 42b odst. 4 stavebního zákona, prostřednictvím odboru posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, jako dotčený orgán dle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 62/1988 Sb., o geologických pracích a o Českém geologickém úřadu, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů, zákona o ochraně přírody a krajiny, zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů následující stanovisko k návrhu 5AZÚR ÚK:

Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně ZPF“)

Na základě ustanovení § 17 písm. a) zákona o ochraně ZPF uplatňuje MŽP z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu souhlasné stanovisko ke všem navrženým variantám návrhu aktualizace (po zohlednění zásad plošné ochrany zemědělského půdního fondu dle § 4 zákona o ochraně ZPF), přičemž preferuje variantu „ŽD1-A“.

Odůvodnění:

Z textové části odůvodnění návrhu aktualizace vyplývá, že „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 nejcennějších 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 hlediska rozsahu záborů zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) i kvality dotčené zemědělské půdy lze konstatovat, že z pohledu ochrany ZPF se tak jeví jako nejvhodnější varianta koridoru „ŽD1-A“, která představuje nejmenší celkové zábor ZPF a je situována především na půdách průměrné a podprůměrné kvality s minimálním zábořem zemědělských

půd nejcennějších (zábor cca 11,41 ha I. třídy ochrany; cca 13,94 ha II. třídy ochrany; cca 31,08 ha III. třídy ochrany, cca 29,15 ha IV. třídy ochrany a cca 12,62 ha V. třídy ochrany).

Ve vazbě na skutečnost, že předmětem záměru je liniová dopravní stavba, jejíž realizace je ve veřejném zájmu dle § 2 odst. 1 písm. m) stavebního zákona a s ohledem na poměrně přijatelné rozdíly záborů ZPF u jednotlivých variant (s ohledem na celkový rozsah připravovaného záměru) lze konstatovat, že všechny tři varianty jsou z hlediska ochrany ZPF, za podmínky zohlednění zásad plošné ochrany ZPF dle § 4 zákona o ochraně ZPF, přijatelné. S ohledem na výše uvedené MŽP doporučuje preferovat variantu „ŽD1-A“.

Z hlediska zákona č. 62/1988 Sb., o geologických pracích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o geologických pracích“) a zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „horní zákon“)

Ve smyslu § 15 horního zákona a § 13 odst. 1 a 2 zákona o geologických pracích uplatňuje MŽP souhlasné stanovisko ke všem navrženým variantám návrhu aktualizace. Dále sděluje, že na základě vyhodnocení a posouzení jednotlivých variant železničního koridoru preferuje variantu „ŽD1-A“, a to za následujících podmínek:

- 1) V koridoru stavby varianty „ŽD1-A“, resp. dle postupu realizace v jeho bezprostředním okolí v dostatečném předstihu a po konzultaci a v koordinaci s investorem stavby Správou železnic, státní organizací (dále jen „SŽ“), resp. Ministerstvem dopravy hospodárně využít zásoby velmi kvalitních šterkopísků výhradního ložiska Travčice-Počaply (B 3001900) v chráněném ložiskovém území (dále jen „CHLÚ“) Počaply. V této souvislosti požadujeme vzájemnou technickou a časovou koordinaci záměrů.
- 2) Po ukončení těžby provést v dostatečném předstihu následnou sanaci a rekultivaci (např. zavezením vytěženého prostoru inertním materiálem). Tyto musí být technicky provedené tak, aby výstavba tratě nebyla podstatně ztížena a byly dodrženy veškeré normy pro stabilitu podloží. V případě závážky i vedlejším produktem, tj. inertním sypkým materiálem, musí být ve vymezeném úseku a příčném profilu sanace a rekultivace provedena jako hutněná zemní konstrukce dosahující mechanických parametrů vhodných pro zakládání tělesa drážní stavby. Rozměry a parametry budou určeny projektovou dokumentací plánu sanace a rekultivace, kterou musí odsouhlasit SŽ.
- 3) V případě kolize s tímto, stejně jako ostatními výhradními ložisky (např. výhradním ložiskem vápenců Rohatce č. B 3204500, popř. s ložiskem cihlářské suroviny Velký Újezd č. B 3207501), kdy jejich zásoby budou blokovány vysokorychlostní tratí (dále také „VRT“) i jejím ochranným pásmem, je nezbytné požadovat v rámci projektové přípravy stavby VRT správné postupy, kterými bude zajištěno přehodnocení zásob podle nových podmínek využitelnosti, popř. odpis zásob dotčených částí ložisek a vytvořeny podmínky pro umístění stavby VRT.

Tato podmínka je obecná a vztahuje se ke všem variantám, pakliže by byla posléze vybrána jiná než preferovaná varianta.

Odůvodnění:

Na základě komplexního posouzení konstatujeme, že ačkoli z hlediska samotné ochrany ložisek nerostných surovin (především výhradních ložisek štěrkopísků) tato ložiska nejvíce zasahuje nejkratší varianta „ŽD1-A“, méně střetů je u delší varianty „ŽD1-B“ a nejméně u nejdelší varianty „ŽD1-C“; při detailnějším pohledu na tuto problematiku je třeba zdůraznit skutečnost, že delší varianty přinášejí ve vztahu k zásahům do horninového prostředí také větší nároky na spotřebu surovin, shodou okolností také těch, které jsou v navržených variantách chráněny a v neposlední řadě svou navrženou délkou narušují také další funkce tohoto prostředí. Při zohlednění této skutečnosti, je tak pohled na zásah do horninového prostředí zcela opačný, tedy jako nejšetrnější k zásahu do něj se jeví varianta „ŽD1-A“ následovaná variantou „ŽD1-B“ a „ŽD1-C“.

Z hlediska vyhodnocení dalších geofaktorů především svahových nestabilit je třeba věnovat zvýšenou pozornost všem navrhovaným variantám a přijmout taková opatření, která budou jejich vliv maximálně eliminovat.

Dále z hlediska zákona o ochraně přírody a krajiny (ve vazbě na obecnou a zvláštní ochranu životního prostředí) 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 sdělujeme, že ke všem navrženým variantám návrhu aktualizace uplatňujeme souhlasné stanovisko, a je proto možné na všechny porovnávané koridory pohlížet jako na rovnocenné.

II. MŽP uplatňuje k návrhu 5AZÚR ÚK následující připomínky:

Z hlediska zákona o posuzování vlivů na životní prostředí

Žádáme zapracovat do odůvodnění návrhu 5AZÚR ÚK (kapitola 2.1.3.) navržená minimalizační opatření projektového charakteru, 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.

Z hlediska vodního zákona

Upozorňujeme, že v bodech 69b textu výrokové části návrhu 5AZÚR ÚK (*Pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru ZÚR ÚK stanovují tyto úkoly*) 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. Totéž by mělo být zohledněno i v bodech 69c (*Kritéria pro rozhodování o možných variantách ve využití koridoru*).

Pro informaci dodáváme, že o záměru výstavby tunelu v rámci nového železničního spojení Drážďany – Praha v hraničním úseku IX mezi hraničními znaky 9 D a 9/1 C je informován Stálý

výbor Sasko-Česko-německé komise pro hraniční vody. Dále uvádíme, že v gesci Správy železnic, státní organizace (na české straně) byla k tomuto záměru ustavena bilaterální pracovní skupina „Voda“ (Arbeitsgruppe „Wasser“), která otázky ochrany vod diskutuje. Jednání pracovní skupiny se mj. účastní i zástupci Povodí Ohře, státní podnik, a Krajského úřadu Ústeckého kraje.

III. MŽP uplatňuje na základě ustanovení § 42b odst. 4 stavebního zákona s přihlédnutím k „Metodickému doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“ a s ohledem na vydanou judikaturu soudů týkající se oblasti posuzování vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí následující vyjádření k vyhodnocení vlivů návrhu 5AZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území:

Níže je uveden výčet zásadních připomínek k vyhodnocení SEA. Méně podstatné a formální připomínky jsou uvedeny formou komentářů přímo do dokumentu vyhodnocení SEA, resp. VVURÚ, který je přílohou tohoto stanoviska. Součástí přílohy jsou rovněž kompletní vyjádření s připomínkami k vyhodnocení SEA od věcných odborů MŽP, které požadujeme náležitě vypořádat.

1. Žádáme adekvátně vypracovat vypořádání požadavků na zpracování vyhodnocení SEA uplatněných ve stanovisku k potřebě posouzení návrhu obsahu 5AZÚR ÚK z hlediska vlivů na životní prostředí (č. j.: MZP/2021/710/5835) a na základě toho dopracování příslušných pasáží vyhodnocení SEA (např. z požadavku č. 18 vyplývá potřeba stanovit pořadí variant koridoru pro VRT z hlediska jejich přijatelnosti dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví, což nebylo provedeno).

2. Kapitola 1. Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů územně plánovací dokumentace, vztah k jiným koncepcím

Žádáme provést revizi a porovnání seznamu hodnocených republikových koncepcí a strategií s tabulkovou částí této kapitoly a úpravu obou těchto pasáží tak, aby vzájemně korespondovaly (evidujeme např. nesoulad u koncepcí za oblast veřejného zdraví). Prosíme rovněž o vypracování závěru z provedeného hodnocení této kapitoly.

3. Kapitola 3. Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyla uplatněna Politika územního rozvoje nebo územně plánovací dokumentace

Žádáme provést kontrolu jednotlivých podkapitol a doplnit charakteristiky složek/popis stavu životního prostředí tam, kde chybí (např. u lokalit soustavy Natura 2000).

4. Kapitola 4. Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny

U složkové analýzy (str. 102), resp. jednotlivých složek prosíme doplnit informace ve vazbě na možné významné ovlivnění. Tyto informace chybí např. u kategorie „ZCHÚ, Natura 2000, přírodní parky nebo Voda“.

5. Kapitola 6. Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant územně plánovací dokumentace, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných; Hodnotí se vlivy na obyvatelstvo, lidské zdraví, biologickou rozmanitost, faunu, floru, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického a vlivy na krajinu včetně vztahů mezi uvedenými oblastmi vyhodnocení

- V kapitole 6.3 na str. 150 a všude tam, kde toto uvedeno není, žádáme o doplnění konkrétních silnic, u kterých autorizovaná osoba vyhodnotila, že nastane kumulace s koridorem VRT. Obdobné platí taktéž pro kategorii „Flóra, fauna, biologická rozmanitost, ZCHÚ, ÚSES“ na str. 151.
- V části kapitoly věnované dotčení zájmu z pohledu ÚSES jsou posuzovány pouze vlivy střetu koridoru (jeho variant) s některými prvky nadregionálního systému ÚSES. Ve vyhodnocení varianty „ŽD1-A“ zcela chybí vyhodnocení střetu navrženého koridoru s nadregionálním biocentrem nesoucím označení „2003 Mrchový kopec“. Přestože v kapitole 8 vyhodnocení SEA je pro tuto lokalitu požadováno vést trasu v tunelu, požadujeme doplnění řádného vyhodnocení tohoto střetu na funkční stav a funkční potenciál nadregionálního biocentra do kapitoly 6 vyhodnocení SEA (popř. náležitě zdůvodnit, proč nebyly či nemohly být potenciální vlivy na ÚSES řádně vyhodnoceny), neboť požadavek na určité řešení budoucího záměru k eliminaci negativních vlivů (úsek VRT vedený v tunelu), event. stanovení specifického úkolu pro územní plánování na úrovni obcí ke zpřesnění plochy nebo koridoru v závazné části výrokové části 5AZÚR ÚK je nezbytné opřít o důsledné posouzení vlivů.

Nedostatečně jsou popsány i střety koridoru s nadregionálními biokoridory ve všech třech zamýšlených variantách. Zmíněny jsou pouze dva z dotčených šesti nadregionálních biokoridorů. U koridoru s označením „K 13 Vědlice – Oblík, Raná“ je uvažován potenciálně mírně negativní vliv, vzhledem k zaústěním tunelu, toto řešení vedení koridoru však z dodané dokumentace k návrhu aktualizace není zřejmé. Z důvodu navrhovaných dalších dvou tunelů přes území CHKO České středohoří a CHKO Krušné hory bylo pravděpodobně vynecháno i posouzení vlivů střetů koridoru pro VRT s následujícími biokoridory s označením „K 2 Božídarské rašeliniště – Hřenská skalní města“, „K 4 Jezeří – Stříbrný roh“, „K 9 Stříbrný roh – Milešovka“ a „K 12 – Vědlice“.

Požadujeme doplnění hodnocení vlivů střetu navrhovaného koridoru i s těmito biokoridory, včetně doplnění střetu návrhů se všemi větvemi nadregionálního biokoridoru „K 10 Stříbrný roh – Polabský luh“ v severní části území u města Ústí nad Labem.

Celý text vyjádření uplatněného odborem adaptace na změnu klimatu, do jehož působnosti náleží agenda ÚSES, je přílohou tohoto stanoviska.

- Vlivy na zvláště chráněná území (dále jen „ZCHÚ“) nebyly dle našeho názoru v předloženém vyhodnocení SEA rovněž dostatečně vyhodnoceny, domníváme se, že i v úrovni koncepce je možné a nezbytné v obecné rovině vyhodnotit možné potenciální negativní vlivy na předměty a cíle ochrany CHKO České středohoří. Tunel je ve všech třech variantách veden z velké části pod I. a II. zónou CHKO, je tedy zjevné, že tyto zóny ochrany přírody a předměty ochrany, které se nachází v rámci vymezeného koridoru, budou dotčeny např. doprovodnými prvky tunelu, které jsou nezbytné k zabezpečení provozu tunelu (odvětrávací šachty/výduchy, přístupové cesty k nim, doprovodné stavby, případné únikové tunely či heliporty atd.). Obecné vyhodnocení těchto typů opatření a jejich negativních vlivů, které s sebou vymezení koridoru automaticky přináší, stejně tak vyhodnocení vlivu tunelových portálů či případných mostních konstrukcí na předměty a cíle ochrany CHKO především s ohledem na dotčení krajinného rázu, ve vyhodnocení SEA chybí, a je potřebné jej v úrovni podrobnosti zásad územního rozvoje doplnit. Na vyhodnocení by následně mělo navazovat navržení odpovídajících opatření k předcházení, snížení či kompenzaci negativních vlivů.

Na str. 176 vyhodnocení SEA, kde jsou v rámci hodnocení vlivů na ZCHÚ rovněž hodnoceny vlivy na maloplošná ZCHÚ, je u těchto doprovodných staveb uvedeno: „Tyto vlivy lze minimalizovat situováním těchto objektů mimo MZCHÚ“. Považujeme za vhodné doplnit toto opatření rovněž k území I. a II. zóny CHKO, přírodním stanovištím, přírodně a krajinně hodnotnému území, pokud je toto provedení technicky možné (např. I. a II. zóna se nachází nad velkou částí trasy tunelu). V kapitole 6 vyhodnocení SEA je uveden vliv na ZCHÚ a krajinný ráz jako potenciálně mírně negativní. Lze však předpokládat, že v případě umístění tunelových portálů na území CHKO (z návrhu aktualizace jejich umístění není zřejmé) by byl vliv především na krajinný ráz potenciálně významně negativní, jelikož by jejich výstavbou došlo k narušení harmonicky utvářené krajiny CHKO a jejího charakteristického reliéfu. Obzvláště pokud by se jednalo o sesuvná území, která by vyžadovala razantnější technická opatření z důvodu stabilizace.

Celý text vyjádření uplatněného odborem zvláštní územní ochrany přírody a krajiny je přílohou stanoviska.

- Prosíme rovněž o vypracování závěru z provedeného hodnocení této kapitoly.

6. Kapitola 7. Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení. Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení

Žádáme doplnit tuto kapitolu vyhodnocení SEA o její druhou část, tzn. o srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení.

Prosíme o doplnění závěru z provedeného hodnocení kapitoly 7.1.

7. Kapitola 8. Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí

Do této kapitoly požadujeme doplnit do tabulek jednotlivých variant, konkrétně do „Návrhu projektových opatření“ toto opatření: „Doprovodné stavby nezbytné k 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“. V návaznosti na tento požadavek je třeba patřičně upravit též kapitolu 11 vyhodnocení SEA.

Celý text vyjádření uplatněného odborem zvláštní územní ochrany přírody a krajiny je přílohou tohoto stanoviska.

8. Kapitola 11. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí

Žádáme odstranit nesoulad mezi výrokovou částí návrhu aktualizace a touto kapitolou, v rámci které jsou popisovány tzv. požadavky na prostorová opatření včetně pokynu pro jejich zapracování do výroku 5AZÚR ÚK. Po kontrole MŽP došlo k závěru, že uvedené požadavky zapracovány nejsou nebo mohou být zapracovány do odlišné části výroku, než je v této kapitole uvedeno (např. u koridoru „ŽD1-A“, požadavek „Zajistit vedení železniční dráhy tunelem přes území Mrchového kopce, CHKO České středohoří a Krušných hor.“ je dle vyjádření autorizované osoby „(...) zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-A byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je vytvořit územní podmínky pro vedení železniční dráhy tunelem přes území Mrchového kopce, CHKO České středohoří a Krušných hor. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69b]“, avšak výroková část aktualizace žádný bod č. 6 v tomto článku neobsahuje).

9. Kapitola 12. Netechnické shrnutí výše uvedených údajů

Prosíme zpracovat kapitolu tak, aby bylo netechnicky shrnuto věcné naplnění každé z kapitol vyhodnocení SEA.

IV. MŽP dále uplatňuje z hlediska § 42b odst. 4 stavebního zákona a zákona o ochraně přírody a krajiny následující vyjádření k návrhu 5AZÚR ÚK ve vazbě na zpracované tzv. naturové posouzení:

V rámci tzv. procesu SEA bylo zpracováno VVURÚ, jehož součástí je mj. hodnocení dle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny (dále jen „naturové posouzení“) autorizovanou osobou, RNDr. Markem Banašem, Ph.D.. V naturovém posouzení jsou hodnoceny 3 varianty řešení, z nichž nejmenší vliv na lokality soustavy Natura 2000 bude mít dle naturového posouzení varianta „ŽD1-A“.

Za nedostek naturového posouzení považujeme nezohlednění potenciálního narušení hydrogeologických struktur, které by mohlo následně generovat změnu vodních poměrů dotčených lokalit soustavy Natura 2000 a tím ovlivnit jejich existenci, a to především v případě ražení tunelu pod EVL Východní Krušnohoří a EVL Babinské louky. Obdobně je nezbytné poukázat na možná rizika a nezbytnost posouzení geologických poměrů i v části Českého středohoří, kde mají být dle předložených variant rovněž raženy tunely. V této souvislosti bude nezbytné při dalším zpřesňování územně plánovací dokumentace (případně na projektové úrovni) doplnit alespoň rámcově hydrogeologický a geologický průzkum (v případě projektové úrovně již řádný), který bude mimo jiné podkladem pro (zpřesňující) naturové posouzení.

Závěrem konstatujeme, že v naturovém posouzení jsou navržena zmírňující opatření, která směřují však do projektové úrovně záměru. Rámcově lze tedy zmírňující opatření přeformulovat např. následovně „*Při dalším zpřesňování je nezbytné eliminovat zásahy do dotčených EVL a PO a současně zachovat migrační prostupnost pro všechny dotčené druhy*“. Umístění technického řešení v podobě výduchů a dalších doprovodných staveb budou řešeny až ve fázi projektové.

Dále Vám sdělujeme, že dle § 10i odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí požadujeme vyhodnocení SEA včetně naturového posouzení dopracovat ve smyslu výše uvedeném a takto opravené nejprve předložit MŽP ke kontrole a až poté požádat společně s dalšími podklady dle § 42b odst. 6 stavebního zákona o vydání stanoviska dle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Mgr. Evžen Doležal

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

Příloha:

- dokument vyhodnocení SEA s připomínkami
- vyjádření odboru adaptace na změnu klimatu
- vyjádření odboru zvláštní územní ochrany přírody a krajiny

Na vědomí

- odbor výkonu státní správy IV, zde
- odbor geologie, zde
- odbor adaptace na změnu klimatu, zde
- odbor zvláštní územní ochrany přírody a krajiny, zde
- odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků, zde
- odbor ochrany vod, zde
- odbor ochrany ovzduší, zde
- Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Kaplanova 1931/1, 148 00 Praha 11 – Chodov

Praha dne 17. ledna 2023

Č. j.: MZP/2023/610/266

Vyřizuje: Ing. Eva Warausová

Odbor posuzování vlivů na životní

prostředí a integrované prevence

Ministerstvo životního prostředí

Vyjádření odboru 610 k ev. č. ENV/2022/385756– č.j. MZP/2022/710/5141– „Oznámení o konání veřejného jednání návrhu 5aZÚR ÚK..“

Vážený pane řediteli,

z hlediska působnosti odboru 610 v obecné ochraně přírody a krajiny podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve smyslu ustanovení § 79 odst. 3 písm. a) a s) tohoto zákona stanovujícího působnost MŽP k vymezování a hodnocení nadregionálního systému ekologické stability a k uplatnění stanoviska k zásadám územního rozvoje konstatují, že variantním návrhem 5.aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (AZÚR ÚK), který předkládá Správa železnic, státní organizace, za účelem vymezení koridoru pro umístění nového úseku vysokorychlostního železničního propojení (VRT) Praha – Drážďany na území Ústeckého kraje, budou dotčeny části systému nadregionálního územního systému ekologické stability (NR ÚSES), a to jak koridory nadregionálních biokoridorů (všechny varianty), tak v případě varianty A plocha nadregionálního biocentra s označením NRBC 2003 Mrchový kopec.

Zpracované vyhodnocení vlivů AZÚR na životní prostředí (VV AZÚR) v souladu s ustanovením § 10i zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí považuje odbor 610 z hlediska vlivů na nadregionální ÚSES za nedostatečné.

V Kapitole 6 VV AZÚR, v části věnované dotčení zájmu z pohledu ÚSES, jsou posuzovány pouze vlivy střetu koridoru (jeho variant) s některými prvky nadregionálního systému ÚSES. Ve vyhodnocení varianty A zcela chybí vyhodnocení střetu navrženého koridoru s nadregionálním biocentrem nesoucím označení NRBC 2003 *Mrchový kopec*. Přestože v kapitole 8 VV AZÚR je pro tuto lokalitu požadováno vést trasu v tunelu, požadujeme doplnění řádného vyhodnocení tohoto střetu na funkční stav a funkční potenciál NRBC do kapitoly 6, neboť požadavek na určité řešení budoucího záměru k eliminaci negativních vlivů (úsek VRT vedený v tunelu), event. stanovení specifického úkolu pro územní plánování na úrovni obcí ke zpřesnění plochy nebo koridoru v závazné části AZÚR je nezbytné opřít o důsledné posouzení vlivů.

Nedostatečně jsou popsány i střety koridoru s nadregionálními biokoridory ve všech třech zamýšlených variantách. Zmíněny jsou pouze dva z dotčených šesti NRBC. U koridoru s označením *K13 Vědlíče–Oblík, Raná* je uvažován minimální vliv, vzhledem k zaústěním tunelu, toto řešení vedení koridoru však z dodané dokumentace k aktualizaci ZÚR není zřejmé. Z důvodu navrhovaných dalších dvou tunelů přes území CHKO České středohoří a Krušné hory bylo pravděpodobně vynecháno i posouzení vlivů střetů koridoru pro VRT s následujícími biokoridory

s označením *K2–Božídarské rašeliniště–Hřenská skalní města*, *K4 Jezeří–Stříbrný vrch*, *K 9 Stříbrný roh– Milešovka a K12 – Vědlice*. Požadujeme doplnění hodnocení vlivů střetu navrhovaného koridoru i s těmito biokoridory, včetně doplnění střetu návrhů se všemi větvemi nadregionálního biokoridoru *K10 Stříbrný roh–Polabský luh* v severní části území u města Ústí nad Labem.

S pozdravem

Ing. Linda Stuchlíková
ředitelka odboru adaptace na změnu
klimatu
schváleno elektronicky

Praha dne 17. ledna 2023
ev. č.: ENV/2022/385756
Vyřizuje: Ing. Hana Lehejčková

**Odbor posuzování vlivů na životní
prostředí a integrované prevence**
Ministerstvo životního prostředí

**Vyjádření odboru 620 – spolupráce k dokumentu ev. č. ENV/2022/385756
ve věci 5. AZÚR Ústeckého kraje**

Vážený pane řediteli,

předmětem 5. AZÚR Ústeckého kraje je vymezení návrhových koridorů (ve 3 variantách) pro umístění 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) a zrušení koridoru územní rezervy VRT - ZR1. Odbor 620 uplatnil ve stanovisku MŽP z ledna 2022 požadavky, na které složky životního prostředí se má vyhodnocení SEA 5. AZÚR ÚK zaměřit. K současně zaslanému vyhodnocení SEA 5. AZÚR ÚK uplatňujeme za odbor 620 následující připomínky:

Z vyhodnocení SEA vyplývá, že úsek koridoru rychlého spojení procházející přes CHKO České Středohoří bude veden v tunelu. Ve vyhodnocení v kapitole *Příroda a krajina* je uvedeno: „Celkové narušení ekologické stability se bude do značené míry odvíjet od zvolené technologie a stavebně technického řešení stavby. 5aZÚR ÚK však nepředjímá způsob stavebně-technického řešení stavby“. Vlivy na ZCHÚ nebyly dle našeho názoru v předložené dokumentaci dostatečně vyhodnoceny, domníváme se, že i v úrovni koncepce SEA je možné a nezbytné v obecné rovině vyhodnotit možné potenciální negativní vlivy na předměty a cíle ochrany CHKO České Středohoří. Tunel je ve všech třech variantách veden z velké části pod I. a II. zónou CHKO, je tedy zjevné, že tyto zóny ochrany přírody a předměty ochrany, které se nachází v rámci vymezeného koridoru, budou dotčeny např. doprovodnými prvky tunelu, které jsou nezbytné k zabezpečení provozu tunelu (odvětrávací šachty/výduchy, přístupové cesty k nim, doprovodné stavby, případné únikové tunely či heliporty atd.). Obecné vyhodnocení těchto typů opatření a jejich negativních vlivů, které s sebou vymezení koridoru automaticky přináší, stejně tak vyhodnocení vlivu tunelových portálů či případných mostních konstrukcí na předměty a cíle ochrany CHKO

především s ohledem na dotčení krajinného rázu, ve vyhodnocení SEA chybí, a je potřebné jej v úrovni podrobnosti ZÚR doplnit. Na vyhodnocení by následně mělo navazovat navržení odpovídajících opatření k předcházení, snížení či kompenzaci negativních vlivů.

V kapitole č. 6 vyhodnocení je např. na str. 176 u vyhodnocení na ZCHÚ u vlivů těchto doprovodných staveb na MZCHÚ uvedeno: „Tyto vlivy lze minimalizovat situováním těchto objektů mimo MZCHÚ“. Považujeme za vhodné doplnit toto opatření rovněž k území I. a II. zón CHKO, přírodním stanovištím, přírodně a krajině hodnotnému území, pokud je toto provedení technicky možné (např. I. a II. zóna se nachází nad velkou částí trasy tunelu). V kap. č. 6 vyhodnocení je uveden vliv na ZCHÚ a krajinný ráz jako mírně negativní. Lze však předpokládat, že, v případě umístění tunelových portálů na území CHKO (z dokumentů jejich umístění není zřejmé) by byl vliv především na krajinný ráz významně negativní, jelikož by jejich výstavbou došlo k narušení harmonicky utvářené krajiny CHKO a jejího charakteristického reliéfu. Obzvláště pokud by se jednalo o sesuvná území, která by vyžadovala razantnější technická opatření z důvodu stabilizace.

Do kapitoly č. 8 „Popis navrhovaných opatření pro předcházení snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na ŽP“ požadujeme doplnit do tabulek jednotlivých variant do „Návrhu projektových opatření“ opatření: „Doprovodné stavby nezbytné k 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“.

AZÚR obsahuje více variant řešení vedení koridoru pro železniční dráhu rychlých spojení, z poskytnutých materiálů však není zřejmé, zda na základě vyhodnocení SEA této aktualizace bude vybrán jeden koridor, který bude mít nejmenší negativní dopad na ŽP nebo zda budou ponechány v ZÚR všechny 3 koridory. S ohledem na tuto skutečnost považujeme v tuto chvíli za vhodné řešit návrh koridorů formou *územní rezervy* namísto jejich přímého vymezení v ZÚR, a to mimo jiné i s ohledem na to, že v současné době není známa řada skutečností, které by mohly generovat negativní vliv na ŽP. Jedná se např. o geologické poměry v území (které jak materiál uvádí nejsou v současné době známy). Podrobný geologický a hydrogeologický průzkum, na jehož základě budou stanoveny podmínky a požadavky na stavebně technické řešení stavby, bude teprve probíhat.

S pozdravem

Ing. Petr Stloukal
ředitel odboru zvláštní územní ochrany
přírody a krajiny
schváleno elektronicky

VYHODNOCENÍ VLIVŮ

5. AKTUALIZACE ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE ÚSTECKÉHO KRAJE NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ



ČÁST A

VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (SEA)

Posouzení vlivů koncepce na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů

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



OSOBA OPRAVNĚNÁ KE ZPRACOVÁNÍ VYHODNOCENÍ:

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

OSVĚDČENÍ Č. J. 094/435/OPVŽP/95, PRODLOUŽENO ROZHODNUTÍM Č. J. MZP/2021/710/4653

SPOLUPRÁCE A KONZULTACE:

RNDr. MAREK BANAŠ, Ph.D.

- držitel autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb.
- držitel autorizace dle § 45i zákona 114/1992 Sb.

RNDr. Milan Svoboda

- držitel autorizace „autorizovaný projektant ÚSES“

Ing. Jan Cihlář

Ing. Pavla Hofmanová

Ing. Lukáš Velebil

OBSAH

TEXTOVÁ ČÁST

SEZNAM ZKRATEK	8
ÚVOD	9
VYPOŘÁDÁNÍ POŽADAVKŮ ZE STANOVISKA MINISTERSTVA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....	10
1. STRUČNÉ SHRNUTÍ OBSAHU A HLAVNÍCH CÍLŮ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE, VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM	16
1.1. Stručné shrnutí obsahu 5aZÚR ÚK.....	16
1.2. Vztah 5aZÚR ÚK k jiným koncepcím	25
2. ZHODNOCENÍ VZTAHU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE K CÍLŮM OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘIJATÝM NA VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI	33
3. ÚDAJE O SOUČASNÉM STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ A JEHO PŘEDPOKLÁDANÉM VÝVOJI, POKUD BY NEBYLA UPLATNĚNA POLITIKA ÚZEMNÍHO ROZVOJE NEBO ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE	47
3.1. Charakteristika řešeného území	47
3.2. Klima a ovzduší	48
3.3. Voda.....	59
3.4. Geomorfologie, přírodní zdroje, poddolovaná a sesuvná území, stará důlní díla.....	63
3.5. Krajina, krajinný ráz, přírodní parky	68
3.6. Zvláště chráněná území, lokality NATURA 2000, památné stromy	70
3.7. Flóra a fauna, biotopy, biologická rozmanitost, ÚSES	80
3.8. Kulturní dědictví, hmotný majetek.....	85
3.9. Zemědělská půda.....	87
3.10. Lesy	89
3.11. Obyvatelstvo, hygiena životního prostředí.....	90
4. CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ BY MOHLY BÝT UPLATNĚNÍM ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY	101
5. SOUČASNÉ PROBLÉMY A JEVY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ BY MOHLY BÝT UPLATNĚNÍM ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY, ZEJMÉNA S OHLEDEM NA ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ A PTAČÍ OBLASTI.....	114
6. ZHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍCH A PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ NAVRHOVANÝCH VARIANT ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE, VČETNĚ VLIVŮ SEKUNDÁRNÍCH, SYNERGICKÝCH, KUMULATIVNÍCH, KRÁTKODOBÝCH, STŘEDNĚDOBÝCH A DLOUHODOBÝCH, TRVALÝCH A PŘECHODNÝCH, Kladných	

A ZÁPORNÝCH; HODNOTÍ SE VLIVY NA OBYVATELSTVO, LIDSKÉ ZDRAVÍ, BIOLOGICKOU ROZMANITOST, FAUNU, FLORU, PŮDU, HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ, VODU, OVZDUŠÍ, KLIMA, HMOTNÉ STATKY, KULTURNÍ DĚDICTVÍ VČETNĚ DĚDICTVÍ ARCHITEKTONICKÉHO A ARCHEOLOGICKÉHO A VLIVY NA KRAJINU VČETNĚ VZTAHŮ MEZI UVEDENÝMI OBLASTMI VYHODNOCENÍ	122
6.1. Postup při hodnocení vlivů	122
6.2. Postup při hodnocení koncepce z hlediska kumulativních a synergických vlivů	127
6.3. Hodnocení koridoru Varianta A: ŽD1-A	130
6.4. Hodnocení koridoru Varianta B: ŽD1-B	152
6.5. Hodnocení koridoru Varianta C: ŽD1-C	169
7. POROVNÁNÍ ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH Kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení. Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení	186
7.1. Srovnání variant	187
7.2. Srovnání aktivní a nulové varianty	190
8. POPIS NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, SNÍŽENÍ NEBO KOMPENZACI VŠECH ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH ZÁVAŽNÝCH ZÁPORNÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ ...	194
8.1. Koncepční opatření	194
8.2. Prostorová opatření	194
8.3. Projektová opatření	196
9. ZHODNOCENÍ ZPŮSOBU ZAPRACOVÁNÍ VNITROSTÁTNÍCH CÍLŮ OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ DO ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE A JEJICH ZOHLEDNĚNÍ PŘI VÝBĚRU VARIANT ŘEŠENÍ	198
10. NÁVRH UKAZATELŮ PRO SLEDOVÁNÍ VLIVU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	201
11. NÁVRH POŽADAVKŮ NA ROZHODOVÁNÍ VE VYMEZENÝCH PLOCHÁCH A KORIDORECH Z HLEDISKA MINIMALIZACE NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	202
12. NETECHNICKÉ SHRUTÍ VÝŠE UVEDENÝCH ÚDAJŮ	211
13. NÁVRH STANOVISKA MŽP VČETNĚ NÁVRHU POŽADAVKŮ NA ROZHODOVÁNÍ VE VYMEZENÝCH PLOCHÁCH A KORIDORECH Z HLEDISKA MINIMALIZACE NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	217
14. ÚZEMNÍ REZERVA – VRT-ZR1	218
15. SEZNAM PODKLADŮ A POUŽITÉ LITERATURY	224

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 vlivů	1 : 100 000

SEZNAM ZKRATEK

5aZÚR ÚK	5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje
č.	Číslo
ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
EVL	Evropsky významná lokalita
CHKO	Chráněná krajinná oblast
CHLÚ	Chráněné ložiskové území
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NATURA 2000	Soustava chráněných území určená k ochraně nejvzácnějších a nejvíce ohrožených druhů živočichů, rostlin a nejvzácnějších přírodních stanovišť na území Evropské unie
NRBC	Nadregionální biocentrum
NRBK	Nadregionální biokoridor
ORP	Obecní úřad obce s rozšířenou působností
PO	Ptačí oblast
PUPFL	Pozemek určený k plnění funkcí lesa
PÚR ČR	Politika územního rozvoje České republiky
RBC	Regionální biocentrum
RBK	Regionální biokoridor
RS	Rychlá spojení
Sb.	Sbírka zákonů
SEA	Strategic Environmental Assessment – Strategické posuzování vlivů na životní prostředí
ÚAP	Územně analytické podklady
ÚK	Ústecký kraj
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VKP	Významný krajinný prvek
VRT	Vysokorychlostní trať
ZCHÚ	Zvláště chráněné území
ZPF	Zemědělský půdní fond
ZÚR	Zásady územního rozvoje

ÚVOD

Vyhodnocení vlivů „Aktualizace č. 5 Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje“ na životní prostředí (dále též „**dokumentace SEA**“ nebo „**vyhodnocení**“) je zpracováno v rozsahu přílohy zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, (dále též „**stavební zákon**“) a dále stanoviska Ministerstva životního prostředí k potřebě posouzení obsahu Aktualizace č. 5 Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje z hlediska vlivů na životní prostředí ze dne 18. 1. 2022, č. j. MZP/2021/710/5835.

Vyhodnocení vychází z předloženého návrhu koncepce Aktualizace č. 5 Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona (Ateliér Cihlář-Svoboda s.r.o., 10/2022, zodpovědný projektant RNDr. Milan Svoboda).

O pořízení Aktualizace č. 5 Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (dále též „**5aZÚR ÚK**“ nebo „**koncepce**“) rozhodlo Zastupitelstvo Ústeckého kraje usnesením č. 018/13Z/2022 ze dne 28. 2. 2022. Tímto usnesením bylo na základě podnětu oprávněného investora Správy železnic, s. o. rozhodnuto o pořízení 5aZÚR ÚK, a to zkráceným postupem podle § 42a–42c stavebního zákona.

Pořizovatelem 5aZÚR ÚK je Odbor územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu Ústeckého kraje.

Po formální stránce je 5aZÚR ÚK, vydávaná formou opatření obecné povahy, členěna dle požadavků stavebního zákona a zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů na část závaznou (výrokovou) a odůvodnění. Řešeným územím je Ústecký kraj. 5aZÚR ÚK se podle § 42 odst. 9 stavebního zákona zpracovává, projednává a vydává pouze v rozsahu měněných částí.

Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na evropsky významné lokality a ptačí oblasti je zpracováno samostatným autorizovaným hodnocením a v této dokumentaci SEA jsou uváděny pouze jeho stručné závěry, včetně zmínění možných opatření pro minimalizaci vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

VYPOŘÁDÁNÍ POŽADAVKŮ ZE STANOVISKA MINISTERSTVA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Ministerstvo životního prostředí (dále též „**MŽP**“) vzneslo ve stanovisku k potřebě posouzení návrhu obsahu 5aZÚR ÚK z hlediska vlivů na životní prostředí ze dne 18. 1. 2022 č. j. MZP/2021/710/5835 podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení SEA (uvedeny níže **tučně**). Vypořádání podrobnějších požadavků na obsah a rozsah vyhodnocení SEA je uvedeno zvlášť pod každým požadavkem.

- 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.**

Všechny uvedené vlivy jsou vyhodnoceny jak u jednotlivých variant navrhovaného koridoru VRT, tak u koncepce jako celku, v kapitole 6 SEA.

- 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.**

Vlivy na veřejné (lidské) zdraví byly hodnoceny zejména z hlediska možných dopadů z hlediska hluku, vibrací a kvality ovzduší. Hodnocení bylo provedeno nejenom na tyto faktory složek životního prostředí, ale rovněž i s ohledem na možné dopady vnímání kvality života v území jeho obyvateli, kam patří ovlivnění celkového stavu území, pohody bydlení, průchodnosti území, nebo dopravní bezpečnosti. Všechny tyto vlivy jsou vyhodnoceny jak u jednotlivých variant koridoru VRT, tak u koncepce jako celku, a to v kapitole 6 SEA. Jednotlivé problematické části hodnocení týkající se veřejného zdraví byly konzultovány s osobou vlastnící osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví, tato osoba se ale na zpracování SEA přímo nepodílela.

- 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.**

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů jednotlivých variant koridoru VRT, ale i koncepce jako celku, je obsaženo v kapitole 6 SEA. V kapitole 4 SEA byly identifikovány oblasti těchto vlivů a v těchto oblastech byl následně hodnocen jak stávající stav území, tak i záměry na provedení změn v území, zakotvené v platných ZÚR ÚK.

- 4. V rámci vyhodnocení SEA aktualizace vyhodnotit vliv jednotlivých variant koridorů pro VRT na ZCHÚ, resp. zda realizací 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.).

Vlivy na ZCHÚ jsou vyhodnoceny jak u jednotlivých variant koridoru VRT, tak u koncepce jako celku, a to v kapitole 6 SEA. Všechny varianty koridoru VRT protínají území CHKO České středohoří. Předmětem 5aZÚR ÚK není návrh stavebně-technického řešení záměru VRT, nicméně na území CHKO se uvažuje s vedením VRT v tunelu, spojujícím oblast Roudnice nad Labem, Litoměřic, Lovosic a Ústí nad Labem. Všechny prověřované varianty koridoru VRT tak naplňují požadavek uvedený v Plánu péče o CHKO České středohoří tak, aby realizace záměru v koridoru neovlivnila krajinný ráz a umožnila zachování typických znaků tohoto ZCHÚ.

5aZÚR ÚK nepředjímá způsob stavebně-technického řešení vedení VRT jako např. ploch pro umístění vstupních objektů do Středohorského tunelu, ploch pro zařízení odvětrávání tunelu, koridorů pro únikové a přístupové trasy, ploch pro odvoz a depozici vytěženého materiálu z tunelu apod. Jedná se o podrobnost, která nepřísluší ZÚR s ohledem na jejich požadovanou míru obecnosti, měřítko (1 : 100 000) a koncepční pojetí.



- 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 prostupnost území pro živočichy.**

Opatření pro minimalizaci k předcházení, vyloučení nebo snížení negativních vlivů jednotlivých variant na soustavu zvláště chráněných území a opatření zajišťující migrační prostupnost území pro živočichy jsou uvedena pro jednotlivé varianty v kapitole 8. SEA a kapitole 11. SEA.

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).

V rámci hodnocení byly uplatněny přírodovědné principy vymezování ÚSES obsažené v Metodice vymezování ÚSES, https://www.mzp.cz/cz/uzemni_system_ekologicke_stability.

- 6. 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.**

Vyhodnocení vlivů na funkčnost a spojitost ÚSES je pro všechny varianty koridoru VRT uvedeno v kapitole 6.

- 7. 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).**

Opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na ÚSES jsou součástí kapitoly 8.

- 8. Požadujeme, aby vzhledem ke specifičnosti 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.**

Vyhodnocení vlivů navrhované 5aZÚR ÚK na přírodu a krajinu bylo provedeno v souladu s požadavky na hodnocení vlivu závažných zásahů na přírodu a krajinu podle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny a zároveň bylo provedeno osobou oprávněnou k provedení tohoto posouzení, kterou je RNDr. Marek Banaš, Ph.D.

- 9. 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.**

V rámci hodnocení migrační prostupnosti krajiny byly využity podklady poskytnuté Agenturou ochrany přírody a krajiny ČR, a to jak migračně významná území (MVU) identifikující území zvýšené hodnoty jak pro trvalý výskyt, tak pro migraci lesních druhů, tak dálkové migrační koridory (DMK), které jsou základní jednotkou pro zachování dlouhodobě udržitelné průchodnosti krajiny pro velké savce, včetně bariérových míst dálkových migračních koridorů (DMK_BM). V rámci hodnocení bylo u jednotlivých variant koridoru VRT provedeno hodnocení dopadů fragmentace biotopů na populace volně žijících živočichů v migračně významných územích, včetně posouzení průchodnosti migračních koridorů.

- 10. 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).

Vlivy na ZPF jak jednotlivých variant koridoru VRT, tak koncepce jako celku, jsou vyhodnoceny a popsány v kapitole 6 SEA. Předpoklady pro kvalifikovaný odhad záborů ZPF jsou uvedeny v podkapitole 6.2. SEA.

- 11. 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 zábohem.**

Posouzení veřejného zájmu, který významně převažuje nad zájmem ochrany ZPF v případě půd v I. a II. třídě ochrany je obsaženo v kapitole 8 odůvodnění koncepce 5aZÚR ÚK. Rovněž je zde uvedeno vyhodnocení důsledků ZÚR na ZPF dle požadavků vyhlášky č. 271/2019 Sb., o stanovení postupů k zajištění ochrany zemědělského půdního fondu, která nahradila uvedenou vyhlášku 13/1994 Sb.

- 12. 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 řádu 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).**

Konkrétní požadavky na prostorové uspořádání stavby VRT, včetně podmínek provádění stavby v rámci koridoru je nutno řešit v nižších stupních projektové přípravy, s ohledem na zajištění stavebně-technických nároků stavby. Předmětem ZÚR nemohou být náležitosti projektové dokumentace dopravních staveb (vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb a vyhláška č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb).



- 13. 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.

Popis řešeného území z hlediska geologie a nerostného bohatství je uveden v kapitole 3.4. V kapitole 6 SEA byly vyhodnoceny a popsány vlivy jednotlivých variant koridoru VRT na sesuvná a poddolovaná území, ložiska nerostných surovin, chráněná ložisková území, dobývací prostory a prognózní zdroje nerostných surovin.

- 14. 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).**

Předmětem 5aZÚR ÚK není vyhodnocení ploch vhodných pro těžbu surovin využitelných pro následnou realizaci stavby ani balance stavebních hmot, toto je předmětem projektové přípravy v následujících stupních projektové dokumentace, včetně projektové EIA.



- 15. 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.**

Součástí hodnocení jednotlivých variant koridoru VRT uvedeného v kapitole 6 SEA je také vyhodnocení a popis vlivů na prostředí související s vodou, včetně odtokových poměrů, dotčení ochranných pásem vodních zdrojů, možnosti zhoršení stavu či potenciálu vodních útvarů a změny vodního režimu krajiny.

- 16. Identifikovat a vyhodnotit případné přeshraniční vlivy.**

Přeshraniční vlivy byly vyhodnoceny v kapitole 6 SEA.

- 17. 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.**

Vyhodnocení těchto koncepčních a strategických dokumentů ve vztahu k 5aZÚR ÚK je obsahem kapitoly 1 SEA, podkapitoly 1.2. SEA a kapitoly 2 SEA.

- 18. 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.**

Součástí kapitol 11 a 13 SEA jsou závěry a doporučení a návrh stanoviska MŽP, včetně stanovení podmínek pro uplatnění dané varianty, nebo odůvodnění, proč je navrženo s variantou nesouhlasit. Rovněž je zde uvedeno, zda je možné s návrhem 5aZÚR ÚK jako celkem souhlasit.

19.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.

Požadavky uvedené ve stanovisku MŽP jsou ve vyhodnocení vypořádány, odkazy na příslušné kapitoly jsou uvedeny v předchozích bodech.

1. STRUČNÉ SHRNUTÍ OBSAHU A HLAVNÍCH CÍLŮ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE, VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM

1.1. Stručné shrnutí obsahu 5aZÚR ÚK

O pořízení 5aZÚR ÚK rozhodlo Zastupitelstvo Ústeckého kraje usnesením č. 018/13Z/2022 ze dne 28. 2. 2022. Aktualizace je pořizována zkráceným postupem podle § 42a–42c stavebního zákona. K návrhu 5aZÚR ÚK bylo ve vazbě na požadavek vyplývající ze stanoviska MŽP k navrhovanému obsahu aktualizace, ze dne 18. 1. 2022, č. j. MZP/2021/710/5835, uplatněného podle § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona, zpracováno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (dále též „VVURÚ“), jehož nedílnou součástí je tato dokumentace SEA.

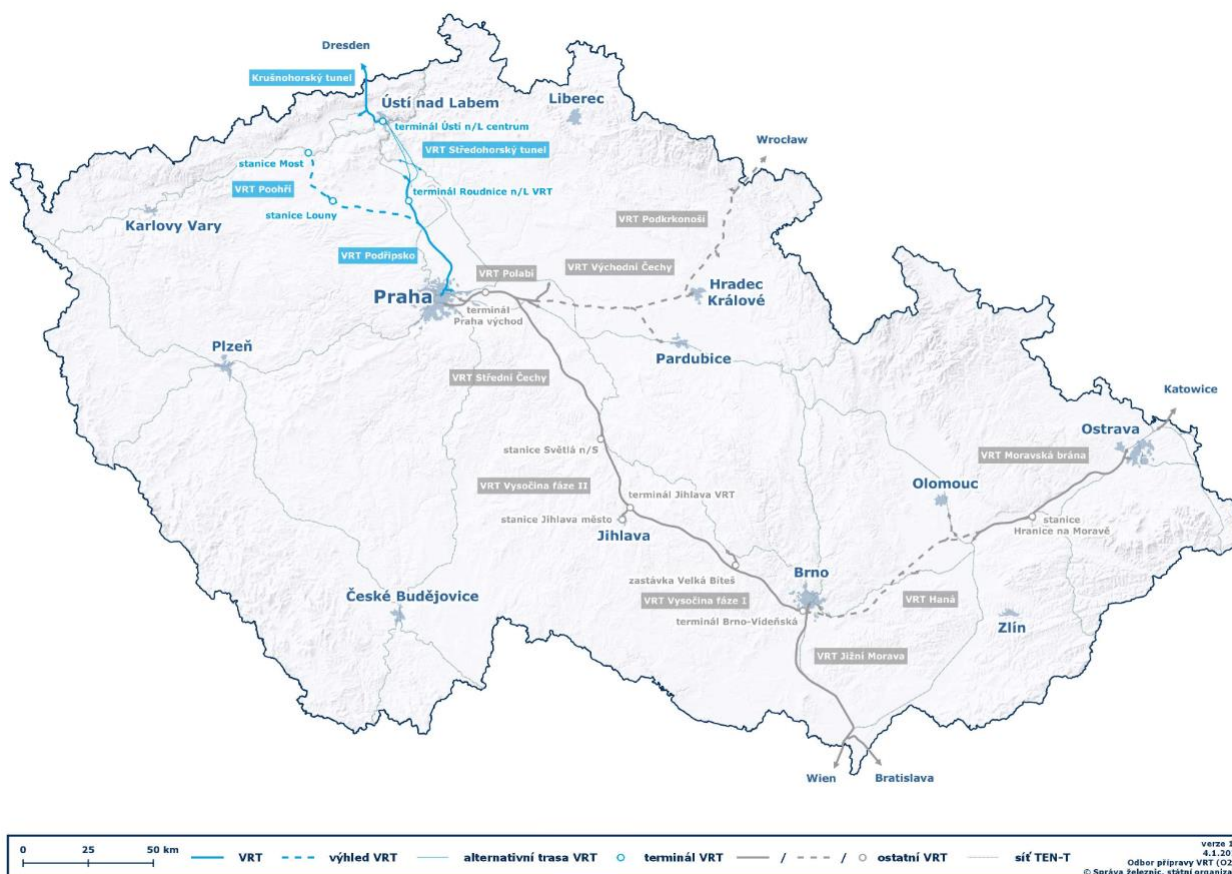
Aktualizací dochází ke změně Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3 (dále též „ZÚR ÚK“), a to jak jejich textové, tak i grafické části.

V rámci 5aZÚR ÚK dochází k:

1. zrušení koridoru územní rezervy VRT-ZR1 vysokorychlostní tratě v úseku státní hranice SRN/ČR – Ústí nad Labem – Lovosice – Roudnice nad Labem – hranice ÚK,
2. 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). Koridor je v návrhu 5aZÚR ÚK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona vymezen ve třech variantách:
 - **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“**

Potřeba vymezení koridoru v ZÚR ÚK primárně vyplývá 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.

Požadavek na variantní vymezení koridoru pro železniční dráhu v návrhu 5aZÚR ÚK byl uplatněn ze strany oprávněného investora – Správy železnic s. o., a to při návrhu na pořízení aktualizace ZÚR ÚK. V tomto návrhu oprávněný investor předložil 3 varianty, které vycházejí z rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy jako ústředního orgánu státní správy na úseku železniční dopravy podle § 56 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů.



Obrázek 1: Schéma plánované VRT Praha - Ústí nad Labem - Drážďany (Zdroj: Správa železnic, s. o.)

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 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-A / ŽD1-B / ŽD1-C**.

Pro účely vyhodnocení SEA je z důvodu zvýšení přehlednosti a snazší orientaci v textu pro daný záměr/koridor užívána též zkratka „VRT“, příp. též označení „dráha“.

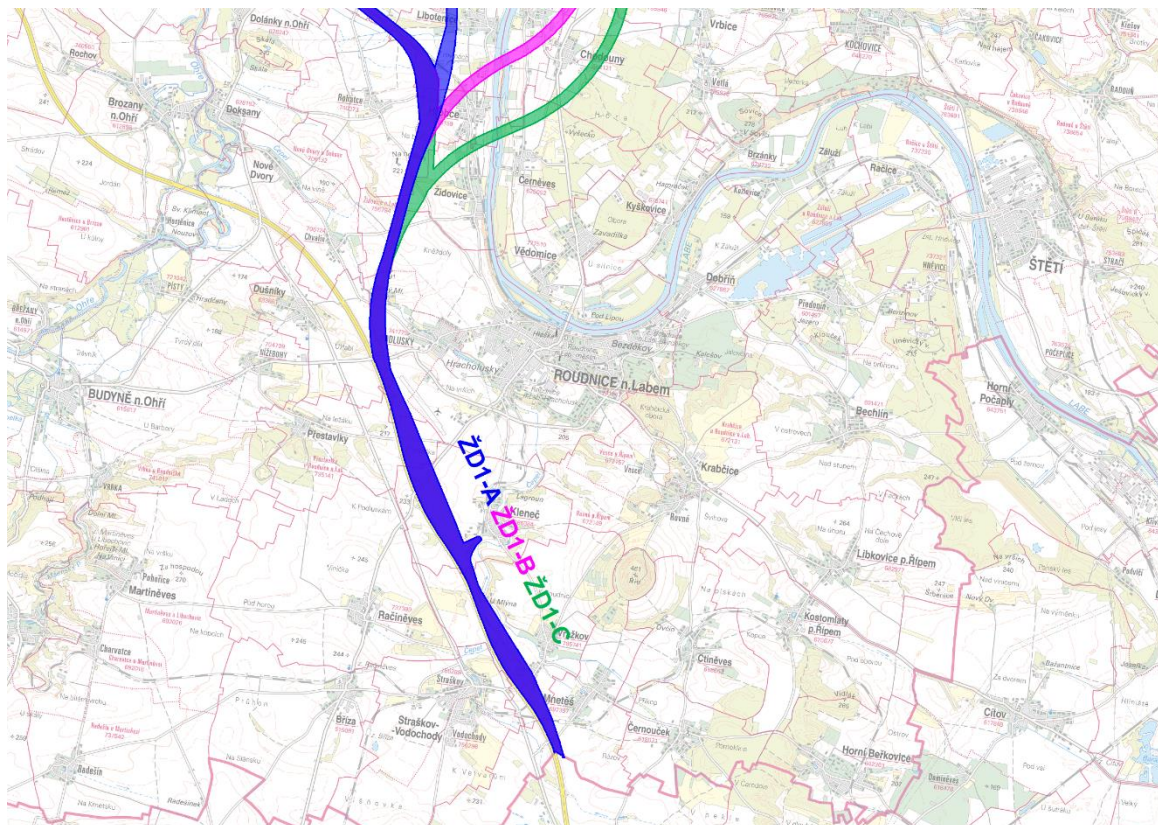
Koridor **ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C**, který je předmětem řešení 5aZÚR ÚK, je určen pro záměr **RS 4 Drážďany – Ústí nad Labem – Praha včetně odbočky Kralupy (Nová Ves) – Louny – Most** (Pozn.: tato odbočka není předmětem řešení 5aZÚR ÚK). Jedná se o jeden z prioritních záměrů dopravní infrastruktury v oblasti 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.

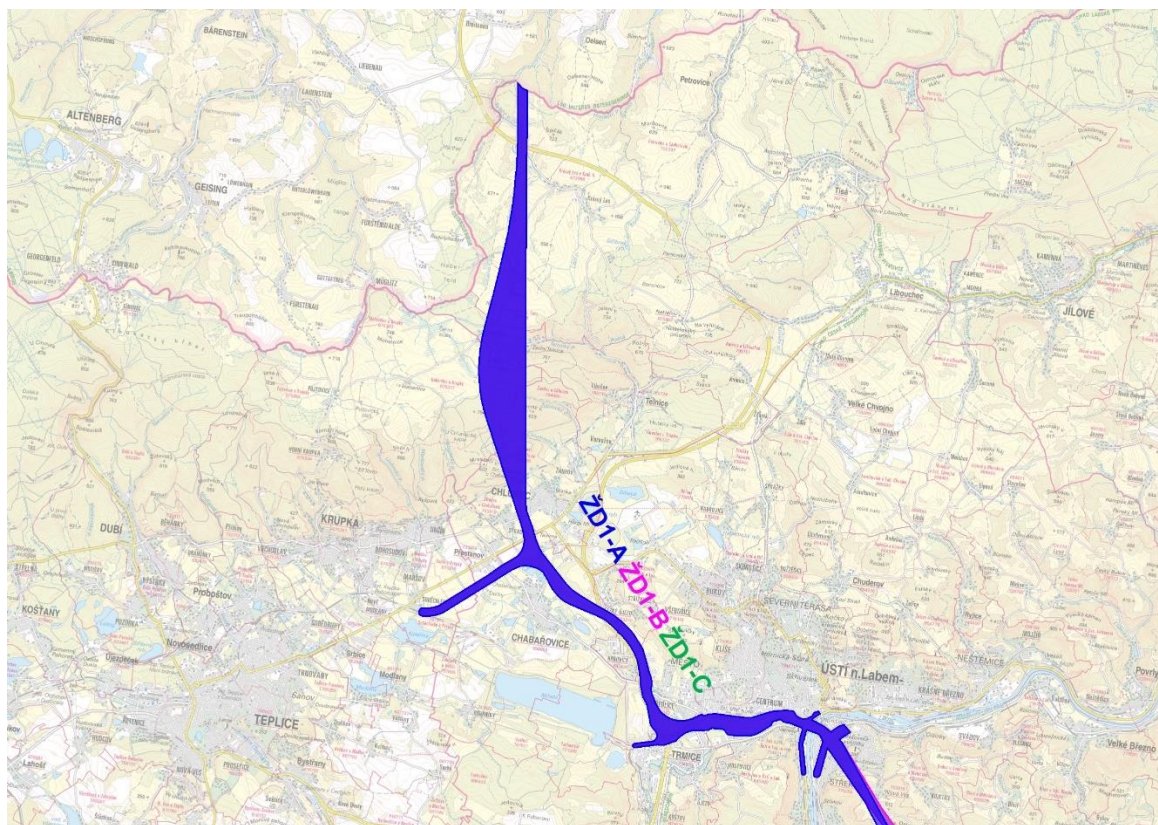
Popis vymezení jednotlivých variant koridoru pro železniční dráhu v rámci 5aZÚR ÚK:

Koridor je v rámci 5aZÚR ÚK variantně vymezen v prostoru mezi Podluský (Roudnice nad Labem)

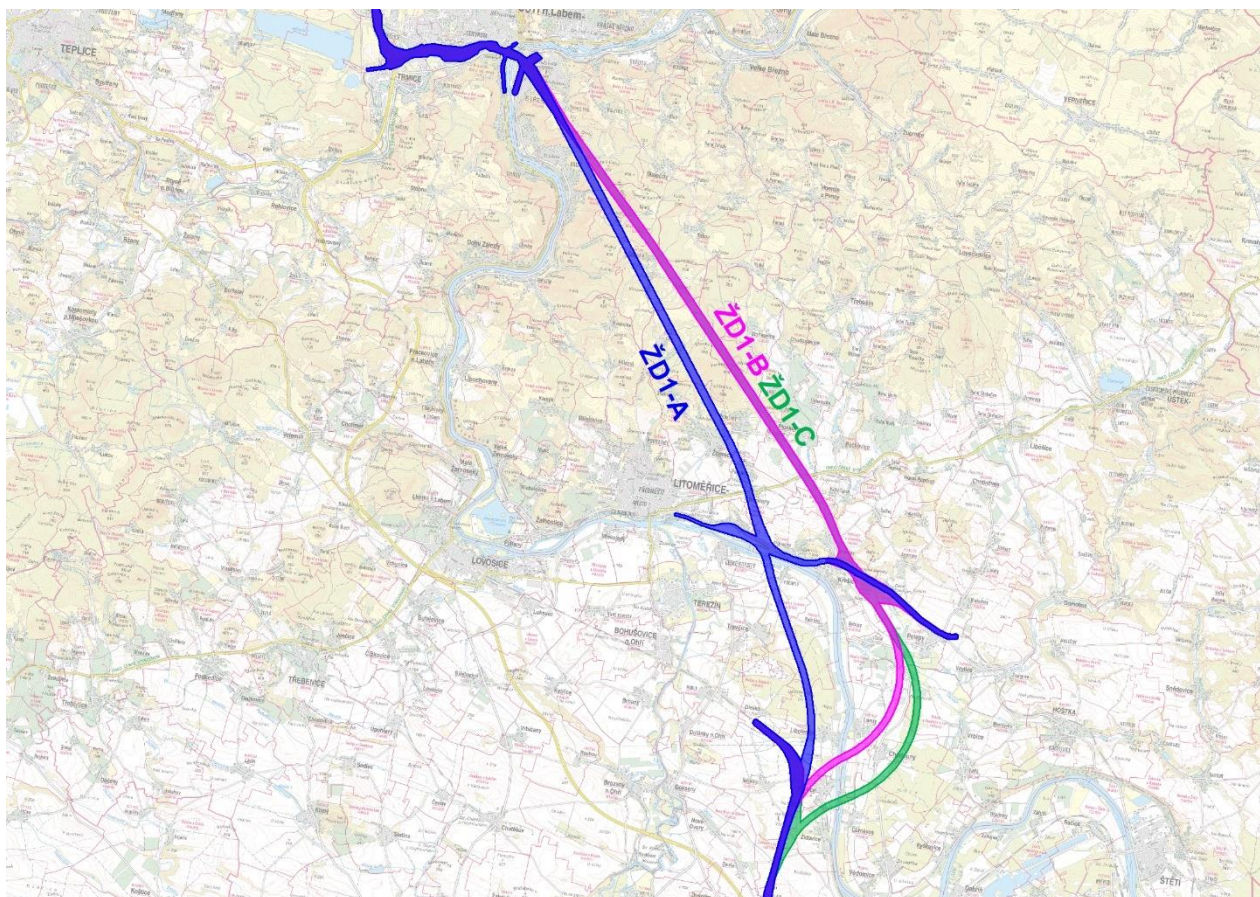
a Ústím nad Labem. Ve zbylých úsecích, tj. úsek hranice Středočeského/Ústeckého kraje – Podluský a úsek Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN, je vymezení koridoru invariantní.



Obrázek 2: Schéma společného úseku variant ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C v jižní části řešeného území



Obrázek 3: Schéma společného úseku variant ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C v severní části řešeného území



Obrázek 4: Schéma samostatných úseků variant ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C v centrální části řešeného území

VARIANTA A: Koridor ŽD1-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 D201¹ 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 předjímáno.

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 předjímáno.

¹ Pozn.: V době zpracování návrhu 5aZÚR ÚK pro veřejně 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.

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.

VARIANTA B: Koridor ŽD1-B

Koridor ŽD1-B je na území Ústeckého kraje vymezen od hranice se Středočeským krajem ze správního obvodu obce Mnetěš, kde bezprostředně navazuje na koridor D201² pro veřejně prospěšnou stavbu *vysoke rychlostní 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 Libotenicemi 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 trati 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

² 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.

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

Koridor ŽD1-C je na území Ústeckého kraje vymezen od hranice se Středočeským krajem ze správního obvodu obce Mnetěš, kde bezprostředně navazuje na koridor D201³ 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 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.

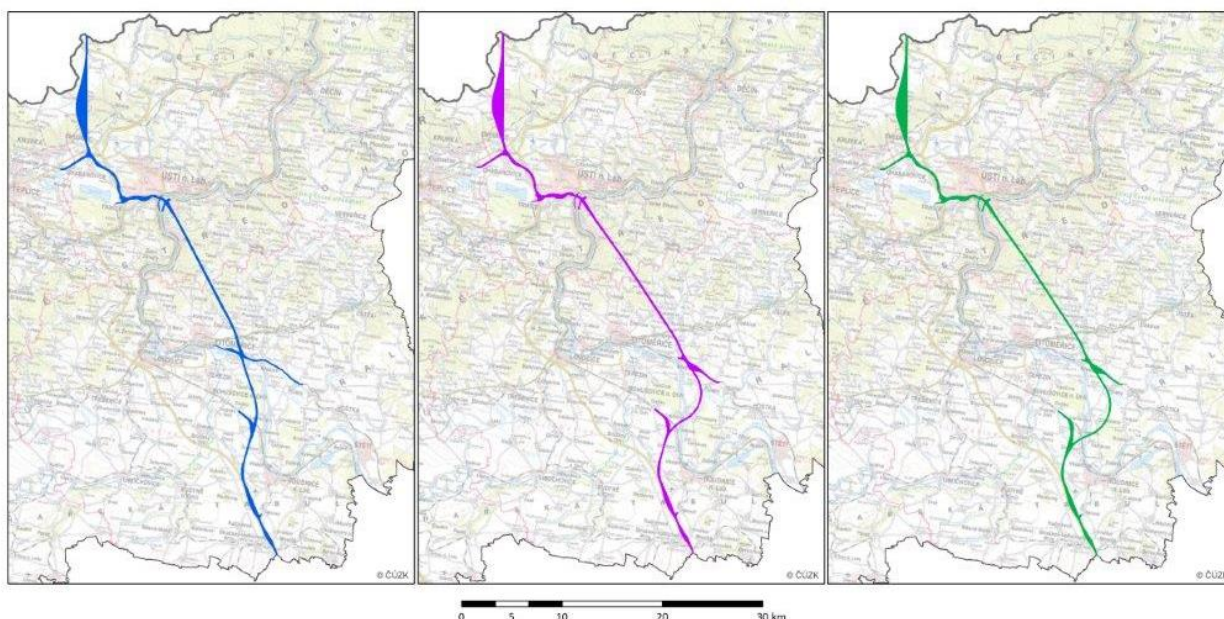
Následně se koridor již stáčí severozápadním směrem a volnou, zemědělskou krajinou je veden prostorem mezi sídly Polepy a Okna. Po křížení se silnicí III/24063 a železniční tratí č. 072 je koridor dále veden severozápadním směrem přes Holý vrch, kde je uvažováno vedení dráhy pod zemským povrchem tzv.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

³ 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.



Obrázek 5: Schéma jednotlivých variant koridoru pro železniční dráhu v 5aZÚR ÚK

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.

S ohledem na složitou morfologii severní poloviny 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. Při vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) a vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, na tyto úseky nelze nahlížet stejně jako na úseky, kde je uvažováno vedení nové železniční dráhy po zemském povrchu.

Zároveň je v textové části 5aZÚR ÚK pro každou variantu stanoven úkol pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru – vytvořit územní podmínky vedení železniční dráhy tunelem v níže popsaných územích (viz I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6.). Tímto je dána rámcová garance toho, že v daných územích bude železnice vedena pod zemským povrchem. Tunely obecně slouží pro překonání nejen terénních překážek, ale též jinak neprůchodného území. Jejich realizaci lze docílit dodržení požadovaných sklonových poměrů umožňujících provoz příslušných vlakových souprav (osobní doprava, nákladní doprava).

5aZÚR ÚK zároveň s ohledem na 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 nižších stupních projektové přípravy VRT.

Jednotlivé tunely jsou orientačně uvažovány v těchto úsecích:

Varianta A

Obce dotčené tunelem:

- **Travčický tunel (cca 4 km)**
 - průchod přes Mrchový kopec mezi obcí Libotenice a sídlem Počaply
 - dotčené obce: Libotenice, Terezín, Travčice
- **Středohorský tunel (cca 19 km)**
 - průchod přes CHKO České středohoří mezi sídlem Třeboutice a městem Ústí nad Labem.
 - dotčené obce: Hlinná, Křešice, Malečov, Trnovany, Ústí nad Labem, Žitenice

- průchod přes oblast Krušných hor mezi městem Chabařovice a sídlem Krásný Les (státní hranice ČR/SRN),
 - tunel bude pokračovat na území SRN.
 - dotčené obce: Chabařovice, Chlumeč, Krupka, Petrovice, Telnice

Varianta B

- průchod přes Holý vrch východně od sídla Zahořany
 - dotčené obce: Křešice
 - 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
 - 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, Chlumeč, Krupka, Petrovice, Telnice

Varianta C

- průchod přes Holý vrch východně od sídla Zahořany
 - dotčené obce: Křešice
 - 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
 - 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, Chlumeč, Krupka, Petrovice, Telnice

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 variant koridoru. Dané schéma má výhradně orientační charakter a neslouží jako podklad pro rozhodování v území.

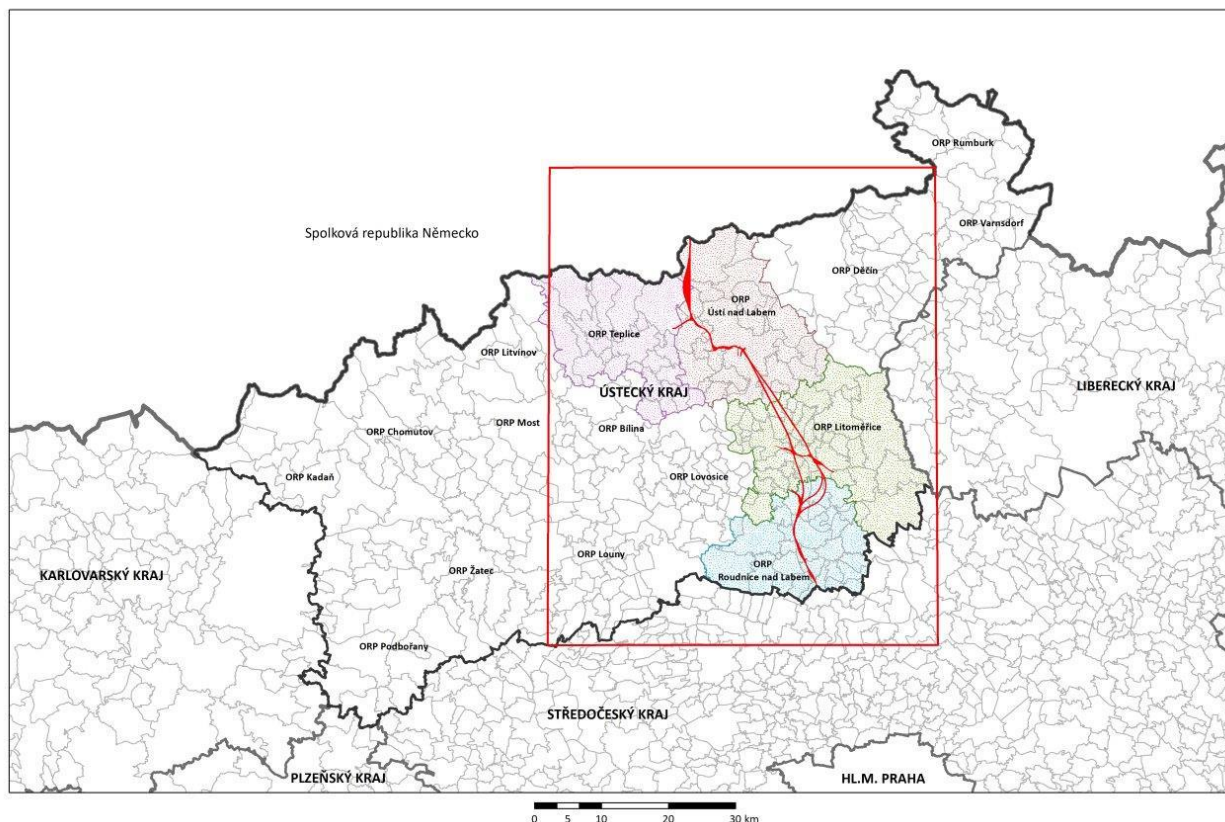
Stanovená šířka koridoru v dané fázi prověření záměru odpovídá míře obecnosti ZÚR a zároveň představuje odpovídající kompromis mezi požadavkem přesného vymezení, který minimalizuje počet osob potenciálně dotčených na právech, a požadavkem ponechání dostatečného prostoru, který v podrobnějších stupních 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.

Ve výrokové části 5aZÚR ÚK jsou stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání vymezeného koridoru (**ŽD1-A** / **ŽD1-B** / **ŽD1-C**), 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.

Vymezení řešeného území – přehled správních území ORP a obcí dotčených jednotlivými variantami koridoru.



Obrázek 6: Území dotčená jednotlivými variantami koridoru (ORP, obce)

Tabulka 1: Přehled správních území ORP a obcí dotčených jednotlivými variantami koridoru

ORP Litoměřice	Ploskovice
	Trnovany
	Oleško
	Býčkovice
	Chudoslavice
	Hlinná
	Litoměřice
	Křešice
	Terezín
	Vrutice
	Polepy
	Travčice
	Žitenice

ORP Roudnice nad Labem	Černěves
	Hrobce
	Kleneč
	Dušníky
	Roudnice nad Labem
	Libotenice
	Přestavky
	Vražkov
	Židovice
	Mnetěš
	Chodouny
	Vrbice
ORP Teplice	Krupka
ORP Ústí nad Labem	Trmice
	Přestanov
	Ústí nad Labem
	Petrovice
	Chabařovice
	Chlumec
	Malečov
	Tašov
	Telnice

1.2. Vztah 5aZÚR ÚK k jiným koncepcím

Vztah 5aZÚR ÚK je hodnocen k následujícím potenciálně relevantním oborovým koncepcím a strategiím, které problematiku životního prostředí přímo řeší, nebo jejichž realizace může složky životního prostředí významně ovlivnit. Konkrétní zhodnocení vztahu 5aZÚR ÚK k relevantním republikovým a krajským koncepcím a strategiím je uvedeno v tabulce níže.

Hodnocené republikové koncepce a strategie:

- Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021) (dále též „PÚR ČR“ nebo „Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021)“)
- Strategický rámec ČR 2030
- Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025
- Státní program ochrany přírody a krajiny ČR pro období 2020–2025
- Státní politika životního prostředí ČR 2030 s výhledem do 2050
- Zásady urbánní politiky – aktualizace 2017
- Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+
- Národní program snižování emisí ČR – aktualizace 2019
- Státní energetická koncepce ČR – aktualizace 2015

- Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050
- Dopravní sektorová strategie ČR, 2. fáze 2013, aktualizace 2017
- Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR (2017)
- Surovinová politika ČR v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů (2017)
- Politika druhotných surovin ČR pro období 2019–2022 (2019)
- Národní plán povodí Labe (2022)
- Koncepce řešení problematiky ochrany před povodněmi v ČR s využitím technických a přírodních blízkých opatření (2010)
- Plán odpadového hospodářství ČR pro období 2015–2024, s výhledem do roku 2035, aktualizace 2022
- Politika ochrany klimatu v ČR (2017)
- Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, 1. aktualizace pro období 2021 – 2030
- Koncepce ochrany před následky sucha pro území ČR (2017)
- Zdraví 2020 – Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030

Hodnocené krajské koncepce a strategie:

- Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027
- Plán dílčího povodí Ohře, dolního Labe a ostatních přítoků Labe 2015 – 2021 (Plán dílčího povodí Ohře, dolního Labe a ostatních přítoků Labe 2021 – 2027 nebyl doposud schválen)
- Dopravní plán 2022 - 2026
- Program zlepšování kvality ovzduší zóna Severozápad - CZ04, aktualizace 2020
- Plán odpadového hospodářství Ústeckého kraje pro období 2016–2025
- Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Ústeckého kraje – aktualizace 2021
- Územní energetická koncepce Ústeckého kraje 2020
- Strategie rozvoje kultury a kulturního dědictví Ústeckého kraje 2021 – 2030
- Plán péče o CHKO České středohoří na období 2015 - 2024

Pro hodnocení byla použita následující stupnice:

3 – velmi silný (přímý) vztah: 5aZÚR ÚK obsahuje nebo promítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry dané koncepcí ve změnách využití území

2 – silný (přímý) vztah: 5aZÚR ÚK je bez konkrétně definovaných nároků na změnu využití území, ale obsahuje přímé obecné deklarace promítající požadavky dané koncepcí

1 – slabý, nepřímý vztah: 5aZÚR ÚK neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na danou koncepci, vykazuje ale nepřímou vazbu na danou koncepci.

0 – bez vztahu: 5aZÚR ÚK neobsahuje ani nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry dané koncepcí

Tabulka 2: Vztah 5aZÚR ÚK k republikovým koncepcím a strategiím

Koncepce a strategie	Vztah 5aZÚR ÚK k dané koncepci nebo strategii
Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021)	3
Komentář: 5aZÚR ÚK přímo promítá konkrétní požadavek a záměr Politiky územního rozvoje ČR ve znění: Aktualizace č. 1, schválené vládou ČR usnesením č. 276 ze dne 15. 4. 2015, Aktualizace č. 2, schválené vládou ČR usnesením č. 629 ze dne 2. 9. 2019, Aktualizace č. 3, schválené vládou ČR usnesením č. 630 ze dne 2. 9. 2019, Aktualizace č. 4, schválené vládou ČR usnesením č. 618 ze dne 12. 7. 2021, Aktualizace č. 5, schválené vládou ČR usnesením č. 833 ze dne 17. 8. 2020, (dále též „PÚR ČR“ nebo „Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021)“) která je podle § 31 odst. 4 stavebního zákona závazná pro řešení ZÚR. Koridor vymezovaný v 5aZÚR ÚK je v PÚR ČR vymezen v článku 83a, pod označením „ŽD1“ RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR – Lovosice/Litoměřice – Praha. Tento koridor vysokorychlostní dopravy zde byl vymezen z důvodu propojení sítě vysokorychlostní železniční dopravy v ČR na Německo, spojení Prahy a měst Ústeckého kraje u koridoru. Úsek Praha – Lovosice/Litoměřice jako součást TEN-T. Podrobné zhodnocení vztahu 5aZÚR ÚK k PÚR ČR je obsahem kapitoly 1.1. Vyhodnocení souladu s Politikou územního rozvoje ČR textové části odůvodnění návrhu 5aZÚR ÚK.	
Strategický rámec ČR 2030	2
Komentář: Tento strategický dokument schválený vládou ČR usnesením č. 292 ze dne 19. 4. 2017 vytváří základní rámec pro ostatní strategické dokumenty na národní, krajské i místní úrovni a ukládá, aby se uskutečňování zde stanovených obecných cílů promítlo mj. do krajských politik. 5aZÚR ÚK nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na tento dokument, ale vykazuje na něj přímou vazbu, když vymezením koridoru pro VRT přispívá k naplnění jednoho z obecných cílů stanovených tímto dokumentem v rámci kapitoly „Ekonomické aktivity podporuje stabilní a funkční infrastruktura“. Zde je jedním z obecných cílů 10.2 Dopravní infrastruktura zajištění kvalitního dopravního spojení s ekonomickými populačními a dopravními centry Německa. 5aZÚR ÚK rovněž zohledňuje obecný cíl 12.5 Funkční migrační koridory pro velké savce, spočívající v ochraně současných migračních koridorů s využitím územního plánování.	
Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025	1
Komentář: Tento základní koncepční dokument schválený vládou ČR usnesením č. 193 ze dne 9. 3. 2016 definuje priority v oblasti ochrany a udržitelného využívání biodiverzity na území ČR. 5aZÚR ÚK nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na tuto strategii, ale vykazuje na ni nepřímou vazbu, když vymezením koridoru pro VRT zohledňuje při návrhu jednotlivých variant mimo jiné i požadavek na naplnění jednoho z obecných cílů stanovených tímto dokumentem 2.5 Krajina, opatření 2.5.3 Zlepšovat prostupnost krajiny pro biotu spočívající v omezení fragmentace krajiny způsobené výstavbou nových liniových prvků a sídel a Realizace opatření k ochraně živočichů před negativním vlivem energetické a dopravní infrastruktury nebo cíle 3.2 Lesní ekosystémy, opatření 3.2.1 Omezování fragmentace lesů, Minimalizace trvalých záborů lesní půdy nebo omezení výstavbou.	
Státní program ochrany přírody a krajiny ČR pro období 2020–2025	1
Komentář: Tento dílčí koncepční dokument navazující na Strategii ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016 – 2025 schválený vládou ČR usnesením č. 360 ze dne 1. 4. 2020 stanoví dílčí cíle a opatření v oblasti ochrany a udržitelného využívání biodiverzity na území ČR. 5aZÚR ÚK nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na program, ale vykazuje na něj nepřímou vazbu, když jako jeden z nástrojů územního plánování vymezením koridoru pro VRT zohledňuje při návrhu jednotlivých variant mimo jiné i požadavek na splnění jednoho z obecných cílů stanovených tímto dokumentem - cíl 1.1.4 Omezit negativní vliv fragmentace krajiny a dalších významných	

antropogenních příčin úhynu, zraňování a dalších ohrožujících faktorů působících na živočichy, v rámci kterého je požadováno již na úrovni územního plánování vytvořit takové územní podmínky, aby byla zajištěna migrační propustnost krajiny pro velké savce, a dále aby byla vytvořena územní podmínky pro realizaci potřebných opatření k zajištění průchodnosti krajiny při přípravě a realizaci nových staveb.	
Státní politika životního prostředí ČR 2030 s výhledem do 2050	1
Komentář: Tento implementační dokument je plánem ke Strategickému rámci ČR 2030 a zároveň zastřešující strategický dokument schválila vláda ČR usnesením č. 21 ze dne 11. 1. 2021. 5aZÚR ÚK nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na tuto politiku, ale vykazuje na ni nepřímou vazbu, když přispívá vymezením koridoru pro VRT zejména k naplňování těchto obecných strategických cílů: 1.2 Kvalita ovzduší se zlepšuje, 2.1 Emise skleníkových plynů jsou snižovány.	
Zásady urbánní politiky – aktualizace 2017	1
Komentář: Cílem této koncepce schválené vládou ČR usnesením č. 549 ze dne 24. 7. 2017 je sjednotit přístupy všech úrovní veřejné správy k rozvoji měst. 5aZÚR ÚK nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na tuto koncepci, ale vykazuje na ni nepřímou vazbu, když vymezením koridoru pro VRT přispívá zejména k naplňování jedné ze čtyř stanovených zásad urbánní politiky zohledňující principy udržitelného rozvoje - Zásadu 4 Péče o městské životní prostředí, jejímž obsahem je eliminace negativních vlivů působících na životní prostředí ve městech díky integrovanému přístupu k ochraně životního prostředí v souladu s principy udržitelného rozvoje. 5aZÚR ÚK vytváří předpoklady pro naplnění této zásady, jejímž obsahem je mimo jiné dosažení cestovních dob kratších než automobily na dálnicích díky výstavbě rychlých spojení.	
Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+	1
Komentář: Úkolem této strategie schválené vládou ČR usnesením č. 775 ze dne 4. 11. 2019 je stanovení hlavních cílů regionálního rozvoje. 5aZÚR ÚK nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na strategii, ale vykazuje na ni nepřímou vazbu, když vymezením koridoru pro VRT přispívá zejména k naplňování specifického cíle 1.2 Zlepšit dopravní spojení mezi metropolemi a významnými středoevropskými centry osídlení, posílit kvalitní dopravní spojení mezi metropolemi a jejich zázemím, zvyšovat atraktivitu jiných způsobů dopravy než individuální automobilové dopravy a zlepšovat propojení různých módů dopravy nebo cíle 3.2 Zlepšit dopravní dostupnost v rámci regionů.	
Národní program snižování emisí ČR – aktualizace 2019	1
Komentář: Národní program schválený vládou ČR usnesením č. 917 ze dne 16. 12. 2019 je implementačním plánem ke Státní politice životního prostředí ČR 2030 a jeho cílem je snížení celkové úrovně znečišťování a znečištění ovzduší v ČR. 5aZÚR ÚK nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na program, ale vykazuje na něj nepřímou vazbu, když přispívá vymezením koridoru pro VRT zejména k naplňování podpůrného opatření AB23 Přesun přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnic na železnici, neboť v dílčích úsecích vymezeného koridoru je dle informací uvedených ve studii proveditelnosti, která je jedním ze základních podkladů pro vymezení koridoru v rámci ZÚR, uvažováno i s provozem nákladních vlaků.	
Státní energetická koncepce ČR – aktualizace 2015	0
Komentář: 5aZÚR ÚK neobsahuje ani nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry této koncepce, která řeší udržitelné zásobování energií, a kterou schválila vláda ČR usnesením č. 362 ze dne 18. 5. 2015.	
Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050	3
Komentář: 5aZÚR ÚK promítá konkrétní podněty a požadavky této politiky schválené vládou ČR usnesením č. 259 ze dne 8. 3.	

2021. Vymezením koridoru pro vysokorychlostní trať jsou vytvářeny územní podmínky pro výstavbu nové dopravní infrastruktury v rámci rychlých spojení⁴ zahrnutých do sítě TEN-T, která by měla být dokončena do roku 2050. Požadavky na vytváření územních podmínek pro výstavbu rychlých spojení se týkají řady strategických a specifických cílů uvedených v tomto dokumentu.

Dopravní politika zohledňuje potřebu vytváření územních podmínek pro výstavbu VRT ve vazbě na **Politiku transevropské dopravní sítě (TEN-T)**, schválenou Nařízením Evropského Parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 12. 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.

Do sítě TEN-T je zařazen i koridor Praha – Ústí nad Labem – Dresden, který je součástí Orient/východo-středomořského koridoru a jehož vymezení je předmětem řešení 5aZÚR ÚK.

Dopravní sektorová strategie ČR, 2. fáze 2013, aktualizace 2017

3

Komentář:

5aZÚR ÚK promítá konkrétní požadavky této strategie, když v oblasti koncepce napojení ČR na VRT ukládá Ministerstvu dopravy zajistit obhajitelnou, celospolečensky akceptovatelnou a finančně pokrytou koncepci rozvoje nadregionální železniční dopravy (a pro ni potřebné infrastruktury) pro období po roce 2020.

Tato strategie, kterou schválila vláda ČR usnesením č. 136 ze dne 27. 2. 2018, je implementačním dokumentem Dopravní politiky ČR. Strategie definuje zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury a obsahuje principy pro určení prioritizace připravovaných rozvojových projektů při konkrétní výši finančního rámce. Dokument představuje základní resortní koncepci Ministerstva dopravy formulující priority a cíle v oblasti rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury ve střednědobém horizontu roku 2020 a rámcově i v dlouhodobém horizontu až do roku 2050.

Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR (2017)

3

Komentář:

Program byl schválen vládou ČR usnesením č. 389 ze dne 22. 5. 2017 a na základě tohoto dokumentu vláda potvrdila potřebu přípravy systému rychlých spojení. Obsahem programu je mj. i VRT 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 tratí v západní Evropě. 5aZÚR ÚK tak promítá konkrétní podněty a požadavky tohoto programu.

Surovinová politika ČR v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů (2017)

0

Komentář:

Vláda ČR usnesením č. 441 ze dne 14. 6. 2017 schválila tuto politiku jako dlouhodobý strategický dokument a podklad pro udržitelné využívání nerostných surovin v ČR. 5aZÚR ÚK nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry této koncepce.

Politika druhotných surovin ČR pro období 2019–2022

0

Komentář:

5aZÚR ÚK neobsahuje ani nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry této koncepce, která stanoví cíle a úkoly pro efektivní využívání vybraných komodit druhotných surovin a jejich zdrojů důležitých pro hospodářství ČR, schválila vláda ČR usnesením č. 73 ze dne 28. 1. 2019.

Národní plán povodí Labe (2022)

0

Komentář:

5aZÚR ÚK neobsahuje ani nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry tohoto plánu, který stanoví cíle pro ochranu a zlepšování stavu povrchových a podzemních vod a vodních ekosystémů, ke snížení nepříznivých účinků povodní a sucha, pro hospodaření s povrchovými a podzemními vodami a jejich udržitelné užívání. Tento plán, který je podkladem pro územně plánovací činnost schválila vláda ČR usnesením č. 31 ze dne 19. 1. 2022.

⁴ Rychlé spojení – 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

Koncepce řešení problematiky ochrany před povodněmi v ČR s využitím technických a přírodě blízkých opatření (2010)	1
Komentář: 5aZÚR ÚK nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na tuto koncepci, kterou schválila vláda ČR usnesením č. 799 ze dne 10. 11. 2010 a která hodnotí zvládání povodňových rizik v souladu se směrnicemi ES, ale vykazuje na ni nepřímou vazbu, když zohledňuje při návrhu koridoru VRT potřebu minimalizovat vlivy realizace záměru na průchod povodňové vlny.	
Plán odpadového hospodářství ČR pro období 2015–2024, s výhledem do roku 2035, aktualizace 2022	0
Komentář: 5aZÚR ÚK neobsahuje ani nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry tohoto plánu, který schválila vláda ČR nařízením č. 352/2014 Sb. ze dne 22. 12. 2014 a který je základním koncepčním dokumentem v oblasti dlouhodobé strategie odpadového hospodářství ČR.	
Politika ochrany klimatu v ČR (2017)	1
Komentář: Politika určující základní a indikativní dlouhodobé cíle ČR v oblasti snižování emisí skleníkových plynů byla schválena vládou ČR usnesením č. 207 ze dne 22. 3. 2017. 5aZÚR ÚK nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na tuto politiku, ale vykazuje na ni nepřímou vazbu, když vymezením koridoru VRT vytváří předpoklady pro zlepšení kvality ovzduší v kraji vytvořením územních podmínek pro převedení významné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť, tj. environmentálně šetrnější formu dopravy, čímž přispívá ke snížení emisí ze spalování pohonných hmot a k celkovému zlepšení kvality ovzduší.	
Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, 1. aktualizace pro období 2021 – 2030	1
Komentář: Tato strategie byla schválena vládou ČR usnesením č. 785 ze dne 13. 9. 2021 a představuje národní adaptační strategii přijatou ve vazbě na Adaptační strategii EU. Tato strategie je zaměřena na řešení všech významných projevů změny klimatu v ČR jakými jsou dlouhodobé sucha, povodně a přívalové povodně, vydatné srážky, zvyšování teplot, extrémně vysoké teploty a vítr a požáry vegetace. Ze zde stanovených adaptačních opatření se žádné netýkají sektoru dopravy na úrovni koncepce jako je ZÚR. Tato strategie má dopady zejména na financování adaptačních opatření prostřednictvím vybraných operačních programů, z nichž například Operační program doprava je zaměřen na zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy. 5aZÚR ÚK tak sice nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na tuto strategii, ale vykazuje na ni nepřímou vazbu, když vymezením koridoru VRT vytváří územní předpoklady pro realizaci adaptačních opatření na očekávané dopady změny klimatu.	
Koncepce ochrany před následky sucha pro území ČR (2017)	0
Komentář: Tato koncepce, kterou schválila vláda ČR usnesením č. 528 ze dne 24. 7. 2017, identifikuje největší současné problémy vodního hospodářství a navrhuje jejich řešení tak, aby došlo ke zmírnění negativních dopadů sucha na území ČR. V oblasti územního plánování tato koncepce stanoví opatření, která však pro 5aZÚR ÚK nepředstavují konkrétní podněty, požadavky nebo záměry, které by ovlivňovaly její řešení.	
Zdraví 2030 – Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030	1
Komentář: Tato koncepce je základním koncepčním dokumentem Ministerstva zdravotnictví s meziresortním přesahem, který udává směr rozvoje péče o zdraví občanů ČR do roku 2030. Byl schválen vládou ČR usnesením č. 13 ze dne 13. 7. 2020. 5aZÚR ÚK zprostředkované promítá cíle týkající se oblasti zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva z hlediska snížení emisí ze silniční dopravy a hlukové zátěže podél stávajících silničních komunikací, a to vlivem převedení části dopravního zatížení na železnici.	

Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století	1
Komentář: Tento program schválila vláda ČR dne 30. 10. 2002 usnesením č. 1046 představuje základní dokument o dlouhodobé zdravotní strategii ČR a podklad pro přípravu konkrétních projektů. 5aZÚR ÚK je bez konkrétně definovaných nároků na změnu využití území, ale zprostředkovaně promítá cíle týkající oblasti zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva z hlediska snížení emisí ze silniční dopravy a hlukové zátěže podél stávajících silničních systémů vlivem převedení části dopravy na železnici.	

