

Praha dne 30. srpna 2024
Č. j.: MZP/2024/710/3807
Vyřizuje: Ing. Jan Hejhal
Tel.: 267 122 730
E-mail: Jan.Hejhal@mzp.cz

Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor územního plánování a krajský
stavební úřad
Zborovská 81/11
150 00 Praha 5

STANOVISKO

Ministerstva životního prostředí

**podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů
na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů**

k návrhu koncepce

„Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje“

Předkladatel koncepce:

Krajský úřad Středočeského kraje
Odbor územního plánování a krajský stavební úřad
Zborovská 81/11
150 00 Praha 5

Zpracovatel koncepce:

Institut regionálních informací, s.r.o.
Chládkova 2
616 00 Brno

Zpracovatelé hodnocení:

Mgr. Alena Smrčková, Ph.D.

*(držitelka autorizace dle ustanovení § 19 zákona
č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
a o změně některých souvisejících zákonů (zákon
o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších
předpisů, osvědčení č. j.: 3269/468/OPVŽP/99, rozhodnutí
o prodloužení autorizace č. j.: MZP/2021/710/5060) a kolektiv*

Stručný popis koncepce:

Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále také „A9 ZÚR SČK“) vychází z rozhodnutí Zastupitelstva Středočeského kraje, které usnesením č. 031-02/2020/ZK ze dne 14. 12. 2020 rozhodlo dle § 42a odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) o pořízení A9 ZÚR SČK zkráceným postupem, tj. postupem podle § 42a až 42b stavebního zákona, a jejím obsahu.

Předmětem řešení A9 ZÚR SČK je zejména:

- vymezení koridorů vysokorychlostních tratí (dále také „VRT“) železniční dopravy zařazených mezi veřejně prospěšné stavby v oblasti dopravy
 - **D216** pro trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje
 - **D217** pro trať (spojku) VRT – Nymburk,
- vypuštění koridoru územní rezervy pro VRT ve směru Brno (úsek Poříčany – hranice kraje),
- stanovení požadavku na koordinaci územně plánovací činnosti dotčených obcí při zpřesňování vymezení koridorů vysokorychlostních tratí a při vymezování ploch a koridorů pro stavby, zařízení a opatření navazující na stavby vysokorychlostních tratí či podmiňující jejich realizaci.

Průběh posuzování:

Oprávněný investor, Správa železnic, státní organizace, zažádal dopisem ze dne 16. 6. 2020 pod č. j.: 38712/2020-SŽ-GR-O6 v rámci zkráceného postupu pořizování návrhu obsahu Aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále také „AZÚR SČK“ či „aktualizace“) dle ustanovení § 42a stavebního zákona Ministerstvo životního prostředí (dále také „MŽP“) k vydání stanoviska dle ustanovení § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona, zda má být návrh obsahu AZÚR SČK posouzen z hlediska jeho vlivů na životní prostředí.

Návrhem obsahu aktualizace bylo tedy jednak převedení územní rezervy pro koridor VRT z Poříčan do Světlé nad Sázavou do návrhové plochy, tak také vymezení koridoru pro napojení VRT ve směru Nymburk, a to jako veřejně prospěšné stavby, včetně staveb souvisejících.

MŽP vydalo dne 4. 8. 2020 pod č. j.: MZP/2020/710/2988 stanovisko se sdělením, že návrh obsahu aktualizace může mít významný vliv na životní prostředí, a proto bude posouzen z hlediska vlivů na životní prostředí. Rovněž byly stanoveny podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí (dále také „vyhodnocení SEA“).

Jelikož Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako příslušný orgán ochrany přírody svým stanoviskem dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody a krajiny“) ze dne 3. 6. 2020, č. j.: 072040/2020/KUSK vyloučil významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany a celistvost evropsky významných lokalit (dále také „EVL“) nebo ptačích oblastí (dále

také „PO“) v jeho působnosti, nebylo nutné zpracovat posouzení vlivů této aktualizace na EVL a PO podle § 45i odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny.

Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor územního plánování a krajský stavební úřad, jako příslušný orgán územního plánování (dále také „pořizovatel“) dle ustanovení § 42b odst. 2 stavebního zákona zaslal dopisem ze dne 24. 3. 2022 MŽP pod č. j.: 035585/2022/KUSK pozvánku k veřejnému projednání návrhu A9 ZÚR SČK a vyhodnocení jeho vlivů na udržitelný rozvoj území, které proběhlo dne 11. 5. 2022 v sále hasičské zbrojnice v obci Uhlířské Janovice a rovněž formou vzdáleného přístupu.

