



REGIONÁLNÍ PRACOVISŤE
SPRÁVA CHKO ČESKÉ STŘEDOHŘÍ
Michalská 260/14
412 01 Litoměřice
tel.: +420 951 424 302
e-mail: ceske.stredohori@nature.cz
www.nature.cz

Krajský úřad Ústeckého kraje
Odbor územního plánování a stavebního
řádu - DS

NAŠE ČÍSLO JEDNACÍ: SR/0234/UL/2023-2
VAŠE ČÍSLO JEDNACÍ: KUUK/182575/2022

VYŘIZUJE: L. Libichová, J. Kyselka
UKLÁDACÍ ZNAK: VIII

DATUM: 31. 1. 2023

**Věc: Stanovisko dotčeného orgánu k návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje
Ústeckého kraje**

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, regionální pracoviště Správa CHKO České středohoří (dále jen „Agentura“), jako orgán státní správy ochrany přírody a krajiny příslušný podle ustanovení § 75 odst. 1 písm. e) ve spojení s § 78 odst. 1 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen „zákon“) v postavení dotčeného orgánu dle § 136 odst. 1 písm. a) zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, v platném znění (dále jen „správní řád“), ve spojení s § 4 odst. 2 písm. b) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění (dále jen „StavZ“), podle § 42b odst. 4 StavZ, vydává ve smyslu § 2 odst. 2, písmeno g) zákona k návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje toto

**I.
STANOVISKO:**

Agentura nesouhlasí s vymezením návrhového koridoru ŽD1-A na území CHKO České středohoří. Agentura připouští vymezení koridoru ve formě územní rezervy.

**II.
STANOVISKO:**

Agentura nesouhlasí s vymezením návrhového koridoru ŽD1-B na území CHKO České středohoří. Agentura připouští vymezení koridoru ve formě územní rezervy.

**III.
STANOVISKO:**

Agentura nesouhlasí s vymezením návrhového koridoru ŽD1-C na území CHKO České středohoří. Agentura připouští vymezení koridoru ve formě územní rezervy.

Odůvodnění výroků I., II. a III.:

Navržená aktualizace Zásad územního rozvoje (ZÚR) ruší stávající koridor územní rezervy pro vysokorychlostní trať (VRT) a nově navrhuje 3 varianty koridoru železniční dráhy (součást systému rychlých spojení). ZÚR vzhledem ke své míře podrobnosti neřeší technické řešení

vedení trati, nicméně stanovují úkol pro územní plánování a využití území: „*vedení železniční dráhy tunelem přes území Mrchového kopce, CHKO České středohoří a Krušných hor.*“ Dokumentace SEA uvádí, že na území CHKO „*se uvažuje s vedením VRT v tunelu.*“ Aktualizace ZÚR nepředjímá způsob stavebně-technického řešení vedení trati 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. Je nicméně zřejmé, že výše uvedené se dotkne území nad a v blízkém okolí navrženého tunelu a orgán ochrany přírody se proto vedením koridoru musí zabývat. Podstatným faktem je, že navrhované koridory jsou úzké a prostor pro variabilitu vedení trati v rámci koridorů je minimální.

Rušený koridor územní rezervy pro VRT na území CHKO České středohoří vede v prostoru mezi Lovosicemi a Rtní nad Bílinou. Z celkové délky cca 15 km prochází koridor v délce cca 11 km 4. zónou CHKO a 4 km II. zónou CHKO. Umístění nově navržených koridorů A a B se na území CHKO České středohoří liší minimálně, vedení koridoru B je v tomto území shodné s vedením koridoru C. Délka všech tří variant na území CHKO je cca 15 km, z toho cca 3 km prochází I. zónou CHKO, 4 km II. zónou CHKO, 3 km 3. zónou CHKO a 5 km IV. zónou CHKO.

Stav v ZÚR se tedy mění tím způsobem, že je rušena původní územní rezerva, která měla být dále prověřována, a je nahrazena již návrhovým koridorem ve třech velice podobných variantách, které nelze pokládat za plnohodnotné varianty trasování rychlých spojení, neboť se v průchodu územím v zásadě shodují. Dílčí změny trasování lze spíše pokládat za podvarianty v úseku. V případě schválení jedné z variant dojde k fixaci trasy v území. Nově navržené varianty koridorů jsou oproti původní rezervě vedeny ve větší délce územím s vyšším stupněm ochrany (průchod I. a II. zónou téměř na 50 % trasy). Tato podstatná změna byla provedena bez řádného porovnání vlivu původního (s potřebnými úpravami pro zapojení do systému rychlých spojení) a nově navržených koridorů na území CHKO v rámci dokumentace SEA. U rušeného koridoru územní rezervy bylo provedeno pouze základní (neplnohodnotné) posouzení a porovnání vlivu na lokality Natura 2000, které je však vzhledem ke své povrchnosti nevypovídající. Dále je třeba upozornit na fakt, že Krajským úřadem Ústeckého kraje byla ke stanovisku podle § 45i zákona předložena i další varianta, a to v odlišném trasování než jsou výše uvedené (tzv. „varianta H“). Z důvodu existence více variant, u nichž se může míra potenciálního negativního ovlivnění přírodního a krajinného prostředí CHKO (při zohlednění ochranných podmínek CHKO dle § 25 a 26 zákona a poslání CHKO dle § 1 odst. 2 zřizovacího výnosu č. 6883/76) zásadně lišit, nelze souhlasit s fixací koridoru ŽD1 ve variantách A, B a C do Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje. Agentura upozorňuje, že všechny varianty návrhového koridoru zasahují do I. zóny CHKO, kde platí podle § 26 odst. 2 písm. a) zákona zákaz umisťovat a povolovat nové stavby.