Tabulka 3: Vztah 5aZÚR ÚK ke krajským koncepcím a strategiím

Koncepce a strategie	Vztah 5aZÚR ÚK k dané koncepci nebo strategii
Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027	3
Komentář: 5aZÚR ÚK přímo promítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry této strategie, kterou schválilo Zastupitelstvo Ústeckého kraje dne 23. 4. 2018. Tato strategie, která je základním rozvojovým dokumentem kraje, počítá s realizací VRT Praha – Drážďany. Tento záměr je zde charakterizován jako zásadní dlouhodobá rozvojová potřeba, jejíž naplnění, resp. realizace tohoto záměru výrazně zlepší dopravní spojení Ústecko-chomutovské aglomerace a dalších významných sídel kraje s Prahou a přispěje ke zvýšení rezidenční i podnikatelské aktivity Ústeckého kraje.	
Plán dílčího povodí Ohře, dolního Labe a ostatních přítoků Labe 2015 – 2021	0
Komentář: Zastupitelstvo Ústeckého kraje schválilo plán dne 25. 4. 2016. 5aZÚR ÚK neobsahuje ani nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry tohoto plánu, který stanoví návrhy programů opatření, které jsou nutné k dosažení cílů pro dané dílčí povodí na základě zjištěného stavu povrchových a podzemních vod, hodnocení povodňových rizik, potřeb užívání vodních zdrojů, a časový plán jejich uskutečnění.	
Dopravní plán 2022 - 2026	3
Komentář: Zastupitelstvo Ústeckého kraje schválilo tento plán dne 1. 11. 2021. Tento koncepční dokument se týká dopravní obslužnosti území Ústeckého kraje veřejnou dopravou. Plán počítá s realizací VRT Praha – Drážďany, která dle tohoto plánu zásadně ovlivní podobu výhledové dopravní infrastruktury i související nároky na ní kladené. Plán obsahuje výslovný požadavek na nalezení konečné trasy VRT a její následnou realizaci (přednostně úseku „VRT Podřipsko“).	
Program zlepšování kvality ovzduší zóna Severozápad - CZ04, aktualizace 2020 včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+ (leden 2021)	2
Komentář: Program byl vydán ve Věstníku MŽP dne 18. 12. 2020. 5aZÚR ÚK je bez konkrétně definovaných nároků na změnu využití území, ale obsahuje přímé obecné deklarace promítající požadavky této koncepce. Vztah k oběma koncepcím je hodnocen společně, vzhledem k tomu, že obě koncepce jsou velmi úzce propojeny a že v samotném PZKO CZ04 2020 nejsou uvedena konkrétní opatření pro oblast dopravy, ale je zde přímo odkázáno, že pro dosažení cílového stavu je vhodné využít i realizace podpůrných opatření. Za jeden ze zdrojů přispívajících k zatížení emisemi PM ₁₀ a dalšími škodlivinami je považována i doprava, ale opatření na poli dopravy mají jen uvedený podpůrný charakter. V Podpůrných opatřeních k PZKO 2020+ je z oblasti železniční dopravy uvedeno opatření: Technická opatření k rozvoji veřejné hromadné dopravy (PZKO_2020_P_16) - rozvoj a zatraktivnění veřejné hromadné dopravy prostřednictvím výstavby, rekonstrukce a zkapacitňování železničních, tramvajových a trolejbusových tratí, tak, aby byla schopná ve větším míře konkurovat a nahradit individuální automobilovou dopravu s aplikací: V oblasti železničních tratí je na úrovni obcí a krajů důležité poskytnout potřebnou součinnost investorovi při přípravných pracích (územně plánovací dokumentace, výkupy pozemků příp. poskytování/prodej	

vlastních pozemků apod.)	
Komentář: Opatření: Územní plánování (PZKO_2020_P_23) - vytvoření územních podmínek pro další rozvoj veřejné hromadné dopravy, zejména kolejové, a rozvoj integrovaných systémů dopravy, včetně plnohodnotného začlenění železniční dopravy, pokud je to možné, pomocí optimalizace návrhu dopravní infrastruktury, např.: v ZÚR / ÚP vymezením koridorů pro zdvoukolejnění železnice, přeložku železnice, rozvoj železniční sítě apod. 5aZÚR ÚK má ke koncepci přímý vztah – vytváří územní podmínky pro výstavbu nové železniční trati, čímž přispěje ke snížení emisí PM ₁₀ a ke zlepšení kvality ovzduší. 5aZÚR ÚK vytváří územní podmínky vedoucí k rozvoji železniční dopravy a zvýšení její atraktivity a k následnému převzetí části dopravních výkonů na úkor dopravy automobilové. Jedná se nejen o dopravu osob, ale je nutno sledovat i zásadní potenciál železniční dopravy v oblasti přepravy nákladu.	
Plán odpadového hospodářství Ústeckého kraje pro období 2016–2025	0
Komentář: Zastupitelstvo Ústeckého kraje schválilo plán dne 29. 2. 2016. 5aZÚR ÚK neobsahuje ani nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry tohoto plánu, který stanoví cíle a podmínky odpadového hospodářství Ústeckého kraje.	
Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Ústeckého kraje – aktualizace 2021	0
Komentář: Zastupitelstvo Ústeckého kraje schválilo plán dne 5. 9. 2016 průběžná aktualizace karet obcí, případně místních částí probíhá průběžně, vždy po schválení příslušného návrhu zastupitelstvem. 5aZÚR ÚK neobsahuje ani nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry tohoto plánu, jehož předmětem řešení je vodohospodářské infrastruktury Ústeckého kraje.	
Územní energetická koncepce Ústeckého kraje 2020	0
Komentář: 5aZÚR ÚK neobsahuje ani nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry této koncepce, která stanoví cíle a zásady nakládání s energií na území Ústeckého kraje a kterou schválilo Zastupitelstvo Ústeckého kraje dne 22. 6. 2020.	
Strategie rozvoje kultury a kulturního dědictví Ústeckého kraje 2021 – 2030	0
Komentář: 5aZÚR ÚK neobsahuje ani nepromítá konkrétní podněty, požadavky nebo záměry této strategie, kterou schválilo Zastupitelstvo Ústeckého kraje dne 13. 12. 2021 a která stanoví dlouhodobé cíle rozvoje v oblasti kultury a péče o kulturní dědictví na území Ústeckého kraje.	
Plán péče o CHKO České středohoří na období 2015 - 2024	2
Komentář: Plán péče schválený MŽP dne 20. 1. 2015 stanoví dlouhodobé cíle v ochraně přírody a krajiny. 5aZÚR ÚK je bez konkrétně definovaných nároků na změnu využití území, ale obsahuje přímou vazbu, resp. požadavek na podobu záměru VRT, pro nějž je v rámci 5aZÚR ÚK vymezován koridor. Záměr VRT je zde uveden jako jeden z významných rozvojových dopravních záměrů, který prochází přes území CHKO (kap. 3.7.1. Doprava). Pro tento záměr je v části navrhované zásady a opatření stanoveno, že záměr výstavby VRT Dresden – hranice SRN/ČR – Praha prosazovat v tunelové variantě a v takové podobě, která neovlivní krajinný ráz a umožní zachování typických znaků CHKO. I přes to, že je na území CHKO České středohoří doposud uvažováno s vedením VRT v tunelu, je třeba věnovat pozornost i doprovodným projevům stavby na povrchu jako je např. vzduchotechnika nebo nezbytná bezpečnostní zařízení apod., a dále je třeba vyřešit průchod geologicky komplikovaným územím, ukládání mimořádných objemů vytěžených hmot a vlivy výstavby VRT.	



2. ZHODNOCENÍ VZTAHU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE K CÍLŮM OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘIJATÝM NA VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI

Pro účely posouzení souladu 5aZÚR ÚK s relevantními koncepčními dokumenty na republikové a krajské úrovni byla provedena analýza těchto dokumentů se záměrem nalezení cílů ochrany životního prostředí, k jejichž dosažení lze přispět nástroji územního plánování. Pro výběr cílů byly využity koncepce zaměřené na rozvoj území a ochranu životního prostředí a jeho složek. Vybrané koncepční dokumenty problematiku životního prostředí přímo řeší, případně jejich uplatňováním může dojít k ovlivnění sledovaných složek životního prostředí.

V této kapitole je tabelárně provedeno vyhodnocení vztahu 5aZÚR ÚK k relevantním cílům ochrany životního prostředí v koncepčních a strategických dokumentech, u kterých byl v předcházející kapitole identifikován velmi silný (3) nebo silný (2) vztah.

Vztah k cíli ochrany životního prostředí je vyjádřen pomocí následující stupnice:

- 0** 5aZÚR ÚK danou prioritní oblast dokumentu neřeší nebo k ní nemá vztah.
- 1** 5aZÚR ÚK má k dané prioritní oblasti dokumentu slabý vztah nebo ji řeší okrajově nebo zprostředkovaně.
- 2** 5aZÚR ÚK danou prioritní oblast dokumentu přímo řeší nebo k ní má silný vztah.

Tabulka je doplněna komentářem vysvětlující identifikovaný vztah, který má v této kapitole pouze indikativní charakter a nenahrazuje ani nesupluje hodnocení vlivů prováděné v kapitole 6 SEA, kde dochází ke kvantifikaci, resp. odhadu významnosti předpokládaných vlivů.

Hodnocení je provedeno ve vztahu k následujícím koncepcím:

Republikové koncepce a strategie

- ↘ Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021);
- ↘ Strategický rámec 2030
- ↘ Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050;
- ↘ Dopravní sektorová strategie ČR, 2. fáze 2013, aktualizace 2017;
- ↘ Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR (2017);

Krajské koncepce a strategie

- ↘ Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027;
- ↘ Dopravní plán 2022 – 2026;
- ↘ Program zlepšování kvality ovzduší zóna Severozápad - CZ04, aktualizace 2020, včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+ (leden 2021)
- ↘ Plán péče o CHKO České středohoří na období 2015 – 2024.

Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021)

PÚR ČR stanovuje republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje, přičemž vybrané priority dílčím způsobem obsahují i cíle ochrany životního prostředí. Z tohoto důvodu je vyhodnocen vztah 5aZÚR ÚK ke každé prioritě, která obsahuje cíl ochrany životního prostředí, zvláště dle výše uvedené stupnice.

Tabulka 4: Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021)

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
(14) <i>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 atraktivitu. 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.</i>	1	Základní požadavky na ochranu a rozvoj přírodních, civilizačních a kulturních hodnot Ústeckého kraje jsou stanoveny v rámci platných ZÚR ÚK. Návrh 5aZÚR ÚK respektuje civilizační i kulturní hodnoty území a urbanistickou strukturu území, strukturu osídlení i jedinečné kulturní krajiny. 5aZÚR ÚK zohledňuje rovněž přírodní a krajinné hodnoty a není v rozporu s podmínkami pro zachování a dosažení cílových kvalit specifických krajín, vymezených v platných ZÚR ÚK.
(14a) <i>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.</i>	0	Vymezení variant koridoru VRT nemá k prioritě vztah.
(16) <i>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.</i>	1	Vymezení variant koridoru VRT má k prioritě zprostředkovaný vztah. Navrhované řešení 5aZÚR ÚK reflektuje požadavek na rozvoj území kraje, má republikový význam zejména v oblasti zlepšení stavu a podpory železniční dopravy. Komplexnost řešení při hledání výsledného (nejvhodnějšího) koridoru VRT v 5aZÚR ÚK je zajištěna návrhem řešení ve variantách tak, aby případný významný negativní vliv na tato území byl vyloučen nebo minimalizován. Varianty koridoru VRT vytváří územní podmínky pro převedení významné části dopravní zátěže ze silniční sítě na železniční síť, která představuje environmentálně šetrnou formu dopravy, což významnou měrou přispěje ke snížení emisí a zlepšení stavu ovzduší nejen na území Ústeckého kraje. Při výběru varianty s nejmenšími potenciálními negativními dopady do území a současně s realizací opatření, která by tyto dopady dostatečně minimalizovala, bude prioritou tohoto článku naplněna.
(16a) <i>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</i>	1	5aZÚR ÚK danou prioritu řeší zprostředkovaně K dosažení cíle přispívá vymezení koridoru dopravní infrastruktury, který se stane součástí dopravního systému, díky kterému dojde k zefektivnění dopravy, resp. omezení dopravní zátěže zastavěných území. Návrh koridoru respektuje principy

časových hledisek.		integrovaného rozvoje území.
(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 energie, které koordinací veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území omezuje negativní důsledky suburbanizace pro udržitelný rozvoj území.	0	5aZÚR ÚK danou prioritu neřeší. Předmětem řešení není aktualizace předpokladů pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch nebo stanovení požadavků na využívání zastavěného území. Předmětem 5aZÚR ÚK je pouze vymezení koridoru pro železniční dopravu. Jednotlivé varianty koridoru VRT neprochází územím tzv. brownfieldu.
(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.	1	Prověření jednotlivých variant řešení a jejich projednání a posouzení bude nezbytným podkladem pro výběr nejvhodnější varianty koridoru VRT, která bude s ohledem na konkrétní stav a podmínky v území naplňovat nejenom cíle a úkoly územního plánování uvedené v § 18 a § 19 stavebního zákona, ale bude naplněn také účel posuzování vlivů na životní prostředí, tj. jejich výběr bude založen na výsledcích odborného podkladu. V rámci vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na životní prostředí a soustavu lokalit NATURA 2000 jsou vyhodnoceny možné dopady navrhovaného řešení na všechny složky životního prostředí.
(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 vymezování 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.	0	5aZÚR ÚK danou prioritu neřeší. Předmětem řešení je vymezení koridoru VRT, který s ohledem na svou podstatu potenciálně negativně ovlivní migrační propustnost území pro volně žijící živočichy i pro člověka. Minimalizace tohoto vlivu liniové dopravní infrastruktury je možné řešit na úrovni projektové přípravy stavby a návrhu konkrétních stavebně technických opatření.
(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	2	5aZÚR ÚK danou prioritní oblast dokumentu přímo řeší. Předmětem řešení 5aZÚR ÚK je vymezení koridoru pro VRT, který vytváří předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitňuje dopravní infrastrukturu. Jedná se o vytvoření podmínek pro realizaci železniční infrastruktury pro veřejnou hromadnou dopravu představující jeden z vrcholů multimodální mobility v osobní dopravě. VRT představuje krátké přepravní časy plynoucí z vysoké cestovní rychlosti, možnost využití času stráveného cestováním a nízkou

<i>možnosti umístění odpočívek, 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).</i>		energetickou náročnost. Železniční doprava je jedním z udržitelných druhů dopravy, jež má v porovnání s individuální automobilovou dopravou mnohem menší vliv na přírodu a krajinu. Vysoké rychlosti přepravy ji činí výrazně konkurenceschopnější. Samotný záměr bude mít vliv na prostupnost území. Při návrhu všech variant tohoto koridoru byl však brán mimo jiné zřetel i na potřebu zajištění migrační prostupnosti krajiny jak pro volně žijící živočichy, tak i pro člověka. Požadavek na zachování prostupnosti krajiny pro volně žijící živočichy a člověka je jedním z navrhovaných kritérií a podmínek pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru. Zajištění migrační propustnosti krajiny lze však v určitých aspektech (např. stavebně-technickým řešením, organizací výstavby apod.) řešit až v rámci nižšího stupně projektové dokumentace. Pokud se týká požadavku na zmírnění dopadu nepříznivých účinků tranzitní železniční dopravy na městské nebo obecně obydlené oblasti, všechny varianty koridoru byly navrhovány s maximální snahou tyto dopady minimalizovat.
<i>(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).</i>	2	5aZÚR ÚK danou prioritní oblast dokumentu přímo řeší. Předmětem řešení 5aZÚR ÚK je vymezení koridoru VRT, a to na základě předchozího návrhu a posouzení jednotlivých variant. Jedná se o vytvoření podmínek pro realizaci železniční infrastruktury pro veřejnou hromadnou dopravu představující jeden z vrcholů multimodální mobility v osobní dopravě. VRT představuje krátké přepravní časy plynoucí z vysoké cestovní rychlosti, možnost využití času stráveného cestováním a nízkou energetickou náročnost. Základním cílem záměru, pro který jsou v rámci 5aZÚR ÚK vymezovány varianty koridoru VRT, je nejenom zajištění propojení velkých měst, ale i naplnění potřeb mezinárodních přepravních vztahů, a to právě environmentálně šetrnou formou dopravy. Vymezením variant koridoru pro VRT jsou tak vytvářeny podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochranu a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi.
<i>(24a) Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených hodnot imisních limitů pro ochranu veřejného zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. V územích, kde nejsou hodnoty imisních limitů pro ochranu veřejného 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.</i>	1	5aZÚR ÚK svým řešením danou prioritu naplňuje, jelikož vymezením koridoru VRT vytváří územní podmínky mj. pro odvedení tranzitní dopravy s negativními vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva.

(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 umístování 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.	0	5aZÚR ÚK neřeší preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami.
(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.	0	5aZÚR ÚK neřeší podmínky pro rozvoj decentralizované, efektivní a bezpečné výroby energie z obnovitelných zdrojů.

Strategický rámec 2030

Jedná se o dokument, který udává směr rozvoje ČR na příští desetiletí. Jeho naplnění by mělo zvýšit kvalitu života ve všech regionech ČR a nasměrovat ČR k rozvoji, který je trvale udržitelný ve všech oblastech.

Tabulka 5: Strategický rámec 2030

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
<i>Lidé a společnost</i> Práce: Technologický a sociální rozvoj rozšiřují přístup k důstojné práci. Zdraví: Zdraví všech skupin obyvatel se zlepšuje.	1	Vymezení jednotlivých variant koridoru VRT přispívá zprostředkovaně k naplnění priority. Snížení silniční dopravní zátěže vlivem vymezení koridoru pro VRT povede obecně ke snížení hlukového a imisního zatížení území v okolí silniční sítě, a tedy i ke snížení negativních vlivů na veřejné zdraví.
<i>Hospodářský model</i> Hospodaření se zdroji: Přírodní zdroje jsou využívány co nejefektivněji a nejšetrněji tak, aby se minimalizovaly externí náklady, které jejich spotřeba působí. Infrastruktura: Ekonomické aktivity podporuje stabilní a funkční infrastruktura.	1	Vymezení jednotlivých variant koridoru VRT přispívá zprostředkovaně k naplnění priority. Při realizaci koncepce jsou přírodní zdroje včetně půdy zohledněny co nejefektivněji a nejšetrněji, což se promítne i do výsledného konkrétního vymezení koridoru VRT (výběr nejvhodnější varianty) jako součásti funkční infrastruktury.
<i>Odolné ekosystémy</i>	0	Vymezení jednotlivých variant koridoru VRT danou prioritní oblast neřeší. Uplatnění 5aZÚR ÚK povede k zásahu do

<i>Krajina a ekosystémové služby: Krajina ČR je pojímána jako komplexní ekosystém a ekosystémové služby poskytují vhodný rámec pro rozvoj lidské společnosti.</i> <i>Biologická rozmanitost: Česká krajina je pestrá a dochází k obnově biologické rozmanitosti.</i> <i>Voda v krajině: Krajina je adaptována na změnu klimatu a její struktura napomáhá zadržování vody.</i> <i>Péče o půdu: Půdy jsou chráněny před degradací a potenciál krajiny je v maximální možné míře využíván k zachycování a ukládání uhlíku.</i>		krajiny a jejich ekostabilizujících funkcí jak z hlediska záboru půdy, tak z hlediska zásahu do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, a tedy i k lokálnímu zásahu do biologické rozmanitosti území. K degradaci půd nebude docházet, dojde ale k jejich záboru při realizaci výsledné (nejvhodnější) varianty koridoru VRT.
<i>Obce a regiony</i> <i>Suburbanizace a rostoucí prostorová mobilita: Veřejné služby v území jsou pro všechny obyvatele lépe dostupné.</i> <i>Regionální nerovnosti: Růst kvality života v jednotlivých municipalitách snižuje regionální nerovnosti.</i> <i>Nárůst významu nestátních aktérů a rozvoj komunit: Kvalitní urbánní rozvoj sídelních útvarů je zajištěn (Města jsou přátelská ke všem věkovým skupinám; Obce běžně plánují rozvoje za účasti veřejnosti).</i> <i>Kompetence a kvalita územní veřejné správy pro udržitelný rozvoj sídel: Územní veřejná správa cíleně využívá nástroje pro udržitelný rozvoj municipalit.</i> <i>Adaptace sídel na změnu klimatu: Města a obce omezila emise skleníkových plynů a adaptovala se na negativní dopady změny klimatu</i>	1	Vymezení variant koridoru VRT může zprostředkovaně přispět k naplnění priority. Snížení intenzity silniční dopravy, k němuž dojde vlivem realizace výsledné (nejvhodnější) varianty daného železničního koridoru, povede ke zlepšení kvality životního prostředí v sídlech a k jejich udržitelnému rozvoji. Prostorová mobilita zpřístupní železniční dopravu široké veřejnosti.
<i>Globální rozvoj</i> <i>Globální prostředí podporující udržitelný rozvoj: Česká republika aktivně a s důrazem na národní priority spoluutváří prostředí podporující udržitelný rozvoj na globální úrovni a na úrovni Evropské unie.</i> <i>Koherence politik: Posílením koherence vnitřních politik s vnějším dopadem podporuje Česká republika globální udržitelný rozvoj.</i>	1	Vymezení variant koridoru VRT může zprostředkovaně přispět k naplnění priority. Vymezení výsledné (nejvhodnější) varianty koridoru přispěje k udržitelnému rozvoji sídel na lokální i nadmístní úrovni. Uplatnění 5aZÚR ÚK podpoří snížení zatížení silniční sítě především osobní dopravou, zrychlí a zefektivní železniční dopravu.

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

Dopravní politika představuje vrcholový strategický dokument vlády ČR pro sektor dopravy a institucí odpovědnou za její implementaci je Ministerstvo dopravy. Dokument identifikuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení. Jednotlivé segmenty zde obsažené jsou dále rozpracovány v jednotlivých návazných koncepcích zaměřených na jednotlivé oblasti, které tato politika definuje v implementační části. Politika obsahuje požadavky týkající se ochrany životního prostředí, které jsou ve vztahu k předmětu řešení 5aZÚR ÚK vyhodnoceny dle stupnice uvedené v úvodní části této kapitoly.

Tabulka 6: Dopravní politika ČR pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
Jednotlivé druhy dopravy je nutné rozvíjet s ohledem na potřebnou dostupnost jednotlivých regionů, s ohledem na přepravní potřeby a s ohledem na snížení vlivů na životní prostředí.	2	Vymezení variant koridoru VRT má silný vztah k naplnění priority. Realizace záměru VRT pro který je v 5aZÚR ÚK vymezován koridor přispěje ke zlepšení dostupnosti regionů, přičemž výběr nejvhodnější varianty bude založen mimo jiné

		i na výsledcích hodnocení vlivů na životní prostředí.
<i>Zajistit prostorově a nákladově adekvátní průchodnost dopravní infrastruktury pro volně žijící živočichy a pro obyvatelstvo.</i>	2	Vymezení variant koridoru VRT má silný vztah k naplnění priority. Varianty koridoru VRT jsou vymezeny pro novou stavbu dopravní infrastruktury. Migrační prostupnost krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka potenciálně negativně ovlivní každá nová liniová stavba dopravní infrastruktury. Za účelem zachování prostupnosti, resp. pro zmírnění negativního ovlivnění prostupnosti, byly v návrhu 5aZÚRÚK stanoveny požadavky na jejich využití, kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru a úkoly pro územní plánování. V případě potřeby lze zajištění migrační propustnosti krajiny v určitých aspektech (např. stavebně-technickým řešením, organizací výstavby apod.) dále řešit až v rámci navazující projektové přípravy stavby.
<i>Snižovat stupně automobilizace ve velkých městech a jejich suburbánních oblastech a zvyšovat podíl využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy.</i>	2	Vymezení variant koridoru VRT má silný vztah k naplnění priority. Vymezení variant koridoru VRT přispěje k naplnění priority. Vymezením koridoru VRT dojde mimo jiné i k snížení stupně automobilizace a zvýší se podíl veřejné hromadné dopravy.
<i>V rámci hodnocení vlivů na veřejné zdraví zaměřit větší pozornost na negativní faktory vyplývající z fragmentace krajiny dopravou, především ve vazbě na riziko kumulace s dalšími negativními vlivy (hluk, světelné znečištění z dopravy, imise).</i>	2	Vymezení variant koridoru VRT má silný vztah k naplnění priority. Vymezení variant koridoru VRT v 5aZÚR ÚK přispěje k naplnění priority právě díky zpracováním tohoto hodnocení, jehož součástí je i hodnocení vlivů na veřejné zdraví v důsledku fragmentace krajiny vymezovaným dopravním koridorem.
<i>V maximální možné míře využívat stávající instrumenty územního plánování a ochrany přírody k optimalizaci výstavby dopravní sítě v souladu se strategickým plánováním.</i>	2	Vymezení variant koridoru VRT má silný vztah k naplnění priority. Vymezení variant koridoru VRT v 5aZÚR ÚK přispěje k naplnění priority. ZÚR jsou právě jedním z instrumentů územního plánování a ochrany přírody. ZÚR upřesňují strategické a koncepční dokumenty jakými jsou zejména PÚR ČR a další na úseku dopravní infrastruktury v gesci Ministerstva dopravy.

Dopravní sektorová strategie ČR, 2. fáze 2013, aktualizace 2017

Strategie definuje zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury a obsahují principy pro určení prioritizace připravovaných rozvojových projektů při konkrétní výši finančního rámce. Dokument představuje základní resortní koncepci Ministerstva dopravy formulující priority a cíle v oblasti rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury ve střednědobém horizontu roku 2020 a rámcově i v dlouhodobém horizontu až do roku 2050.

Tabulka 7: Dopravní sektorová strategie ČR, 2. fáze 2013, aktualizace 2017

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
<i>Při plánování a výstavbě dopravní infrastruktury je nutné plánovat, resp. modernizovat a doplňovat opatření zaměřená na zlepšení kvality životního prostředí a veřejného zdraví.</i> <i>Při plánování a při přípravném procesu nových infrastrukturních staveb je osoba (investor stavby), která žádá o vydání stavebního povolení nebo kolaudačního souhlasu povinna zajistit to, aby plánovaná stavba vyhovovala z hlediska ochrany životního prostředí a</i>	2	Vymezení variant koridoru VRT má silný vztah k naplnění priority. Vymezení variant koridoru VRT v 5aZÚR ÚK přispěje k naplnění stanovených obecných priorit, směřujících do oblasti územního plánování a zároveň vytvoří takové územní podmínky, aby bylo možné při další projektové a územní přípravy stavby zajistit taková opatření, aby byly minimalizovány dopady na životní prostředí.

<i>minimalizovala dopady na životní prostředí, účastníky provozu a další osoby. Z tohoto důvodu byla primární pozornost věnována pouze opatřením na stávající dopravní infrastrukturu – eliminace vlivů realizací konkrétních investičních opatření. U většiny stávajících staveb je nejzávažnějším nedostatkem především dopad hlukové a emisní zátěže na účastníky provozu a obyvatelstvo v okolí těchto staveb. Proto je žádoucí realizovat přednostně takové úseky sítě, které řeší obchvat hustě zastavěných oblastí a odlehčují dnes dopravou významně zatíženým průtahům. Realizací konkrétních opatření dochází ke zlepšení situace v okolí současných staveb, které se dopravně odlehčí.</i>		
--	--	--

Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR (2017)

Tento program slouží jako základní koncepční podklad pro rozhodnutí vlády ČR o tom, zda a za jakých podmínek se má ČR vydat směrem k přípravě, následné výstavbě a provozu uceleného systému rychlé železnice. Program rozšiřuje dosavadní úkol PÚR ČR, která ve vztahu k železniční vysokorychlostní dopravě Ministerstvu dopravy stanovuje povinnost prověřit vedení jednotlivých koridorů vysokorychlostních tratí (VRT) včetně vyhodnocení jejich reálnosti, účelnosti a rovněž požadavků vůči územnímu plánování. Program popisuje efekty plynoucí z jednotlivých řešení v širší perspektivě a je tak podkladem pro stanovení dalšího postupu přípravy projektu vysokorychlostní železnice v ČR.

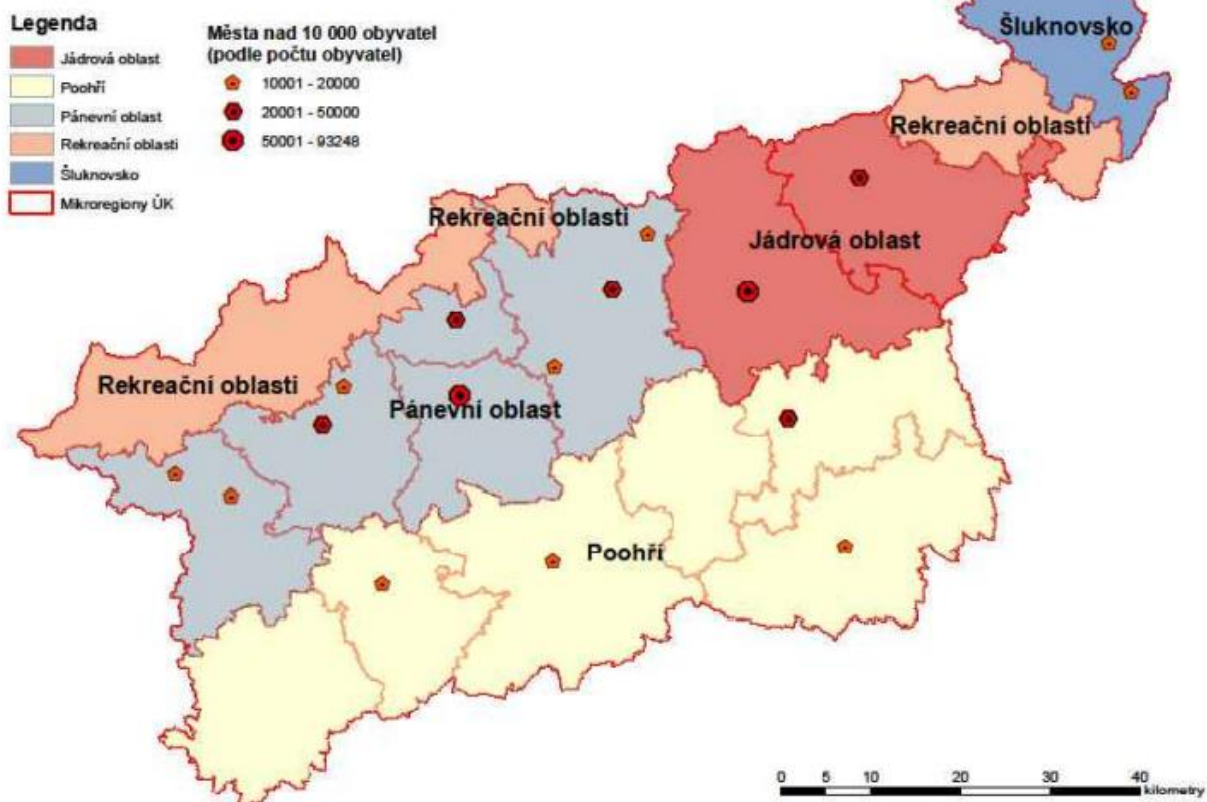
Tabulka 8: Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR (2017)

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
<i>V rámci formálního environmentálního procesu (SEA, EIA) je třeba dbát na dodržení požadavků všech složkových zákonů, směrnic a nařízení. Zvláštní pozornost je třeba věnovat eliminaci ovlivnění vodního režimu krajiny (požadavek rámcové směrnice o vodách) a eliminaci střetů s lokalitami soustavy Natura 2000 (habitatová směrnice).</i>	1	Způsob vymezení variant koridoru VRT přispívá nepřímo k naplnění priority. Součástí projednávané 5aZÚR ÚK je vyhodnocení SEA, které hodnotí vlivy jednotlivých variant koridoru VRT na všechny složky životního prostředí i veřejné zdraví, včetně hodnocení vlivů na lokality NATURA 2000.
<i>V rámci aktualizace ZÚR musí být zpracováno kvalitní hodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (SEA).</i>	2	Požadavek je v rámci aktualizace ZÚR naplněn. Součástí projednávané 5aZÚR ÚK je vyhodnocení SEA, které hodnotí vlivy jednotlivých variant koridoru VRT na všechny složky životního prostředí i veřejné zdraví, včetně hodnocení vlivů na lokality NATURA 2000. Obě tato hodnocení jsou zpracována oprávněnými osobami, splňujícími odbornost dle požadavků příslušných právních předpisů.

Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027

Strategie rozvoje Ústeckého kraje člení území kraje do 5 oblastí – Jádrová oblast, Pánevská oblast, Rekreační oblasti, Poohří a Šluknovsko. Pro tyto oblasti, s výjimkou Šluknovska, stanoví strategické cíle v oblasti ochrany nebo zlepšení životního prostředí.

Typologie území ÚK



Zdroj: ESRI ARCMAP 10.4, vlastní zpracování

Obrázek 7: Typologie území dle Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027 (Zdroj: Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027, SPF Group, v.o.s, 11/2016 - 06/2017)

Tabulka 9: Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
Jádrová oblast Zlepšená kvalita ovzduší (environmentálně šetrné vytápění domácností, důsledné využívání nástrojů legislativy ochrany ovzduší (vymáhání povinnosti obměny kotlů, kontroly apod.), podpora šetrných topných médií a ekologizace vytápění domácností, zvýšení ekologického povědomí obyvatel, <u>snížení zatížení území intenzivní silniční dopravou</u>, využití potenciálu pro omezování automobilové dopravy, eliminace emisí z velkých zdrojů znečišťování ovzduší) Revitalizace zanedbaných částí měst (zajištění optimálních finančních zdrojů na revitalizaci) Minimalizace počtu rizikových a okolí zatěžujících průmyslových provozů* Revitalizované brownfields (vyřešení majetkoprávních vztahů zajištění optimálních finančních zdrojů na revitalizaci) Zajištění požadované jakosti povrchových vod (dostatečná technická infrastruktura, sanace starých ekologických zátěží) Zlepšená kvalita půd (sanace starých ekologických zátěží,	1	Hodnocená koncepce řeší tuto prioritu zprostředkovaně. Vymezením koridoru pro VRT v rámci 5aZÚR ÚK dojde k vytvoření územních podmínek vedoucích ke snížení zatížení silniční sítě především osobní dopravou, zrychlení a zefektivnění železniční dopravy. Ostatní strategické cíle týkající se životního prostředí nejsou s ohledem na předmět a obsah 5aZÚR ÚK naplňovány.

rozvolnění toků v krajině, vyšší rezistenční schopnost krajiny, přísné dodržování omezování další výstavby v oblastech rozlivu vodních toků, renesance tradičního hospodářského využívání zemědělské krajiny)		
Rekreační oblasti Zlepšení fyzického stavu sídel a odstranění ekologických zátěží (revitalizace ploch brownfields, revitalizace upadajících ploch v sídlech, odstranění následků někdejších problematických výrobních činností) Zlepšení stavu a ekologické stability krajiny (obnova lesů, přiblížení původní, přirozené/přírodě blízké druhové skladby, eliminace nevhodných forem hospodaření v krajině, regulace zástavby ve volné krajině) Snížení/nezvýšení emisí do ovzduší (pokles emisí z lokálního vytápění, modernizace vytápění domů, vyšší povědomí obyvatel o správném způsobu vytápění, modernizace spotřebičů na pevná paliva, snížení dopadů emisní zátěže z pánevní oblasti, částečně i ze Saska, eliminace dopadů emisí z velkých stacionárních zdrojů znečištění z průmyslu, energetiky a těžby, <u>snížení emisí z automobilové dopravy</u>, úpravy silnic uvnitř sídel, realizace silničních obchvatů, snížení objemu automobilové dopravy v sídlech, rozvoj infrastruktury cyklistické dopravy, modernizace a rekonstrukce železniční infrastruktury) Snížení extrémní zátěže části území cestovním ruchem (rovnoměrnější prostorová distribuce cestovního ruchu, menší tlak na rozšiřování turistické infrastruktury v nejatraktivnějších lokalitách, zlepšená organizace a provázanost turistické veřejné dopravy, rozvoj nových atraktivit pro návštěvníky zejména v turisticky méně exponovaných lokalitách)	1	Hodnocená koncepce řeší tuto prioritu zprostředkovaně. Vymezením koridoru pro VRT v rámci 5aZÚR ÚK dojde k vytvoření územních podmínek vedoucích ke snížení zatížení silniční sítě především osobní dopravou, zrychlení a zefektivnění železniční dopravy. Ostatní strategické cíle týkající se životního prostředí nejsou s ohledem na předmět a obsah 5aZÚR ÚK naplňovány.
Poohří Zlepšení kvality ovzduší v regionu (nižší produkce škodlivin v území, nižší produkce škodlivin v pánevní oblasti, environmentálně šetrné vytápění domácností, minimalizace emisí velkých stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší, <u>minimalizace emisí v silniční dopravě</u>) Vysoká jakost povrchových i podpovrchových vod (Minimální znečišťování vodních recipientů splaškovými vodami, nízká míra znečišťování vodních útvarů hnojivy, vysoká samočisticí schopnost toků) Minimální ohrožení sídel záplavami (optimální protipovodňová ochrana sídel, zvýšená retenční kapacita krajiny, přírodě blízká krajinotvorná opatření) Zachování kvalitní zemědělské půdy a krajinných hodnot (vyšší odolnost zemědělské krajiny vůči vodní a větrné erozi, vysoká ekologická stabilita krajiny, šetrné využívání ploch volné krajiny, přírodě blízká krajinotvorná opatření, rozvoj pastevectví, preference výstavby na brownfieldech a intravilánech sídel před výstavbou na „zelené louce“) Minimální negativní vlivy a pozůstatky průmyslové činnosti, připravenost na krizové situace a environmentální rizika (malé množství brownfieldů, sanace lokalit starých ekologických zátěží, minimalizace rizik průmyslových havárií a jejich důsledků na okolí)	1	Hodnocená koncepce řeší tuto prioritu zprostředkovaně. Vymezením koridoru pro VRT v rámci 5aZÚR ÚK dojde k vytvoření územních podmínek vedoucích ke snížení zatížení silniční sítě především osobní dopravou, zrychlení a zefektivnění železniční dopravy. Ostatní strategické cíle týkající se životního prostředí nejsou s ohledem na předmět a obsah 5aZÚR ÚK naplňovány.

<i>Pánevská oblast</i> <i>Zlepšení kvality ovzduší (environmentálně šetrné vytápění domácností, důsledné využívání nástrojů legislativy ochrany ovzduší (vymáhání povinnosti obměny kotlů, kontroly apod.), podpora šetrných topných médií a ekologizace vytápění domácností, zvýšení ekologického povědomí obyvatel, <u>snížení zatížení území intenzivní silniční dopravou, využití potenciálu pro omezování automobilové dopravy, eliminace prašnosti z dolů a emise z velkých zdrojů znečišťování ovzduší</u>)</i> <i>Minimalizace negativních vlivů průmyslové výroby na okolí (hluková zátěž, světelný smog, ...) a minimalizace rizik průmyslových havárií</i> <i>Minimalizace znečišťování vodních toků a zajištění dostatečných zásob vody (sanace starých ekologických zátěží)</i> <i>Revitalizace zanedbaných částí měst (vyřešení majetkoprávních vztahů, nalezení vhodných zdrojů na revitalizaci území)</i> <i>Revitalizace brownfields (vyřešení majetkoprávních vztahů, nalezení vhodných zdrojů na revitalizaci území)</i> <i>Postup při obnově krajiny dle schválené koncepce (vč. resocializace) (nalezení vhodných zdrojů na revitalizaci území)</i>	1	Hodnocená koncepce řeší tuto prioritu zprostředkovaně. Vymezením koridoru pro VRT v rámci 5aZÚR ÚK dojde k vytvoření územních podmínek vedoucích ke snížení zatížení silniční sítě především osobní dopravou, zrychlení a zefektivnění železniční dopravy. Ostatní strategické cíle týkající se životního prostředí nejsou s ohledem na předmět a obsah 5aZÚR ÚK naplňovány.
---	-----------------	---

Dopravní plán 2022 – 2026

Plán dopravní obslužnosti je závazný koncepční dokument na úseku veřejné dopravy v kraji a svým obsahem navazuje na předcházející plán z let 2017– 2021. Tento plán ve svém obsahu stanoví pouze jeden obecný cíl ochrany životního prostředí.

Tabulka 10: Dopravní plán 2022 - 2026

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
<i>Vytvářet podmínky pro hospodárné a efektivní zajištění dopravní obslužnosti území Ústeckého kraje, vytvářet systém veřejné hromadné dopravy jako vhodnou a konkurenceschopnou alternativu k dopravě individuální, nabídnout rychlou a spolehlivou veřejnou dopravu s vysokým standardem kultury cestování, vzájemně propojovat jednotlivé segmenty veřejné dopravy, snižovat negativní vlivy dopravy na životní prostředí, hledat chytrá řešení veřejných služeb prostřednictvím moderních informačních systémů.</i>	2	Vymezení variant koridoru VRT přispívá přímo k naplnění priority. 5aZÚR ÚK vytváří požadované podmínky, když vymezuje koridor pro VRT, která po realizaci záměru bude splňovat stanovené požadavky.

Program zlepšování kvality ovzduší zóna Severozápad – CZ04, aktualizace 2020 včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+ (leden 2021)

Programy zlepšování kvality ovzduší stanovují závazná opatření k dosažení imisních limitů v době co možná nejkratší dle zákona o ochraně ovzduší. Kromě těchto závazných opatření se jednotlivé programy odkazují na tzv. Podpůrná opatření představující dobrou praxi při řízení kvality ovzduší na všech úrovních veřejné správy. U Podpůrných opatření nelze z centrální úrovně přesně kvantifikovat rozsah realizace či definovat jejich přínos (jedná se např. o správný postup povolování nových záměrů v území, čištění

komunikací či parkovací politiku), a proto nejsou přímou součástí programů zlepšování kvality ovzduší, byť jsou pro zlepšení kvality ovzduší rovněž přínosná.

Tabulka 11: Program zlepšování kvality ovzduší zóna Severozápad - CZ04, aktualizace 2020 včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+ (leden 2021)

Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
<i>rozvoj a zatraktivnění veřejné hromadné dopravy prostřednictvím výstavby, rekonstrukce a zkapacitňování železničních, tramvajových a trolejbusových tratí, tak, aby byla schopná ve větším míře konkurovat a nahradit individuální automobilovou dopravu s aplikací: V oblasti železničních tratí je na úrovni obcí a krajů důležité poskytnout potřebnou součinnost investorovi při přípravných pracích (územně plánovací dokumentace, výkupy pozemků příp. poskytování/prodej vlastních pozemků apod.).</i>	2	Vymezení variant koridoru VRT přispívá přímo k naplnění priority. Vymezení koridoru pro VRT, která umožní do budoucna zajišťovat ekologičtější formu dopravy, přispěje ke snížení intenzity silniční dopravy a tím zprostředkovaně ke snížení imisního zatížení území jak z hlediska látek poškozujících ekosystémy a majících vliv na veřejné zdraví, tak z hlediska snížení úrovně PM ₁₀ a benzo(a)pyrenu.

Plán péče o CHKO České středohoří na období 2015 – 2024

Plán péče o CHKO je odborný a koncepční dokument ochrany přírody, který na základě údajů o dosavadním vývoji a současném stavu zvláště chráněného území navrhuje opatření na zachování nebo zlepšení stavu předmětu ochrany tohoto území. Plán péče slouží jako podklad pro jiné druhy plánovacích dokumentů a pro rozhodování orgánů ochrany přírody.

Tento plán obsahuje řadu cílů a priorit týkajících se poslání a předmětu ochrany CHKO. V následující tabulce jsou uvedeny ty, které mají vazbu na projednávaný druh koncepce - ZÚR, jejichž obsahové náležitosti a měřítko zpracování jsou stanoveny stavebním zákonem a nelze tímto nástrojem územního plánování suplovat jiné nástroje, kterými by bylo možné stanovených cílů nebo priorit uvedených v plánu dosáhnout.

Tabulka 12: Plán péče o CHKO České středohoří na období 2015 - 2024

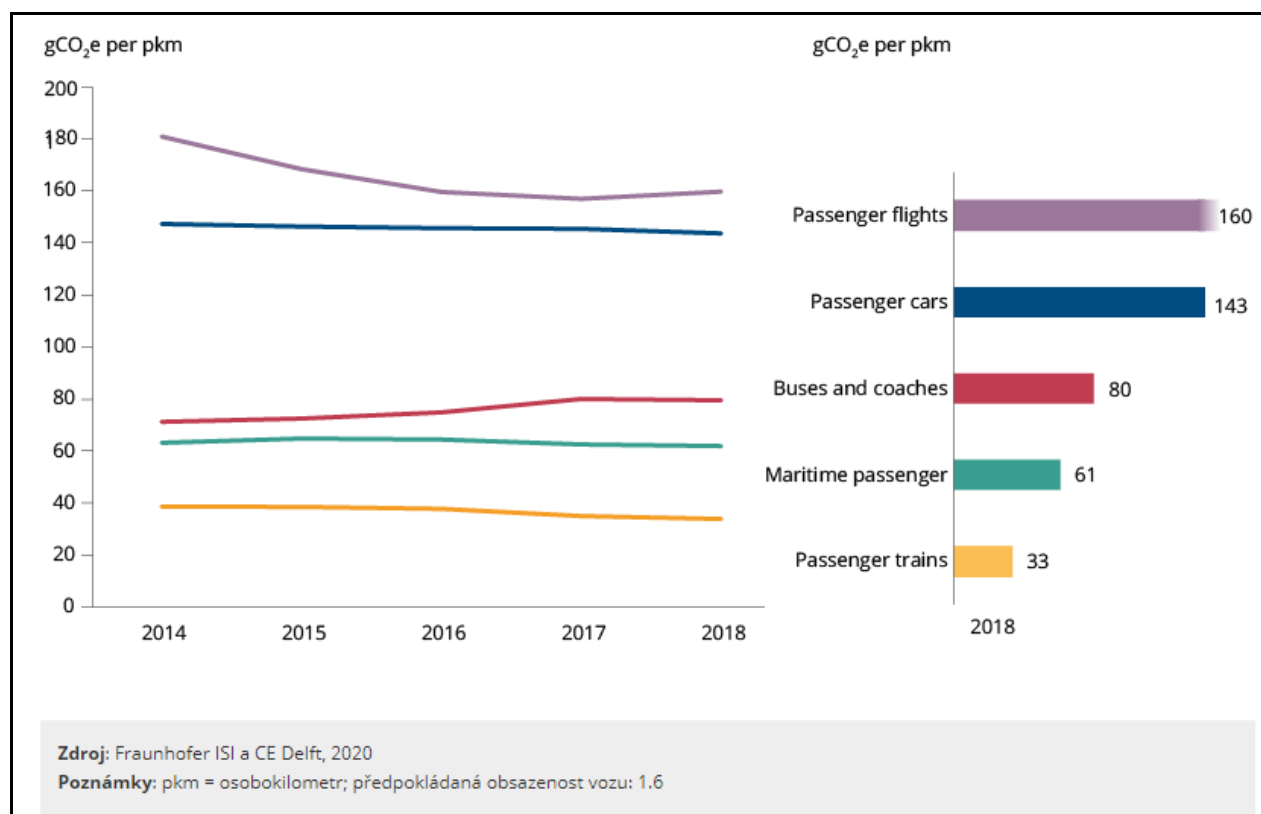
Priorita/cíl ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
<i>Záměr výstavby VRT Dresden – hranice SRN/ČR – Praha prosazovat v tunelové variantě a v takové podobě, která neovlivní krajinný ráz a umožní zachování typických znaků CHKO.</i>	2	Hodnocená koncepce má k dané prioritě silný vztah ve všech variantách. Vymezení variant koridoru VRT protíná území CHKO České středohoří. Na území CHKO se uvažuje s vedením VRT v tunelu, spojujícím oblast Roudnice nad Labem, Litoměřic, Lovosic a Ústí nad Labem. Všechny prověřované varianty VRT tento požadavek naplňují.

SHRNUTÍ

5aZÚR ÚK přispívá k naplnění cílů ochrany životního prostředí vyplývajících z koncepčních a strategických dokumentů přijatých jak na vládní, tak i na regionální úrovni, u kterých byl identifikován silný vztah posuzované 5aZÚR ÚK. 5aZÚR ÚK přispívá k rozvoji využívání železniční dopravy, tj. ekologičtější formy dopravy.

Dle údajů Evropské agentury pro životní prostředí má silniční doprava největší podíl na zvýšení emisí CO₂, a to 72 %, železniční se podílí pouhým 0,5 %. Celkově je doprava zodpovědná za přibližně čtvrtinu emisí skleníkových plynů v EU. Nejvyšší měrou se na těchto emisích podílí silniční doprava, emise, z níž se za posledních 30 let zvýšily téměř o 30 %. Silniční doprava jako taková je významným zdrojem znečištění ovzduší, zejména ve městech. Látky znečišťující ovzduší, jako jsou suspendované částice (PM) a oxid

dusičitý (NO_2), poškozují veřejné zdraví i životní prostředí. Silniční provoz je rovněž nejrozšířenějším zdrojem hluku.⁵



Obrázek 8: Průměrné emise skleníkových plynů podle motorizovaného druhu osobní dopravy, EU-27, 2014–2018, (Zdroj: Evropská agentura pro životní prostředí, dostupné z: <https://www.eea.europa.eu/publications/rail-and-waterborne-transport>)

Železniční doprava spolu s vodní dopravou má nejnižší emise na km a přepravovanou jednotku. Přechod na železniční a vodní dopravu tak je jedním z důležitých cílů zlepšení účinnosti skleníkových plynů ve všech motorizovaných formách dopravy.

Mezi silné stránky železniční dopravy patří v porovnání se silniční dopravou ve vztahu k přepravním výkonům nízká nehodovost, pozitivní vývoj ve veřejné osobní dopravě, její uplatnění v integrovaných dopravních systémech, růst výkonů kombinované dopravy. Přínosem je i poměrně nízká náročnost na zábor území.

5aZÚR ÚK přispívá zprostředkovaně k naplnění cílů v oblasti ochrany životního prostředí z hlediska kvality ovzduší a veřejného zdraví (snížení koncentrace škodlivin predikovaných silniční dopravou a resuspenzace prachu, snížení hlukové zátěže ze silniční dopravy na stávající silniční síti). Silnou vazbu má 5aZÚR ÚK na cíle a priority týkající se podpory železniční dopravy a rozvoje území.

5aZÚR ÚK nemění priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovené v platných ZÚR ÚK, a tedy ani naplňování obecných cílů v oblasti životního prostředí.

TÉMATÁ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A STANOVENÍ REFERENČNÍHO HODNOTÍČÍHO RÁMCE

Na základě zhodnocení relevantních republikových/krajských koncepcí a strategií byly pro jednotlivá témata ochrany životního prostředí formulovány odpovídající cíle. Tato sada tzv. referenčních cílů představuje rámec pro hodnocení vazeb priorit 5aZÚR ÚK k tématům ochrany životního prostředí. Cíle

⁵ Údaje byly převzaty z článku zveřejněného v databázi Evropské agentury pro životní prostředí (EEA): <https://www.eea.europa.eu/cs/articles/udrzitelnejsi-doprava-vevroe>

jsou formulovány tak, aby vyjadřovaly očekávaný stav pro dané téma ochrany životního prostředí a zároveň, aby postihovaly vazbu rozvoje a využití území pro dané téma.

Sada referenčních cílů byla stanovena pro potřeby vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na jednotlivé složky životního prostředí a je podkladem pro zhodnocení způsobu zpracování daných cílů ochrany životního prostředí do 5aZÚR ÚK a jejich zohlednění při výběru variant řešení (viz kapitola 9.).

TÉMA: OVZDUŠÍ, OBYVATELSTVO, VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Relevantní zdrojové koncepce:

- ↘ Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021),
- ↘ Strategický rámec ČR 2030,
- ↘ Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027,
- ↘ Program zlepšování kvality ovzduší zóna Severozápad – CZ04, včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+,

Referenční cíl: Snížit zátěž životního prostředí látkami poškozujícími ekosystémy a vegetaci

Referenční cíl: Omezit emise látek ohrožujících klimatický systém Země

Referenční cíl: Podpora rozvoje železniční (nízkoemisní) dopravy

TÉMA: OCHRANA PŘÍRODY A KRAJINY

Relevantní zdrojové koncepce:

- ↘ Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021),
- ↘ Strategický rámec ČR 2030,
- ↘ Dopravní politika ČR pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050,
- ↘ Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027.

Referenční cíl: Zajistit ochranu prvků chráněných ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů

Referenční cíl: Zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat fragmentaci krajiny

TÉMA: POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY

Relevantní zdrojové koncepce:

- ↘ Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021),
- ↘ Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027.
- ↘ Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR (2017).

Referenční cíl: Minimalizovat ovlivnění vodního režimu a odtokových poměrů

TÉMA: ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND A POZEMKY URČENÉ K PLNĚNÍ FUNKCÍ LESA

Relevantní zdrojové koncepce:

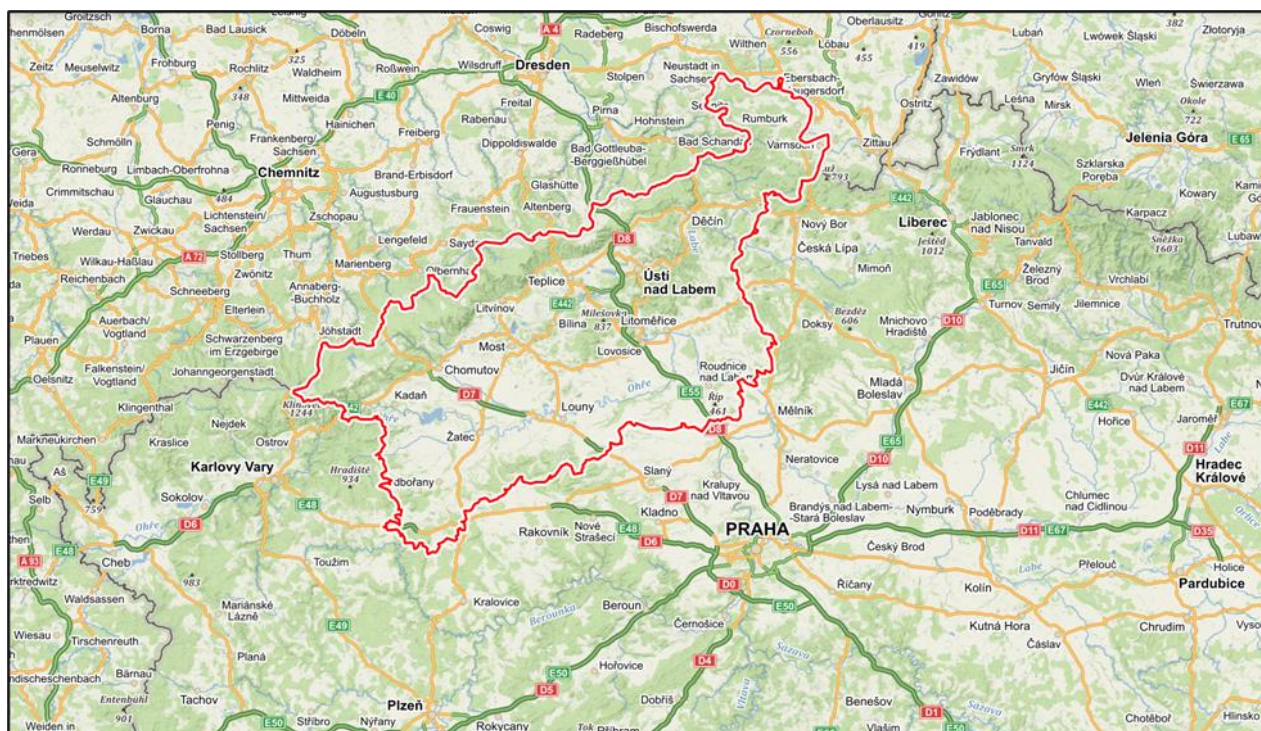
- ↘ Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021),
- ↘ Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027.

Referenční cíl: Minimalizovat zábory ZPF a PUPFL.

3. ÚDAJE O SOUČASNÉM STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ A JEHO PŘEDPOKLÁDANÉM VÝVOJI, POKUD BY NEBYLA UPLATNĚNA POLITIKA ÚZEMNÍHO ROZVOJE NEBO ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE

3.1. Charakteristika řešeného území

5aZÚR ÚK řeší vybranou část území Ústeckého kraje, který sousedí se Středočeským, Libereckým, Karlovarským a Plzeňským krajem a se Spolkovou republikou Německo - Spolkovou zemí Sasko.



Obrázek 9: Vymezení správního území Ústeckého kraje (Zdroj: mapy.cz, 2022)

Rozloha kraje: 5 339 km² (6,8 % rozlohy ČR)

Administrativní členění území - počet obcí, ORP: 354, 16 ORP: Kadaň, Podbořany, Žatec, Chomutov, Litvínov, Most, Louny, Bílina, Teplice, Lovosice, Ústí nad Labem, Litoměřice, Roudnice nad Labem, Děčín, Rumburk a Varnsdorf.

Počet obyvatel k 26. 3. 2021: 797 877

Průměrná hustota osídlení: 149, 4527 obyvatel na km² 6

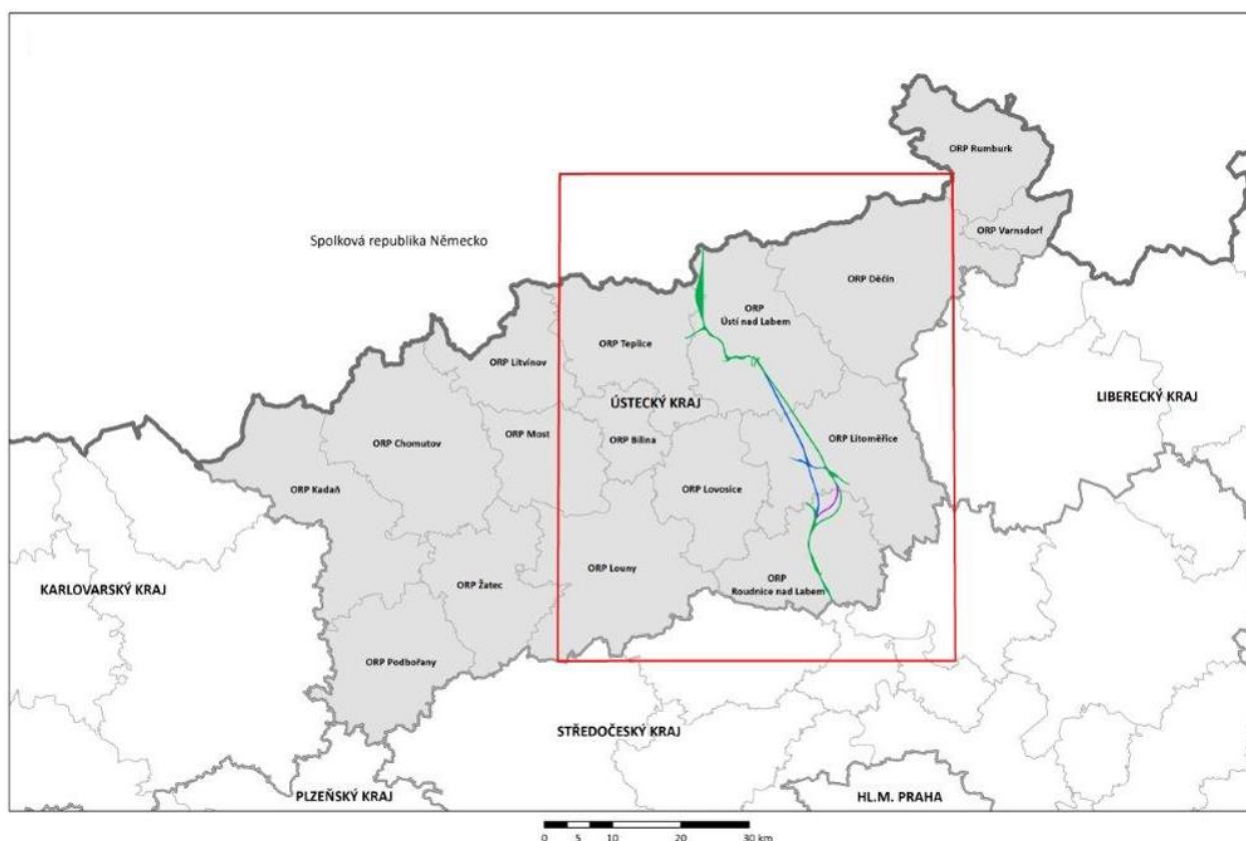
Zemědělská půda zaujímá téměř 51 % území kraje, lesy 31 % území a vodní plochy 2 % území.

Významným specifickým fenoménem je těžba hnědého uhlí, vyhrazených nerostů a dalších surovin, která představuje 16% území.

⁶ Veřejná databáze ČSÚ k 31. 3. 2022

Nejvyšším vrcholem ležícím na území Ústeckého kraje je vrchol Macecha (1 113 m n. m.) v Krušných horách, nejvyšší bod kraje se však nachází na úbočí Klínovce ve výšce 1 225 m n. m. Nejnižším bodem kraje je hladina Labe u Hřenska (115 m n. m.). Většina území je odvodňována do Severního moře řekou Labe a jejími přítoky.

Územím Ústeckého kraje prochází významná mezinárodní silnice E55 (D8) spojující sever a jih Evropy (Dresden - Ústí nad Labem – Praha). Další významný silniční tah je silnice I/13, která směřuje z Karlovarského kraje podél Krušných hor do severní části Libereckého kraje. Významnou je také spojnice D7 (I/7) ze Spolkové republiky Německo přes Chomutov a Louny do Prahy. Hlavním železničním tahem je rovněž mezinárodní trať, která vede z Německa přes Ústí nad Labem do Prahy.



Obrázek 10: Vybraná část území Ústeckého kraje, řešená v 5aZÚR ÚK s orientačním vyznačením jednotlivých variant koridoru VRT

Informace o současném stavu životního prostředí v řešeném území jsou čerpány, pokud není uvedeno jinak, z průběžně aktualizovaných **Územně analytických podkladů Ústeckého kraje** a jejich 5. Úplné aktualizace 2021 a ze **Zprávy o stavu životního prostředí v Ústeckém kraji z roku 2020**. Další údaje potřebné pro zpracování této kapitoly byly čerpány z informačních registrů ústředních orgánů státní správy nebo jejich zřizovaných složek.

3.2. Klima a ovzduší

Klima

Na území Ústeckého kraje se nachází v závislosti na lokální expozici a na nadmořské výšce 3 klimatické oblasti, od teplé přes mírně teplou až po chladnou. Chladná oblast se vyskytuje na severozápad od města Teplice, kde je chladné podnebí způsobeno masivem Krušných hor. Teplá klimatická oblast přiléhá k údolím řek Ohře a Labe před soutokem, a také k údolí řeky Bíliny. Mírně teplá oblast je lokalizována na severovýchod od města Ústí nad Labem.

Nejvyšší partie Ústeckého kraje (Krušné hory) náleží do velmi chladné a chladné oblasti, zbývající část území do mírně teplé a teplé klimatické oblasti. Nejnižší partie kraje patří do velmi teplé klimatické oblasti.



Zdroj dat: VÚKOZ, v.v.i.

Obrázek 11: Klimatické oblasti ČR (Zdroj: Zpráva o životním prostředí v Ústeckém kraji 2020, CENIA, 2021)

Předpokládaný obecný vývoj klimatu

Výzkumem projevů a dopadů změny klimatu se v podmínkách ČR doposud nejpodrobněji věnovaly projekty „Zpřesnění dosavadních odhadů dopadů klimatické změny v sektorech vodního hospodářství, zemědělství a lesnictví a návrhy adaptačních opatření“ (Pretel a kol. 2011) a „Komplexní studie dopadů, zranitelnosti a zdrojů rizik souvisejících se změnou klimatu v ČR“ (Birklen a kol. 2015). Vývoj klimatu a jeho změny byly zhodnoceny především na základě dvou hlavních indikátorů, a to teploty vzduchu a srážkových úhrnů. Projekt se dále věnoval aktualizaci regionálních scénářů vývoje klimatu na území ČR pro období v časových horizontech 2010–2039, 2040–2069 a 2070–2099. V letech 2015 a 2016 probíhal projekt „CzechAdapt – System pro výměnu informací o dopadech změny klimatu, zranitelnosti a adaptačních opatřeních na území ČR“ (CzechAdapt 2019) s přispěním zahraničních grantů. Jeho výstupem je mimo jiné mapa dopadů změn klimatu na stránkách www.klimatickazmena.cz. Dle výstupů jmenovaných projektů lze konstatovat, že se předpokládají následující změny ve vývoji klimatu:

Vývoj teplot vzduchu:

Z hlediska vývoje teploty vzduchu lze podle předpovědních scénářů očekávat postupný nárůst průměrné teploty vzduchu, a to ve všech sledovaných obdobích, a to průměrně o 1°C v období 2010-2039. Množství emisí v ovzduší přitom nebude hrát do roku 2040 ve změně klimatu v ČR prakticky žádnou roli, bude však mít dramatický dopad na změnu směrem ke konci století.

Vývoj srážek:

Z hlediska vývoje úhrnu srážek není předpovědní trend tak jednoznačný. Množství srážek bude pravděpodobně v průběhu jednotlivých let kolísat a ke konci předpovědního období se předpokládá mírný pokles.

PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ 5aZÚR ÚK: Neuplatnění 5aZÚR ÚK by pravděpodobně významným způsobem výše uvedený předpokládaný vývoj neovlivnilo. Neuplatnění koncepce by vedlo ke stagnaci imisních koncentrací zejména u NO_x, CO a TZL, zatímco uplatnění koncepce napomůže jejich snížení. Tím by se při neuplatnění koncepce jen velmi pomalu mírně snižoval i skleníkový efekt, a tedy i růst teplot, a to zejména v delším časovém horizontu. S ohledem na nepřesnost predikce vývoje je ale tento předpoklad vlivu realizování koncepce spíše spekulativní.

Ovzduší

Ústecký kraj leží na severozápadě Čech. Reliéf kraje je velmi členitý od hraničního hřebenu Krušných hor, přes sopečné České středohoří, Polabskou nížinu, po nejnižší bod ČR u Hřenska.

Hospodářství kraje je specifické pro různé oblasti kraje. Od oblastí nížinných, tedy zemědělských, přes oblasti průmyslové po oblasti hornaté. Obecně se však kraj vyznačuje výraznou orientací hospodářství na těžký průmysl. Vydatná ložiska hnědého uhlí s sebou nese i průmysl energetického zpracování uhlí. Velké emisní zatížení kraje plyne i z přítomnosti největší česká rafinérie ropy, chemického průmyslu a průmyslu keramického a zpracování železných kovů a mědi. V regionu je též zastoupeno potravinářství – vinařství a pivovarnictví a zemědělství. K emisnímu zatížení kraje přispívá i lehký průmysl a lokální topeniště.

Geografická poloha Ústeckého kraje, která je ještě zvýrazněna emisemi z povrchových hnědouhelných dolů a tepelných elektráren, podporuje vznik inverzních vrstev a zádrže vznikajících škodlivin v nižších vrstvách atmosféry. Díky odsíření a odprášení elektráren a dalších průmyslových podniků již v kraji znečištění nedosahuje takových hodnot, jako v minulosti, ale region je stále zatížen vyššími koncentracemi škodlivin. I proto je v kraji větší počet stanic pro měření znečištění venkovního ovzduší.

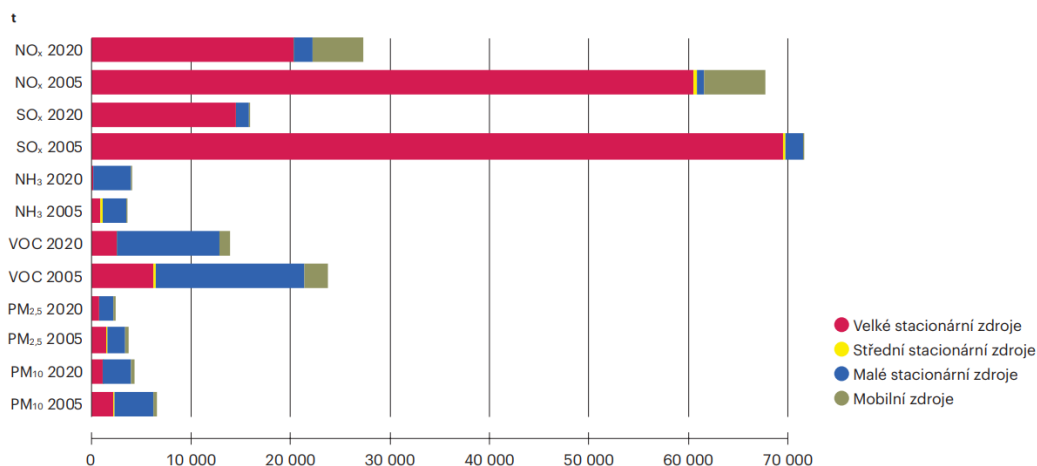
Nejvýznamnější zdroje emisí tuhých znečišťujících látek zastupují dle ročenky ČHMÚ Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2020, zdroje pro výrobu elektrické energie a tepla (Elektrárna Počerady, ČEZ – Elektrárny Tušimice, ČEZ – Elektrárna Ledvice, ČEZ – Elektrárna Pruněrov 2, ORLEN Unipetrol RPA – Teplárna T 700), těžba hnědého uhlí a průmyslové zdroje (např. Mondi Štětí – Celulozka). Nejvýznamnější zdroje emisí SOX zastupují opět zdroje pro výrobu elektrické energie a tepla (Elektrárna Počerady, ČEZ – Elektrárny Tušimice, ORLEN Unipetrol RPA – Teplárna T 700, ČEZ – OJ Elektrárna Mělník, Teplárna Trmice, United Energy – teplárna Komořany, ČEZ – Elektrárna Ledvice, ČEZ – Elektrárna Pruněrov) a průmyslové zdroje (např. AGC Flat Glass Czech – závod Řetenice). Nejvýznamnější zdroje emisí NOX zastupují rovněž zdroje pro výrobu elektrické energie a tepla (Elektrárna Počerady, ČEZ – Elektrárny Tušimice, ČEZ – Elektrárna Ledvice, ČEZ – Elektrárna Pruněrov 2) a průmyslové zdroje (např. ORLEN Unipetrol RPA – závod PETROCHEMIE)

Ústecký kraj patří v rámci ČR dlouhodobě mezi kraje s horší kvalitou ovzduší, na níž mají nepříznivý vliv především velké zdroje (průmyslové a energetické podniky), lokálně rovněž vytápění domácností a doprava. Významnými zdroji emisí v Ústeckém kraji jsou především elektrárny, teplárny, povrchové doly a provozy chemického, strojírenského a papírenského průmyslu a průmyslu stavebních hmot. Významným zdrojem znečištění ovzduší je také automobilová silniční doprava, kdy jsou nejvýznamnějšími zdroji znečištění nejzatíženější silniční úseky. Jde především o úseky dálnice D8 a silnic I/30, I/13, I/8, I/7 a silnice II/817.

Vývoj emisí znečišťujících látek v Ústeckém kraji byl v období 2005–2020 mírně rozkolísaný, celkově však emise mají klesající trend. Výjimkou jsou emise NH₃, které ve všech časových horizontech mají nejasný trend. Největší pokles byl evidován u emisí SO₂ o 77,8 % a NO_x o 60,1 %, což souvisí s odsířením a denitrifikací velkých elektráren a tepláren. Celkové emise znečišťujících látek do ovzduší na plochu území v Ústeckém kraji v roce 2020 dosahovaly výrazně nadprůměrných hodnot vzhledem k ostatním krajům, podobně jako v předchozích letech. Dlouhodobě se jedná o třetí nejvíce zatížený kraj emisemi v přepočtu na plochu území, po hl. m. Praha a Moravskoslezském kraji. U emisí SO₂ přepočtených na plochu území je Ústecký kraj dokonce na 1. místě ze všech krajů, u emisí NO_x a PM₁₀ přepočtených na plochu území je kraj na 2. místě.

V roce 2020 u emisí SO₂ došlo ale meziročně opět k výraznému poklesu o 30,1 %. Znečištění ovzduší v Ústeckém kraji ovlivňovaly v roce 2020 především velké stacionární zdroje emisí (elektrárny, teplárny a průmyslové podniky), ale i malé zdroje emisí. Emise TZL (6,2 tis. t) a CO (33,6 tis. t) pocházely převážně z lokálního vytápění domácností, stejně jako u emisí PM₁₀ (celkem 4,3 tis. t) a PM_{2,5} (celkem 2,4 tis. t). Emise NO_x (27,3 tis. t) a SO₂ (15,8 tis. t) byly emitovány hlavně velkými zdroji znečišťování (NO_x 74,5 % a SO₂ 91,7 %, tj. v obou případech vůbec nejvyšší procento velkých zdrojů ze všech krajů). Emise NH₃ (4,0 tis. t)

pocházely zejména z chovu hospodářských zvířat a aplikace minerálních dusíkatých hnojiv. Emise VOC (13,9 tis. t) pocházejí hlavně z aplikace organických rozpouštědel a lokálního vytápění domácností. Poměr zdrojů emisí základních znečišťujících látek se ve sledovaném období 2005–2020 příliš neměnil.



Zdroj dat: ČHMÚ

Obrázek 12: Porovnání zdrojů emisí [t] 2005 a 2020 (Zdroj: Zpráva o životním prostředí v Ústeckém kraji 2020, CENIA, 2021)

Ústecký kraj patří v rámci ČR dlouhodobě mezi kraje s horší kvalitou ovzduší, na níž mají nepříznivý vliv především velké zdroje (průmyslové a energetické podniky), lokálně rovněž vytápění domácností a doprava. Z dlouhodobého hlediska se hodnoty podílů ploch s překročenými imisními limity v kraji pohybovaly často nad hodnotami pro celou ČR v jednotlivých letech.

V kraji byl překročen imisní limit pro ochranu veřejného zdraví pro roční koncentraci PM₁₀ pouze v letech 2005 a 2006, kdy ale podíl plochy nepřekročil 2 %. Imisní limit pro roční koncentraci PM_{2,5} byl ve sledovaném období 2012–2020 překročen pouze v roce 2016 a 2020 na minimální ploše území, jejíž podíl nepřesáhl ani 0,1 %. V kraji byl překročen imisní limit pro ochranu veřejného zdraví pro denní koncentraci PM₁₀ v každém roce v období 2005–2019, ačkoli v roce 2019 to již bylo pouze na 0,04 % území, v roce 2020 poprvé nebyl tento limit překročen.

Každoročně je překročen limit roční koncentrace benzo[a]pyrenu jako ve většině ostatních krajů, v krátkodobém horizontu však dochází k výraznému snížení plochy s překročeným limitem.

Překročení limitu pro ozon se v jednotlivých letech velmi liší, stejná situace je ve všech krajích. V roce 2020 bylo vymezeno na území Ústeckého kraje 1,6 % území, kde došlo k překročení alespoň jednoho imisního limitu bez zahrnutí přízemního ozonu, konkrétně se jednalo o benzo[a]pyren.

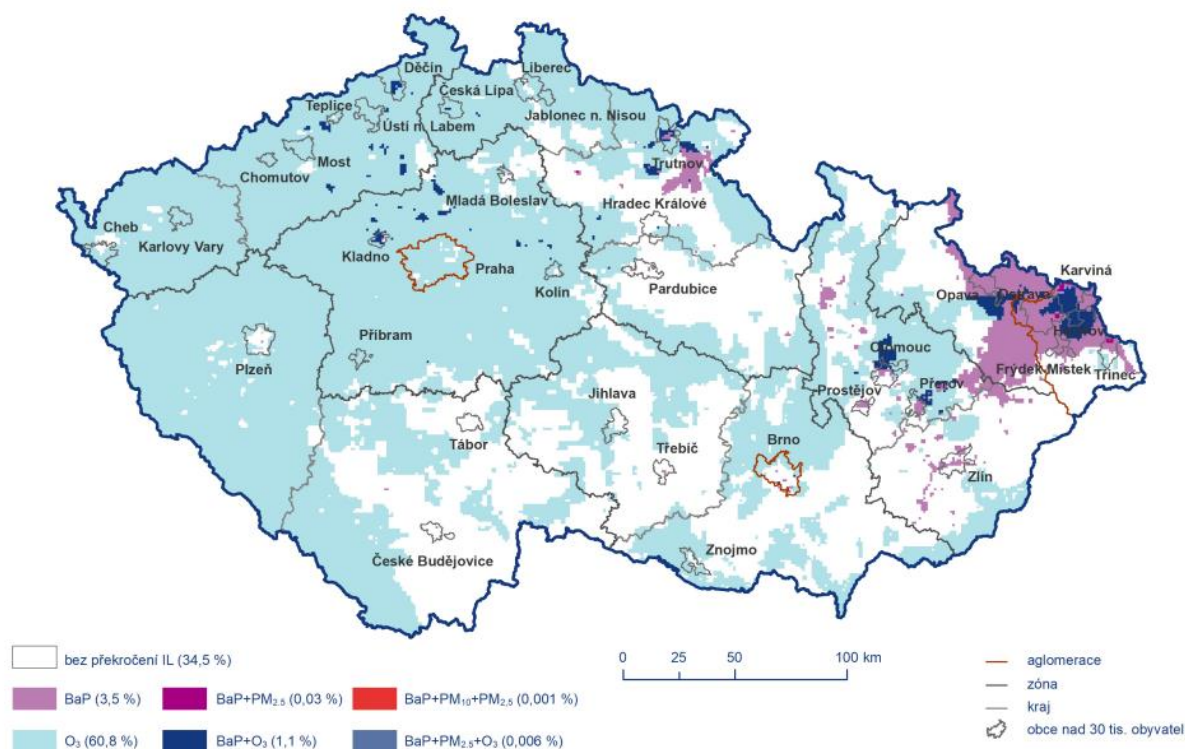
Imisní limit pro denní koncentraci PM₁₀ nebyl v roce 2020 překročen, ale byl překročen roční imisní limit pro PM_{2,5} na minimálním území (pod 0,1 %). Imisní limit pro ochranu veřejného zdraví vyjádřený denními 8hodinovými klouzavými průměrnými koncentracemi ozonu byl v roce 2020 překročen na 97,6 % plochy kraje.

Ostatní imisní limity nebyly na stanicích sítě imisního monitoringu v kraji překročeny. Souhrnně po zahrnutí přízemního ozonu bylo v roce 2020 vymezeno 97,6 % plochy kraje (odpovídá 97,9 % obyvatel kraje), na které došlo k překročení hodnoty imisního limitu u alespoň jedné znečišťující látky což je nejvíce ze všech krajů.

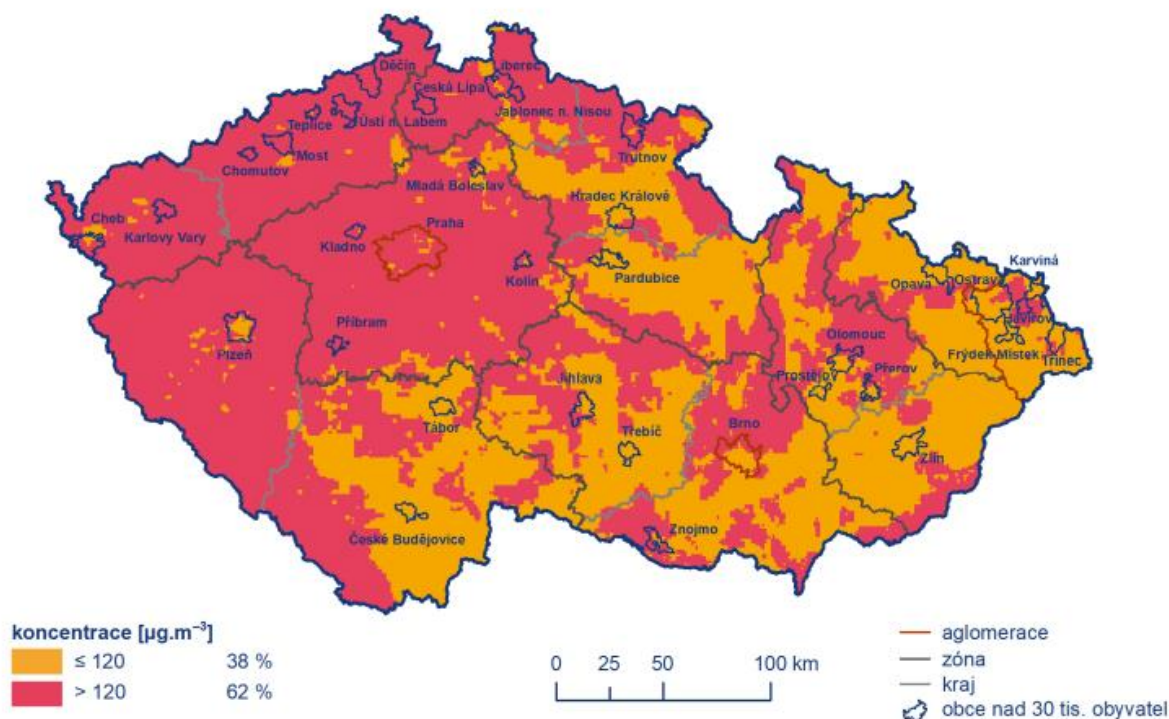
Z hlediska ochrany nejvhodnějších přírodních lokalit ČR je vyhodnocováno i překročení imisních limitů pro ochranu ekosystémů a vegetace na území národních parků a chráněných krajinných oblastí. Nadlimitní koncentrace NO_x se vyskytují zejména v okolí dopravních komunikací; z hlediska nejvhodnějších přírodních částí ČR, došlo k překročení imisního limitu pro NO_x na velmi malém území několika CHKO.

To dokazují také mapy průměrných koncentrací znečištění ovzduší sledovaného Českým

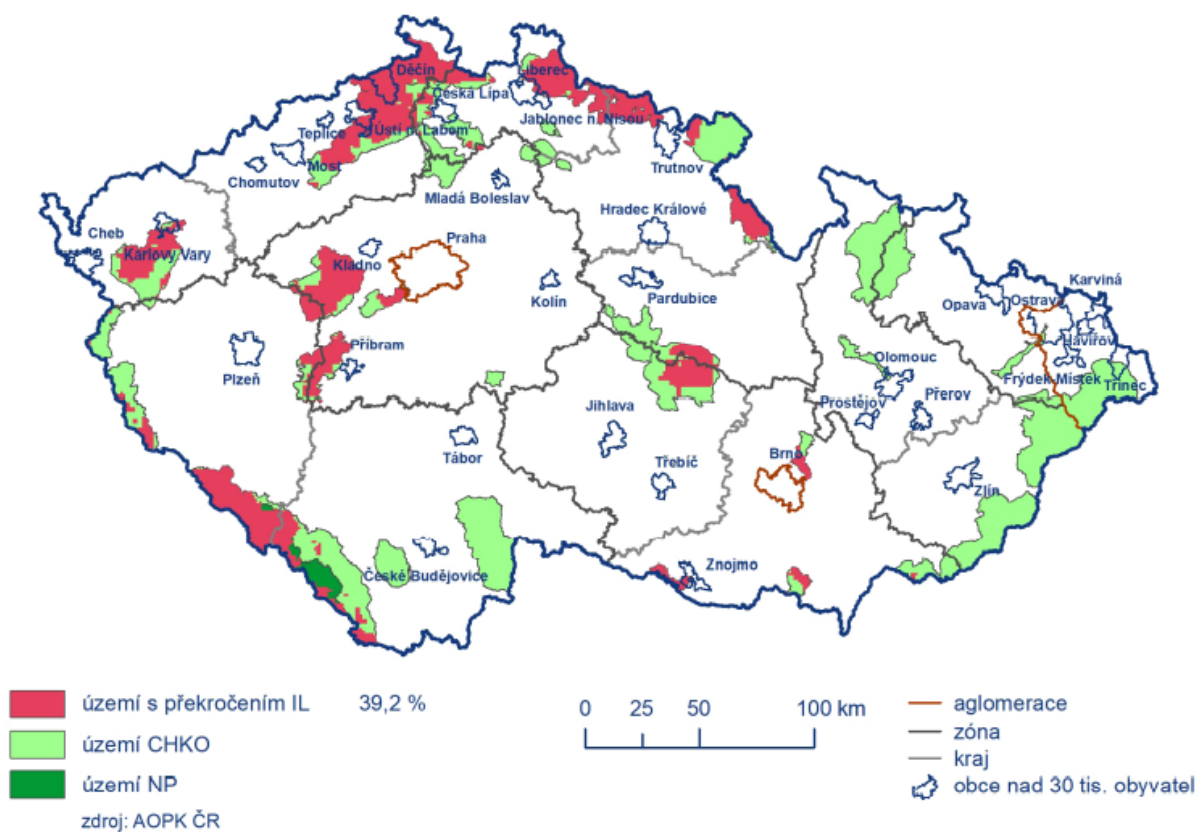
hydrometeorologickým ústavem (ČHMÚ) jak v roce 2020, tak i za roky 2016-2020, dostupné na www.chmi.cz.