MŽP vydalo dle § 42b odst. 4 stavebního zákona dne 17. 5. 2022 pod č. j.: MZP/2022/710/1398 stanovisko k návrhu A9 ZÚR SČK a vyjádření k vyhodnocení vlivů návrhu na udržitelný rozvoj území, resp. životní prostředí. MŽP vyjádřilo ve svém stanovisku nesouhlas s navrženým řešením návrhu aktualizace z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně ZPF“) s ohledem na skutečnost, že záměr předpokládá vymezit koridory podle kvalifikovaného odhadu zpracovaného pro průměrnou šířku tratě 40 m, zábor 198,85 ha zemědělského půdního fondu (dále také „ZPF“) pro trasu D216 a 47,39 ha pro trasu D217, z toho celkem cca 122,3 ha půdy zařazené do I. třídy ochrany a 47,67 ha zařazené do II. třídy ochrany. Odůvodnění návrhu A9 ZÚR SČK, které bylo předloženo pro veřejné projednání, nesplňovalo povinnosti podle ustanovení § 5 odst. 1 zákona o ochraně ZPF, podle něhož jsou pořizovatelé a projektanti územně plánovací dokumentace povinni za účelem zajištění ochrany ZPF řídit se obecnými zásadami ochrany podle § 4 zákona o ochraně ZPF a navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější, přičemž musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na ZPF. Nesouhlasné stanovisko bylo uplatněno též z hlediska zákona o ochraně přírody a krajiny (z hlediska druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků), neboť z předložených materiálů vyplývá, že koridory D216 a D217 jsou navrženy ve střetu s biotopem zvláště chráněných velkých druhů savců a návrh aktualizace musí zohlednit funkčnost takového biotopu. Dále z hlediska zákona o ochraně přírody a krajiny (v oblasti zvláštní územní ochrany přírody a krajiny) a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále také „vodní zákon“) MŽP k návrhu této aktualizace neuplatnilo žádné připomínky a souhlasilo s ním.

Z hlediska zákona č. 62/1988 Sb., o geologických pracích a o Českém geologickém úřadu, ve znění pozdějších předpisů (dále také „geologický zákon“) a zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále také „horní zákon“) MŽP upozornilo na skutečnost, že v navržené trase koridorů VRT se nacházejí nevýhradní ložiska nerostných surovin písků a štěrkopísků Chotouň, Chrástany u Českého Brodu a Nymburk a zjištěné poddolované území Zbýšov v Čechách – Dobrovítov č. 2740 po dávné těžbě zlatonosné rudy. Do návrhu aktualizace požadovalo doplnit ve vztahu k ochraně horninového prostředí ustanovení s prověřením případné možnosti využití nevýhradních ložisek štěrkopísku

a technických zemin Chrástany (ID 324 7900) a Chotouň (ID 3248300), která budou trasou VRT dotčeny, a pro která platí, že s ohledem na dlouhodobě se snižující objem disponibilních zásob aktuálně využívaných ložisek těženého kameniva lze tato využít v rámci výstavby VRT, a to především jako stabilizační materiály. V případě, že nedojde k využití těchto ložisek, je třeba včas vypořádat zásoby nerostných surovin dohodou s těžební organizací a majitelem pozemku. Rovněž požadovalo v rámci projektového řešení stavby zohlednit možný výskyt starých důlních děl v rámci koridoru především na rozhraní obcí Dobrovítov a Zbýšov v Čechách (č. poddolovaného území 2740). S ohledem na nedostatek údajů o jejím charakteru a rozsahu je nutné v rámci přípravy projektu provést řádný inženýrsko-geologický průzkum. V případě potvrzení poddolovaného území je pro stavbu nutné zpracování odborného znaleckého posudku včetně zařazení staveniště podle ČSN 73 00 39 „Navrhování objektů na poddolovaném území.“ Z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“) byl pořizovatel upozorněn, že předložený návrh aktualizace, resp. příloha č. 2 Odůvodnění návrhu aktualizace již obsahuje zpracovaný text návrhu prohlášení dle ustanovení § 10g odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „prohlášení“). V této fázi pořizování A9 ZÚR SČK však nebylo možné předjímat závěry tzv. procesu SEA a znění stanoviska k návrhu koncepce dle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (dále také „stanovisko SEA“), které má být teprve vydáno. V tomto smyslu MŽP požadovalo, aby byl uvedený návrh prohlášení následně přepracován ve vazbě na výsledky procesu SEA, resp. na vydání stanoviska SEA. Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů upozornilo na skutečnost, že posuzované vysokorychlostní tratě budou elektrifikovány a ve fázi provozu nebudou představovat zdroj znečišťování ovzduší. Pouze ve fázi výstavby bude nutné vyhodnotit vlivy na ovzduší a navrhnout opatření k minimalizaci těchto vlivů.

Ve svém vyjádření k vyhodnocení vlivů návrhu A9 ZÚR SČK na udržitelný rozvoj území pak MŽP uvedlo požadavky na dopracování vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (dále také „VVURÚ“), konkrétně části A., tedy vyhodnocení SEA. Méně podstatné a formální připomínky byly uvedeny formou komentářů přímo do dokumentu vyhodnocení SEA, resp. VVURÚ, který byl přílohou tohoto stanoviska.