Předložené řešení nelze považovat za jediné možné pro řešení problém ani podle toho, jak je formulován v PÚR ČR (článek 83a, ŽD1): „*Propojení sítě VRT v ČR na Německo, spojení Prahy a měst Ústeckého kraje u koridoru*“ s tím, že bude „*prověřena možnost připojení Ústí nad Labem na koridor VRT se zastávkou pro dálkovou dopravu*“. V důvodové zprávě ke 4. změně PÚR ČR se uvádí, že je třeba upřesnit možnosti vedení směr Lovosice (levobřežní řešení kolem Labe) nebo Litoměřice (pravobřežní) s možností připojení Ústí nad Labem do koridoru.

Agentura žádá, aby byl koridor případně vymezen ve formě územní rezervy, kterou by bylo možné ještě následně prověřovat z hlediska jejího trasování. Vzhledem k potenciálním rizikům identifikovaným nejen v dokumentaci SEA, ale i v podkladech ke studii proveditelnosti, se tento formát jeví jako výrazně vhodnější řešení. Podle § 23b odst. 1 StavZ je územní rezerva „plocha“ nebo „koridor“ – PÚR ČR přitom výslovně nestanovuje, že koridor nemá být v ZÚR v podobě územní rezervy. Územní rezerva umožňuje pokračovat v přípravě záměru podrobnějším prověřováním území. Podle § 23b odst. 4 jsou v územní rezervě zakázány změny v území, které by mohly stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit.

Z potenciálních rizik Agentura zdůrazňuje sesuvná území. Dokumentace SEA nevyklučuje při ražbě středohorského tunelu aktivaci sesuvů. Jedná se o jeden z možných projevů stavby na povrchu, který může být spojen se závažnými zásahy do přírodního a krajinného prostředí v případě nutnosti sanace sesuvů.

Agentura upozorňuje, že fixace trasy do ZÚR není žádoucí dále s ohledem na skutečnost, že nebyly splněny požadavky ve stanovisku MŽP (č. j. MZP/2021/710/5835 ze dne 18. 1. 2022), kterými definovala rozsah posouzení v rámci SEA. Agentura shledala v hodnocení řadu nedostatků, které mimo jiné nesplňují metodická doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí, publikovaná ve Věstníku MŽP (ROČNÍK XV – únor 2015 – ČÁSTKA 2). Na základě předložené dokumentace SEA nelze zodpovědně rozhodnout, která z variant, a zda vůbec, je z hlediska dopadů na životní prostředí akceptovatelná. Z nejdůležitějších nedostatků uvádíme:

- Vyhodnocení vlivů je i přes upozornění autorů dokumentace na přípustnou míru podrobnosti příliš zjednodušené. ***Zákon nepožaduje exaktně přesná data, avšak, alespoň hrubý odborný odhad zátěže a vlivů musí být vždy možný*** (cit. rozsudek NSS 1AO 7/2011-526). Bylo tedy například možné použít data zpracovaná na celorepublikové úrovni, která odpovídá míře podrobnosti ZÚR (např. polygony UAT pro zhodnocení fragmentace území, emisní zátěž liniových staveb apod.). Některé z nich jsou dokonce v úvodní kapitole použity pro popis stavu v území, nicméně při analýze vlivů se pro porovnání se stávajícím stavem již vůbec nepoužívají, což ani neodpovídá metodickému doporučení, neboť tyto informace jsou výchozím podkladem pro zhodnocení vlivů (str. 32). Taktéž ve věci kumulace vlivů – ***pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti kompenzovat popsané a zhodnocené kumulativní vlivy ve vztahu ke konkrétně uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí***. Kumulativní vlivy byly sice popsány, ale jejich zhodnocení je zcela nedostatečné – viz níže.
- Zásadní z hlediska metodického přístupu je pak ***odhad rozsahu působení vlivu*** (územní identifikace), zpravidla výčtem dotčených obcí, příp. katastrálních území nebo jejich částí (jen v případě ZÚR). Pro hodnocení se přitom doporučují kritéria či parametry, které objektivizují a doloží učiněné závěry (metodika str. 140 – 172) a které jsou pro úroveň ZÚR přímo doporučeny. Tento aspekt v posouzení vlivů úplně chybí.
- ***Hodnocení vlivu na chráněná území zcela opomíjí, že trasa prochází pod I. a II. zónou CHKO České středohoří s vysokým stupněm ochrany.*** Uvádí pouze, že povrchové objekty k tunelu by se měly vyhnout maloplošným zvláště chráněným územím. Vysoký podíl těchto zón představuje závažný environmentální limit, který musí být řádně zhodnocen.
- Nedostatečně je vyhodnocen vliv na sesuvná území na území v CHKO. Tabulka na str. 134 spojuje vlivy na horninové prostředí, důlní díla i sesuvná území, čímž se ztrácí informace o vyhodnocených vlivech. Z hlediska trvání je uvedeno hodnocení -1 pouze u krátkodobého působení a u střednědobého a dlouhodobého je 0, ačkoliv v doprovodném textu se uvádí: „*Vliv na sesuvná území je vyhodnocen jako přímý, krátkodobý (v době stavby) a dlouhodobý (v době provozu), mírně negativní*“. Tabulka výsledky nejen schematizuje, ale vůbec neodpovídá popisné části.
- Kumulativní vlivy jsou zhodnoceny velmi stručně a obecně a závěry nejsou opřeny o výchozí zjištění ani potřebnou analýzu problémů. Například v území vymezeného koridoru nebylo řádně a důsledně zhodnoceno riziko kumulativních a synergických vlivů v důsledku koncentrace záměrů na provedení změn v území, a to na základě vyhodnocení překryvů s oblastmi vymezenými prostorovou analýzou navrhovaných

ploch a koridorů. Při hodnocení je podle metodického doporučení nutné zohlednit charakter požadavků na využití vymezených ploch a koridorů. V příslušných tabulkách (str. 150 – 151) se uvádí výčet, ale zcela chybí vazba na vymezené plochy a koridory v ZÚR s jejich charakteristikou a požadavky na využití identifikované v předchozích kapitolách (str. 106 – 113). Závěry nejsou nijak odůvodněny, pouze se např. konstatuje, že vliv nebude významný. Součástí tohoto hodnocení by mělo být vymezení nadlimitně zatížených území nebo území se zvýšenou zranitelností s využitím údajů a limitů podle metodického doporučení (str. 43 – 47 metodiky). Tento aspekt hodnocení je pro řešení území v navrhovaných koridorech klíčový až kritický (přechod I. a II. zóny CHKO, sesuvná území, zvýšená fragmentace, apod.).

- Nejsou vymezeny ani nutné doprovodné plochy pro deponii vyrubaného materiálu – tento projev bude v území dlouhodobý, neboť ražba tunelů bude probíhat několik let.
- Nenavrhují se žádná kompenzační opatření. To souvisí s nedostatečným vyhodnocením rizik a negativních dopadů koridoru v území.

Nad rámec zdůvodnění Agentura uvádí ještě další nedostatky v hodnocení, týkající se zejména území s povrchovým vedením trati mimo CHKO:

- Vágní a zjevně nesprávné hodnocení lze najít u krajinného rázu: „*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*“. Tato osa zcela jistě vznikne, přičemž parametry mostních konstrukcí mohou dosahovat až téměř 2 km délky, trať bude zahrnovat mimoúrovňová křížení, vysoké násypy nebo zářezy (viz podklady ke studii proveditelnosti).
- Prakticky vůbec není zhodnocena míra fragmentace a průchodnost krajiny, například souběhem s dálnicí D8 a možnostmi průchodnosti, identifikací kritických míst nebo úseků apod. V této etapě plánování je nezbytné řešit základní střety komunikační sítě s polygony UAT a s hlavními migračními koridory, především trasami regionálního a nadregionálního významu. Cílem je především zajištění hlavních migračních tras v území po celé jejich délce. Základním dokumentem by měla být strategická migrační studie, která by měla být součástí vyhodnocení vlivu SEA. Jejím cílem je kategorizace území z hlediska potenciálu pro migraci volně žijících živočichů a je nutným podkladem při přípravě územních plánů velkých územních celků, a to především z těchto důvodů: zajistit prostupnost pro migraci v celé hodnocené krajině, vytipovat v předstihu místa, kde by mohlo dojít ke vzniku migračních bariér, ošetřit návaznost již vybudovaných nebo připravovaných migračních objektů na okolní krajinu, aby vynaložené investice nebyly znehodnoceny dodatečným vytvořením jiných bariér.

Ing. Vladislav Kopecký
pověřený řízením regionálního pracoviště
Správa CHKO České středohoří