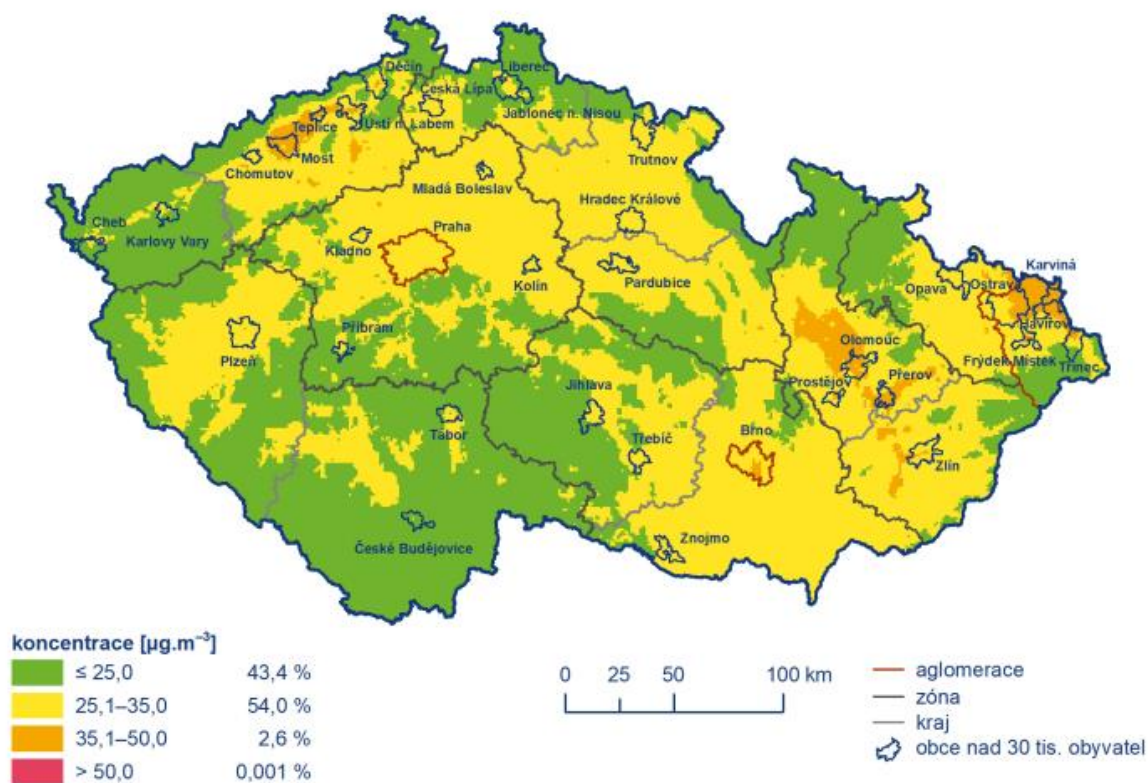
Obrázek 13: Vyznačení oblastí s překročenými imisními limity pro ochranu zdraví vybraných skupin látek, 2020 (Zdroj: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2020, ČHMÚ. 2021)



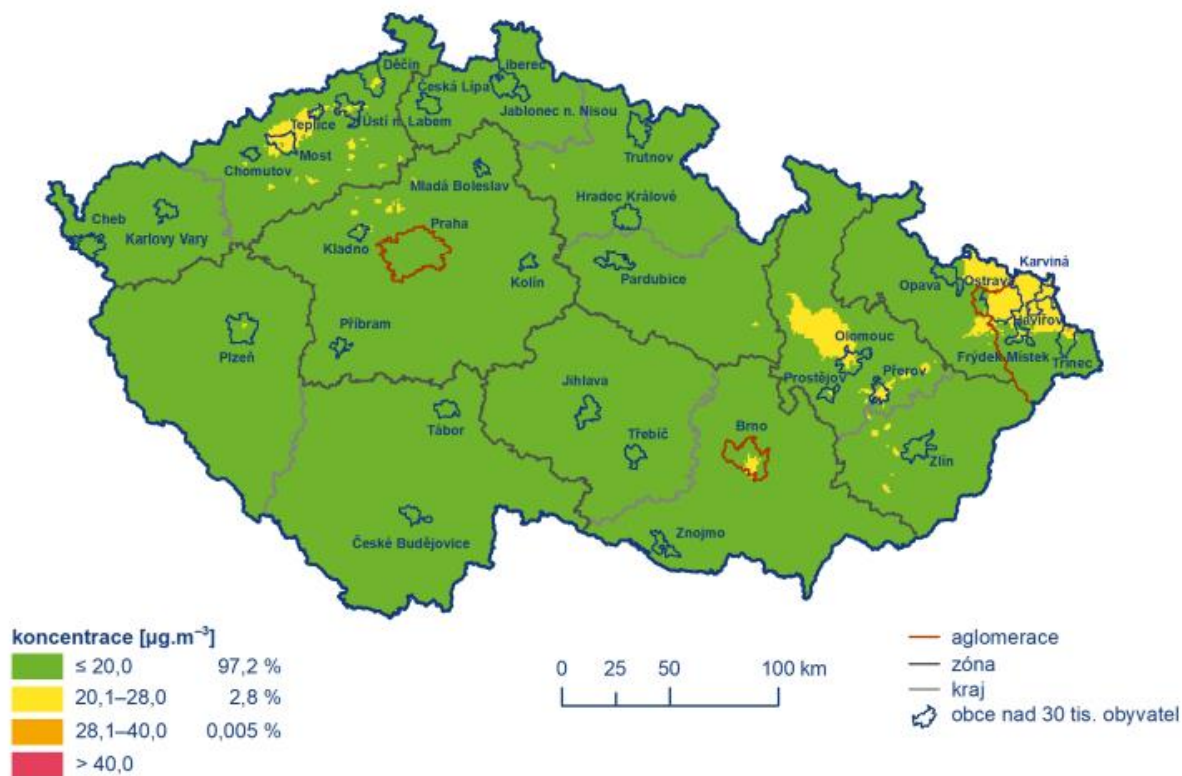
Obrázek 14: Nejvyšší maximální denní 8hod. klouzavý průměr koncentrace přízemního ozonu v průměru za 3 roky, 2018 - 2020 (Zdroj: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2020, ČHMÚ. 2021)



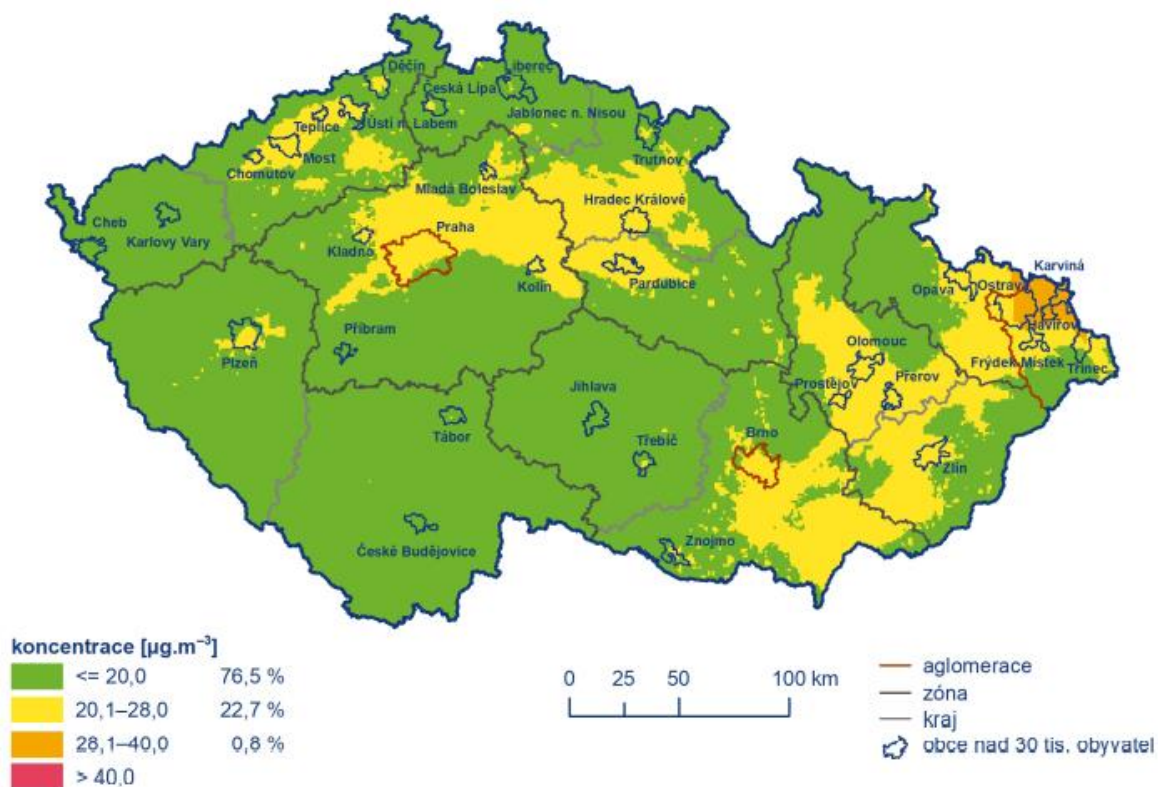
Obrázek 15: Oblasti s překročenými imisními limity pro ochranu ekosystémů a vegetace na území NP a CHKO se zahrnutím přízemního ozonu, 2020 (Zdroj: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2020, ČHMÚ. 2021)



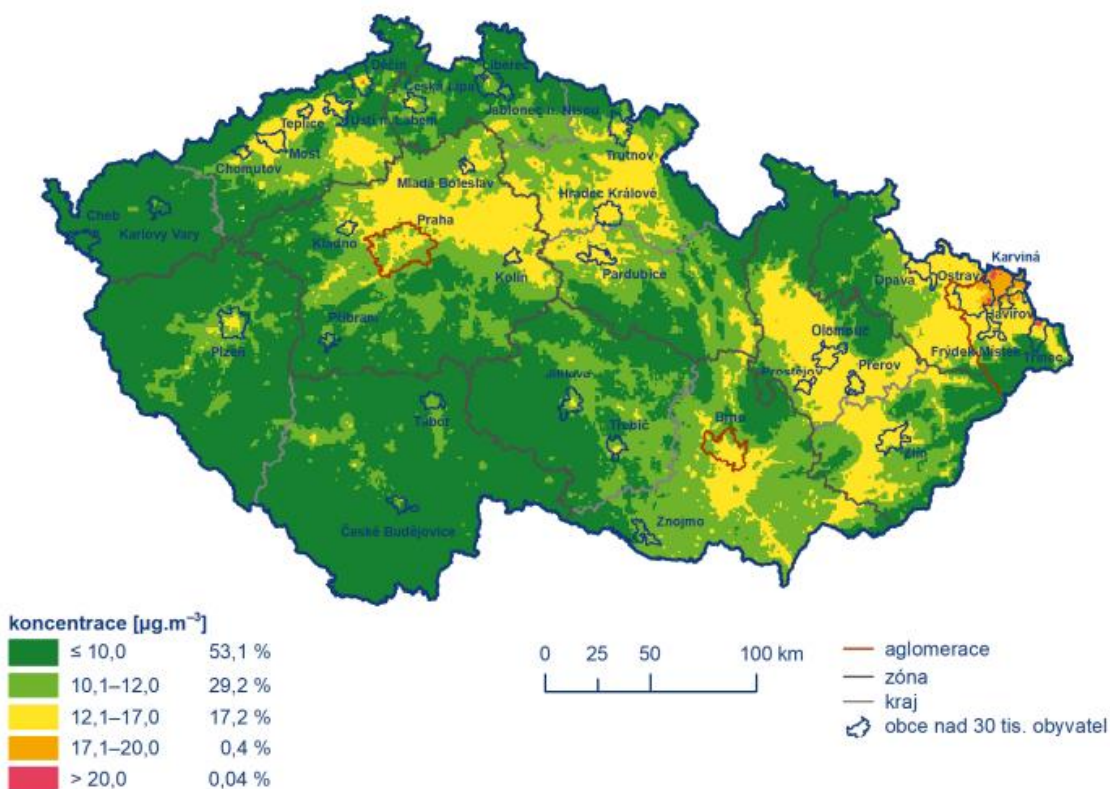
Obrázek 16: Nejvyšší 24hod. koncentrace PM_{10} , 2020 (Zdroj: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2020, ČHMÚ. 2021)



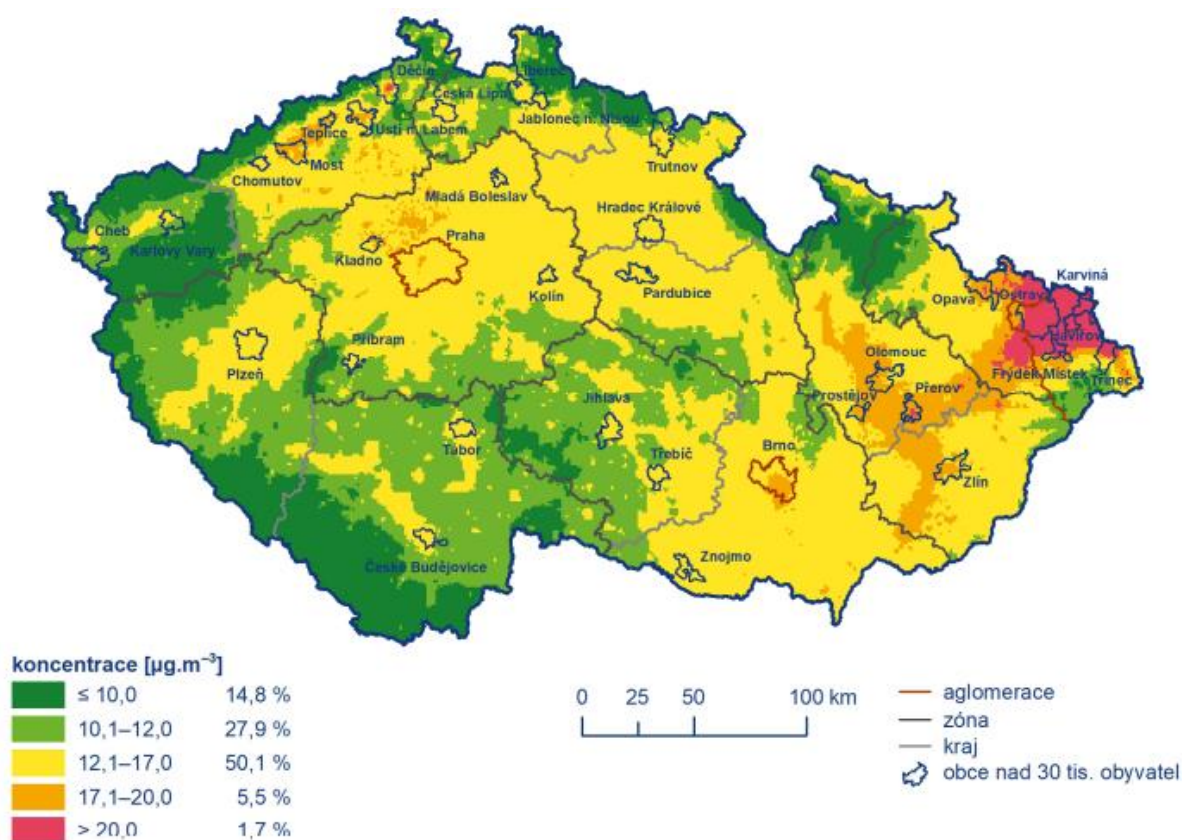
Obrázek 17: Roční průměrné koncentrace PM_{10} 2020 (Zdroj: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2020, ČHMÚ. 2021)



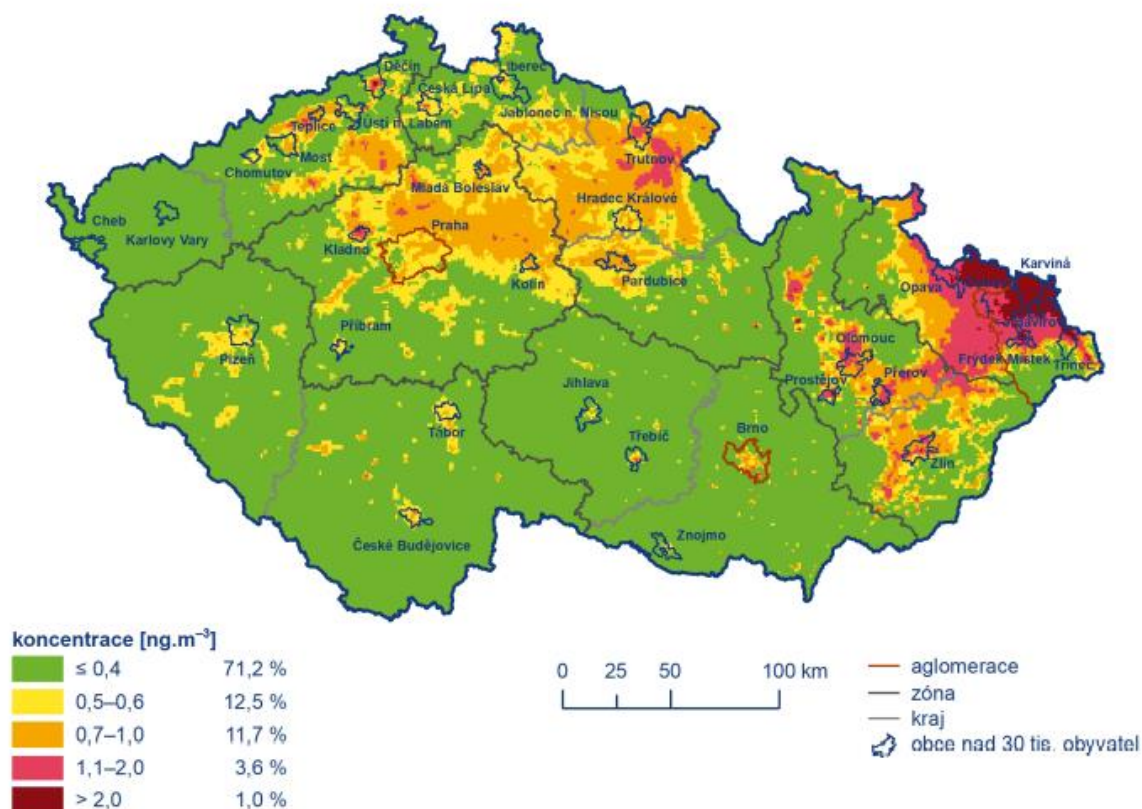
Obrázek 18: Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací PM_{10} 2016 – 2020 (Zdroj: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2020, ČHMÚ. 2021)



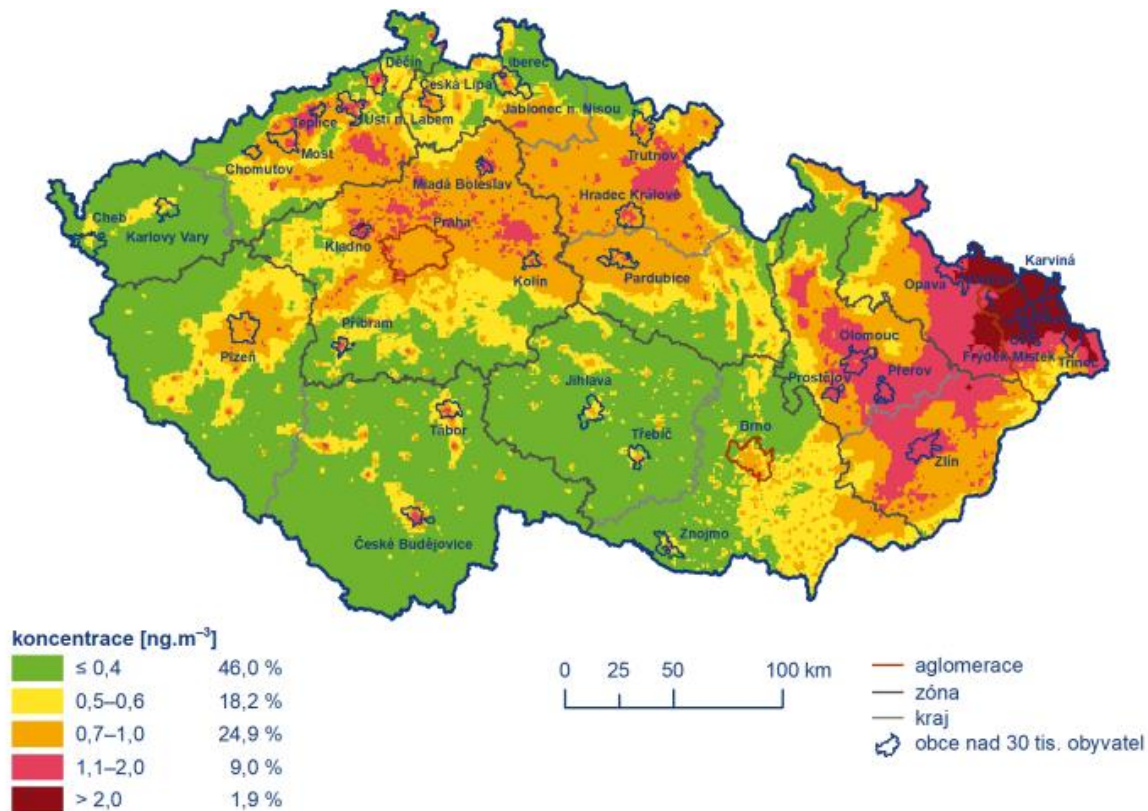
Obrázek 19: Roční průměrné koncentrace $\text{PM}_{2,5}$, 2020 (Zdroj: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2020, ČHMÚ. 2021)



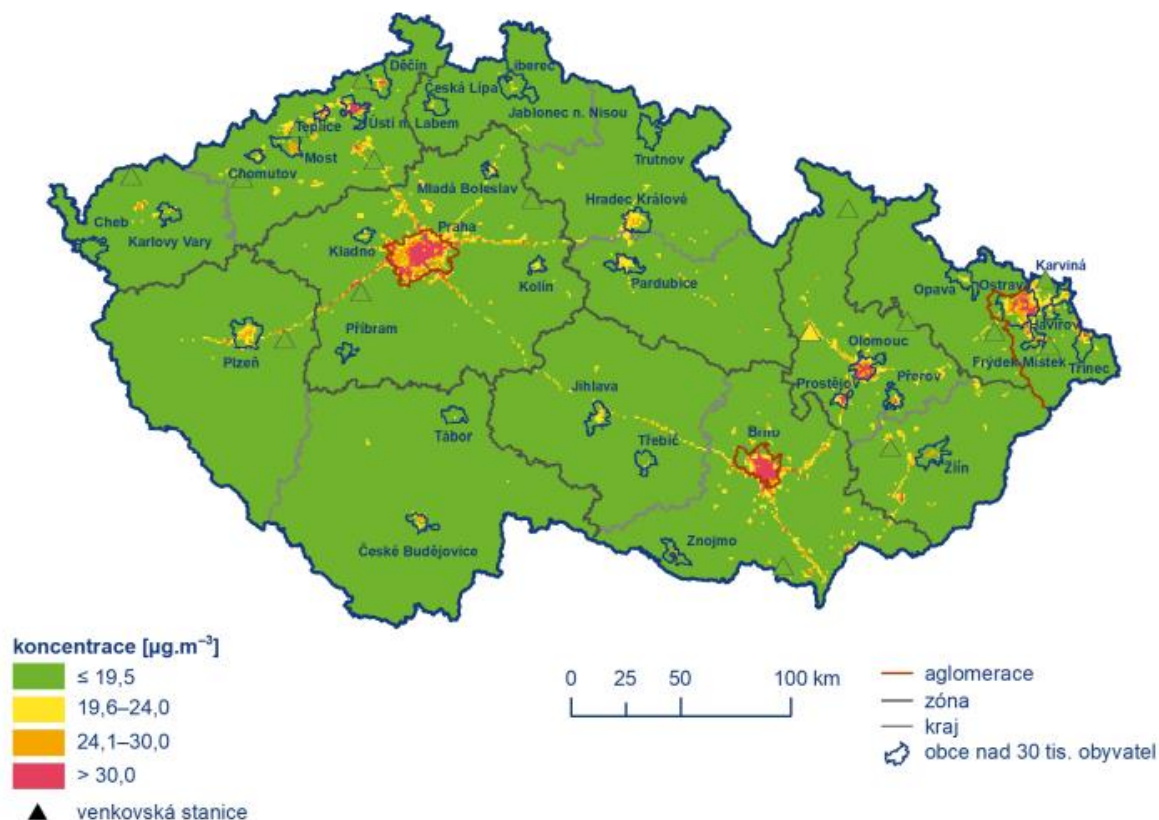
Obrázek 20: Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací $\text{PM}_{2,5}$, 2016 – 2020 (Zdroj: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2020, ČHMÚ. 2021)



Obrázek 21: Roční průměrné koncentrace benzo[a]pyrenu, 2020 (Zdroj: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2020, ČHMÚ. 2021)



Obrázek 22: Pětiletý průměr ročních průměrných koncentrací benzo[a]pyrenu, 2016 – 2020 (Zdroj: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2020, ČHMÚ. 2021)



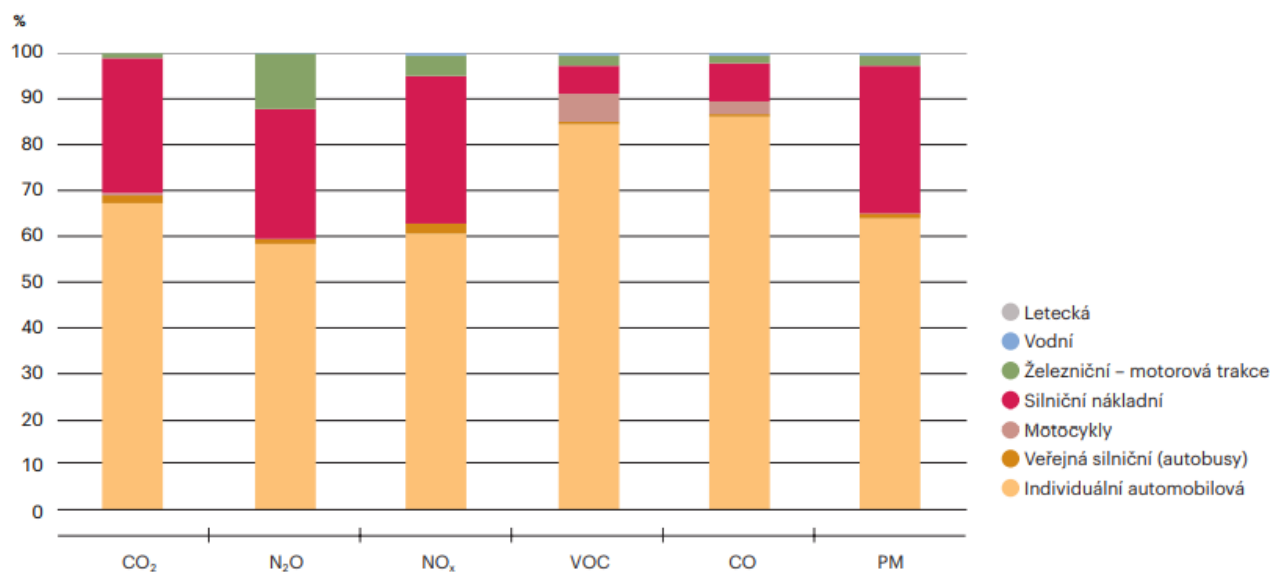
Obrázek 23: Roční průměrné koncentrace NO_x, 2020 (Zdroj: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2020, ČHMÚ, 2021)

Emise z dopravy

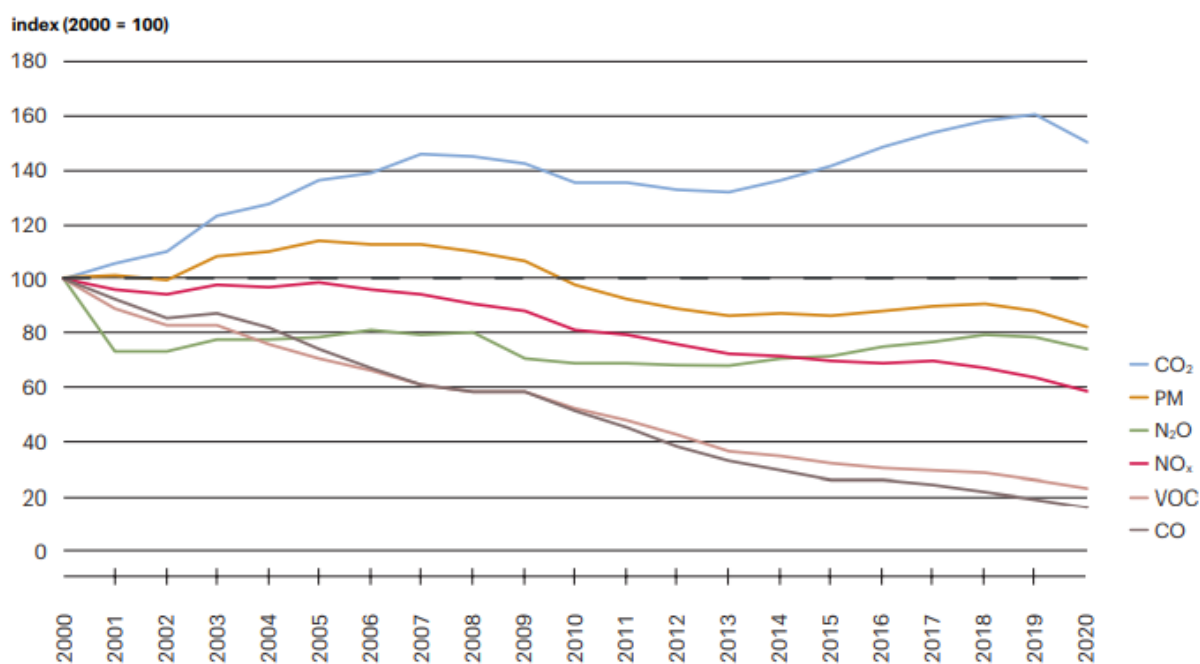
S ohledem na průmyslové zaměření Ústeckého kraje je podíl dopravy na celkové emisní bilanci jednotlivých látek v kraji společně s Moravskoslezským krajem nejnižší v ČR, v dopravně zatížených lokalitách však má doprava významný vliv na kvalitu ovzduší. Emise NO_x z dopravy na jednotku plochy měl kraj v roce 2020 na úrovni průměru ČR (0,67 t.km⁻²). Dopravní zátěž sídel v kraji postupně snižuje rozvoj dopravní infrastruktury. V realizaci byl obchvat Panenského Týnce na dálnici D7 (dokončení v průběhu roku 2021) a zkapacitnění obchvatu Loun. V plánu je výstavba nové silnice mimo území města Chomutova a výstavba jižního obchvatu Roudnice nad Labem. Největším zdrojem emisí znečišťujících látek a skleníkových plynů z dopravy byla v roce 2020 individuální automobilová doprava s největšími podíly na emisích CO (86,3 %) a VOC (84,4 %). Nákladní silniční doprava se podílela zhruba třetinou na celkových emisích NO_x a PM z dopravy. Emise CO, VOC a NO_x z dopravy v kraji v období 2000–2020 poklesly, tento pokles emisí ovlivnila obnova a modernizace vozového parku silničních vozidel, v jehož struktuře stoupal podíl vozidel splňujících vyšší emisní EURO standardy.

Nejvýraznější pokles byl zaznamenán v tomto období u emisí CO (o 84,1 %) a emisí VOC (o 77,0 %). Emise PM z dopravy na počátku sledovaného období mírně narostly a za celé sledované období poklesly jen o 17,7 %. Vývoj emisí PM byl ovlivněn zvyšováním podílu dieselových vozidel ve vozovém parku osobních automobilů i růstem výkonu individuální automobilové a nákladní silniční dopravy.

Emise CO₂ z dopravy měly během období 2000–2020 mírně rostoucí trend s fluktuacemi dle vývoje ekonomiky. Celkově emise CO₂ stouply v tomto období o 50,2 % a odrážely růst spotřeby paliv v dopravě a její závislost na fosilních zdrojích energie. V roce 2020 v meziročním srovnání poklesly emise všech sledovaných znečišťujících látek a skleníkových plynů z dopravy, nejvýrazněji pak emise CO (o 15,6 %). Vývoj emisí ovlivnila pandemie covid-19 a v její souvislosti přijímaná protiepidemická opatření, která měla dopad na dopravní sektor a celou ekonomiku.



Obrázek 24: Struktura emisí znečišťujících látek a skleníkových plynů z dopravy [%] dle druhů dopravy, 2020 (Zdroj: Zpráva o životním prostředí v Ústeckém kraji 2020, CENIA, 2021)



Obrázek 25: Emise znečišťujících látek a skleníkových plynů z dopravy [index, 2000 = 100], 2000 – 2020 (Zdroj: Zpráva o životním prostředí v Ústeckém kraji 2020, CENIA, 2021)

PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ 5AŽÚR ÚK: Vývoj území bez uplatnění 5aŽÚR ÚK by byl z hlediska ochrany ovzduší potenciálně negativní – nedošlo by k vytvoření územních podmínek pro rozvoj železniční dopravy, a podíl dopravy, který by železnice (bez spalování pohonných hmot) převzala, by byl provozován nadále na silnicích a dále by produkoval emise ze spalování pohonných hmot.

3.3. Voda

Povrchové vody: Ústecký kraj se nachází v hlavní oblasti povodí Labe, v dílčích oblastech povodí Ohře a Dolního Labe (velká většina území), Berounky (část ORP Louny a Podbořany) a Dolní Vltavy (část ORP Louny a Roudnice nad Labem).

Územím kraje prochází ve svém dolním toku nejvodnatější česká řeka Labe (Litoměřicko, Ústecko, Děčínsko), pro podkrušnohorskou oblast tvoří hlavní odtokovou osu druhá nejvýznamnější řeka v kraji Ohře. Vlastní pánevní oblastí protéká řeka Bílina. Kromě těchto řek patří mezi nejvýznamnější vodní toky s plochou povodí nad 150 km² Ploučnice, Blšanka, Liboc, Úštěcký potok, Kamenice, Srpina, Bystřice a Chomutovka.

Území Ústeckého kraje, a to zejména jeho pánevní část, je v rámci ČR prostorem, kde došlo k nejmasivnějším antropogenním zásahům do přirozeného vodního režimu původní krajiny. Koryta celé řady vodních toků byla změněna v rámci ochrany povrchových lomů, rozsáhlé průmyslové areály lokalizované ve vodohospodářsky pasivních oblastech si vyžádaly převody vody mezi povodími.

Kvalita vody v tocích na území Ústeckého kraje se pozvolna zvyšuje, k místnímu zhoršování kvality dochází pod výpustěmi čistíren odpadních vod velkých měst a průmyslových podniků (se zdokonalováním technologií čištění je však možné očekávat další zlepšování). Dlouhodobějším problémem je pravidelné organické znečišťování odlehčováním jednotných kanalizací, jedná se však o relativně nejlépe odbouratelné znečištění přirozenou samočisticí schopností toků. Drobnější vodní toky bývají velmi často výrazně ovlivňovány chybějícím čištěním odpadních vod u menších obcí.

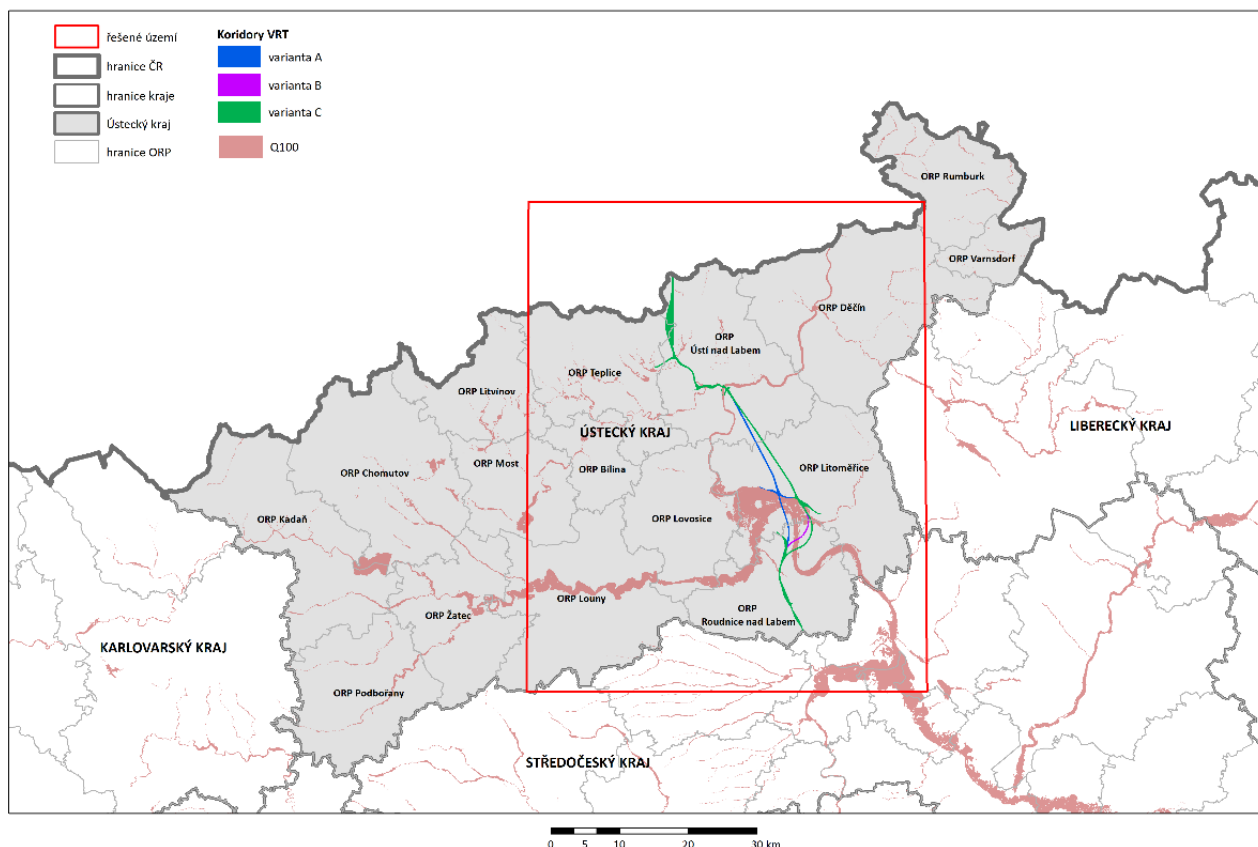
Území Ústeckého kraje vykazuje přebytky **pitné vody**, a to jak z podzemních zdrojů, tak i z povrchových. Zdroje mají zpravidla dostatečnou rovnoměrnou vydatnost a s výjimkou povrchových zdrojů se většinou jedná o kvalitní zdroje pitné vody.

U zdrojů povrchových vod se kvalita vody pomístně liší. Z hlediska kvality vody jsou ve výhodě především velké vodárenské nádrže. U přímých odběrů z toků se výrazně projevuje kolísání kvality vody v závislosti na klimatických podmínkách a ročním období.

Nejvýznamnějšími vodními nádržemi Ústeckého kraje jsou Nechanice (na vodním toku Ohře), Přísečnice (Přísečnický potok), Fláje (Flájský potok), Újezd (Bílina), Kadaň (Ohře), Jirkov (Bílina), Janov (Loupnice), Křimov (Křimovský potok), Chřibská (Chřibská Kamenice), Všechlapy (Bouřlivý potok) a Chmelař (Červený potok). Hlavním účelem těchto vodních děl je zlepšení nízkých průtoků vodních toků sloužících pro zásobování pitnou nebo užitkovou vodou a protipovodňová ochrana. Dále mají význam pro zlepšení čistoty toků, chov ryb, případně pro využití vodní energie a pro rekreaci obyvatel.

Kvalitu povrchových zdrojů negativně ovlivnilo rozsáhlé odlesnění Krušných hor, které bylo způsobeno imisemi z tepelných elektráren. V poslední době se situace postupně zlepšuje, ale proces zlepšení kvality povrchových zdrojů bude dlouhodobý.

Významným limitem území, který je nutné při rozvoji území respektovat, jsou **záplavová území**. Záplavová území jsou v Ústeckém kraji stanovena prakticky u všech vodohospodářsky významných toků. Rozsáhlejší záplavová území se nacházejí především podél Labe a Ohře, u ostatních toků se jedná spíše o dílčí plochy lokálního rozsahu. Z hlediska správních obvodů ORP zaujímá záplavové území stoleté vody (Q_{100}) největší plochu v ORP Litoměřice, Louny a Roudnice nad Labem.



Obrázek 26: Záplavová území Q_{100} Labe a Ohře (Zdroj dat: ÚAP ÚK, 08/2022)

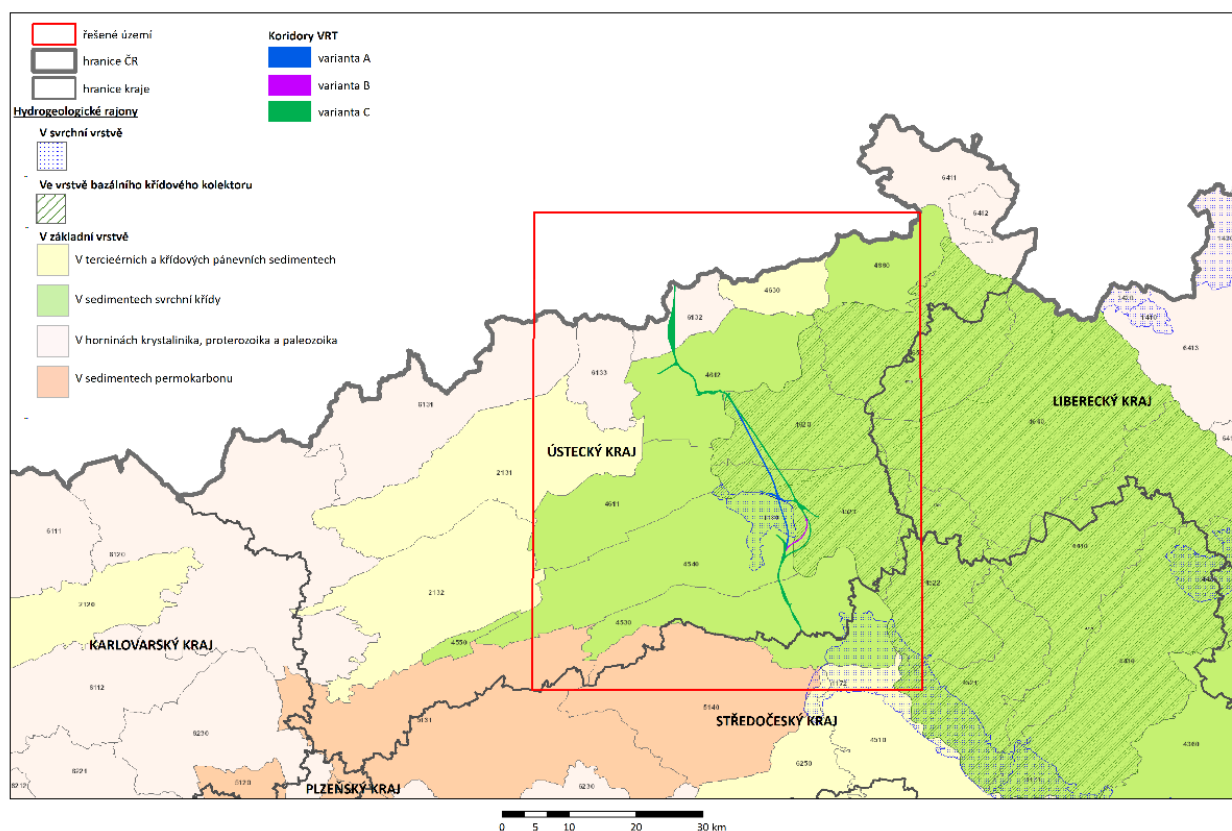
Podzemní voda: Jedná se o vody, které se přirozeně vyskytují pod zemským povrchem v pásmu nasycení (saturace) v přímém styku s horninami a představují cenný přírodní zdroj. Podzemní vody jsou největším a zároveň nejcitlivějším sladkovodním zdrojem, jehož primárním využitím by mělo být zásobování obyvatelstva pitnou vodou.

Poloha Ústeckého kraje z pohledu území s obdobnými **hydrogeologickými poměry**, typem zvodnění a proudění podzemní vody je znázorněna na obrázku dále.

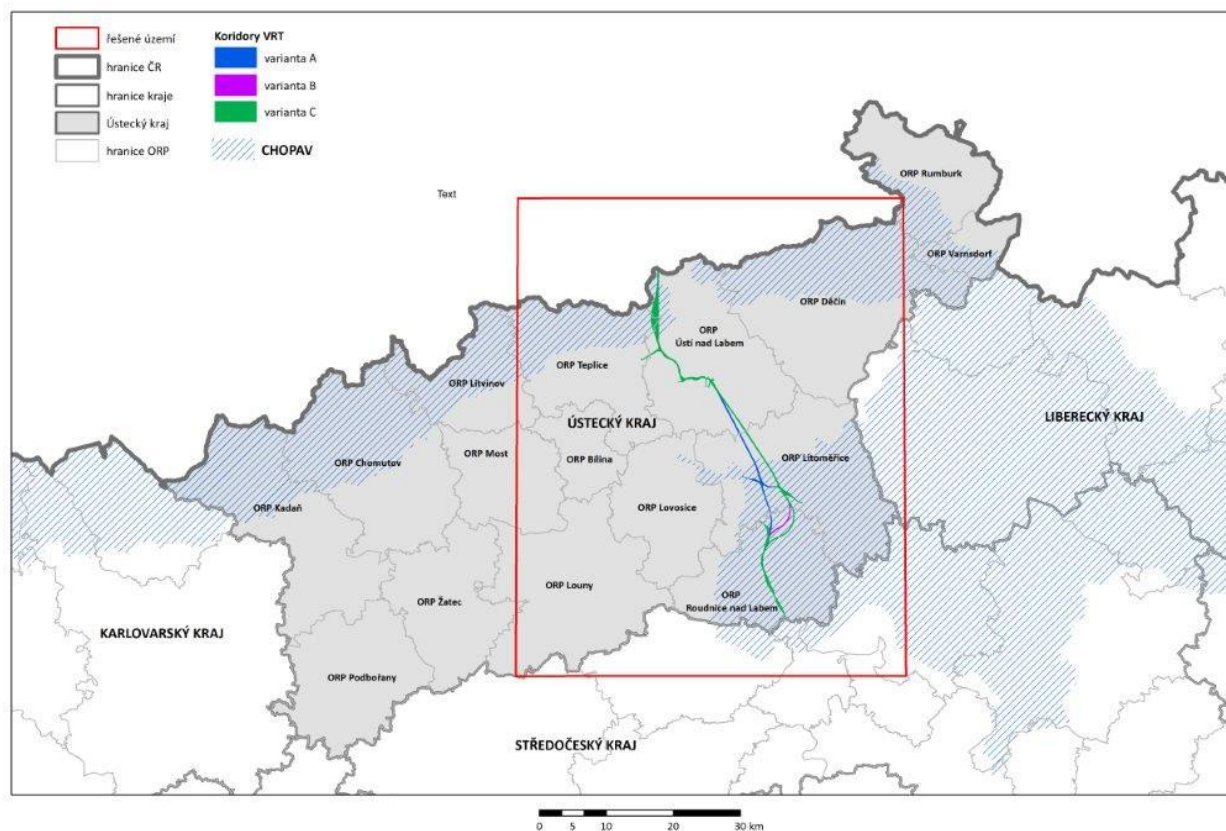
Zdroje podzemní vody mají zpravidla dostatečnou rovnoměrnou vydatnost a většinou se jedná o kvalitní zdroje pitné vody. Mezi významné zdroje podzemních vod v Ústeckém kraji patří Ostrov, Sebusín (ORP Ústí nad Labem), Hřensko (ORP Děčín), Velké Žernoseky, Malešov (ORP Litoměřice) a Staré Fláje (ORP Litvínov). Obecně jsou vodní zdroje podzemních vod nejvíce koncentrovány ve východní části kraje (především ORP Děčín, Ústí nad Labem a Litoměřice).

S výskytem zdrojů pitné vody souvisí **zranitelné oblasti**, které jsou v Ústeckém kraji vymezeny na většině území správních obvodů ORP Litoměřice, Louny, Lovosice a Roudnice nad Labem, menší část území zaujímají také v dalších ORP.

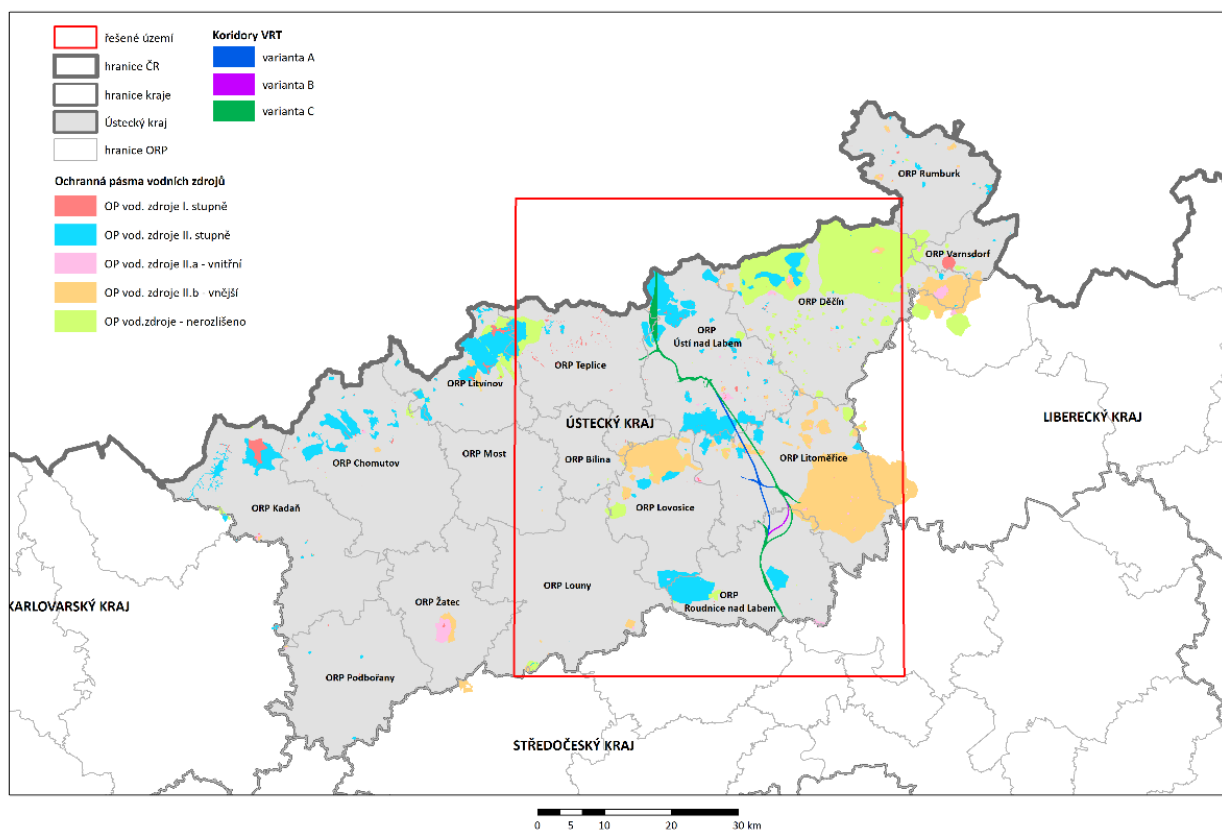
Na území Ústeckého kraje se nacházejí dvě **chráněné oblasti přirozené akumulace vod** (CHOPAV) – Krušné hory a na východě kraje Severočeská křída.



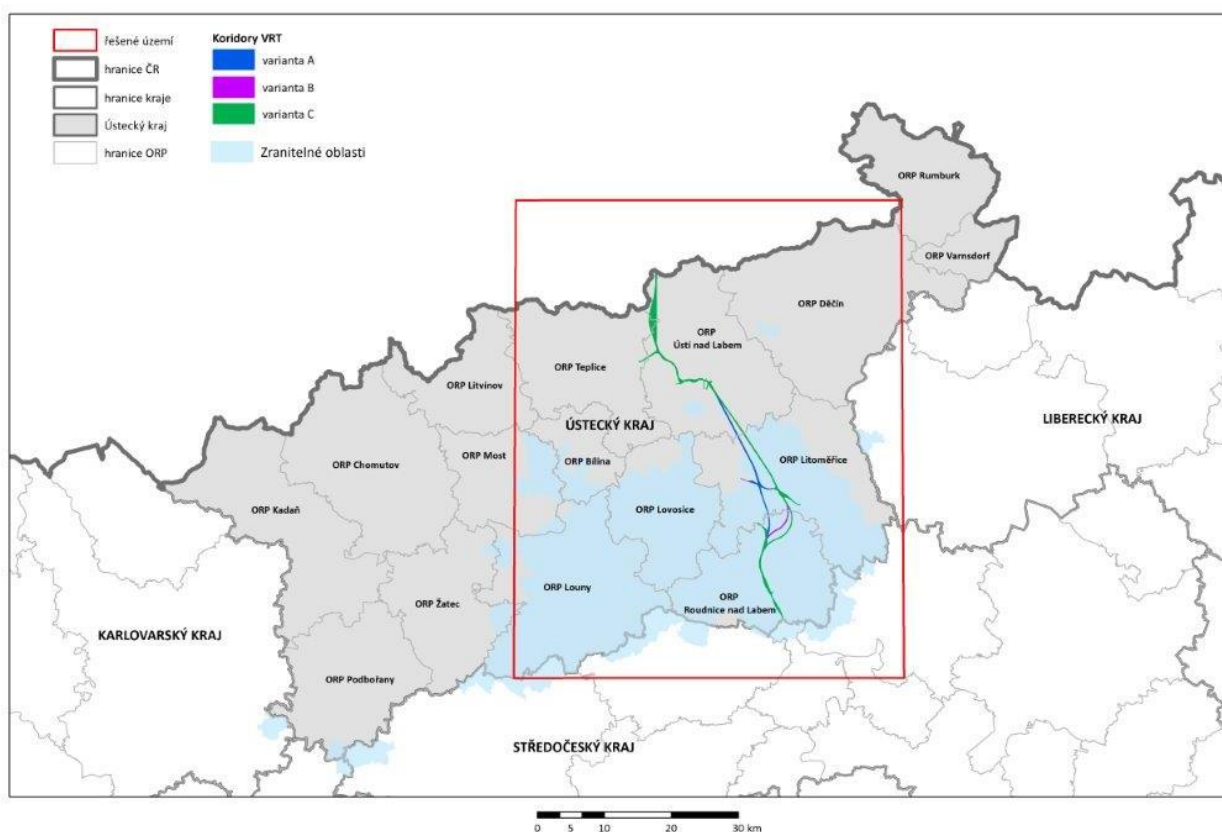
Obrázek 27: Hydrogeologické rajony (Zdroj dat: Česká geologická služba, 2022)



Obrázek 28: CHOPAV (Zdroj dat: ÚAP ÚK, 08/2022)



Obrázek 29: Ochranná pásma vodních zdrojů (Zdroj dat: ÚAP ÚK, 08/2022)



Obrázek 30: Zranitelné oblasti (Zdroj dat: ÚAP ÚK, 08/2022)

PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ 5aZÚR ÚK: Bez uplatnění 5aZÚR ÚK by stav povrchových vod zůstal beze změny, nezměnila by se ani kvalita ani kvantita těchto vod. V důsledku realizace koncepce nelze zcela vyloučit znečištění vlivem úniku provozních kapalin při havarijních stavech (např. kolize na trati nebo havárie vozidel v době výstavby). Při realizování koncepce by bylo nutné řešit problematiku možného zhoršení průchodu povodňové vlny, a to z důvodu průchodu všech variant VRT záplavovým územím Q100.

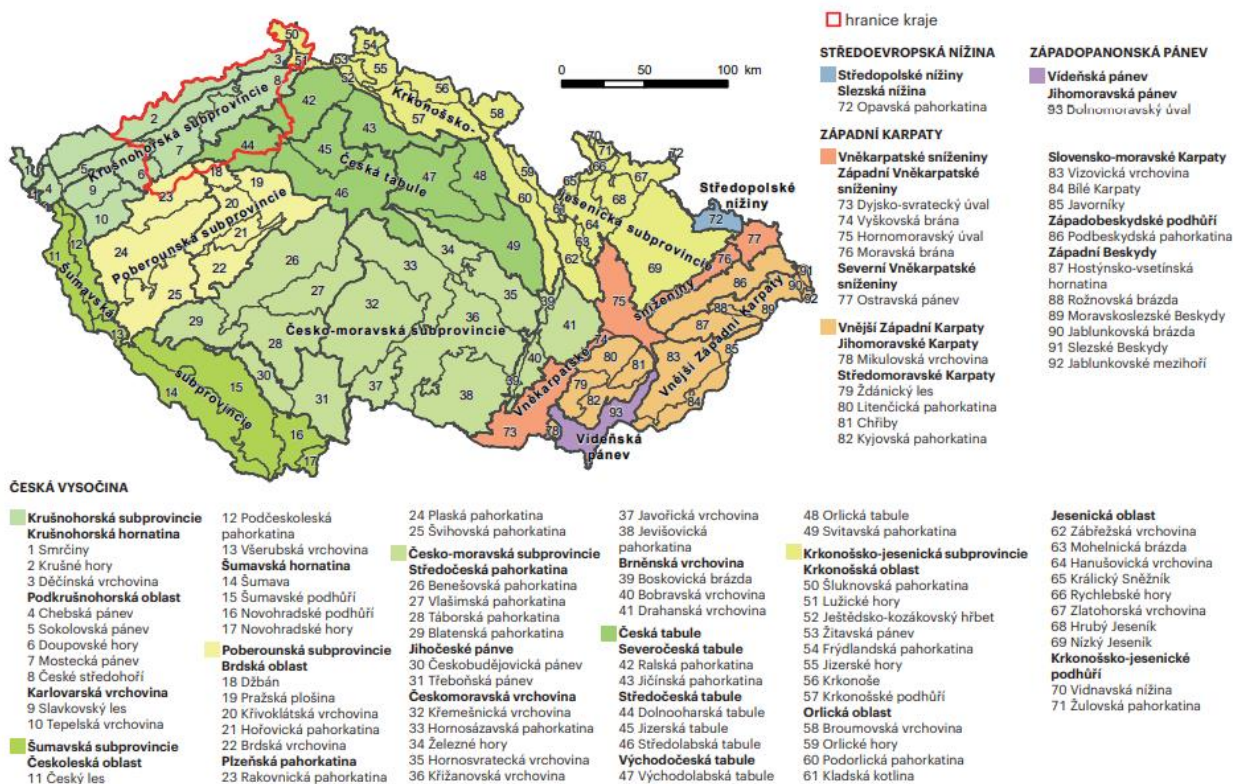
V případě podzemních vod uplatnění 5aZÚR ÚK představuje potenciální riziko z hlediska možného ovlivnění podzemních vod, neboť každá z navrhovaných variant prochází ochranným pásmem vodního zdroje buď I. stupně, které slouží k ochraně v bezprostředním okolí jímacího nebo odběrného zařízení vodního zdroje nebo II. stupně, které slouží k ochraně vodního zdroje v územích stanovených vodoprávním úřadem tak, aby nedocházelo k ohrožení jeho vydatnosti, jakosti nebo zdravotní nezávadnosti. Bez uplatnění 5aZÚR ÚK by tak došlo k pozitivnímu ovlivnění této složky.

V opatření obecné povahy o stanovení nebo změně takového ochranného pásma vodního zdroje vodoprávní úřad stanoví, které činnosti poškozující nebo ohrožující vydatnost, jakost nebo zdravotní nezávadnost vodního zdroje nelze v tomto pásmu provádět, jaká technická opatření jsou v ochranném pásmu nezbytně provést, popřípadě způsob a dobu omezení užívání pozemků a staveb v tomto pásmu ležících. Podrobnější podmínky průchodu samotné stavby územím ve vztahu ke konkrétním ochranným pásmům vodních zdrojů však nejsou předmětem 5aZÚR ÚK, a jejich potenciální dotčení je tak predikováno pouze na úrovni konstatování styku vymezovaného koridoru s tímto limitem využití území.

V důsledku neuplatnění koncepce by mohlo být vyloučeno ovlivnění CHOPAV Krušné hory, a to především v úsecích tunelového vedení v koridoru VRT.

3.4. Geomorfologie, přírodní zdroje, poddolovaná a sesuvná území, stará důlní díla

Západ Ústeckého kraje tvoří Krušné hory, severovýchod kraje Děčínská vrchovina (oblast Krušnohorská hornatina), směrem do vnitrozemí navazují Doupovské hory, Mostecká pánev a České středohoří (Podkrušnohorská oblast). Nejjižnější partie kraje vyplňuje Rakovnická pahorkatina (oblast Plzeňská pahorkatina), na kterou směrem k východu navazuje Džbán (Brdská oblast), Dolnooharská tabule (oblast Středočeská tabule) a Ralská pahorkatina (oblast Severočeská tabule). V severní části kraje se nachází Šluknovská pahorkatina a Lužické hory (Krkonošská oblast).



Obrázek 31: Geomorfologické členění (Zdroj: Zpráva o životním prostředí v Ústeckém kraji 2020, CENIA, 2021)

Ústecký kraj disponuje poměrně rozsáhlými zdroji nerostných surovin. Zejména se jedná o ložiska hnědého uhlí, oxihumolitu, stavebního kamene a štěrkopísků, kaolínů a bentonitů, ložiska pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu, ložiska cihlářských surovin, vápenické a cementářské suroviny a ostatní nerudní suroviny.

Kraj je z hlediska těžby nerostných surovin nejvýznamnějším regionem ČR. Největší podíl zde zaujímá těžba hnědého uhlí. Za účelem ochrany ložisek před ztížením nebo znemožněním jejich dobývání je na území lokalizováno celkem 138 chráněných ložiskových území (dále též „CHLÚ“), z toho nejvyšší podíl tvoří CHLÚ hnědého uhlí, bentonitu, štěrkopísků a stavebního kamene.

Zásoby hnědého uhlí v Mostecké pánvi (Severočeské hnědouhelné pánvi), lokalizované v Ústeckém kraji, jsou jedním z nejvýznamnějších surovinových zdrojů pro výrobu elektrické energie, teplárenství a další výrobní odvětví v ČR. Nalézá se zde cca 80 % všech evidovaných zásob hnědého uhlí v ČR, pro jehož těžbu je vymezeno 22 dobývacích prostorů (dále též „DP“) o rozloze cca 200 km². Těžba však probíhá pouze v 10 z nich, z ostatních jde o 5 ložisek s ukončenou těžbou, 6 ložisek s ukončenou likvidací a 1 ložisko se zastavenou těžbou. Největším těženým DP je DP Tušimice (42,3 km²). Těžba hnědého uhlí prováděná velkoplošně s velkостrojovou technologií způsobuje rozsáhlá poškození území. Náprava těchto negativních následků hornické činnosti na území se provádí sanačními a rekultivačními pracemi.

Specifickou surovinou spojenou s hnědouhelnou sedimentací je oxihumolit, využitelný v chemickém průmyslu. Ložiska této suroviny se nacházejí na Teplicku. Ústecký kraj patří mezi významné producenty stavebního kamene. Jeho ložiska se vyskytují především v ORP Ústí nad Labem, Most a Teplice. Rozložení těžby v kraji je nerovnoměrné – ve zmíněných oblastech lze považovat těžbu za územně stabilizovanou vyžadující pouze rozšíření stávajících těžeb na některých postupně ukončovaných ložiskách v rámci CHLÚ, nikoliv však další otvorku. Za deficitní oblast je považováno Chomutovsko a Lounsko s nedostatečnými zásobami suroviny. Na území kraje se nachází poměrně vysoký počet netěžených ložisek, u kterých je však jejich budoucí využití velmi problematické z důvodu lokalizace v exponovaných zónách chráněných krajinných oblastí s význačnými až neřešitelnými střety zájmů s ochranou přírody a krajiny a s nepříznivou

až obtížnou dopravní dostupností s potenciálním dopravním zatížením dotčených obcí a okolní krajiny.

Na území kraje v současné době probíhá těžba štěrkopísků v 7 dobývacích prostorech, dále je v rámci dobývacích prostorů evidováno 1 ložisko v průzkumu či otvírce a 2 rezervní ložiska. Výskyt ložisek je koncentrován především na Litoměřicku, Lounsku, Roudnicku a Žatecku. Vývojovým trendem je postupné ukončování těžby z důvodu úbytku vytěžitelných a evidovaných zásob. Tím je vyvolávána poptávka po otvírce nových – rezervních ložisek, popř. zájem o další rozšíření těžby na již postupně ukončovaných ložiscích.

V současné době je stabilizována těžba kaolínů a je soustředěna do dvou ložiskových oblastí - na Kadaňsko a na Podbořansko. Tyto oblasti poskytují celostátně významnou surovinovou základnu kaolínů s významnou produkcí v současnosti a s ložiskovým potenciálem pro těžbu v dalších desetiletích. Oblast je z hlediska těžby kaolínů celostátně významným regionem plně srovnatelným s těžbou na Plzeňsku a Karlovarsku.

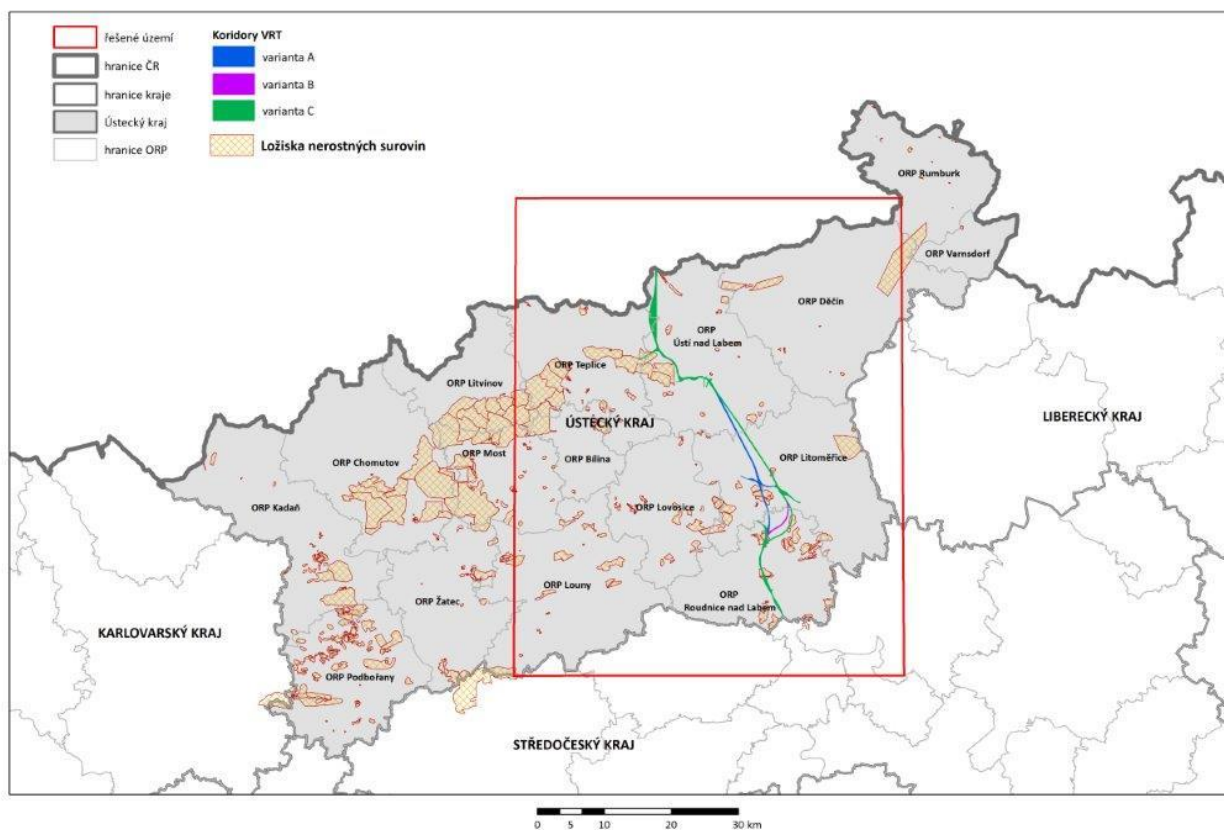
Ložiska keramických nežáruvzdorných a žáruvzdorných jíílů V území existuje poměrně vysoké množství již zrušených ložisek. Nejvýznamnějšími ložisky jíílů jsou ložiska Tvršice (ORP Žatec, těžené ložisko) a Líštiny (ORP Louny, ložisko v průzkumu či otvírce), které jsou z dlouhodobého hlediska perspektivní.

Na území kraje jsou soustředěna nejvýznamnější ložiska bentonitů v ČR, situována jsou především do střední a západní části kraje (zejména ORP Kadaň a Podbořany).

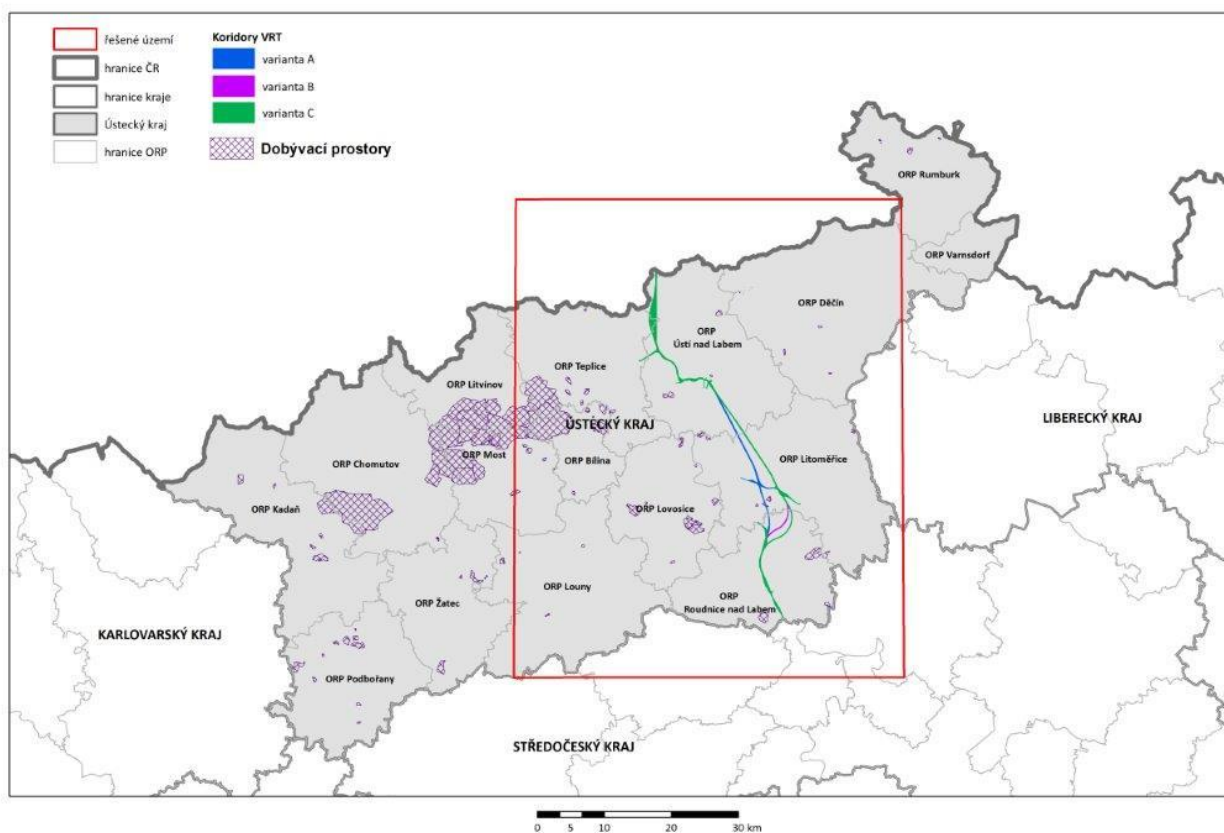
Nízké roční produkce představují kámen pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu, kde ložiska těchto surovin jsou soustředěna především na Děčínsku, ve Šluknovském výběžku a přilehlých oblastech.

Ústecký kraj disponuje poměrně širokou surovinovou základnou cihlářských surovin, vzhledem k celkové tendenci koncentrovat výrobu do větších provozů jsou méně významná ložiska v současnosti netěžená nebo mají zastavenou či ukončenou těžbu. Celkově se nepředpokládá výraznější vzestup zájmu o využití dalších ložisek cihlářské suroviny na území kraje. V současnosti probíhá těžba ve dvou dobývacích prostorech - Libochovice (ORP Lovosice) a Kryry II (ORP Podbořany).

Na území Ústeckého kraje mají rovněž velký význam ložiska jílovitého vápence. Těženými dobývacími prostory jsou Úpohlavy a Úpohlavy I v ORP Lovosice. Ty spolu s netěženými ložisky tvoří oblast vápenických a cementářských surovin celostátního významu s dlouhodobou životností. Celostátní význam má rovněž těžené ložisko pyroponosné horniny Podsedice – Dřemčice nacházející se v ORP Lovosice, kde je těžen granát pro šperkařské účely. V území se nacházejí i další, netěžená ložiska této suroviny. Z ložisek křemenců je v současné době pro nízkou poptávku po této surovině těženo pouze ložisko Jeníkov – Lahošť se stejnojmenným DP nacházejícím se v ORP Teplice.



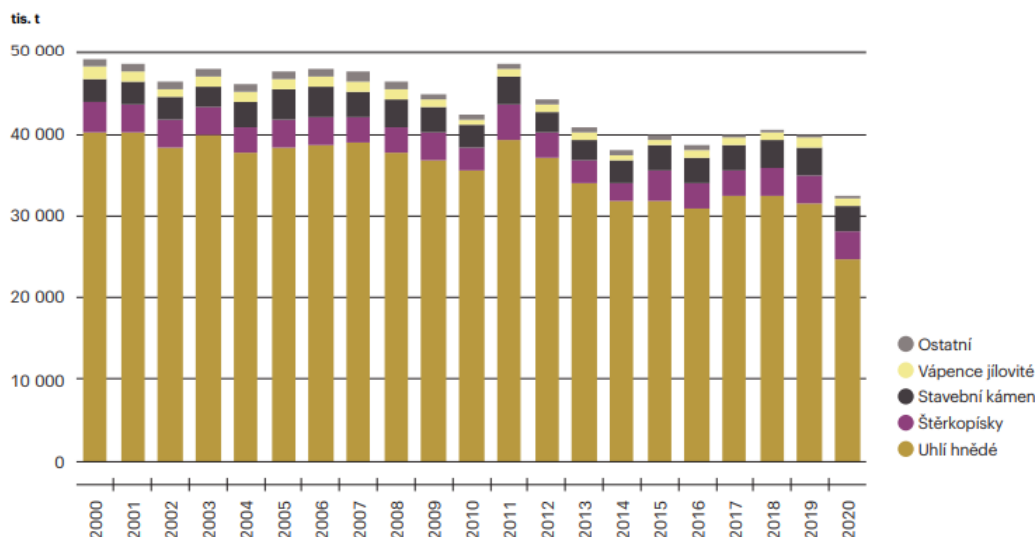
Obrázek 32: Ložiska nerostných surovin (Zdroj dat: ÚAP ÚK, 08/2022)



Obrázek 33: Dobývací prostory (Zdroj dat: ÚAP ÚK, 08/2022)

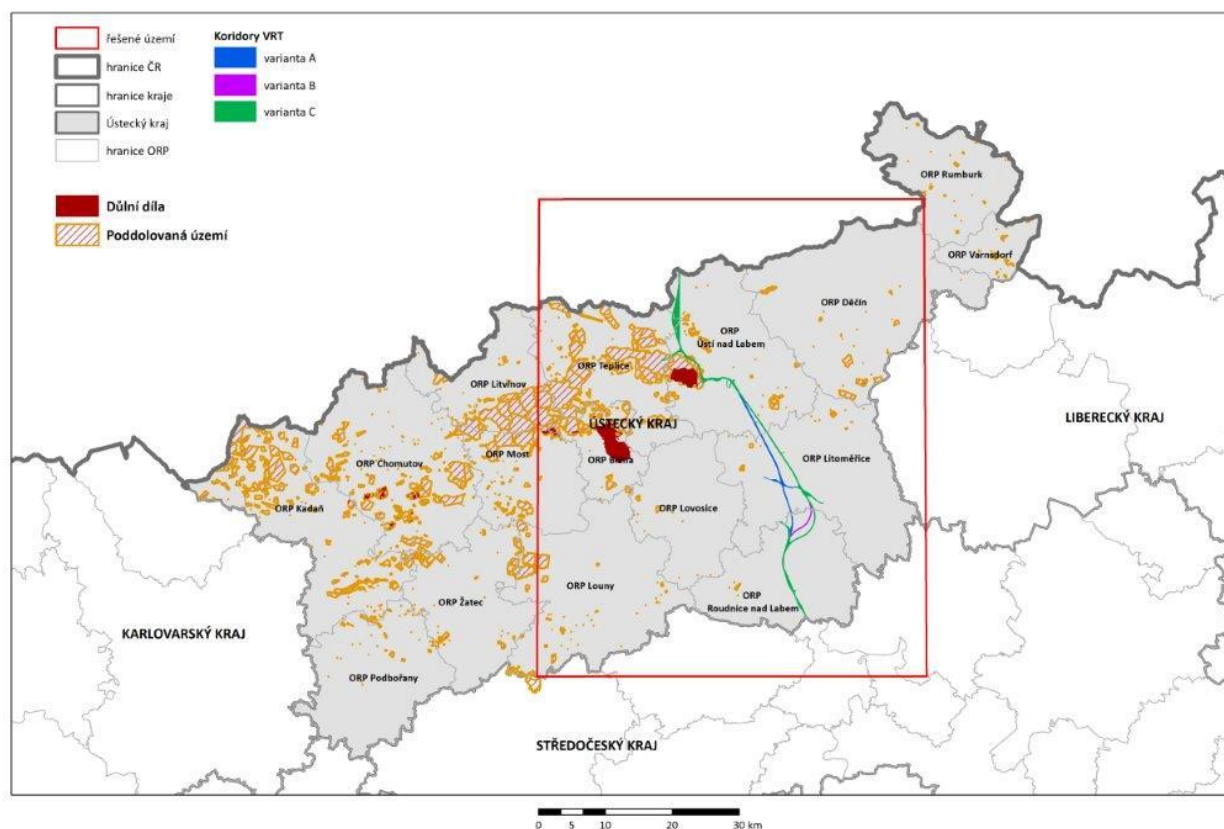
Celkový objem těžby nerostných surovin na území Ústeckého kraje v roce 2020 činil 32 521,7 tis. t a meziročně se tak snížil o 18,8 %. Ústecký kraj je díky ložiskům hnědého uhlí v severočeské uhelné pánvi krajem s největšími objemy těžby nerostných surovin v rámci celé ČR.

V roce 2020 činila plocha dotčená těžbou v Ústeckém kraji 13 855 ha, což odpovídá 2,6 % rozlohy kraje. Dále bylo v oblastech dotčených těžbou 3 036 ha rozpracovaných rekultivací a 13 767 ha ukončených rekultivací.



Obrázek 34: Těžba nerostných surovin [tis. t], 2000-2020 (Zdroj: Zpráva o životním prostředí v Ústeckém kraji 2020, CENIA, 2021)

V souvislosti s provozováním hlubinných těžeb nebo průzkum nerostných surovin jsou na území Ústeckého evidována rozsáhlá **poddolovaná území** a **stará důlní díla**.



Obrázek 35: Poddolovaná území a důlní díla (Zdroj dat: ÚAP ÚK, 08/2022)

Největší výskyt plošně poddolovaných území je registrován v ORP Chomutov, Kadaň, Litvínov, Most, Teplice a Ústí nad Labem. Rizika spojená s poddolováním území jsou v podstatě dvojího druhu:

- Rizika spojená s poklesem terénu po ukončení a v průběhu hlubinné těžby (pokles ukončen cca po 10 letech s doprovodným rizikem uvolňování methanu),
- Rizika spojená s ojedinělými poklesy (například vyplavení části nadloží do důlních prostor, tzv. „pískové čočky,“ největší nebezpečí tohoto jevu je v oblastech malého nadloží, eventuálně tam, kde byly vyraženy tzv. „tykadlové chodby,“ vznik deprese – např. Proboštov).

Jak vyplývá z ÚAP ÚP i z mapových podkladů České geologické služby, patří území Ústeckého kraje mezi oblasti s četnými výskyty svahových pohybů, které jsou v oblasti Českého středohoří, a zvláště údolí Labe, velmi častým limitujícím faktorem pro rozvoj území a pro vedení hlavních dopravních komunikací. Především se jedná o ORP Děčín, Litoměřice, Louny a Lovosice a Ústí nad Labem. Svahové deformace jsou zde výsledkem působení geologických faktorů v krajině a nedílnou součástí geologického vývoje oblasti. Mezi další významné sesuvné oblasti patří vytěžené prostory po těžbě terciérní hnědouhelné sloje.

PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ 5aZÚR ÚK: Realizace koncepce bude mít vliv na území s výskytem vyhrazených i nevyhrazených nerostů a v případě jedné varianty na dobývací prostor. Jednotlivé varianty VRT se dotýkají chráněných ložiskových území, výhradních ložisek, ložisek vyhrazených nerostů a ostatních prognózních zdrojů. Vývoj území bez realizace 5aZÚR ÚK by byl z tohoto hlediska neutrální, stejně jako by nedošlo k možnému ovlivnění sesuvných a poddolovaných území při stavebních pracích nebo při samotném provozu VRT. Konkrétní dotčení uvedených jevů a skutečné dopady realizace záměru však bude možné blíže predikovat, teprve až na základě zpracování podrobnější projektové dokumentace záměru, jejíž součástí bude i geologický průzkum.

3.5. Krajina, krajinný ráz, přírodní parky

Krajina Ústeckého kraje je velmi rozmanitá, s výraznými kontrasty. Je to dáno pestrými přírodními podmínkami (geologické složení, geomorfologické tvary, půdy, podnebí) i složitým historickým vývojem, zejména ve 20. století. Přesto, že značná část území Ústeckého kraje je silně narušena až přeměněna antropogenní činností, vyznačuje se kraj i množstvím oblastí s vysokou hodnotou krajinného rázu.

Kromě plošně rozsáhlejších chráněných území se na území Ústeckého kraje nacházejí i menší uzavřené enklávy s cennými přírodními a kulturními prvky s vysoce hodnotným krajinným rázem. Zejména jde o údolí Ohře pod Nechranickou přehradou, údolí Chomutovky pod Chomutovem a částečně také údolí Bíliny od Mostu po Trmice, tvořící přechodovou oblast mezi severním okrajem Českého středohoří a Podkrušnohorskou pánví, které je na několika místech z hlediska krajinného rázu poškozeno dopravními a průmyslovými stavbami. Oblastí s nevýraznou hodnotou krajinného rázu je polabská rovina na levém břehu Labe mezi Roudnicí nad Labem a Lovosicemi a dolní Poohří, jejichž území je silně odlesněno a intenzivně zemědělsky využíváno; výrazný negativní vliv mělo scelování pozemků v období kolektivizace zemědělství, kdy došlo ke změně charakteru krajiny a odstranění a narušení mnoha lokalit výskytu rostlin a živočichů. Krajinný ráz však pozitivně ovlivňuje cenný pohledový horizont, daný na jihu polabské roviny horou Řípem a nižšími ojedinělými suky, pahorkatinou Džbánů ležící jižně od nížiny Ohře, partiemi Doupovských hor na západě a masivem Českého středohoří na severu tohoto území.

Naopak celá oblast Mostecké pánve je územím se značně narušeným krajinným rázem, kde zanikla většina přirozených přírodních, historických a kulturních prvků a struktur. Negativní jevy jsou způsobeny zejména s intenzivní povrchovou těžbou hnědého uhlí spojenou s rozvojem navazující infrastruktury, energetiky a průmyslové výroby. Kromě změn reliéfu, přeměny krajiny a zásahů do systému osídlení jde i o změnu hydrologických poměrů v krajině, narušení ekosystémů vysokým znečištěním atd.

Pozitivními prvky je postupné zlepšování kvality životního prostředí a rekultivace významného množství výsypek. Negativními vlivy na krajinný ráz v posledních letech jsou především zábory půdy pro výstavbu

průmyslových zón, nákupních středisek, obytné zástavby v suburbánních oblastech a fotovoltaických elektráren. Problémem je také vzrůstající tlak na otvůrku těžby nerostných surovin v rizikových lokalitách (např. štěrkopísek, kaolín) a těžbu hnědého uhlí za územně ekologickými limity.

V dlouhodobé perspektivě po doznění těžby hnědého uhlí v Podkrušnohoří bude pro toto území typický velký rozsah hydrických rekultivací. Vodní plochy ve zbytkových jamách budou jedním z nejvýraznějších prvků nově vytvářené krajiny.

ZÚR ÚK vymezují na základě členění vytvořeného v gesci MŽP ČR „Typologie české krajiny“ (2005), příslušnosti k velkoplošným zvláště chráněným územím a se zohledněním charakteristických rysů specifických krajin je území Ústeckého kraje 17 unikátních krajinných celků. Pro tyto krajinné celky dále stanovují cílové kvality krajiny.

Varianty koridoru VRT procházejí krajinnými celky:

7b Krušné hory – svahy, vrcholy a hluboká údolí

Krajina výrazných zalesněných svahů, vrcholů a hlubokých údolí, zejména ve strmém souvislém jižně orientovaném svahu místy se zachovalým přirozeným lesem, ve vrcholových polohách rovněž se zemědělsky využívanými pozemky, s menšími sídly s řadou dochovaných prvků typické krušnohorské architektury.

cílové kvality krajiny:

- krajina vysokých přírodních, krajinných, estetických a kulturních hodnot,
- krajina rekreačně využívaná.

13 Severočeské nížiny a pánve

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

cílové kvality krajiny:

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

14 Severočeská devastovaná a souvisle urbanizovaná území

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

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

cílové kvality krajiny:

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

5a CHKO České středohoří – Milešovské a Verneřické středohoří

Krajina výrazných zalesněných vrcholů (kuželů, kup) a hlubokých údolí (průlomové údolí Labe – Porta Bohemica) se zachovalými fragmenty přirozeného lesa, se souvislejšími plochami bezlesí

zejména na jihu a jihovýchodě (skalnaté srázy, „bílá stráně“), s vyváženým zastoupením lesních porostů, zemědělských pozemků (tradice ovocnářství, vinařství) a převážně malých sídel s koncentrovanou zástavbou významných urbanistických i architektonických hodnot.

cílové kvality krajiny:

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

Přírodní parky

V Ústeckém kraji se nachází 7 **přírodních parků** (PP), které slouží k ochraně krajinného rázu území. Přírodní parky zabírají téměř 11 % rozlohy kraje (přes 57 tis. ha). V řešeném území se nachází přírodní parky Východní Krušné hory, Džbán, Dolní Poohří a Loučenská hornatina.

Společná část koridoru VRT zasahuje při hranicích se SRN do prostoru přírodního parku Východní Krušné hory. Přírodní park zahrnuje území podél státní hranice - od Cínovce po Petrovice. Celková plocha činí 4000 ha v průměrné výšce 700 m. n. m. Území se stále revitalizuje a plní rekreační funkci. Obnovuje se zde značení turistických cest, cyklostezek a upravují se vodní toky. Záměr v rámci koridoru je zde veden tunelem pod zemským povrchem. Zásah záměru v rámci navrženého koridoru zde nebude znamenat potenciální významné dotčení přírodního parku Východní Krušné hory.

PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ 5aZÚR ÚK: Pokud by nebyla uplatněna 5aZÚR ÚK, nedošlo by k dalšímu narušení krajinného rázu, který je již v současné době stávajícími liniovými dopravními stavbami a vysokou mírou urbanizace území a specifickým způsobem jeho využití (těžba nerostných surovin, průmysl) dotčen. Bez uplatnění koridorů pro velké liniové dopravní stavby by nedošlo k větší fragmentaci krajiny a k dalšímu zhoršení průchodnosti území, která již je z tohoto pohledu dnes značně narušená.

3.6. Zvláště chráněná území, lokality NATURA 2000, památné stromy

Rozloha všech zvláště chráněných území Ústeckého kraje (bez překryvů) činí celkem 148,8 tis. ha, tj. 28,2 % území kraje. Na území Ústeckého kraje se nachází či do něj zasahuje 5 velkoplošných zvláště chráněných území s celkovou rozlohou 140,6 tis. ha. Jedná se o NP České Švýcarsko (7,9 tis. ha) a Chráněné krajinné oblasti České středohoří, Labské pískovce, Lužické hory a Kokořínsko – Máchův kraj.

Mezi další oblasti s vysokou hodnotou krajinného rázu patří oblast Krušných hor s výrazným přírodním krajinným rázem a zbytky původního osídlení, pahorkatina Džbánu se zachovalým rázem kulturní a přírodní krajiny, oblast Radonicka (na východě Doupovských hor) se zachovalým krajinným rázem staré zemědělské kulturní krajiny, oblast Klášterce nad Ohří a Kadaně v klínu mezi Krušnými a Doupovskými horami s krajinným rázem daným zalesněnými sopečnými suky a hlubokým kaňonem Ohře a Úštěcko a území severně od Ústí nad Labem v klínu Krušných hor a Českého středohoří, kde má hlavní vliv na krajinný ráz geomorfologická struktura území.

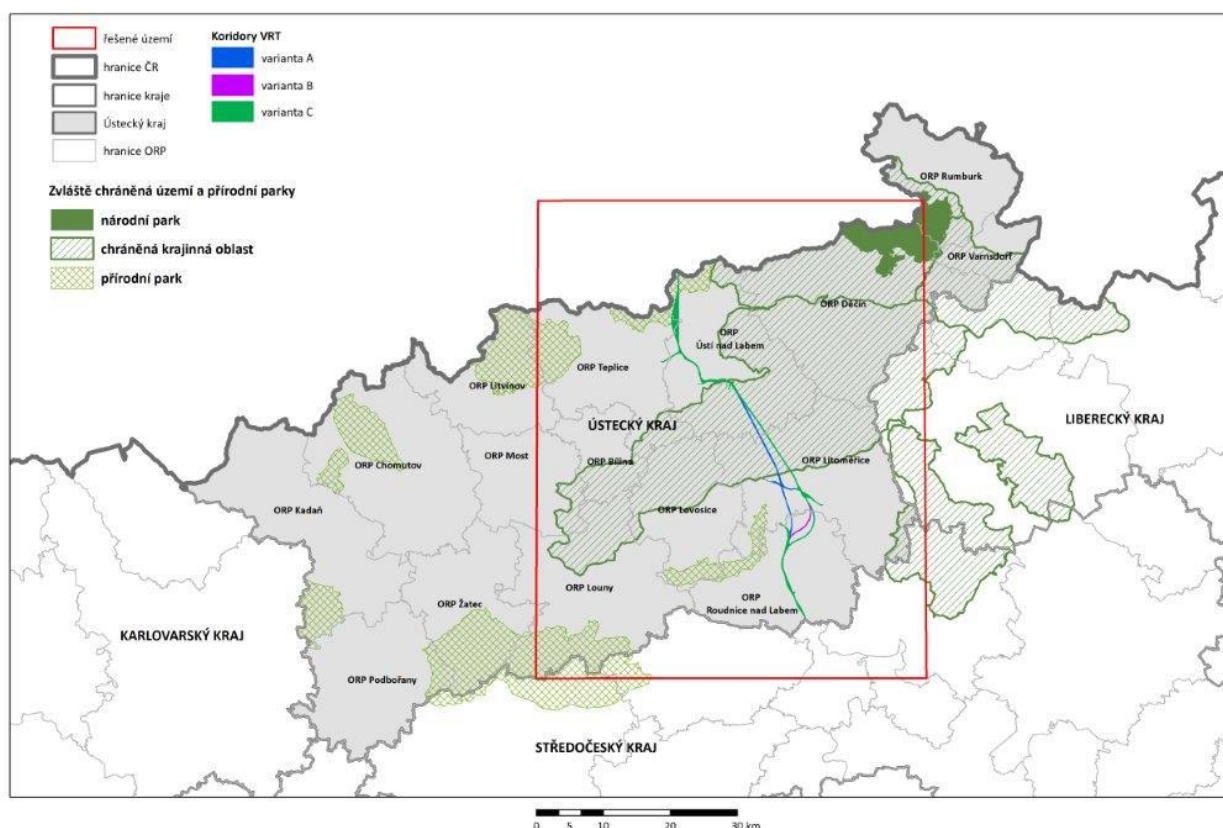
NP České Švýcarsko byl vyhlášen v roce 2000 jako nejcennější území původní CHKO Labské pískovce. Předmětem jeho ochrany je geomorfologicky nejpestřejší část České křídové tabule budovaná turonskými kvádrovými pískovci, které utvářejí skalní města, bloky, věže a pilíře s četnými hlubokými roklemi a soutěskami. Vzácná flóra se vyskytuje zejména v inverzních polohách na dnech depresí, kde má své biotopy řada podhorských a horských druhů. Cenná jsou rovněž menší rašeliniště, unikátem je skalní útvar Pravčické brány. NP se nachází na území ORP Děčín, Varnsdorf a Rumburk. Do I. zóny NP je zařazeno 21 % území, do II. zóny 78 % a do III. zóny 1 % území. Na NP navazuje na území Německa NP Saské Švýcarsko (Nationalpark Sächsische Schweiz).

CHKO Labské pískovce byla vyhlášena v roce 1972, ke změně jejího vymezení došlo v souvislosti se zřízením NP České Švýcarsko v roce 2000. Celková výměra je cca 24 500 ha. Nachází se na území ORP Děčín, Rumburk, Varnsdorf a Ústí nad Labem. Ve své současné podobě představuje především ochranné pásmo národního parku, který byl vyčleněn z její nejcennější části.

CHKO České středohoří byla vyhlášena roku 1976. Na území Ústeckého kraje zasahuje do ORP Děčín, Litoměřice, Lovosice, Louny, Most, Teplice, Bílina a Ústí nad Labem. Menší část zasahuje do území Libereckého kraje. Rozloha této CHKO činí 107 tis. ha. Horninové podloží tvoří třetihorní vulkanity, morfologicky výrazné typickými kuželovitými a kupovitými tvary elevací. Území je charakteristické velmi pestrá flórou i faunou, danou střídáním typických stepních a lesostepních společenstev nižších nadmořských výšek a jižních expozic se severskými a alpskými druhy, které sem pronikly v dobách ledových.

CHKO Lužické hory byla vyhlášena v roce 1976. Na území Ústeckého kraje se nachází jeho menší část, a to v ORP Varnsdorf, Děčín a Rumburk. Větší část CHKO se nachází v Libereckém kraji. Celková výměra CHKO činí cca 27 000 ha. Území má pestrá skladbu horninového podloží a je značně zalesněno. V lesích převažují druhotné smrkové lesy, místy se však vyskytují i relativně přirozené smíšené lesy a bučiny. Krajinný ráz dotváří hojně zastoupená lidová architektura.

CHKO Kokořínsko byla vyhlášena roku 1976. Z celkové rozlohy (cca 27 000 ha) se na území Ústeckého kraje nachází pouze nevýznamná část (ORP Litoměřice), větší část zasahuje do území Středočeského a Libereckého kraje. Chráněno je zde území České křídové tabule budované kvádrovými pískovci, které utvářejí skalní města, bloky, věže a pilíře s četnými hlubokými roklami a soutěskami. Místy vystupují třetihorní neovulkanity. Vzácná flóra se vyskytuje zejména v inverzních polohách na dnech depresí, kde má své biotopy řada podhorských a horských druhů.

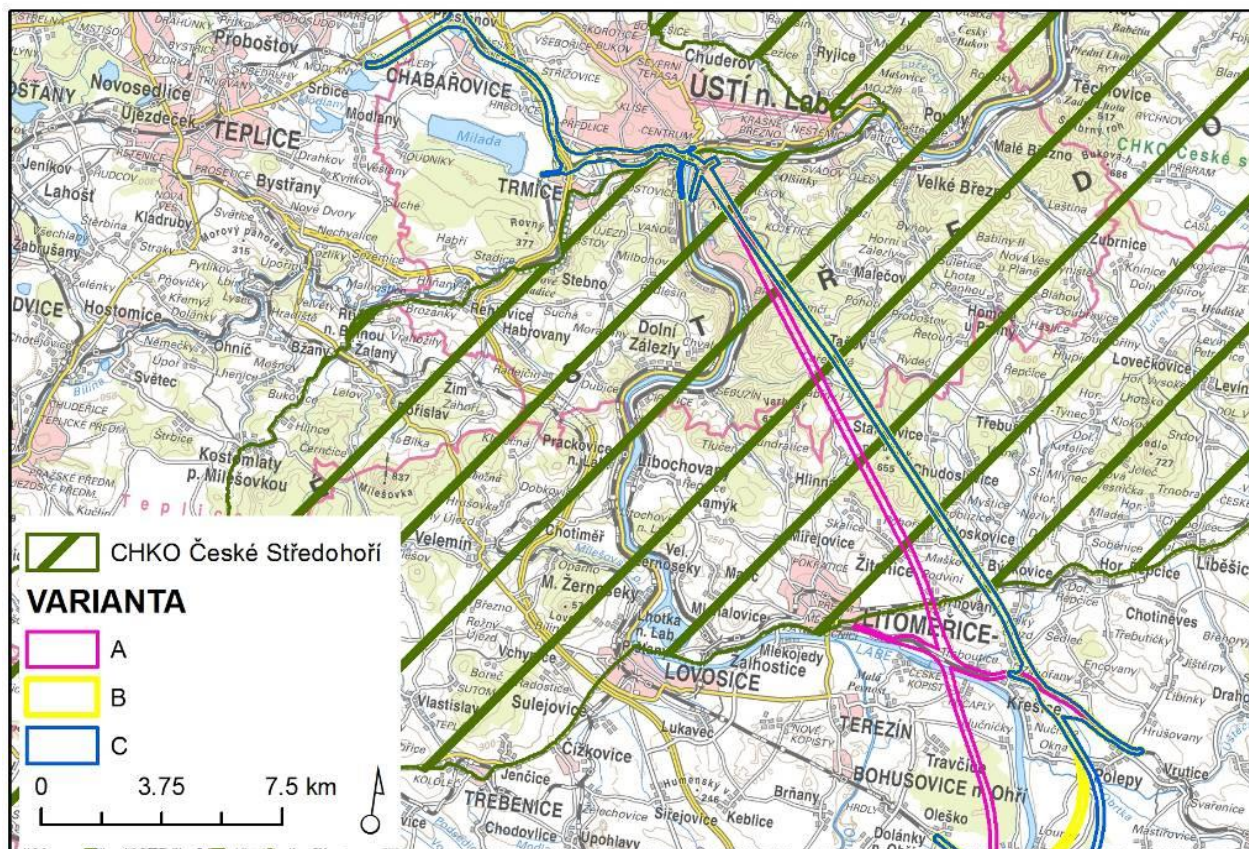


Obrázek 36: Zvláště chráněná území a přírodní parky (Zdroj dat: ÚAP ÚO, 08/2022)

Koridor VRT je ve všech navržených variantách veden přes území CHKO České Středohoří. Konkrétně jsou varianty koridoru vedeny přes CHKO v úseku mezi Litoměřicemi a Ústí nad Labem. Posláním oblasti je

ochrana všech hodnot krajiny, jejího vzhledu a jejích typických znaků i přírodních zdrojů a vytváření vyváženého životního prostředí; k typickým znakům krajiny náleží zejména její povrchové utváření, včetně vodních toků a ploch, klima krajiny, vegetační kryt a volně žijící živočišstvo, rozvržení a využití lesního a zemědělského původního fondu a ve vztahu k ní také rozmístění a urbanistická skladba sídlišť, architektonické stavby a místní zástavba lidového rázu (AOPK ČR 2015).

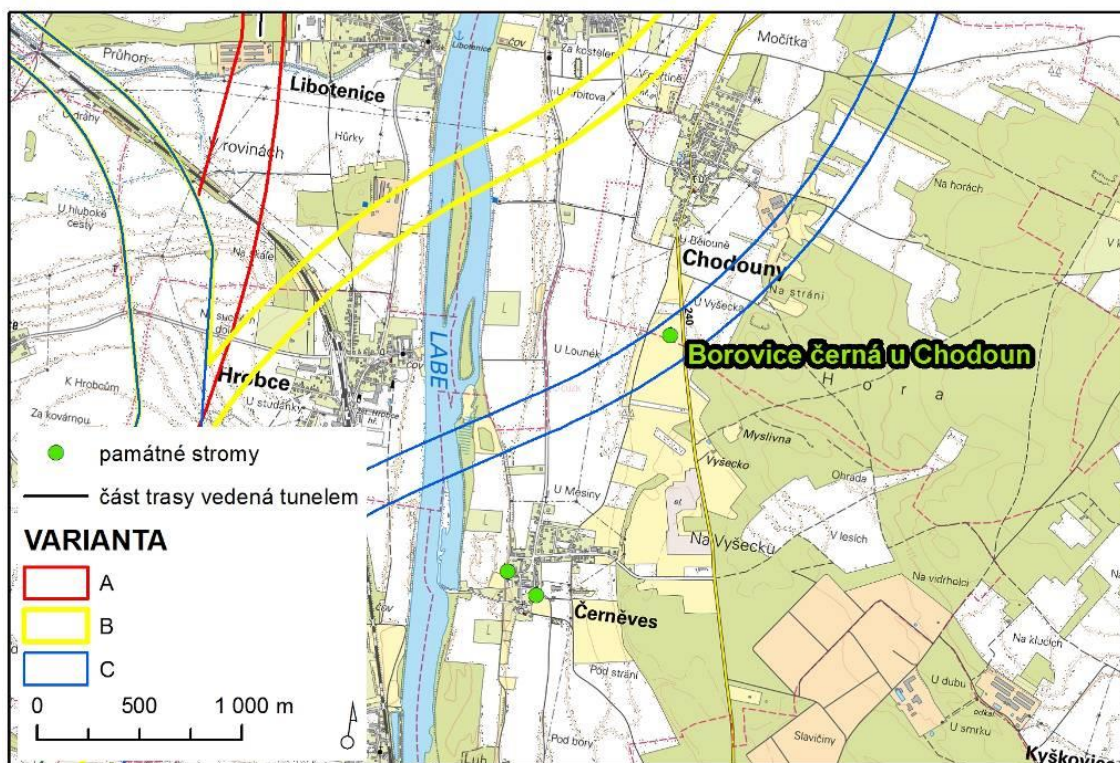
Realizaci záměru ve všech variantách s tunelovým úsekem v nejcitlivější části trasy pravděpodobně nedojde k významnému poškození chráněných zájmů CHKO. Lze očekávat potenciální nízké vlivy záměru ve formě lokálních záborů či zásahů do porostů přírodních stanovišť a biotopů zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, zejména v prostoru realizace výduchů odvětrávacích šachet či v prostoru dalších maloplošných technických struktur, které jsou nezbytné pro zabezpečení provozu tunelů.



Obrázek 37: Zobrazení pozice variant koridorů VRT ve vztahu k území CHKO České Středohoří (podkladová data: ČÚZK, AOPK ČR).

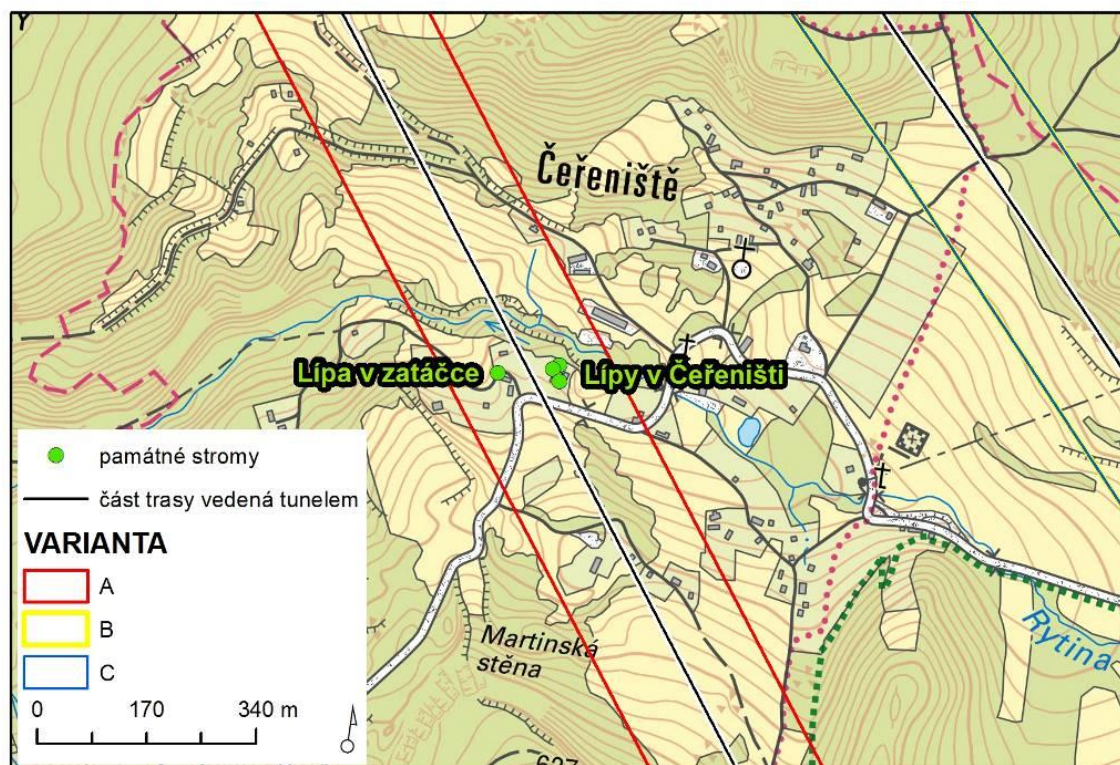
Maloplošná zvláště chráněná území

V Ústeckém kraji se dále nachází 192 **maloplošných zvláště chráněných území** – z čehož je 13 národních přírodních rezervací, 14 národních přírodních památek, 58 přírodních rezervací a 103 přírodních památek a řada **významných krajinných prvků**.

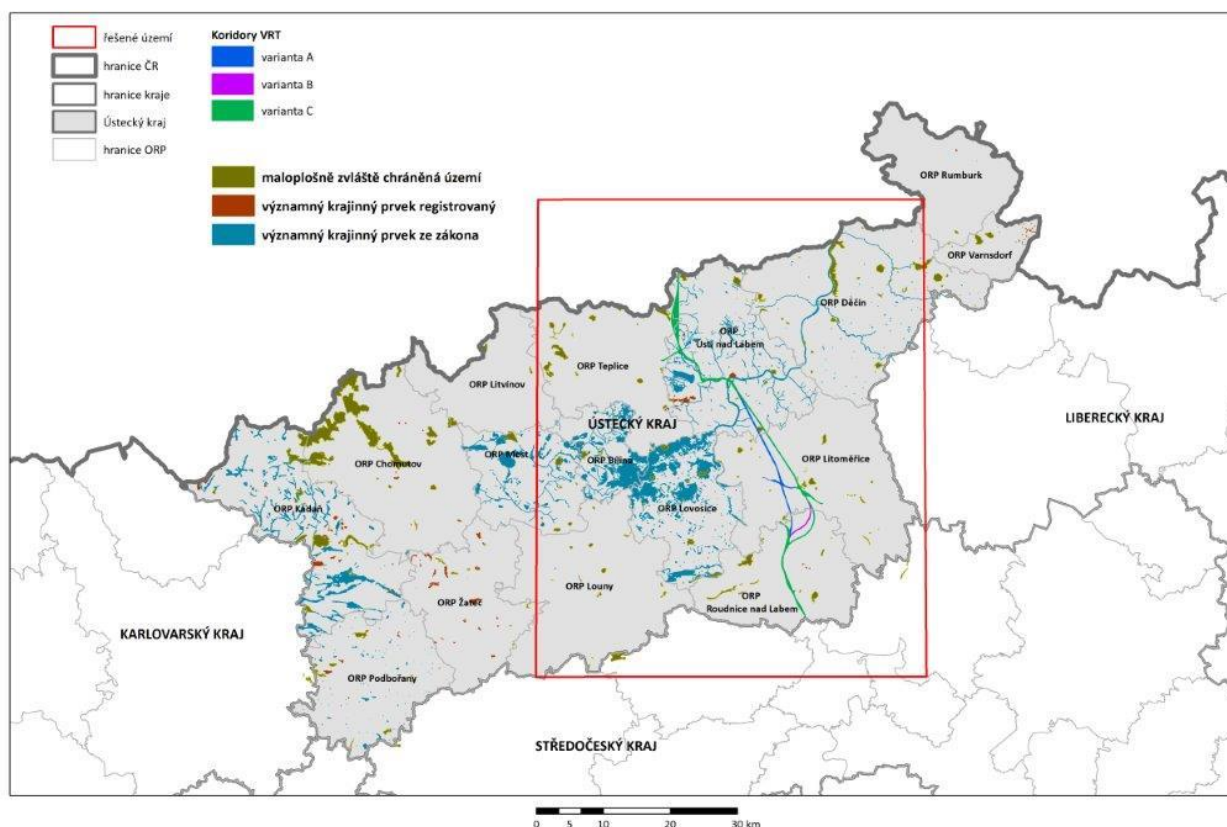


Obrázek 38: Lokalizace památného stromu v prostorové kolizi s variantou koridoru ŽD1-C (podkladová data: ČÚZK, AOPK ČR).

Dále koridor ve variantě ŽD1-A prochází přes obec Čerěníšť, kde se nachází skupina lip srdčitých, které jsou vyhlášeny jako památné stromy – Lípy v Čerěníšti a další lípa srdčitá, jež je vyhlášena jako památný strom pod názvem Lípa v zatáčce. Koridor je v kolizním místě s těmito památnými stromy veden pod povrchem tunelem. Při realizaci koridoru v této variantě se proto nepředpokládá vznik negativního ovlivnění památných stromů.



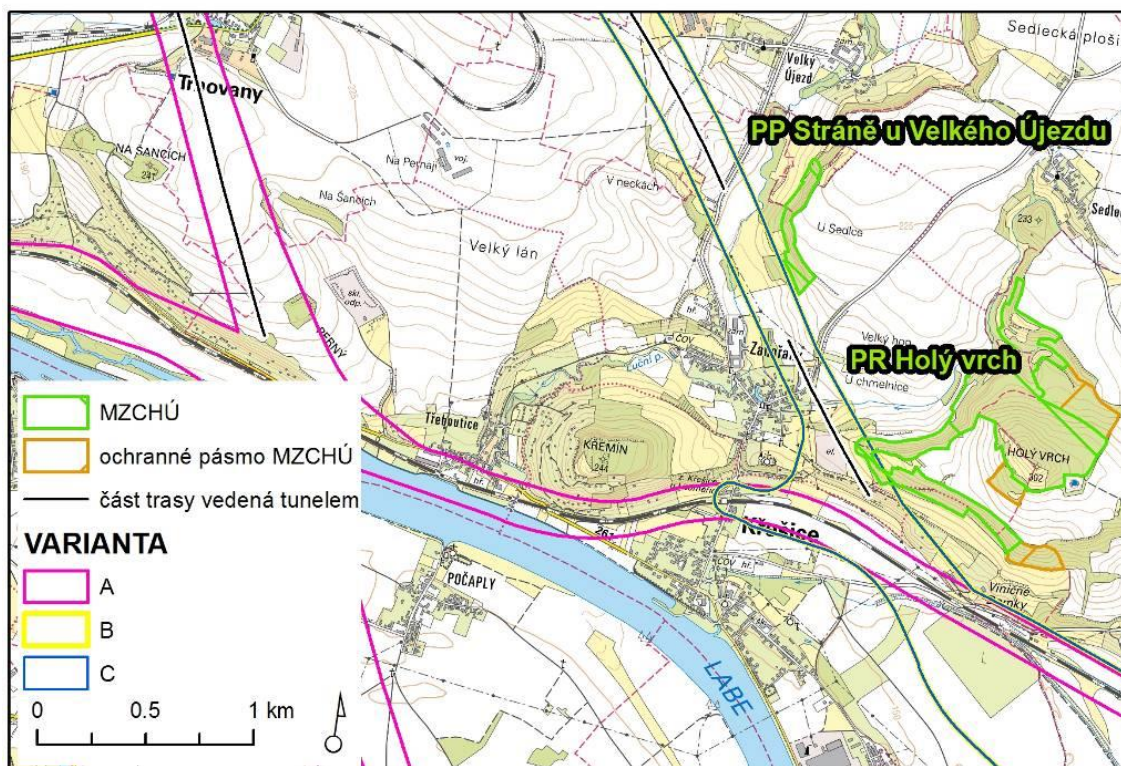
Obrázek 39: Lokalizace památných stromů v prostorové kolizi s variantou koridoru ŽD1-A (podkladová data: ČÚZK, AOPK ČR)..



Obrázek 40: Maloplošná zvláště chráněná území a významné krajinné prvky (Zdroj dat: ÚAP ÚK, 08/2022)

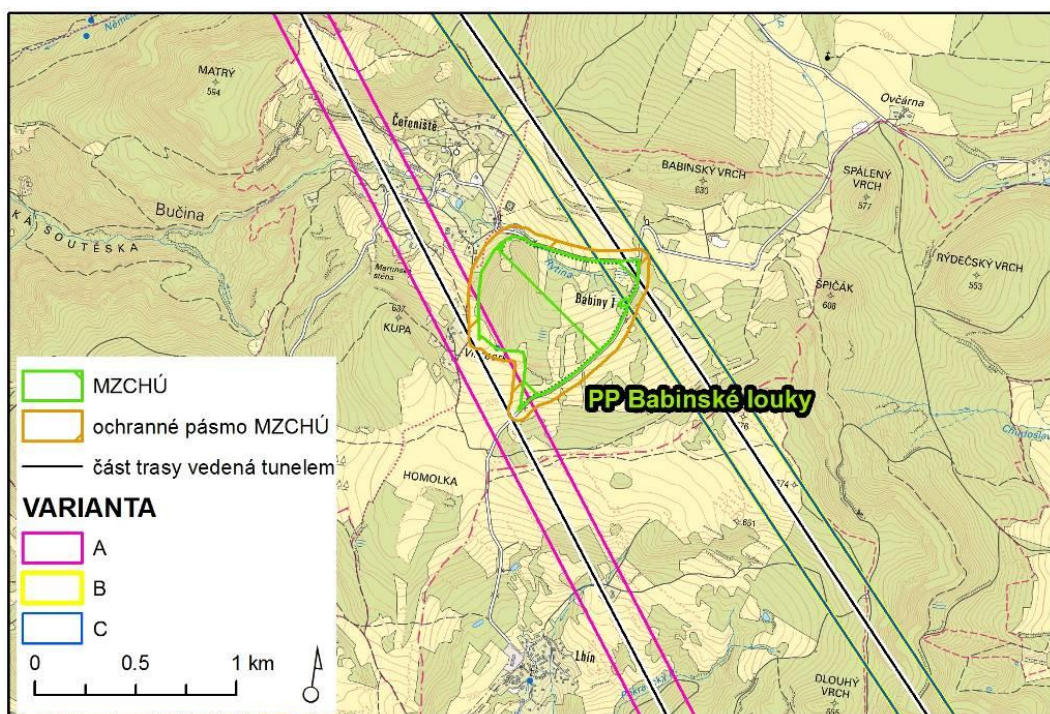
Koridor ve variantě ŽD1-B a ŽD1-C okrajově zasahuje do prostoru **přírodní rezervace (PR) Holý vrch**. Předmětem ochrany jsou dle platného plánu péče (Slavia o.s. Praha 2013a) přírodní stanoviště: Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (*Festuco-Brometalia*) (T3.4 - širokolisté suché trávníky bez jalovce obecného), Dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum* (L3.1 Hercynské dubohabřiny) a Panonské šípákové doubravy (L6.1 Perialpidské bazifilní teplomilné doubravy), pro které byla vyhlášena evropsky významná lokalita Holý vrch (CZ0420007). Koridor ve variantě ŽD1-B a ŽD1-C je veden přes území PR tunelem, realizací záměru v těchto variantách se proto nepředpokládá potenciální významné negativní dotčení předmětů ochrany PR, na což odkazuje i samostatné naturové hodnocení záměru, jež sleduje případný vliv koncepce na předměty ochrany EVL Holý vrch, která je s PR v překryvu.

Koridor ve variantách ŽD1-B a ŽD1-C je veden v těsné blízkosti hranice **PP Stráně u Velkého Újezdu**. Předmětem ochrany jsou dle platného plánu péče (Slavia o.s. Praha 2013b) přírodní stanoviště Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (*Festuco-Brometalia*) (T3.4 - širokolisté suché trávníky bez jalovce obecného), pro které byla vyhlášena evropsky významná lokalita Stráně u Velkého Újezdu (CZ0420059). Koridor je ve variantě ŽD1-B a ŽD1-C veden v blízkosti hranice PP. Koridor do prostoru PP nezasahuje. Realizací záměru v těchto variantách se proto nepředpokládá potenciální významné negativní dotčení předmětů ochrany PP, na což odkazuje i samostatné naturové hodnocení záměru, jež sleduje případný vliv koncepce na předměty ochrany EVL Stráně u Velkého Újezdu, která je s PP v překryvu.



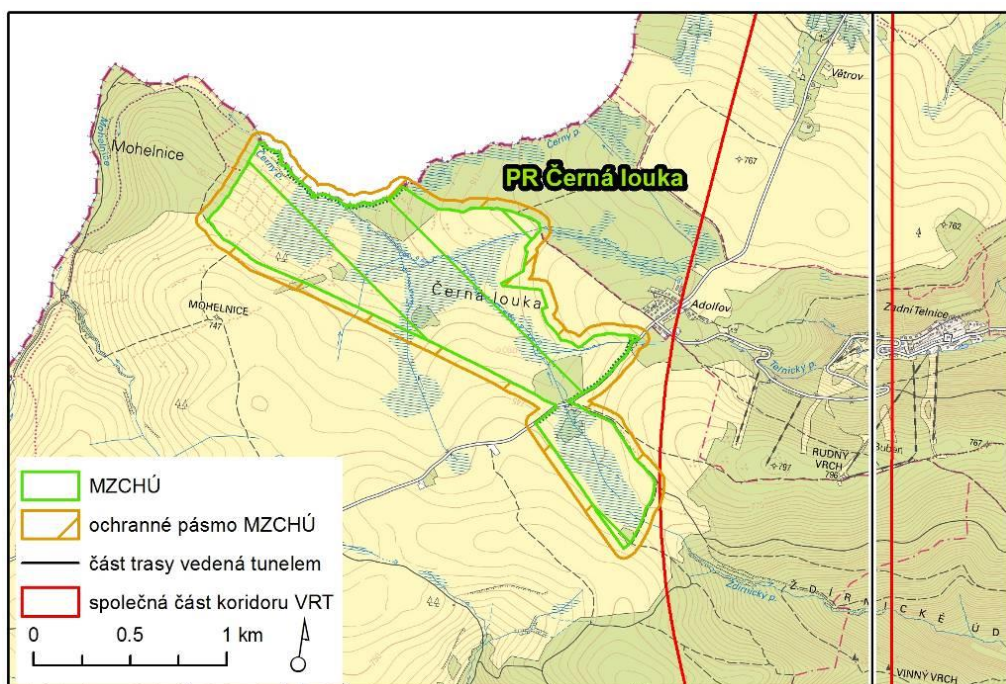
Obrázek 41: Zobrazení pozice variant koridorů VRT vůči území PR Holý vrch a PP Stráně u Velkého Újezdu (podkladová data: ČÚZK, AOPK ČR).

Koridor VRT ve všech variantách prochází přes území PP Babinské louky. Předmětem ochrany PP je dle platného plánu péče (AOPK ČR 2014) populace kriticky ohroženého druhu zvonovec liliolistý (*Adenophora liliifolia*) a dalších významných druhů květeny vlhkých podhorských luk na části zbytku tzv. babinských orchideových luk. Z dalších významných druhů na území PP to jsou následující: kosatec sibiřský (*Iris sibirica*), prstnatec májový (*Dactylorhiza majalis*), hadí mord nízký (*Scorzonera humilis*), tolije bahenní (*Parnassia palustris*), vstavač mužský (*Orchis mascula*) a oměj pestrý (*Aconitum variegatum*). V případě všech variant je navrženo vedení záměru VRT přes území PP pod povrchem – pomocí tunelu. Realizaci záměru ve všech variantách proto nedojde k významnému poškození chráněných zájmů PP. Lze očekávat okrajové vlivy záměru ve formě lokálních záborů či zásahů do porostů přírodních stanovišť a biotopů zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů v prostoru realizace výduchů odvětrávacích šachet či v prostoru dalších maloplošných technických struktur, které jsou nezbytné pro zabezpečení provozu tunelů. Tyto vlivy lze vyloučit situováním těchto objektů mimo území PP.



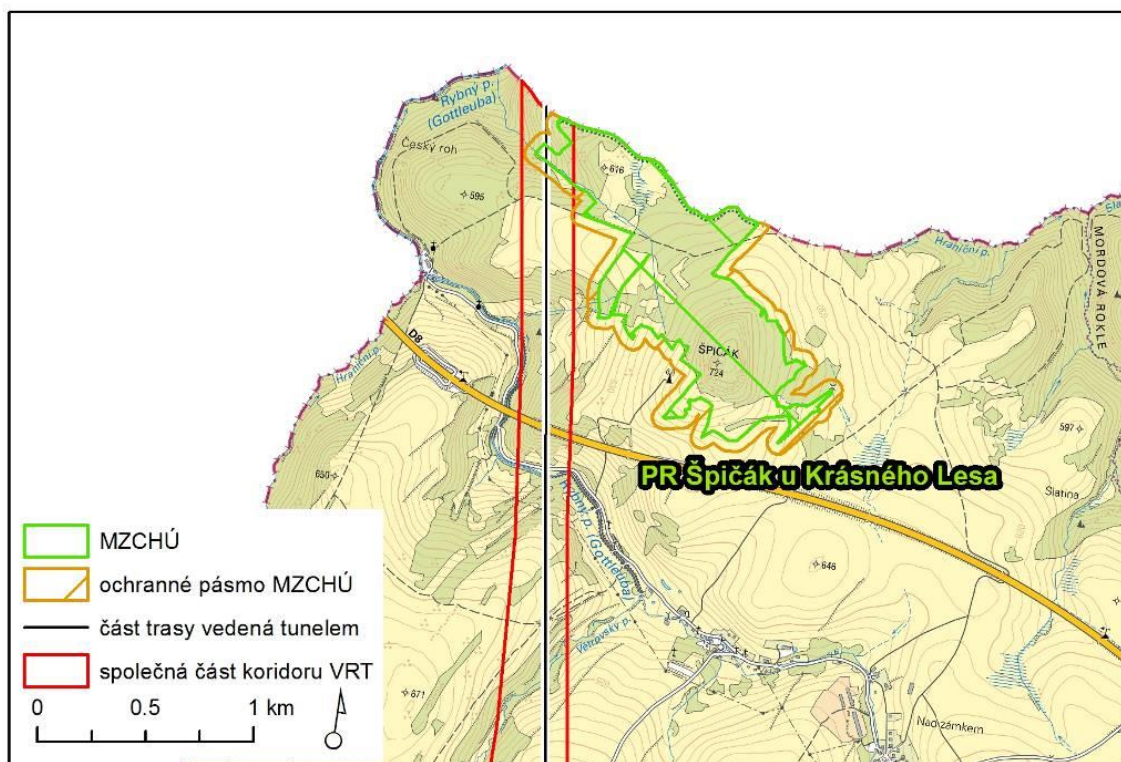
Obrázek 42: Zobrazení pozice variant koridorů VRT vůči území PP Babinské louky (podkladová data: ČÚZK, AOPK ČR).

Společná část koridoru je vedena tunelem přes území Krušných hor, kde prochází v těsné blízkosti **PR Černá louka**. Koridor zde okrajově zasahuje do ochranného pásma PR. Předmětem ochrany PR je dle platného plánu péče (Hrčka 2017) ochrana zbytků vlhkých až rašelinných horských luk v nadmořské výšce 690-760 m v povodí Černého potoka s výskytem řady chráněných a ohrožených rostlinných a živočišných druhů (např. lilie cibulkonosná, tučnice obecná, prstnatec májový, všivec mokřadní, vrba plazivá, tetřev obecný, bekasina otavní). Přírodní rezervace představuje ohrožený ekosystém, dříve typický pro náhorní plošinu východní části Krušných hor. V souvislosti s realizací koridoru nedojde vzhledem k předpokládanému vedení záměru pod povrchem k významnému ovlivnění předmětu ochrany PR.



Obrázek 43: Zobrazení pozice společné části variant koridoru VRT vůči území PR Černá louka (podkladová data: ČÚZK, AOPK ČR).

Společná část koridoru je tunelem vedena přes území Krušných hor, kde prochází okrajovou částí **PR Špičák u Krásného Lesa**. Předmětem ochrany PR je dle posledního plánu péče ochrana lokality pro její pestré geologickou stavbu a bohatost geomorfologických tvarů. K úpatí vrchu Špičák přiléhají mezofilní až silně podmáčené louky, mokřady a prameniště porostlé přirozenými rostlinnými společenstvy s bohatým výskytem zvláště chráněných druhů. Na území PR se nachází výhradní ložisko fluoritu Krásný Les – Špičák se stanoveným Chráněným ložiskovým územím. V souvislosti s realizací koridoru nedojde vzhledem k předpokládanému vedení záměru pod povrchem k významnému ovlivnění předmětu ochrany PR.



Obrázek 44: Zobrazení pozice společné části variant koridoru VRT vůči území PR Špičák u Krásného Lesa (podkladová data: ČÚZK, AOPK ČR).

Významné krajinné prvky

Významnými krajinnými prvky (VKP) jsou dle ustanovení § 3 písm. b) zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění: lesy, rašeliníště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy, resp. jiné části krajiny zaregistrované podle § 6 výše citovaného zákona.

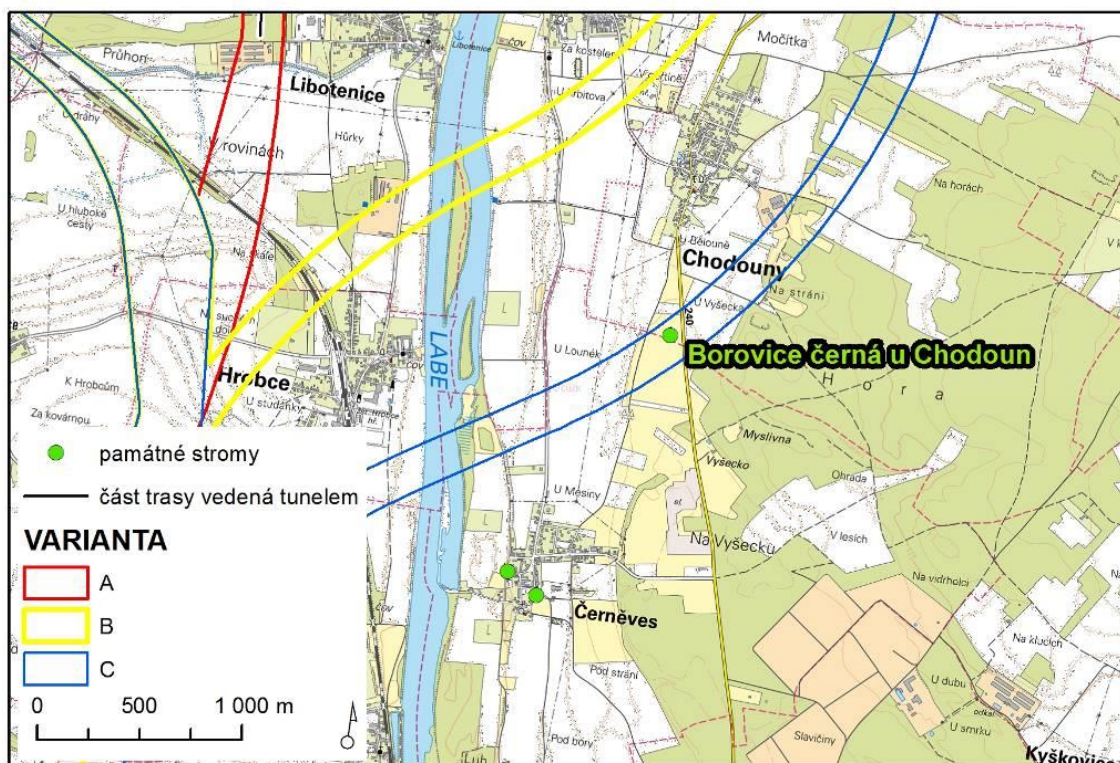
Koridor ve všech variantách překračuje řadu VKP ze zákona, zejména vodní toky, jejich nivy a lesní porosty. Jako potenciálně kolizní lze považovat pouze ty části koridoru VRT, jež jsou vedeny na zemském povrchu, tj. mimo tunely.

Památné stromy

Na celém území Ústeckého kraje, ale i v území řešeném 5aZÚR ÚK se dále nachází řada památných stromů.

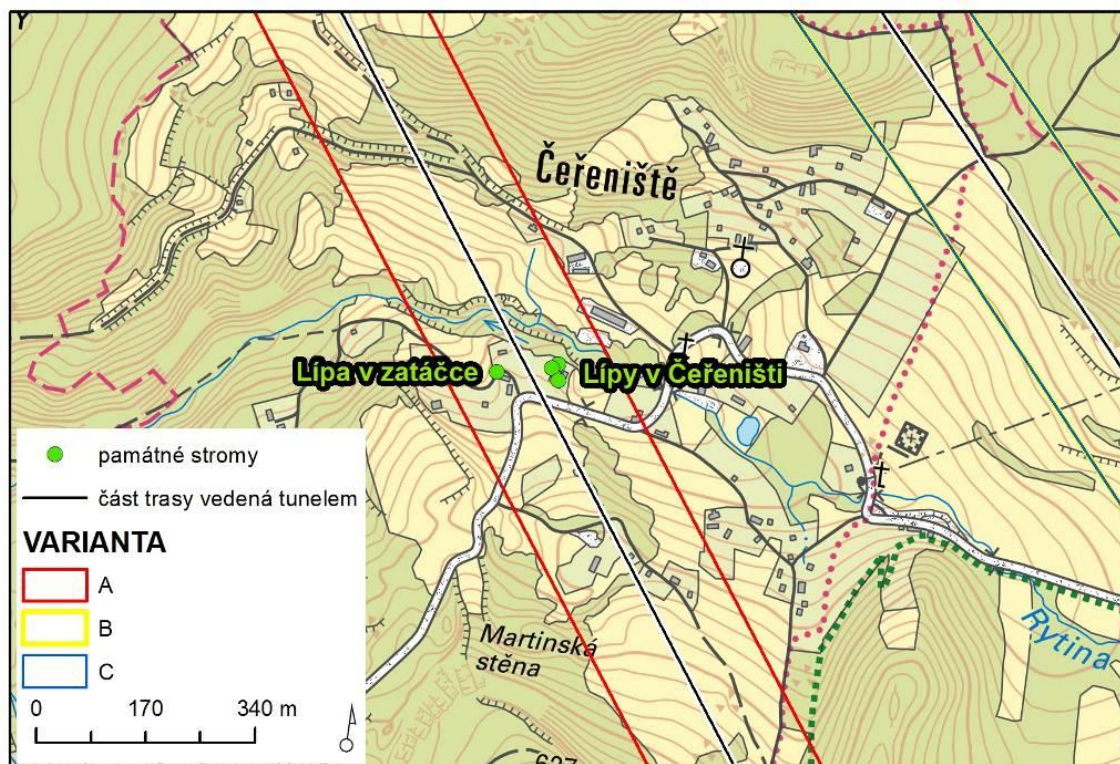
Některé varianty koridoru VRT jsou v prostorové kolizi s památnými stromy ve smyslu §46 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění. Konkrétně koridor ve variantě ŽD1-C prostorově koliduje s památným stromem Borovice černá u Chodoun. Realizace záměru VRT v této variantě by mohla znamenat potenciálně negativní dotčení tohoto chráněného zájmu ochrany přírody.





Obrázek 45: Lokalizace památného stromu v prostorové kolizi s variantou koridoru ŽD1-C (podkladová data: ČÚZK, AOPK ČR).

Dále koridor ve variantě ŽD1-A prochází přes obec Čerěníště, kde se nachází skupina lip srdčitých, které jsou vyhlášeny jako památné stromy – Lípy v Čerěníšti a další lípa srdčitá, jež je vyhlášena jako památný strom pod názvem Lípa v zatáčce (viz Obr. 7). Koridor je v kolizním místě s těmito památnými stromy veden pod povrchem tunelem.

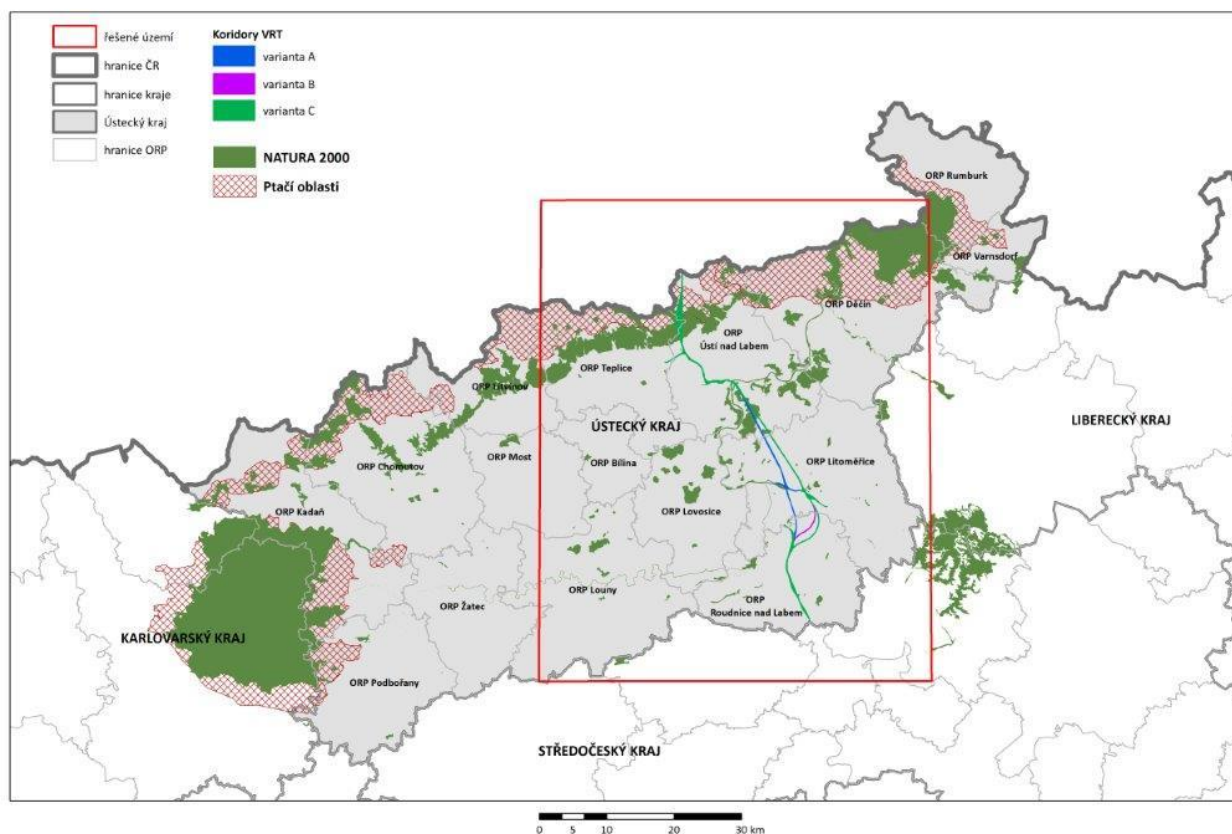


Obrázek 46: Lokalizace památných stromů v prostorové kolizi s variantou koridoru ŽD1-A (podkladová data: ČÚZK, AOPK ČR).

Natura 2000

Na území Ústeckého kraje se dále nacházejí lokality soustavy **NATURA 2000**, které představují soustavu chráněných území evropského významu zakládaných na území členských států EU pro ochranu nejzraněnějších a nejvíce ohrožených druhů planě rostoucích rostlin, volně žijících živočichů a tzv. přírodních stanovišť. Konkrétně jde o 144 evropsky významných lokalit (EVL) a 5 ptačích oblastí (PO), které se nacházejí především v severní a západní části kraje. Rozlohou největšími EVL jsou Východní Krušnohoří, Doupovské hory, České Švýcarsko a Novodonské a Polské rašeliniště. Ptačími oblastmi v kraji jsou Doupovské hory, Nádrž vodního díla Nechanice, Novodonské rašeliniště-Kovářská, Východní Krušné hory a Labské pískovce.

Jako koncepcí potenciálně dotčené byly na základě hodnocení v části B VVURÚ výsledně 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. Žádná z navržených variant nemá potenciál významně negativně ovlivnit jmenované lokality soustavy Natura 2000.



Obrázek 47: Lokality NATURA 200 a PO (Zdroj dat: ÚAP ÚK, 08/2022)

PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ 5aZÚR ÚK: Vznik potenciálního významného negativního vlivu koncepce na lokality soustavy Natura 2000 se nepředpokládá, vývoj území bez uplatnění koncepce by tedy probíhal bez významných změn. Bez uplatnění posuzované koncepce by rovněž nedošlo k potenciálnímu dotčení památných stromů a významných krajinných prvků.

Za potenciálně dotčené EVL a PO lze považovat EVL Porta Bohemica, Babinské louky, Východní Krušnohoří, Holý Vrch, Píščiny u Oleška, Stráně u Velkého Újezdu a Strádovský rybník a PO Východní Krušné hory. Koridor VRT bude dále pokračovat i na území SRN, kde lze identifikovat riziko potenciálního negativního ovlivnění v případě EVL Mittelgebirgslandschaft um Oelsen a PO Osterzgebirgstäler.

U ostatních EVL a ptačích oblastí na území Ústeckého kraje a v příhraničním území SRN se nepředpokládá negativní vliv koncepce na jejich celistvost a předměty ochrany.

3.7. Flóra a fauna, biotopy, biologická rozmanitost, ÚSES

V rámci **biogeografického členění** (tj. rozmístění bioty v prostoru) je ČR členěna do biogeografických provincií (2), biogeografických podprovincií (4) a bioregionů (91). Území Ústeckého kraje k biogeografické provincii střeoevropských listnatých lesů, podprovincii hercynské. Do území kraje zasahuje 15 bioregionů, některé jen nevelkým výběžkem. Jde o následující:

Mostecký bioregion leží mezi úpatím Doupovských hor, Džbánů, Českého středohoří a Krušných hor. Do značné míry se kryje s geomorfologickým celkem Mostecká pánev; svým vymezením se blíží vymezení fyto geografického okresu Střední Poohří, rozšířenému na severu o přiléhající část Podkrušnohorské pánve. Jedná se o pánevní sníženinu vyplněnou jílovitými a písčitými sedimenty, místy s mocnými sloji hnědého uhlí. Bioregion se vyznačuje velmi malým zastoupením (většinou kulturních) lesů, především v jeho severní části jsou rozsáhlá lidskou činností zcela změněná území (jámy povrchových dolů, výsypky, odkaliště, oprávy atd.). Z ochrannářského hlediska jsou významné především zbytky halofilních biotopů.

Řípský bioregion zasahuje jižní část kraje. Překrývá se s velkou částí fyto geografického podokresu Libochovická tabule a s východní částí Žateckého Poohří. Jedná se o starosídlní oblast z větší části již dávno odlesněnou, se zbytky přirozených teplomilných doubrav a dubohabřin; nyní jsou však častější kulturní lesy, především akátiny a bory. Většina území bioregionu je intenzivně zemědělsky obhospodařovaná.

Úštěcký bioregion je vymezen na jihovýchodě kraje. Kryje se přibližně s fyto geografickým podokresem Úštěcká kotlina rozšířeným o přilehlé části fytochorionů Podřipská tabule a Polomené hory. Geologickým podkladem severní a východní části bioregionu jsou opuky a (vápnité) pískovce, na které jsou vázány teplomilné doubravy, vápnité bory a druhově bohatá společenstva suchých trávníků. V jižní části jsou významně zastoupeny štěrkopískové terasy a náplavy Labe (např. Račický meandr) a váté písky u Oleška; ty jsou v současné době většinou zalesněny akátem a kulturními bory, jen na malých plochách jsou psamofilní trávníky.

Polabský bioregion zasahuje svým malou částí na jihovýchod sledovaného území. Typickým rysem je výskyt niv, nízkých a středních teras. Z hlediska vegetace jsou potenciální přirozenou vegetací lužní porosty v říčních nivách, na vyšších terasách jsou potenciální vegetací acidofilní doubravy.

Doupovský bioregion zasahuje do Ústeckého kraje v jeho západní části. Jeho vymezení se do značné míry kryje s fyto geografickými okresy Doupovské hory a Doupovská pahorkatina. Většina území je budována bazaltoidními třetihorními vyvělinami a jejich pyroklastiky. Ústecká část bioregionu je teplejší než vlastní Doupovské hory, jsou pro ni typické dubohabřiny, v exponovaných místech xerofilní trávníky.

Milešovský bioregion se nachází v centrální části kraje. Jedná se v podstatě o část Českého středohoří na levém břehu Labe včetně kaňonu Labe. Přibližně se kryje s fytochoriony Lounské středohoří, Milešovské středohoří a Labské středohoří (bez sv. části) včetně přiléhajícího úseku Podkrušnohorské pánve. Typické jsou pro něj vulkanické bazaltoidní nebo trachytoidní kupy, kužele nebo suky. Přirozenými lesními společenstvy jsou doubravy, dubohabřiny a v nejvyšších polohách bučiny, v nejsušších místech xerofilní trávníky stepního charakteru. Z větší části patří do CHKO České středohoří.

Verneřický bioregion zasahuje východní část Ústeckého kraje. Je vymezen podobně jako fyto geografická oblast Verneřické středohoří, do bioregionu však byla zařazena i některá větší či menší území z fytochorionů sousedních. Ráz krajiny je určován rozsáhlými lávovými příkrovy bazaltoidních hornin, místy vystupují vápnité křídové sedimenty. Převažujícími přirozenými rostlinnými společenstvy jsou dubohabřiny a květnaté bučiny, místy i podmáčené louky. Významná část bioregionu leží v CHKO České středohoří.

Rakovnicko-žlutický bioregion zaujímá převážnou část geomorfologického celku Jesenická pahorkatina. Na území kraje zasahuje pouze okrajově v jihozápadní části území. Charakteristické jsou hnědé půdy, silné odlesnění a odvodnění vlhkých luk. Rovněž je charakteristický výskyt erozních strží a roklí. Z hlediska vegetace jsou nejčastější acidofilní doubravy a vlhké louky. Flora není příliš pestrá, s výskytem především mezofilních rostlin.

Džbánský bioregion, charakteristický pestroutou biotou, zasahuje již území kraje. Na plošinách a jižních svazích dominují teplomilné doubravy, v údolích dubohařiny, místy slatinné olšiny, na severních svazích květnaté bučiny. V bezlesí dominuje orná půda, méně louky (dříve pastviny) a rybníky.

Děčínský bioregion se nachází na severovýchodě kraje a je v podstatě totožný s geomorfologickým celkem Děčínská vrchovina a s fytogeografickým okresem Labské pískovce, s přesahem do fytochorionů Libouchecká plošina a Českokamenická kotlina. Je budován souvrstvím křídových převážně kvádrových pískovců, skály místy tvoří turisticky atraktivní skalní města. Pískovce původně pokrývaly druhově chudé acidofilní doubravy, nyní jsou často nahrazeny kulturními bory. Většina území bioregionu patří do CHKO Labské pískovce a NP České Švýcarsko.

Kokořínský bioregion zasahuje do Ústeckého kraje jen nepatrným severozápadním výběžkem mezi obcemi Sukorady a Úštěk. Charakteristické pro bioregion jsou kyselé kvádrové pískovce rozčleněné v kaňony s kyselými doubravami a ostrůvky dubohabrových hájů na malých plošinách mezi kaňony a dále i malé výchozy neovulkanitů s ostrůvky květnatých bučin.

Žitavský bioregion zasahuje do Ústeckého kraje jen velmi malou částí na východním okraji Šluknovského výběžku (okolí Rumburka a Varnsdorfu). Větší část bioregionu leží v Německu. Kryje se s vymezením fytogeografického podokresu Žitavská kotlina.

Šluknovský bioregion je vymezen v oblasti Šluknovského výběžku. Z větší části leží v Německu. Vymezením se téměř shoduje s fytogeografickým okresem Šluknovská pahorkatina. Přirozenými společenstvy převážně byly acidofilní bučiny, případně doubravy.

Krušnohorský bioregion zabírá geomorfologický celek Krušné hory (bez západní části) a fytochoriony Krušné hory a Krušnohorské podhůří (bez větší části Libouchecké plošiny). Dále pokračuje na saské straně Krušných hor. V území převažují acidofilní a květnaté bučiny, místy suťové lesy, horské louky (často degradované), pastviny na úhorech po opuštěných polích a rašeliniště. Smrčiny, pěstované na stanovištích klimaxových bučin, byly poškozeny imisní zátěží; na jejich místě je nezdědk velkoplošně pěstován smrk stříbrný. Rozsáhlé holiny zarostlé náletem listnáčů podporují populace tetřívků.

Lužickohorský bioregion je lokalizován na severovýchodě Ústeckého kraje (větší část však leží mimo kraj). Je prakticky shodný s geomorfologickým celkem Lužické hory. Jde o velmi lesnatý bioregion. Potenciálními přirozenými společenstvy jsou květnaté i acidofilní doubravy; na jejich místě byly často pěstovány smrčiny, lokálně značně poškozené imisemi.

Biotopy

V řešeném území se dle aktualizované vrstvy mapování biotopů (AOPK ČR 2022a) vyskytuje celá řada přírodních či přírodě blízkých biotopů. Nicméně převážná část trasy jednotlivých variant VRT je vedena pod zemí s minimálním potenciálním vlivem na přírodní biotopy. Ty úseky jednotlivých koridorů VRT, které jsou vedeny na povrchu, jsou převážně navrženy do prostoru antropogenní zemědělské krajiny.

Společný úsek variant koridoru od hranice Ústeckého a Středočeského kraje je veden kulturní krajinou s převahou agrocenóz biotopu X2. Koridor zde kopíruje část trasy dálnice D8. Koridor zde zčásti prochází přes fragmenty lesních porostů, jež jsou dle aktualizované vrstvy mapování biotopů (AOPK ČR 2022a) mapovány jako přírodní biotopy L7.4 – Acidofilní doubravy na písku, L6.4 – Středoevropské bazofilní teplomilné doubravy a L3.1 – Hercynské dubohabřiny. Tento společný úsek často křížuje liniové porosty dřevin oddělující jednotlivé polní kultury. Tyto liniové porosty jsou často mapovány jako přírodní biotop K3 – Vysoké mezofilní a xerofilní křoviny.

Jednotlivé varianty se následně od sebe oddělují u obce Hrobce. Od tohoto oddělení je koridor ve variantě **ŽD1-A** veden severně, kde vstupuje do prostoru lesních komplexů severně od Libotenic, kde se ve fragmentech uplatňují porosty biotopu L7.4 – Acidofilní doubravy na písku. Vedení záměru přes tyto porosty je plánováno pomocí tunelu. Následně je koridor ve variantě **ŽD1-A** veden přes polní kultury až k Labi, které překračuje. Ve vazbě na Labe a jeho břehové porosty se uplatňují porosty biotopů: V4A – Porosty aktuálně přítomných makrofyt, V1F – Makrofytní vegetace přirozeně eutrofních a mezotrofních stojatých vod, porosty bez druhů charakteristických pro V1A-V1E, L2.4 – Měkké luhy nížinných řek, M1.4 – Říční rákosiny, M1.1 – Rákosiny eutrofních stojatých vod, aj. Koridor ŽD1-A následně vstupuje tunelem do prostoru polních kultur a severozápadně od obce Žitenice je veden tunelem pod mozaikou lesních a lučních porostů vrcholových partií Českého Středohoří. Zde se ve fragmentech uplatňují jak přírodní porosty lesa biotopů L3.1, L7.1, L4, L5.4, L5.1, tak náhorní plata s lučními porosty biotopů T1.1, T1.3, T3.4D, T1.5, T3.1, aj. Vzhledem k pravděpodobnému vedení tunelem pod povrchem nebudou tyto porosty potenciálně významněji dotčeny. Koridor ŽD1-A je následně vyveden z tunelu v Ústí nad Labem, kde se spojuje s ostatními variantami koridoru.

Koridor ve variantě **ŽD1-B** a **ŽD1-C** je po oddělení variant u obce Hrobce veden východním směrem zemědělskou krajinou s převahou biotopu X2. Koridor je v obou variantách východně od obce Hrobce veden přes Labe, jehož vodní tok a břehové porosty jsou charakterizovány biotopy V4A – Porosty aktuálně přítomných makrofyt, L2.4 – Měkké luhy nížinných řek, M1.4 – Říční rákosiny, L2.3 – Tvrdé luhy nížinných řek, aj. Následně je koridor v obou variantách veden odděleně zemědělskou krajinou s fragmenty kulturních lesů. Obě varianty koridorů se následně u obce Polepy spojují a jsou vedeny společným úsekem zemědělskou krajinou až k obci Křešice, odkud je koridor ve společném úseku variant **ŽD1-B** a **ŽD1-C** veden tunelem do prostoru mozaiky lesních a lučních porostů vrcholových partií Českého Středohoří. Zde se ve fragmentech uplatňují jak přírodní porosty lesa biotopů L3.1, L7.1, L4, L5.4, L5.1, tak náhorní plata s lučními porosty biotopů T1.1, T1.3, T3.4D, T1.5, T3.1, aj. Vzhledem k pravděpodobnému vedení tunelem pod povrchem nebudou tyto porosty potenciálně významněji dotčeny. Koridor ve variantách **ŽD1-B** a **ŽD1-C** jsou následně vyvedeny z tunelu v Ústí nad Labem, kde se spojují s variantou **ŽD1-A**.

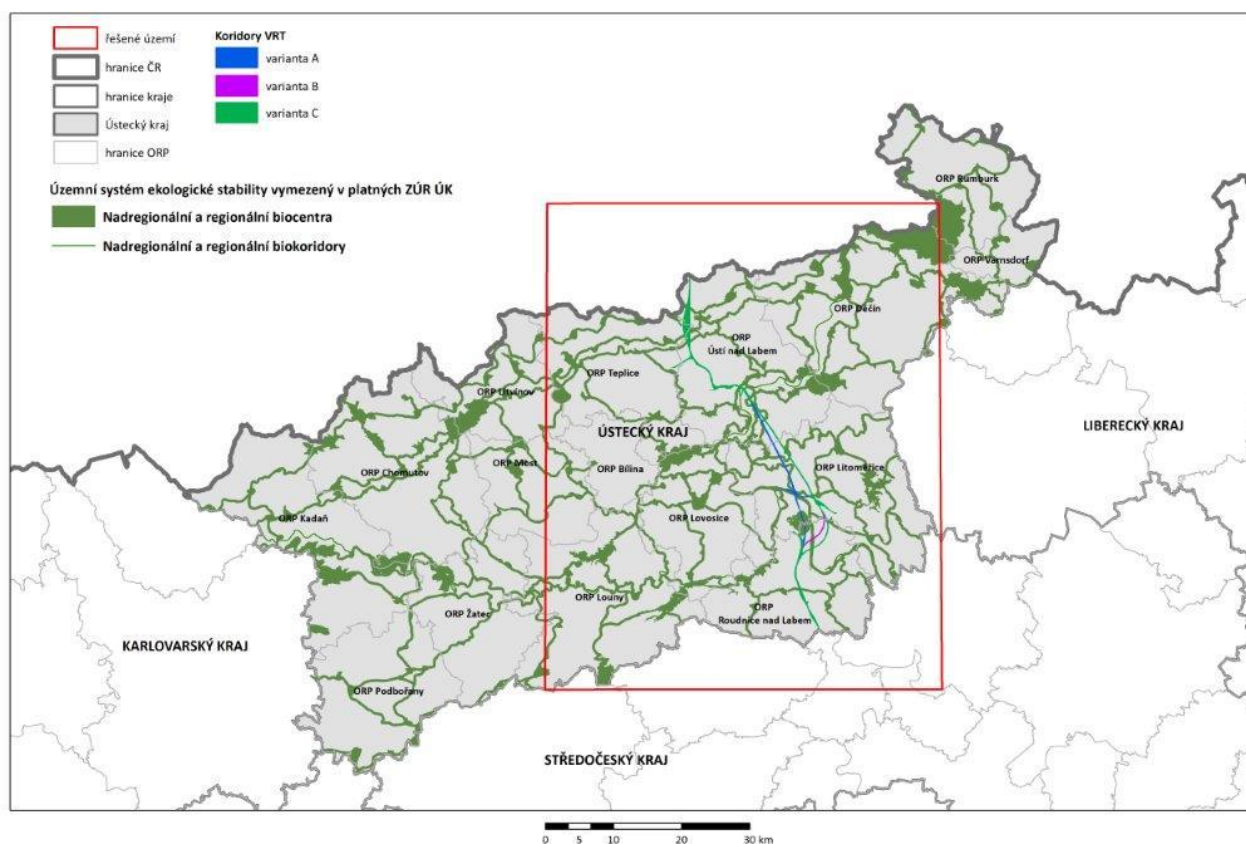
Koridor je následně veden ve všech variantách společně stejnou trasou až k hranici se SRN. Společný úsek variant koridoru v Ústí nad Labem překračuje Labe, jehož vodní tok zastupuje biotop V4B – Stanoviště s potenciálním výskytem makrofyt nebo se zjevně přirozeným či přírodě blízkým charakterem koryta a břehové porosty tvoří mozaika mokřadních porostů biotopů M1.4 – Říční rákosiny a M6 – Bahnité říční náplavy. Společný úsek variant koridoru je dále veden přes urbanizované území města Ústí nad Labem – biotop X1 a kopíruje zde stávající železniční trať až k místní části Chabařovice. Severně od Chabařovic je následně navrženo vedení záměru tunelem přes Krušné hory. Tento konečný úsek koridoru ve všech variantách prochází pod lesními komplexy, jež střídají rozsáhlé luční porosty se zastoupením řady přírodních biotopů. Vzhledem k předpokládanému vedení záměru pod zemským povrchem se neočekává potenciální vznik významně negativního vlivu na tyto porosty.

ÚSES

Územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES) je vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu (def. MŽP). Cílem vymezení územního systému ekologické stability v řešeném území je zajistit přetrvání původních přirozených skupin organismů v jejich typických (reprezentativních) stanovištích a v podmínkách kulturní krajiny. Realizace tohoto systému má zajistit trvalou existenci a reprodukci typických původních nebo přírodě blízkých společenstev, která jsou schopna bez výrazného přísunu energie člověkem zachovávat svůj stav v podmínkách rušivých vlivů civilizace a po narušení se vracet ke svému původnímu stavu.

Územní systém ekologické stability (ÚSES) je obecně tvořen soustavou biocenter vzájemně propojených biokoridorů. Principiálně je rozlišován územní systém ekologické stability ve třech úrovních – nadregionální, regionální a místní ÚSES. V řešeném území se vyskytují prvky ÚSES nadregionální,

regionální i místní úrovni, s ohledem na možnosti rozlišení v měřítku ZÚR jsou v tomto hodnocení brány v potaz pouze prvky nadregionálního a regionálního ÚSES. Za potenciálně problematické lze považovat pouze křížení těchto částí jednotlivých variant koridoru, které jsou vedeny mimo tunely.



Obrázek 48: Nadregionální a regionální ÚSES vymezený v platných ZÚR ÚK (Zdroj dat: ÚAP ÚK, 08/2022)

Migrační koridory

Živočiškové potřebují pro svou existenci nejen vhodné biotopy pro stálý výskyt, ale také krajinný prostor, ve kterém může probíhat jejich **migrace** a vzájemná komunikace populací. Základním ochranným opatřením je vymezení částí krajiny, které mají pro výskyt a migraci druhů zásadní význam.

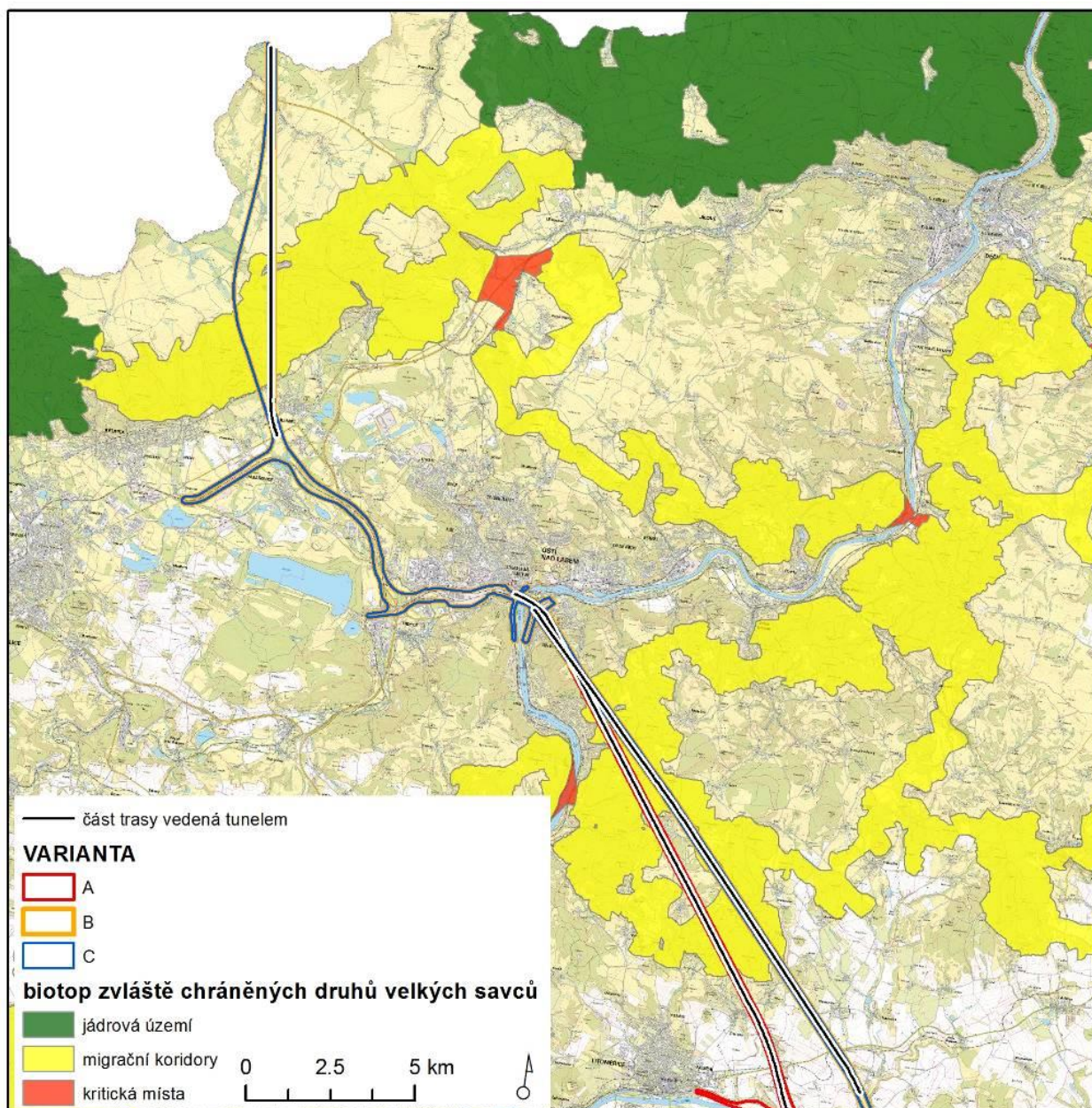
Pro hodnocení koncepce byla využita datová vrstva biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců (vlk, medvěd, rys, los) z mapového portálu AOPK ČR, která je výsledkem projektu „Komplexní přístup k ochraně fauny terestrických ekosystémů před fragmentací krajiny v ČR“ (AOPK ČR 2019). Vymezený biotop zvláště chráněných druhů velkých savců představuje minimální rozsah ploch nutných k zajištění trvalé existence těchto druhů v naší přírodě. Dle podkladů AOPK ČR je tento biotop vnitřně členěn na tři části:

- **jádrová území** představující oblasti, které svojí rozlohou a biotopovými charakteristikami umožňují rozmnožování vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců. Minimální rozloha jádrových území proto vychází z údajů o velikosti domovských okrsků předmětných druhů, měla by činit minimálně 300 km² (pokud jedno jádrové území tvoří funkční celek se sousedním územím, může se jejich plocha sčítat). Součástí jádrových území nejsou zastavěná území. S ohledem na svoji rozlohu zahrnují jádrová území jak plochy přírodního charakteru, tak i zemědělsky využívanou krajinu.
- **migrační koridory**, které představují nedílnou součást biotopu vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců. Propojují oblasti vhodné pro rozmnožování (jádrová území) tak, aby umožnily

migrační spojení, a to v minimální míře, která ještě zajistí dlouhodobé přežití populací vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců.

- **kritická místa** – tedy místa, která jsou součástí migračních koridorů nebo jádrových území, kde je zároveň průchodnost biotopu významně omezena nebo kde hrozí, že k omezení průchodnosti může v blízké budoucnosti dojít. V případě jádrových území jsou kritická místa vymezena tam, kde hrozí ztráta konektivity uvnitř jádrového území. Negativní zásah do kritického místa může znamenat přerušení celého dílčího úseku migračního koridoru nebo významné omezení funkčnosti jádrového území.

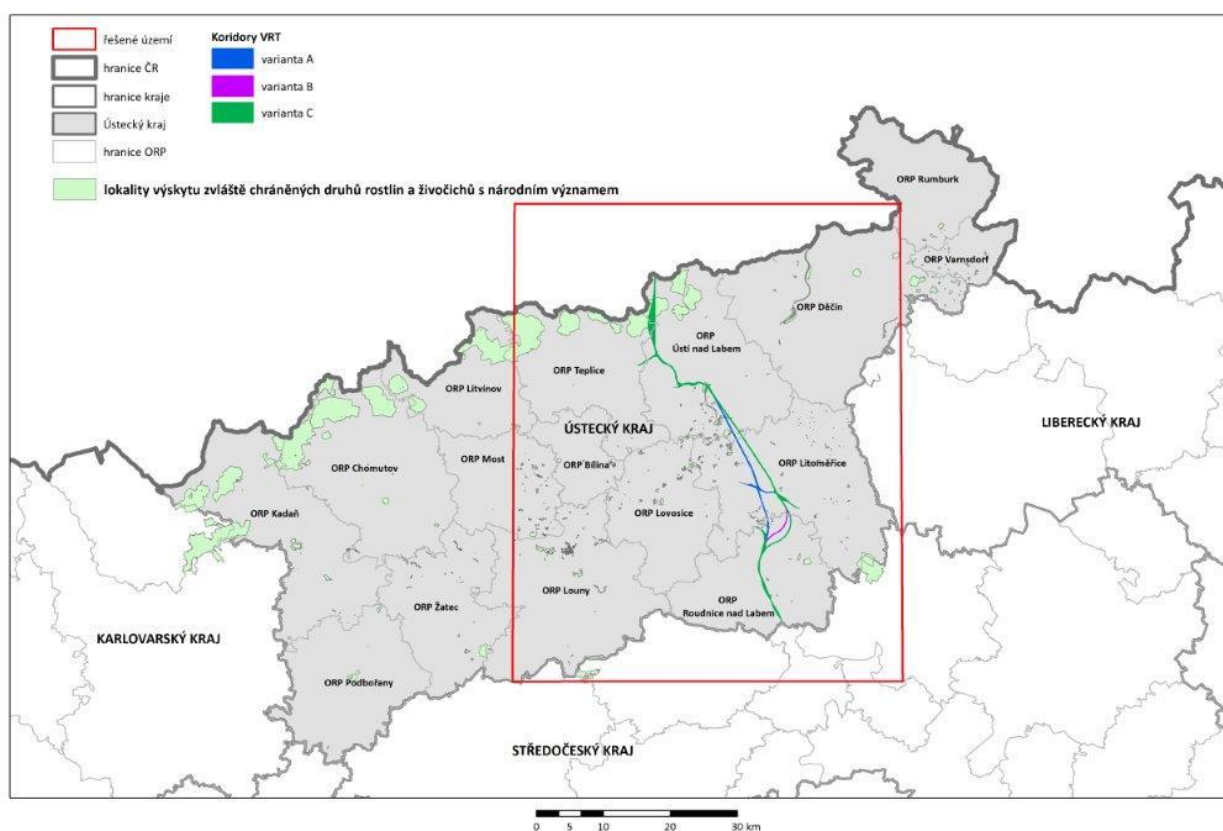
Z obrázku níže vyplývá, že koridor VRT překračuje ve všech variantách migrační koridory biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Konkrétně jde o prostor vrcholových partií Českého Středohoří a v prostoru Krušných hor. V případě obou těchto kolizí koridoru je navrženo vedení záměru tunelem pod povrchem. Kritická místa migrace však nejsou s ohledem na měřítko zpracování koncepce zobrazitelná.



Obrázek 49: Zobrazení biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců v zájmovém území ve vztahu ke koridoru VRT (podkladová data: AOPK ČR 2019, ČÚZK).

Na území Ústeckého kraje se nachází řada **lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem**. Evidence těchto lokalit představuje specifický nástroj druhové ochrany, který může nasměrovat využití území, které by mohlo být s existencí druhu v rozporu, do oblastí méně hodnotných a může tak předcházet poškození druhů efektivněji než jiné preventivní nástroje druhové ochrany.

V řešeném území se nachází řada zvláště chráněných či jinak biologicky cenných druhů rostlin a živočichů. Bohatá je zde především fauna ptáků. V území agrocenóz v prostoru mezi hranicí Ústeckého a Středočeského kraje a Litoměřicemi je ze zajímavějších druhů nejčastěji v dotčených porostech udávána v nálezové databázi např. volavka bílá (*Ardea alba*) či koroptev polní (*Perdix perdix*). Dále jsou v prostoru koridoru uváděny například nálezy ropuchy krátkonohé (*Epidaela calamita*). V úseku trasy koridoru VRT vedoucí přes CHKO České Středohoří tento dle analýzy NDOP nejčastěji koliduje s nálezy rorýse obecného (*Apus apus*), břehule říční (*Riparia riparia*) či vydry říční (*Lutra lutra*). V prostoru Krušných hor koridor často koliduje s nálezy tetřívky obecné (*Tetrao tetrix*), chřástala polního (*Crex crex*), krutihlava obecného (*Jynx torquilla*), aj.



Obrázek 50: Lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem (Zdroj dat: ÚAP ÚK, 08/2022)

PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ 5aZÚR ÚK: Bez uplatnění posuzované koncepce by sledované složky životního prostředí zůstaly beze změny.

3.8. Kulturní dědictví, hmotný majetek

Z důvodu bohaté historie osídlení, která spadá již do doby kamenné, se na území Ústeckého kraje nachází velké množství památek. K nejznámějším patří bezesporu ty, které nás odkazují k bájným prvopočátkům našeho státu, například k hoře Říp, Královskému poli ve Stadicích nebo do Peruce. Fond národních kulturních památek reprezentuje řada zámeckých areálů nebo Památník v Terezíně, či přesunutý gotický kostel v Mostě.

V Ústeckém kraji je taktéž od července roku 2019 lokalizována část památky světového dědictví UNESCO – Hornický region Erzgebirge/Krušnohoří, ve kterém leží několik územních celků hornické kulturní krajiny odkazující na historii rudné těžby v regionu.

Ústecký kraj je spojován především s objekty souvisejícími s rozvojem průmyslu a s množstvím dochované venkovské zástavby. Taktéž je pro území kraje důležitá hustá síť vrchnostenských sídel, zejména hradů. Dále se v kraji nalézají hustá síť historických měst, kdy dokladem jejich dochovanosti je vysoký počet městských památkových rezervací. Významnou skupinkou jsou církevní památky a s nimi související množství drobných sochařských či architektonických prvků v krajině.

V současné době se na území Ústeckého kraje dle informací uvedených na stránkách Národního památkového ústavu, územního odborného pracoviště v Ústí nad Labem⁷, nachází 5838 kulturních památek, z nichž 14 tvoří **národní kulturní památky**.

Ze 14 památek zapsaných na seznamu světového kulturního a přírodního dědictví **UNESCO** v ČR se jedna z těchto památek nachází i v Ústeckém kraji, a to Hornický region Erzgebirge/Krušnohoří, který byl zapsán na seznam v roce 2019. Region je tvořen 22 oblastmi (tzv. komponenty) z nichž 17 se nachází na území Saska a pět v českém Krušnohoří. Na české straně se jedná o tři rozsáhlejší krajinné areály v místech významných rudních revírů s příslušnými horními městy (Hornická kulturní krajina Jáchymov, Hornická kulturní krajina Abertamy – Boží Dar – Horní Blatná, Hornická kulturní krajina Krupka) a dále o Rudou věž smrti u Ostrova a Hornickou krajinu Vrch Mědník. Součástí je také Areál Vápenky v Háji u Loučné pod Klínovcem, která se řadí k tzv. „přidruženým objektům“ kulturní krajiny. Z těchto pěti oblastí se v Ústeckém kraji nacházejí Hornická kulturní krajina Krupka a Hornická kulturní krajina Mědník, s přidruženým objektem Areálu Vápenky.

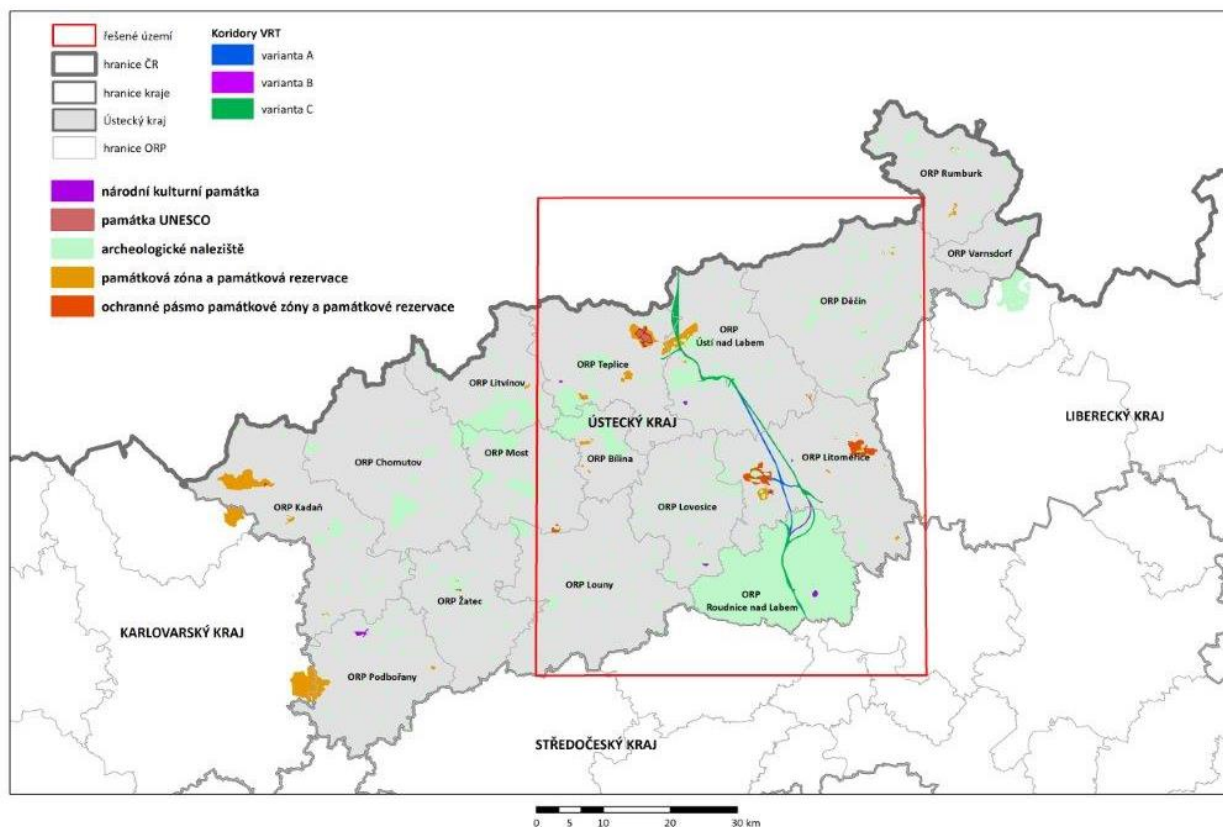
Na Indikativním seznamu UNESCO v ČR jsou na území Ústeckého kraje dále zapsány dvě lokality: Pevnost Terezín, která byla zapsána na Indikativní seznam v roce 2001 a Žatec – město chmele, které bylo zapsáno na Indikativní seznam v roce 2007.

Na území Ústeckého kraje se nachází 5 **městských památkových rezervací**, 3 **vesnické památkové rezervace** a jedna **archeologická památková rezervace**, která zahrnuje slovanské přemyslovské hradiště z konce 10. stol. a gotický hrad ze 13. století přestavěný na barokní zámek v 17. století.

Na území Ústeckého kraje se dále nachází 17 **městských památkových zón**, 13 **vesnických památkových zón** a 4 **krajinné památkové zóny**. V případě krajinné památkové zóny se jedná o prostor, kde se odehrála roku 1813 Bitva u Chlumce, kde došlo k porážce Napoleonského vojska a dále o hornické kulturní krajiny v Krušnohoří. Svou částí do Ústeckého kraje zasahuje i krajinná památková zóna Valečsko.

Dále zde byla u nemovitých kulturních památek, národních kulturních památek a památkově chráněných vymezena ochranná pásma. V případě chráněného území má tento způsob ochrany za cíl ochranu vnější „celkové podoby“ památkové rezervace či památkové zóny. Zde se jedná o zajištění kvality jejich architektonického a urbanistického bezprostředního okolí. Taktéž může jít o uchování pohledových vztahů chráněného území i k širšímu okolí.

⁷ <https://www.npu.cz/cs/uop-usti-nad-labem>



Obrázek 51: Vybrané jevy památkové ochrany (Zdroj dat: ÚAP ÚK, 08/2022)

PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ 5aZÚR ÚK: Pokud by nebyla uplatněna 5aZÚR ÚK, zůstal by hmotný majetek a kulturní dědictví beze změny. Varianty koridoru VRT procházejí územím archeologických nalezišť, a to jak I. kategorie, tj. územím s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů, ať i II. kategorie, tj. územím, na němž nebyl doposud pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a pravděpodobnost jejich výskytu se zde pohybuje na úrovni 51–100 %. Uplatněním 5aZÚR ÚK by pravděpodobně došlo v důsledku zemních prací při realizaci stavby k dotčení těchto území. Míru tohoto dotčení není však možné s ohledem na měřítko a podrobnost posuzované koncepce stanovit.

Varianty koridoru VRT protínají krajinovou památkovou zónu Území bojiště u Přestanova, Chlumce a Varvažova. Dotčení tohoto památkově chráněného území se však nepředpokládá, neboť v tomto úseku je uvažováno s vedením železniční dráhy v tunelu.

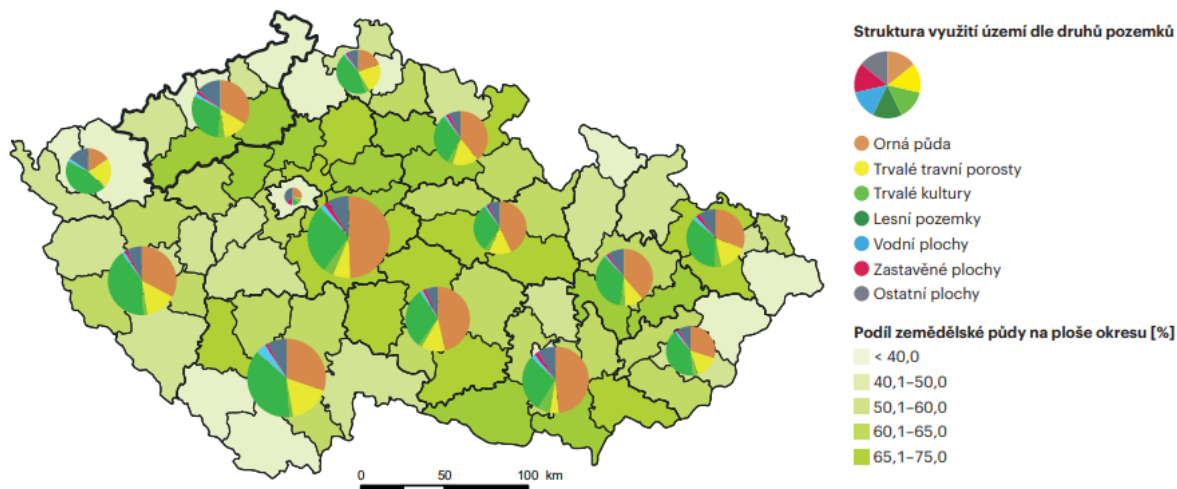
3.9. Zemědělská půda

V roce 2020 dle katastru nemovitostí zaujímala v Ústeckém kraji zemědělská půda 274,6 tis. ha, tedy 51,4 % území kraje. Rozloha orné půdy pak činila 179,4 tis. ha (65,3 % zemědělské půdy) a rozloha trvalých travních porostů činila 74,1 tis. ha (27,0 % zemědělské půdy).

V Ústeckém kraji se v roce 2020 nacházelo 5,6 tis. ha chmelnic (v roce 2019 to bylo 5,9 tis. ha), což je 58,8 % všech chmelnic na českém území. Zastavěné plochy, nádvoří a ostatní plochy v roce 2020 pokrývaly 15,9 % území Ústeckého kraje (v roce 2000 to bylo 16,2 %), což je v rámci ČR nadprůměrný podíl způsobený průmyslovým zaměřením kraje a povrchovou těžbou hnědého uhlí.

Vodní plochy zaujímaly 2,0 % území Ústeckého kraje. Od roku 2000 klesla výměra zemědělské půdy o 4,0

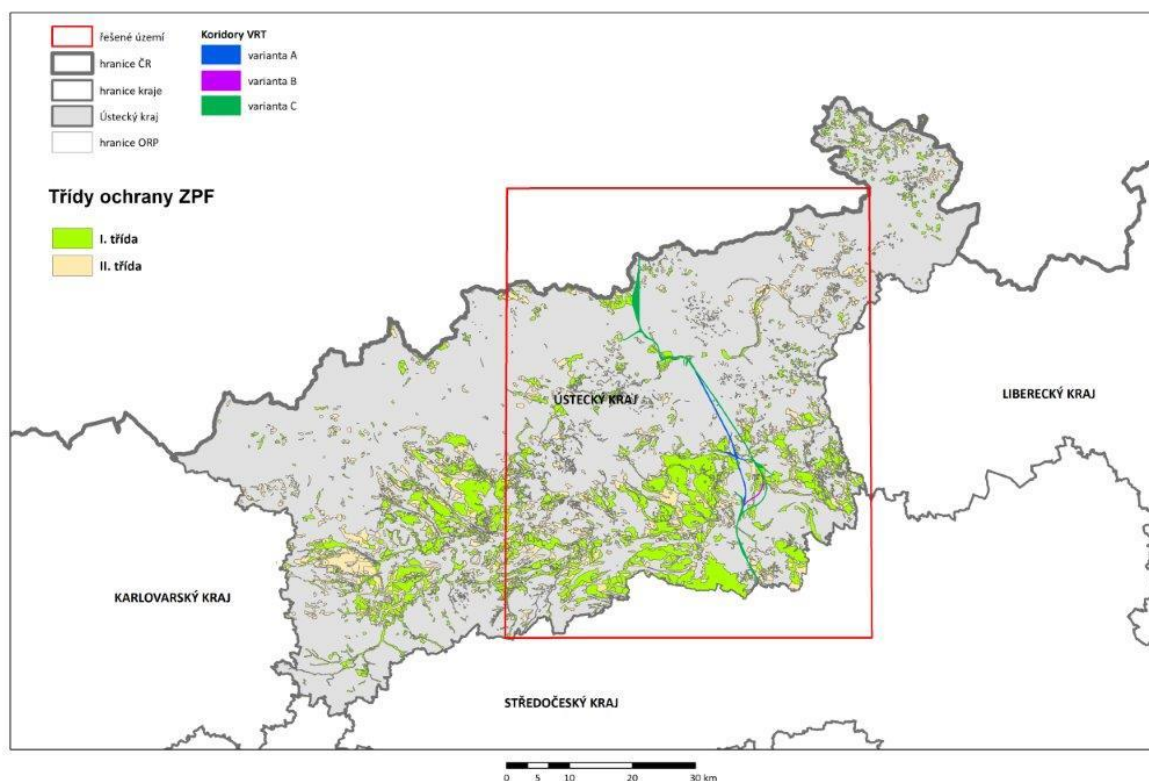
tis. ha (1,4 %) a výměra orné půdy pak o 8,6 tis. ha, tj. o 4,6 %. Naopak rozloha trvalých travních porostů v období 2000–2020 vzrostla o 5,5 tis. ha (8,1 %), a to převážně přeměnou orné půdy.



Zdroj dat: ČÚZK

Obrázek 52: Struktura využití území v kraji a podíl ZPF na ploše okresu [%], 2020 (Zdroj: Zpráva o životním prostředí v Ústeckém kraji 2020, CENIA, 2021)

Ústecký kraj patří mezi kraje s nadprůměrným podílem ekologicky obhospodařované půdy na zemědělské půdě kraje evidované v evidenci využití zemědělské půdy – Registr půdy (LPIS) (v roce 2020 činil její podíl 21,3 %). Většinu ekologicky obhospodařované půdy kraje tvoří trvalé travní porosty, které se využívají pro pastvu skotu a ovcí, zastoupení v ekologickém zemědělství kraje má také ovocnářství, a to zejména na Litoměřicku.



Obrázek 53: Třídy I a II. ochrany ZPF (Zdroj dat: ÚAP ÚK, 08/2022)

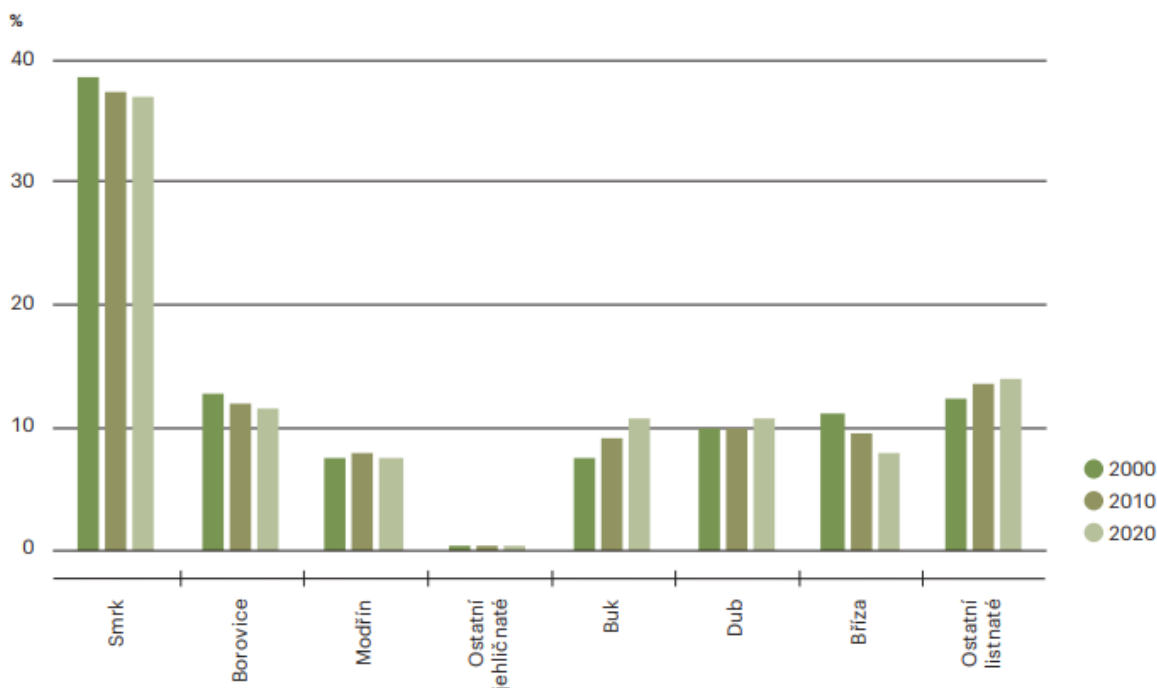
PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ 5aZÚR ÚK: Všechny varianty koridoru VRT jsou vymezeny na půdách I. a II. třídy ochrany. Do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF byl zahrnován jen trvalý zábor, na rostlém terénu, který má dlouhodobý význam pro využití území (v případě vedení budoucí VRT na estakádě, mostních konstrukcích nebo v tunelech, by byl předpokládán zábor ZPF minimální). Plochy předpokládaných dočasných záborů ZPF budou ovlivněny takovým množstvím proměnných hodnot (např. zvolenou technologií výstavby, použitými materiály, harmonogramem vlastní výstavby), že výsledný odhad by byl pro další práci nepoužitelný a nebyly proto i s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona do součtu kvalifikovaného odhadu záborů ZPF zahrnuty.

Z hlediska pozemků ZPF by byl dopad nerealizování 5aZÚR ÚK pozitivní, a to z důvodu neprovedení záboru ZPF pro realizaci stavby.

3.10. Lesy

Lesnatost kraje v roce 2020 byla 30,7 %, od roku 2000 se rozloha lesních pozemků zvýšila o 5,6 tis. ha (3,5 %). Lesní porosty v Ústeckém kraji jsou tvořeny převážně jehličnany, jejichž podíl v roce 2020 činil 55,7 %. Nejčastěji zastoupenými jehličnany byly smrky (36,9 %) a borovice (11,5 %). Relativně nízký podíl smrkových porostů odpovídá podílu smrků určených v doporučené druhové skladbě lesa pro ČR (36,5 %). Mezi listnáči převažovaly buky (10,9 %) a duby (10,6 %). Nově zakládané porosty byly v roce 2020 tvořeny z 55,2 % jehličnany, které zároveň zaujímaly 94,9 % vytěženého dřeva, což se však v tomto roce neprojevovalo na posílení podílového zastoupení listnáčů. Nicméně pozvolné navyšování podílu listnáčů v lesích Ústeckého kraje lze pozorovat od roku 2000, což je v souladu s trendem přibližování se doporučené skladbě lesa v rámci celé ČR.

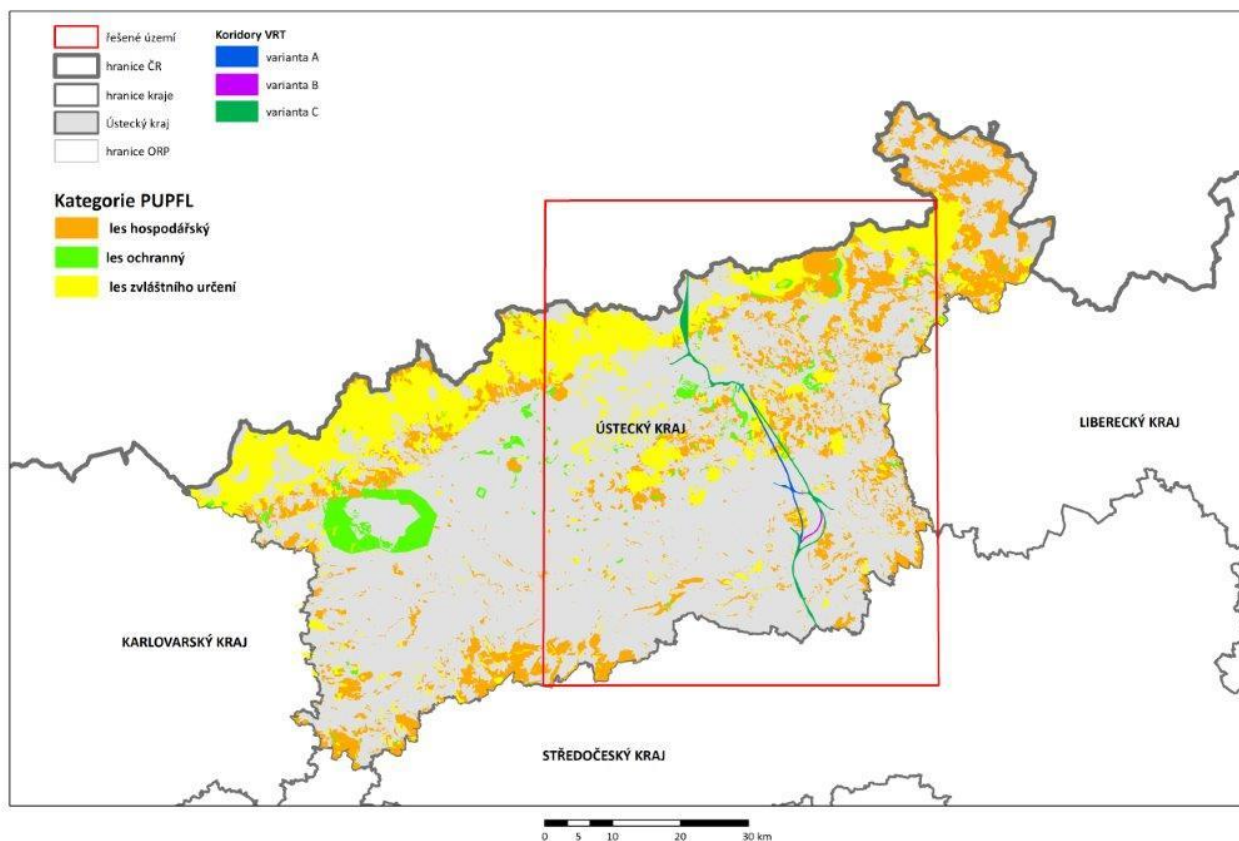
Nejčastěji zastoupenou věkovou kategorií představovaly porosty ve věku 21–40 let, přičemž dochází k nárůstu zastoupení porostů ve věku 21–60 let a porostů starších 101 let, a naopak se snižuje zastoupení kategorií 1–20 a 61–80 let.



Obrázek 54: Druhová skladba lesů [%], 2000, 2010, 2020 (Zdroj: Zpráva o životním prostředí v Ústeckém kraji 2020, CENIA, 2021)

Porostní plocha lesů v Ústeckém kraji v roce 2020 činila 158,7 tis. ha, tj. 27,9 % rozlohy kraje. Nejvyšší podíl (47,0 %) kategorií lesů v Ústeckém kraji mají lesy zvláštního určení, které se nacházejí především v

pánevnick oblastech kraje, kde plní půdoochrannou funkci. Hospodářské lesy s primární produkční funkcí se na celkové porostní ploše lesů podílejí 45,4 %. Lesy ochranné byly zastoupeny s podílem 7,6 %.



Obrázek 55: Kategorie lesů (Zdroj dat: ÚAP ÚK, 08/2022)

PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ 5aZÚR ÚK: Z hlediska lesních pozemků (PUPFL) by byl dopad nerealizování 5aZÚR ÚK pozitivní, a to z důvodu neprovedení záboru lesních pozemků (zejména lesů hospodářských) pro realizaci koncepce. Plochy předpokládaných dočasných záborů PUPFL budou ovlivněny velkým množstvím proměnných hodnot, (např. zvolenou technologií výstavby, použitými materiály, harmonogramem vlastní výstavby), že odhad tohoto záboru by byl pro další práci nepoužitelný a nebyly proto i s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona do součtu kvalifikovaného odhadu záborů PUPFL zahrnuty. Kvalifikovaný odhad záborů PUPFL vycházel ze stejných předpokladů jako kvalifikovaný odhad záborů ZPF.

Vzhledem k tomu, že na řadě míst, kde se koridory dotýkají lesních pozemků, je uvažováno s vedením budoucí VRT v tunelu, na estakádách nebo mostních konstrukcích, kde se předpokládá minimální dotčení lesních pozemků nebo dokonce žádné, realizace 5aZÚR ÚK tak z tohoto pohledu nebude představovat významný dopad na tuto složku.

3.11. Obyvatelstvo, hygiena životního prostředí

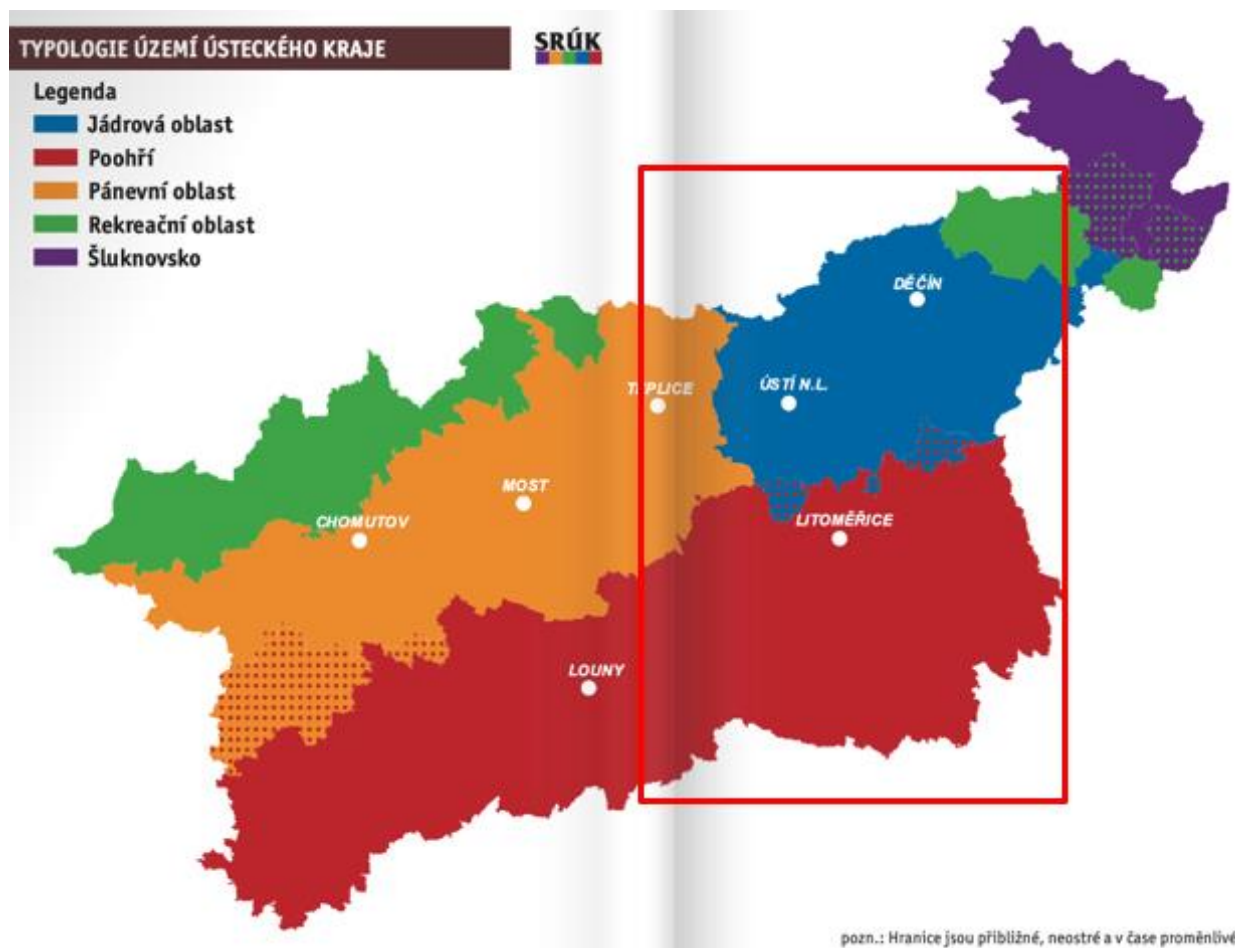
Demografický vývoj⁸

Ústecký kraj má druhý nejvyšší podíl městského obyvatelstva po Karlovarském kraji, a to téměř 80 %. Poprvé po devíti letech byl v roce 2019 zaznamenán nárůst obyvatelstva, ke kterému došlo výhradně zásluhou kladného salda zahraniční migrace. V kraji přetrvává i vysoká úmrtnost, která byla v roce 2019

⁸ Publikované údaje jsou platné k 24. 8. 2020. Pokud není uvedeno jinak, byly převzaty ze statistických zjištění Českého statistického úřadu.

třetí nejvyšší v ČR po Karlovarském a Moravskoslezském kraji. Nejčastější příčinou úmrtí zůstávají nemoci oběhové soustavy a novotvary. Populace Ústeckého kraje stárne, trvale se zvyšuje podíl seniorů v populaci. V důsledku toho roste průměrný věk obyvatelstva kraje a každoročně se zvyšuje index stáří. (Zdroj: ZÁKLADNÍ TENDENCE DEMOGRAFICKÉHO, SOCIÁLNÍHO A EKONOMICKÉHO VÝVOJE ÚSTECKÉHO KRAJE 2019, Krajská správa Českého statistického úřadu v Ústí nad Labem, 2020)

Území Ústeckého kraje bylo v rámci Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027 rozděleno do pěti regionů, a to s ohledem na podobnost regionálně specifických problémů v území. Území řešeného v rámci 5aZÚR ÚK z největší části spadá do tzv. **Jádrového území** a **Poohří**. Následující charakteristika těchto regionů byla převzata z tohoto strategického dokumentu.



Obrázek 56: Typologie území Ústeckého kraje dle Strategie regionálního rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027 (Zdroj: Strategie regionálního rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027 s vyznačením území řešeného v 5aZÚR ÚK)

Jádrovou oblast tvoří obslužné centrum Ústeckého kraje. Nachází se v ní východní část Ústecko-chomutovské aglomerace, která je méně postižena těžbou hnědého uhlí, a kde vzhledem ke strukturálním změnám ekonomiky markantně poklesl význam průmyslu. I zde je však místy zhoršená kvalita životního prostředí a problematická sociální situace.

V území je výrazně nadprůměrná podnikatelská aktivita, naopak je zde i v důsledku markantního útlumu průmyslu výrazně podprůměrný podíl obyvatel zaměstnaných v průmyslu. Území je tak charakteristické velmi vysokým významem sektoru služeb pro zaměstnanost, což do určité míry souvisí také s funkcí Ústecka jako obslužného centra kraje.

Vzhledem k existenci poměrně rozsáhlých venkovských území je zde obecně nižší úroveň vybavenosti technickou infrastrukturou než v pánevské oblasti (což se týká i podílu domů napojených na kanalizaci), to ovšem neplatí o jádrových-urbanizovaných částech území. V území se nachází poměrně nízký podíl domů sloužících k rekreaci. Jádrové části území jsou postiženy zhoršenou kvalitou ovzduší.

Území je charakteristické mimořádným počtem, a především na Ústecku, pak mimořádným rozsahem brownfieldů. V území se také nachází větší množství lokalit starých ekologických zátěží nejvyšších priorit. Specifickým problémem je umístění průmyslových provozů s riziky závažných havárií a provozů zatěžujících obytné prostředí přímo v intravilánu města Ústí nad Labem

Poohří je relativně řídké zalidněné území zemědělského charakteru. Centry osídlení jsou zde kromě Litoměřic, populačně menší města (do 20 tis. obyvatel). S výjimkou Podbořanska byla na území zaznamenána nadprůměrná podnikatelská aktivita. Kromě Lovosicka a Podbořanska byla v území podprůměrná zaměstnanost v průmyslu. Území je také charakteristické obecně nižším podílem nezaměstnaných (s výjimkou Žatecka), a to i v souvislosti s vyjížděnou do zaměstnání v Praze. Kromě periferních částí má území poměrně příznivou dopravní polohu, a to především z hlediska silniční infrastruktury.

Spíše venkovskému charakteru většiny území odpovídá také relativně průměrná až podprůměrná vybavenost technickou infrastrukturou, což je vidět i na podílu domů připojených na kanalizaci. V téměř celém území je nadprůměrný podíl domů sloužících k rekreaci, což dokládá rekreační význam území.

Centrální část území je postižena zhoršenou kvalitou ovzduší, lepší kvalita ovzduší je v periferních částech území a zejména na Podbořansku. V území se nachází větší množství zpravidla méně rozsáhlých brownfieldů a několik lokalit starých ekologických zátěží s nejvyšší prioritou. Území je vzhledem k výskytu kvalitní orné půdy i specifických podmínek (teplé a suché klima) tradiční zemědělskou oblastí s poměrně vysokým významem zemědělské produkce. Zdejší kvalitní zemědělská půda je ovšem silně ohrožena erozí. V regionu existují poměrně rozsáhlá záplavová území. Vzhledem k intenzivní zemědělské výrobě i absenci splaškové kanalizace s ČOV v menších sídlech se zde především méně vydatné vodní toky potýkají se zhoršenou jakostí vod.

Odpady, staré ekologické zátěže

Celková produkce odpadů na obyvatele v Ústeckém kraji mezi lety 2009 a 2020 kolísala, výsledně však stoupla o 1,3 % a meziročně 2019–2020 o 7,1 % na hodnotu 3 875,1 kg.obyv.⁻¹. Výkyvy v produkci odpadů jsou úzce spjaté s aktuálním stavem průmyslu, zejména se stavební činností a sanací starých ekologických zátěží.

Celková produkce ostatních odpadů na obyvatele se od roku 2009 zvýšila o 10,1 % na 3 699,7 kg.obyv.⁻¹ z důvodu vzrůstu produkce stavebních a demoličních odpadů.

V roce 2016 byl nárůst produkce způsoben zejména stavbou úseku dálnice D8 Lovosice–Řehlovice. Celková produkce nebezpečných odpadů na obyvatele mezi lety 2009–2020 klesla o 62,0 % na 175,4 kg.obyv.⁻¹. Meziroční pohyb v produkci nebezpečných odpadů je spojen především s nárazově probíhajícími sanacemi starých ekologických zátěží, případně s investiční činností doprovázenou demolicemi starých průmyslových areálů.

Na vývoji produkce nebezpečných odpadů se významně podílelo 44,0 % snížení v roce 2013, které je možné dát do souvislosti především s postupným dokončováním odstraňování starých ekologických zátěží a stavebních zakázek spojených s demoliční činností (došlo hlavně k úbytku množství vytěžené a kontaminované zeminy, kamení a stavebních směsí).

Naopak nárůst v roce 2016 byl způsoben sanací a rekonstrukcí železničních tratí. Podíl celkové produkce nebezpečných odpadů na celkové produkci odpadů na obyvatele tak mezi lety 2009–2020 poklesl z 12,1 % na 4,5 %. Na vývoji produkce nebezpečných odpadů se kromě stavebních firem značnou měrou podílel i chemický průmysl a společnosti zabývající se stabilizací a biodegradací odpadů.

Celková produkce komunálních odpadů na obyvatele se od roku 2009 snížila o 8,6 % na 520,3 kg.obyv.⁻¹ v roce 2020. Vývoj produkce komunálních odpadů v posledních letech souvisí především se zvýšením produkce biologicky rozložitelného odpadu v důsledku zavedení jeho separace, a tím i evidence produkce. Celková produkce směsného komunálního odpadu na obyvatele mezi lety 2009–2020 poklesla o 15,7 % na hodnotu 277,5 kg.obyv.⁻¹ a její podíl na celkové produkci komunálních odpadů na obyvatele se ve

aglomerace vstupujících do hlukového mapování. Hluku ze silniční dopravy přesahujícímu mezní hodnotu¹⁰ 70 dB bylo v aglomeraci celodenně exponováno 5,6 tis. obyvatel, v noci, kdy platí nižší mezní hodnota (60 dB), se jednalo o 8,7 tis. obyvatel. V oblastech s celodenní hlukovou zátěží ze silniční dopravy nad mezní hodnotu se nacházelo 650 staveb na bydlení a 7 školských zařízení. Obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem a vystavených zdravotním rizikům v důsledku hlukové zátěže žilo v aglomeraci 17,7 tis. (10,4 %), obyvatel s vysoce rušeným spánkem bylo identifikováno 4,1 tis. Mezi roky 2012 a 2017 poklesl počet obyvatel aglomerace exponovaných celodenní hlukové zátěží ze silniční dopravy nad mezní hodnotu o 10,1 %.

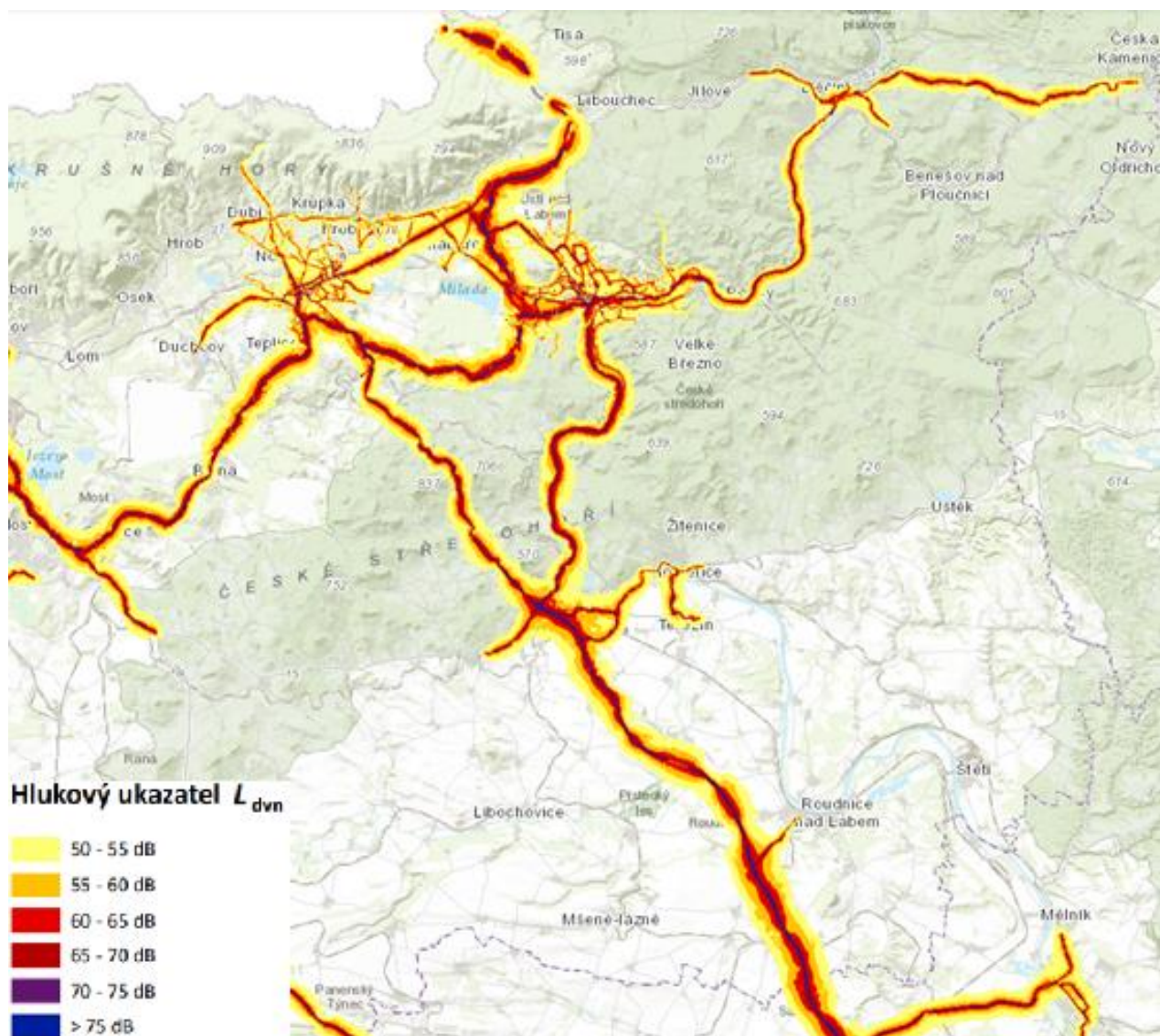
Aglomerace má rovněž významnější hlukovou zátěž ze železniční dopravy, které bylo celodenně nad mezní hodnotu exponováno cca 1 tis. obyv. aglomerace. Je také lokálně zatížena hlukem z průmyslu, hodnotám hluku nad mezní hodnotu 50 dB (indikátor L_{dvn}) bylo exponováno cca 800 obyvatel a 123 obytných staveb.

Mimo aglomeraci bylo hlukové zátěží z hlavních silnic¹¹ nad 55 dB v roce 2017 celodenně vystaveno 50,5 tis. osob, z toho hluku nad mezní hodnotu 4,7 tis. obyvatel, v nočních hodinách pak 5,9 tis. obyvatel. Vysokou hlukovou zátěž obyvatel způsobuje provoz na silnici I/62, na které však v Děčíně došlo k poklesu hlukové zátěže v souvislosti se zprovozněním Vilsnické přeložky v roce 2018. Dále se jedná o silnici I/13 (E442) spojující Ústecký kraj s Karlovarským a Libereckým.

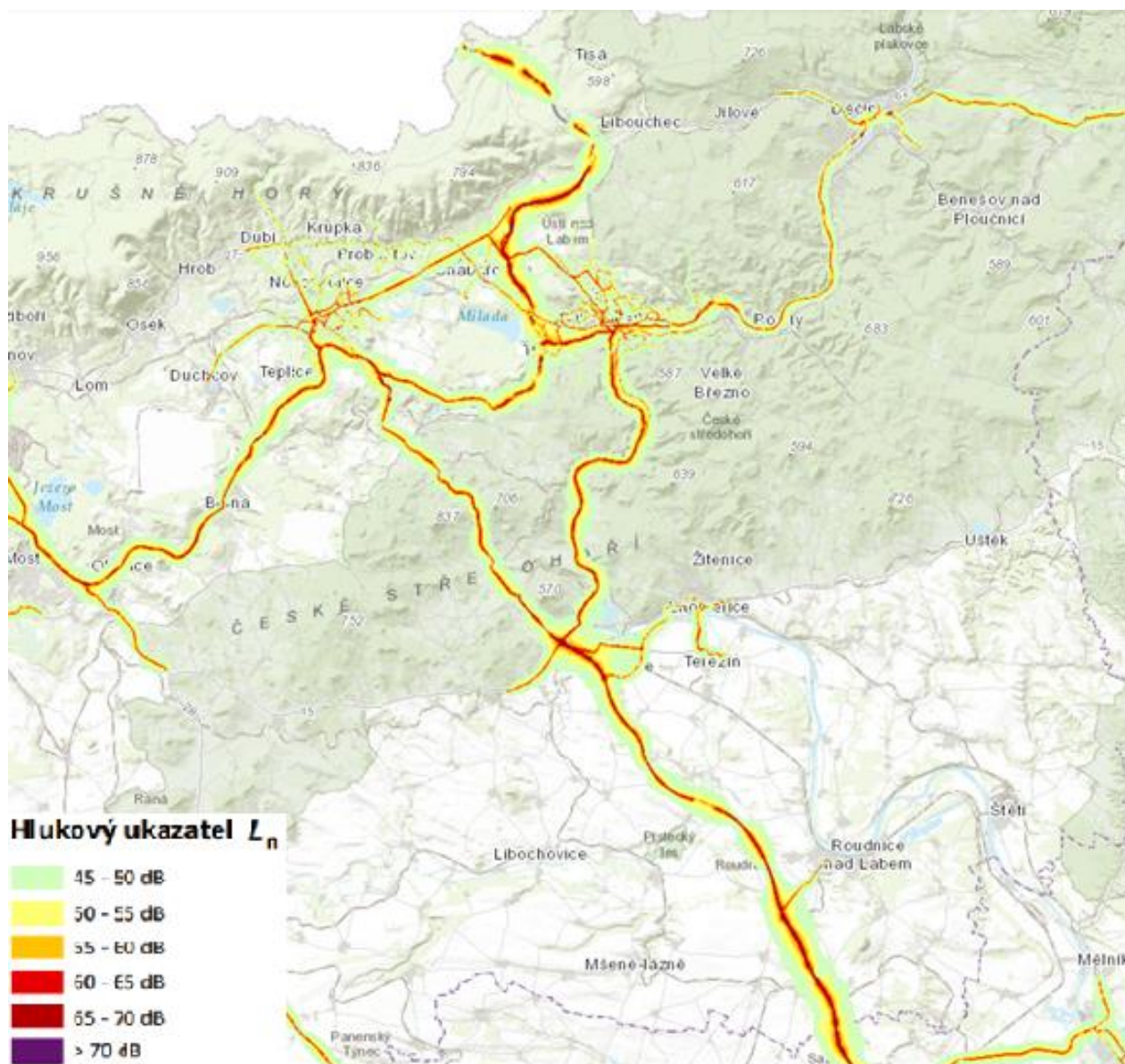
Zatížení řešeného území hlukem je patrné z Hlukových map Ministerstva zdravotnictví - Výsledky III. etapy Strategického mapování z roku 2017, dostupné na: <https://geoportal.mzcr.cz/portal/home/>

¹⁰ Mezní hodnoty hlukových indikátorů jsou stanoveny vyhláškou č. 523/2006 Sb., o hlukovém mapování pro indikátory celodenní (24hodinové) hlukové zátěže L_{dvn} a noční hlukové zátěže L_n (22–06 hod.). Překročení mezních hodnot je iniciačním mechanismem pro tvorbu akčních plánů na snížení hlukové zátěže.

¹¹ Silnice s intenzitou dopravy vyšší než 3 mil. vozidel za rok.

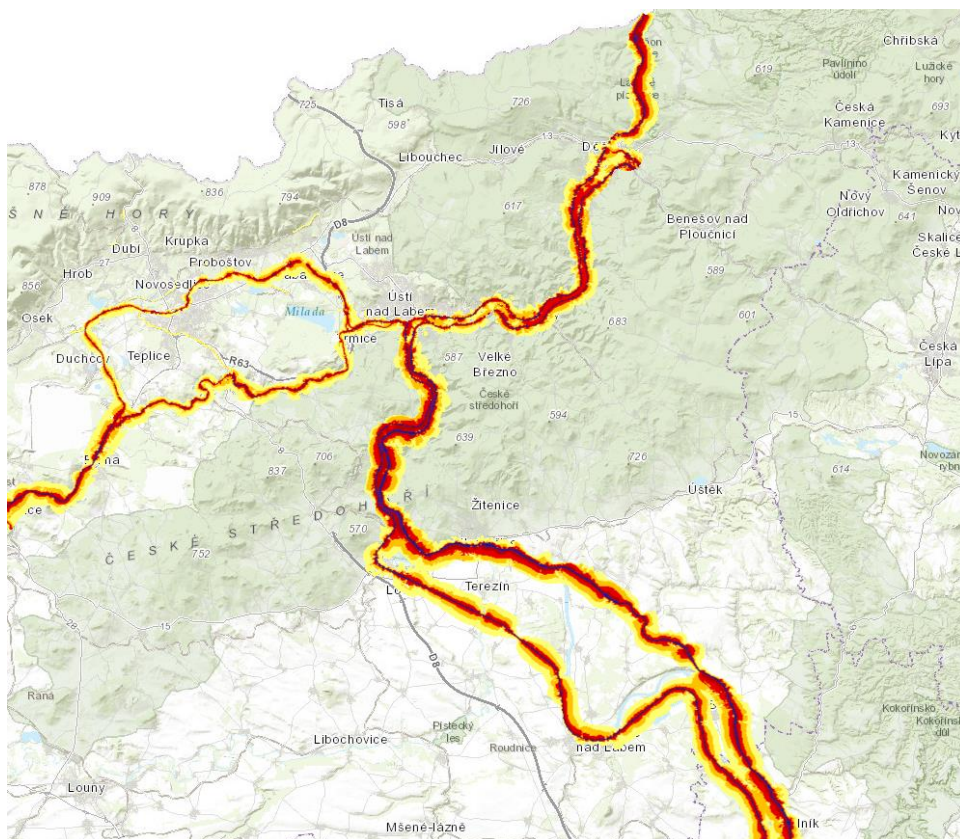


Obrázek 58: Hluková mapa silnice, aglomerace silnice a tramvaje – ukazatel L_{dnr} 2017 (Zdroj: Ministerstvo zdravotnictví, 08/2022)

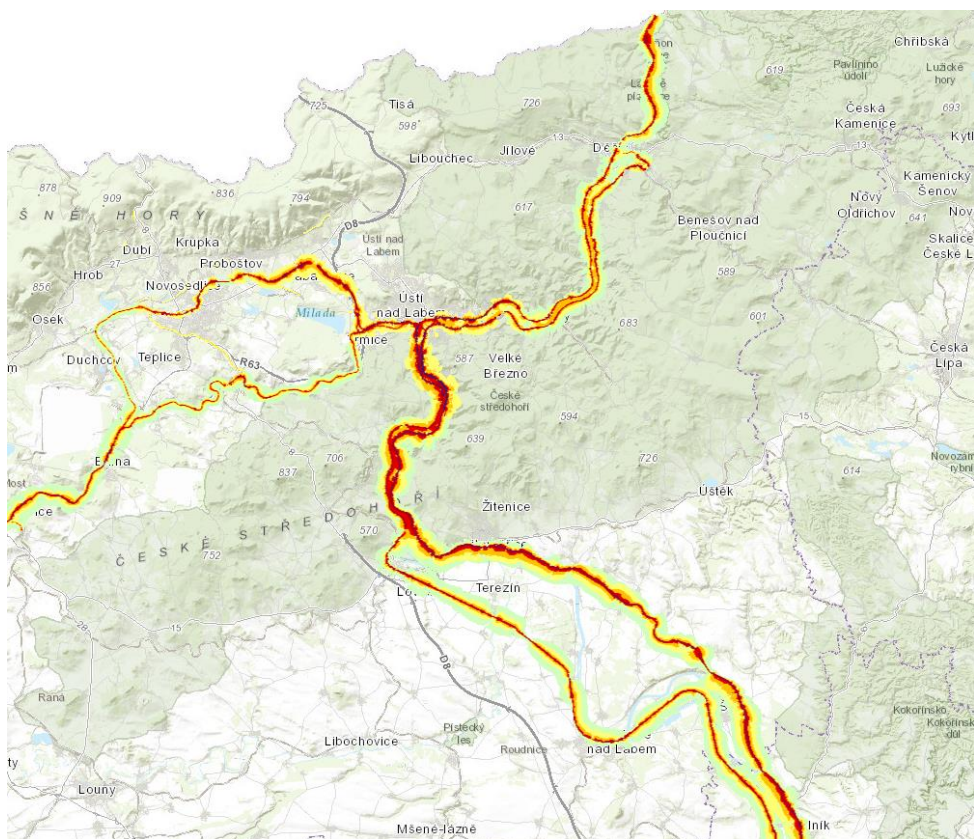


Obrázek 59: Hluková mapa silnice, aglomerace silnice a tramvaje – ukazatel L_n 2017 (Zdroj: Ministerstvo zdravotnictví, 08/2022)

Kvůli poloze kraje na hlavním železničním koridoru měl kraj výraznější hlukovou zátěž ze železniční dopravy mimo aglomeraci, které bylo vystaveno, pokud jde o celodenní hlukovou zátěž nad mezní hodnotu, celkově 4,0 tis. obyvatel kraje.



Obrázek 60: Hluková mapa železnice – ukazatel L_{dlnr} aglomerace 2017 (Zdroj: Ministerstvo zdravotnictví, 08/2022)



Obrázek 61: Hluková mapa železnice – ukazatel L_n aglomerace 2017 (Zdroj: Ministerstvo zdravotnictví, 08/2022)

PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ 5aZÚR ÚK: Jednou z možností, jak zajistit snížení hlukové zátěže z dopravy je převedení části silniční dopravy na železnici. Při realizaci tratě v navrhovaných koridorech lze

očekávat, že protihluková opatření i vlastní stavebně technické řešení stavby bude zvoleno tak, aby celková hluková zátěž území a sídel byla snížena tak, aniž by nadměrně vzrostla hluková zátěž v okolí koridoru. Pokud by nebyla uplatněna 5aZÚR ÚK, pravděpodobný vývoj hlukové situace v území by vedl ke zhoršování hlukové zátěže. Nerealizování 5aZÚR ÚK by vedlo k vyšším intenzitám silniční dopravy se všemi jejími negativními dopady (zejm. produkce emisí a hluk).

Oblasti s překročením imisních limitů z hlediska ochrany veřejného zdraví

Jak z informací uvedených na stránkách ČHMÚ (Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2020)¹² vyplývá, na území ČR jsou každoročně vymezovány oblasti s překročením imisních limitů hromadně pro všechny znečišťující látky, které jsou sledovány z hlediska ochrany veřejného zdraví. Mapa oblastí s překročením alespoň jednoho imisního limitu bez zahrnutí přízemního ozonu podává ucelenou informaci o kvalitě ovzduší na území ČR. V roce 2020 bylo jako oblast s překročením imisních limitů vymezeno 4,6% území ČR, kde žije přibližně 19 % obyvatel.

Vymezení těchto oblastí je v naprosté většině zapříčiněno překročením ročního imisního limitu pro benzo[a]pyren. V minimální míře se na zařazení území do těchto oblastí podílelo v roce 2020 překročení denního imisního limitu pro suspendované částice PM₁₀ a ročního imisního limitu PM_{2,5}.

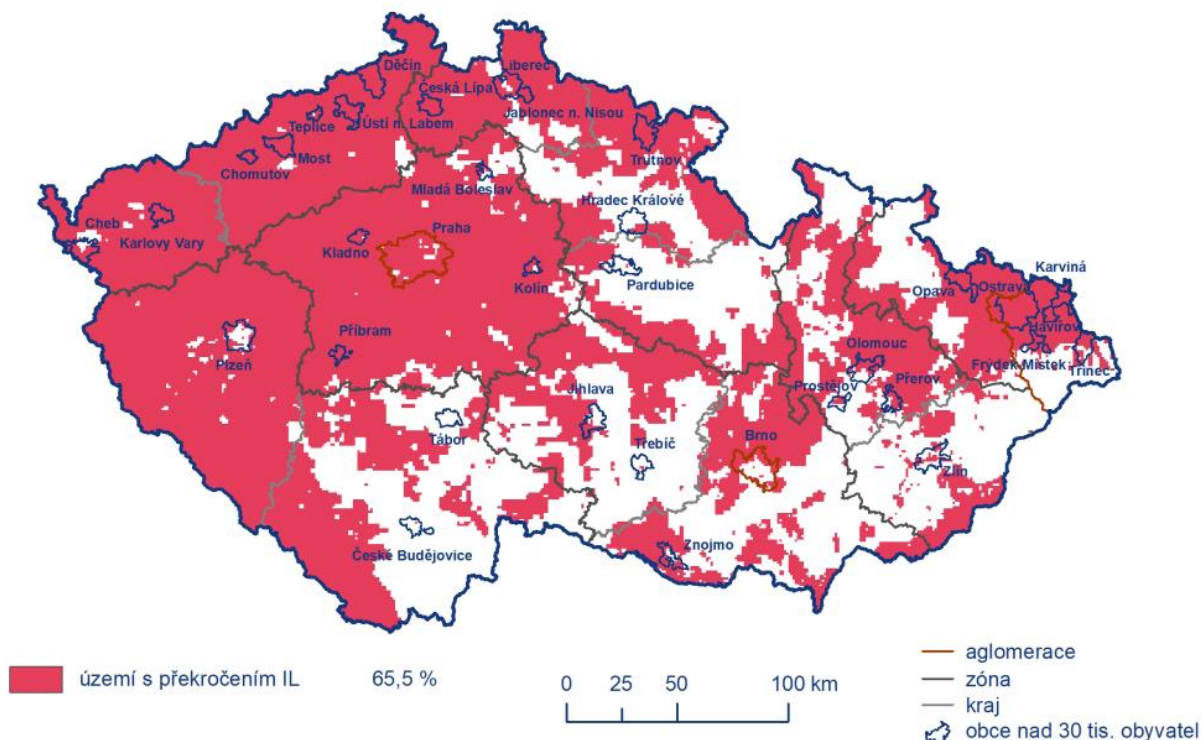
Zóna / aglomerace	Kraj	Znečišťující látky uvedené v příloze č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., v platném znění						
		Bod 1 přílohy			Bod 3 přílohy		Bod 4 přílohy	
		PM ₁₀	PM _{2,5}	Souhrn překročení IL	BaP	Celkový souhrn překročení bez O ₃	O ₃	Celkový souhrn překročení s O ₃
		36. max 24hod. průměr > 50 µg.m ⁻³	roční průměr > 20 µg.m ⁻³		roční průměr > 1 ng.m ⁻³		max. denní 8h klouzavý průměr > 120 µg.m ⁻³	
Aglomerace Praha	Praha	–	–	–	–	–	93,02	93,02
Zóna Střední Čechy	Středočeský kraj	–	–	–	0,86	0,86	92,46	92,49
Zóna Jihozápad	Jihočeský kraj	–	–	–	0,03	0,03	44,62	44,65
	Píseňský kraj	–	–	–	0,01	0,01	96,95	96,97
		–	–	–	0,02	0,02	67,23	67,26
	Karlovarský kraj	–	–	–	–	–	97,07	97,07
Zóna Severozápad	Ústecký kraj	–	0,02	0,02	1,61	1,61	97,57	97,57
		–	0,01	0,01	1	1	97,38	97,38
Zóna Severovýchod	Liberecký kraj	–	–	–	0,16	0,16	86,41	86,41
	Královéhradecký kraj	–	0,02	0,02	7,24	7,24	53,14	58,42
	Pardubický kraj	–	–	–	0,2	0,2	35,68	35,85
		–	0,01	0,01	2,88	2,88	55,25	57,34
Zóna Jihovýchod	Kraj Vysočina	–	–	–	0,04	0,04	40,7	40,74
	Jihomoravský kraj bez Brna	–	–	–	0,05	0,05	47,92	47,96
		–	–	–	0,04	0,04	44,35	44,39
Aglomerace Brno		–	–	–	4,27	4,27	47	50,4
Zóna Střední Morava	Olomoucký kraj	–	–	–	8,08	8,08	53,63	59,13
	Zlínský kraj	–	–	–	5,86	5,86	18,82	24,68
		–	–	–	7,13	7,13	38,69	44,34
Zóna Moravskoslezsko		–	0,03	0,03	38,73	38,73	26,48	61,08
Aglomerace Ostrava/ Karviná/ Frýdek-Místek	Moravskoslezský kraj	0,05	1,32	1,32	56,17	56,17	20,28	60,03
		0,02	0,48	0,48	44,82	44,82	24,31	60,71

Obrázek 62: Překročení imisního limitu v rámci zón/aglomerací a obcí s rozšířenou působností ČR, % plochy územního celku 2020 (Zdroj: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2020, ČHMÚ. 2021)

¹² ČHMÚ, dostupné z: https://www.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/grafroc/20groc/gr20cz/20_07_oblasti_v3.pdf

Zóna / aglomerace	Kraj	Znečišťující látky uvedené v příloze č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., v platném znění						
		Bod 1 přílohy			Bod 3 přílohy		Bod 4 přílohy	
		PM ₁₀	PM _{2.5}	Souhrn překročení IL	BaP	Celkový souhrn překročení bez O ₃	O ₃	Celkový souhrn překročení s O ₃
		36. max 24hod. průměr > 50 µg.m ⁻³	roční průměr > 20 µg.m ⁻³		roční průměr > 1 ng.m ⁻³		26. nejvyšší max. denní 8h klouzavý průměr (v průměru za 3 roky) > 120 µg.m ⁻³	
Aglomerace Praha	Praha	–	–	–	–	–	96,66	96,66
Zóna Střední Čechy	Středočeský kraj	–	–	–	8,89	8,89	92,83	93,24
Zóna Jihozápad	Jihočeský kraj	–	–	–	0,54	0,54	15,65	16,2
	Plzeňský kraj	–	–	–	1,46	1,46	58,82	60,28
		–	–	–	0,98	0,98	36,21	37,19
	Karlovarský kraj	–	–	–	–	–	80,7	80,7
Zóna Severozápad	Ústecký kraj	–	0,19	0,19	11,14	11,14	97,91	97,91
		–	0,14	0,14	8,15	8,15	93,29	93,29
Zóna Severovýchod	Liberecký kraj	–	–	–	1,78	1,78	77,92	77,92
	Královéhradecký kraj	–	0,34	0,34	26,54	26,54	34,87	53,58
	Pardubický kraj	–	–	–	3,62	3,62	17,58	20,92
		–	0,12	0,12	11,5	11,5	41,4	49,41
Zóna Jihovýchod	Kraj Vysočina	–	–	–	2,26	2,26	28,51	30,77
	Jihomoravský kraj bez Brna	–	–	–	0,68	0,68	31,29	31,97
		–	–	–	1,3	1,3	30,2	31,5
Aglomerace Brno		–	–	–	8,12	8,12	18,36	24,48
Zóna Střední Morava	Olomoucký kraj	–	–	–	41,94	41,94	23,34	60,09
	Zlínský kraj	–	–	–	39,7	39,7	5,89	45,59
		–	–	–	40,87	40,87	14,97	53,13
Zóna Moravskoslezsko		–	0,18	0,18	74,73	74,73	8,27	78,25
Agglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek	Moravskoslezský kraj	0,02	2,13	2,13	94,12	94,12	28,63	94,38
		0,01	1,45	1,45	87,41	87,41	21,58	88,8

Obrázek 63: Překročení imisního limitu v rámci zón/aglomerací a obcí s rozšířenou působností ČR, % obyvatel 2020 (Zdroj: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2020, ČHMÚ. 2021)



Obrázek 64: Překročení imisního limitu v ČR, % plochy, 2012 - 2020 (Zdroj: Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2020, ČHMÚ. 2021)

PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ 5aZÚR ÚK: Jednou z možností, jak zajistit snížení emisní zátěže území z dopravy je vedle realizace opatření na velkých zdrojích nebo změny způsobu vytápění domácností i převedení části silniční dopravy na železnici. Při realizaci tratě v koridoru lze očekávat, že dojde ke zlepšení trendu vývoje imisního stavu, neboť realizací stavby v koridoru by došlo ke snížení intenzity silniční dopravy. Pokud by nebyla uplatněna 5aZÚR ÚK, pravděpodobný vývoj emisní situace v území by vedl ke zhoršování emisní zátěže. Nerealizování 5aZÚR ÚK by vedlo k vyšším intenzitám silniční dopravy se všemi jejími negativními dopady (zejm. produkce emisí a hluk).

Bezpečnost obyvatel území

V porovnání s ostatními druhy dopravy, i v porovnání s konvenční železnicí je vysokorychlostní železnice velmi bezpečná. Rychlovlaky totiž využívají vysokých rychlostí pouze na speciálně upravených tratích, které jsou vyhrazeny pouze pro vysokorychlostní dopravu nebo na tratích se smíšeným provozem, kde je nainstalováno speciální zabezpečovací zařízení pro bezpečné řízení provozu vlaků. Ať už evropský vlakový zabezpečovací systém ETCS (European Train Control System) nebo národní zabezpečovací systémy kontrolují správné řízení vlaku ve vysokých rychlostech. Bezpečnost rychlovlaků je na úrovni letecké dopravy a obdobně jako u letecké dopravy platí, že pokud již se nějaká nehoda ve vysoké rychlosti stane, obvykle má fatální následky. Vážnější nehody, kdy rychlovlaky ve vysoké rychlosti vykolejí, jsou však velmi vzácné.¹³

PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ BEZ UPLATNĚNÍ 5aZÚR ÚK: Neuplatnění koncepce nepřinese z pohledu bezpečnosti obyvatel území negativní dopady.

¹³ Zdroj informací: <https://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/jsou-rychlovlaky-bezpecne/>

4. CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ BY MOHLY BÝT UPLATNĚNÍM ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY

Cílem této části posouzení je identifikovat (na podkladě popisů a **vyhodnocení** uvedených v předchozí kapitole 3.) jevy a charakteristiky řešeného území, které mohou být uplatněním koncepce 5aZÚR ÚK významně ovlivněny. **Charakteristika složek životního prostředí**, je uvedena v předchozí kapitole tohoto vyhodnocení.

Pro účely hodnocení byla provedena:

- **složková analýza** – analýza vlivů, které mohou být vyvolány naplňováním výroků 5aZÚR ÚK na sledované složky životního prostředí a rámcový odhad vlivů jednotlivých ploch a koridorů na posuzované složky životního prostředí;
- **prostorová analýza** – analýza vlivů vzniklých koncentrací navrhovaných ploch a koridorů na prostorově omezené části řešeného území. Ze své povahy mohou mít tyto vlivy jak synergické, tak kumulativní účinky.

Tato část hodnocení má pouze indikativní charakter. Nenahrazuje ani nezdvojuje hodnocení vlivů prováděné v kapitole 6., kde teprve dochází ke kvantifikaci, resp. odhadu významnosti předpokládaných vlivů na úrovni konkrétních výroků. Významnost vlivů indikovaných v této kapitole se tedy při vlastním hodnocení může ale i nemusí potvrdit.

SLOŽKOVÁ ANALÝZA

Zemědělský půdní fond

Hlavními sledovanými charakteristikami jsou:

- velmi kvalitní půdy v I. a II. třídě ochrany,
- kvalitativně průměrně až podprůměrně cenné půdy v III. – V. třídě ochrany;

Rozvoj území je vždy doprovázen nevyhnutelnými trvalými zábory zemědělské půdy, oslabována je produkční i mimoprodukční schopnost půdy. Za nejvýznamnější zásahy ve vztahu k zemědělskému půdnímu fondu lze považovat zábory nadprůměrně bonitních půd v I. a II. třídě ochrany. Rozsah plošných záborů pro dopravní záměry je závislý na jejich významnosti, s níž obvykle souvisí šířka koridoru. Potenciálně lze u této složky očekávat významný (pravděpodobně negativní) vliv.

Pozemky určené k plnění funkce lesa

Hlavními sledovanými charakteristikami jsou:

- kategorie lesů - lesy zvláštního určení, lesy ochranné a lesy hospodářské,
- ochranné pásmo lesa 50 m.

Z hlediska zásahů do lesních porostů a ochranného pásma 50 m od okraje lesa nelze vyloučit negativní ovlivnění z důvodu potenciální fragmentace lesních porostů, omezení lesnické činnosti, i z důvodu snížení ekologické stability, biodiverzity, snížení sorpční kapacity území, vlivu na krajinný ráz apod.

V případě dopravních staveb obecně nelze vyloučit nutnost odnětí PUPFL, a tedy i zásah do rekreační, hygienické a přírodní funkce lesů v území. Potenciálně lze u této složky očekávat významný (pravděpodobně negativní) vliv.

Flóra, fauna, biologická rozmanitost

Hlavními sledovanými charakteristikami jsou:

- územní systém ekologické stability (ÚSES) – nadregionální a regionální úrovně,
- lokality s výskytem zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem,
- významné krajinné prvky ze zákona,
- významné krajinné prvky registrované,
- památné stromy,
- stanovištní podmínky v území,
- migrační prostupnost území pro biotu.

K potenciálnímu významnému (pravděpodobně negativnímu) ovlivnění flóry, fauny a biologické rozmanitosti v důsledku uplatňování koncepce může dojít z důvodu ovlivnění stanovištních podmínek rostlin a živočichů, včetně zvláště chráněných druhů. Koridory dopravních staveb přispívají k fragmentaci biotopů a ovlivnění jejich vlastností (např. nárůst eutrofizace prostředí, ovlivnění vodního režimu, nárůst rušení), zmenšení rozlohy stanovišť a potravních biotopů druhů, změně druhového složení (např. šíření nepůvodních druhů). Potenciálně lze u této složky očekávat významný (pravděpodobně negativní) vliv.

ZCHÚ, Natura 2000, přírodní parky

Hlavními sledovanými charakteristikami jsou:

- národní parky,
- chráněné krajinné oblasti,
- národní přírodní rezervace,
- přírodní rezervace,
- národní přírodní památky,
- přírodní památky,
- evropsky významné lokality (EVL),
- ptačí oblasti (PO),
- přírodní park.



Voda

Hlavními sledovanými charakteristikami jsou:

- záplavová území Q_{100} a aktivní zóny záplavového území,
- vodní plochy a vodní toky,
- vodní režim krajiny, kvantita a jakost povrchových a podzemních vod,
- odtokové poměry,

- retenční schopnost území,
- produkce odpadních vod a spotřeba vody,
- ochranná pásma vodních zdrojů.

Horninové prostředí

Hlavními sledovanými charakteristikami jsou:

- sesuvná a poddolovaná území,
- ložiska nerostných surovin,
- chráněná ložisková území,
- dobývací prostory,
- prognózní zdroje nerostných surovin.

Uplatněním koncepce může být potenciálně ovlivněna možnost vydobyti zásob ložisek nerostných surovin přímým dotčením nebo nepřímo znemožněn přístup k ložisku. Dotčení poddolovaných a sesuvných území může následně ztížit zakládání staveb a negativně ovlivnit jejich bezpečnost, životnost a ekonomickou náročnost. Potenciálně lze u této složky očekávat významný (pravděpodobně negativní) vliv.

Krajina a krajinný ráz

Hlavními sledovanými charakteristikami jsou:

- kulturní, přírodní, architektonické, technické a krajinné dominanty,
- struktura krajiny,
- prvky a plochy krajinné a sídelní zeleně,
- krajinnému rázu,
- Intenzitě a způsobu využití krajiny,
- prostupnosti krajiny,
- pohledovým horizontům,
- fragmentaci krajiny.

Vymezení koridoru dopravní infrastruktury a následná realizace liniové dopravní stavby v něm může potenciálně významně ovlivnit prostupnost krajiny pro volně žijící živočichy i člověka, zvýšení její fragmentaci a vytvoření migračních bariér. V silně urbanizovaných oblastech může být trend fragmentace krajiny a snížení její prostupnosti v důsledku vzniku nových dopravních tras dále posilován

Vymezením koridorů pro dopravní infrastrukturu a následnou realizací nových staveb dochází k ovlivnění obrazu krajiny. Do krajiny jsou vkládány nové antropogenní linie. Negativně jsou tyto stavby vnímány zejména v prostorech vyznačujících se zvýšenou estetickou hodnotou a v územích, která nejsou doposud stavbami tohoto druhu ovlivněna.

V oblastech, které se vyznačují kvalitním krajinným a přírodním prostředím a zvýšenou estetickou hodnotou, může dojít ke snížení jejich krajinných a přírodních hodnot, k narušení harmonického měřítka krajiny a k posílení antropogenního vjemu.

Ovzduší a klima

Hlavními sledovanými charakteristikami jsou:

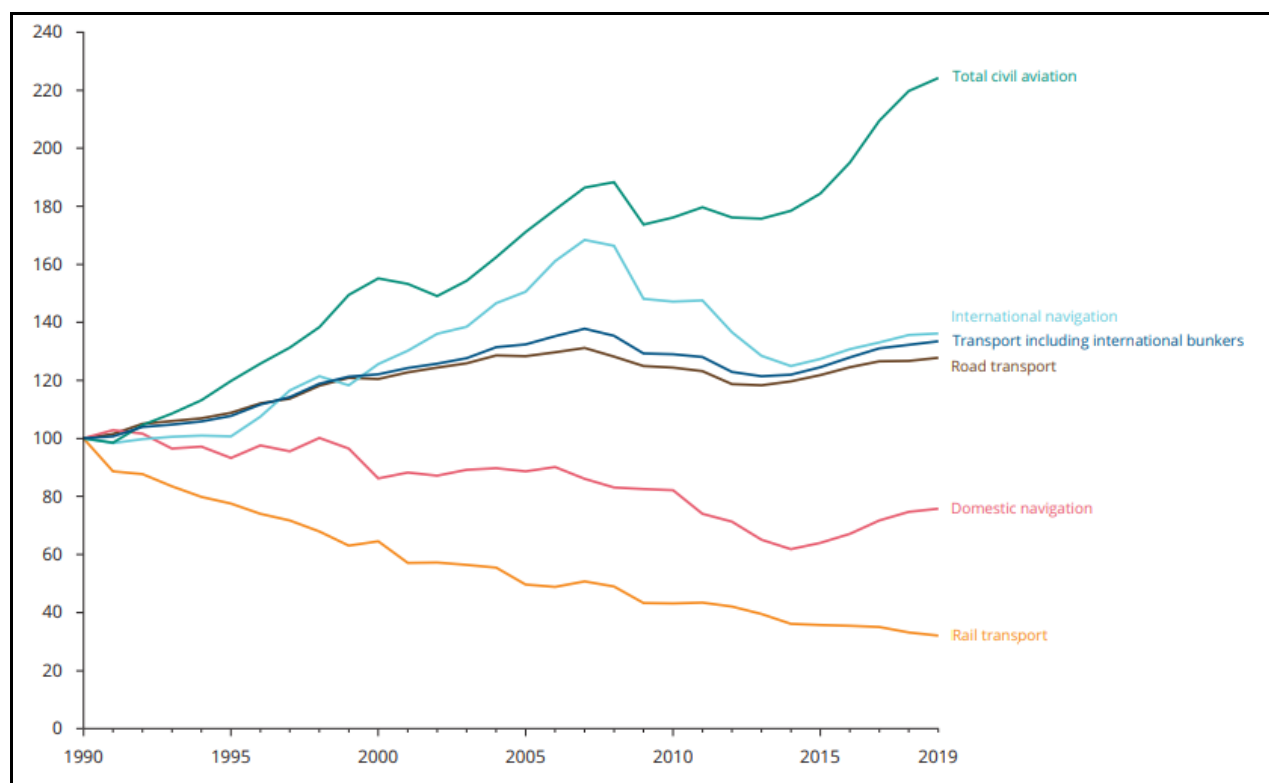
- úroveň koncentrací znečišťujících látek relevantních pro dopravní zdroje (PM_{10} , $PM_{2,5}$, NO_x , benzen, benzo(a)pyren) – roční průměry,
- rozsah oblastí s překročenými imisními limity.

Uplatnění koncepce může potenciálně vést k ovlivnění kvality ovzduší. V daném případě toto ovlivnění může být sekundární, kdy vlivem převedení emisně náročné silniční dopravy na dopravu železniční se zanedbatelnými emisemi dojde k poklesu imisního zatížení území.

Z hlediska ovlivnění klimatu lze hodnotit potenciální vliv uplatnění koncepce na riziko zvýšení délky sucha, změnu koncentrací skleníkových plynů, riziko vzniku požárů aj. U jednotlivých variant dané koncepce se nepředpokládá významný vliv na klima, ale na základě principu předběžné opatrnosti je tato složka zařazena do hodnocení.

Ze Zprávy Evropské agentury pro životního prostředí č. 2/2022, Dekarbonizace silniční dopravy – úloha vozidel, pohonných hmot a poptávky po dopravě vyplývá, že emise CO_2 z osobních automobilů v členských státech EU se mezi lety 2000 a 2019 zvýšily o 5,8 %. Hlavním hnacím faktorem, který přispěl k tomuto nárůstu, byl 16,6 % nárůst objemu osobní dopravy. U těžkých nákladních vozidel se emise CO_2 mezitím zvýšily o 5,5 %. Co se týče osobních aut, růst dopravy činností byla nejdůležitějším faktorem ovlivňujícím emise nahoru.

Naopak u železniční dopravy dochází vlivem její postupné modernizace a elektrifikace k postupnému snižování emisí CO_2 jak je zřejmé z následujícího grafu.



Obrázek 65: Emise skleníkových plynů podle druhu dopravy v EU, 1990-2019 (1990 = 100 %) (Zdroj: Transport and environment report 2021 Decarbonising road transport — the role of vehicles, fuels and transport demand, EEA Report, 02/2022)

Hluková zátěž

Hlavními sledovanými charakteristikami jsou:

- rozmístění obytné zástavby v území,
- rozsah území s překročenými hlukovými limity,
- poloha stávajících pozemních komunikací a železničních tratí,
- intenzita dopravy na komunikacích.

U hodnocené koncepce může být sledována potenciálně významná změna počtu obyvatel zasažených nadlimitním hlukem zejména ve vztahu k obytné zástavbě podél koridoru. Vlivy na hlukovou zátěž území mohou být potenciálně lokálně významné, a to jak pozitivní, tak negativní, a mohou se projevit jak podél koridoru, tak podél stávající silniční sítě.

Železniční doprava jako taková je jedním ze zdrojů hluku, ať už se jedná o hluk sběrače, aerodynamický hluk, hluk hnacího stroje nebo hluk valivý (tj. vznikající stykem dotykové plochy kola s kolejnicí). Význam uvedených složek se mění s rychlostí jízdy železničních vozidel; s mírným zjednodušením lze konstatovat, že u rychlostí do 60 km/h převažuje hluk trakce (tzn. hluk vycházející z pohonných jednotek), v pásmu 60 až 160 km/h má dominantní vliv hluk valení a při rychlostech nad 160 km/h je nejvýznamnějším aerodynamický hluk.

Mezi další dílčí složky hlukové zátěže se řadí kupř. hluk brzd, akustická sdělení rozhlasem, zvukové návěsti související s provozováním drážní dopravy apod. Význam uvedených složek tvořících celkovou hlukovou emisi je závislý na celé řadě faktorů, mimo jiné na způsobu vedení trasy a intenzitě provozu. Velkou roli hraje rychlost a druh trakce, často opomíjený je hluk, jehož zdrojem jsou rotující části podvozku železničních vozidel. Nezanedbatelný, byť mnohdy přeceňovaný, je podíl hlukových emisí plynoucích z použité konstrukce a technického stavu železničního svršku.¹⁴ Vzhledem k měřítku a podrobnosti a jisté obecnosti posuzované koncepce, kdy nejsou známy konkrétní stavebně technické a provozní podmínky budoucí VRT, pro níž je v koncepci vymezován koridor, bude posouzení konkrétních dopadů samotné VRT předmětem hlukového posouzení v rámci podrobnější projektové přípravy stavby.

Veřejné zdraví

Základní skupiny determinantů zdraví jsou:

determinanty vnější

- životní styl (způsob života) – např. životní úroveň, sociální faktory, nezaměstnanost, způsob práce, stres, úroveň vzdělání, způsob stravování, pohybová aktivita, užívání drog či alkoholu, kouření atd.,
- životní a pracovní prostředí (ovzduší, voda, půda, hluk, elektromagnetické záření, klimatické podmínky, potravinový řetězec, aj.),
- péče o zdraví a zdravotnictví (dostupnost a kvalita lékařské péče).

determinanty vnitřní

- biologický (genetický) základ.

Veřejné zdraví je ovlivněno:

¹⁴ Zdroj informací: <http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/hluk-ze-zeleznici-dopravy-porovnani-ucinku-pasivnich-protihlukovych-opatreni/>

- faktory životního a pracovního prostředí ovlivňují zdraví cca z 15 %;
- genetickými faktory cca z 15 %,
- životním stylem cca z 50 %,
- efektivitou, kvalitou a dostupností zdravotní péče cca z 20 %.

Uplatnění koncepce by mohlo mírně ovlivnit zejména determinanty životního prostředí, avšak, jak je uvedeno výše, právě jen cca z 15 %.

Posuzované determinanty životního prostředí je dále možno rozdělit na:

- faktory kvality složek životního prostředí, kam patří znečištění ovzduší a hluková zátěž,
- faktory determinující vnímání kvality života v dané lokalitě, kam patří ovlivnění celkového stavu lokality, pohoda bydlení, průchodnost území, obtěžování prašností a hlukem,
- faktor dopravní bezpečnosti jakožto zásadní faktor ochrany zdraví (i života) obyvatel,
- faktory sociálně ekonomické, kam patří vliv na nezaměstnanost a příjmovou situaci obyvatel.

U hodnocené koncepce mohou být vlivy potenciálně lokálně významné, a to negativní především z hlediska působení hlukové zátěže z provozu na předmětné trati, ale i pozitivní, z hlediska snížení hlukové zátěže podél stávající silniční sítě, jejíž dopravní zatížení se realizací záměru VRT sníží.

Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotný majetek

Hlavními sledovanými charakteristikami jsou:

- městské a vesnické památkové zóny a rezervace,
- nemovitě (národní) kulturní památky a jejich ochranná pásma,
- území s archeologickými nálezy,
- hmotný majetek (existující zástavba).

Ovlivnění historického dědictví se obvykle projevuje buď přímým narušením archeologických nálezů, v krajním případě poškození nemovitých památek nebo zástavby vibracemi z dopravy, nebo nepřímo estetickým narušením charakteru místa v okolí koridoru v blízkosti předmětu ochrany nebo v místě s ním vizuálně kontrastujícím. U hodnocené koncepce se nepředpokládá významný vliv, ale na základě principu předběžné opatrnosti je tato složka zařazena do hodnocení.

PROSTOROVÁ ANALÝZA

Kromě jednotlivých typů požadavků na funkční využití území, které mohou být zdrojem významných vlivů vzhledem ke své četnosti, může být riziko negativních vlivů spojeno také s prostorovou koncentrací navrhovaných aktivit v prostorově omezené části řešeného území.

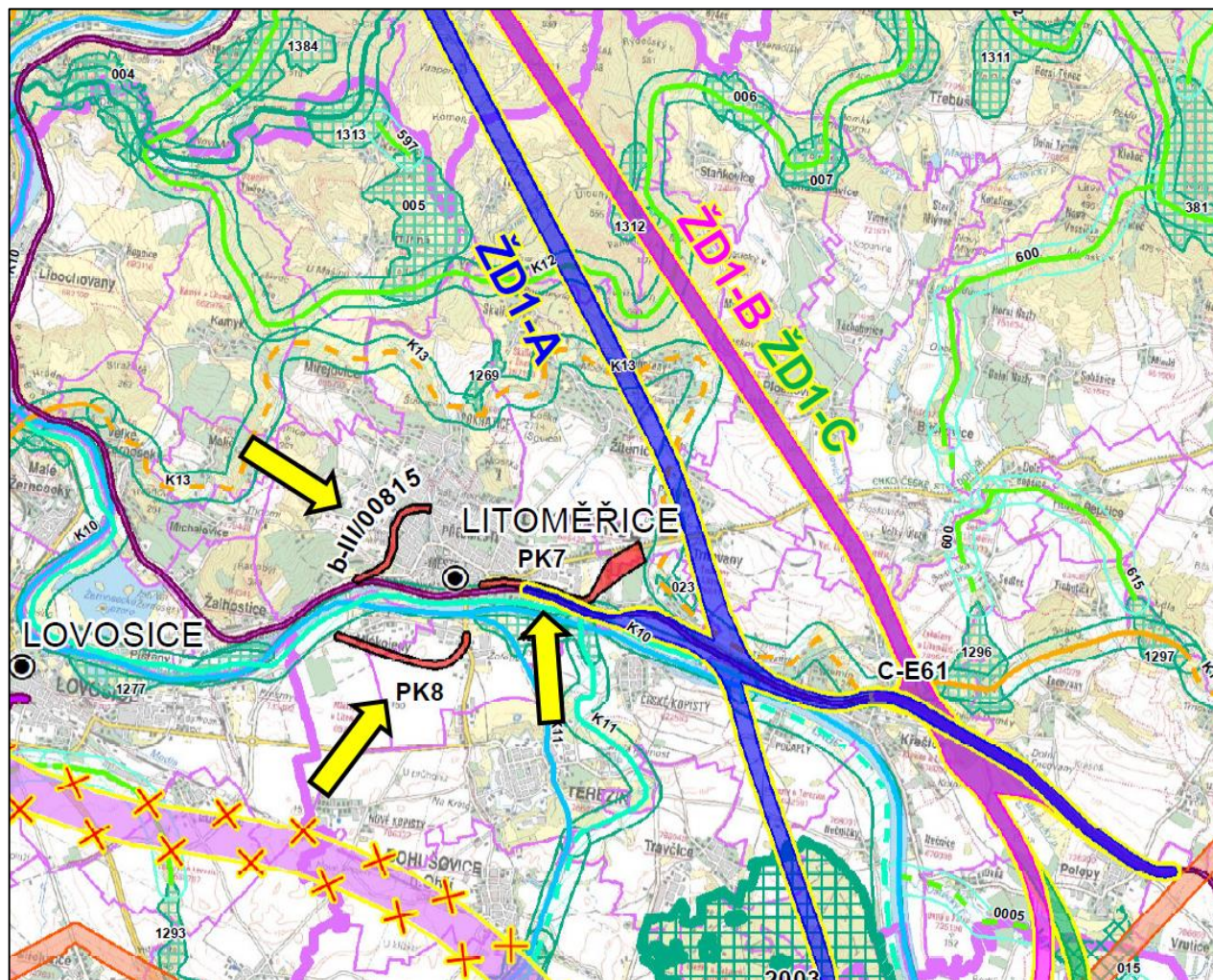
Z analýzy navrhovaného řešení a platných ZÚR ÚK vyplývá, že v oblastech, ve kterých jsou vymezovány varianty koridoru VRT, jsou navrženy v ZÚR ÚK další koridory nadmístního nebo republikového významu, pro záměry, s nimiž by mohla koncepce vykazovat kumulativní a synergické vlivy.

Jedná se zejména o následující koridory dopravní a technické infrastruktury:

b – III/00815 koridor pro přivaděč k průmyslové zóně Prosmky I, II. část, včetně mostu přes Labe – Lovosice - Litoměřice (ORP Litoměřice)

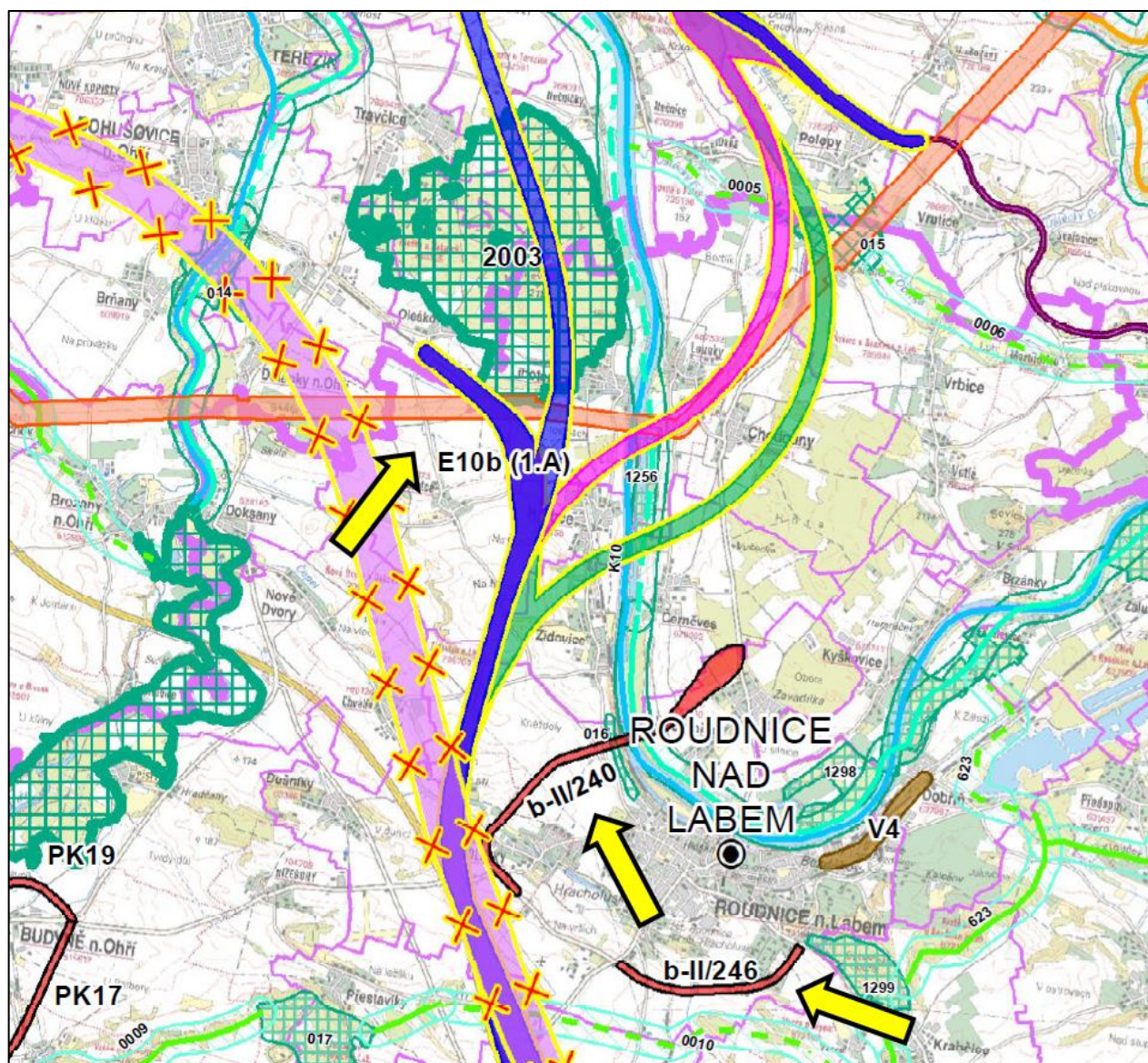
PK7 I/15 – koridor pro východní obchvat Litoměřic (ORP Litoměřice)

PK8 I/15 – koridor pro jižní obchvat Litoměřic (ORP Litoměřice)



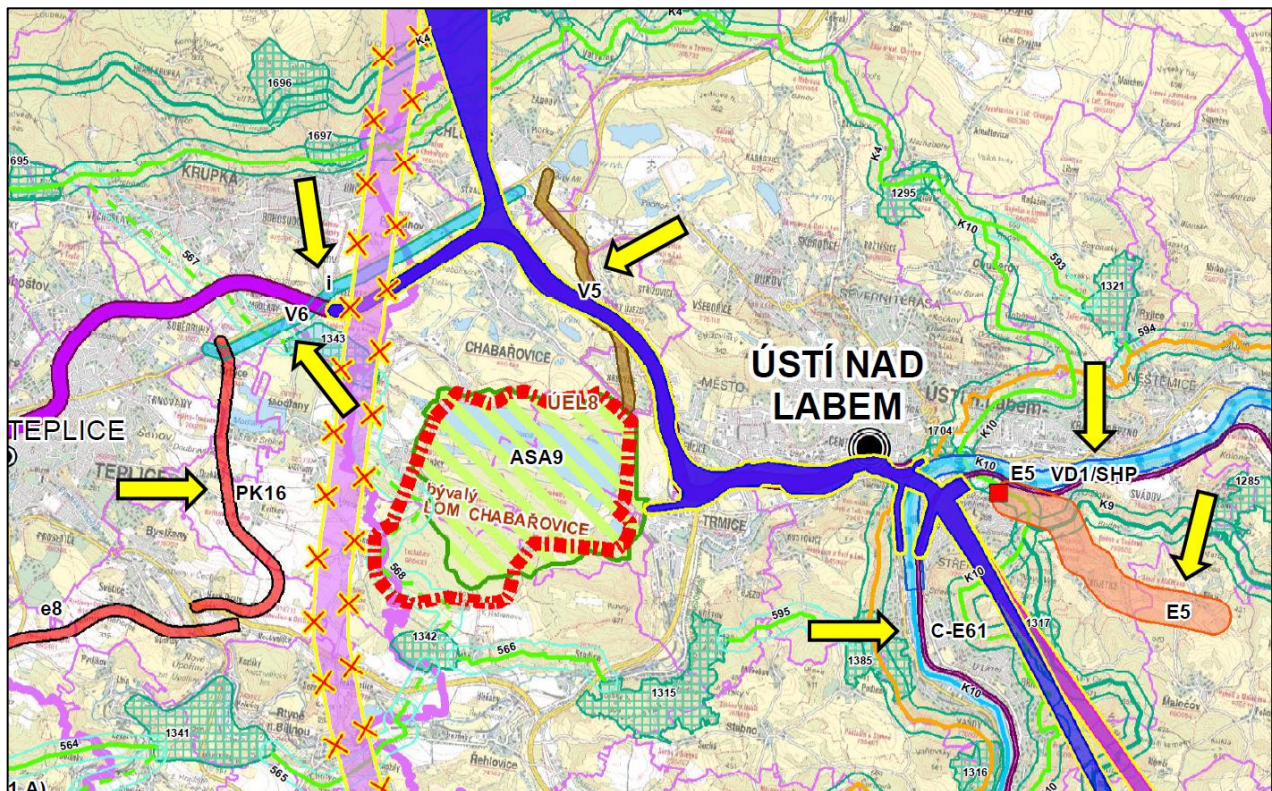
Obrázek 66: Výřez z výkresu 7. SROVNÁVACÍ VÝKRES: Výkres ploch a koridorů, včetně ÚSES s vyznačením změn provedených v 5. aktualizaci Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje a vyznačení předmětných koridorů

- b-II/240** II/240 – koridor pro západní obchvat Roudnice nad Labem s mostem přes Labe (ORP Roudnice nad Labem)
- b-II/246** II/246 – koridor pro jihovýchodní obchvat Roudnice nad Labem (ORP Roudnice nad Labem)
- E10b** koridor pro zdvojení stávajícího vedení 400 kV TR Výškov – TR Babylon (ORP Louny, Lovosice, Litoměřice, Roudnice nad Labem)



Obrázek 67: Výřez z výkresu 7. SROVNÁVACÍ VÝKRES: Výkres ploch a koridorů, včetně ÚSES s vyznačením změn provedených v 5. aktualizaci Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje a vyznačení předmětných koridorů

VD1/SHP	koridor vodní dopravy pro zlepšení plavebních podmínek Labe v úseku Střekov – státní hranice ČR/SRN v úseku Ústí nad Labem, Střekov – hranice okresu Ústí nad Labem (ORP Ústí nad Labem, Děčín)
C-E61	koridor železniční tratě č. 073 a č. 072 Děčín – Ústí nad Labem – Štětí, optimalizace (ORP Děčín, Litoměřice, Roudnice nad Labem, Ústí nad Labem)
i	koridor železniční tratě č. 140 a č. 130, Klášterec nad Ohří – Ústí nad Labem, optimalizace
PK 16	koridor pro východní obchvat Teplic – Doubravská spojka
E5	koridor pro vedení VVN 110 kV do TR Ústí nad Labem – Střekov (ORP Ústí nad Labem)
E8	koridor pro vedení VVN 110 kV Chlumčany u Loun – Libochovice
V5	koridor pro napojení kanalizace Chlumec na ČOV Ústí nad Labem



Obrázek 68: Výřez z výkresu 7. SROVNÁVACÍ VÝKRES: Výkres ploch a koridorů, včetně ÚSES s vyznačením změn provedených v 5. aktualizaci Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje a vyznačení předmětných koridorů VD1/SHP, C-E61, i, PK16, E5, E8 a V5

U zbývajících ploch nebo koridorů, vymezených v platných ZÚR ÚK nebyla identifikována potenciální možnost vzniku kumulativních vlivů. Běžné přiblížení nebo křížení navrhovaných koridorů a ploch nepovažuje zpracovatelka SEA za území s možnými zvýšenými kumulativními ani synergickými vlivy na životní prostředí

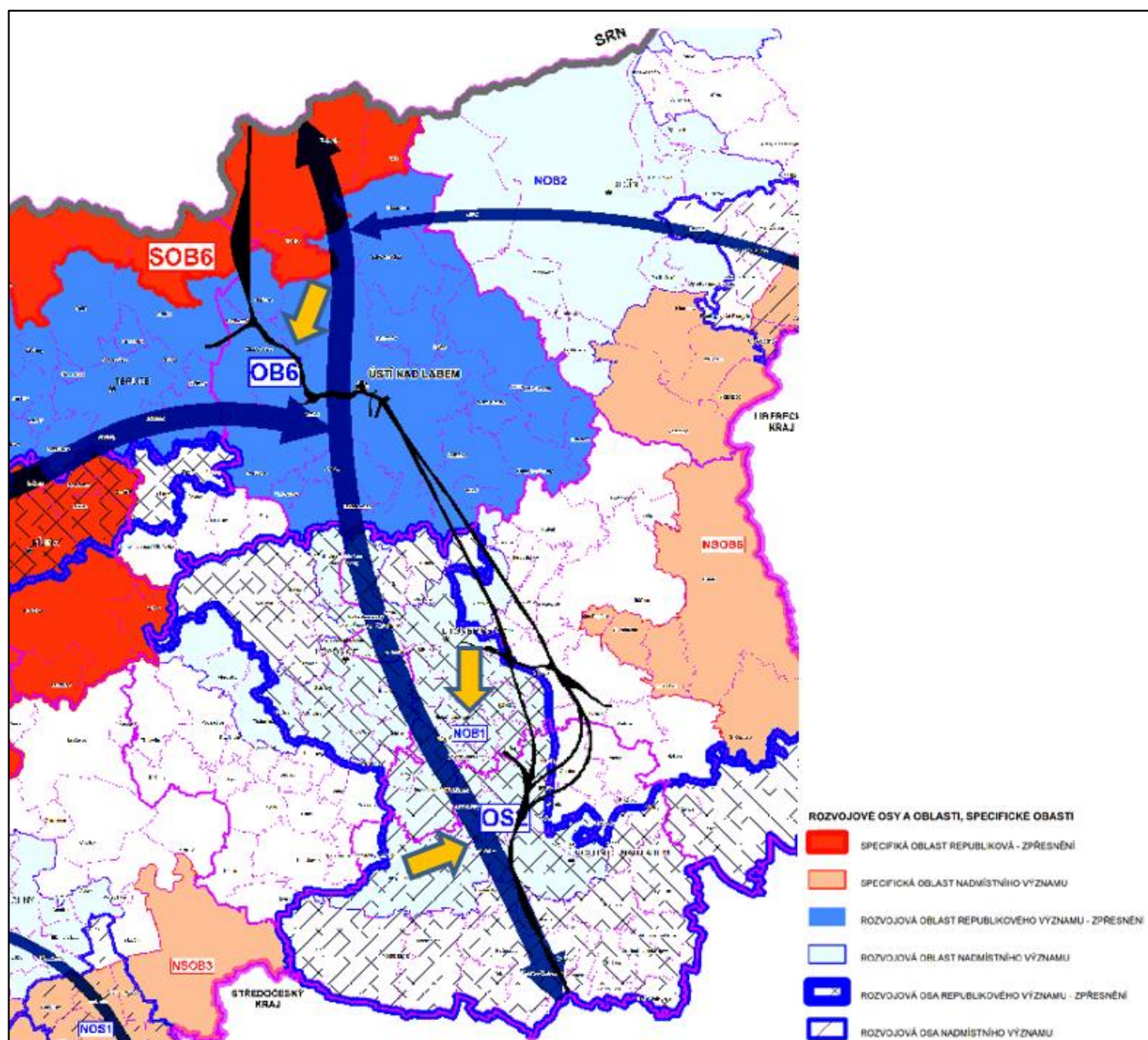
Území, kde se předpokládá vyšší četnost navrhovaných záměrů na provedení změn v území, představují rozvojové oblasti a rozvojové osy, vymezené v rámci PÚR ČR a ZÚR. Rozvojové oblasti a osy jsou vymežovány v územích, v nichž jsou z důvodu soustředění aktivit mezinárodního a republikového významu zvýšené požadavky na změny v území. V těchto územích je nutné vytvářet, udržovat a koordinovat územní připravenost na zvýšené požadavky změn v území a při respektování priorit územního plánování umožňovat odpovídající využívání území a zachování jeho hodnot.

Jedná se zejména o rozvojové oblasti a osy:

- OS2** Rozvojová osa dle PÚR ČR – Praha – Ústí nad Labem – hranice ČR/Německo (Dresden)
- OB6** Rozvojová oblast dle PÚR ČR – Ústí nad Labem (ORP Ústí nad Labem, Teplice)
- NOB1** Rozvojová osa nadmístního významu – Litoměřicko, Lovosicko, Roudnicko (ORP Litoměřice, Lovosice, Roudnice nad Labem)

Jedním z úkolů územního plánování stanoveného pro OB6 je například řešit přestavbu silničního napojení rozvojové oblasti na prostor Děčínska (silnice I/13 v úseku MÚK D8 Knínice – Děčín), pro NOB1 například podporovat rozvojový program letiště s mezinárodním statutem v Roudnici nad Labem a pro OB6 například řešit územní souvislosti spojené s vybudováním zařízení typu veřejný terminál a přístav s vazbou na logistické centrum na území města Lovosice a přilehlých obcí.

Všechny výše jmenované oblasti a osy mají společný úkol řešit územní souvislosti s navrhovaným záměrem VRT.



Obrázek 69: Výřez výkresu Úplného znění ZÚR ÚK po vydání 1., 2. a 3. aktualizace – Výkres uspořádání území se zákresem všech variant koridoru VRT a vyznačením předmětných oblastí a os (HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r. o., 07/2020)

Na základě vyhodnocení stávajícího stavu území a ploch a koridorů navrhovaných záměrů vymezených v platných ZÚR ÚK a koexistence těchto jevů byly vymezeny dvě oblasti potenciálních zvýšených kumulativních a synergických vlivů K1 Ústecko a K2 Litoměřicko - Roudnicko.

Riziko vzniku těchto vlivů nelze vyloučit v územích, ve kterých dochází k prostorové kumulaci rozvojových záměrů, nebo ve kterých je již v současné době kvalita složek životního prostředí významně ovlivněna a další rozvoj by znamenal další zhoršení kvalitativních a kvantitativních ukazatelů charakterizujících danou složku životního prostředí.

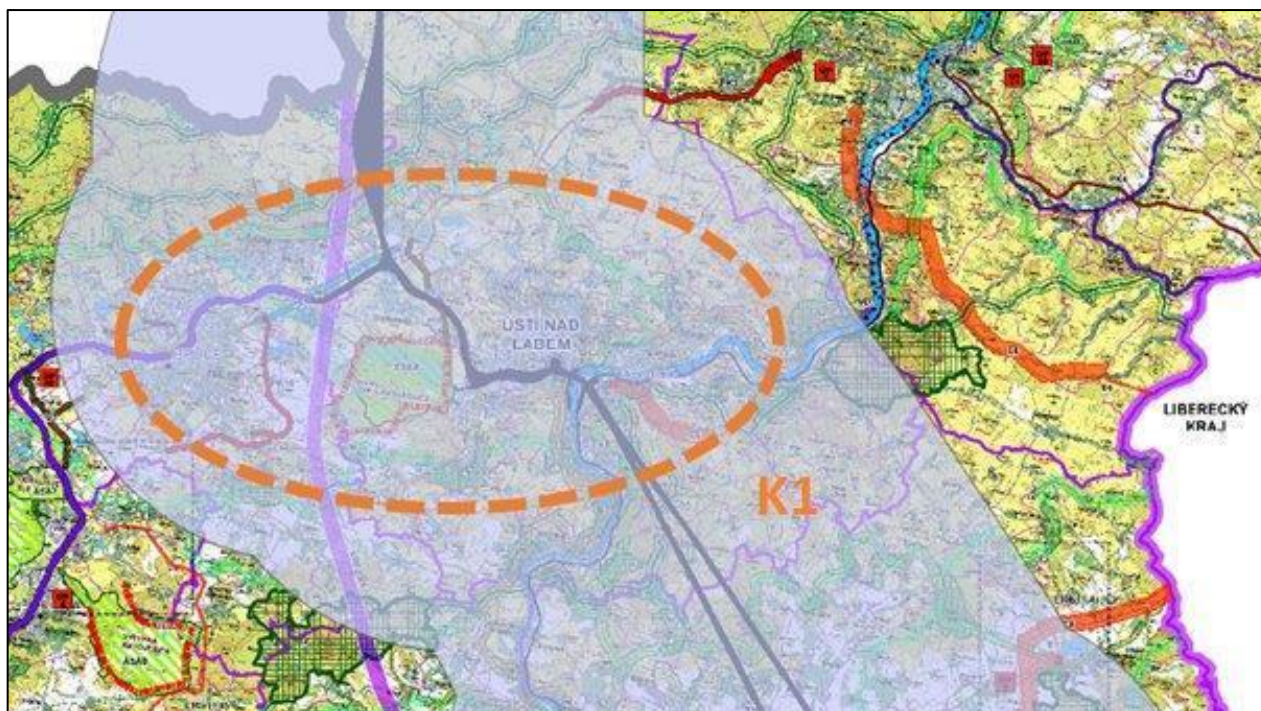
► K1 Ústecko

V území v širším okolí jednotlivých variant koridoru VRT (cca 10 km od osy koridoru) jsou v platných ZÚR ÚK vymezeny koridory dopravní a technické infrastruktury. Již v současné době je území značně zatíženo zejména hlukem a emisemi z dopravy a dopady vysoké míry urbanizace daného území. Jedná se o území v blízkosti stávající dálnice D8, která v území vytváří velké předpoklady pro rozvoj zejména průmyslu nebo logistiky. Oblast K1 je součástí Rozvojové oblasti republikového významu OB6, ale i součástí Ústecko – chomutovské aglomerace¹⁵, kde se předpokládá oproti zbývajícím částem Ústeckého kraje intenzivnější rozvoj území.

Faktorem rozvoje tohoto území je jeho poloha na významném koridoru dopravních tras (dálnice D8, železniční koridor, Labská vodní cesta). Rozvojová oblast představuje silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z nichž převážná část má republikový význam. Pro rozvojovou oblast jsou charakteristické požadavky na řadu změn v území a umísťování aktivit republikového a nadmístního významu.

Oblast K1 je vymezena v silně urbanizovaném území s výrazným zastoupením ploch průmyslové výroby. Klíčovým odvětvím, které využívá polohy města a dostupnosti dopravních cest, se stal chemický, potravinářský, strojírenský a hutní průmysl. Jedná se o území s vysokou intenzitou dopravy, a to jak silniční, tak i železniční a říční. Nejvýznamnější dopravní tepnou je D8 a hlavní železniční trať Praha – Děčín s návazností na hraniční přechod do SRN. Ústí nad Labem je rovněž významným uzlem vnitrozemské i mezinárodní říční dopravy. Celá oblast je poznamenána dlouholetou těžbou hnědého uhlí.

¹⁵ Polycentrická vysoce urbanizovaná metropolitní oblast, zahrnuje 5 statutárních měst (Děčín, Chomutov, Most, Teplice a Ústí nad Labem) a dalších 70 měst a obcí v jejich funkčním zázemí. Na rozloze 1542,9 km² (cca 28,9 % rozlohy Ústeckého kraje) a k 1. 1. 2014 zde žilo 521 577 obyvatel (63,2 % obyvatel Ústeckého kraje). Zdroj: <http://www.iti-ucha.cz/iti-2014-2020/vymezene-uzemi-aglomerace>



Obrázek 70: Oblast potenciálních kumulativních a synergických vlivů K1 (zákres variant koridorů VRT na podkladě Výkresu ploch a koridorů platných ZÚR ÚK, doplněný o buffer 10 km od os koridorů VRT)

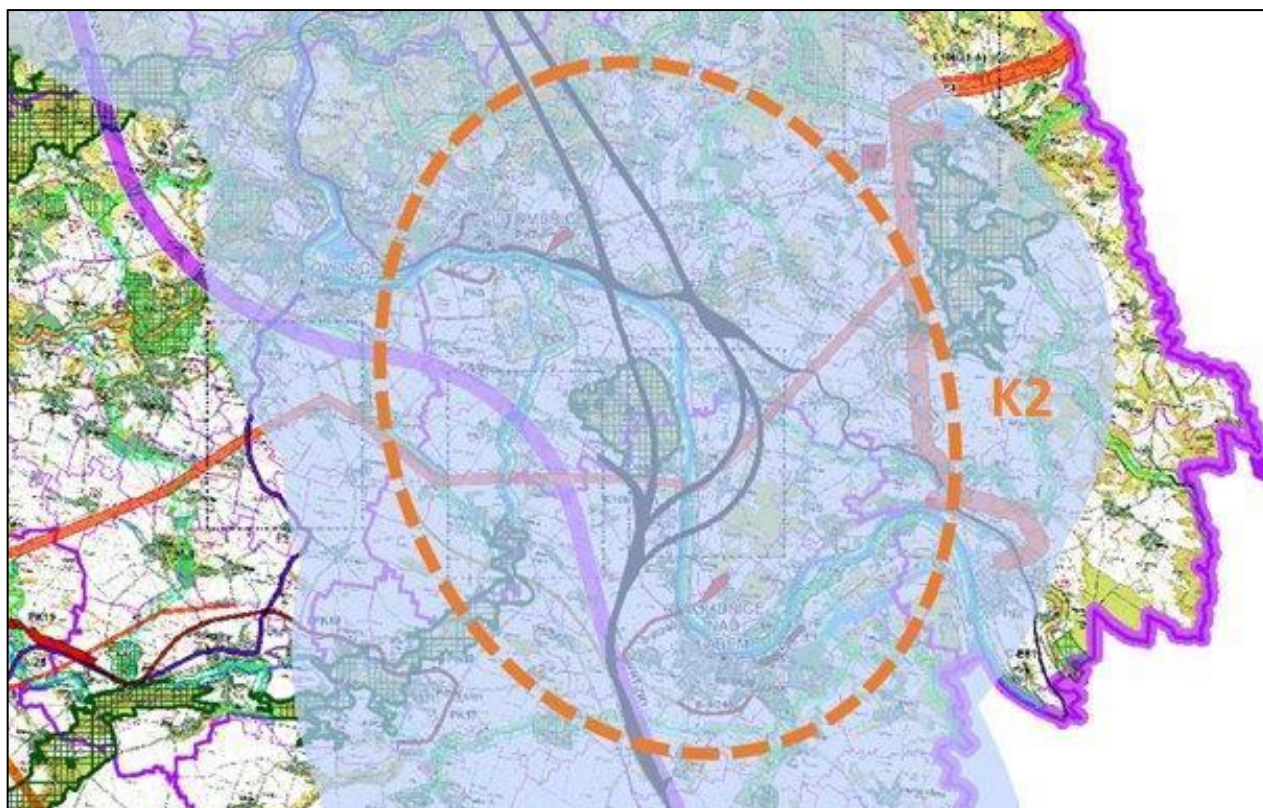
Oblast K1 je graficky znázorněna ve výkresové části dokumentace SEA ve výkrese A6 Výkres kumulativních a synergických vlivů.

Do oblasti jsou směřovány rozvojové aktivity zaměřené zejména na restrukturalizaci ekonomiky s důrazem na modernizaci průmyslu, rozvoj služeb a dalších aktivit. V souvislosti s těžebním průmyslem a nastupujícím transformačním rozvojem jsou v oblasti kladeny zvýšené požadavky na zajištění zásobování území energiemi. Území se tak vyznačuje vysokou koncentrací staveb a zařízení technické infrastruktury. Zejména vysoká koncentrace nadzemních liniových staveb (vedení elektrizační soustavy, nadzemní potrubí ad.) značnou měrou posiluje technicistní charakter oblasti.

► K2 Litoměřicko - Roudnicko

V území v širším okolí jednotlivých variant koridoru VRT (cca 10 km od osy koridoru) jsou v platných ZÚR ÚK vymezeny koridory dopravní a technické infrastruktury. Již v současné době je území značně zatíženo zejména hlukem, emisemi z dopravy a dopady vysoké míry urbanizace daného území. Jedná se o území v blízkosti stávající dálnice D8, která v území vytváří velké předpoklady pro rozvoj zejména průmyslu nebo logistiky. Oblast K2 je součástí Rozvojové osy republikového významu OS2, kde se předpokládá oproti zbývajícím částem Ústeckého kraje intenzivnější rozvoj území.

Území Litoměřicka a Roudnicka leží v oblasti masivu Českého středohoří na koridoru významných dopravních tras s vazbami na Středočeský kraj a hlavní město, k Ústí nad Labem a Teplicím, a k sousednímu Sasku. Území je v současné době intenzivně využíváno jak z hlediska dopravy, průmyslové výroby, intenzivního zemědělství, kultury, rekreace a cestovního ruchu, těžby a zpracování nerostných surovin a s tím souvisí i řada požadavků na změny v území. Týká se to zejména přestavby dopravní infrastruktury (veřejné logistické centrum Lovosice, zlepšení plavebních podmínek na Labi a rozšíření přístavu Lovosice atd.).



Obrázek 71: Oblast potenciálních kumulativních a synergických vlivů K2 (zákes variant koridorů VRT na podkladě Výkresu ploch a koridorů platných ZÚR ÚK, doplněný o buffer 10 km od os koridorů VRT)

Oblast K2 je graficky znázorněna ve výkresové části dokumentace SEA ve výkrese A6 Výkres kumulativních a synergických vlivů.

5. SOUČASNÉ PROBLÉMY A JEVY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ BY MOHLY BÝT UPLATNĚNÍM ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY, ZEJMÉNA S OHLEDEM NA ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ A PTAČÍ OBLASTI

Na základě obsahu kapitol 3. a 4. a na základě ÚAP ÚK byly identifikovány hlavní současné problémy a jevy životního prostředí, resp. byla identifikována zátěž složek životního prostředí nad úroveň limitů stanovených právními předpisy, které by mohly být uplatněním 5aZÚR ÚK významně ovlivněny.

Dle indikátorů, které vstupují do vyváženosti územních podmínek pro příznivé životní prostředí a zásadním způsobem jej ovlivňují, byl identifikován v rámci ÚAP ÚK na území Ústeckého kraje problematický pás od Ústí nad Labem přes Teplice, Bílinu, Litvínov, Most až Chomutov, který se dále stáčí směrem na Žatec a Podbořany s odbočkou na Postoloprty a Louny.

Tato nejvíce urbanizovaná a využívaná – pro těžbu nerostných surovin a průmyslovou činnost – oblast kraje má také nejhorší podmínky životního prostředí. Těžební a průmyslová činnost je také spojena s intenzivním dopravním zatížením území, překračováním imisních limitů, zatížením území prašností. Z toho následně plyne špatný stav životního prostředí.

Kvalitní podmínky životního prostředí naopak byly identifikovány v obcích ležících v pásu Krušných hor, dále v obcích od Děčína směrem na severovýchod do Šluknovského výběžku a v obcích ležících v oblastech s ochranou přírody a krajiny (CHKO, přírodní park).

Vztah řešení 5aZÚR ÚK k negativům a problémům k řešení identifikovaným v rámci dílčích analýz pozitiv a negativ dle textové části ÚAP ÚK (2021) je prezentován v následující tabulce. **Do tabulky byla zařazena pouze negativa mající vliv na podmínky pro příznivé životní prostředí (environmentální pilíř) a jsou-li ovlivnitelné na úrovni ZÚR.**

Použitá stupnice popisující vztah koncepce k identifikovaným problémům:

- +** může dojít k významnému zlepšení stavu složek životního prostředí souvisejících s problémem, snížení závažnosti problému nebo jej alespoň částečně řeší
- může dojít k významnému zhoršení stavu složek životního prostředí souvisejících s problémem, zvyšuje závažnost problému nebo komplikuje jeho řešení v budoucnu
- 0** nemá vliv na daný problém, netýká se ho

Tabulka 13: Vztah 5aZÚR ÚK k identifikovaným problémům v rámci ÚAP ÚK (2021)

identifikovaná negativa	vztah	komentář
<i>Silné narušení přírody a krajiny na značném území kraje především těžbou nerostných surovin, průmyslovou výrobou a zemědělstvím.</i>	0	Předmětem posuzované koncepce není vytváření podmínek pro rozvoj těžby nerostných surovin, průmyslovou výrobu ani zemědělství.
<i>Negativní vlivy na krajinný ráz v posledních letech v podobě výstavby průmyslových zón, nákupních středisek, obytné zástavby v suburbánních oblastech včetně výstavby</i>	0	Předmětem posuzované koncepce není vymezení ploch pro jmenované stavby.

identifikovaná negativa	vztah	komentář
<i>větrných a fotovoltaických elektráren.</i>		
<i>Zranitelnost území z hlediska emisí.</i>	+	Předmětem posuzované koncepce je vytvoření územních podmínek pro realizaci dopravní infrastruktury mající pozitivní dopad na emisní situaci v území.
<i>Fragmentace krajiny daná vysokou hustotou silnic I. a II. tříd a existencí dálnice včetně významných produktodů a republikových energetických sítí.</i>	-	Předmětem posuzované koncepce je vymezení koridoru dopravní infrastruktury, v důsledku čehož by mohlo dojít k nežádoucí fragmentaci krajiny.
<i>Vzrůstající tlak na otvírku těžby nerostných surovin v rizikových lokalitách (např. štěrkopísek, kaolín) a těžbu hnědého uhlí za územně ekologickými limity s výrazně negativními vlivy na přírodu a krajinu.</i>	0	Předmětem posuzované koncepce není vytváření územních podmínek pro rozvoj těžby nerostných surovin.
<i>Fragmentace krajiny a narušení krajinného rázu v krajinářsky nejceněnějších a nejzranitelnějších částech kraje výstavbou vysokých větrných elektráren a přečerpávacích vodních elektráren.</i>	0	Předmětem posuzované koncepce není vymezení ploch pro jmenované stavby.
<i>Likvidace a narušení ekosystémů budováním dopravní a technické infrastruktury.</i>	-	Předmětem posuzované koncepce je vymezení koridoru dopravní infrastruktury, v důsledku čehož by mohlo dojít k narušení ekosystémů.
<i>Nepříznivá situace ohledně zranitelnosti svrchního kolektoru podzemních vod.</i>	0	Předmětem posuzované koncepce není vytvoření územních podmínek pro realizaci takového záměru, který by zhoršil zranitelnost svrchního kolektoru podzemních vod.
<i>Střety zájmů těžby nerostných surovin s ochranou přírody a krajiny a rozvoje obcí zejména v DP a CHLÚ.</i>	-	Předmětem posuzované koncepce je vymezení koridoru dopravní infrastruktury, v důsledku čehož by mohlo dojít k ovlivnění možnosti vydobyti zásob ložisek nerostných surovin, popřípadě přímému dotčení nebo znemožnění přístupu k ložisku.
<i>Masivní ovlivnění přirozeného vodního režimu antropologickými zásahy.</i>	0	Předmětem posuzované koncepce není vytvoření územních podmínek pro realizaci takového záměru, který by představoval masivní ovlivnění přirozeného vodního režimu řešeného území.
<i>Ohrožení části území povodněmi (úseky vodních toků ohrožující zastavěná území jsou úseky dolního toku Labe, středního toku Ohře, dolního toku Ohře, toku Bíliny,</i>	0	Předmětem posuzované koncepce není protipovodňová ochrana území. Při vymezení variant koridoru VRT a výběru nejvhodnější varianty je existence záplavového území a jeho

identifikovaná negativa	vztah	komentář
<i>Ploučnice a Kamenice).</i>		aktivní zóny zohledněna.
<i>Ovlivnění vodního režimu výstavbou přečerpávacích vodních elektráren.</i>	0	Předmětem posuzované koncepce není vymezení ploch pro jmenované stavby.
<i>Ohrožení vodních zdrojů intenzivní zemědělskou činností.</i>	0	Předmětem posuzované koncepce není vymezení ploch pro zemědělství.
<i>Vysoké imisní zatížení, trvalé překračování imisních limitů pro PM₁₀, benzo(a)pyren a přízemní ozón.</i>	+	Předmětem posuzované koncepce je vytvoření územních podmínek pro realizaci dopravní infrastruktury, která by měla mít pozitivní dopad na emisní situaci v území.
<i>Vysoká koncentrace velkých zdrojů znečišťování ovzduší (především elektrárny, teplárny, povrchové doly a provozy chemického, strojírenského a papírenského průmyslu a průmyslu stavebních hmot).</i>	0	Předmětem posuzované koncepce není vymezení ploch pro jmenované stavby nebo zařízení.
<i>Významné liniové zdroje znečištění (hlavní silniční a dálniční komunikace).</i>	+	Předmětem posuzované koncepce je vytvoření územních podmínek pro realizaci dopravní infrastruktury mající pozitivní dopad na emisní situaci v území, která je zhoršována silniční motorovou dopravou.
<i>Vysoká hluková zátěž v okolí dálnice D8 a dalších páteřních silnic.</i>	+	Předmětem posuzované koncepce je vytvoření územních podmínek pro realizaci dopravní infrastruktury, která by měla mít pozitivní dopad na hlukovou situaci v území z pohledu snížení hlukové zátěže ze silniční dopravy.
<i>Chybějící čištění odpadních vod malých sídel.</i>	0	Předmětem posuzované koncepce není vytvoření územních podmínek pro rozvoj tohoto druhu technické infrastruktury.
<i>Zvyšování intenzity dopravy může vést ke zvýšení emisí a imisních koncentrací látek znečišťujících ovzduší včetně zvýšení hlukové zátěže v blízkosti dopravních komunikací.</i>	+/-	Předmětem posuzované koncepce je vytvoření územních podmínek pro realizaci dopravní infrastruktury mající pozitivní dopad na emisní situaci v území, která je zhoršována silniční motorovou dopravou. Obsahem posuzované koncepce je vytvoření územních podmínek pro realizaci dopravní infrastruktury, která může mít jak negativní dopad na hlukovou situaci z pohledu výstavby nové železniční trati, ale i pozitivní, z pohledu snížení dopravního zatížení stávající silniční sítě, která je významným zdrojem hluku v území.
<i>Zábory zemědělské půdy kvůli stavební</i>	-	Vymezením koridoru pro dopravní

identifikovaná negativa	vztah	komentář
<i>činnosti.</i>		infrastrukturu dojde k záboru ZPF.
<i>Imisní poškození vysokého podílu lesních porostů.</i>	+	Předmětem posuzované koncepce je vytvoření územních podmínek pro realizaci dopravní infrastruktury mající pozitivní dopad na emisní situaci v území, která je zhoršována silniční motorovou dopravou.
<i>Rozšiřování zastavěných ploch na úkor ZPF a PUPFL.</i>	-	Předmětem posuzované koncepce je vytvoření územních podmínek pro realizaci dopravní infrastruktury mající dopad na zábor ZPF a PUPFL.
<i>Ohrožení zemědělské půdy vodní erozí.</i>	0	Předmětem posuzované koncepce není vytvoření územních podmínek, které by mohly ohrozit zemědělskou půdu vodní erozí.
<i>Zánik cenných přírodě blízkých stanovišť procesem zalesňování.</i>	0	Předmětem posuzované koncepce není vytvoření územních podmínek pro zalesňování.
<i>Pokračující znečišťování vodních toků v případě nerealizování dobudování kanalizace napojené na ČOV v daných oblastech.</i>	0	Předmětem posuzované koncepce není vytvoření územních podmínek pro dobudování předmětné technické infrastruktury.
<i>Zatížení silnic intenzivní tranzitní kamionovou dopravou.</i>	+	Předmětem posuzované koncepce je vytvoření územních podmínek pro realizaci dopravní infrastruktury, která přinese snížení zatížení území silniční tranzitní kamionovou dopravou.
<i>Zatížení obcí emisemi a hlukem v okolí hlavních tahů.</i>	+	Předmětem posuzované koncepce je vytvoření územních podmínek pro realizaci dopravní infrastruktury, která může mít jak negativní dopad na hlukovou situaci z pohledu výstavby nové železniční trati, ale i pozitivní, z pohledu snížení dopravního zatížení stávající silniční sítě, která je významným zdrojem hluku v území.

Obecné současné jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním koncepce s ohledem na její obsah významně ovlivněny

Ovzduší

Přes postupné významné zlepšování kvality ovzduší zůstávají v kraji k řešení lokálně i koncentračně významné problémy v oblastech se zhoršenou kvalitou ovzduší, způsobenou v blízkosti větších měst průmyslem, ale také silniční dopravou podél významných dopravních komunikací. Nejvýznamnějším problémem jsou zvýšené imisní koncentrace prachových částic PM₁₀ a PM_{2,5} a benzo(a)pyrenu. Dalším důvodem zhoršené kvality ovzduší i v lokalitách mimo průmyslová centra (resp. právě v lokalitách mimo centra) je postupný návrat obyvatelstva k pevným palivům, což posuzovaná koncepce nemůže řešit.

Krajina

Ke stávajícím problémům kraje patří silná fragmentace krajiny daná především stávajícími dopravními stavbami a technickou infrastrukturou. S tím souvisí neprůchodnost území pro velké savce a částečná nebo úplná izolovanost těch druhů fauny, které nedokáží tyto bariéry překonávat. Bariérami v území jsou také velké půdní celky.

Na tyto problémy navazuje omezení nebo absence funkčnosti skladebných prvků ÚSES, které jsou vymezeny a nebyly dosud realizovány, nebo těch, které se dostaly do střetu s antropogenními, zejména liniovými stavbami.

Voda

a) Vybřežování vodotečí při dlouhotrvajících deštích a bleskové povodně při přívalových deštích

K vybřežování a rozlivům vodotečí, zejména Labe, ale i dalších drobnějších vodních toků, docházelo v průběhu běžně vodního roku i vícekrát. K rozlivům významných vodotečí se v posledních letech přidávají i tzv. bleskové povodně na drobných vodních tocích a splachy dešťových vod a bahna ze svažitých pozemků. S tímto jevem úzce souvisí i fenomén vodní eroze, kdy jsou úrodné svrchní vrstvy půdy splachovány srážkovými vodami mimo obdělávané pozemky.

Příčinou tohoto jevu je jednak stále klesající sorpční kapacita území (nedostatek travních pásů kolem vodotečí, velké plochy pozemků bez mezí, špatný způsob obdělávání pozemků s absencí hnojení statkovými a zelenými hnojivy), jednak přírůstek zastavěných a zpevněných ploch, z nichž jsou vody odváděny do vodotečí bez retence.

b) Riziko znečištění úbytku povrchových a podzemních vod

Stejně jako u povrchových vod, jsou kvantita i jakost podzemní vody významně ovlivněny aktivitami člověka v krajině, a to i těmi bývalými. Rizikem jsou např. kontaminovaná místa (staré zátěže a skládky), obsahující zvýšené koncentrace nebezpečných látek.

I 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, kdy o sebe tře zároveň brzda s kolem a je vyvíjen i tlak na kolejnici. K většímu znečištění dochází v případě nákladní dopravy k tomuto znečištění dochází více (vlaky jsou těžší, proto mají vyšší faktor tření, protože brzdí delší dobu) než v případě dopravy osobní. Částečky v okolí železnice mohou kontaminovat svojí přítomností dešťovou vodu, která poté prosakuje do půdy a může tak ohrozit podzemní vody svojí toxicitou.

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 šterkového podloží pod tratí, a zvláště v blízkosti vodních toků či podzemních vod může negativně ovlivnit jejich kvalitu (Burkhardt, 2008).

Horninové prostředí a surovinové zdroje

Vymezením koridoru dopravní infrastruktury může být potenciálně významně ovlivněna možnost vydobyti zásob ložisek nerostných surovin přímým dotčením nebo nepřímým znemožněním přístupu k ložisku. Vymezení koridoru pro dopravní stavbu může být ovlivněno existencí poddolovaných a sesuvných území, což může následně ztížit zakládání staveb a negativně ovlivnit jejich bezpečnost, životnost a ekonomickou náročnost.

Půda

Klesající výměra a kvalita zemědělské půdy vlivem antropogenních činností, kterými jsou rozvoj zástavby měst, a to jak velkých skladových a prodejních hal, tak i značného počtu drobných staveb včetně obytné zástavby, výstavby dopravní a technické infrastruktury či povrchová těžba nerostů vede k postupnému nevratnému snižování výměry zemědělské a lesní půdy včetně narušení její mimoprodukční funkce.

Stejně jako tomu je v případě rizika znečištění vod, může v okolí železniční tratě dojít v důsledku provozu ke znečištění půdy viz předchozí odstavce věnující se vodě.

Fauna, flora, biologická rozmanitost, ZCHÚ, NATURA 2000, přírodní parky

V území již v minulosti došlo k fragmentaci krajiny železničními tratěmi a silničním systémem, včetně dálnice D8. Tím došlo k vytvoření bariér, které jsou pro řadu druhů žijících v území nepropustné (zejména pro velké savce), a tedy i k jejich částečné izolaci jak z hlediska populací navzájem, tak z hlediska obtížné dostupnosti potravy. Problematicky působí v tomto ohledu také velké půdní bloky, které působí jako neprostupná bariéra pro některé živočišné druhy.

Do území řešeného 5aZÚR ÚK zasahuje CHKO České středohoří řada EVL a PO Východní Krušné hory v nichž se nacházejí biotopy řady zvláště chráněných druhů flóry a fauny. Z došlých stanovisek příslušných orgánů ochrany přírody dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění vyplynulo, že koncepce může mít samostatně nebo ve spojení s jinými významný vliv na evropsky významné lokality (EVL) a ptačí oblasti (PO). Konkrétně svým stanoviskem dle § 45i uvedeného zákona nevykloučily významný vliv koncepce na EVL a PO následující orgány státní správy: AOPK ČR – Regionální pracoviště Správa CHKO České středohoří (č.j. SR/0726/UL/2021-7 ze dne 20. 10. 2021) a Krajský úřad Ústeckého kraje (č. j. KUUK/134876/2021 ze dne 6.10.2021).

Vymezení těchto ochranných významných území a lokalizace potravních biotopů těchto zvláště chráněných druhů významně omezuje vymezení koridoru pro umístění a následné provozování antropogenních aktivit včetně dopravních systémů, což se týká i předmětu posuzované koncepce.

Koridory VRT je dotčeno několik maloplošných zvláště chráněných ZCHÚ. Problémem v řešeném území je zasahování do integrity vyhlášených ZCHÚ, čímž se omezují potravní biotopy zvláště chráněných druhů fauny a další podmínky rozvoje předmětů ochrany ZCHÚ. Dochází také k úbytku stanovišť, která jsou významnou součástí ZCHÚ.

Podrobně je otázka potenciálních negativních vlivů koncepce na EVL a PO komentována v části B VVURÚ¹⁶, u zvláště chráněných území pak v kapitole 6. tohoto vyhodnocení SEA.

Problémem v rámci ČR i Ústeckého kraje je také pokles biologické rozmanitosti, způsobený ubýváním rostlinných a živočišných druhů vlivem změny jejich životních podmínek. K tomu přispívá mimo jiné fragmentace krajiny (tedy i biotopů) v důsledku rozvoje dopravní i technické infrastruktury a omezení její prostupnosti pro celou řadu živočichů velkých savců.

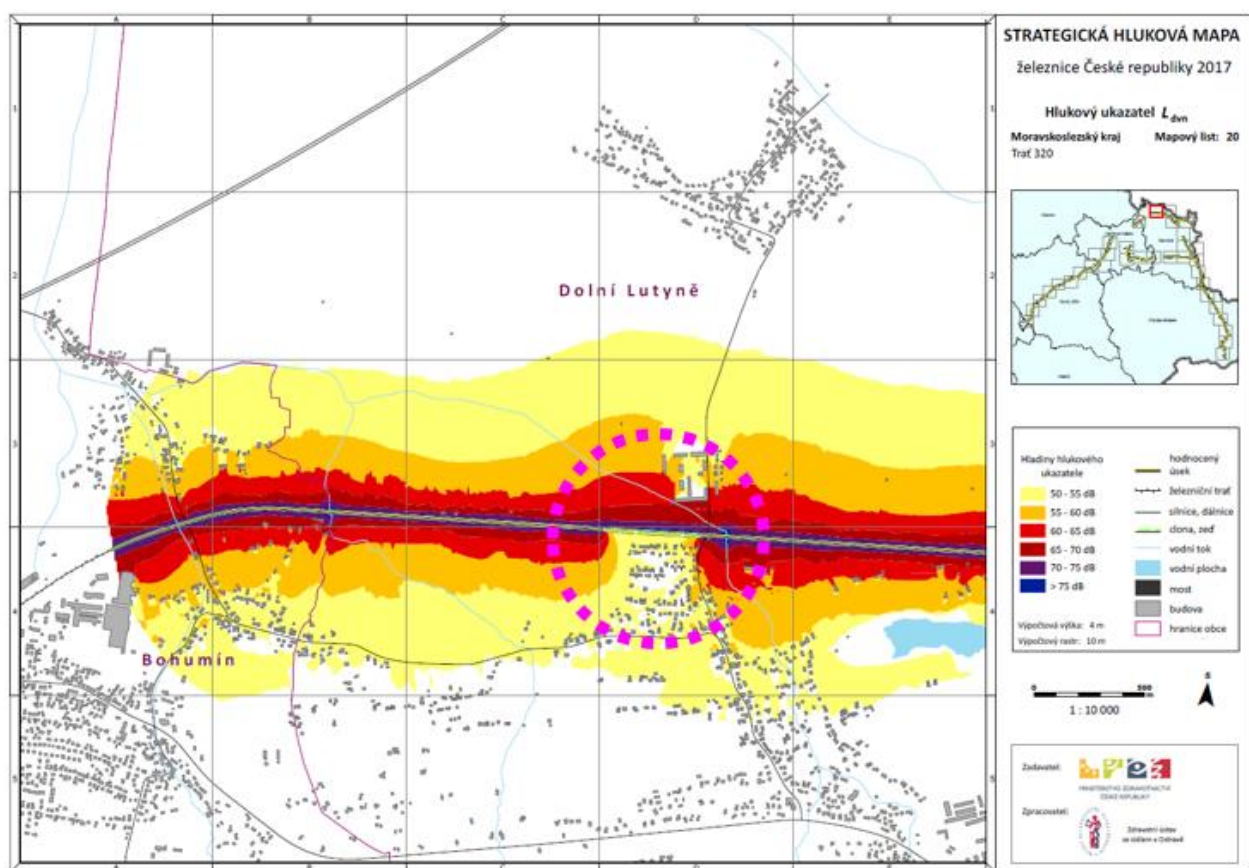
K tomu přispívá rovněž šíření nepůvodních, agresivních druhů rostlin i živočichů, které vytlačují konkurenčně slabší původní druhy. Jejich šíření podporují antropogenní zásahy včetně budování liniových staveb vedoucích k narušení či likvidaci stabilizovaných stanovišť.

Hluk a vibrace

Hlavním zdrojem hluku v území obecně je doprava, především doprava automobilová, ale i železniční. Železniční doprava je velmi významným zdrojem hluku, zejména v úsecích tzv. koridorů, kde se velké dopravní zatížení spojuje s rychlostmi vlaků až 160 km/h. Hluk z železniční dopravy je méně vyrovnaný než hluk z dopravy automobilové, průjezdy vlaku mají menší frekvenci, o to však vyšší špičkové hladiny hluku.

Kromě hluku působí železniční doprava i významnější vibrace. V oblasti železniční dopravy je podkladem pro hodnocení hluku strategická hluková mapa železniční dopravy. Způsob situování obytné zástavby a protihlukových opatření ve vztahu k železničním tratím je základním determinantem pro zhodnocení míry expozice obyvatel různými úrovněmi hlukové zátěže. Realizace protihlukových opatření je z hlediska možnosti minimalizace hlukové zátěže na obyvatelstvo významným nástrojem (viz příklady z praxe níže u obce Dolní Lutyně).

¹⁶ ČÁST B VVURÚ: Posouzení vlivu koncepce: „Aktualizace č. 5 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, 2022)



Obrázek 72: Ukázka strategické hlukové mapy pro železnici a účinnosti protihlukových opatření; Moravskoslezský kraj, Dolní Lutyně (Zdroj: Ministerstvo zdravotnictví, Strategická hluková mapa, 2017)



Obrázek 73: Ukázka protihlukových opatření v Dolní Lutyni - na předchozím obrázku fialově vyznačená oblast (Autor: Jan Cihlář)

Hluková zátěž území patří mezi faktory, které budou realizací koridoru, resp. provozem na příslušné vysokorychlostní trati, ovlivněny. Nová vysokorychlostní trať bude představovat nový liniový zdroj hluku

v území, s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se bude přibližovat k chráněné zástavbě. Zároveň se však v důsledku realizace koncepce předpokládá převedení části silniční dopravy (především osobní) na železnici, resp. vysokorychlostní trať, což může snížit stávající akustické zatížení území silniční dopravou.

6. ZHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍCH A PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ NAVRHOVANÝCH VARIANT ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE, VČETNĚ VLIVŮ SEKUNDÁRNÍCH, SYNERGICKÝCH, KUMULATIVNÍCH, KRÁTKODOBÝCH, STŘEDNĚDOBÝCH A DLOUHODOBÝCH, TRVALÝCH A PŘECHODNÝCH, Kladných a záporných; Hodnotí se vlivy na obyvatelstvo, lidské zdraví, biologickou rozmanitost, faunu, floru, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického a vlivy na krajinu včetně vztahů mezi uvedenými oblastmi vyhodnocení

6.1. Postup při hodnocení vlivů

Na základě obsahu kapitol 3. a 4. a na základě ÚAP Ústeckého kraje byly detekovány hlavní současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním koncepce významně ovlivněny.

Hodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na životní prostředí je metodicky založeno na hodnocení všech částí 5aZÚR ÚK. Koncepce je hodnocena v míře podrobnosti, která je dána měřítkem její grafické části (1 : 100 000).

Hodnocení vlivů na obyvatelstvo a složky ŽP vychází z identifikace potenciálních vlivů a z expertního odhadu jejich rozsahu a významnosti. Míra podrobnosti hodnocení včetně kvantifikace jejich rozsahu a významnosti odpovídá míře podrobnosti, v jaké jsou plochy a koridory v rámci částí 5aZÚR ÚK definovány.

K vymezení koridoru pro VRT v 5aZÚR ÚK dochází na základě výsledků tzv. ideové a studijní fáze, která v sobě zahrnuje zpracování různých druhů specificky zaměřených studií. Tyto studie se týkají jednak vyhledávání vhodných tras a možností budoucího provozu vlaků (tzv. studie proveditelnosti), jednak zvažují možnosti budoucího technického řešení samotné trati (tzv. technicko-provozní studie). Výsledky studie proveditelnosti schvaluje Ministerstvo dopravy, resp. schvaluje dále sledované varianty. Z pohledu územního dopadu prověřovaného záměru VRT je výstupem těchto studií proveditelnosti pás území (koridor), který je podkladem pro aktualizaci ZÚR.

Stejně tak tomu je v případě 5aZÚR ÚK, kdy podkladem pro vymezení koridoru byly mj. následující studie:

- 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)
- Územně technická studie „Nová trať Kralupy nad Vltavou – Most“ (METROPROJEKT 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)

- Technicko-provozní studie – technická řešení VRT (SUDOP PRAHA a.s. + ACRI – Asociace podniků českého železničního průmyslu + METROPROJEKT Praha a.s., 2015 – 2017)
- Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany (CEDOP, z. s. – EGIS, 2020)

6.1.1. Rozsah hodnocení vlivů 5aZÚR ÚK z hlediska charakteristik, problémů a jevů ŽP

V následujícím textu je hodnocení rozděleno do několika oblastí, v nichž jsou záměry a změny uvedené v 5aZÚR ÚK posouzeny ve vztahu k jednotlivým složkám a k jejich vzájemným vztahům:

- 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, lokality soustavy NATURA 2000, přírodní parky, významné krajinné prvky (VKP), památné stromy;
- vlivy na flóru, faunu, biologickou rozmanitost, migrační prostupnost, ÚSES;
- vlivy na kulturní dědictví a hmotný majetek;
- vlivy na ZPF,
- vlivy na PUPFL,
- vlivy na obyvatelstvo, hluk, vibrace, veřejné zdraví;
- přeshraniční vlivy.

6.1.2. Postup hodnocení

Hodnocení předpokládaných vlivů 5aZÚR ÚK je provedeno ve třech krocích:

1. Identifikace podstatných vlivů;
2. Charakteristika vlivů jednotlivých variant koridoru VRT obsažených v 5aZÚR ÚK, včetně odhadu jejich významnosti;
3. Vyhodnocení vlivu změny či úpravy.

Při vyhodnocení vlivů je brán v úvahu také princip předběžné opatrnosti. V případě shledání možných nepříznivých vlivů byla v souladu s tímto principem formulována doporučení, jak těmto nepříznivým vlivům předejít (například vhodným výběrem a umístěním záměru).

6.1.3. Hodnocení předpokládaných vlivů z hlediska charakteru a rozsahu dopadu

Koncepce je posuzována jako celek s ohledem na její charakter, podrobnost řešení a měřítko. V souladu s ustanovením § 36 odst. 3 stavebního zákona jsou sledovány pouze vlivy, které lze předvídat v měřítku a podrobnosti ZÚR, tj. v měřítku 1: 100 000, na vlivy případně zřejmé v nižších podrobnostech je v textu upozorněno. Např. není možno sledovat zásah do ochranného pásma lesa nebo výskyt plošně malý skupin dřevin.

Hodnocení se provádí ve vztahu k jednotlivým tématům a jejich dílčím částem. Ve všech případech se

jedná o vlivy předpokládané (potenciální). Hodnocení se týká vlivů, které lze rozdělit do následujících kategorií:

I. Vlivy dle účinku

Přímé vlivy

Hodnoceny jsou vlivy spojené s přímým dopadem na některou ze složek životního prostředí dopady na ŽP související s uplatněním koridoru, vymezovaném v 5aZÚR ÚK. Vyhodnocení vychází ze znalosti území a z analýz střetů záměru s hodnotami a limity v území. Např.: zničení jedinců či skupin fauny nebo flóry, znemožnění zemědělského hospodaření na půdě při záboru ZPF, ohrožení kvality vod únikem škodlivin apod.

Nepřímé vlivy

Hodnoceny jsou vlivy s kauzálním vztahem ke změnám definovaným v 5aZÚR ÚK, např. vlivy, které se projeví uplatněním požadavků na rozhodování v území či úkolů pro územní plánování nebo se mohou v území projevit zprostředkovaně. Např. požadavek na zajištění dostatečné šíře koridoru pro umístění potenciálně potřebných protihlukových opatření.

Sekundární vlivy

Zvažovány jsou důsledky druhotného působení primárního vlivu uplatnění koncepce na některou ze složek životního prostředí na jinou složku. Např. zábor půdy a s ním spojené odstranění porostů na povrchu vyvolá úhyn některého druhu fauny a následně snížení biodiverzity území nebo ovlivnění zdravotního stavu obyvatelstva v důsledku ovlivnění kvality ovzduší.

II. Vlivy z hlediska času a trvání

Krátkodobý vliv je vliv působící na danou složku životního prostředí po dobu provádění realizace záměru (období výstavby).

Střednědobý vliv je vliv působící na danou složku životního prostředí, jenž není spojen výhradně s realizací záměru, ale nastane v případě uplatnění koncepce v etapách, při nekompletní realizaci záměru či nerealizování doprovodných částí záměru, případně nastane po dobu zkušebního provozu (je uváděn, je-li odlišný od dlouhodobého vlivu).

Dlouhodobý vliv je vliv působící na danou složku životního prostředí po dobu provozu (užívání) realizovaného záměru.

Trvalý vliv je vliv působící na danou složku životního prostředí, jehož působení je při zachování realizovaného záměru nevratné, např. zábor půdy je trvalý i v případě, že objekt není využíván.

Přechodný vliv je vliv, jehož působení je dáno časově omezenými poměry v území (např. ovlivnění kvality vod vlivem zaplavení zdrojů při povodni).

III. Synergické vlivy

Jsou vlivy vznikající působením vlivů různého druhu a původu na danou složku životního prostředí, které při souběhu několika vlivů nebo vlivů několika záměrů působí obvykle silněji, než je pouhý součet jednotlivých vlivů. Např. společné působení hluku a imisního zatížení nebo současné působení zvýšených imisních koncentrací benzo(a)pyrenu a prachu vyvolá zvýšené riziko poškození veřejného zdraví.

IV. Kumulativní vlivy

Kumulativní vliv je dán součtem vlivů stejného druhu (např. emise jednoho polutantu, hlukové působení více zdrojů) z různých zdrojů, přičemž při posuzování jednotlivých zdrojů izolovaně by takový vliv mohl být nulový nevýznamný. Zjištěné kumulace jsou zahrnuty do hodnocení.

V. Vlivy z hlediska lokalizace – přesahující hranice řešeného území, zejména hranice státu

Při hodnocení vlivů jsou sledovány vlivy z hlediska jejich možného dopadu na území sousedních států, jsou-li identifikovány.

Nejistoty hodnocení

Hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví vychází z identifikace potenciálních vlivů a z expertního odhadu jejich rozsahu a významnosti. Nejistota hodnocení je dána zejména neznalostí konkrétního stavebně-technického řešení stavby, pro kterou je v rámci 5aZÚR ÚK vymezován koridor (např. konkrétní podoba železničního spodku včetně požadavků na zemní práce, odvodnění, mostů, oplocení apod.) Na základě znalostí obdobných záměrů lze tak pouze v hrubých obrysech odhadnout, ale nikoliv přesně určit, stavebně-technické řešení budoucí stavby VRT. Koridor pro VRT je vymezován v proměnné šířce (100–1200 m), přičemž budoucí umístění samotné stavby v koridoru se nemusí dotknout řady jevů (limitů). Jejich dotčení bude možné s jistotou konstatovat teprve až na základě podrobnějšího rozpracování záměru v rámci projektové přípravy stavby pro územní řízení.

ZÚR jsou koncepčním územně plánovacím dokumentem na úrovni kraje. Pracuje se v nich s územně plánovacími nástroji ve velmi hrubém rozlišení, které nezobrazuje reálné provedení stavby, pouze ho v širokém měřítku lokalizuje do řešeného území. Toto měřítko neumožňuje identifikovat přesně případné konkrétní negativní vlivy na životní prostředí, proto zde dále **uvedené vyhodnocení vlivů na životní prostředí (ať již u jednotlivých složek nebo u jejich kumulace a synergie) stanovuje pouze potenciální možnost, nikoliv jistotu vlivu.**

Při vyhodnocení 5aZÚR ÚK se dále vychází ze skutečnosti, že v měřítku ZÚR nemůže být přihlíženo ke konkrétnímu stavebně-technickému řešení staveb umisťovaných v koridorech ani je nařizovat. Jednalo by se o nezákonnou podrobnost, a o podrobnost řešitelnou nižšími správními akty, kterou tedy nelze, a to i na základě řady soudních precedentů, do územně plánovací dokumentace závazně stanovit. Konkrétní stavebně-technické řešení ani ve většině případů není v době hodnocení známo.

6.1.4. Hodnocení vlivů z hlediska jejich významu

Pro hodnocení 5aZÚR ÚK byla použita následující stupnice hodnocení:

- 2 **potenciálně významný negativní vliv**
- 1 **potenciálně mírně negativní vliv**
- 0 **bez vlivu/zanedbatelný vliv**
- +1 **potenciálně pozitivní vliv**
- +2 **potenciálně významný pozitivní vliv**

Kladná hodnota = vliv vyvolávající zlepšení dané složky životního prostředí.

Záporná hodnota = vliv narušující danou složku životního prostředí.

-2 - potenciálně významný negativní vliv

- Je vliv vyvolávající plošně nebo významově měnící procentuálně značný podíl dané složky životního prostředí (vysoký počet obyvatel zasažených hlukem, velká výměra pozemků vysoké třídy bonity, úbytek populací kriticky nebo silně ohrožených zvláště chráněných druhů fauny či flóry, velký podíl zasaženého ZCHÚ, VKP nebo lokalit NATURA 2000 apod.). V koridoru/ploše může být identifikován některý ze sledovaných environmentálních limitů/charakteristik, zjištění střetu však automaticky neznamena, že vždy dojde k významnému negativnímu ovlivnění. Existuje ale vysoké (nadpoloviční) riziko negativního ovlivnění charakteristiky, které je předmětem hodnocení. Při hodnocení výroku v této kategorii musí být vždy součástí opatření k vyloučení či minimalizaci vlivů vždy návrh na obsahovou úpravu výroku (koncepční opatření). V případě, že předmětná opatření nelze v rámci uplatňování daného výroku použít, je nutné navrhnout vypuštění předmětného výroku z návrhu koncepce.

-1 - potenciálně mírně negativní vliv

- Je vliv vyvolávající plošně nebo významově měnící procentuálně silně minoritní podíl dané složky životního prostředí (zábor malého procenta půd v okolí, usmrčení jedinců druhů fauny nebo flóry, okrajový zásah do VKP, ÚSES, ZCHÚ či lokalit NATURA 2000, nemění jejich funkčnost a skladbu apod.). Využití vymezeného koridoru/plochy může být spojeno s mírně negativním vlivem na danou složku životního prostředí. V koridoru může být identifikován některý ze sledovaných environmentálních limitů/charakteristik či je koridor vymezen v těsné blízkosti sledovaného limitu/charakteristiky, zjištění střetu však automaticky neznamena, že vždy dojde k negativnímu ovlivnění. Existuje určité riziko negativního ovlivnění procentuálně minoritní výměry charakteristiky, které je předmětem hodnocení. Uplatnění koncepce je možné za předpokladu dodržení opatření k vyloučení či minimalizaci vlivů, jsou-li navrhována, nebo i bez nich.

0 - bez vlivu/zanedbatelný vliv

- V měřítku zpracování nebyl identifikován negativní vliv na danou složku životního prostředí, resp. na základě expertního odhadu zpracovatel nepředpokládá ovlivnění sledovaných environmentálních charakteristik, nebo jsou tyto charakteristiky uplatněním koncepce negativně ovlivněny na velmi malém podílu území nebo populace.

+1 - potenciálně mírně pozitivní vliv

- Využití vymezeného koridoru/plochy pozitivně ovlivní (tj. zlepší) danou složku životního prostředí/environmentální charakteristiky dotčeného území na minoritní výměře plochy dotčené části území či u minoritní části populace, např. zde dojde ke snížení počtu obyvatel zasažených hlukem, ke zlepšení stavu biotopů zvláště chráněných druhů fauny či flóry, ke zlepšení průchodnosti územím, ke snížení imisní zátěže, ke zlepšení zdravotního stavu obyvatelstva nebo ke zlepšení pobytové pohody, ke snížení rizika záplav a zvýšení sorpční kapacity území apod.

+2 - potenciálně významný pozitivní vliv

- Využití vymezeného koridoru/plochy pozitivně ovlivní (tj. zlepší) danou složku životního prostředí/environmentální charakteristiky dotčeného území na majoritní výměře plochy dotčené části území či u majoritní části populace např. zde dojde ke statisticky významnému snížení podílu obyvatel zasažených hlukem, ke zvýšení výměry biotopů zvláště chráněných druhů fauny či flóry, k významnému zlepšení průchodnosti územím, k subjektivně zaznamatelnému snížení imisní zátěže, ke statisticky významnému zlepšení zdravotního stavu obyvatelstva nebo ke zlepšení pobytové pohody u většiny obyvatel v řešené části území, k eliminaci rizika záplav apod.

?? vliv nelze hodnotit s ohledem na neznalost konkrétního řešení

Vlivy jsou v textu hodnoceny obecným slovním hodnocením. Vlivy jednotlivých variant koridoru VRT jsou hodnoceny tabulkově s komentářem detekovaných vlivů pod tabulkou, slovní komentář vlivů pod

tabulkovým hodnocením je společný s komentářem k hodnocení kumulativních a synergických vlivů.

Varianty koridoru jsou doprovázeny podle potřeby (a je-li to z hlediska jejich rozsahu možné) výřezem koordinačního výkresu pro lepší orientaci a možnost zvážení souvislostí (výřez je podle potřeby zmenšen nebo zvětšen bez stanovení měřítka, pouze se zachováním proporcí zobrazených jevů).

Při hodnocení byly vzaty v úvahu i výsledky a údaje uvedené v Technicko-provozní studii VRT (kol. autorů, 05/2017), která komplexně a souhrnně řeší problematiku VRT a jejímž cílem byla řešerše různých technických řešení VRT a koncepce jejich provozu napříč evropskými státy a následně návrh řešení vhodného pro ČR. Studie shrnuje různé aspekty návrhu VRT a je dostupná na <https://www.spravazeleznic.cz/vrt/tps>.

6.2. Postup při hodnocení koncepce z hlediska kumulativních a synergických vlivů

V rámci hodnocení jednotlivých variant koridoru jsou rovněž hodnoceny i kumulativní a synergické vlivy. Základní postup hodnocení možných kumulativních a synergických vlivů zahrnuje následující kroky:

- A. Metodologie hodnocení kumulativních a synergických vlivů,
- B. Zjištění současného stavu životního prostředí v řešeném území,
- C. Popis charakteristik životního prostředí, které by mohly být možnými kumulativními a synergickými vlivy výrazně ovlivněny,
- D. Vymezení lokalit, v nichž existuje riziko vzniku a působení možných kumulativních a synergických vlivů,
- E. Zhodnocení možných kumulativních a synergických vlivů při posuzování navrhované varianty řešení, v daném případě je uvedeno srovnání s nulovou variantou
- F. Návrh opatření, která by bránila vzniku nebo omezovala působení možných kumulativních a synergických vlivů,
- G. Stanovení pravidel monitorování možných kumulativních a synergických vlivů.

K jednotlivým bodům postupu hodnocení možných kumulativních a synergických vlivů:

A. Metodologie hodnocení možných kumulativních a synergických vlivů

Kumulativní a synergické vlivy jsou hodnoceny na základě zhodnocení stávající zátěže území a na základě odborných předpokladů, jak bude v důsledku využití vymezeného koridoru zvýšena zátěž území. Podkladem pro hodnocení stávajícího stavu území (stávající zátěž) byly informace uvedené v kap. 3., 4. a 5 tohoto vyhodnocení. Při hodnocení se zohledňuje spolupůsobení činností a jevů již existujících v území, a také jevů a činností plánovaných, a to se zohledněním principu předběžné opatrnosti.

Kumulativní vliv je vliv daný součtem vlivů stejného druhu (např. více zdrojů hluku), přičemž při posuzování jednotlivých zdrojů samostatně by sledovatelný vliv nemusel nastat

Synergický vliv vzniká působením vlivů různého druhu (např. společné působení hlukových a imisních vlivů) na danou složku životního prostředí, přičemž výsledný účinek současně působících zdrojů je větší než prostý součet účinků jednotlivých zdrojů, i když by jednotlivě ani nemusely vykazovat sledovatelné účinky.

B. Zjištění současného stavu životního prostředí v řešeném území

Popis současného stavu životního prostředí v řešeném území je uveden výše v kapitole 3 tohoto hodnocení a zahrnuje oblasti:

- klima a ovzduší,
- vodu (povrchové a podzemní vody, záplavová území),
- horninové prostředí, ložiska, poddolovaná a sesuvná území, stará důlní díla,
- krajinu, krajinný ráz,
- ZCHÚ, lokality NATURA 2000
- půdy (ZPF, PUPFL),
- flóru, faunu, biologickou rozmanitost, ÚSES, VKP, památné stromy
- kulturní dědictví a hmotný majetek,
- obyvatelstvo, veřejné zdraví.

Současný stav území byl zjištěn na základě pochůzek v řešeném území a dále z dostupných podkladů, kterými jsou ÚAP ÚK, Ročenky MŽP, zjištění Českého statistického úřadu, Českého hydrometeorologického ústavu, krajské hygienické stanice, AOPK a z dalších zdrojů.

C. Popis charakteristik, které by mohly být kumulativními a synergickými vlivy významně ovlivněny

Popis charakteristik a problémů, které by mohly být kumulativními a synergickými vlivy významně ovlivněny, je uveden v předchozích kapitolách 4 a 5.

D. Vymezení lokalit, ve kterých existuje riziko vzniku a působení možných kumulativních a synergických vlivů

Na základě vyhodnocení údajů o současném stavu území a o charakteristikách složek životního prostředí, které by mohly být uplatněním posuzované koncepce významně uplatněny, byla v kapitole 4 a 5 vymezena území s potenciálním rizikem negativního ovlivnění složek životního prostředí více záměry. Tato území – oblasti, pracovně nazvané K1 Ústecko a K2 Litoměřicko – Roudnická, jsou zakresleny ve výkrese *A.6 Výkres synergických a kumulativních vlivů*. Do těchto oblastí zasahují všechny varianty koridoru VRT, které jsou předmětem 5aZÚR ÚK. V rámci kapitoly 6 jsou vyhodnoceny kumulativní a synergické vlivy jednotlivých variant koridoru VRT s působením stávajících a navrhovaných ploch a koridorů v řešené části území.

E. Zhodnocení možných kumulativních a synergických vlivů při posuzování variant řešení

Kumulativní a synergické vlivy uplatnění navržené koncepce jsou hodnoceny na základě porovnání s nulovou variantou, tedy variantou bez uplatnění koncepce.

F. Stanovení opatření, které by bránily nebo omezovaly vznik možných kumulativního a synergického působení vlivů

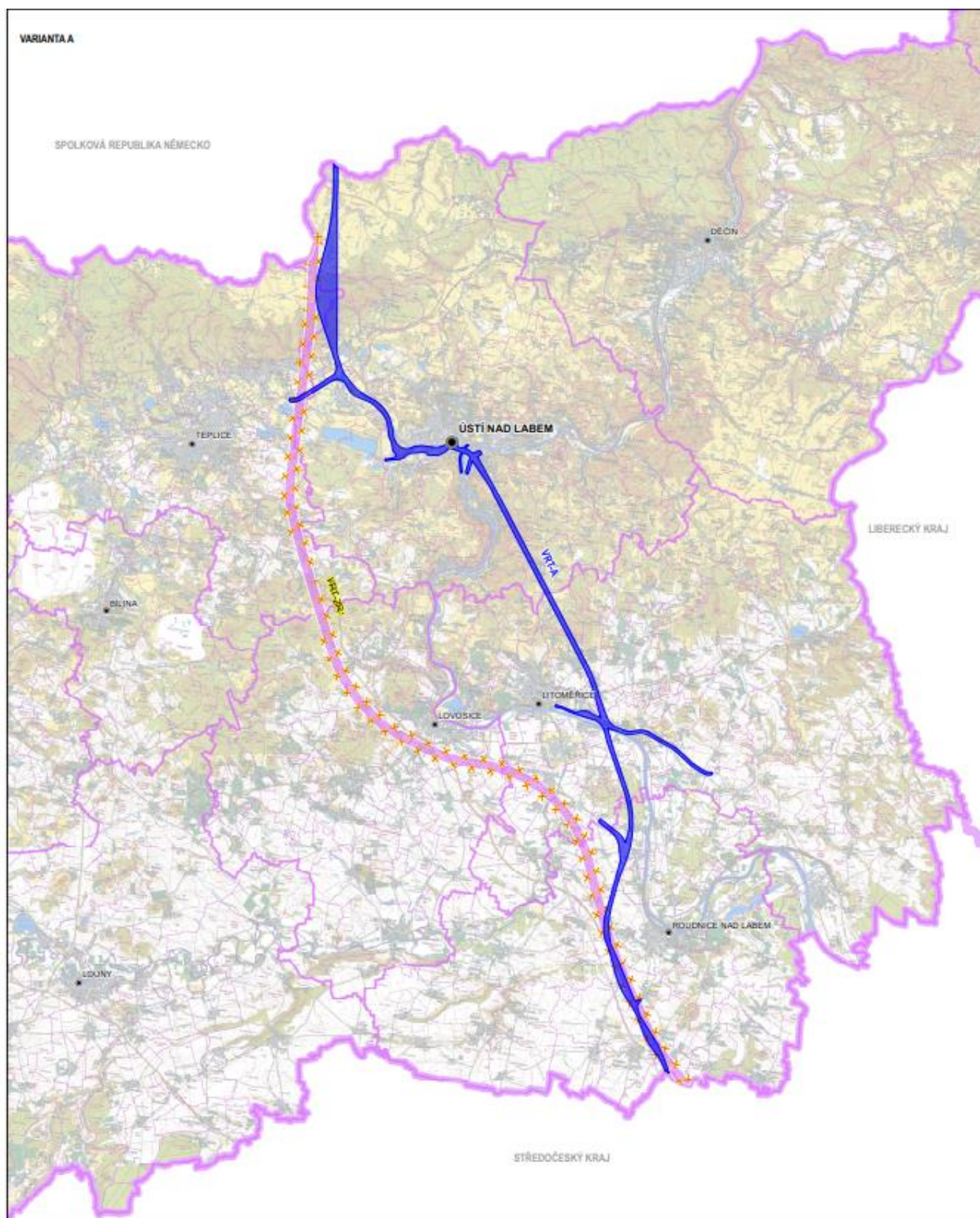
Návrh případných kompenzačních opatření v případě zjištění kumulativních a synergických vlivů je součástí podmínek pro uplatnění koncepce jako doporučení pro stanovisko MŽP a je uveden v kapitolách 8 a 11.

G. Stanovení pravidel monitorování možných kumulativních a synergických vlivů

Při hodnocení kumulativních a synergických vlivů 5aZÚR ÚK nebyla navržena samostatná zvláštní monitorování zjištěných vlivů. Monitorování vlivů na životní prostředí je navrženo v kapitole 10. Jedná se o návrh monitorování, který je společný pro sledování vlivů koncepce na jednotlivé složky životního prostředí a pro vlivy kumulativní a synergické, což je na úrovni ZÚR jako sledování vlivu koncepčního dokumentu v měřítku kraje jediným možným a vhodným řešením.

Návrh ukazatelů pro sledování vlivů 5aZÚR ÚK je dostatečný i pro monitorování možných kumulativních a synergických vlivů.

6.3. Hodnocení koridoru **Varianta A: ŽD1-A**



Obrázek 74: Výřez Výkresu ploch a koridorů 5aZÚR ÚK

Celková délka koridoru (stavba hlavní): 60,8 km

Dotčené obce: Hlinná, Křešice, Litoměřice, Oleško, Polepy, Terezín, Travčice, Trnovany, Vrutice, Žitenice, Dušníky, Hrobce, Kleneč, Libotenice, Mnetěš, Přestavlky, Roudnice nad Labem, Vražkov, Židovice, Krupka, Chabařovice, Chlumec, Malečov, Petrovice, Přestanov, Telnice, Trmice, Ústí nad Labem.

Hodnocení vlivů 5aZÚR ÚK z hlediska charakteristik, problémů a jevů životního prostředí

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
Klima a ovzduší	přímý	-1/+1	krátkodobý	-1/-1	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	0
	sekundární	0/+1	dlouhodobý	0/+1		

*zátěž podél vymezovaného koridoru / zátěž podél stávajících komunikací

Vymezením koridoru dojde v době provozu k přímému ovlivnění znečištění ovzduší emisemi pocházejících ze silniční dopravy podél stávajících komunikací, neboť realizace koridoru ŽD1-A povede ke snížení dopravního zatížení stávající silniční sítě. V době výstavby trati zde lze vlivem manipulace se zeminami a vlivem zvýšené intenzity nákladní dopravy v místě s nezpevněným povrchem očekávat 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 přímý, krátkodobý, mírně negativní.

V době provozu trati v koridoru se předpokládá převedení části silniční dopravy (především osobní) na železnici. Důsledkem toho budou dlouhodobé, sekundární, mírně pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší v zastavbě podél stávajících silničních tahů (zátěž podél stávajících komunikací). Shodné dlouhodobé, sekundární, mírně pozitivní vlivy budou generovány i z hlediska snížení emisí látek poškozujících ozonovou vrstvu (vlivy na klima).

Vlivy na ovzduší a klima nepřímé, přechodné, střednědobé a trvalé nebyly zjištěny.

Ze zpracované Technicko-provozní studie, technická řešení VRT (05/2017) vyplývá, že VRT jsou plně elektrifikované a při jejich provozu tak nebude docházet ke vzniku a ani emisím znečišťujících látek v místě provozu. Provozem vlaků však bude docházet ke spotřebě elektrické energie, při jejíž výrobě jsou do ovzduší uvolňovány mimo jiné i skleníkové plyny, vedle vodní páry pak především oxid uhličitý (CO₂). Jedná se tak o nepřímý zanedbatelný negativní vliv na emise CO₂ související s provozem VRT. Pro výpočet nepřímých emisí CO₂ bude určující spotřeba elektrické energie v daném traťovém úseku.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
Voda – povrchové a podzemní vody, vodní zdroje, riziko povodní	přímý	-1	krátkodobý	-1	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	-1
	sekundární	0	dlouhodobý	-1		

Jevy z oblasti vodního prostředí a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA A.2 Výkres vlivů na vodní prostředí.

Vymezení koridoru nevyžaduje odběr podzemní vody ani vypouštění odpadních nebo srážkových vod do vod podzemních nebo povrchových. Vlivy na hydrogeologické charakteristiky v důsledku čerpání nebo dotace podzemních vod jsou vyloučeny. Zrychlení odtoku vody z území se s ohledem na malou šíři

zpevněné linie nepředpokládá. Nelze ale vyloučit budování násypů, případně zvyšování terénu a/nebo provádění zářezů a zakládání mostních objektů při překonávání vodotečí a v místech vedení koridoru po estakádách.

Vymezení koridoru ŽD1-A může ovlivnit proudění podzemní vody, a to zejména při realizaci zářezů. Zářezy budou fungovat jako drenáž podzemní vody přitékající ze svrchních částí hydrogeologického masívu s následným poklesem hladiny podzemní vody na úroveň dna zářezu. K poklesu hladiny ve směru i proti směru proudění podzemní vody a ke zrychlenému odvodnění území dojde trvale. Nelze ani s ohledem na vysokou hladinu podzemních vod v území vyloučit provádění prací pod hladinou podzemní vody, a v takovém případě dojde ke drénování mělké podzemní vody. Velikost přítoků podzemní vody do zářezu bude ovlivněna filtračními vlastnostmi horninového prostředí a lokálními podmínkami. Vzhledem k úzké linii stavby v koridoru se bude pravděpodobně jednat o vlivy mírně negativní, přímé, trvalé, v době výstavby krátkodobé mírně negativní.

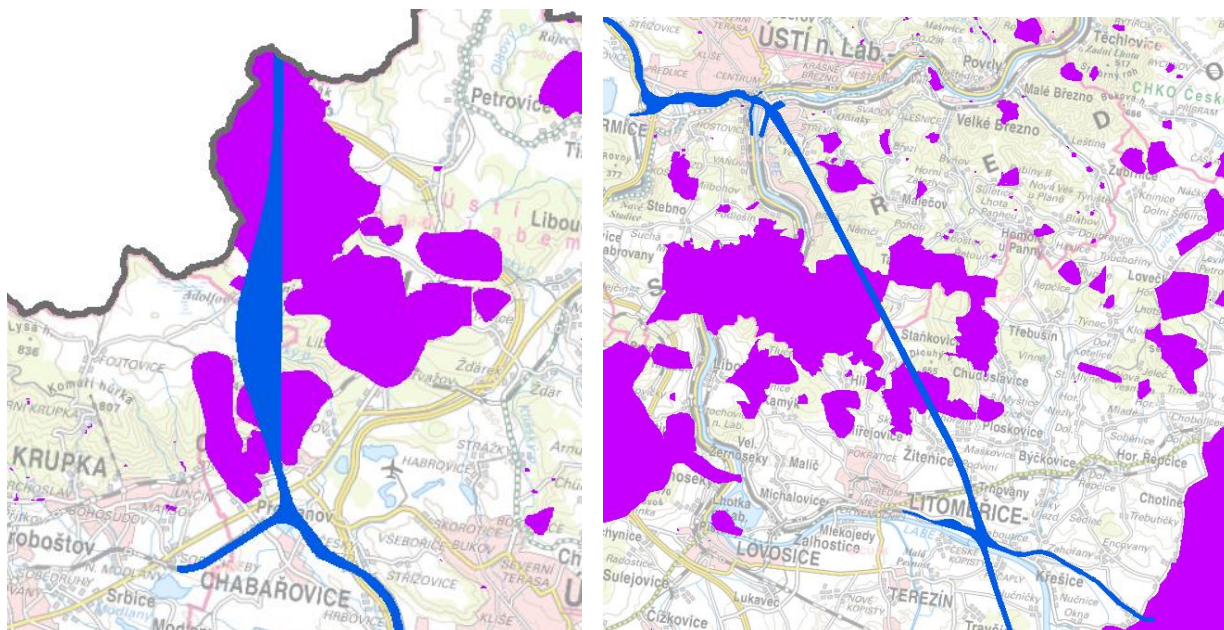
Obecně železniční doprava představuje určitý zdroj znečištění vod v okolí železniční tratě. Hlavní příčinou kontaminace okolí tratě je způsobeno generováním malých pevných částí při procesu brzdění vlakové soupravy, kdy o sebe tře zároveň brzda s kolem a je vyvíjen i tlak na kolejnici. K většímu znečištění dochází v případě nákladní dopravy k tomuto znečištění dochází více (vlaky jsou těžší, proto mají vyšší faktor tření, protože brzdí delší dobu) než v případě dopravy osobní. Částečky v okolí železnice mohou kontaminovat svojí přítomností dešťovou vodu, která poté prosakuje do půdy a může tak ohrozit podzemní vody svojí toxicitou.

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 šterkového podloží pod tratí, a zvláště v blízkosti vodních toků či podzemních vod může negativně ovlivnit jejich kvalitu (Burkhardt, 2008). Z tohoto hlediska představuje koridor ŽD1-A vliv mírně negativní, přímý, trvalý, v době výstavby krátkodobý mírně negativní.

Koridor ŽD1-A se dotýká cca 50 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. Ochranná pásma vodních zdrojů jsou zakotvena v § 30 vodního zákona a slouží k ochraně vydatnosti a k ochraně před vnikem závadných látek, které mohou ovlivnit jakost a zdravotní nezávadnost zdrojů podzemních nebo povrchových vod využívaných nebo využitelných pro zásobování pitnou vodou s průměrným odběrem více než 10 000 m³ za rok a zdrojů podzemní vody pro výrobu balené kojenecké vody nebo pramenité vody. Tato ochranná pásma jsou dle vodního zákona založena na principu dvoupásové ochrany. I. stupeň je stanoven jako souvislé území a slouží k ochraně v bezprostředním okolí jímacího nebo odběrného zařízení vodního zdroje. II. stupeň se vymezuje vně ochranného pásma I. stupně a nemusí tvořit souvislou plochu, ale může být stanoveno i jako vzájemně nespojitá území. II. stupeň slouží k ochraně vodního zdroje v územích stanovených vodoprávním úřadem.

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 vodního zdrojů v rozsahu podmínek stanovených vodoprávním rozhodnutím pro jeho ochranná pásma, bude nutné kompenzovat ztrátu této kapacity zajištěním náhradního zdroje vody.

Koridor ŽD1-A prochází územím 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 navrhované varianty na CHOPAV významný negativní vliv.



Obrázek 75: Obrázek 60: ŽD1-A – detail dotčení ochranných pásem vodních zdrojů v prostoru Ústí nad Labem a Litoměřic (Zdroj: data ÚAP ÚK, 08/2022, Základní mapa ČR)

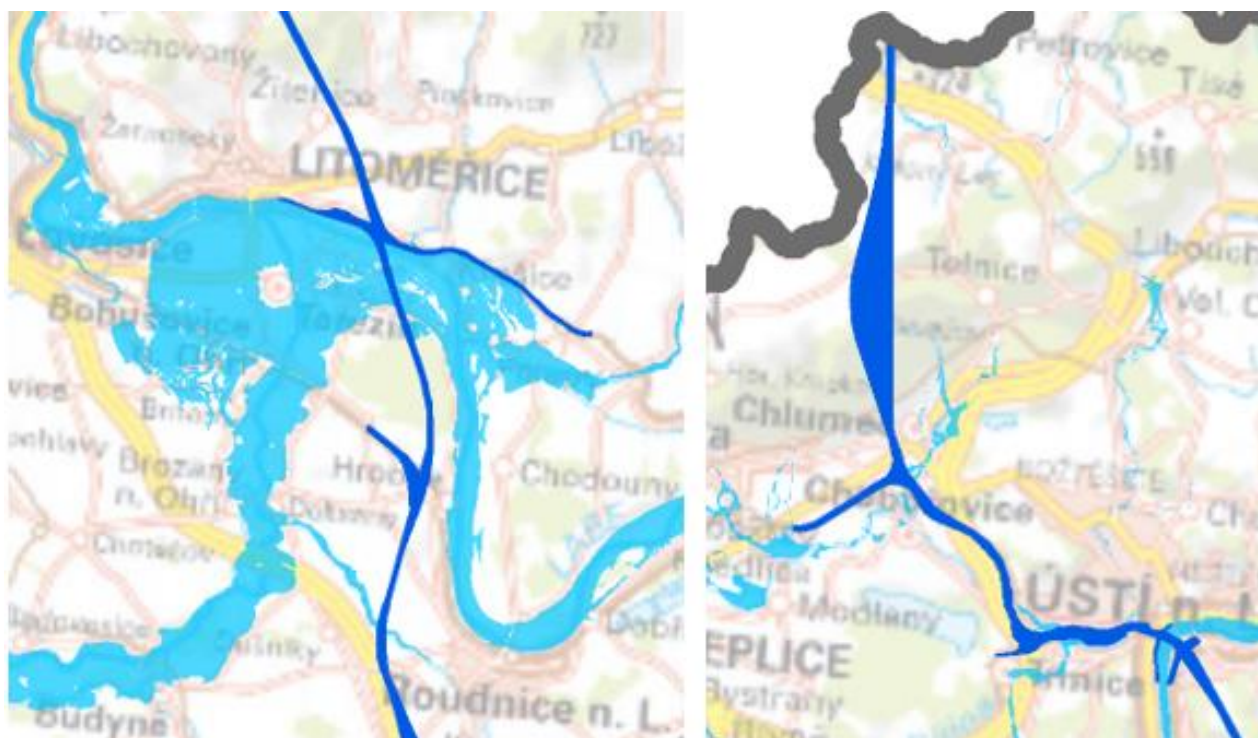
Za běžného provozu trati v koridoru nebude docházet k významnému znečištění povrchových nebo podzemních vod, nelze ale vyloučit znečištění vlivem úniku provozních kapalin při havarijních stavech (např. kolize na trati nebo havárie vozidel v době výstavby). Tyto negativní vlivy jsou vyhodnoceny jako přímé, krátkodobé i dlouhodobé, mírně negativní.

Vlivy na kvalitu a kvantitu vodních zdrojů a povrchových vod nepřímé, sekundární, střednědobé, přechodné a dlouhodobé nebyly zjištěny.

Koridor ŽD1-A kříží několik vodních toků, v jejichž okolí může dojít při vzniku zvláštní povodně k zaplavení vodou. Mezi nejvýznamnější vodoteče patří Labe v prostoru Litoměřicka a Labe v prostoru Ústí nad Labem (Střekov) - viz následující obrázek. 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 bezodtokových depresí).

Minimalizace těchto vlivů 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.



Obrázek 76: Obrázek 62: ŽD1-A – detail dotčení záplavového území Q100 v prostoru Litoměřic a Ústí nad Labem (Zdroj: data ÚAP ÚK, 08/2022, Základní mapa ČR)

Vlivy na prostředí související s vodou nepřímé, sekundární, přechodné a střednědobé nebyly zjištěny.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
Horninové prostředí, ložiska, poddolovaná a sesuvná území, stará důlní díla	přímý	-2	krátkodobý	-1	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	-1
	sekundární	0	dlouhodobý	0		

Jevy z oblasti horninového prostředí a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA A.3 *Výkres vlivů na horninové prostředí*.

Koridor ŽD1-A se dotýká území, které je předmětem ochrany nerostného bohatství dle horního zákona nebo představuje limit v oblasti ochrany horninového prostředí a přírodních zdrojů. Přehled těchto dotčených předmětů ochrany s koridorem ŽD1-A je uveden v následující tabulce. Některými územími koridor přímo prochází, některých se pouze dotýká a po zpřesnění koridoru v nižších stupních projektové přípravy je možné, že tato území nebudou vůbec dotčena.

Tabulka 14: Přehled předmětů ochrany horninového prostředí dotčených koridorem ŽD1-A

Předměty ochrany nerostného bohatství dotčené koridorem ŽD1-A				
CHRÁNĚNÁ LOŽISKOVÁ ÚZEMÍ	VÝHRADNÍ LOŽISKA (SUBREGISTR B)	LOŽISKA NEVYHRAZENÝCH NEROSTŮ (SUBREGISTR D)	OSTATNÍ PROGNÓZNÍ ZDROJE (SUBREGISTR Q)	DOBÝVACÍ PROSTORY
Rohatce	Rohatce Surovina: vápenec Nerost: slínovec Těžba: dosud netěženo	Podluský - Roudnice Surovina: štěrkopísky - technické zeminy Nerost: štěrkopísek Těžba: dřívější povrchová	Bohušovice nad Ohří 1 Surovina: štěrkopísky Těžba: dřívější povrchová	Počaply u Terezína statut: těžební nerost: štěrkopísek
Počaply	Travčice-Počaply Surovina: štěrkopísky Nerost: psamity – štěrk Těžba: dřívější povrchová	-	-	-
Litoměřice I. - GTE	Chabařovice-lom Surovina: uhlí hnědé Nerost: xylit - detrit - hnědé uhlí Těžba: dřívější povrchová	-	-	-
Chabařovice I.	Modlany-hlubina Surovina: uhlí hnědé Nerost: hnědé uhlí Těžba: dřívější hlubinná	-	-	-
Modlany Surovina: uhlí hnědé Nerost: hnědé uhlí Těžba: dřívější hlubinná	-	-	-	-

Zákon č. 44/1988 Sb., horní zákon, ve znění pozdějších předpisů v § 18 odst. 2 stanoví, že pokud je nezbytné v zákonem chráněném obecném zájmu umístit stavbu nebo zařízení nesouvisící s dobýváním výhradního ložiska v chráněném ložiskovém území, je třeba dbát, aby se narušilo co nejméně využití nerostného bohatství. Znemožnit nebo ztížit dobývání výhradních ložisek nerostů uvedených v § 3 odst. 1 písm. a) až d) horního zákona je možno jen ve zvlášť odůvodněných případech, jde-li o mimořádně důležitou stavbu nebo zařízení nebo bude-li stavbou nebo zařízením ztíženo nebo znemožněno dobývání jen malého množství zásob výhradního ložiska.

V případě VRT je veřejný zájem na její realizaci významný, deklarovaný řadou koncepčních a strategických dokumentů přijatých na úrovni EU, tak i ČR.

Jedním z nejvýznamnějších přínosů uplatnění koncepce 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).

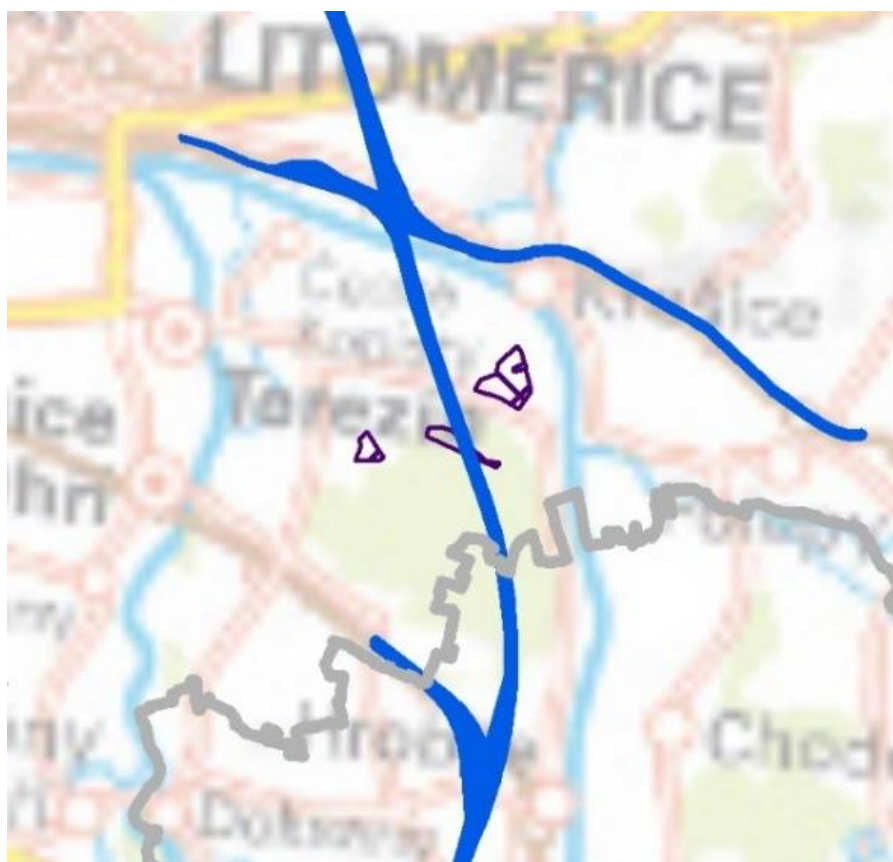
Uplatnění koncepce a následná realizace VRT tak splňuje veškeré předpoklady pro vytvoření výkonné sítě

osobní i nákladní železniční dopravy, čímž dojde k významnému posílení hospodářského, sociálně-ekonomického i environmentálního rozvoje Ústeckého kraje.

V případě dotčení výhradních ložisek bude nezbytné v rámci projektové přípravy stavby VRT aplikovat správní postupy, kterými bude zajištěno přehodnocení zásob podle nových podmínek využitelnosti, popř. odpis zásob dotčených částí výhradních ložisek a vytvořeny podmínky pro umístění stavby VRT.

Jako problematické se zde může jevit předchozí urychlené vytěžení ložisek a jejich následný závoz, neboť tento postup by mohl vést k omezení stability podloží, která je pro realizaci VRT velmi důležitá. Např. koridor ŽD1-A protíná stávající dobývací prostor výhradního ložiska šterkopísku Počaply u Terezína, viz následující obrázek. Jedná se prakticky o vytěžený dobývací prostor, byť v době zpracování hodnocení nebyla těžba ještě oficiálně ukončena. V rámci další projektové přípravy stavby bude třeba řešit územní souvislosti s organizací provádějící těžbu, která má aktuální informace o stavu zásob a o stavu plánu sanace a rekultivace (případně plánované likvidace lomu). Samotnou stavbu bude potřeba koordinovat s plánem sanace a rekultivace pro daný těžební prostor, který se zpracovává jako součást dokumentace pro stanovení, případně změnu dobývacího prostoru dle § 2 odst. 4 písm. k) vyhlášky č. 172/1992 Sb., o dobývacích prostorech, v platném znění tak, aby způsob provedení sanace a rekultivace byl proveden tak, aby byly mimo jiné splněny požadavky na stabilitu podloží pro stavbu VRT. 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 mírně negativní sekundární vliv z hlediska ochrany přírody (vhodnější by bylo ponechání vytěžených částí ložisek přirozené sukcesi, 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 mírně negativní.

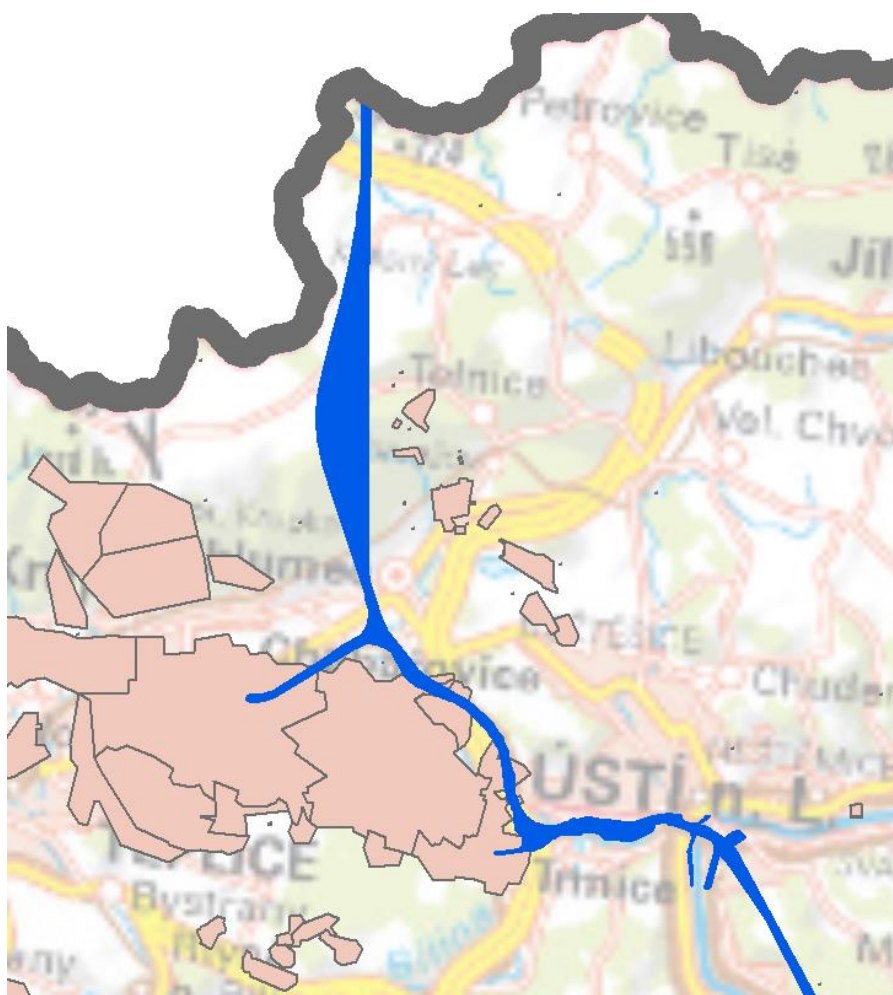
Znemožnění nebo omezení těžby ložisek je hodnoceno jako přímý, krátkodobý (v době stavby) a trvalý (v době provozu) významně negativní vliv.



Obrázek 77: Koridor ŽD1-A a dobývací prostor Počaply u Terezína (Zdroj: data ÚAP ÚK, 08/2022, Základní mapa ČR)

Severní část koridoru ŽD1-A prochází poddolovanými územím, tj. územím, které je dotčeno hlubinnou těžbou hnědého uhlí. Navrhování staveb, včetně staveb železnice se řídí příslušnými právními předpisy a normami¹⁷. Vliv uplatnění koridoru na poddolovaná území bude přímý, krátkodobý (primární zásah v době výstavby) a dlouhodobý (otřesy vlivem dopravy v koridoru), mírně negativní.

Při návrhu zajištění staveb proti účinkům poddolování se vychází z podmínek, které stanoví předpokládané povrchové projevy důlní činnosti při dobývání ložiska hlubinným způsobem. Tyto podmínky se přikládají k podkladům návrhu na vydání územního rozhodnutí a k žádosti o povolení stavby.



Obrázek 78: Úsek koridoru ŽD1-A a jeho průchod poddolovaným územím (Zdroj: data ÚAP ÚK, 08/2022, Základní mapa ČR)

Koridor ŽD1-A prochází nebo se okrajově dotýká řady sesuvných území. Jedná se převážně o území potenciálních sesuvů nebo dočasně uklidněných. V rámci projektové přípravy stavby bude proveden jak hydrogeologický, tak i geologický průzkum, který v zájmové oblasti vymezí všechny existující svahové deformace a stanoví jejich typy a současný stupeň aktivity. Na základě výsledků tohoto průzkumu budou řešeny konkrétní požadavky na stavebně technické provedení stavby, popřípadě na zajištění stability území v okolí stavby.

Při plánování výstavby liniových staveb vedoucích přes sesuvná území, je obecně vhodné volit jejich vedení tak, aby sesuvné území protínaly v násypu (v dolní části) nebo v odřezu (v horní části), nebude-li možné vyhnout se nestabilní části oblasti, lze násyp opřít např. o pilotovou stěnu, případně celé sesuvné

¹⁷ Zejména zákon č. 44/1988 Sb., horní zákon, ve znění pozdějších předpisů a ČSN 73 0039 Navrhování objektů na poddolovaném území

území přemostit. Území s nejčtetnějším výskytem těchto jevů je úsek koridoru ŽD1-A vedený uvažovaným tzv. Středohorským tunelem viz obrázek níže. S ohledem na uvažovaný způsob vedení trati byl identifikován mírně negativní krátkodobý vliv, kdy by s ohledem na zvolený způsob ražby tunelu v době výstavby mohlo dojít k aktivaci tohoto území. Konkrétní podmínky a požadavky na stavebně technické řešení stavby, včetně postupu a způsobu jejího zakládání bude třeba řešit a následně navrhnout na základě výsledků provedeného geologického a hydrogeologického průzkumu území.

Vliv na sesuvná území je vyhodnocen jako přímý, krátkodobý (v době stavby) a dlouhodobý (v době provozu), mírně negativní.



Obrázek 79: Úsek koridoru ŽD1-A ve vztahu k sesuvným územím v oblasti uvažovaného Středohorského tunelu (Zdroj: data ÚAP ÚK, 08/2022, Základní mapa ČR)

U koridoru ŽD1-A nebylo identifikováno dotčení území, na kterém se vyskytují stará důlní díla. Ta představují podzemní důlní dílo nebo opuštěný lom po těžbě vyhrazených nerostů, které je opuštěno a jehož původní provozovatel ani jeho právní nástupce neexistuje nebo není znám.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
Krajina, krajinný ráz	přímý	-1	krátkodobý	0	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	-1
	sekundární	0	dlouhodobý	0		

Jevy z oblasti přírody a krajiny a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA A.5 Výkres vlivů na přírodu a krajinu.

Vymezením koridoru ŽD1-A dojde k přímému trvalému mírně negativnímu ovlivnění krajinného rázu, které nebude mít dopad na dálkové pohledy a krajinný ráz tedy sledovatelným způsobem významně neovlivní.

Koridor ŽD1-A je veden územím, ve kterém jsou již vedeny liniové dopravní stavby a jiné stavby technické infrastruktury. Koridor ŽD1-A odpovídá svým charakterem tomuto krajinnému rázu a s ohledem na historické vazby vedení dopravních komunikací, rozmístění sídel a celkovou sídelní strukturu ho lze vyhodnotit jako optimální. V kontextu těchto souvislostí je uplatnění koridoru ŽD1-A z pohledu vlivů na krajinu hodnoceno jako přímé, trvalé, mírně negativní. V místě

Vedení nové liniové stavby v území bude v části odchylovající se od stávajících liniových staveb znamenat mírně negativní vliv na fragmentaci krajiny a přetížení technicistního vjemu, k němuž přispívají i stávající a plánovaná vedení VVN, stávající železniční trati a silniční systém včetně dálnice D8.

Z pohledu krajinného rázu lze za potenciálně kolizní části všech variant koridoru ŽD1 považovat ty části, jež jsou vedeny mimo tunely. Mírně negativní vlivy na krajinný ráz nastanou zejména v prostoru zemědělské krajiny mezi hranicí Ústeckého a Středočeského kraje a Litoměřicemi. Záměr je zde ve všech variantách veden relativně rovinnou krajinou bez významných pohledových horizontů. I v této části území se vizuální projev koridoru bude uplatňovat jen při pohledech z nejbližšího okolí záměru.

Další částí koridoru VRT, vedenou mimo tunel, je část mezi Ústí nad Labem a úpatím Krušných hor. Zde je koridor veden ve vazbě na stávající železniční trať. Při budoucí realizaci záměru VRT v rámci vymezeného koridoru (jeho společné části) se neočekává vznik nových struktur, které by významně pozměnily krajinný ráz. Lze očekávat pouze lokální vizuální projev nových portálů tunelu při úpatí Krušných hor, které se budou projevovaly pouze z nejbližšího okolí.

I přesto lze očekávat, že uplatněním koncepce 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.

Jiné vlivy na krajinný ráz než přímé trvalé nebyly zjištěny.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
	přímý	-1	krátkodobý	-1	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	-1
	sekundární	0	dlouhodobý	-1		

Jevy z oblasti přírody a krajiny a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA A.5 *Výkres vlivů na přírodu a krajinu*

ZCHÚ

Všechny varianty koridoru ŽD1 jsou ve střetu s velkoplošným zvláště chráněným územím CHKO České Středohoří. V části trasy, která prochází cennými partiemi, se předpokládá vedení stavby v koridoru v 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 i nepřímému vlivu, krátkodobému i dlouhodobému vlivu.

Všechny varianty koridoru ŽD1 procházejí rovněž územím PP Babinské louky, PR Špičák a PR Černá louka. Uplatněním kterékoliv z variant ale nedojde k významnému poškození chráněných zájmů těchto maloplošných zvláště chráněných území, protože se v daných úsecích předpokládá vedení trati v tunelu.

Lze očekávat okrajové vlivy záměru ve formě lokálních záborů či zásahů do porostů přírodních stanovišť a biotopů zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů v prostoru realizace výdůchů odvětrávacích šachet či v prostoru dalších maloplošných technických struktur, které jsou nezbytné pro zabezpečení provozu tunelů. Tyto vlivy lze minimalizovat situováním těchto objektů mimo MZCHÚ.

Celkově je vliv koridoru ŽD1-A hodnocen jako mírně negativní, přímý, nepřímý, krátkodobý a dlouhodobý.

Natura 2000

Vlivy na území Natura 2000 jsou podrobně hodnoceny v části B VVURÚ. Na tomto místě jsou uváděny pouze závěry tohoto hodnocení.

Jako koncepcí dotčené byly na základě hodnocení výsledně 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.

V případě všech navržených variant byly stanoveny nejvýše mírně negativní vlivy na některé předměty ochrany a celistvost dotčených lokalit soustavy Natura 2000.

U koridoru ŽD1-A bylo identifikováno riziko dotčení předmětů ochrany následující lokalit Natura 2000:

EVL Porta Bohemica, EVL Babinské louky, EVL Východní Krušnohoří, EVL Strádovský rybník, PO Východní Krušné hory. Dále není vyloučen negativní vliv na lokality soustavy Natura 2000 na území SRN Z pohledu lokalit Natura 2000 na území SRN, tj. EVL Mittelgebirgslandschaft um Oelsen a PO Osterzgebirgstäler, předpokládá se ale, že tyto vlivy nebudou významné. Na základě provedeného hodnocení nebyl v případě žádné sledované lokality soustavy Natura 2000 stanoven potenciál koncepce významně negativně ovlivnit jejich celistvost ani konkrétní předměty ochrany u žádné ze sledovaných variant, tedy ani u varianty ŽD1-A. Na základě zhodnocení jednotlivých potenciálně dotčených předmětů ochrany EVL a PO se předpokládá, že ani u jednoho z hodnocených předmětů ochrany nedojde k narušení cílů jejich ochrany, jež jsou pro ně v daných lokalitách soustavy Natura 2000 stanoveny.

Vlivy na Naturu 2000 jsou hodnoceny jako přímé, mírně negativní, krátkodobé a dlouhodobé.

Přírodní parky

Uplatněním kterékoliv z variant dojde ke střetu s přírodním parkem Východní Krušné hory, v tomto prostoru je ale trať v koridoru vedena v tunelu. Vlivy na přírodní parky jsou proto hodnoceny jako nulové ve všech časových řadách.

VKP

Stejně jako ostatní varianty je varianta ŽD1-A ve střetu s řadou VKP, zejména lesními porosty a vodotečemi. 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.

Památné stromy

Koridor ŽD1-A koliduje se skupinou lip srdčitých – Lípy v Čeřeništi“ a s „Lípou v zatáčce“, avšak jedná se o místo, kde se předpokládá vedení trati v tunelu. Vlivy na památné stromy jsou proto hodnoceny jako nulové.

Vlivy nepřímé, sekundární, střednědobé a přechodné nebyly detekovány.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
	přímý	-1	krátkodobý	-1	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	-1
	sekundární	0	dlouhodobý	-1		

Flóra a fauna

U všech navrhovaných variant, tedy i u varianty ŽD1-A, se předpokládá kolize trasy koridoru s lokalitami výskytu ochranně významných druhů fauny a flóry. Jedná se zejména o druhy, jako je např. volavka bílá (*Ardea alba*) či koroptev polní (*Perdix perdix*). Dále jsou v prostoru koridoru uváděny například nálezy ropuchy krátkonohé (*Epidaeia calamita*). V úseku trasy koridoru VRT vedoucí přes CHKO České Středohoří tento dle analýzy NDOP nejčastěji koliduje s nálezy rorýse obecného (*Apus apus*), břehule říční (*Riparia riparia*) či vydry říční (*Lutra lutra*). V prostoru Krušných hor koridor často koliduje s nálezy tetřívka obecného (*Tetrao tetrix*), chřástala polního (*Crex crex*), krutihlava obecného (*Jynx torquilla*), aj. Přestože je v nejceněnějších partiích trasa koridoru vedena v tunelu a tedy nemůže ve významné míře výskyt a potravní a hnízdní biotopy negativně ovlivnit, nelze takové ovlivnění vyloučit při umisťování doprovodných staveb trati (např. výduchy ventilace, výjezdy z tunelu apod.).

Celkově lze konstatovat, že uplatnění dané varianty může mírně negativně ovlivnit některé biologicky cenné druhy rostlin a živočichů. Přesnou míru ovlivnění konkrétních druhů budoucím záměrem VRT není v tuto chvíli možné stanovit a bude je třeba upřesnit na projektové úrovni stavby. Významné snížení potravní nabídky a hnízdních příležitostí živočichů v důsledku uplatnění dané varianty se však nepředpokládá. Důvodem je jednak skutečnost, že značná část trasy koridoru je vedena pod zemí tunelem a že v částech vedených na povrchu se nepředpokládá kolize záměru s významnými biotopy rostlin a živočichů.

Biologická rozmanitost

S ohledem na skutečnosti výše uvedené, totiž, že nedojde k negativnímu ovlivnění předmětů ochrany lokalit Natura 2000, zvláště chráněných území ani lokalit výskytu nebo potravních a rozmnožovacích podmínek významných druhů fauny a flóry, jsou vlivy na biologickou rozmanitost hodnoceny jako přímé, krátkodobé, dlouhodobé, trvalé, mírně negativní. Vlivy nepřímé, střednědobé, sekundární a přechodné nebyly zjištěny.

Migrační prostupnost

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 významné narušení migrační prostupnosti území pro faunu (na povrchu lze předpokládat pouze drobnější stavební prvky, jako např. větrací šachty). Vliv na migrační prostupnost území je proto hodnocen jako mírně negativní, krátkodobý a dlouhodobý.

ÚSES

Varianta ŽD1-A je stejně jako ostatní varianty ve střetu s RBK 0010 u obce Přestavlky – koridor je v místě střetu s tímto prvkem ÚSES přimknut ke stávajícímu tělesu dálnice D8, která tento prvek ÚSES již v současnosti fragmentuje. Při realizaci záměru v rámci koridoru lze předpokládat posílení fragmentace tohoto prvku ÚSES a jeho lokální přerušení.

Všechny varianty koridoru jsou rovněž ve střetu s nadregionálním biokoridorem NRBK K 13, kde lze předpokládat lokální zásahy do porostů v rámci ÚSES v prostoru zaústění záměru do tunelu. Tyto zásahy pravděpodobně nebudou významné a migrační prostupnost a funkčnost NRBK K 13 bude pravděpodobně zachována.

Přechod společné části koridoru přes vodní a teplomilnou doubravní větev nadregionálního biokoridoru NRBK K 10 nastává v místech, kde jsou koridory v kolizních úsecích vedeny podél stávající železniční trati. Při překračování vodní větve NRBK K 10 lze předpokládat mimoúrovňové křížení záměru s vodním tokem. V prostoru kolize koridoru s teplomilnou doubravní větví NRBK K 10 je koridor vázán na stávající železniční trať, proto nelze očekávat vznik nové významné fragmentace tohoto prvku ÚSES.

Vlivy uplatnění dané varianty na ÚSES jsou hodnoceny jako přímé, krátkodobé, dlouhodobé, mírně negativní. Jiné vlivy nebyly zjištěny.

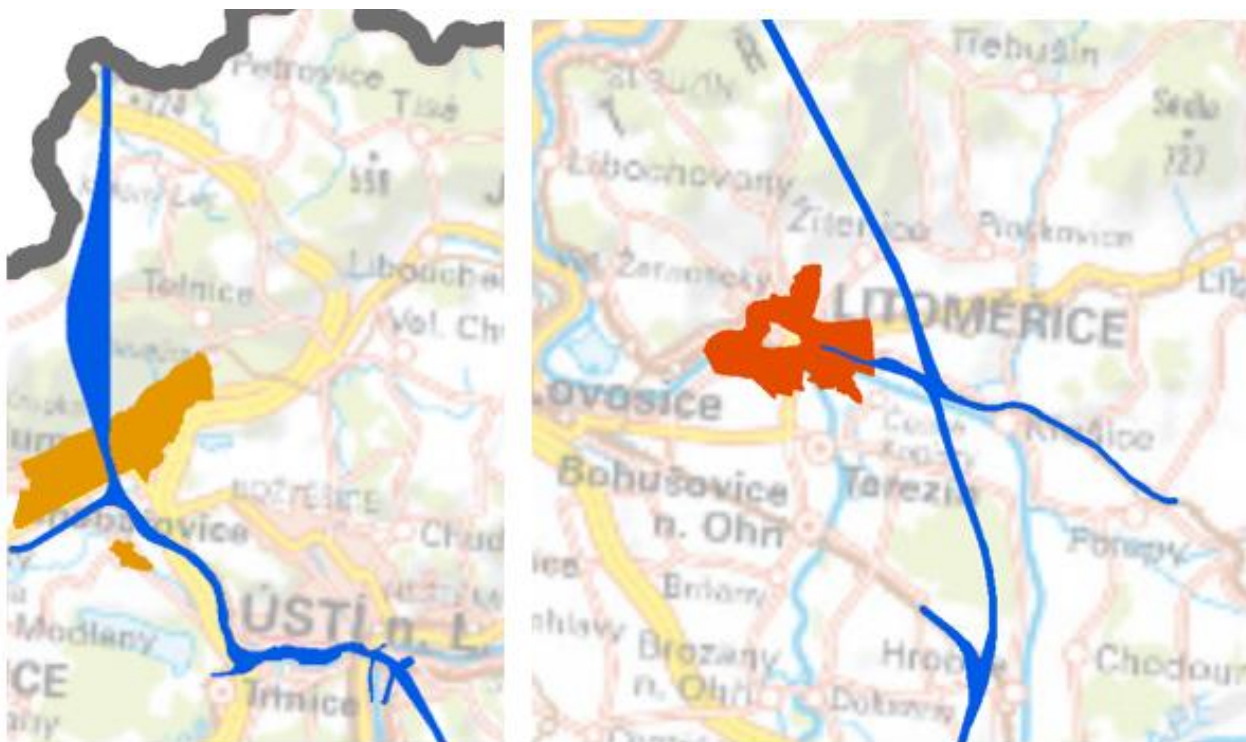
SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
Kulturní dědictví, hmotný majetek	přímý	-1	krátkodobý	-1	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	-1
	sekundární	0	dlouhodobý	0		

Jevy z oblasti kulturních hodnot a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA A.1 *Výkres vlivů na osídlení a kulturní hodnoty v území*.

Koridor se přibližuje nebo přímo dotýká lokalit archeologických nálezů. Při realizaci stavby v koridoru nelze vyloučit narušení těchto lokalit. Tento vliv je obecně vždy minimalizován oznámením zahájení zemních prací a archeologickému pracovišti a případně provedením záchranného archeologického průzkumu. U nemovitých kulturních památek se nepřepokládá jejich negativní ovlivnění.

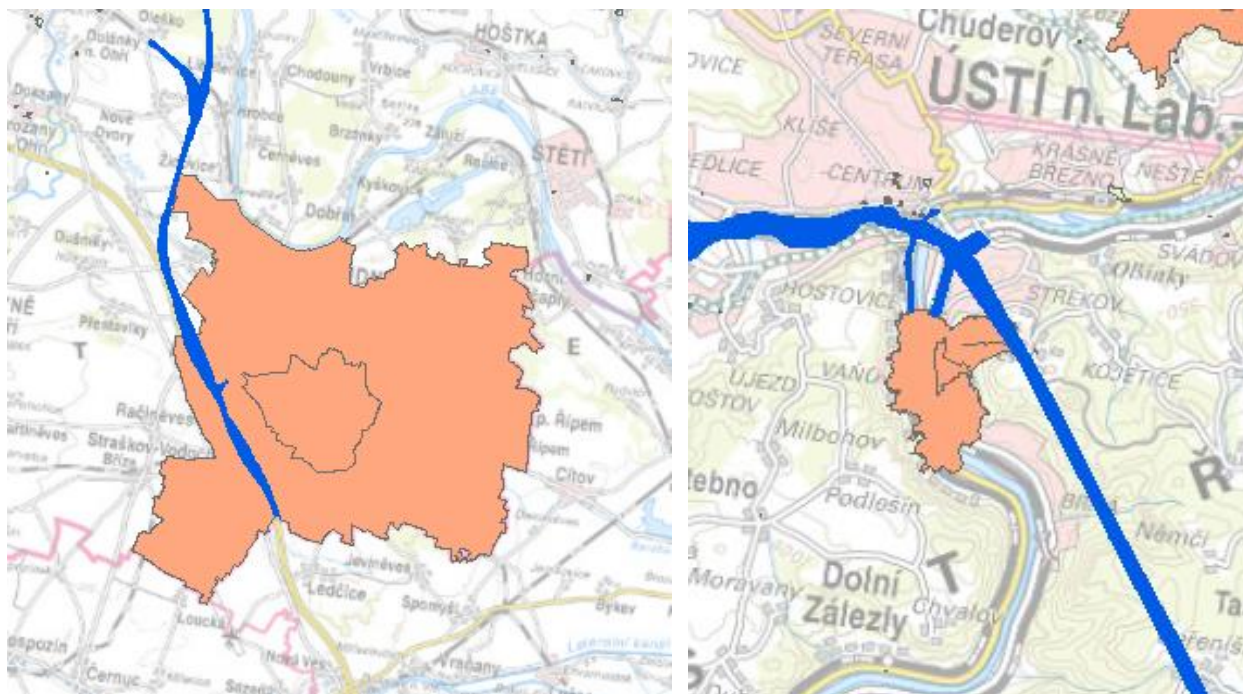
Koridor ŽD1-A prochází územím krajinné památkové zóny Území bojiště u Přestanova, Chlumce a Varvažova. Vzhledem k tomu, že v daném úseku se uvažuje s vedením VRT v tunelu, nebyly identifikovány žádné vlivy na toto památkově chráněné území. Dále je koridorem dotčeno ochranné pásmo městské památkové rezervace Litoměřice. Vzhledem k tomu, že se jedná o rameno koridoru vymezované za účelem vytvoření územních podmínek pro propojení sítě VRT se stávajícími železničními tratěmi, nebude se v tomto úseku jednat o novou liniovou stavbu, mající negativní vliv na předmět ochrany památkové péče.

V trase koridoru nelze vyloučit demolice staveb, které nebude možno ponechat na místě, ať již z důvodu prostorových, nebo z důvodu, že by nebylo možno tyto stavby ochránit před účinky hluku. Bude se jednat pravděpodobně pouze o malý počet objektů, toto hledisko ale není možné v současném stupni přípravy relevantně posoudit.



Obrázek 80: ŽD1-A – detail krajinné památkové zóny Území bojiště u Přestanova, Chlumce a Varvažova a ochranného pásma městské památkové rezervace Litoměřice (Zdroj: data ÚAP ÚK, 08/2022, Základní mapa ČR)

Jižní část koridoru ŽD1-A 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 a že riziko jejich narušení vibracemi apod. je technicky dobře řešitelné, jsou tyto vlivy hodnoceny jako mírně negativní.



Obrázek 81: ŽD1-A – detail ochranného pásma národní kulturní památky Říp a ochranného pásma hradu Střekov (Zdroj: data ÚAP ÚK, 08/2022, Základní mapa ČR)

Vlivy na kulturní dědictví a hmotné statky jsou hodnoceny jako přímé, krátkodobé (v době výstavby) i trvalé, mírně negativní. Nepřímé, sekundární, střednědobé, přechodné a dlouhodobé vlivy na kulturní dědictví a hmotné statky nebyly zjištěny.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
	přímý	-2	krátkodobý	0	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	-2
	sekundární	-1	dlouhodobý	0		

Jevy z oblasti půdního fondu a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA A.4 *Výkres vlivů na půdu a lesní ekosystémy*.

Provedený kvalifikovaný odhad záborů ZPF má orientační charakter. V rámci podrobnějších ÚPD a v projektové přípravě stavby bude kvalifikovaný odhad záborů ZPF pro vymezený koridor dále upřesněn a kvantifikován dle skutečné polohy a rozsahu stavby.

Z hlediska ochrany ZPF je přímé ovlivnění uplatněním koridoru ŽD1-A dáno novým zábozem půdy, který je v celém rozsahu odhadován 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 výstavbě dopravních liniových staveb obdobného rozsahu se obecně není možné vyhnout záboru půdy včetně půd kvalitních. S ohledem na požadavek ochrany veřejného zdraví před hlukem pak není možné vymezit předmětný koridor mimo volnou půdu zástavbou obcí. Rovněž technicky není řešitelné vymezovat koridor jen mimo vysoce produkční půdy. V tomto případě lze akceptovat i zábor půd I. a II. třídy ochrany, protože u předmětného koridoru převažuje obecný zájem daný potřebou snížení intenzity silniční dopravy s doprovodným snížením hlukové zástavby podél silničních tahů a zlepšením kvality ovzduší. Sekundární vlivy vymezení koridoru ŽD1-A z hlediska ZPF představují zvýšené riziko eroze, narušení investic v půdě, sorpční kapacity území a degradaci půd v úzkém pásu podél koridoru. Vlivy koridoru ŽD1-A jsou s ohledem na zábor vysoce kvalitních půd (25,35 ha) považovány za přímé, trvalé a významně negativní.

Vlivy na ZPF nepřímé, krátkodobé, přechodné, střednědobé a dlouhodobé nebyly zjištěny.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
	přímý	-1	krátkodobý	0	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	-1
	sekundární	-1	dlouhodobý	0		

Jevy z oblasti půdního fondu a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA A.4 *Výkres vlivů na půdu a lesní ekosystémy*.

Provedený kvalifikovaný odhad záborů PUPFL má orientační charakter. V rámci podrobnějších ÚPD a v projektové přípravě stavby bude kvalifikovaný odhad záborů PUPFL pro vymezený koridor dále upřesněn a kvantifikován dle skutečné polohy a rozsahu stavby.

Z hlediska ochrany PUPFL je přímé ovlivnění uplatněním koridoru ŽD1-A dáno novým zábořem půdy, který je v celém rozsahu odhadován na 0,66 ha. K záboru dochází pouze u lesů v kategorii hospodářských. Sekundární vlivy záboru PUPFL představují fragmentaci lesních porostů, vyšší riziko poškození bořivými větry, úbytek biotopů fauny spojené s lesními porosty a narušení vodního režimu krajiny. Úbytek lesů v rámci realizace VRT v koridoru ŽD1-A je však vzhledem ke svému rozsahu (z celkové výměry lesů hospodářských v Ústeckém kraji 94 657 ha¹⁸ zábor představuje 0,0007%) hodnocen jako mírně negativní, přímý, trvalý.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
	přímý	-1/+1	krátkodobý	-1/-1	přechodný	0/0
	nepřímý	0/0	střednědobý	0/0	trvalý	0/0
	sekundární	0/+1	dlouhodobý	-1/+1		

***zátěž podél vymezovaného koridoru / zátěž podél stávajících komunikací**

Hluk

Koridor ŽD1-A je vymezen převážně mimo zastavěná území měst a obcí, ve volné krajině. Přímo dotčeny jsou jen okrajové části zastavěného území, resp. osamocené objekty v krajině. V těchto územích může dojít ke zhoršení hlukové situace krátkodobě ve fázi výstavby v okolí přilehlých silnic a na okrajích zástavby v blízkosti stavby VRT. Trvalé negativní vlivy z dopravy podél stavby VRT v koridoru ŽD1-A budou minimalizovány protihlukovými opatřeními. Vlivy na hlukovou situaci v zástavbě podél stávajících silnic budou sekundární, dlouhodobé, mírně pozitivní, dané převedením části dopravy ze silnic na železnici. V době výstavby vlivem uzavírek některých silničních tras, přesunu hmot a odklonů dopravy v místě aktuální stavby bude situace v zástavbě podél silniční sítě ovlivněna mírně negativně, nepřímo, krátkodobě, vlivem provozu vlakových souprav bude zástavba podél koridoru ovlivněna mírně negativně, přímo a dlouhodobě.

Vlivy nepřímé, střednědobé, přechodné a trvalé nebyly zjištěny.

Specifikem VRT je její úplná segregace od ostatních druhů dopravy a území, veškerá křížení jsou zásadně mimoúrovňová. Z této skutečnosti vyplývá, že v protihlukové ochraně VRT nevznikají neochránitelné prostupy (přejezdy apod.), které by snižovaly účinnost a/nebo proveditelnost protihlukových opatření. V případě VRT tedy jde jen o míru opatření, její okolí je z hlukového hlediska minimalizovatelné vždy. Tato skutečnost je pozitivní a je základním vodítkem pro možnost umístění VRT do území.

Konkrétní návrh protihlukových opatření bude proveden na projektové úrovni a bude kombinací opatření urbanistických (základní umístění trati), projekčních (směrové a výškové uspořádání) a dodatečných (protihlukové stěny, valy apod.). V tomto návrhu bude zároveň zohledněn hlukový příspěvek ostatních zdrojů hluku, nacházejících se v dotčeném území, čímž budou zohledněny i příslušné spolupůsobící –

¹⁸ Údaj vychází z dat poskytnutých v rámci ÚAP ÚK, stav k 08/2022

kumulativní a synergické vlivy. Vlastní příspěvek VRT je přitom spolehlivě řešitelný tak, aby její příčinek ke spolupůsobícímu/kumulativnímu vlivu byl akusticky vyhovující, tj. jednak sám o sobě plnil požadované limity, jednak vytvářel dostatečnou rezervu pro příspěvek ostatních zdrojů hluku a jejich řešení v rámci požadovaných limitů. Kumulativní vlivy na hlukovou zátěž jsou tímto způsobem vyřešeny, resp. jsou řešitelné za použití běžně dostupných protihlukových opatření.

Pro základní rozvahu o rozsahu hlukových vlivů VRT byla využita "Technicko-provozní studie, technická řešení VRT. Část 13.2 VRT a okolí, hlukové výpočty" (kol. autorů, 05/2017), ve které byly analyzovány hlukové vlivy VRT v úsecích Praha - Ústí nad Labem a Praha - Brno. V rámci studie byly provedeny orientační výpočty hluku v noční době pro toto výškové vedení vysokorychlostní tratě:

- násep, výška cca 8 m,
- mělký zářez, hloubka cca 3 m,
- hluboký zářez, hloubka cca 9 m.

Hygienický limit hluku činí dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů:

$L_{Aeq,T} = 55/50$ dB (den/noc) mimo ochranné pásmo dráhy a

$L_{Aeq,T} = 60/55$ dB (den/noc) v ochranném pásmu dráhy

(ochranné pásmo (OP) VRT je 100 m od osy krajní koleje).

Výpočty byly provedeny pro výšku 4 metry nad terénem, což odpovídá přibližně výšce druhého nadzemního podlaží.

Výsledky jsou shrnuty v následující tabulce, ze které je zřejmé, že při uplatnění všech konzervativních předpokladů nepřekročí rozsah nadlimitních hlukových vlivů (bez dodatečných opatření) vzdálenost 460 metrů oboustranně od osy krajní koleje. V tomto krajním případě může tedy jít o pásmo široké téměř 1 km.

Jde samozřejmě o extrémní modelový případ, VRT nebude běžně budována na vysokých náspech (naopak prioritou je spíše využití zářezů), nicméně svědčí o skutečnosti, že hlukové problematice je nutno věnovat značnou pozornost. Z konzervativních důvodů je proto uvažováno s touto vzdáleností jako základní. Nad tuto základní vzdálenost je nutno uvažovat s ověřením a případnou realizací dodatečných opatření, a také s ověřením možných kumulativních vlivů.

Tabulka 15: Vzdálenost překročení limitu bez dodatečných opatření (Zdroj: Technicko-provozní studie, technická řešení VRT, 05/2017)

	Limit $L_{Aeq,T}$ [dB] (den/noc)	Vzdálenost od osy trati s překročením limitu bez dodatečných opatření [m]
Násep 8 m	55/50 60/55 v OP dráhy	250 – 300 85 - 100
Mělký zářez 3 m	55/50 60/55 v OP dráhy	120 – 180 60 - 80
Hluboký zářez 9 m	55/50 60/65 v OP dráhy	60 40

Ze zpracované Technicko-provozní studie, technická řešení VRT (05/2017) vyplývá, že hluk vznikající jízdou vlaku bude mít původ na třech místech: na styku kola a kolejnice, na styku sběrače a trakčního vedení, a aerodynamický hluk.

Při rychlostech nad cca 200 km/h bude rozhodující hluk aerodynamický. Z hlediska protihlukových opatření bude rozhodující konkrétní průchod VRT územím, a to zejména s ohledem na zastavěné území a

zastavitelné plochy. V rámci studie bylo provedeno několik hlukových výpočtů. Nejprve byly provedeny dva výpočty pro „nekonečnou plochu“ v okolí trati. Trať bylo umístěna na rovnou plochu, aby bylo možné bez zkreslení porovnat hlukovou zátěž pro různé rychlosti. Z tohoto orientačního výpočtu vyplývá, že vedení trati vůči terénu má naprosto zásadní vliv na hlukovou zátěž okolí. Hluk emitovaný provozem na trati v mírném zářezu splní hlukové limity v poloviční vzdálenosti od osy koleje, než v případě vedení trasy na náspu (cca 200 m vůči cca 400 m). Nárůst hlukové zátěže stoupá s rychlostí, ve vyšších rychlostech je nárůst mírně pozvolnější. Při rychlosti cca 250 km/h dochází k malému skoku daný nárůstem významu aerodynamického hluku. Zároveň je ale možné konstatovat, že nárůst rychlosti z 250 km/h na 300 km/h přináší zvýšení hlukové zátěže jen o cca 2 dB. Přesnost výpočtu ale velmi závisí na zvolené intenzitě provozu a sama o sobě dosahuje jednotek dB.

Koridor ŽD1-A je vymezen převážně mimo zastavěná území měst a obcí, ve volné krajině. Přímo dotčeny jsou jen okrajové části zastavěného území, resp. osamocené objekty v krajině. V těchto územích může dojít ke zhoršení prostředí vlivem vibrací krátkodobě ve fázi výstavby v okolí přilehlých silnic a na okrajích zástavby v blízkosti stavby VRT. Trvalé negativní vlivy z dopravy podél stavby VRT v koridoru ŽD1-A budou minimalizovány vhodnými stavebně technickými opatřeními. Vlivy na zástavbu podél stávajících silnic z hlediska vibrací budou sekundární, dlouhodobé, mírně pozitivní, dané převedením části dopravy ze silnic na železnici. V době výstavby vlivem uzavírek některých silničních tras, přesunu hmot a odklonů dopravy v místě aktuální stavby bude situace v zástavbě podél silniční sítě ovlivněna mírně negativně, nepřímo, krátkodobě, vlivem provozu vlakových souprav bude zástavba podél koridoru ovlivněna mírně negativně, přímo a dlouhodobě.

Vlivy nepřímé, střednědobé, přechodné a trvalé nebyly zjištěny.

Vibrace

Ze zpracované Technicko-provozní studie, technická řešení VRT (05/2017) vyplývá, že rozhodující vliv na vznik vibrací bude mít rychlost jízdy. Podstatným faktorem bude rovněž celková hmotnost vlakové soupravy a stav trati a vlastních soukolí. V případě VRT je předpokládán výborný stav trati i vlaků. V případě trati do 200 km/h se smíšenou dopravou se předpokládá minimálně stav trati odpovídající "koridorovému standardu" bez závad a s drsností kolejnic odpovídající referenční koleji dle TSI subsystém hluk. Pro intenzitu šíření vibrací z provozu na železnici jsou pak naprosto zásadním faktorem geologické poměry, a to do hloubky 5-10 m, podle typu podloží a hladiny spodní vody, respektive nasycenosti povrchových vrstev.

Geologické prostředí lze rozdělit do tří zásadních zón:

1. Prostředí tlumící vibrace – jedná se o všechny běžné druhy skalního podloží s minimálním překryvem nepevněných sedimentárních hornin, bez zadržované vody, případně o střídání zpevněných a nepevněných vrstev bez vyššího obsahu vody;
2. Prostředí mírně náchylné k přenosu vibrací – nepevněné nebo částečně zpevněné sedimentární horniny na skalním podloží s možností volného odtoku spodní vody, bez tektonických poruch a bez hrozby dlouhodobého zvodnění. Recentní uloženiny je třeba vždy posoudit individuálně;
3. Prostředí silně náchylné k přenosu vibrací, a to i na nečekaně velké vzdálenosti – především se jedná o aluviální kvarterní sedimenty na vysoké hladině spodní vody (nivy řek), případně vodou nasycené spraše, nesoudržné jíly apod. Rozhodující roli zde hraje hladina spodní vody a zjednodušeně řečeno, nad 5 m může nastat problém. Dle vlastních měření sem rovněž spadá specifický případ skalního podloží, a to ordovické břidlice (Praha a okolí), avšak pouze v případě nepřerušené lineární laminace od zdroje až k příjemci signálu. Naopak v případě vyššího stupně zvětrání a/nebo narušení vrstev se jedná o prostředí vysoce tlumící.

Zájmová pásma:

Na tratích se smíšeným provozem není předpoklad, že by běžné nákladní vlaky dosahovaly rychlostí nad 120 km/h a tedy se uplatní dosud využívané postupy pro tranzitní koridory. V kategoriích VRT nad 200

km/h lze očekávat výborný stav trati a pouze kvalitní vlakové soupravy. Stanovení pásem tak má význam pouze u tratí s rychlostí nad 200 km/h.

1. pásmo: 15 m od nejbližší kolejnice. V tomto pásmu lze na všech typech geologického prostředí očekávat intenzivní přenos vibrací z trati na chráněné objekty, rovněž je zde pravděpodobné silné šíření strukturálního hluku. V tomto pásmu by se neměly vyskytovat chráněné objekty.

2. pásmo: 100 m od osy nejbližší traťové koleje, odpovídá OP VRT. V tomto pásmu již bude šíření vibrací z trati silně závislé na geologickém prostředí. Jako rizikové prostředí je třeba hodnotit zónu 3) a doporučují na trati provést preventivní antivibrační opatření. V případě zóny 2) nebo výskytu staveb na tělese trati kotvených přímo do skalního podloží i na zóně 1) bude nutné individuální posouzení na základě širšího geofyzikálního nebo alespoň geotechnického průzkumu.

3. pásmo: 200 m od osy trati není předpoklad překročení hygienických limitů. Pro zónu geologického prostředí 3) se doporučuje individuální posouzení na základě širšího geofyzikálního nebo alespoň geotechnického průzkumu a v případě prokázání polohy trati i chráněných objektů na zvodnělém podloží provedení preventivních antivibračních opatření na trati.

Stanovení výše uvedených ochranných pásem se týká pouze rostlého terénu a povrchového vedení trati. V případě prostředí městských aglomerací s hustou podzemní infrastrukturou nebo vedení trati v tunelu bude vždy nutné individuální posouzení.

Ovzduší



Realizace VRT v koridoru ŽD1-A bude mít mírně pozitivní vlivy znečištění ovzduší – tím, že 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. Lokalizace těchto vlivů je obdobná jako u ovzduší.

Nová železniční trať projeví jako liniový zdroj hluku v území, do něhož bude umístěna, s negativním vlivem na hlukovou zátěž u chráněné zástavby. Míra vlivu pak bude záležet zejména na pozici jednotlivých úseků trati vůči chráněné zástavbě, souhrnně se bude jednat o vliv mírný až významný.

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).

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
Přeshraniční vlivy	přímý	0	krátkodobý	0	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	0
	sekundární	0	dlouhodobý	0		

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, kde se budou projevovat vlivy německého koridoru, nikoliv koridoru českého. 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.

V širším kontextu lze očekávat pozitivní dopad z hlediska zlepšení stavu ovzduší tím, že se vytvoří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční. To přispěje ke snížení objemu automobilové dopravy na komunikacích, a tedy i ke snížení hlukové zátěže v jejich okolí.

Celkově jsou přeshraniční vlivy koridoru ŽD1-A však hodnoceny jako zanedbatelné ve všech časových řadách.

Kumulativní a synergické vlivy

Tabulka 16: Kumulativní a synergické vlivy – Varianta A: ŽD1-A

A. Popis stávajících funkcí, hodnot a limitů ve vymezeném koridoru							
Hlavní funkce	Specifikace						
Zastavěné území	Hlinná, Křešice, Litoměřice, Oleško, Polepy, Terezín, Travčice, Trnovany, Vrutice, Žitenice, Dušníky, Hrobce, Kleneč, Libotenice, Mnetěš, Přestavlky, Roudnice nad Labem, Vražkov, Židovice, Krupka, Chabařovice, Chlumec, Malečov, Petrovice, Přestanov, Telnice, Trmice, Ústí nad Labem. Délka koridoru 60, 8 km						
Dopravní infrastruktura	Silnice všech tříd, dálnice D8, železniční trati						
Technická infrastruktura	Vedení VVN, STL a VTL plynovody, vodovody, kanalizace						
ZPF	I.	II.	III.	IV.	V.	Odhad reálného záboru ZPF celkem [ha]	
	11,41	13,94	31,08	29,15	12,62	98,20	
PUPFL	Les ochranný		Les zvl. určení		Les hospodářský		Charakter záboru
	0		0		0,66		odnětí
Hodnoty a limity	Specifikace						
Kvalita ovzduší	Překračovány imisní limity benzo(a)pyrenu a PM10 - denní						
Povrchové a podzemní vody	Střet trasy s vodotečemi a ochrannými pásmy vodních zdrojů, CHOPAV Krušné hory a Severočeská křída						
Horninové prostředí	Střet s CHLÚ Rohatce, Počaply, Litoměřice I-GTE, Chabařovice I, Modlany, výhradní ložiska Rohatce, Travčice-Počaply, Chabařovice-lom, Modlany, ložiska nevyhrazených nerostů Podluský-Roudnice, prognózní ložiska Bohušovice nad Ohří 1						
Příroda a krajina včetně ZCHÚ	Dotčení velkoplošných ZCHÚ (CHKO České středohoří)						
Natura 2000	EVL Porta Bohemica, EVL Babinské louky, EVL Strádovský rybník, EVL Východní Krušnohoří, PO Východní Krušné hory						
Památková ochrana	krajinná památková zóny Území bojiště u Přestanova, Chlumce a Varvažova a ochranné pásmo městské památkové rezervace Litoměřice, OP hradu Střekov, OP národní kulturní památky Říp						

B. Předpokládané kumulativní a synergické vlivy na životní prostředí a odhad jejich významnosti		
Potenciálně ovlivněná složka	Specifikace způsobu ovlivnění	Míra kumul. a syn. vlivů
Obyvatelstvo a hygiena prostředí (hluk)	Kumulace mírně negativních vlivů podél trasy ŽD1-A na hlukovou situaci potenciálně nastane s provozem na stávajících silnicích v místě křížení  Možné mírně negativní synergické vlivy podél trasy ŽD1-A jsou dány spolupůsobením hluku z provozu koridoru a znečištění ovzduší ze stávajících zdrojů včetně silniční dopravy. 	kumulativní vlivy -1 synergické vlivy -1
Ovzduší	Kumulace mírně negativních vlivů podél trasy ŽD1-A na imisní situaci potenciálně nastane s provozem na stávajících silnicích	kumulativní vlivy -1

	v místě křížení nebo přiblížení. Možné mírně negativní synergické vlivy podél trasy ŽD1-A jsou dány spolupůsobením hluku z provozu koridoru a znečištění ovzduší ze stávajících zdrojů včetně silniční dopravy.	synergické vlivy -1
Povrchové a podzemní vody	kumulativní a synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy 0 synergické vlivy 0
ZPF	kumulativní a synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy 0 synergické vlivy 0
PUPFL	kumulativní a synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy 0 synergické vlivy 0
Horninové prostředí a nerostné bohatství	kumulativní vlivy na předměty ložiskové ochrany jsou zanedbatelné, synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy 0 synergické vlivy 0
Flóra, fauna, biologická rozmanitost, ZCHÚ, ÚSES	Kumulativní vlivy s novými záměry nebyly shledány, mírně negativně se projeví kumulace vlivů na tetřívka obecného, přírodní typy stanovišť, které jsou předmětem ochrany dotčených naturových lokalit  synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy -1 synergické vlivy 0
Krajina	mírně negativní kumulativní vlivy na krajinný ráz a fragmentaci krajiny se projeví se stávající silniční sítí, zejména s D1, I/56, I/67 a koridory D15, DR4 a DZ5 i s koridory vodní cesty D518 a D517;  synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy -1 synergické vlivy 0
Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky	kumulace vlivů nenastane, synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy 0 synergické vlivy 0

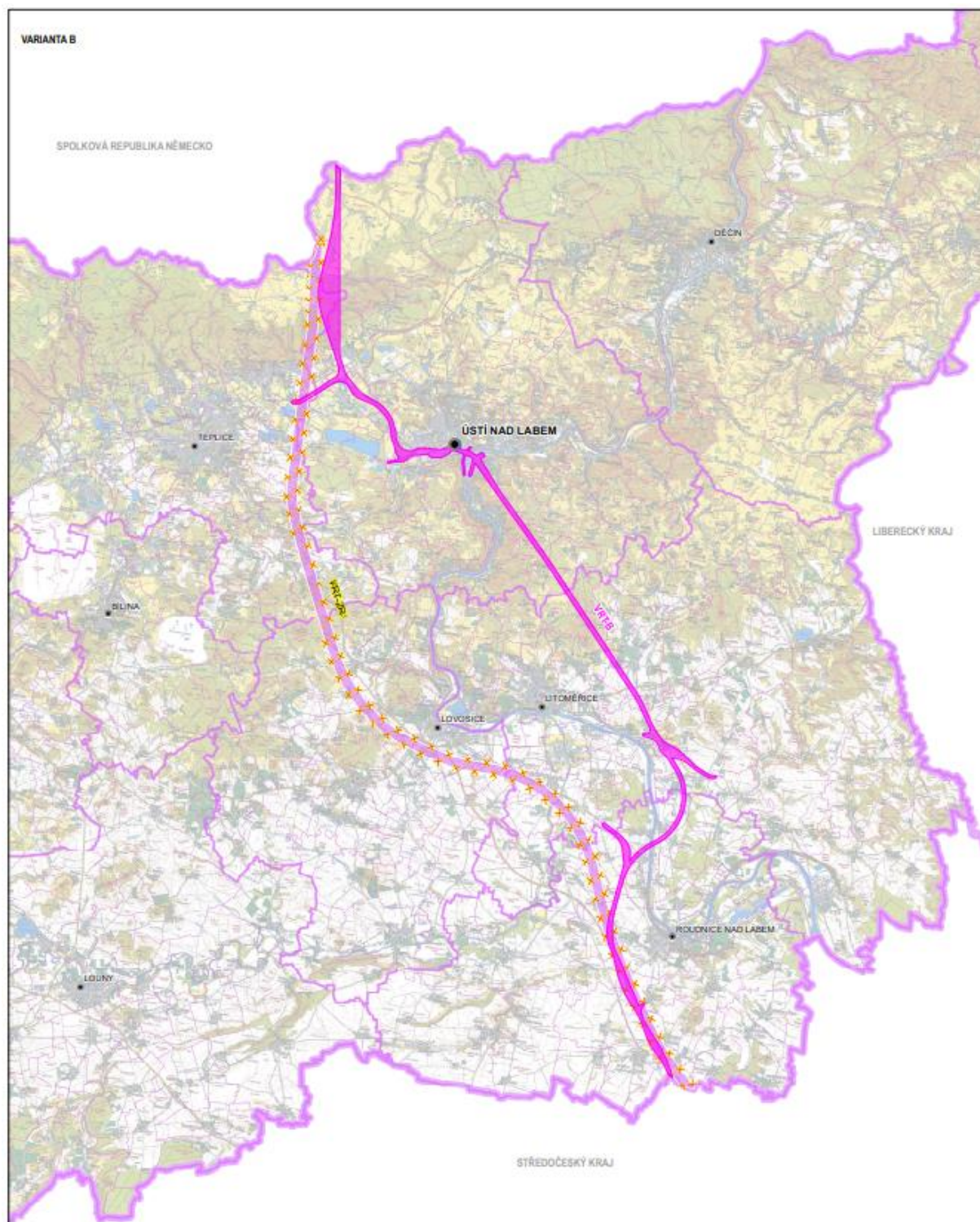
C. Závěry a doporučení

Závěr:	Navrhovaný koridor Varianta A: ŽD1-A je doporučen k uplatnění při splnění navržených podmínek SEA uvedených v kapitole 8. a 11.
---------------	--

D. Monitoring kumulativních a synergických vlivů

	Je navrženo sledování kvality ovzduší (pětileté klouzavé průměry – minimálně PM10, PM2,5, NOx, CO, benzen, benzo(a)pyren) – sleduje ČHMÚ. Je navrženo sledování rozsahu území s překročenými hygienickými limity hluku – KHS ÚK se sídlem v Ústí nad Labem a Ministerstvo zdravotnictví – měření hluku zejména v zástavbě Ústí nad Labem a Libotenic.
--	---

6.4. Hodnocení koridoru **Varianta B: ŽD1-B**



Obrázek 82: Výřez Výkresu ploch a koridorů 5aZÚR ÚK

Celková délka koridoru (stavba hlavní): 63,6 km

Dotčené obce: Býčkovice, Hlinná, Chudoslavice, Křešice, Oleško, Ploskovice, Polepy, Vrutice, Žitenice, Dušníky, Hrobce, Chodouny, Kleneč, Libotenice, Mnetěš, Přestavlky, Roudnice nad Labem, Vražkov, Židovice, Krupka, Chabařovice, Chlumec, Malečov, Petrovice, Přestanov, Tašov, Telnice, Trmice, Ústí nad Labem.

Hodnocení vlivů 5aZÚR ÚK z hlediska charakteristik, problémů a jevů životního prostředí

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
	přímý	-1/+1	krátkodobý	-1/-1	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	0
	sekundární	0/+1	dlouhodobý	0/+1		

*zátěž podél vymezovaného koridoru / zátěž podél stávajících komunikací

Vymezením koridoru dojde k přímému ovlivnění znečištění ovzduší emisemi pocházejícího z dopravy, neboť realizací záměru VRT povede ke snížení dopravního zatížení stávající silniční sítě. Dojde tak k přímému vlivu na danou složku životního prostředí. V době výstavby trati zde lze vlivem manipulace se zeminami a vlivem zvýšené intenzity nákladní dopravy v místě s nezpevněným povrchem očekávat vyšší hodnoty resuspenze prachu a vyšší emise škodlivin ze spalování pohonných hmot v mechanismech a nákladních vozidlech podél stávajících silničních tahů, ale i lokálně v blízkosti vymezovaného koridoru tam, kde budou probíhat stavební práce. Tento vliv byl vyhodnocen jako přímý, krátkodobý, mírně negativní.

V době provozu trati v koridoru se předpokládá převedení části silniční dopravy (především osobní) na železnici. Důsledkem toho budou dlouhodobé, sekundární, mírně pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší v zastavbě podél stávajících silničních tahů (zátěž podél stávajících komunikací). Shodné dlouhodobé, sekundární, mírně pozitivní vlivy budou generovány i z hlediska snížení emisí látek poškozujících ozonovou vrstvu a tím i na klima.

Vlivy na ovzduší a klima nepřímé, přechodné, střednědobé a trvalé nebyly zjištěny.

Ze zpracované Technicko-provozní studie, technická řešení VRT (05/2017) vyplývá, že VRT jsou plně elektrifikované a při jejich provozu tak nebude docházet ke vzniku a ani emisím znečišťujících látek v místě provozu. Provozem vlaků však bude docházet ke spotřebě elektrické energie, při jejíž výrobě jsou do ovzduší uvolňovány mimo jiné i skleníkové plyny, vedle vodní páry pak především oxid uhličitý (CO₂). Jedná se tak o nepřímé emise CO₂ související s provozem VRT. Pro výpočet nepřímých emisí CO₂ bude určující spotřeba elektrické energie v daném traťovém úseku.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
	přímý	-1	krátkodobý	-1	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	-1
	sekundární	0	dlouhodobý	0		

Jevy z oblasti vodního prostředí a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA A.2 *Výkres vlivů na vodní prostředí*.

Vymezení koridoru nevyžaduje odběr podzemní vody ani vypouštění odpadních nebo srážkových vod do

vod podzemních nebo povrchových. Vlivy na hydrogeologické charakteristiky v důsledku čerpání nebo dotace podzemních vod jsou vyloučeny. Zrychlení odtoku vody z území se s ohledem na malou šíři zpevněné linie nepředpokládá. Nelze ale vyloučit budování násypů, případně zvyšování terénu a/nebo provádění zářezů a zakládání mostních objektů při překonávání vodotečí a v místech vedení koridoru po estakádách.

Vymezení koridoru ŽD1-B může ovlivnit proudění podzemní vody, a to zejména při realizaci zářezů. Zářezy budou fungovat jako drenáž podzemní vody přitékající z horních částí hydrogeologického masívu s následným poklesem hladiny podzemní vody na úroveň dna zářezu. K poklesu hladiny ve směru i proti směru proudění podzemní vody a ke zrychlenému odvodnění území dojde trvale. Nelze ani s ohledem na vysokou hladinu podzemních vod v území vyloučit provádění prací pod hladinou podzemní vody, a v takovém případě dojde ke drénování mělké podzemní vody. Velikost přítoků podzemní vody do zářezu bude ovlivněna filtračními vlastnostmi horninového prostředí a lokálními podmínkami. Vzhledem k úzké linii stavby v koridoru se bude pravděpodobně jednat o vlivy mírně negativní, přímé, trvalé, v době výstavby krátkodobě mírně negativní.

Obecně 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, kdy o sebe tře zároveň brzda s kolem a je vyvíjen i tlak na kolejnici. K většímu znečištění dochází v případě nákladní dopravy k tomuto znečištění dochází více (vlaky jsou těžší, proto mají vyšší faktor tření, protože brzdí delší dobu) než v případě dopravy osobní. Částičky v okolí železnice mohou kontaminovat svojí přítomností dešťovou vodu, která poté prosakuje do půdy a může tak ohrozit podzemní vody svojí toxicitou.

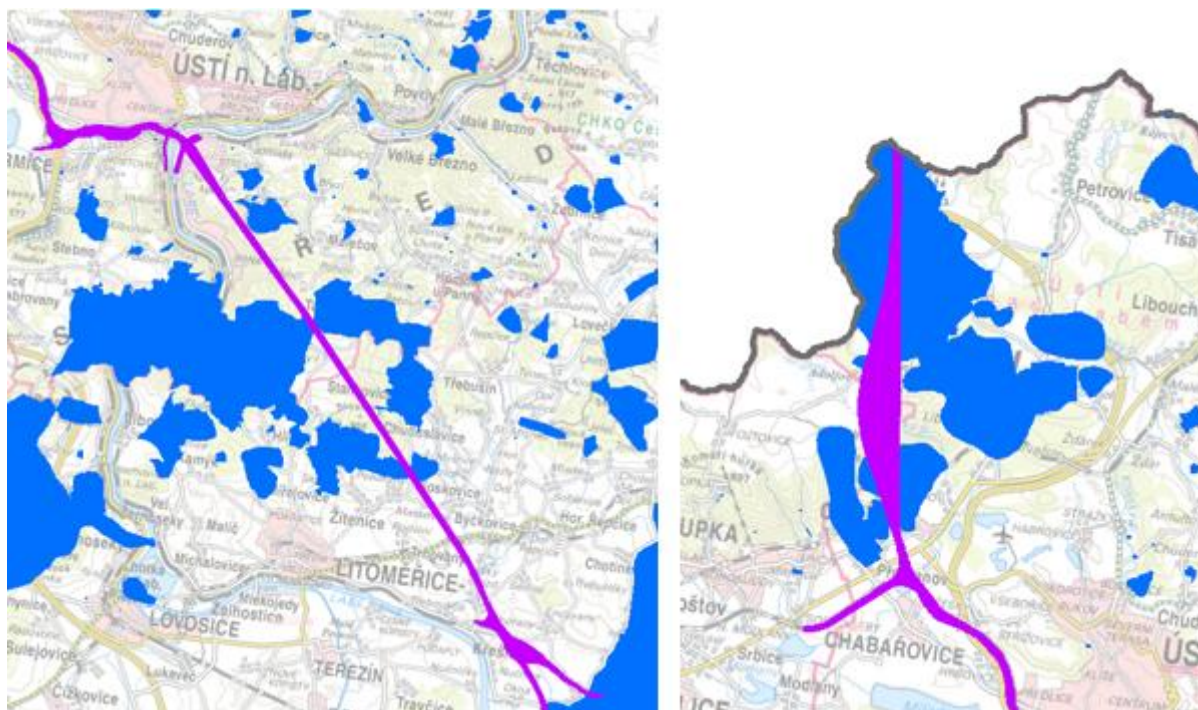
Další významnou složkou znečištění je kontaminace v okolí výhybek a kolejnic v rámci údržby železničních úseků, dále se maziva a oleje používají v lokomotivách (motor, převodovka) a vagonech. Mazáním olejů do výhybek, dochází k jeho splachu. Takový splach se poté dostává do šterkového podloží pod tratí, a zvláště v blízkosti vodních toků či podzemních vod může negativně ovlivnit jejich kvalitu (Burkhardt, 2008). Z tohoto hlediska představuje koridor ŽD1-B vliv mírně negativní, přímý, trvalý, v době výstavby krátkodobě mírně negativní.

Koridor ŽD1-B se dotýká cca 50 ochranných pásem vodních zdrojů I. i II. stupně. Některé z těchto pásem přímo prochází, některých se pouze dotýká a po upřesnění koridoru v nižších stupních je možné, že tato pásma nebudou dotčena vůbec. Ochranná pásma vodních zdrojů jsou zakotvena v § 30 vodního zákona a slouží k ochraně vydatnosti a k ochraně před vnikem závadných látek, které mohou ovlivnit jakost a zdravotní nezávadnost zdrojů podzemních nebo povrchových vod využívaných nebo využitelných pro zásobování pitnou vodou s průměrným odběrem více než 10 000 m³ za rok a zdrojů podzemní vody pro výrobu balené kojenecké vody nebo pramenité vody. Tato ochranná pásma jsou dle vodního zákona založena na principu dvoupásové ochrany. I. stupeň je stanoven jako souvislé území a slouží k ochraně v bezprostředním okolí jímacího nebo odběrného zařízení vodního zdroje. II. stupeň se vymezuje vně ochranného pásma I. stupně a nemusí tvořit souvislou plochu, ale může být stanoveno i jako vzájemně nespojitá území. II. stupeň slouží k ochraně vodního zdroje v územích stanovených vodoprávním úřadem.

Závažnost (význam) 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 vodního zdrojů v rozsahu podmínek stanovených vodoprávním rozhodnutím pro jeho ochranná pásma, bude nutné kompenzovat ztrátu této kapacity zajištěním náhradního zdroje.

Koridor ŽD1-B prochází územím 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 navrhované varianty na CHOPAV významně negativní vliv.



Obrázek 83: ŽD1-B – detail dotčení ochranných pásem vodních zdrojů v prostoru Ústí nad Labem a Litoměřic (Zdroj: data ÚAP ÚK, 08/2022, Základní mapa ČR)

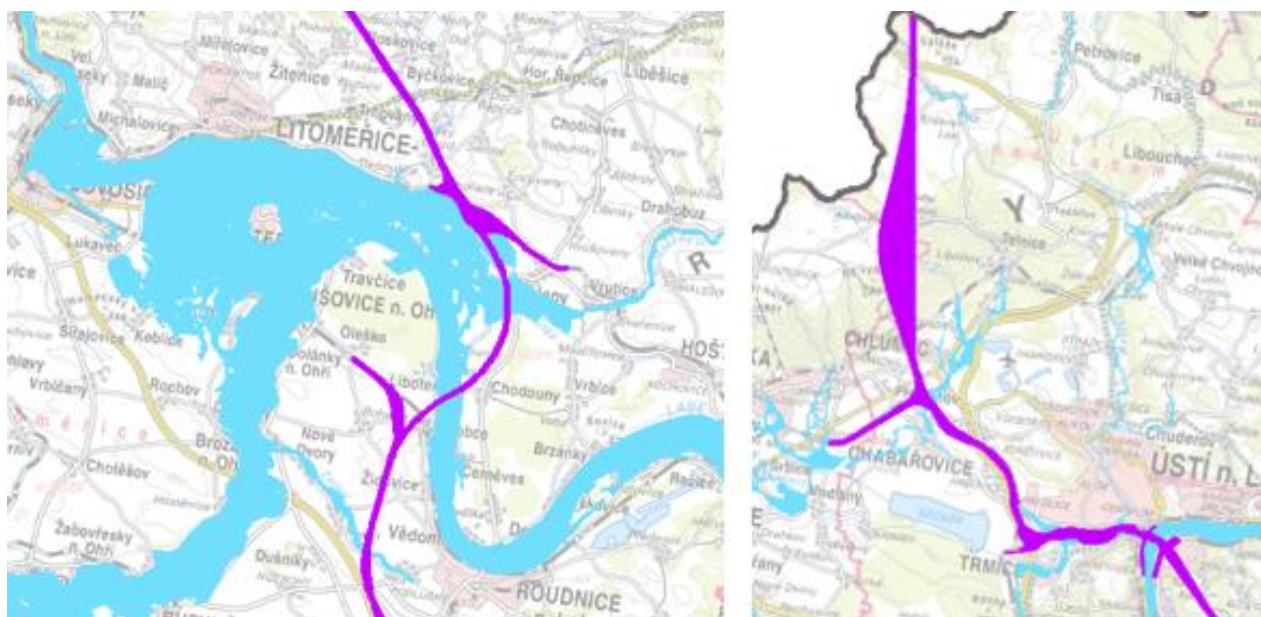
Neočekává se, že by za běžného provozu docházelo k významnějšímu znečištění povrchových nebo podzemních vod, nelze ale vyloučit znečištění vlivem úniku provozních kapalin při havarijních stavech (např. kolize na trati nebo havárie vozidel v době výstavby). Tyto negativní vlivy jsou vyhodnoceny jako přímé, krátkodobé, mírně negativní.

Vlivy na kvalitu a kvantitu vodních zdrojů a povrchových vod nepřímé, sekundární, střednědobé, přechodné a dlouhodobé nebyly zjištěny.

Koridor ŽD1-B kříží několik vodních toků, v jejichž okolí může dojít při vzniku zvláštní povodně k zaplavení vodou. Mezi nejvýznamnější patří Labe v prostoru Litoměřicka a Labe v prostoru Ústí nad Labem (Střekov) viz obrázek níže. V důsledku umístění a realizace stavby v koridoru může 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 je řešitelná vhodným návrhem stavebně technického řešení (např. přemostění nebo propustky) na základě hydrotechnického posouzení stavby, které bude předmětem navazujících fází projektového řešení záměru 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 nebo pouze jen minimálně k zasažení a ovlivnění záplavového území, nebude vliv na záplavové území výrazně negativní.



Obrázek 84: Obrázek 62: ŽD1-B – detail dotčení záplavového území Q100 v prostoru Litoměřic a Ústí nad Labem (Zdroj: data ÚAP ÚK, 08/2022, Základní mapa ČR)

Vlivy na prostředí související s vodou nepřímé, sekundární, přechodné, střednědobé a dlouhodobé nebyly zjištěny.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
	přímý	-2	krátkodobý	-1	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	-1
	sekundární	-1	dlouhodobý	0		

Jevy z oblasti horninového prostředí a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA A.3 *Výkres vlivů na horninové prostředí*.

Koridor ŽD1-B se dotýká území, které je předmětem ochrany nerostného bohatství dle horního zákona nebo představuje limit v oblasti ochrany horninového prostředí a přírodních zdrojů. Přehled těchto dotčených předmětů ochrany s koridorem ŽD1-B je uveden v následující tabulce. Některými územími koridor přímo prochází, některých se pouze dotýká a po zpřesnění koridoru v nižších stupních projektové přípravy je možné, že tato území nebudou vůbec dotčena.

Tabulka 17: Přehled předmětů ochrany horninového prostředí dotčených koridorem ŽD1-B; zdroj dat: Územně analytické podklady Ústeckého kraje (Krajský úřad Ústeckého kraje, 2021), Surovinový informační systém (Česká geologická služba, 2022)

Předměty ochrany nerostného bohatství dotčené koridorem ŽD1-B				
CHRÁNĚNÁ LOŽISKOVÁ ÚZEMÍ	VÝHRADNÍ LOŽISKA (SUBREGISTR B)	LOŽISKA NEVYHRAZENÝCH NEROSTŮ (SUBREGISTR D)	OSTATNÍ PROGNOZNÍ ZDROJE (SUBREGISTR Q)	DOBÝVACÍ PROSTORY
Rohatce ID: 20450000	Rohatce ID: 3204500 Surovina: vápenec Nerost: slínovec Těžba: dosud netěženo	Podluský - Roudnice ID: 3088800 Surovina: štěrkopísky - technické zeminy Nerost: štěrkopísek Těžba: dřívější povrchová	Černěves-Lounky ID: 9366900 Surovina: štěrkopísky Těžba: dosud netěženo	-
Velký Újezd u Litoměřic ID: 20750100	Velký Újezd ID: 3207501 Surovina: cihlářská surovina Nerost: hlína - jíla - sprašová hlína Těžba: dosud netěženo	-	Lounky-Chodouny ID: 9367000 Surovina: štěrkopísky Těžba: dosud netěženo	-
Chabařovice I. ID: 07910002	Chabařovice- lomy ID: 3079100 Surovina: uhlí hnědé Nerost: xylit - detrit - hnědé uhlí Těžba: dřívější povrchová	-	Sedlec ID: 9336000 Surovina: cementářské korekční sialitické suroviny - vápenec Těžba: dosud netěženo	-
Modlany ID: 11840000	Modlany- hlubina ID: 3118400 Surovina: uhlí hnědé Nerost: hnědé uhlí Těžba: dřívější hlubinná	-	Maškovice ID: 9041900 Surovina: cihlářská surovina Těžba: dosud netěženo	-

Pro hodnocení koridoru ŽD1-B platí totéž, co bylo již uvedeno v rámci hodnocení koridoru ŽD1-A (viz str. 135; není zde duplicitně uváděno).

Blokování nebo omezení těžby na ložiscích nerostných surovin je hodnoceno jako významně negativní, přímý a trvalý vliv.

V případě VRT je veřejný zájem na její realizaci významný, deklarovaný řadou koncepčních a strategických dokumentů přijatých na úrovni EU, tak i ČR.

Uplatnění koncepce a následná realizace VRT 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.

V případě dotčení výhradních ložisek bude nezbytné v rámci projektové přípravy stavby VRT aplikovat správné postupy, kterými bude zajištěno přehodnocení zásob podle nových podmínek využitelnosti, popř. odpis zásob dotčených částí výhradních ložisek a vytvořeny podmínky pro umístění stavby VRT.

Jako problematické se zde může jevit předchozí 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 prostor může rovněž 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 mírně negativní sekundární vliv z hlediska ochrany přírody (vhodnější by bylo ponechání vytěžených částí ložisek přirozené sukcesi, 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 mírně negativní.

Koridor ŽD1-B prochází shodně s koridorem ŽD1-A řadou sesuvných a poddolovaných území a platí pro něj stejné hodnocení a závěry. Vliv na sesuvná území je vyhodnocen jako přímý, krátkodobý (v době stavby) a dlouhodobý (v době provozu), mírně negativní. Vliv uplatnění koridoru na poddolovaná území bude přímý, krátkodobý (primární zásah v době výstavby) a dlouhodobý (otřesy vlivem dopravy v koridoru), mírně negativní.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
	přímý	-1	krátkodobý	0	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	-1
	sekundární	0	dlouhodobý	0		

Jevy z oblasti přírody a krajiny a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA A.5 *Výkres vlivů na přírodu a krajinu*.

Vymezením koridoru ŽD1-B dojde k přímému trvalému mírně negativnímu ovlivnění krajinného rázu, který ale významně neovlivní dálkové pohledy, a krajinný ráz tedy sledovatelným způsobem výrazně nenaruší. Koridor ŽD1-B je veden územím, ve kterém jsou již vedeny liniové dopravní a jiné stavby technické infrastruktury. Koridor ŽD1-B odpovídá tomuto krajinnému rázu a s ohledem na historické vazby vedení dopravních komunikací, rozmístění sídel a celkovou sídelní strukturu, ji lze vyhodnotit jako optimální.

Vlivy na krajinný ráz lze očekávat shodné jako u varianty ŽD1-A. Lze předpokládat, že v případě vedení všech variant koridoru dojde k ovlivnění pouze lokálního krajinného rázu, kdy vizuální projev záměru se bude uplatňovat při pohledech z nejbližšího okolí záměru. I přesto lze očekávat, že záměrem 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. Další částí koridoru VRT, vedenou mimo tunel, je část mezi Ústí nad Labem a úpatím Krušných hor. Zde je koridor veden ve vazbě na stávající železniční trať. Při budoucí realizaci záměru VRT v rámci vymezeného koridoru (jeho společné části) se neočekává vznik nových struktur, které by významně pozměnily krajinný ráz. Lze očekávat pouze lokální vizuální projev nových portálů tunelu při úpatí Krušných hor, které se budou projevovaly pouze z nejbližšího okolí.

V kontextu těchto souvislostí je možno uplatnění koridoru ŽD1-B z pohledu vlivů na krajinu vyhodnotit jako přímé, trvalé, mírně negativní.

Vedení nové liniové stavby v území bude v části odchylující se od stávajících liniových staveb znamenat mírně negativní vliv na fragmentaci krajiny a přetížení technicistního vjemu, k němuž přispívají i vedení VVN stávající a plánovaná, stávající železniční trať a silniční systém včetně dálnice D8.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
	přímý	-1	krátkodobý	-1	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	-1
	sekundární	0	dlouhodobý	-1		

Jevy z oblasti přírody a krajiny a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA A.5 *Výkres vlivů na přírodu a krajinu*

ZCHÚ

Všechny varianty koridoru ŽD1 jsou ve střetu s velkoplošným zvláště chráněným územím CHKO České Středohoří. V části trasy, která prochází cennými partiemi, se předpokládá vedení stavby v koridoru v 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 i nepřímému vlivu, krátkodobému i dlouhodobému vlivu.

Všechny varianty koridoru ŽD1 procházejí rovněž územím PP Babinské louky, PR Špičák a PR Černá louka. Uplatněním kterékoliv z variant ale nedojde k významnému poškození chráněných zájmů těchto maloplošných zvláště chráněných území, protože se v daných úsecích předpokládá vedení trati v tunelu. Lze očekávat okrajové vlivy záměru ve formě lokálních záborů či zásahů do porostů přírodních stanovišť a biotopů zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů v prostoru realizace výdudků odvětrávacích šachet či v prostoru dalších maloplošných technických struktur, které jsou nezbytné pro zabezpečení provozu tunelů. Tyto vlivy lze minimalizovat situováním těchto objektů mimo MZCHÚ.

Koridor ve variantě ŽD1-B okrajově zasahuje do prostoru **přírodní rezervace (PR) Holý vrch**. Předmětem ochrany jsou dle platného plánu péče (Slavia o.s. Praha 2013a) přírodní stanoviště: Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (*Festuco-Brometalia*) (T3.4 - širokolisté suché trávníky bez jalovce obecného), Dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum* (L3.1 Hercynské dubohabřiny) a Panonské šípákové doubravy (L6.1 Perialpidské bazifilní teplomilné doubravy), pro které byla vyhlášena evropsky významná lokalita Holý vrch (CZ0420007). Koridor ve variantě ŽD1-B a ŽD1-C je veden přes území PR tunelem, realizací záměru v těchto variantách se proto nepředpokládá významné negativní dotčení předmětů ochrany PR, na což odkazuje i samostatné naturové hodnocení záměru, jež sleduje případný vliv koncepce na předměty ochrany EVL Holý vrch, která je s PR v překryvu.

Koridor ve variantě ŽD1-B je veden v těsné blízkosti hranice **PP Stráně u Velkého Újezdu**. Předmětem ochrany jsou dle platného plánu péče (Slavia o.s. Praha 2013b) přírodní stanoviště Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (*Festuco-Brometalia*) (T3.4 - širokolisté suché trávníky bez jalovce obecného), pro které byla vyhlášena evropsky významná lokalita Stráně u Velkého Újezdu (CZ0420059). Koridor je ve variantě ŽD1-B a ŽD1-C veden v blízkosti hranice PP. Koridor do prostoru PP nezasahuje. Realizací záměru v těchto variantách se proto nepředpokládá významné negativní dotčení předmětů ochrany PP, na což odkazuje i samostatné naturové hodnocení záměru, jež sleduje případný vliv koncepce na předměty ochrany EVL Stráně u Velkého Újezdu, která je s PP v překryvu.

Celkově je vliv koridoru ŽD1-B hodnocen jako mírně negativní, přímý, nepřímý, krátkodobý a dlouhodobý.

Natura 2000

Uplatněním koridoru ŽD1-B jsou mírně negativně ovlivněny shodné lokality soustavy Natura 2000 (viz část B VVURÚ). Na tomto místě jsou uváděny pouze závěry tohoto hodnocení.

Jako koncepcí dotčené byly na základě hodnocení výsledně 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.

V případě všech navržených variant byly stanoveny nejvýše mírně negativní vlivy na některé předměty ochrany a celistvost dotčených lokalit soustavy Natura 2000.

U koridoru ŽD1-B bylo identifikováno riziko dotčení předmětů ochrany následující lokalit Natura 2000:

EVL Porta Bohemica, EVL Babinské louky, EVL Holý vrch, EVL Východní Krušnohoří, EVL Strádovský rybník, PO Východní Krušné hory. Na základě provedeného hodnocení nebyl v případě žádné sledované lokality soustavy Natura 2000 stanoven potenciál koncepce významně negativně ovlivnit jejich celistvost ani konkrétní předměty ochrany u žádné ze sledovaných variant, tedy ani u varianty ŽD1-B. Na základě zhodnocení jednotlivých potenciálně dotčených předmětů ochrany EVL a PO se předpokládá, že ani u jednoho z hodnocených předmětů ochrany nedojde k narušení cílů jejich ochrany, jež jsou pro ně v daných lokalitách soustavy Natura 2000 stanoveny.

Vlivy na Naturu 2000 jsou hodnoceny jako přímé, mírně negativní, krátkodobé a dlouhodobé.

Přírodní parky

Uplatněním kterékoliv z variant dojde ke střetu s přírodním parkem Východní Krušné hory, v tomto prostoru je ale trať v koridoru vedena v tunelu. Vlivy na přírodní parky jsou proto hodnoceny jako nulové ve všech časových řadách.

Památné stromy

Koridor není v kolizi s památnými stromy. Vlivy jsou ve všech řadách nulové.

VKP

Uplatněním koridoru ŽD1-B jsou ovlivněny VKP přibližně ve stejném rozsahu, jako je tomu u koridoru ve variantě ŽD1-A. Stejně jako ostatní varianty je varianta ŽD1-B ve střetu s řadou VKP, zejména lesními porosty a vodotečemi. 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.

Vlivy nepřímé, sekundární, střednědobé a přechodné nebyly detekovány.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
	přímý	-1	krátkodobý	-1	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	-1
	sekundární	0	dlouhodobý	-1		

Flóra a fauna

U všech navrhovaných variant, tedy i u varianty ŽD1-B, se předpokládá kolize trasy koridoru s lokalitami výskytu ochranně významných druhů fauny a flóry. Jedná se zejména o druhy, jako je např. volavka bílá (*Ardea alba*) či koroptev polní (*Perdix perdix*). Dále jsou v prostoru koridoru uváděny například nálezy ropuchy krátkonohé (*Epidaeia calamita*). V úseku trasy koridoru VRT vedoucí přes CHKO České Středohoří tento dle analýzy NDOP nejčastěji koliduje s nálezy rorýse obecného (*Apus apus*), břehule říční (*Riparia riparia*) či vydry říční (*Lutra lutra*). V prostoru Krušných hor koridor často koliduje s nálezy tetřívka obecného (*Tetrao tetrix*), chřástala polního (*Crex crex*), krutihlava obecného (*Jynx torquilla*), aj. Přestože je v nejceněnějších partiích trasa koridoru vedena v tunelu a tedy nemůže ve významné míře výskyt a potravní a hnízdní biotopy negativně ovlivnit, nelze takové ovlivnění vyloučit při umísťování doprovodných staveb trati (např. výduchy ventilace, výjezdy z tunelu apod.).

Celkově lze konstatovat, že uplatnění dané varianty může mírně negativně ovlivnit některé biologicky cenné druhy rostlin a živočichů. Přesnou míru ovlivnění konkrétních druhů budoucím záměrem VRT není v tuto chvíli možné stanovit a bude je třeba upřesnit na projektové úrovni stavby. Významné snížení potravní nabídky a hnízdních příležitostí živočichů v důsledku uplatnění dané varianty se však nepředpokládá. Důvodem je jednak skutečnost, že značná část trasy koridoru je vedena pod zemí tunelem a že v částech vedených na povrchu se nepředpokládá kolize záměru s významnými biotopy rostlin a živočichů.

Biologická rozmanitost

S ohledem na skutečnosti výše uvedené, totiž, že nedojde k negativnímu ovlivnění předmětů ochrany lokalit Natura 2000, zvláště chráněných území ani lokalit výskytu nebo potravních a rozmnožovacích podmínek významných druhů fauny a flóry, jsou vlivy na biologickou rozmanitost hodnoceny jako přímé, krátkodobé, dlouhodobé, trvalé, mírně negativní.

Migrační prostupnost

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 významné narušení migrační prostupnosti území pro faunu (na povrchu lze předpokládat pouze drobnější stavební prvky, jako např. větrací šachty). Vliv na migrační prostupnost území je proto hodnocen jako mírně negativní, krátkodobý a dlouhodobý.

ÚSES

Varianta ŽD1-B je stejně jako ostatní varianty ve střetu s RBK 0010 u obce Přestavlky – koridor je v místě střetu s tímto prvkem ÚSES přimknut ke stávajícímu tělesu dálnice D8, která tento prvek ÚSES již v současnosti fragmentuje. Při realizaci záměru v rámci koridoru lze předpokládat posílení fragmentace tohoto prvku ÚSES a jeho lokální přerušení.

Všechny varianty koridoru jsou rovněž ve střetu s nadregionálním biokoridorem NRBK K 13, kde lze předpokládat lokální zásahy do porostů v rámci ÚSES v prostoru zaústění záměru do tunelu. Tyto zásahy pravděpodobně nebudou významné a migrační prostupnost a funkčnost NRBK K 13 bude pravděpodobně zachována.

Přechod společné části koridoru přes vodní a teplomilnou doubravní větev nadregionálního biokoridoru NRBK K 10 nastává v místech, kde jsou koridory v kolizních úsecích vedeny podél stávající železniční trati. Při překračování vodní větve NRBK K 10 lze předpokládat mimoúrovňové křížení záměru s vodním tokem. V prostoru kolize koridoru s teplomilnou doubravní větví NRBK K 10 je koridor vázán na stávající železniční trať, proto nelze očekávat vznik nové významné fragmentace tohoto prvku ÚSES.

Koridor ŽD1-B je ve střetu s regionálním biocentrem RBC 1256 – u tohoto prvku ÚSES lze předpokládat mimoúrovňové křížení záměru s vodním tokem Labe, na němž je regionální biocentrum vymezeno. Migrační prostupnost a funkčnost RBC 1256 bude pravděpodobně zachována.

Dále je koridor v této variantě ve střetu s regionální biokoridorem RBK 0005 – u tohoto prvku ÚSES, který je vymezen v nivě Úštěckého potoka a jeho přítoků, lze předpokládat mimoúrovňové řešení záměru při překračování vodních toků, což napomůže k zachování migrační prostupnosti území podél vodních toků. Nelze však vyloučit částečné snížení funkčnosti biokoridoru vlivem zastavění části nivy vodních toků.

Vlivy uplatnění dané varianty na ÚSES jsou hodnoceny jako přímé, krátkodobé, dlouhodobé, mírně negativní.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
Kulturní dědictví, hmotný majetek	přímý	-1	krátkodobý	-1	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	-1
	sekundární	0	dlouhodobý	0		

Jevy z oblasti kulturních hodnot a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA A.1 *Výkres vlivů na osídlení a kulturní hodnoty v území*.

S ohledem na společnou značnou trasu je dotčení kulturního dědictví v oblasti KPZ Území bojiště u Přestanova, Chlumce a Varvažova, ochranného pásma národní kulturní památky Říp a ochranného pásma hradu Střekov shodné, s výjimkou dotčení ochranného pásma MPR Litoměřice, k němuž u varianty ŽD1-B nedochází.

Vzhledem k tomu, že se v daných úsecích nepředpokládá vedení trati po estakádách a tedy ani vizuální ovlivnění těchto památek a že riziko jejich narušení vibracemi apod. je technicky dobře řešitelné, jsou tyto vlivy hodnoceny jako mírně negativní.

V trase koridoru nelze vyloučit demolice staveb, které nebude možno ponechat na místě, ať již z důvodu prostorových, nebo z důvodu, že by nebylo možno tyto stavby ochránit před účinky hluku. Bude se jednat

pravděpodobně pouze o malý počet objektů, toto hledisko ale není možné v současném stupni přípravy relevantně posoudit

Vlivy na kulturní dědictví a hmotné statky jsou hodnoceny jako přímé, krátkodobé (v době výstavby) i trvalé, mírně negativní.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
	přímý	-2	krátkodobý	0	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	-2
	sekundární	-1	dlouhodobý	0		

Jevy z oblasti půdního fondu a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA A.4 *Výkres vlivů na půdu a lesní ekosystémy*.

Provedený kvalifikovaný odhad záborů ZPF má orientační charakter. V rámci podrobnějších ÚPD a v projektové přípravě stavby bude kvalifikovaný odhad záborů ZPF pro vymezený koridor dále upřesněn a kvantifikován dle skutečné polohy a rozsahu stavby.

Z hlediska ochrany ZPF je přímé ovlivnění uplatněním koridoru ŽD1-B dáno novým zábořem půdy, který je v celém rozsahu odhadován na 125,58 ha, z toho 22,28 ha na půdách I. třídy ochrany a 23,92 ha na půdách II. třídy ochrany. Při výstavbě dopravních liniových staveb obdobného rozsahu se obecně není možné vyhnout záboru půdy včetně půd kvalitních. S ohledem na požadavek ochrany veřejného zdraví před hlukem pak není možné vymezit předmětný koridor mimo volnou půdu zástavbou obcí. Rovněž technicky není řešitelné vymezovat koridor jen mimo vysoce produkční půdy. V tomto případě lze akceptovat i zábor půd I. a II. třídy ochrany, protože u předmětného koridoru převažuje obecný zájem daný potřebou snížení intenzity silniční dopravy s doprovodným snížením hlukové zástavby podél silničních tahů a zlepšením kvality ovzduší. Sekundární vlivy vymezení koridoru ŽD1-B z hlediska ZPF představují mírně zvýšené riziko eroze, narušení investic v půdě, sorpční kapacity území a degradaci půd v úzkém pásu podél koridoru. Vlivy koridoru ŽD1-B jsou s ohledem na zábor vysoce kvalitních půd (46,72 ha) považovány za přímé, trvalé a významně negativní.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
	přímý	-1	krátkodobý	0	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	-1
	sekundární	-1	dlouhodobý	0		

Jevy z oblasti půdního fondu a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA A.4 *Výkres vlivů na půdu a lesní ekosystémy*.

Provedený kvalifikovaný odhad záborů PUPFL má orientační charakter. V rámci podrobnějších ÚPD a v

projektové přípravě stavby bude kvalifikovaný odhad záborů PUPFL pro vymezený koridor dále upřesněn a kvantifikován dle skutečné polohy a rozsahu stavby.

Z hlediska ochrany PUPFL je přímé ovlivnění uplatněním koridoru ŽD1-B dáno novým zábořem půdy, který je v celém rozsahu odhadován na 1,64 ha. K záboru dochází u lesů v kategorii hospodářských (1,4 ha) a u lesů zvláštního určení (0,24ha). Sekundární vlivy záboru PUPFL představují fragmentaci lesních porostů, vyšší riziko poškození bořivými větry, ubytek biotopů fauny spojené s lesními porosty a narušení vodního režimu krajiny. Úbytek lesů v rámci realizace VRT v koridoru ŽD1-B je však vzhledem ke svému rozsahu – z celkové výměry lesů hospodářských v Ústeckém kraji (94 657 ha)¹⁹ zábor představuje 0,0015% a z celkové výměry lesů zvláštního určení v Ústeckém kraji (172276 ha)¹⁹ zábor představuje 0,00014% - hodnocen jako mírně negativní, přímý, trvalý.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
Obyvatelstvo, hluk, vibrace, veřejné zdraví	přímý	-1/+1	krátkodobý	-1/-1	přechodný	0/0
	nepřímý	0/0	střednědobý	0/0	trvalý	0/0
	sekundární	0/+1	dlouhodobý	-1/+1		

***zátěž podél vymezeného koridoru / zátěž podél stávajících komunikací**

Koridor ŽD1-B je vymezen převážně mimo zastavěná území měst a obcí, ve volné krajině. Přímo dotčeny jsou jen okrajové části zastavěného území, resp. osamocené objekty v krajině. V těchto územích může dojít ke zhoršení hlukové situace krátkodobě ve fázi výstavby v okolí přilehlých silnic a na okrajích zástavby v blízkosti stavby VRT. Trvalé negativní vlivy z dopravy podél stavby VRT v koridoru ŽD1-B budou minimalizovány protihlukovými opatřeními. Vlivy na hlukovou situaci v zástavbě podél stávajících silnic budou sekundární, dlouhodobé, mírně pozitivní, dané převedením části dopravy ze silnic na železnici. V době výstavby vlivem uzavírek některých silničních tras, přesunu hmot a odklonů dopravy v místě aktuální stavby bude situace v zástavbě podél silniční sítě ovlivněna mírně negativně, nepřímo, krátkodobě, vlivem provozu vlakových souprav bude zástavba podél koridoru ovlivněna mírně negativně, přímo a dlouhodobě.

Vlivy nepřímé, střednědobé, přechodné a trvalé nebyly zjištěny.

Hluk

Specifikem VRT je její úplná segregace od ostatních druhů dopravy a území, veškerá křížení jsou zásadně mimoúrovňová. Z této skutečnosti vyplývá, že v protihlukové ochraně VRT nevznikají neochránitelné prostupy (přejezdy apod.), které by snižovaly účinnost a/nebo proveditelnost protihlukových opatření. V případě VRT tedy jde jen o míru opatření, její okolí je z hlukového hlediska minimalizovatelné vždy. Tato skutečnost je pozitivní a je základním vodítkem pro možnost umístění VRT do území.

Konkrétní návrh protihlukových opatření bude proveden na projektové úrovni a bude kombinací opatření urbanistických (základní umístění trati), projekčních (směrové a výškové uspořádání) a dodatečných (protihlukové stěny, valy apod.). V tomto návrhu bude zároveň zohledněn hlukový příspěvek ostatních zdrojů hluku, nacházejících se v dotčeném území, čímž budou zohledněny i příslušné spolupůsobící – kumulativní a synergické vlivy. Vlastní příspěvek VRT je přitom spolehlivě řešitelný tak, aby její příčinek ke

¹⁹ Údaj vychází z dat poskytnutých v rámci ÚAP ÚK, stav k 08/2022

spolupůsobícímu/kumulativnímu vlivu byl akusticky vyhovující, tj. jednak sám o sobě plnil požadované limity, jednak vytvářel dostatečnou rezervu pro příspěvek ostatních zdrojů hluku a jejich řešení v rámci požadovaných limitů. Kumulativní vlivy na hlukovou zátěž jsou tímto způsobem vyřešeny, resp. jsou řešitelné za použití běžně dostupných protihlukových opatření.

Pro základní rozvalu o rozsahu hlukových vlivů VRT byla využita "Technicko-provozní studie, technická řešení VRT. Část 13.2 VRT a okolí, hlukové výpočty" (kol. autorů, 05/2017), ve které byly analyzovány hlukové vlivy VRT v úsecích Praha - Ústí nad Labem a Praha - Brno. Úvaha založená na této studii byla popsána v rámci hodnocení varianty ŽD1-A.

Koridor ŽD1-B je vymezen převážně mimo zastavěná území měst a obcí, ve volné krajině. Přímo dotčeny jsou jen okrajové části zastavěného území, resp. osamocené objekty v krajině. V těchto územích může dojít ke zhoršení prostředí vlivem vibrací krátkodobě ve fázi výstavby v okolí přilehlých silnic a na okrajích zástavby v blízkosti stavby VRT. Trvalé negativní vlivy z dopravy podél stavby VRT v koridoru ŽD1-B budou minimalizovány vhodnými stavebně technickými opatřeními. Vlivy na zástavbu podél stávajících silnic z hlediska vibrací budou sekundární, dlouhodobé, mírně pozitivní, dané převedením části dopravy ze silnic na železnici. V době výstavby vlivem uzavírek některých silničních tras, přesunu hmot a odklonů dopravy v místě aktuální stavby bude situace v zástavbě podél silniční sítě ovlivněna mírně negativně, nepřímo, krátkodobě, vlivem provozu vlakových souprav bude zástavba podél koridoru ovlivněna mírně negativně, přímo a dlouhodobě.

Vibrace

Ze zpracované Technicko-provozní studie, technická řešení VRT (05/2017) vyplývá, že rozhodující vliv na vznik vibrací bude mít rychlost jízdy. Podstatným faktorem bude rovněž celková hmotnost vlakové soupravy a stav trati a vlastních soukolí. V případě VRT je předpokládán výborný stav trati i vlaků. V případě tratí do 200 km/h se smíšenou dopravou se předpokládá minimálně stav trati odpovídající "koridorovému standardu" bez závad a s drsností kolejnic odpovídající referenční koleji dle TSI subsystém hluk. Pro intenzitu šíření vibrací z provozu na železnici jsou pak naprosto zásadním faktorem geologické poměry, a to do hloubky 5-10 m, podle typu podloží a hladiny spodní vody, respektive nasycenosti povrchových vrstev.

Vliv uplatnění varianty ŽD1-B je hodnocen z tohoto pohledu jako přímý, mírně negativní, dlouhodobý.

Podrobněji je problematika vibrací komentována v rámci hodnocení varianty ŽD1-A.

Ovzduší



Realizace VRT v koridoru ŽD1-B bude mít mírně pozitivní vlivy znečištění ovzduší – tím, že 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. Lokalizace těchto vlivů je obdobná jako u ovzduší.

Nová železniční trať projeví jako liniový zdroj hluku v území, do něhož bude umístěna, s negativním vlivem na hlukovou zátěž u chráněné zástavby. Míra vlivu pak bude záležet zejména na pozici jednotlivých úseků trati vůči chráněné zástavbě, souhrnně se bude jednat o vliv mírný až významný.

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).

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
Přeshraniční vlivy	přímý	0	krátkodobý	0	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	0
	sekundární	0	dlouhodobý	0		

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 vymezovaný na území SRN, kde se budou projevovaly vlivy německého koridoru, nikoliv koridoru českého. 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.

V širším kontextu lze očekávat pozitivní dopad z hlediska zlepšení stavu ovzduší tím, že se vytvoří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční. To přispěje ke snížení objemu automobilové dopravy na komunikacích, a tedy i ke snížení hlukové zátěže v jejich okolí.

Celkově jsou přeshraniční vlivy koridoru ŽD1-B však hodnoceny jako zanedbatelné ve všech časových řadách.

Kumulativní a synergické vlivy

Tabulka 18: Kumulativní a synergické vlivy – Varianta B: ŽD1-B

A. Popis stávajících funkcí, hodnot a limitů ve vymezeném koridoru						
Hlavní funkce	Specifikace					
Zastavěné území	Býčkovice, Hlinná, Chudoslavice, Křešice, Oleško, Ploskovice, Polepy, Vrutice, Žitenice, Dušníky, Hrobce, Chodouny, Kleneč, Libotenice, Mnetěš, Přestavky, Roudnice nad Labem, Vražkov, Židovice, Krupka, Chabařovice, Chlumec, Malečov, Petrovice, Přestanov, Tašov, Telnice, Trmice, Ústí nad Labem. Délka koridoru 63,6 km					
Dopravní infrastruktura	Silnice všech tříd, dálnice D8, železniční trati					
Technická infrastruktura	Vedení VVN, STL a VTL plynovody, vodovody, kanalizace					
ZPF	I.	II.	III.	IV.	V.	Odhad reálného záboru ZPF celkem [ha]
	22,28	23,92	27,85	38,94	12,60	125,58
PUPFL	Les ochranný		Les zvl. určený		Les hospodářský	Charakter záboru
	0		0,24		1,4	odnětí
Hodnoty a limity	Specifikace					
Kvalita ovzduší	Překračovány imisní limity benzo(a)pyrenu a PM10 - denní					
Povrchové a podzemní vody	Střet trasy s vodotečemi a ochrannými pásmy vodních zdrojů, CHOPAV Krušné hory a Severočeská křída					
Horninové prostředí	Střet s CHLÚ Rohatce, Velký Újezd u Litoměřic, Chabařovice I, Modlany, výhradní ložiska Rohatce, Velký Újezd, Chabařovice-lom, Modlany-hlubina, ložiska nevyhrazených nerostů Podluský-Roudnice, prognózní ložiska Černěves-Lounky, Lounky-Chodouny, Sedlec, Maškovice					
Příroda a krajina včetně ZCHÚ	Dotčení velkoplošných i maloplošných ZCHÚ (CHKO České středohoří, PR Holý vrch)					
Natura 2000	EVL Porta Bohemica, EVL Babinské louky, EVL Strádovský rybník, EVL Holý vrch, EVL Východní Krušnohoří, PO Východní Krušné hory					
Památková ochrana	krajinná památková zóny Území bojiště u Přestanova, Chlumce a Varvažova, OP hradu Střekov, OP národní kulturní památky Říp					

B. Předpokládané kumulativní a synergické vlivy na životní prostředí a odhad jejich významnosti		
Potenciálně ovlivněná složka	Specifikace způsobu ovlivnění	Míra kumul. a syn. vlivů
Obyvatelstvo a hygiena prostředí (hluk)	Kumulace mírně negativních vlivů podél trasy ŽD1-B na hlukovou situaci potenciálně nastane s provozem na stávajících silnicích v místě křížení Možné mírně negativní synergické vlivy podél trasy ŽD1-B jsou dány spolupůsobením hluku z provozu koridoru a znečištění ovzduší ze stávajících zdrojů včetně silniční dopravy.	kumulativní vlivy -1 synergické vlivy -1



Ovzduší	Kumulace mírně negativních vlivů podél trasy ŽD1-B na imisní situaci potenciálně nastane s provozem na stávajících silnicích v místě křížení nebo přiblížení. Možné mírně negativní synergické vlivy podél trasy ŽD1-B jsou dány spolupůsobením hluku z provozu koridoru a znečištění ovzduší ze stávajících zdrojů včetně silniční dopravy.	kumulativní vlivy -1 synergické vlivy -1
Povrchové a podzemní vody	kumulativní a synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy 0 synergické vlivy 0
ZPF	kumulativní a synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy 0 synergické vlivy 0
PUPFL	kumulativní a synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy 0 synergické vlivy 0
Horninové prostředí a nerostné bohatství	kumulativní vlivy na předměty ložiskové ochrany jsou zanedbatelné, synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy 0 synergické vlivy 0
Flóra, fauna, biologická rozmanitost, ZCHÚ, ÚSES	Kumulativní vlivy s novými záměry nebyly shledány, mírně negativně se projeví kumulace vlivů na tetřívka obecného, přírodní typy stanovišť, které jsou předmětem ochrany dotčených naturových lokalit synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy -1 synergické vlivy 0
Krajina	mírně negativní kumulativní vlivy na krajinný ráz a fragmentaci krajiny se projeví se stávající silniční sítí a železničními tratěmi; synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy -1 synergické vlivy 0
Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky	kumulace vlivů nenastane, synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy 0 synergické vlivy 0

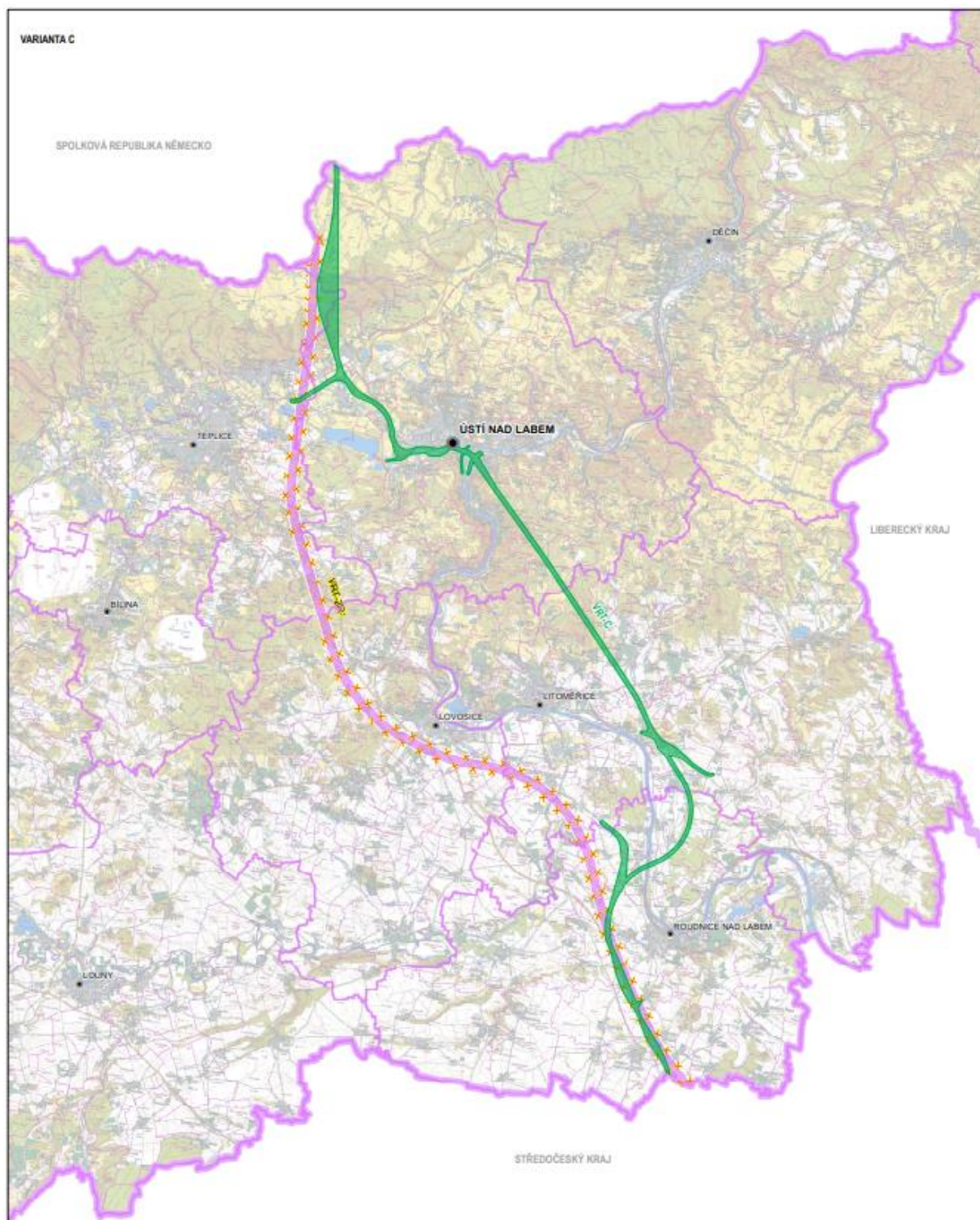
C. Závěry a doporučení

Závěr:	Navrhovaný koridor Varianta B: ŽD1-B je doporučen k uplatnění při splnění navržených podmínek SEA uvedených v kapitole 8. a 11.
---------------	--

D. Monitoring kumulativních a synergických vlivů

	Je navrženo sledování kvality ovzduší (pětileté klouzavé průměry – minimálně PM10, PM2,5, NOx, CO, benzen, benzo(a)pyren) – sleduje ČHMÚ. Je navrženo sledování rozsahu území s překročenými hygienickými limity hluku – KHS ÚK se sídlem v Ústí nad Labem a Ministerstvo zdravotnictví – měření hluku zejména v zastavbě města Ústí nad Labem a obcí Hrobce a Chodouny.
--	--

6.5. Hodnocení koridoru **Varianta C: ŽD1-C**



Obrázek 85: Výřez Výkresu ploch a koridorů 5aŽÚR ÚK

Celková délka koridoru (stavba hlavní): 64,3 km

Dotčené obce: Býčkovice, Hlinná, Chudoslavice, Křešice, Oleško, Ploskovice, Polepy, Vrutice, Žitenice, Černěves, Dušníky, Hrobce, Chodouny, Kleneč, Libotenice, Mnetěš, Přestavlky, Roudnice nad Labem, Vražkov, Vrbice, Židovice, Krupka, Chabařovice, Chlumeč, Malečov, Petrovice, Přestanov, Tašov, Telnice, Trmice, Ústí nad Labem.

Hodnocení vlivů 5aZÚR ÚK z hlediska charakteristik, problémů a jevů životního prostředí

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
	přímý	-1/+1	krátkodobý	-1/-1	přechodný	0
Klima a ovzduší	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	0
	sekundární	0/+1	dlouhodobý	0/+1		

*zátěž podél vymezovaného koridoru / zátěž podél stávajících komunikací

Vymezením koridoru dojde k přímému ovlivnění znečištění ovzduší emisemi pocházejícího z dopravy, neboť realizací záměru VRT povede ke snížení dopravního zatížení stávající silniční sítě. Dojde tak k přímému vlivu na danou složku životního prostředí. V době výstavby trati zde lze vlivem manipulace se zeminami a vlivem zvýšené intenzity nákladní dopravy v místě s nepevněným povrchem očekávat vyšší hodnoty resuspenze prachu a vyšší emise škodlivin ze spalování pohonných hmot v mechanismech a nákladních vozidlech podél stávajících silničních tahů, ale i lokálně v blízkosti vymezovaného koridoru tam, kde budou probíhat stavební práce. Tento vliv byl vyhodnocen jako přímý, krátkodobý, mírně negativní.

V době provozu trati v koridoru se předpokládá převedení části silniční dopravy (především osobní) na železnici. Důsledkem toho budou dlouhodobé, sekundární, mírně pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší v zastavbě podél stávajících silničních tahů (zátěž podél stávajících komunikací). Shodné dlouhodobé, sekundární, mírně pozitivní vlivy budou generovány i z hlediska snížení emisí látek poškozujících ozonovou vrstvu a tím i na klima.

Vlivy na ovzduší a klima nepřímé, přechodné, střednědobé a trvalé nebyly zjištěny.

Ze zpracované Technicko-provozní studie, technická řešení VRT (05/2017) vyplývá, že VRT jsou plně elektrifikované a při jejich provozu tak nebude docházet ke vzniku a ani emisím znečišťujících látek v místě provozu. Provozem vlaků však bude docházet ke spotřebě elektrické energie, při jejíž výrobě jsou do ovzduší uvolňovány mimo jiné i skleníkové plyny, vedle vodní páry pak především oxid uhličitý (CO₂). Jedná se tak o nepřímé emise CO₂ související s provozem VRT. Pro výpočet nepřímých emisí CO₂ bude určující spotřeba elektrické energie v daném traťovém úseku.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
	přímý	-1	krátkodobý	-1	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	-1
	sekundární	0	dlouhodobý	0		

Jevy z oblasti vodního prostředí a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA A.2 *Výkres vlivů na vodní prostředí*.

Vymezení koridoru nevyžaduje odběr podzemní vody ani vypouštění odpadních nebo srážkových vod do vod podzemních nebo povrchových. Vlivy na hydrogeologické charakteristiky v důsledku čerpání nebo dotace podzemních vod jsou vyloučeny. Zrychlení odtoku vody z území se s ohledem na malou šíři zpevněné linie nepředpokládá. Nelze ale vyloučit budování násypů, případně zvyšování terénu a/nebo provádění zářezů a zakládání mostních objektů při překonávání vodotečí a v místech vedení koridoru po estakádách.

Vymezení koridoru ŽD1-C může ovlivnit proudění podzemní vody, a to zejména při realizaci zářezů. Komentář k této otázce byl uveden v hodnocení varianty ŽD1-A. Vzhledem k úzké linii stavby v koridoru se bude pravděpodobně jednat o vlivy mírně negativní, přímé, trvalé, v době výstavby krátkodobé mírně negativní.

Obecně 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, kdy o sebe tře zároveň brzda s kolem a je vyvíjen i tlak na kolejnici. K většímu znečištění dochází v případě nákladní dopravy k tomuto znečištění dochází více (vlaky jsou těžší, proto mají vyšší faktor tření, protože brzdí delší dobu) než v případě dopravy osobní. Částičky v okolí železnice mohou kontaminovat svojí přítomností dešťovou vodu, která poté prosakuje do půdy a může tak ohrozit podzemní vody svojí toxicitou.

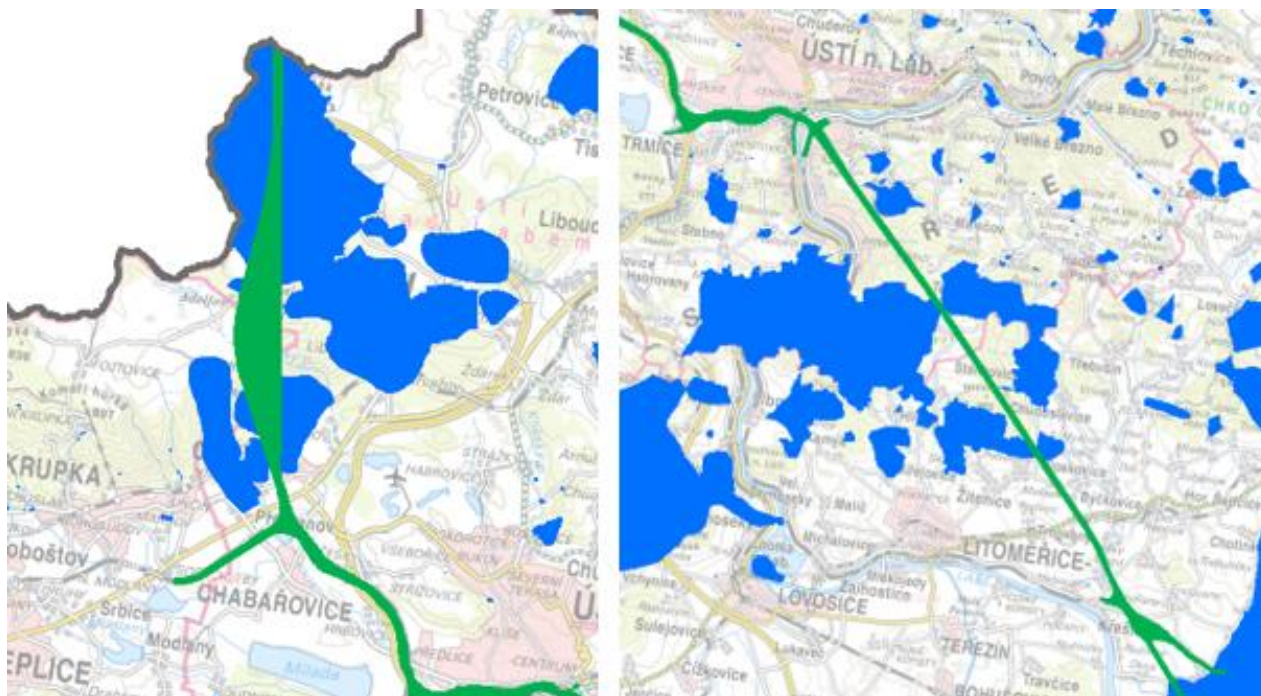
Další významnou složkou znečištění je kontaminace v okolí výhybek a kolejnic v rámci údržby železničních úseků, dále se maziva a oleje používají v lokomotivách (motor, převodovka) a vagonech. Mazáním olejů do výhybek, dochází k jeho splachu. Takový splach se poté dostává do šterkového podloží pod tratí, a zvláště v blízkosti vodních toků či podzemních vod může negativně ovlivnit jejich kvalitu (Burkhardt, 2008). Z tohoto hlediska představuje koridor ŽD1-C vliv mírně negativní, přímý, trvalý, v době výstavby krátkodobý mírně negativní.

Koridor ŽD1-C se dotýká cca 50 ochranných pásem vodních zdrojů I. i II. stupně. Některé z těchto pásem přímo prochází, některých se pouze dotýká a po upřesnění koridoru v nižších stupních je možné, že tato pásma nebudou dotčena vůbec.

Závažnost (význam) 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 vodního zdrojů v rozsahu podmínek stanovených vodoprávním rozhodnutím pro jeho ochranná pásma, bude nutné kompenzovat ztrátu této kapacity zajištěním náhradního zdroje.

Koridor ŽD1-C prochází územím 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 navrhované varianty na CHOPAV významně negativní vliv.



Obrázek 86: ŽD1-C – detail dotčení ochranných pásem vodních zdrojů v prostoru Ústí nad Labem a Litoměřic (Zdroj: data ÚAP ÚK, 08/2022, Základní mapa ČR)

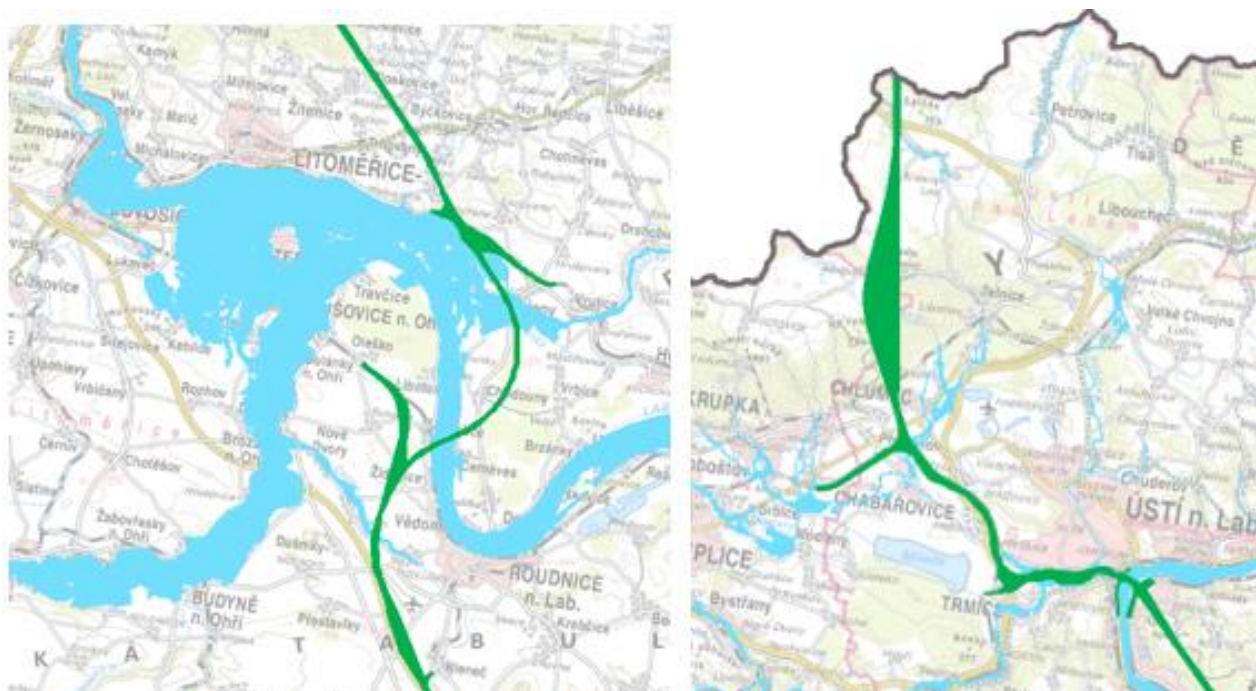
Neočekává se, že by za běžného provozu docházelo k významnějšímu znečištění povrchových nebo podzemních vod, nelze ale vyloučit znečištění vlivem úniku provozních kapalin při havarijních stavech (např. kolize na trati nebo havárie vozidel v době výstavby). Tyto negativní vlivy jsou vyhodnoceny jako přímé, krátkodobé, mírně negativní.

Vlivy na kvalitu a kvantitu vodních zdrojů a povrchových vod nepřímé, sekundární, střednědobé, přechodné a dlouhodobé nebyly zjištěny.

Koridor ŽD1-C kříží několik vodních toků, v jejichž okolí může dojít při vzniku zvláštní povodně k zaplavení vodou. Mezi nejvýznamnější patří Labe v prostoru Litoměřicka a Labe v prostoru Ústí nad Labem (Střekov) viz obrázek níže. V důsledku umístění a realizace stavby v koridoru může 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 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.



Obrázek 87: ŽD1-C – detail dotčení záplavového území Q100 v prostoru Litoměřic a Ústí nad Labem (Zdroj: data ÚAP ÚK, 08/2022, Základní mapa ČR)

Vlivy na prostředí související s vodou nepřímé, sekundární, přechodné, střednědobé a dlouhodobé nebyly zjištěny.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
Horninové prostředí, poddolovaná a sesuvná území, stará důlní díla	přímý	-2	krátkodobý	-1	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	0
	sekundární	0	dlouhodobý	-1		

Jevy z oblasti horninového prostředí a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA A.3 Výkres vlivů na horninové prostředí.

Koridor ŽD1-C se dotýká území, které je předmětem ochrany nerostného bohatství dle horního zákona nebo představuje limit v oblasti ochrany horninového prostředí a přírodních zdrojů. Přehled těchto dotčených předmětů ochrany s koridorem ŽD1-C je uveden v následující tabulce. Některými územími koridor přímo prochází, některých se pouze dotýká a po zpřesnění koridoru v nižších stupních projektové přípravy je možné, že tato území nebudou vůbec dotčena.

Tabulka 19: Přehled předmětů ochrany horninového prostředí dotčených koridorem ŽD1-C; zdroj dat: Územně analytické podklady Ústeckého kraje (Krajský úřad Ústeckého kraje, 2021), Surovinový informační systém (Česká geologická služba, 2022)

Předměty ochrany nerostného bohatství dotčené koridorem ŽD1-C				
CHRÁNĚNÁ LOŽISKOVÁ ÚZEMÍ	VÝHRADNÍ LOŽISKA (SUBREGISTR B)	LOŽISKA NEVYHRAZENÝCH NEROSTŮ (SUBREGISTR D)	OSTATNÍ PROGNOZNÍ ZDROJE (SUBREGISTR Q)	DOBÝVACÍ PROSTORY
Rohatce ID: 20450000	Rohatce ID: 3204500 Surovina: vápenec Nerost: slínovec Těžba: dosud netěženo	Podluský -Roudnice ID: 3088800 Surovina: štěrkopísky - technické zeminy Nerost: štěrkopísek Těžba: dřívější povrchová	Černěves-Lounky ID: 9366900 Surovina: štěrkopísky Těžba: dosud netěženo	-
Velký Újezd u Litoměřic ID: 20750100	Velký Újezd ID: 3207501 Surovina: cihlářská surovina Nerost: hlína - jíla - sprašová hlína Těžba: dosud netěženo	Černěves-Chodouny ID: 3002201 Surovina: štěrkopísky Nerost: štěrkopísek - písek Těžba: dřívější povrchová	Sedlec ID: 9336000 Surovina: cementářské korekční sialitické suroviny - vápenec Těžba: dosud netěženo	--
Chabařovice I. ID: 07910002	Chabařovice-lom ID: 3079100 Surovina: uhlí hnědé Nerost: xylit - detrit - hnědé uhlí Těžba: dřívější povrchová	-	Maškovice ID: 9041900 Surovina: cihlářská surovina Těžba: dosud netěženo	-
Modlany ID: 11840000	Modlany-hlubina ID: 3118400 Surovina: uhlí hnědé Nerost: hnědé uhlí Těžba: dřívější hlubinná	-	-	-

Jak bylo již výše řečeno, v případě výstavby VRT, k níž posuzovaná koncepce směřuje, se jedná o významný veřejný zájem, deklarovaný řadou koncepčních a strategických dokumentů přijatých na úrovni EU, tak i ČR. Z tohoto důvodu je omezení těžby na dotčených ložiscích akceptovatelné. Bližší odůvodnění je uvedeno v rámci hodnocení varianty ŽD1-A.

Obdobně jako u varianty ŽD1-A platí, že urychlené vytěžení ložisek a jejich následný závoz může být z důvodu omezení stability podloží problematické. Naopak vytěžený prostor může 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 mírně negativní sekundární vliv z hlediska ochrany přírody (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 mírně negativní.

Podrobněji je tato problematika komentována v rámci hodnocení varianty ŽD1-A (viz str. 135; není zde duplicitně uváděno).

Vzhledem k tomu, že velká část trasy koridoru je shodná pro všechny varianty, platí i pro variantu ŽD1-C shodné hodnocení z hlediska střetu se sesuvnými a poddolovanými územími. Vliv na sesuvná území je vyhodnocen jako přímý, krátkodobý (v době stavby) a dlouhodobý (v době provozu), mírně negativní. Vliv uplatnění koridoru na poddolovaná území bude přímý, krátkodobý (primární zásah v době výstavby) a dlouhodobý (otřesy vlivem dopravy v koridoru), mírně negativní.

U koridoru ŽD1-C nebylo identifikováno dotčení území, na kterém se vyskytují stará důlní díla. Ta představují podzemní důlní dílo nebo opuštěný lom po těžbě vyhrazených nerostů, které je opuštěno a jehož původní provozovatel ani jeho právní nástupce neexistuje nebo není znám.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
Krajina, krajinný ráz	přímý	-1	krátkodobý	0	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	-1
	sekundární	0	dlouhodobý	0		

Jevy z oblasti přírody a krajiny a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA A.5 *Výkres vlivů na přírodu a krajinu*.

Vymezením koridoru ŽD1-C dojde k přímému trvalému mírně negativnímu ovlivnění krajinného rázu, které nebude mít dopad na dálkové pohledy a krajinný ráz tedy sledovatelným způsobem významně neovlivní. Koridor ŽD1-C je veden územím, ve kterém jsou již vedeny liniové dopravní stavby a jiné stavby technické infrastruktury. Koridor ŽD1-C odpovídá svým charakterem tomuto krajinnému rázu a s ohledem na historické vazby vedení dopravních komunikací, rozmístění sídel a celkovou sídelní strukturu ho lze vyhodnotit jako optimální. V kontextu těchto souvislostí je uplatnění koridoru ŽD1-C z pohledu vlivů na krajinu hodnoceno jako přímé, trvalé, mírně negativní. V místě

Vedení nové liniové stavby v území bude v části odchylující se od stávajících liniových staveb znamenat mírně negativní vliv na fragmentaci krajiny a přetížení technicistního vjemu, k němuž přispívají i stávající a plánovaná vedení VVN, stávající železniční trati a silniční systém včetně dálnice D8.

Z pohledu krajinného rázu lze za potenciálně kolizní části všech variant koridoru ŽD1 považovat ty části, jež jsou vedeny mimo tunely. Mírně negativní vlivy na krajinný ráz nastanou zejména v prostoru zemědělské krajiny mezi hranicí Ústeckého a Středočeského kraje a Litoměřicemi. Záměr je zde ve všech variantách veden relativně rovinatou krajinou bez významných pohledových horizontů. I v této části území se vizuální projev koridoru bude uplatňovat jen při pohledech z nejbližšího okolí záměru.

Další částí koridoru VRT, vedenou mimo tunel, je část mezi Ústí nad Labem a úpatím Krušných hor. Zde je koridor veden ve vazbě na stávající železniční trať. Při budoucí realizaci záměru VRT v rámci vymezeného koridoru (jeho společné části) se neočekává vznik nových struktur, které by významně pozměnily krajinný ráz. Lze očekávat pouze lokální vizuální projev nových portálů tunelu při úpatí Krušných hor, které se

budou projevovat pouze z nejbližšího okolí.

I přesto lze očekávat, že uplatněním koncepce 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.

Jiné vlivy na krajinný ráz než přímé trvalé nebyly zjištěny.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
	přímý	-1	krátkodobý	-1	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	-1
	sekundární	0	dlouhodobý	-1		

Jevy z oblasti přírody a krajiny a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA A.5 *Výkres vlivů na přírodu a krajinu*

ZCHÚ

Všechny varianty koridoru ŽD1 jsou ve střetu s velkoplošným zvláště chráněným územím CHKO České Středohoří. V části trasy, která prochází cennými partiemi, se předpokládá vedení stavby v koridoru v 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 i nepřímému vlivu, krátkodobému i dlouhodobému vlivu.

Všechny varianty koridoru ŽD1 procházejí rovněž územím PP Babinské louky, PR Špičák u Krásného Lesa a PR Černá louka. Varianta ŽD1-C navíc zasahuje do PŘ Holý vrch a je vedena v těsné blízkosti hranice PP Stráně u Velkého Újezda. Jejím uplatněním ale nedojde k významnému poškození chráněných zájmů těchto maloplošných zvláště chráněných území, protože se v daných úsecích předpokládá vedení trati v tunelu nebo koridor nezasahuje přímo do plochy přírodní památky. Lze očekávat okrajové vlivy záměru ve formě lokálních záborů či zásahů do porostů přírodních stanovišť a biotopů zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů v prostoru realizace výdychů odvětrávacích šachet či v prostoru dalších maloplošných technických struktur, které jsou nezbytné pro zabezpečení provozu tunelů. Tyto vlivy lze minimalizovat situováním těchto objektů mimo MZCHÚ.

Celkově je vliv koridoru ŽD1-C hodnocen jako mírně negativní, přímý, nepřímý, krátkodobý a dlouhodobý.

Natura 2000

Vlivy na území Natura 2000 jsou podrobně hodnoceny v části B VVURÚ. Na tomto místě jsou uváděny pouze závěry tohoto hodnocení.

Jako koncepcí dotčené byly na základě hodnocení výsledně 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.

V případě všech navržených variant byly stanoveny nejvýše mírně negativní vlivy na některé předměty ochrany a celistvost dotčených lokalit soustavy Natura 2000.

U koridoru ŽD1-C bylo identifikováno riziko dotčení předmětů ochrany následující lokalit Natura 2000:

EVL Porta Bohemica, EVL Babinské louky, EVL u Velkého Újezda, EVL Holý vrch, EVL Východní Krušnohoří, EVL Východní Krušnohoří, EVL Strádovský rybník, PO Východní Krušné hory. Dále není vyloučen negativní vliv na lokality soustavy Natura 2000 na území SRN Z pohledu lokalit Natura 2000 na území SRN, tj. EVL Mittelgebirgslandschaft um Oelsen a PO Osterzgebirgstäler, předpokládá se ale, že tyto vlivy nebudou významné. Na základě provedeného hodnocení nebyl v případě žádné sledované lokality soustavy Natura 2000 stanoven potenciál koncepce významně negativně ovlivnit jejich celistvost ani konkrétní předměty ochrany u žádné ze sledovaných variant, tedy ani u varianty ŽD1-C. Na základě zhodnocení jednotlivých potenciálně dotčených předmětů ochrany EVL a PO se předpokládá, že ani u jednoho z hodnocených předmětů ochrany nedojde k narušení cílů jejich ochrany, jež jsou pro ně v daných lokalitách soustavy Natura 2000 stanoveny.

Vlivy varianty na Naturu 2000 jsou hodnoceny jako přímé, mírně negativní, krátkodobé a dlouhodobé.

Přírodní parky

Uplatněním kterékoliv z variant dojde ke střetu s přírodním parkem Východní Krušné hory, v tomto prostoru je ale trať v koridoru vedena v tunelu. Vlivy na přírodní parky jsou proto hodnoceny jako nulové ve všech časových řadách.

VKP

Stejně jako ostatní varianty je varianta ŽD1-C ve střetu s řadou VKP, zejména lesními porosty a vodotečemi. 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.

Památné stromy

Koridor ŽD1-C koliduje s památným stromem Borovice černá u Chodoun. Tento vliv lze však eliminovat zohledněním výskytu tohoto památného stromu a respektováním jeho ochranného pásma, které vychází z platné legislativy při budoucím trasování konkrétního záměru VRT.

Vlivy na památné stromy jsou hodnoceny jako přímé, mírně negativní, krátkodobé a trvalé.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
Flóra a fauna, biologická rozmanitost, ÚSES	přímý	-1	krátkodobý	-1	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	-1
	sekundární	0	dlouhodobý	0		

U všech navrhovaných variant, tedy i u varianty ŽD1-C, se předpokládá kolize trasy koridoru s lokalitami výskytu ochráněnými významnými druhy fauny a flóry. Jedná se zejména o druhy, jako je např. volavka bílá (*Ardea alba*) či koroptev polní (*Perdix perdix*). Dále jsou v prostoru koridoru uváděny například nálezy ropuchy krátkonožé (*Epidaeia calamita*). V úseku trasy koridoru VRT vedoucí přes CHKO České Středohoří tento dle analýzy NDOP nejčastěji koliduje s nálezy rorýse obecného (*Apus apus*), břehule říční (*Riparia*

riparia) či vydry říční (*Lutra lutra*). V prostoru Krušných hor koridor často koliduje s nálezy tetřívka obecného (*Tetrao tetrix*), chřástala polního (*Crex crex*), krutihlava obecného (*Jynx torquilla*), aj. Přestože je v nejednodušších partiích trasa koridoru vedena v tunelu a tedy nemůže ve významné míře výskyt a potravní a hnízdní biotopy negativně ovlivnit, nelze takové ovlivnění vyloučit při umisťování doprovodných staveb trati (např. výduchy ventilace, výjezdy z tunelu apod.).

Celkově lze konstatovat, že uplatnění dané varianty může mírně negativně ovlivnit některé biologicky cenné druhy rostlin a živočichů. Přesnou míru ovlivnění konkrétních druhů budoucím záměrem VRT není v tuto chvíli možné stanovit a bude je třeba upřesnit na projektové úrovni stavby. Významné snížení potravní nabídky a hnízdních příležitostí živočichů v důsledku uplatnění dané varianty se však nepředpokládá. Důvodem je jednak skutečnost, že značná část trasy koridoru je vedena pod zemí tunelem a že v částech vedených na povrchu se nepředpokládá kolize záměru s významnými biotopy rostlin a živočichů. Vlivy na faunu a flóru se předpokládají mírně negativní, přímé, krátkodobé a dlouhodobé.

Biologická rozmanitost

S ohledem na skutečnosti výše uvedené, totiž, že nedojde k negativnímu ovlivnění předmětů ochrany lokalit Natura 2000, zvláště chráněných území ani lokalit výskytu nebo potravních a rozmnožovacích podmínek významných druhů fauny a flóry, jsou vlivy na biologickou rozmanitost hodnoceny jako přímé, krátkodobé, dlouhodobé, trvalé, mírně negativní.

Migrační prostupnost

Koridor ŽD1 ve všech variantách překračuje migrační koridory biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců. Konkrétně jde o prostor vrcholových partií Českého Středoohoří 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 významné narušení migrační prostupnosti území pro faunu (na povrchu lze předpokládat pouze drobnější stavební prvky, jako např. větrací šachty). Vliv na migrační prostupnost území je proto hodnocen jako mírně negativní, krátkodobý a dlouhodobý.

ÚSES

Varianta ŽD1-C je stejně jako ostatní varianty ve střetu s RBK 0010 u obce Přestavlky – koridor je v místě střetu s tímto prvkem ÚSES přimknut ke stávajícímu tělesu dálnice D8, která tento prvek ÚSES již v současnosti fragmentuje. Při realizaci záměru v rámci koridoru lze předpokládat posílení fragmentace tohoto prvku ÚSES a jeho lokální přerušení.

Všechny varianty koridoru jsou rovněž ve střetu s nadregionálním biokoridorem NRBK K 13, kde lze předpokládat lokální zásahy do porostů v rámci ÚSES v prostoru zaústění záměru do tunelu. Tyto zásahy pravděpodobně nebudou významné a migrační prostupnost a funkčnost NRBK K 13 bude pravděpodobně zachována.

Přechod společné části koridoru přes vodní a teplomilnou doubravní větev nadregionálního biokoridoru NRBK K 10 nastává v místech, kde jsou koridory v kolizních úsecích vedeny podél stávající železniční trati. Při překračování vodní větve NRBK K 10 lze předpokládat mimoúrovňové křížení záměru s vodním tokem. V prostoru kolize koridoru s teplomilnou doubravní větví NRBK K 10 je koridor vázán na stávající železniční tratě, proto nelze očekávat vznik nové významné fragmentace tohoto prvku ÚSES.

Překračování variant ŽD1-C přes regionální biocentrum RBC 1256 – u tohoto prvku ÚSES lze předpokládat mimoúrovňové křížení záměru s vodním tokem Labe, na němž je regionální biocentrum vymezeno. Migrační prostupnost a funkčnost RBC 1256 bude pravděpodobně zachována.

Překračování koridoru ve variantě ŽD1-C přes regionální biokoridor RBK 0005 v místě napojení na regionální biocentrum RBC 015 – u těchto prvků ÚSES, které jsou vymezeny v nivě Úštěckého potoka a jeho přítoků lze předpokládat mimoúrovňové řešení záměru při překračování vodních toků, což napomůže k zachování migrační prostupnosti podél vodních toků. Funkčnost regionálního biocentra však může být negativně ovlivněna v důsledku zvýšené míry zastavění nivy vodních toků.

Vlivy uplatnění dané varianty na ÚSES jsou hodnoceny jako přímé, krátkodobé, dlouhodobé, mírně negativní. Jiné vlivy nebyly zjištěny.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
	přímý	-1	krátkodobý	-1	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	-1
	sekundární	0	dlouhodobý	0		

Jevy z oblasti kulturních hodnot a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA A.1 *Výkres vlivů na osídlení a kulturní hodnoty v území*.

Koridor se přibližuje nebo přímo dotýká lokalit archeologických nálezů. Při realizaci stavby v koridoru nelze vyloučit narušení těchto lokalit. Tento vliv je obecně vždy minimalizován oznámením zahájení zemních prací a archeologickému pracovišti a případně provedením záchranného archeologického průzkumu. U nemovitých kulturních památek se nepřepokládá jejich negativní ovlivnění.

Koridor ŽD1-C prochází územím krajinné památkové zóny Území bojiště u Přestanova, Chlumce a Varvažova. Vzhledem k tomu, že v daném úseku se uvažuje s vedením VRT v tunelu, nebyly identifikovány žádné vlivy na toto památkově chráněné území.

Jižní část koridoru ŽD1-C 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 tedy ani vizuální ovlivnění těchto památek a že riziko jejich narušení vibracemi apod. je technicky dobře řešitelné, jsou tyto vlivy hodnoceny jako přímé, trvalé, mírně negativní.

V trase koridoru nelze vyloučit demolice staveb, které nebude možno ponechat na místě, ať již z důvodu prostorových, nebo z důvodu, že by nebylo možno tyto stavby ochránit před účinky hluku. Bude se jednat pravděpodobně pouze o malý počet objektů, toto hlediska ale není možné v současném stupni přípravy relevantně posoudit.

Vlivy na kulturní dědictví a hmotné statky jsou hodnoceny jako přímé, krátkodobé (v době výstavby) i trvalé, mírně negativní.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
ZPF	přímý	-2	krátkodobý	0	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	-2
	sekundární	-1	dlouhodobý	0		

Jevy z oblasti půdního fondu a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA A.4 *Výkres vlivů na půdu a lesní ekosystémy*.

Provedený kvalifikovaný odhad záborů ZPF má orientační charakter. V rámci podrobnějších ÚPD a v projektové přípravě stavby bude kvalifikovaný odhad záborů ZPF pro vymezený koridor dále upřesněn a kvantifikován dle skutečné polohy a rozsahu stavby.

Z hlediska ochrany ZPF je přímé ovlivnění uplatněním koridoru ŽD1-C dáno novým zábořem půdy, který je v celém rozsahu odhadován na 130,64 ha. Z toho je 23,32 ha na půdách I. třídy ochrany a 22,34 ha na půdách II. třídy ochrany. Největší zábor z navrhovaných variant je dán nejdelší trasou. Při výstavbě dopravních liniových staveb obdobného rozsahu se obecně není možné vyhnout záboru půdy včetně půd kvalitních. S ohledem na požadavek ochrany veřejného zdraví před hlukem pak není možné vymezit předmětný koridor mimo volnou půdu zástavbou obcí. Rovněž technicky není řešitelné vymezovat koridor jen mimo vysoce produkční půdy. V tomto případě lze akceptovat i zábor půd I. a II. třídy ochrany, protože u předmětného koridoru převažuje obecný zájem daný potřebou snížení intenzity silniční dopravy s doprovodným snížením hlukové zástavby podél silničních tahů a zlepšením kvality ovzduší. Sekundární vlivy vymezení koridoru ŽD1-C z hlediska ZPF představují zvýšené riziko eroze, narušení investic v půdě, sorpční kapacity území a degradaci půd v úzkém pásu podél koridoru. Vlivy koridoru ŽD1-C jsou s ohledem na zábor vysoce kvalitních půd (45,66 ha) považovány za přímé, trvalé a významně negativní.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
PUPFL	přímý	-1	krátkodobý	0	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	-1
	sekundární	-1	dlouhodobý	0		

Jevy z oblasti půdního fondu a jejich polohová expozice vůči koridoru jsou graficky znázorněny ve výkrese SEA A.4 *Výkres vlivů na půdu a lesní ekosystémy*.

Provedený kvalifikovaný odhad záborů PUPFL má orientační charakter. V rámci podrobnějších ÚPD a v projektové přípravě stavby bude kvalifikovaný odhad záborů PUPFL pro vymezený koridor dále upřesněn a kvantifikován dle skutečné polohy a rozsahu stavby.

Z hlediska ochrany PUPFL je přímé ovlivnění uplatněním koridoru ŽD1-C dáno novým zábořem půdy, který je v celém rozsahu odhadován na 6,64 ha. K záboru dochází pouze u lesů v kategorii hospodářských.

Sekundární vlivy záboru PUPFL představují fragmentaci lesních porostů, vyšší riziko poškození bořivými větry, úbytek biotopů fauny spojené s lesními porosty a narušení vodního režimu krajiny. Úbytek lesů v rámci realizace VRT v koridoru ŽD1-C je však vzhledem ke svému rozsahu – z celkové výměry lesů hospodářských v Ústeckém kraji (94 657 ha)²⁰ zábor představuje 0,007% - hodnocen jako mírně negativní, přímý, trvalý.

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ Vlivy DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ Vlivy Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ Vlivy Z HLEDISKA TRVALOSTI	
	přímý	-1/+1	krátkodobý	-1/-1	přechodný	0/0
	nepřímý	0/0	střednědobý	0/0	trvalý	0/0
	sekundární	0/+1	dlouhodobý	-1/+1		

***zátěž podél vymezovaného koridoru / zátěž podél stávajících komunikací**

Koridor ŽD1-C je vymezen převážně mimo zastavěná území měst a obcí, ve volné krajině. Přímo dotčeny jsou jen okrajové části zastavěného území, resp. osamocené objekty v krajině. V těchto územích může dojít ke zhoršení hlukové situace krátkodobě ve fázi výstavby v okolí přilehlých silnic a na okrajích zástavby v blízkosti stavby VRT. Trvalé negativní vlivy z dopravy podél stavby VRT v koridoru ŽD1-C budou minimalizovány protihlukovými opatřeními. Vlivy na hlukovou situaci v zástavbě podél stávajících silnic budou sekundární, dlouhodobé, mírně pozitivní, dané převedením části dopravy ze silnic na železnici. V době výstavby vlivem uzavírek některých silničních tras, přesunu hmot a odklonů dopravy v místě aktuální stavby bude situace v zástavbě podél silniční sítě ovlivněna mírně negativně, nepřímo, krátkodobě, vlivem provozu vlakových souprav bude zástavba podél koridoru ovlivněna mírně negativně, přímo a dlouhodobě.

Specifikem VRT je její úplná segregace od ostatních druhů dopravy a území, veškerá křížení jsou zásadně mimoúrovňová. Z této skutečnosti vyplývá, že v protihlukové ochraně VRT nevznikají neochránitelné prostupy (přejezdy apod.), které by snižovaly účinnost a/nebo proveditelnost protihlukových opatření. V případě VRT tedy jde jen o míru opatření, její okolí je z hlukového hlediska minimalizovatelné vždy. Tato skutečnost je pozitivní a je základním vodítkem pro možnost umístění VRT do území.

Konkrétní návrh protihlukových opatření bude proveden na projektové úrovni a bude kombinací opatření urbanistických (základní umístění trati), projekčních (směrové a výškové uspořádání) a dodatečných (protihlukové stěny, valy apod.). V tomto návrhu bude zároveň zohledněn hlukový příspěvek ostatních zdrojů hluku, nacházejících se v dotčeném území, čímž budou zohledněny i příslušné spolupůsobící – kumulativní a synergické vlivy. Vlastní příspěvek VRT je přitom spolehlivě řešitelný tak, aby její příčinek ke spolupůsobícímu/kumulativnímu vlivu byl akusticky vyhovující, tj. jednak sám o sobě plnil požadované limity, jednak vytvářel dostatečnou rezervu pro příspěvek ostatních zdrojů hluku a jejich řešení v rámci požadovaných limitů. Kumulativní vlivy na hlukovou zátěž jsou tímto způsobem vyřešeny, resp. jsou řešitelné za použití běžně dostupných protihlukových opatření.

Pro základní rozvahu o rozsahu hlukových vlivů VRT byla využita "Technicko-provozní studie, technická řešení VRT". K této studii byl uveden komentář v rámci hodnocení varianty ŽD1-A (není zde duplicitně uváděno).

Ze zpracované Technicko-provozní studie, technická řešení VRT (05/2017) vyplývá, že hluk vznikající jízdou

²⁰ Údaj vychází z dat poskytnutých v rámci ÚAP ÚK, stav k 08/2022

vlaků bude mít původ na třech místech: na styku kola a kolejnice, na styku sběrače a trakčního vedení, a aerodynamický hluk.

Koridor ŽD1-C je vymezen převážně mimo zastavěná území měst a obcí, ve volné krajině. Přímo dotčeny jsou jen okrajové části zastavěného území, resp. osamocené objekty v krajině. V těchto územích může dojít ke zhoršení prostředí vlivem vibrací krátkodobě ve fázi výstavby v okolí přilehlých silnic a na okrajích zástavby v blízkosti stavby VRT. Trvalé negativní vlivy z dopravy podél stavby VRT v koridoru ŽD1-C budou minimalizovány vhodnými stavebně technickými opatřeními. Vlivy na zástavbu podél stávajících silnic z hlediska vibrací budou sekundární, dlouhodobé, mírně pozitivní, dané převedením části dopravy ze silnic na železnici. V době výstavby vlivem uzavírek některých silničních tras, přesunu hmot a odklonů dopravy v místě aktuální stavby bude situace v zástavbě podél silniční sítě ovlivněna mírně negativně, nepřímo, krátkodobě, vlivem provozu vlakových souprav bude zástavba podél koridoru ovlivněna mírně negativně, přímo a dlouhodobě.

Ze zpracované Technicko-provozní studie, technická řešení VRT (05/2017) vyplývá, že rozhodující vliv na vznik vibrací bude mít rychlost jízdy. Podstatným faktorem bude rovněž celková hmotnost vlakové soupravy a stav trati a vlastních soukolí. V případě VRT je předpokládán výborný stav trati i vlaků. V případě tratí do 200 km/h se smíšenou dopravou se předpokládá minimálně stav trati odpovídající "koridorovému standardu" bez závad a s drsností kolejnic odpovídající referenční koleji dle TSI subsystém hluk. Pro intenzitu šíření vibrací z provozu na železnici jsou pak naprosto zásadním faktorem geologické poměry, a to do hloubky 5-10 m, podle typu podloží a hladiny spodní vody, respektive nasycenosti povrchových vrstev.

Podrobnější komentář byl uveden v hodnocení varianty ŽD1-A (není zde duplicitně uváděno).

Vlivy vibrací na okolí jsou hodnoceny jako mírně negativní, dlouhodobé, přímé.

Realizace VRT v koridoru ŽD1-C bude mít mírně pozitivní vlivy znečištění ovzduší – tím, že 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. Lokalizace těchto vlivů je obdobná jako u ovzduší, jejich míra je hodnocena jako mírně negativní.

Nová železniční trať projeví jako liniový zdroj hluku v území, do něhož bude umístěna, s negativním vlivem na hlukovou zátěž u chráněné zástavby. Míra vlivu pak bude záležet zejména na pozici jednotlivých úseků trati vůči chráněné zástavbě, souhrnně se bude jednat o vliv mírný až významný.

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).

SLEDOVANÁ, POTENCIÁLNĚ OVLIVNĚNÁ SLOŽKA	PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY DLE ÚČINKU		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA ČASOVOSTI		PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY Z HLEDISKA TRVALOSTI	
Přeshraniční vlivy	přímý	0	krátkodobý	0	přechodný	0
	nepřímý	0	střednědobý	0	trvalý	0
	sekundární	0	dlouhodobý	0		

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 vymezovaný na území SRN, kde se budou projevovat

vlivy německého koridoru, nikoliv koridoru českého. 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.

V širším kontextu lze očekávat pozitivní dopad z hlediska zlepšení stavu ovzduší tím, že se vytvoří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční. To přispěje ke snížení objemu automobilové dopravy na komunikacích, a tedy i ke snížení hlukové zátěže v jejich okolí.

Celkově jsou přeshraniční vlivy koridoru ŽD1-C však hodnoceny jako zanedbatelné ve všech časových řadách.

Kumulativní a synergické vlivy

Tabulka 20: Kumulativní a synergické vlivy – Varianta C: ŽD1-C

A. Popis stávajících funkcí, hodnot a limitů ve vymezeném koridoru							
Hlavní funkce	Specifikace						
Zastavěné území	Býčkovice, Hlinná*, Chudoslavice*, Křešice, Oleško, Ploskovice*, Polepy, Vrutice, Žitenice*, Černěves, Dušníky, Hrobce, Chodouny, Kleneč, Libotenice, Mnetěš, Přestavky, Roudnice nad Labem, Vražkov, Vrbice, Židovice, Krupka, Chabařovice, Chlumec, Malečov*, Petrovice*, Přestanov, Tašov*, Telnice*, Trmice, Ústí nad Labem. Délka koridoru 64298 m						
Dopravní infrastruktura	Silnice všech tříd, dálnice D8, železniční trati						
Technická infrastruktura	Vedení VVN, STL a VTL plynovody, vodovody, kanalizace						
ZPF	I.	II.	III.	IV.	V.	Odhad reálného záboru ZPF celkem [ha]	
	23,32	22,34	29,16	37,09	18,73	130,64	
PUPFL	Les ochranný		Les zvl. určen		Les hospodářský		Charakter záboru
	0		0		6,64		odnětí
Hodnoty a limity	Specifikace						
Kvalita ovzduší	Překračovány imisní limity benzo(a)pyrenu a PM10 - denní						
Povrchové a podzemní vody	Střet trasy s vodotečemi a ochrannými pásmy vodních zdrojů, CHOPAV Krušné hory a Severočeská křída						
Horninové prostředí	Střet s CHLÚ Rohatce, Velký Újezd u Litoměřic, Chabařovice I, Modlany, výhradní ložiska Rohatce, Velký Újezd, Chabařovice-lom, Modlany, ložiska nevyhrazených nerostů Podluský-Roudnice, Černěves-Chodouny, prognózní ložiska Černěves-Lounky, Sedlec a Maškovice						
Příroda a krajina včetně ZCHÚ	Dotčení velkoplošných i maloplošných ZCHÚ (CHKO České středohoří, PR Holý vrch)						
Natura 2000	EVL Porta Bohemica, EVL Babinské louky, EVL Strádovský rybník, EVL Holý vrch, EVL Východní Krušnohoří, PO Východní Krušné hory						
Památková ochrana	krajinná památková zóny Území bojiště u Přestanova, Chlumce a Varvažova, OP hradu Střekov. OP národní kulturní památky Říp						

B. Předpokládané kumulativní a synergické vlivy na životní prostředí a odhad jejich významnosti		
Potenciálně ovlivněná složka	Specifikace způsobu ovlivnění	Míra kumul. a syn. vlivů
Obyvatelstvo a hygiena prostředí (hluk)	Kumulace mírně negativních vlivů podél trasy ŽD1-C na hlukovou situaci potenciálně nastane s provozem na stávajících silnicích v místě křížení Možné mírně negativní synergické vlivy podél trasy ŽD1-C jsou dány spolupůsobením hluku z provozu koridoru a znečištění ovzduší ze stávajících zdrojů včetně silniční dopravy.	kumulativní vlivy -1 synergické vlivy -1
Ovzduší	Kumulace mírně negativních vlivů podél trasy ŽD1-C na imisní situaci potenciálně nastane s provozem na stávajících silnicích	kumulativní vlivy -1

	v místě křížení nebo přiblížení. Možné mírně negativní synergické vlivy podél trasy ŽD1-C jsou dány spolupůsobením hluku z provozu koridoru a znečištění ovzduší ze stávajících zdrojů včetně silniční dopravy.	synergické vlivy -1
Povrchové a podzemní vody	kumulativní a synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy 0 synergické vlivy 0
ZPF	kumulativní a synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy 0 synergické vlivy 0
PUPFL	kumulativní a synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy 0 synergické vlivy 0
Horninové prostředí a nerostné bohatství	kumulativní vlivy na předměty ložiskové ochrany jsou zanedbatelné, synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy 0 synergické vlivy 0
Flóra, fauna, biologická rozmanitost, ZCHÚ, ÚSES	Kumulativní vlivy s novými záměry nebyly shledány, mírně negativně se projeví kumulace vlivů na tetřívka obecného, a na přírodní typy stanovišť, které jsou předmětem ochrany dotčených naturových lokalit, synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy -1 synergické vlivy 0
Krajina	mírně negativní kumulativní vlivy na krajinný ráz a fragmentaci krajiny se projeví se stávající silniční sítí a železnicí, synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy -1 synergické vlivy 0
Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky	kumulace vlivů nenastane, synergické vlivy nebyly shledány	kumulativní vlivy 0 synergické vlivy 0

C. Závěry a doporučení

Závěr:	Navrhovaný koridor Varianta C: ŽD1-C je doporučen k uplatnění při splnění navržených podmínek SEA uvedených v kapitole 8. a 11.
---------------	--

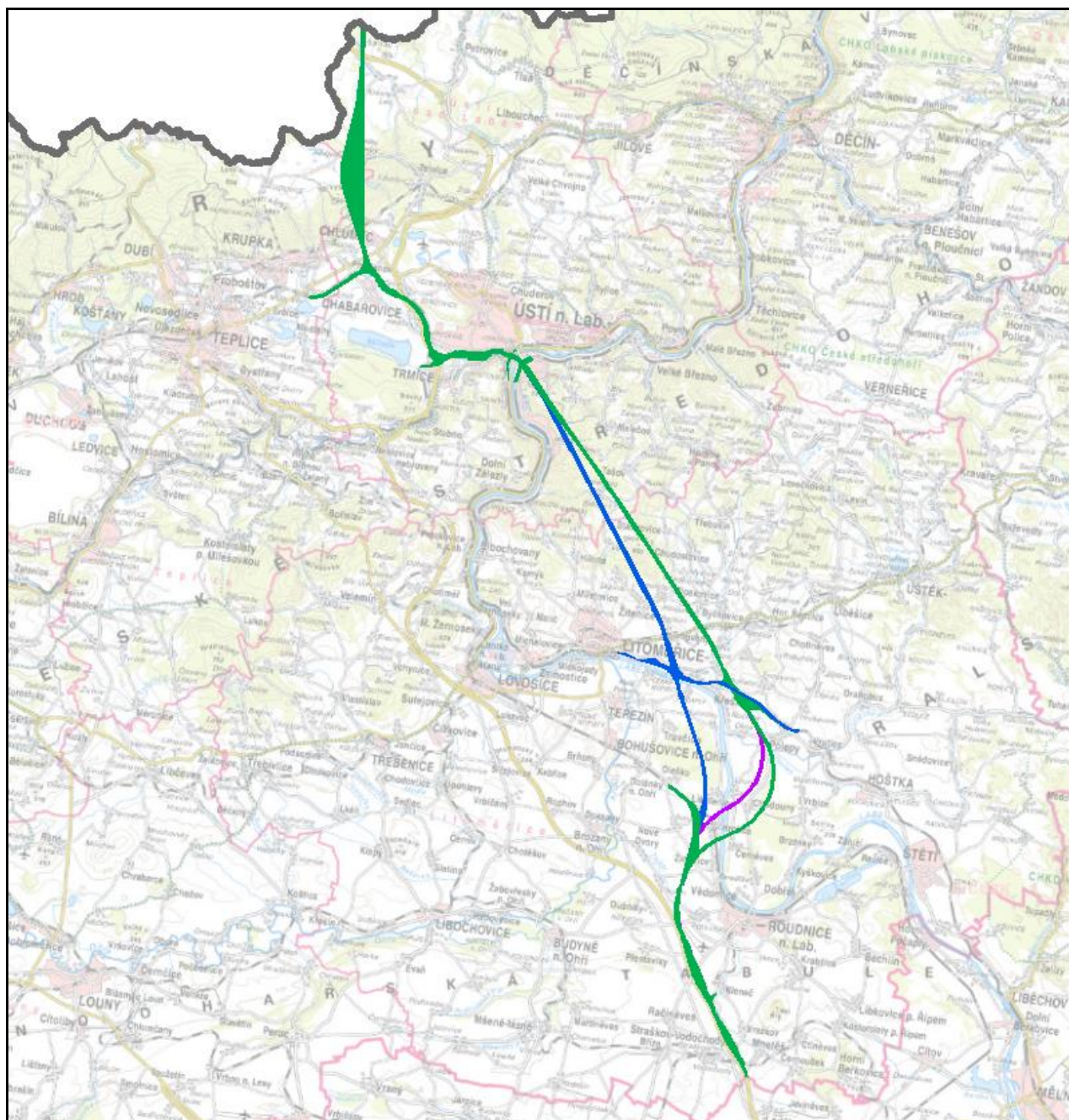
D. Monitoring kumulativních a synergických vlivů

	Je navrženo sledování kvality ovzduší (pětileté klouzavé průměry – minimálně PM10, PM2,5, NOx, CO, benzen, benzo(a)pyren) – sleduje ČHMÚ. Je navrženo sledování rozsahu území s překročenými hygienickými limity hluku – KHS ÚK se sídlem v Ústí nad Labem a Ministerstvo zdravotnictví – měření hluku zejména v zástavbě města Ústí nad Labem a obcí Hrobce, Židovice a Chodouny.
--	--



7. POROVNÁNÍ ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH Kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení. SROZUMITELNÝ POPIS POUŽITÝCH METOD VYHODNOCENÍ VČETNĚ JEJICH OMEZENÍ

Návrh koncepce je zpracován ve třech variantách, které se liší v úseku mezi Podluskou (Roudnice nad Labem) a Ústím nad Labem. Z toho vyplývá, že převážná většina hodnocených ukazatelů bude pro obě varianty koncepce rozsahem a významem shodná nebo velmi podobná.



Obrázek 88: Varianty koridoru VRT vymezení v 5aZÚR ÚK

V předchozí kapitole 6. byly vyhodnoceny vlivy navrhovaných variant koncepce a bylo konstatováno, že identifikované disparity mezi posuzovanými variantami koridoru ve vztahu k ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví jsou srovnatelné, resp. nebyla identifikována složka životního prostředí, která by byla uplatněním koncepce v té které variantě významněji ovlivněna. Tato skutečnost je dána zejména tím, že varianty koridoru jsou v úsecích hranice Středočeského/Ústeckého kraje – Podluský a úsek Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN vymezeny invariantně (v úplném překryvu) a pouze ve zmíněném prostoru mezi Podluským a Ústím nad Labem jsou vymezeny variantně.

Relativně významnějšími negativními vlivy uplatnění koncepce je ovlivnění maloplošných zvláště chráněných území, lokalit soustavy NATURA 2000, fragmentace krajiny a hluková zátěž území. Ale i v tomto případě lze míru ovlivnění u obou variant hodnotit s ohledem na měřítko 5aZÚR ÚK shodně.

Přeshraniční vlivy ani vlivy na území jiných krajů nebyly u žádné varianty zjištěny.

7.1. Srovnání variant

Varianty byly hodnoceny slovně a za pomoci číselného vyjádření míry vlivů, bez použití speciálních výpočetních modelů a programů. Metoda vyhodnocení vlivů předložené aktualizace koncepce spočívala v multikriteriálním hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, které bylo pro jednotlivé varianty detailně provedeno v předchozí kapitole 6. Metodika hodnocení je podrobně uvedena v kapitole 6.1.4.

V následující tabulce je uvedeno srovnání variant koridoru za účelem stanovení jejich pořadí z hlediska ovlivnění životního prostředí. Pro účely srovnání ovlivnění sledovaných složek je použita zjednodušená hodnotící stupnice vycházející z principu „-2 = *potenciálně významný negativní vliv*, -1 = *potenciálně mírně negativní vliv*, 0 = *bez vlivu/zanedbatelný vliv*, +1 = *potenciálně pozitivní vliv*, +2 = *potenciálně významný pozitivní vliv*“ a doplněna o případné slovní vyjádření míry vlivu nebo kvantifikace zasažené části (např. zábor ZPF). **Smyslem této zjednodušené hodnotící metody je poukázat výhradně na jednotlivé disparity mezi posuzovanými variantami koridoru (ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C) z hlediska jejich ovlivnění životního prostředí.**

Níže uvedený hodnocení je tedy provedené pouze pro účely srovnání posuzovaných variant a nikterak nenahrazuje detailní hodnocení provedené v kapitole 6. ani vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti provedené v části B VVURÚ, přestože z jejich závěrů logicky vychází.

Tabulka 21: Srovnání posuzovaných variant

Sledované ovlivnění	Míra vlivu nebo zasažená část				Doporučená varianta
	Varianta A ŽD1-A	Varianta B ŽD1-B	Varianta C ŽD1-C	Pořadí variant od nejmírnějších vlivů k nejvýznamnějším vlivům	
3270 - Bahnité břehy řek s vegetací svazů <i>Chenopodium rubri</i> p. p. a <i>Bidention</i> p.p. (EVL Porta Bohemica)	-1	-1	-1	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
8150 - Středoevropské silikátové sutě (EVL Porta Bohemica)	0	0 až -1	0 až -1	1. ŽD1-A 2. ŽD1-B, ŽD1-C	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
9180 - Lesy svazu <i>Tilio- Acerion</i> na svazích, sutích a roklicích (EVL Porta Bohemica)	0 až -1	0 až -1	0 až -1	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C

(*prioritní druh)					
Bobr evropský (EVL Porta Bohemica)	0 až -1	0 až -1	0 až -1	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
Losos obecný (EVL Porta Bohemica)	0 až -1	0 až -1	0 až -1	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
6410 - Bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných nebo hlinito-jílových půdách (EVL Babinské louky)	0	0 až -1	0 až -1	1. ŽD1-A 2. ŽD1-B, ŽD1-C	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
6430 - Vlhkomilná vysokobylinná lemová společenstva nížin a horského až alpského stupně (EVL Babinské louky)	0	0 až -1	0 až -1	1. ŽD1-A 2. ŽD1-B, ŽD1-C	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
6510 - Extenzivní sečené louky nížin až podhůří (EVL Babinské louky)	0 až -1	0 až -1	0 až -1	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
Zvonovec liliiolistý (EVL Babinské louky)	0 až -1	0 až -1	0 až -1	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
6210 - Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (EVL Holý vrch)	0	0 až -1	0 až -1	1. ŽD1-A 2. ŽD1-B, ŽD1-C	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
6210 - Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (EVL Stráně u Velkého Újezdu)	0	0	0	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
4030 - Evropská suchá vřesoviště (EVL Východní Krušnohoří)	0 až -1	0 až -1	0 až -1	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
6230 - Druhově bohaté smilkové louky na silikátových podložích v horských oblastech (EVL Východní Krušnohoří) (*prioritní druh)	0 až -1	0 až -1	0 až -1	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
6430 - Vlhkomilná vysokobylinná lemová společenstva nížin a horského až alpského stupně (EVL Východní Krušnohoří)	0 až -1	0 až -1	0 až -1	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
6520 - Horské sečené louky (EVL Východní Krušnohoří)	0 až -1	0 až -1	0 až -1	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
9110 - Bučiny asociace <i>Luzulo-Fagetum</i> (EVL	0 až -1	0 až -1	0 až -1	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B,

Východní Krušnohoří)					ŽD1-C
91E0- Smíšené jasanovo- olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (EVL Východní Krušnohoří) (*prioritní druh)	0 až -1	0 až -1	0 až -1	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
Kuňka obecná (EVL Strádovský rybník)	-1	-1	-1	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
Tetřívka obecná (PO Východní Krušné hory)	0 až -1	0 až -1	0 až -1	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
eliminace výskytu či významné snížení početnosti předmětů ochrany EVL a PO	ne	ne	ne	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
významné změny důležitých ekologických funkcí EVL a PO	ne	ne	ne	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
významná redukce ploch výskytu předmětů ochrany EVL a PO	ne	ne	ne	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
významná redukce diverzity EVL a PO	ne	ne	Ne	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
významná fragmentace EVL a PO	ne	ne	ne	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
významná ztráta nebo redukce klíčových charakteristik EVL a PO	ne	ne	ne	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
významné narušení cílů ochrany EVL a PO	ne	ne	ne	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
významné snížení migrační propustnosti	ne	ne	ne	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
ZCHÚ maloplošné	-1	-1	-1	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
ZCHÚ velkoplošné	-1	-1	-1	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
ÚSES	-1	-1	-1	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
Flóra, fauna, biodiverzita	-1	-1	-1		ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
Prostředí související s vodou	-1	-1	-1	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
Riziko povodní (zhoršení odtokových poměrů, průchod povodňových vln)	-1	-1	-1	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
Krajina, krajinný ráz	0	0	0	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
Nerostné bohatství,	-2	-2	-2	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B,

horninové prostředí					ŽD1-C
zábor ZPF (ha) / z toho I.+II. třída ochrany ZPF	98,2/25,35	125,58/46,2	130,64/45,6 6	1. ŽD1-A 2. ŽD1-B 3. ŽD1-C	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
zábor PUPFL (ha)	0,66	1,64	6,64	1. ŽD1-A 2. ŽD1-B 3. ŽD1-C	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
Ovzduší a klima	-1/+1	-1/+1	-1/+1	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
Hluková zátěž, vibrace, veřejné zdraví	-1/+1	-1/+1	-1/+1	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
Kulturní dědictví a hmotné statky	-1	-1	-1	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C
Přeshraniční vlivy	0	0	0	rovnocenné	ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C



7.2. Srovnání aktivní a nulové varianty

5aZÚR ÚK vymezuje koridor pro VRT ve třech aktivních variantách. Na základě výše provedeného srovnání těchto variant, dle kterého lze konstatovat, že vlivy všech aktivních variant jsou svou měrou srovnatelné a v měřítku zásad územního rozvoje jsou jejich negativní vlivy obdobné, je pro účely následujícího srovnání s nulovou variantou jako aktivní varianta považováno za akceptovatelné provedení koncepce 5aZÚR ÚK v kterékoliv variantě.

Porovnání s nulovou variantou je provedeno níže v tabelární podobě.

↘ **nulová varianta** = neprovedení koncepce 5aZÚR ÚK (tj. ZÚR ÚK ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3)

↘ **aktivní varianta** = provedení koncepce 5aZÚR ÚK (v té které variantě)

Tabulka 22: Srovnání aktivních a nulové varianty

Složka ŽP	Nulová varianta	Aktivní varianta
Ovzduší a klima	V nulové variantě nedojde k vytvoření podmínek pro snížení intenzity dopravy na silniční síti díky jejímu částečnému převedení na železnici. Vysokorychlostní železniční doprava, resp. železniční doprava obecně, představuje efektivní způsob nízkoemisní a udržitelné dopravy, navíc environmentálně šetrné ve srovnání se silniční či leteckou dopravou.	V aktivní variantě jsou vytvářeny územní podmínky pro rozvoj vysokorychlostní železniční dopravy, která představuje efektivní způsob nízkoemisní a udržitelné dopravy a přispívá ke zlepšení stavu ovzduší a klimatu.
	Z hlediska vlivů na kvalitu ovzduší a stav klimatu je jako vhodnější hodnocena varianta aktivní .	

Složka ŽP	Nulová varianta	Aktivní varianta
Obyvatelstvo, veřejné zdraví	V nulové variantě nedojde k vytvoření podmínek pro snížení hlukové zátěže podél stávajících pozemních komunikací v důsledku převedení části silniční dopravy na železnici. V nulové variantě nedojde k potenciálnímu zvýšení hlukové zátěže podél vymezovaného koridoru pro VRT.	V aktivní variantě jsou vytvářeny územní podmínky pro převedení části silniční dopravy na železnici. V důsledku toho dojde k potenciálnímu zvýšení hlukové zátěže podél vymezovaného koridoru pro VRT, ale rovněž ke snížení hlukové zátěže podél stávajících pozemních komunikací a omezení negativních účinků automobilové dopravy na zastavěná území sídel.
	Z hlediska vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví je jako vhodnější hodnocena varianta aktivní .	
Podzemní a povrchové vody	V nulové variantě nedojde k ovlivnění hydrologických poměrů. V nulové variantě nedojde ke zvýšení rozsahu zpevněných ploch, nedojde k ovlivnění odtokových poměrů či průchodu povodňových vln při novém dotčení stanovených záplavových území vodních toků a jejich aktivních zón.	V aktivní variantě jsou vytvářeny územní podmínky pro umístění nové liniové dopravy stavby v území. Dochází ke křížení několika vodních toků, dotčení stanovených záplavových území vodních toků a jejich aktivních zón a k dotčení ochranným pásem vodních zdrojů. Stavebně-technickým řešením stavby však lze předejít zhoršení kvality nebo omezení kvantity podzemních nebo povrchových vod nebo ke zhoršení průchodu povodňové vlny.
	Z hlediska vlivu na podzemní a povrchové vody je jako vhodnější hodnocena varianta nulová .	
Půdní fond – ZPF	V nulové variantě nedojde k vytvoření nových záborů ZPF.	V aktivní variantě dojde k vytvoření nových záborů ZPF (až 23,32 ha v případě ŽD1-C).
	Z hlediska vlivu na ZPF je jako vhodnější hodnocena varianta nulová .	
Půdní fond – PUPFL	V nulové variantě nedojde k vytvoření nových záborů PUPFL.	V aktivní variantě dojde k vytvoření nových záborů PUPFL (až 6,64 ha v případě ŽD1-C).
	Z hlediska vlivu na PUPFL je jako vhodnější hodnocena varianta nulová .	

Složka ŽP	Nulová varianta	Aktivní varianta
Horninové prostředí, nerostné bohatství	V nulové variantě nedojde k dotčení jevů z oblasti horninového prostředí, zejména CHLÚ, výhradních ložisek, dobývacích prostorů a poddolovaných území.	V aktivní variantě jsou vytvářeny územní podmínky pro umístění nové liniové dopravy stavby v území. Dochází k dotčení CHLÚ, výhradních ložisek, dobývacích prostorů a poddolovaných území.
	Z hlediska vlivu na horninové prostředí je jako vhodnější hodnocena varianta nulová .	
Flóra, fauna, biodiverzita a ekosystémy	V nulové variantě nedojde k novému dotčení maloplošných zvláště chráněných území přírody a lokalit soustavy NATURA 2000. Zároveň nedojde k novým střetům se skladebnými částmi ÚSES či významných krajinných prvků.	V aktivní variantě dojde k dotčení maloplošných zvláště chráněných území přírody a lokalit soustavy NATURA 2000, skladebných částí ÚSES či významných krajinných prvků, toto dotčení ale bylo shledáno jen jako mírně negativní.
	Z hlediska vlivu na flóru, faunu a ekosystémy je jako vhodnější hodnocena varianta nulová .	
Krajina a krajinný ráz	V nulové variantě nedojde k prohloubení procesu urbanizace území a fragmentace krajiny v důsledku umístění nové liniové dopravy stavby v území.	V aktivní variantě jsou vytvářeny územní podmínky pro umístění nové liniové dopravy stavby v území, jejíž realizace přispěje k prohloubení procesu urbanizace území a fragmentace krajiny. Jednotlivé varianty koridoru jsou vedeny ve vybraných úsecích v tunelech nebo v souběhu se stávajícími dopravními koridory, a navíc územím silně urbanizovaným.
	Porovnání obou variant je v tomto případě ambivalentní. Nulová varianta již obsahuje řadu koridorů pro umístění nových liniových silničních staveb v území, které přispějí k prohloubení procesu urbanizace území a fragmentace krajiny. Uplatněním koncepce v aktivní variantě, kde jsou vytvářeny územní podmínky pro převedení části silniční dopravy na železnici, však není vyloučeno, že vybrané plánované silniční stavby pozbydou po rozvoji a posílení významu železniční infrastruktury svého významu. V budoucnu tak teoreticky realizace těchto silničních staveb nebude nutná, a tak nedojde dalšímu k prohlubování fragmentace krajiny. Z hlediska vlivu na krajinu a krajinný ráz je jako vhodnější hodnocena varianta aktivní.	

Složka ŽP	Nulová varianta	Aktivní varianta
Kulturní a historické hodnoty	V nulové variantě nedojde k novému dotčení kulturních a historických hodnot.	Aktivní varianta není spojena s vlivy na kulturní a historické hodnoty dotčeného území. V aktivní variantě dojde pouze k dílčímu dotčení několika lokalit archeologických nálezů.
	Z hlediska vlivu na kulturní a historické hodnoty jsou všechny varianty hodnoceny jako rovnocenné .	
Hmotné statky	V nulové variantě nedojde k novému dotčení hmotných statků.	V nulové variantě nedojde k novému dotčení hmotných statků vymezeným koridorem, který je veden silně urbanizovaným územím. Eventuální střety se zastavěným územím lze však eliminovat při zpřesňování koridoru v nižších stupních územně plánovací dokumentace, případně při umisťování stavby v rámci vymezeného koridoru (lze řešit v podrobnějších stupních projektové přípravy stavby. V současném stupni poznání se nepředpokládá demolice výrobních objektů či obytných domů většího rozsahu.
	Z hlediska vlivu na hmotný majetek jsou všechny varianty hodnoceny jako rovnocenné .	

Ze srovnání nulové varianty s aktivní variantou vyplývá, že teoreticky by z hlediska ochrany životního prostředí byla výhodnější varianta nulová. Tento způsob hodnocení je však jednostranný a čistě teoretický a vedl by vždy k vyřazení jakýchkoliv aktivních variant, protože zásahem do životního prostředí dojde vždy k negativnímu vlivu.

8. POPIS NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, SNÍŽENÍ NEBO KOMPENZACI VŠECH ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH ZÁVAŽNÝCH ZÁPORNÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí jsou pro jednotlivé varianty koridoru navržena na tomto místě opatření, kterým je nutno věnovat pozornost při územně plánovací činnosti. Navrhovaná opatření rámcově vychází z hodnocení provedeného v přechozích kapitolách 6. a 7.

S ohledem na měřítko, v němž se zásady územního rozvoje zpracovávají, jejich požadovanou míru obecnosti a koncepční pojetí jsou navrhovaná opatření pouze obecná, neboť konkretizace stavebně-technického řešení stavby přísluší až následnému stupni přípravy záměru.

Opatření pro minimalizaci negativních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí uvedená dále slouží rovněž jako opatření pro eliminaci nebo zmírnění kumulativních a synergických vlivů.

Nejsou navržena opatření pro minimalizaci vlivů uplatnění koncepce na mírně negativní ovlivnění vod v případě havárie v době výstavby nebo provozu stavby v rámci koridoru; jedná se o provozní opatření obvykle řešené provozním řádem stavby, havarijním plánem apod., což je nadměrná podrobnost z hlediska územního plánování nepřislující zásadám územního rozvoje.

Dále nebyla stanovena opatření pro ochranu ovzduší, opatření pro snížení imisního zatížení bydlení v území je již samotná realizace záměru VRT v rámci koridoru.



8.1. Koncepční opatření

Tabulka 23: Návrh koncepčních opatření: varianty koridoru ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C

Koridor (var.)	Návrh koncepčních opatření
ŽD1-A	Souhlasit s vymezením koridoru při splnění navržených opatření pro minimalizaci jeho negativních vlivů.
ŽD1-B	Souhlasit s vymezením koridoru při splnění navržených opatření pro minimalizaci jeho negativních vlivů.
ŽD1-C	Souhlasit s vymezením koridoru při splnění navržených opatření pro minimalizaci jeho negativních vlivů.

8.2. Prostorová opatření

Opatření prostorová jsou opatření, která zpracovatelka SEA doporučuje ve výroku 5aZÚR ÚK uplatňovat k vymezenému koridoru (s ohledem na stávající strukturu ZÚR ÚK) formou úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru nebo formou kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru.

Pro minimalizaci negativních vlivů varianty koridoru ŽD1-A doporučuje zpracovatelka SEA tato prostorová opatření:

Tabulka 24: Návrh prostorových opatření: varianta koridoru ŽD1-A

Koridor (var.)	Návrh prostorových opatření
ŽD1-A	➤ 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 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.

Pro minimalizaci negativních vlivů varianty koridoru **ŽD1-B** doporučuje zpracovatelka SEA tato prostorová opatření:

Tabulka 25: Návrh prostorových opatření: varianta koridoru ŽD1-B

Koridor (var.)	Návrh prostorových opatření
ŽD1-B	➤ 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,

Koridor (var.)	Návrh prostorových opatření
	➤ 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.

Pro minimalizaci negativních vlivů varianty koridoru **ŽD1-C** doporučuje zpracovatelka SEA tato prostorová opatření:

Tabulka 26: Návrh prostorových opatření: varianta koridoru ŽD1-C

Koridor (var.)	Návrh prostorových opatření
ŽD1-C	➤ 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.

8.3. Projektová opatření

Opatření projektová jsou opatření, která zpracovatelka SEA doporučuje uplatňovat v dalších fázích projektové přípravy záměrů, včetně projektové EIA.

Tabulka 27: Návrh projektových opatření: varianty koridoru ŽD1-A, ŽD1-B, ŽD1-C

Koridor (var.)	Návrh projektových opatření
ŽD1-A	➤ 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.
ŽD1-B	➤ 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 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.
ŽD1-C	➤ 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.

9. ZHODNOCENÍ ZPŮSOBU ZAPRACOVÁNÍ VNITROSTÁTNÍCH CÍLŮ OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ DO ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE A JEJICH ZOHLEDNĚNÍ PŘI VÝBĚRU VARIANT ŘEŠENÍ

Na základě zhodnocení relevantních republikových/krajských koncepcí a strategií byly pro jednotlivá témata ochrany životního prostředí formulovány odpovídající cíle. Tato sada tzv. referenčních cílů představuje rámec pro hodnocení vazeb priorit 5aZÚR ÚK k tématům ochrany životního prostředí. Cíle jsou formulovány tak, aby vyjadřovaly očekávaný stav pro dané téma ochrany životního prostředí a zároveň, aby postihovaly vazbu rozvoje a využití území pro dané téma.

Při zpracování 5aZÚR ÚK byly částečně zpracovány (zohledněny) cíle přijaté na republikové a krajské úrovni tak, jak byly identifikovány v závěru kapitoly 2. Zhodnocení způsobu zpracování je uvedeno níže.

Hodnocení je provedeno přednostně na úrovni navrhovaných priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území, které jsou v rámci vnitřní hierarchie ZÚR ÚK srovnatelným protějškem stanovených cílů ochrany životního prostředí. Formulované priority v ZÚR ÚK jsou závazné pro ostatní části této územně plánovací dokumentace, jakož i pro navazující územně plánovací činnost v rámci Ústeckého kraje.

Analogicky je hodnocení provedeno na úrovni samotné realizace koncepce, tj. realizace koridoru pro vysokorychlostní trať, příp. na úrovni požadavků na využití území vymezeného koridoru, kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru a úkolů pro územní plánování upřesnění koridoru v územních plánech dotčených obcí.

Zpracování referenčních cílů uvedenými způsoby je garancí jejich respektování i v rámci navazujících nástrojů územního plánování.

TÉMA: OVZDUŠÍ, OBYVATELSTVO, VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Relevantní zdrojové koncepce:

- Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021), Strategický rámec ČR 2030, Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027, Program zlepšování kvality ovzduší zóna Severozápad – CZ04, včetně Podpůrných opatření k PZKO 2020+.

Referenční cíl: Snížit zátěž životního prostředí látkami poškozujícími ekosystémy a vegetaci

Územně plánovacími nástroji přispět k řešení problémů v oblastech s překročenými imisními limity znečišťujících látek (zejm. vlivem těžby surovin, energetické a průmyslové výroby a v území zasažených zejména hlukem zejména z dopravy (dálniční a silniční, částečně i železniční doprava) a předcházet střetům vzájemně neslučitelných činností v území návrhem vhodného plošného a prostorového uspořádání území, zejména chránit obytná a rekreační území a zvláště chráněná území před negativními vlivy z koncentrovaných výrobních činností a dopravy jsou jedněmi z priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovených v platných ZÚR ÚK. Tento způsob zohlednění cíle v prioritách ZÚR ÚK lze považovat za dostatečný odpovídající jejich míře podrobnosti a pojetí.

K částečnému snížení zátěže životního prostředí látkami poškozujícími ekosystémy a vegetaci přispěje i realizace koncepce shodně v obou variantách, a to snížením intenzity dopravy na silniční síti díky jejímu částečnému převedení na železnici. Automobilová doprava je zdrojem emisí, které zatěžují životní prostředí. Vysokorychlostní železniční doprava, resp. železniční doprava obecně, představuje efektivní způsob nízkoemisní a udržitelné dopravy, navíc environmentálně šetrné ve srovnání se silniční či leteckou dopravou. Koncept VRT je vůči těmto dvěma způsobům dopravy silně konkurenceschopným.

Referenční cíl: Omezit emise látek ohrožujících klimatický systém Země

Územně plánovacími nástroji přispět k řešení problémů v oblastech s překročenými imisními limity znečišťujících látek (zejm. vlivem těžby surovin, energetické a průmyslové výroby a v území zasažených zejména hlukem zejména z dopravy (dálniční a silniční, částečně i železniční doprava) a předcházet střetům vzájemně neslučitelných činností v území návrhem vhodného plošného a prostorového uspořádání území, zejména chránit obytná a rekreační území a zvláště chráněná území před negativními vlivy z koncentrovaných výrobních činností a dopravy jsou jedněmi z priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovených v platných ZÚR ÚK. Tento způsob zohlednění cíle v prioritách ZÚR ÚK lze považovat za dostatečný odpovídající jejich míře podrobnosti a pojetí.

K částečnému snížení zátěže životního prostředí látkami ohrožujícími klimatický systém Země přispěje i realizace koncepce shodně v obou variantách, a to snížením intenzity dopravy na silniční síti díky jejímu částečnému převedení na železnici, a následně snížením produkce emisí prekurzorů ozónu. Vysokorychlostní železniční doprava, resp. železniční doprava obecně, představuje efektivní způsob nízkoe emisní a udržitelné dopravy, navíc environmentálně šetrné ve srovnání se silniční či leteckou dopravou. Koncept VRT je vůči těmto dvěma způsobům dopravy silně konkurenceschopným.

Referenční cíl: Podpora rozvoje železniční (nízkoe emisní) dopravy

Územně plánovacími nástroji přispět k řešení problémů v oblastech s překročenými imisními limity znečišťujících látek (zejm. vlivem těžby surovin, energetické a průmyslové výroby a v území zasažených zejména hlukem zejména z dopravy (dálniční a silniční, částečně i železniční doprava) a předcházet střetům vzájemně neslučitelných činností v území návrhem vhodného plošného a prostorového uspořádání území, zejména chránit obytná a rekreační území a zvláště chráněná území před negativními vlivy z koncentrovaných výrobních činností a dopravy jsou jedněmi z priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovených v platných ZÚR ÚK. Tento způsob zohlednění cíle v prioritách ZÚR ÚK lze považovat za dostatečný odpovídající jejich míře podrobnosti a pojetí.

K významnému rozvoji železniční dopravy přispěje zejména samotná realizace koncepce, která vymezuje koridor pro vysokorychlostní trať. Vysokorychlostní železniční doprava, resp. železniční doprava obecně, představuje efektivní způsob nízkoe emisní a udržitelné dopravy, navíc environmentálně šetrné ve srovnání se silniční či leteckou dopravou. Koncept VRT je vůči těmto dvěma způsobům dopravy silně konkurenceschopným.

TÉMA: OCHRANA PŘÍRODY A KRAJINY

Relevantní zdrojové koncepce:

- ↳ Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021), Strategický rámeček ČR 2030, Dopravní politika ČR pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050, Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027.

Referenční cíl: Zajistit ochranu prvků chráněných ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů

Nástroji územního plánování chránit nezastupitelné přírodní hodnoty zvláště chráněných území (NP, CHKO, MZCHÚ), soustavy chráněných území NATURA 2000 (EVL a PO), obecně chráněných území (PPK, VKP, ÚSES) a území významná z hlediska migrační prostupnosti krajiny pro volně žijící živočichy je jednou z priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovených v platných ZÚR ÚK. Tento způsob zohlednění cíle v prioritách ZÚR ÚK lze považovat za dostatečný odpovídající jejich míře podrobnosti a pojetí.

K zajištění ochrany prvků chráněných ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, přispívají stanovené úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru a kritéria pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru v 5aZÚR ÚK (viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – články 69a, 69b a 69c) v návaznosti na navržená opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí. Podrobně též viz kapitoly 8. a 11. této dokumentace SEA.

Referenční cíl: Zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat fragmentaci krajiny

Nástroji územního plánování chránit nezastupitelné přírodní hodnoty zvláště chráněných území (NP, CHKO, MZCHÚ), soustavy chráněných území NATURA 2000 (EVL a PO), obecně chráněných území (PPK, VKP, ÚSES) a území významná z hlediska migrační prostupnosti krajiny pro volně žijící živočichy je jednou z priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovených v platných ZÚR ÚK. Tento způsob zohlednění cíle v prioritách ZÚR ÚK lze považovat za dostatečný odpovídající jejich míře podrobnosti a pojetí.

K zajištění ochrany prvků chráněných ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, přispívají stanovené úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru a kritéria pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru v 5aZÚR ÚK (viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – články 69b a 69c) v návaznosti na navržená opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí. Podrobně též viz kapitoly 8. a 11. této dokumentace SEA.

TÉMA: POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY

Relevantní zdrojové koncepce:

- ↳ Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021), Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027, Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR (2017).

Referenční cíl: Minimalizovat ovlivnění vodního režimu a odtokových poměrů

Územně plánovacími nástroji realizovat opatření pro minimalizaci rozsahu možných materiálních škod a ohrožení obyvatel z působení přírodních sil (záplavy, sesuvy půdy, eroze, sucha atd.) v území a havarijních situací vyplývajících z provozu dopravní a technické infrastruktury a průmyslové výroby je jednou z priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovených v platných ZÚR ÚK. Tento způsob zohlednění cíle v prioritách ZÚR ÚK lze považovat za dostatečný odpovídající jejich míře podrobnosti a pojetí.

K minimalizaci ovlivnění vodního režimu a odtokových poměrů přispívají stanovené úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru a kritéria pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru v 5aZÚR ÚK (viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – články 69b a 69c) v návaznosti na navržená opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí. Podrobně též viz kapitoly 8. a 11. této dokumentace SEA.

TÉMA: ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND A POZEMKY URČENÉ K PLNĚNÍ FUNKCÍ LESA

Relevantní zdrojové koncepce:

- ↳ Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021), Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027.

Referenční cíl: Minimalizovat zábory ZPF a PUPFL

Zaměřit pozornost na podmínky využívání zemědělských území při zachování ekologických funkcí krajiny, minimalizovat zábory zejména nejkvalitnějších zemědělských půd, podporovat ozdravná opatření – ochrana proti erozním účinkům vody, větru, přípravu a realizaci ÚSES, zamezit zbytečné fragmentaci zemědělských území, obnovit péči o dlouhodobě nevyužívaná území, vymezovat území vhodná pro pěstování biomasy a rychle rostoucích dřevin pro energetické účely aj. je jednou z priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovených v platných ZÚR ÚK. Tento způsob zohlednění cíle v prioritách ZÚR ÚK lze považovat za dostatečný odpovídající jejich míře podrobnosti a pojetí.

K minimalizaci záborů ZPF a PUPFL přispívají stanovené úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru a kritéria pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru v 5aZÚR ÚK (viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 1. – články 69b a 69c) v návaznosti na navržená opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí. Podrobně též viz kapitoly 8. a 11. této dokumentace SEA.

10. NÁVRH UKAZATELŮ PRO SLEDOVÁNÍ VLIVU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Zpracovatelka SEA na základě konzultací s pořizovatelem doporučuje sledovat tyto základní monitorovací ukazatele pro danou koncepci:

- 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

V rámci hodnocené koncepce nebyl zjištěn negativní vliv na životní prostředí, který nelze monitorovat.

Navržené indikátory zpracovatelka SEA doporučuje k prověření a zapracování do ÚAP (v případě poskytování dat z výše uvedených zdrojů ze strany jejich zpracovatelů/poskytovatelů) jako podklad pro aktualizaci rozboru udržitelného rozvoje území s četností sledování nejlépe 1x ročně, minimálně však se stejnou četností jako jsou aktualizovány ÚAP ÚK. Tyto indikátory jsou dostačující i pro hodnocení kumulativních a synergických vlivů.

Následně sledováním způsobu a míry zohlednění a sumarizací dat a informací z podrobnějších ÚAP ORP bude možné odhadnout reálný vliv koncepce na jednotlivé složky životního prostředí jako jednoho z pilířů udržitelného rozvoje území.

11. NÁVRH POŽADAVKŮ NA ROZHODOVÁNÍ VE VYMEZENÝCH PLOCHÁCH A KORIDORECH Z HLEDISKA MINIMALIZACE NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Podkladem pro návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí jsou opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí stanovená v kapitole 8. tohoto vyhodnocení SEA.

Vyhodnocení vlivů návrhu 5aZÚR ÚK na životní prostředí bylo realizováno metodou „ex ante“. Požadavky stanovené v této kapitole byly již zohledněny ve výrokové části návrhu 5aZÚR ÚK. Pod každým požadavkem je níže uvedeno *vyhodnocení*, jak byl ve výroku 5aZÚR ÚK požadavek zohledněn.

11.1. Požadavky na koncepční opatření

Požadavky na koncepční opatření byly stanoveny ve smyslu možné akceptace obou variant koridoru při splnění navržených opatření pro minimalizaci jejich negativních vlivů

Tabulka 28: Požadavky na koncepční opatření

Koridor (var.)	Požadavky na koncepční opatření
ŽD1-A	Souhlasit s vymezením koridoru při splnění navržených opatření pro minimalizaci jeho negativních vlivů.
ŽD1-B	Souhlasit s vymezením koridoru při splnění navržených opatření pro minimalizaci jeho negativních vlivů.
ŽD1-C	Souhlasit s vymezením koridoru při splnění navržených opatření pro minimalizaci jeho negativních vlivů.

11.2. Požadavky na prostorová opatření

Formou úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru nebo formou kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru zapracovat do výroku 5aZÚR ÚK následující požadavky, příp. provést jejich formulační úpravu odpovídající míře podrobnosti zásad územního rozvoje a takto zapracovat do výroku 5aZÚR ÚK.

Koridor ŽD1-A

- **Zajistit vedení železniční dráhy tunelem přes území Mrchového kopce, CHKO České středohoří a Krušných hor.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-A byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je vytvořit územní podmínky pro vedení železniční dráhy tunelem přes území Mrchového kopce, CHKO České středohoří a Krušných hor. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69b].



- **Minimalizovat zábor ZPF (zejména půd II. třídy ochrany) a PUPFL.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-A byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je minimalizovat zábory zemědělské

půdy s I. a II. třídou ochrany ZPF a pozemků určených k plnění funkce lesa. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69b].



- **Zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci případně potřebných protihlukových opatření a minimalizovat vlivy (hluk, vibrace) na přilehlé obytné prostředí.**

Požadavek na zajištění dostatečné šíře koridoru byl zohledněn samotným způsobem vymezení koridoru ŽD1-A v proměnné šířce 100–1200 m, které umožňuje umístění protihlukových opatření technického i přírodního charakteru při zohlednění místních podmínek v podrobnějším měřítku.

Požadavek byl dále zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-A byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je vytvořit územní podmínky pro ochranu obytné zástavby před hlukem a vibracemi.

Dále jedním z kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru stanovených ve výrokové části 5aZÚR ÚK je vzdálenost od obytné zástavby a možnost minimalizace vlivů na kvalitu prostředí v přilehlé obytné zástavbě dotčených obcí. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69c].



- **Zohlednit stanovená záplavová území a jejich aktivní zóny, nezhoršit průchod povodňových vln a odtokové poměry v území.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-A byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je vytvořit územní podmínky pro technické řešení nezhoršující průchod povodňových vln a odtokových poměrů. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69b].

Dále jedním z kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru stanovených ve výrokové části 5aZÚR ÚK je minimalizace vlivů na průchod povodňových průtoků a odtokové poměry. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69c].



- **Minimalizovat vlivy na chráněná ložisková území, výhradní ložiska a dobývací prostory, zohlednit existenci poddolovaných a sesuvných území.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-A byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je minimalizovat zásahy do území nerostného bohatství, dobývacích prostorů, poddolovaných a sesuvných území. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69b].

- **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.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-A byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je 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. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69b].

Dále jedním z kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru stanovených ve výrokové části 5aZÚR ÚK je 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. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69c].

- **Minimalizovat vlivy na zvláště chráněná území, lokality soustavy NATURA 2000 a lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem.**

Jedním z kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru stanovených ve výrokové části 5aZÚR ÚK je 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. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69c].

➤ **Minimalizovat vlivy na významné krajinné prvky, zejména vodní toky a lesy.**

*Jedním z kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru stanovených ve výrokové části 5aZÚR ÚK je 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. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69c].*

➤ **Minimalizovat vlivy na funkčnost a celistvost skladebných částí ÚSES.**

*Jedním z kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru stanovených ve výrokové části 5aZÚR ÚK je 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**. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69c].*

➤ **Zajistit migrační prostupnost územím pro volně žijící živočichy i člověka.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-A byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je vytvořit územní podmínky pro zajištění prostupnosti území pro volně žijící živočichy a člověka, případně též úkol vytvořit územní podmínky pro zachování stávajících dopravních vazeb v území, včetně cyklostezek, místních a účelových komunikací. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69b].

Dále jedním z kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru stanovených ve výrokové části 5aZÚR ÚK je míra zajištění prostupnosti územím pro člověka a volně žijící živočichy. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69c].

➤ **Zajistit vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny.**

*Požadavek byl zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-A byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je 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. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69b].*

➤ **Minimalizovat vlivy na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v prostoru ochranného pásma Národní kulturní památky Říp.**

*Požadavek byl zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-A byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je 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**. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69b].*

Koridor ŽD1-B

➤ **Zajistit vedení železniční dráhy tunelem přes území Holého vrchu, CHKO České středohoří a Krušných hor.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-B byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je vytvořit územní podmínky pro vedení železniční dráhy tunelem přes území Mrchového kopce, CHKO České středohoří a Krušných hor. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69b].

➤ **Minimalizovat zábor ZPF (zejména půd II. třídy ochrany) a PUPFL.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-B byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je minimalizovat zábory zemědělské půdy s I. a II. třídou ochrany ZPF a pozemků určených k plnění funkce lesa. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69b].

➤ **Zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci případně potřebných protihlukových opatření a minimalizovat vlivy (hluk, vibrace) na přilehlé obytné prostředí.**

Požadavek na zajištění dostatečné šíře koridoru byl zohledněn samotným způsobem vymezení koridoru ŽD1-B v proměnné šířce 100–1200 m, které umožňuje umístění protihlukových opatření technického i přírodního charakteru při zohlednění místních podmínek v podrobnějším měřítku.

Požadavek byl dále zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-B byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je vytvořit územní podmínky pro ochranu obytné zástavby před hlukem a vibracemi.

Dále jedním z kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru stanovených ve výrokové části 5aZÚR ÚK je vzdálenost od obytné zástavby a možnost minimalizace vlivů na kvalitu prostředí v přilehlé obytné zástavbě dotčených obcí. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69c].

➤ **Zohlednit stanovená záplavová území a jejich aktivní zóny, nezhoršit průchod povodňových vln a odtokové poměry v území.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-B byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je vytvořit územní podmínky pro technické řešení nezhoršující průchod povodňových vln a odtokových poměrů. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69b].

Dále jedním z kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru stanovených ve výrokové části 5aZÚR ÚK je minimalizace vlivů na průchod povodňových průtoků a odtokové poměry. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69c].

➤ **Minimalizovat vlivy na chráněná ložisková území, výhradní ložiska a dobývací prostory, zohlednit existenci poddolovaných a sesuvných území.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-B byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je minimalizovat zásahy do území nerostného bohatství, dobývacích prostorů, poddolovaných a sesuvných území. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69b].

➤ **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.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-B byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je 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. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69b].

Dále jedním z kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru stanovených ve výrokové části 5aZÚR ÚK je 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. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69c].

➤ **Minimalizovat vlivy na zvláště chráněná území, lokality soustavy NATURA 2000 a lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem.**

Jedním z kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru stanovených ve výrokové části 5aZÚR ÚK je 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.** Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69c].

➤ **Minimalizovat vlivy na významné krajinné prvky, zejména vodní toky a lesy.**

Jedním z kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru stanovených ve výrokové části 5aZÚR ÚK je 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**. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69c].

➤ **Minimalizovat vlivy na funkčnost a celistvost skladebných částí ÚSES.**

Jedním z kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru stanovených ve výrokové části 5aZÚR ÚK je 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**. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69c].

➤ **Zajistit migrační propustnost územím pro volně žijící živočichy i člověka.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-B byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je vytvořit územní podmínky pro zajištění propustnosti území pro volně žijící živočichy a člověka, případně též úkol vytvořit územní podmínky pro zachování stávajících dopravních vazeb v území, včetně cyklostezek, místních a účelových komunikací. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69b].

Dále jedním z kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru stanovených ve výrokové části 5aZÚR ÚK je míra zajištění propustnosti územím pro člověka a volně žijící živočichy. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69c].

➤ **Zajistit vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-B byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je 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. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69b].

➤ **Minimalizovat vlivy na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v prostoru ochranného pásma Národní kulturní památky Říp.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-B byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je 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**. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69b].

Koridor ŽD1-C

➤ **Zajistit vedení železniční dráhy tunelem přes území Holého vrchu, CHKO České středohoří a Krušných hor.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-C byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je vytvořit územní podmínky pro vedení železniční dráhy tunelem přes území Mrchového kopce, CHKO České středohoří a Krušných hor. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69b].

➤ **Minimalizovat zábor ZPF (zejména půd II. třídy ochrany) a PUPFL.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-C byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je minimalizovat zábory zemědělské půdy s I. a II. třídou ochrany ZPF a pozemků určených k plnění funkce lesa. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69b].

➤ **Zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci případně potřebných protihlukových opatření a minimalizovat vlivy (hluk, vibrace) na přilehlé obytné prostředí.**

Požadavek na zajištění dostatečné šíře koridoru byl zohledněn samotným způsobem vymezení koridoru ŽD1-C v proměnné šířce 100–1200 m, které umožňuje umístění protihlukových opatření technického i přírodního charakteru při zohlednění místních podmínek v podrobnějším měřítku.

Požadavek byl dále zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-C byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je vytvořit územní podmínky pro ochranu obytné zástavby před hlukem a vibracemi.

Dále jedním z kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru stanovených ve výrokové části 5aZÚR ÚK je vzdálenost od obytné zástavby a možnost minimalizace vlivů na kvalitu prostředí v přilehlé obytné zástavbě dotčených obcí. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69c].

➤ **Zohlednit stanovená záplavová území a jejich aktivní zóny, nezhoršit průchod povodňových vln a odtokové poměry v území.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-C byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je vytvořit územní podmínky pro technické řešení nezhoršující průchod povodňových vln a odtokových poměrů. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69b].

Dále jedním z kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru stanovených ve výrokové části 5aZÚR ÚK je minimalizace vlivů na průchod povodňových průtoků a odtokové poměry. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69c].

➤ **Minimalizovat vlivy na chráněná ložisková území, výhradní ložiska a dobývací prostory, zohlednit existenci poddolovaných a sesuvných území.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-C byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je minimalizovat zásahy do území nerostného bohatství, dobývacích prostorů, poddolovaných a sesuvných území. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69b].

➤ **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.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-C byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je 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. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69b].

Dále jedním z kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru stanovených ve výrokové části 5aZÚR ÚK je 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. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69c].

➤ **Minimalizovat vlivy na zvláště chráněná území, lokality soustavy NATURA 2000 a lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem.**

Jedním z kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru stanovených ve výrokové části 5aZÚR ÚK je 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.** Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69c].

➤ **Minimalizovat vlivy na významné krajinné prvky, zejména vodní toky a lesy.**

Jedním z kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru stanovených ve výrokové části 5aZÚR ÚK je 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.** Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69c].

➤ **Minimalizovat vlivy na funkčnost a celistvost skladebných částí ÚSES.**

*Jedním z kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru stanovených ve výrokové části 5aZÚR ÚK je 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**. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69c].*

➤ **Zajistit migrační prostupnost územím pro volně žijící živočichy i člověka.**

Požadavek byl zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-C byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je vytvořit územní podmínky pro zajištění prostupnosti území pro volně žijící živočichy a člověka, případně též úkol vytvořit územní podmínky pro zachování stávajících dopravních vazeb v území, včetně cyklostezek, místních a účelových komunikací. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69b].

Dále jedním z kritérií pro rozhodování o možných variantách ve využití území vymezeného koridoru stanovených ve výrokové části 5aZÚR ÚK je míra zajištění prostupnosti územím pro člověka a volně žijící živočichy. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69c].

➤ **Zajistit vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny.**

*Požadavek byl zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-C byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je 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. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69b].*

➤ **Minimalizovat vlivy na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v prostoru ochranného pásma Národní kulturní památky Říp.**

*Požadavek byl zohledněn ve výrokové části 5aZÚR ÚK, kde pro koridor ŽD1-C byly stanoveny úkoly pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru. Jedním z těchto úkolů je 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**. Viz 5aZÚR ÚK, I. TEXTOVÁ ČÁST, bod 6. – článek [69b].*

11.3. Požadavky na projektová opatření

Požadavky na projektová opatření, která vychází z opatření stanovených v kapitole 8.3 tohoto vyhodnocení SEA, nebyla zapracována do výrokové části 5aZÚR ÚK. Jedná se o opatření náležející do fáze projektové přípravy konkrétní stavby, včetně posouzení vlivu záměru na životní prostředí (proces 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.

Tabulka 29: Požadavky na projektová opatření

Koridor (var.)	Požadavky na projektová opatření
ŽD1-A	➤ 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.
ŽD1-B	➤ 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 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.
ŽD1-C	➤ 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.

Stanovená projektová opatření jsou pro informaci uvedena v textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK (viz část II.A TEXTOVÁ ČÁST ODŮVODNĚNÍ, kapitola 2.1. *Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí, podkapitola 2.1.3.*).

Ze stejných důvodů nebyla zapracována do výrokové části 5aZÚR ÚK opatření k prevenci, vyloučení nebo snížení očekávaných nepříznivých vlivů koncepce na předměty ochrany a celistvost lokalit soustavy NATURA 2000. Tato opatření jsou uvedena v kapitole 11. naturového hodnocení a jsou rovněž pro informaci uvedena v textové části odůvodnění 5aZÚR ÚK (viz část II.A TEXTOVÁ ČÁST ODŮVODNĚNÍ, kapitola 2.1. *Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí, podkapitola 2.1.4.*).



12. NETECHNICKÉ SHRNUÍ VÝŠE UVEDENÝCH ÚDAJŮ



Předmět vyhodnocení

Předmětem vyhodnocení je Aktualizace č. 5 Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (dále jen „5aZÚR ÚK“).

Obsah a cíl koncepce

V rámci 5aZÚR ÚK dochází k:

1. zrušení koridoru územní rezervy VRT-ZR1 vysokorychlostní tratě v úseku státní hranice SRN/ČR – Ústí nad Labem – Lovosice – Roudnice nad Labem – hranice ÚK,
2. 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). Koridor je v návrhu 5aZÚR ÚK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona vymezen ve třech variantách:
 - **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“**

Hlavním cílem hodnocené koncepce je vytvořit územní podmínky pro rozvoj dopravní infrastruktury spočívající v realizaci systému **rychlých spojení**. Jedná se o 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.

Cílem projektu VRT 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, nízkouhlíkové ekonomiky a udržitelné dopravy a mobility. Projekt VRT má rovněž pomoci posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost a podpořit právo všech občanů na volný pohyb.

Projekt VRT bude schopen zajišťovat jak vnitřní přepravní vztahy v České republice (propojení krajských měst), tak i mezinárodní přepravní vztahy v rámci Evropské unie, kde na krátké a střední vzdálenosti navíc představuje velmi efektivní alternativu i k letecké dopravě, přičemž dokáže zajistit rozvoj mobility nezávisle na fosilních palivech.

Koridor pro VRT je v návrhu 5aZÚR ÚK pro veřejné projednání vymezen ve třech variantách. Cílem zpracování variant řešení je ve vztahu k lokalitám soustavy NATURA 2000 vyloučit významný negativní vliv, nebo v případě, že vyloučení nebude možné, alespoň zmírnit tak, jak stanoví § 45i odst. 2 zákona

č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Metodika hodnocení

Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant 5aZÚR ÚK, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných bylo provedeno v kapitole 6. tohoto vyhodnocení SEA. Obsah a způsob vyhodnocení vlivů na životní prostředí pro účely posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí je stanoven Přílohou k zákonu č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, a § 10i zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Hodnoceny byly tyto vlivy:

- 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, lokality soustavy NATURA 2000, přírodní parky, významné krajinné prvky (VKP), památné stromy;
- vlivy na flóru, faunu, biologickou rozmanitost, migrační prostupnost, ÚSES;
- vlivy na kulturní dědictví a hmotný majetek;
- vlivy na ZPF,
- vlivy na PUPFL,
- vlivy na obyvatelstvo, hluk, vibrace, veřejné zdraví;
- přeshraniční vlivy.

Hodnocení vlivů na jednotlivé složky bylo provedeno slovně a za pomoci číselného vyjádření míry vlivů, bez použití speciálních výpočetních modelů a programů. Metoda vyhodnocení vlivů předložené aktualizace koncepce spočívala v multikriteriálním hodnocení vlivů jednotlivých ploch a koridorů na životní prostředí a veřejné zdraví.

V návaznosti na provedení tohoto hodnocení a následného porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení byla v kapitole 8. navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí. Tato opatření zároveň slouží jako opatření pro eliminaci nebo zmírnění kumulativních a synergických vlivů.

Tato opatření sloužila jako základní východisko pro stanovení požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí v kapitole 11. Tyto požadavky byly doporučeny dále k zapracování do výroku 5aZÚR ÚK formou požadavků na využití území, kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru nebo formou úkolů pro územní plánování.

Pro varianty koridoru **ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C** byly stanoveny tyto požadavky:

Tabulka 30: Návrh požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru 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 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	➤ 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 31: Návrh požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru 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	➤ 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 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 32: Návrh požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru 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	➤ 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.

Závěr hodnocení

Vzhledem k současnému stavu znalostí aktivit, jejichž umístění je možno v území očekávat, je uvedený výčet možných dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska potřeby posouzení jejich akceptovatelnosti dostatečný.

Na základě provedeného hodnocení návrhu 5aZÚR ÚK pro veřejné projednání dle § 42b stavebního zákona zpracovatelka SEA konstatuje, že naplnění této koncepce bude ve všech třech variantách spojeno s mírně negativními vlivy na obyvatelstvo, veřejné zdraví a sledované složky životního prostředí s výjimkou vlivu na nerostné bohatství a půdu, kde byly vlivy uplatnění koncepce ve všech variantách hodnoceny jako významně negativní. Významnost a rozsah všech zjištěných vlivů je možné omezit nebo částečně kompenzovat zohledněním opatření navržených v kapitole 8., resp. požadavků stanovených v kapitole 11. tohoto vyhodnocení SEA.

S ohledem na měřítko posuzované koncepce a 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 ve vztahu k ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví jsou srovnatelné a nelze stanovit jejich pořadí z hlediska vhodnosti.

Všechny tři varianty koridoru jsou z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v měřítku zásad územního rozvoje srovnatelné a akceptovatelné.

Zpracovatelka SEA doporučuje 5aZÚR ÚK k uplatnění při splnění podmínek uvedených v kapitolách 8. a 11. Výběr vhodnější 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.



13. NÁVRH STANOVISKA MŽP VČETNĚ NÁVRHU POŽADAVKŮ NA ROZHODOVÁNÍ VE VYMEZENÝCH PLOCHÁCH A KORIDORECH Z HLEDISKA MINIMALIZACE NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Na základě zpracovaného návrhu 5aZÚR ÚK, Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na životní prostředí a Vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na evropsky významné lokality a ptačí oblasti a podkladů dle § 42b odst. 6 stavebního zákona Ministerstvo životního prostředí jako příslušný orgán podle § 21 písm. k) 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, podle § 10g uvedeného zákona

vydává

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k návrhu koncepce

„5. Aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje“

ve variantách ŽD1-A / ŽD1-B / ŽD1-C

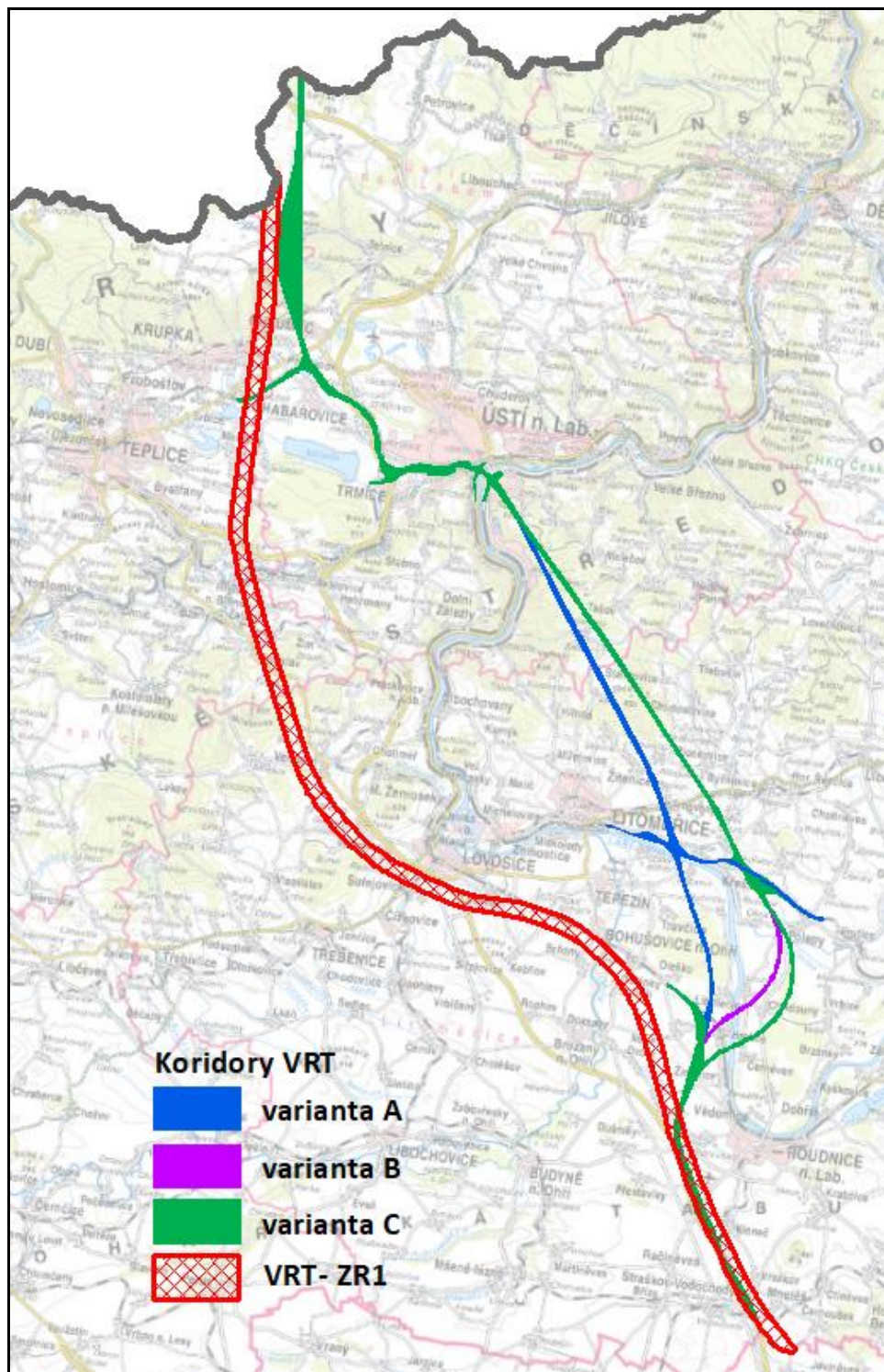
Všechny tři varianty koridoru, které jsou předmětem řešení návrhu 5. Aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje pro veřejné projednání dle § 42b zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, jsou z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví srovnatelné a přípustné.

Vyhodnocení vlivů návrhu 5. Aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje na životní prostředí bylo realizováno metodou „ex ante“. Opatření navržená na základě provedeného vyhodnocení vlivů 5. Aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje na životní prostředí byla zohledněna ve výrokové části 5. Aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje.

V kapitole 11. Vyhodnocení vlivů návrhu 5. Aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje na životní prostředí je popsán způsob zohlednění navrhovaných opatření.

14. ÚZEMNÍ REZERVA – VRT-ZR1

V rámci 5aZÚR ÚK nejsou navrženy žádné územní rezervy. Předmětem koncepce je však zrušení koridoru územní rezervy VRT-ZR1 vysokorychlostní tratě v úseku státní hranice SRN/ČR – Ústí nad Labem – Lovosice – Roudnice nad Labem – hranice ÚK, která je v platných ZÚR ÚK vymezena k prověření potřeby a plošných nároků záměru VRT. Tento koridor územní rezervy pro VRT řeší předkládaná koncepce jeho vypuštěním a navrhuje vedení záměru v nových koridorech ve formě návrhových koridorů.



Obrázek 89: Vypuštěný koridor územní rezervy VRT-ZR1 a vymezené varianty koridoru VRT

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 posouzení a porovnání míry vlivu jednotlivých nově navržených variant vedení záměru VRT na území Ústeckého kraje (viz varianty v hodnocené 5aZÚR ÚK) a potenciálního vlivu této územní rezervy VRT-ZR1 na složky životního prostředí (*Pozn.: analogicky bylo provedeno základní posouzení a porovnání na lokality soustavy NATURA 2000 – viz VVURÚ ČÁST B*). Prostřednictvím citovaného usnesení Zastupitelstvo Ústeckého kraje podmínilo prověření předložených variant současným posouzením koridoru územní rezervy VRT-ZR1 z hlediska vlivu na udržitelný rozvoj území.

V tomto případě je zapotřebí upozornit, že se nejedná o plnohodnotnou variantu navrženou k vedení zamýšleného záměru VRT (ani o plnohodnotnou variantu hodnocené koncepce), ale pouze o stávající, resp. rušenou územní rezervu koridoru.

↳ vlivy 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 prochází přes řadu lokalit soustavy Natura 2000. 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. 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 zbývajících 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 nejcennějších 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 Terezína. 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 vymezené 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 33: Srovnání navrhovaných variant s rušeným koridorem územní rezervy VRT-ZR1

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			
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			

15. SEZNAM PODKLADŮ A POUŽITÉ LITERATURY

- Návrh Aktualizace č. 5 Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (Atelier Cihlář-Svoboda, s. r. o., 10/2022)
- Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3 (HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r. o., 2020)
- Návrh Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (Ateliér T-plan, s.r.o., 12/2021)
- Posouzení vlivu koncepce „Aktualizace č. 5 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, 10/2022)
- Územně analytické podklady Ústeckého kraje – 5. úplná aktualizace 2021 (Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu, 2021)
- Průběžně aktualizované Územně analytické podklady Ústeckého kraje, (Krajský úřad Ústeckého kraje, 2022)

Republikové koncepce

- Politika územního rozvoje ČR (Úplné znění závazné od 1. 9. 2021)
- Strategický rámec ČR 2030
- Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016–2025
- Státní program ochrany přírody a krajiny ČR pro období 2020–2025
- Státní politika životního prostředí ČR 2030 s výhledem do 2050
- Zásady urbánní politiky – aktualizace 2017
- Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+
- Národní program snižování emisí ČR – aktualizace 2019
- Státní energetická koncepce ČR – aktualizace 2015
- Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050
- Dopravní sektorová strategie ČR, 2. fáze 2013, aktualizace 2017
- Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR (2017)
- Surovinová politika ČR v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů (2017)
- Politika druhotných surovin ČR pro období 2019–2022 (2019)
- Národní plán povodí Labe (2022)
- Koncepce řešení problematiky ochrany před povodněmi v ČR s využitím technických a přírodních blížkých opatření (2010)
- Plán odpadového hospodářství ČR pro období 2015–2024
- Politika ochrany klimatu v ČR (2017)
- Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, 1. aktualizace pro období 2021 – 2030
- Koncepce ochrany před následky sucha pro území ČR (2017)
- Zdraví 2020 – Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030

Krajské koncepce

- Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027
- Plán dílčího povodí Ohře, dolního Labe a ostatních přítoků Labe 2015 – 2021 (Plán dílčího povodí Ohře, dolního Labe a ostatních přítoků Labe 2021 – 2027 nebyl doposud schválen)
- Dopravní plán 2022 - 2026
- Program zlepšování kvality ovzduší zóna Severozápad - CZ04, aktualizace 2020
- Plán odpadového hospodářství Ústeckého kraje pro období 2016–2025
- Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Ústeckého kraje – aktualizace 2021
- Územní energetická koncepce Ústeckého kraje 2020
- Strategie rozvoje kultury a kulturního dědictví Ústeckého kraje 2021 – 2030
- Plán péče o CHKO České středohoří na období 2015 - 2024

Ostatní

- Souhrnné přehledy o půdním fondu z údajů katastru nemovitostí České republiky, ČÚZK, 2020
- QUITT, E. (1971): Klimatické oblasti Československa Quitt GÚ ČSAV, Brno
- Katalog biotopů ČR (Chytrý et al. 2010)
- Internetové databáze s veřejně přístupnými daty CENIA, MŽP ČR, AOPK, Česká geologická služba, SEKM, ČHMÚ, ČSÚ
- Metodika posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí (Věstník Ministerstva životního prostředí, XIV, srpen 2004)
- Metodické doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (Věstník MŽP, únor 2015)
- Platné obecně závazné předpisy v ochraně ovzduší, vody, půdy, přírody a krajiny, odpadovém hospodářství, památkové péče
- BURKHARDT, M., Luca ROSSI a Markus BOLLER. Diffuse release of environmental hazards by railways. Desalination [online], 2008, 226(1-3), ISSN 00119164. Dostupné z: <http://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S0011916408001410>
- Udržitelnější doprava v Evropě [online], 2022, Databáze Evropské agentury pro životní prostředí (EEA), Dostupná z: <https://www.eea.europa.eu/cs/articles/udrzitelnejsi-doprava-vevroe>
- Rail and waterborne — best for low-carbon motorised transport [online], 2022, Databáze Evropské agentury pro životní prostředí (EEA), Dostupná z: <https://www.eea.europa.eu/publications/rail-and-waterborne-transport>
- Zpráva o dopravě a životní prostředí, Zpráva EEA č. 2/2022 [online], 2022, Databáze Evropské agentury pro životní prostředí (EEA), ISBN 978-92-9480-473-0. Dostupné z: <https://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-environment-report-2021>
- Zpráva o stavu životního prostředí v Ústeckém kraji, CENIA, Česká informační agentura životního prostředí, 2021, [online], ISBN 978-80-7674-042-6. Dostupné z: <https://www.cenia.cz/publikace/krajske-zpravy/zpravy-o-zivotnim-prostredi-v-krajich-cr-2020/>
- Znečištění ovzduší na území České republiky v roce 2020, ČHMÚ, 2021, [online], ISBN 978-80-7653-024-9. Dostupné z: <https://info.chmi.cz/rocenka/ko2020/ko2020.pdf>

- Základní tendence demografického, sociálního a ekonomického vývoje Ústeckého kraje 2019, Krajská správa Českého statistického úřadu v Ústí nad Labem, 2020, [online], ISBN 978-80-250-3017-2. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/zakladni-tendence-demografickeho-socialniho-a-ekonomickeho-vyvoje-usteckeho-kraje-2019>
- JACURA, M. a kol, Hluk ze železniční dopravy – porovnání účinku pasivních protihlukových opatření, KONSTRUKCE Media, s.r.o., 2014, [online], ISSN 1803-8441. Dostupné z: <http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/hluk-ze-zeleznicni-dopravy-porovnani-ucinku-pasivnich-protihlukovych-opatreni/>