Pořizovatel zaslal dopisem ze dne 9. 10. 2023 návrh na vypořádání výše uvedeného stanoviska MŽP (č. j.: MZP/2022/710/1398). Dle návrhu pořizovatele bude požadavku MŽP, který uplatnilo dle zákona o ochraně přírody a krajiny vyhověno tak, že do návrhu aktualizace budou doplněna specifická opatření, která se uplatní jako požadavky na využití koridorů a úkoly pro územní plánování v rámci článku (129) návrhu A9 ZÚR SČK. Tento návrh vzalo MŽP na vědomí a vyslovilo s ním souhlas. Na nesouhlasné stanovisko MŽP z hlediska ochrany ZPF pořizovatel reagoval tak, že k němu zaslal pouze obecné sdělení, avšak požadované přepracované Odůvodnění návrhu aktualizace, resp. jeho část obsahující kapitolu pojednávající o kvalifikovaném odhadu záborů zemědělského půdního fondu upravenou ve smyslu požadavků MŽP nepředložil. Z tohoto důvodu MŽP s předloženým návrhem v této části nesouhlasilo

a dopisem ze dne 22. 11. 2023 pod č. j.: MZP/2023/710/3609 opětovně vyzvalo pořizovatele ke konání a respektování povinností plynoucích ze zákona o ochraně ZPF. Následně dopisem ze dne 4. 1. 2024 pod č. j.: MMR-1002/2024-81 bylo Ministerstvem pro místní rozvoj (dále také „MMR“) jakožto ústředním orgánem státní správy ve věcech územního plánování a stavebního řádu MŽP vyzváno k účasti na přípravném jednání ve věci rozporu, který nastal za okolností uvedených viz výše, a to za účelem vyjasnění a upřesnění stanovisek obou stran sporu. Na základě informací získaných na jednání, které proběhlo za účasti MŽP, pořizovatele, MMR a Ministerstva dopravy jakožto ústředního orgánu státní správy ve věcech dopravy dne 23. 2. 2024, vypracovalo MMR dohodu o řešení rozporu (č. j.: MMR-30403/2024-81), ve které dalo MŽP za pravdu a za účelem odstranění rozporu uložilo pořizovateli dopracovat příslušnou pasáž Odůvodnění návrhu aktualizace ve smyslu náležitostí daných zákonem o ochraně ZPF a vyhláškou č. 271/2019 Sb., o stanovení postupů k zajištění ochrany ZPF, ve znění pozdějších předpisů. Dopisem ze dne 22. 4. 2024 pod č. j.: MZP/2024/210/1427 MŽP tuto dohodu stvrdilo.

Vyhodnocení SEA bylo v průběhu měsíců června až srpna 2024 několikrát ve spolupráci s autorizovanou osobou, pořizovatelem a projektantem neformálně konzultováno a následně dopracováno a upraveno do podoby, která byla dne 19. 8. 2024 MŽP odsouhlasena.

Nicméně již dne 12. 8. 2024 obdrželo MŽP žádost od pořizovatele pod č. j.: A9 ZÚR SČK o vydání stanoviska MŽP dle ustanovení § 10g o posuzování vlivů na životní prostředí k posouzení vlivů provádění A9 ZÚR SČK na životní prostředí a veřejné zdraví (dále také „stanovisko SEA“). Zmíněná žádost o stanovisko SEA však neobsahovala všechny náležitosti ve smyslu § 42b odst. 6 stavebního zákona, a proto byl pořizovatel e-mailovou formou vyzván k doplnění, což učinil e-maily zaevidovanými pod č. j.: MZP/2024/710/3808, č. j.: MZP/2024/710/3818, č. j.: MZP/2024/710/3819 a č. j.: MZP/2024/710/3869. Součástí byl i internetový odkaz, jenž sloužil ke stažení podkladů ve smyslu citovaného usnesení stavebního zákona. Poskytnuté podklady obsahovaly návrh A9 ZÚR SČK a VVURÚ zpracované pro veřejné projednání, stanoviska a vyjádření, připomínky a námítky uplatněné v rámci veřejného projednání návrhu A9 ZÚR SČK a VVURÚ, které se uskutečnilo dne 11. 5. 2022. Nakonec bylo předloženo dohodnuté znění vyhodnocení SEA včetně upraveného návrhu aktualizace včetně jeho odůvodnění.

Stručný popis posuzování:

Vyhodnocení SEA k návrhu A9 ZÚR SČK bylo provedeno v souladu se stavebním zákonem a zpracováno v rozsahu přílohy ke stavebnímu zákonu a § 10i zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Dále bylo při hodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí a veřejné zdraví respektováno „Metodické doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“ zveřejněného ve Věstníku MŽP (ročník XV – únor 2015 – částka 2).

Hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví vychází z identifikace potenciálních vlivů a z expertního odhadu jejich rozsahu a významnosti. Podrobnost hodnocení odpovídá míře podrobnosti, v jaké jsou předmětné koridory v rámci návrhu A9 ZÚR SČK vymezeny. Vlastní

identifikace vlivů hodnocených koridorů na sledované složky životního prostředí byla provedena v mapách měřítka 1: 100 000.

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

- vlivy na klima a ovzduší – imisní zátěž ovzduší;
- vlivy na obyvatelstvo a zdraví – plochy zástavby, míra hlukové zátěže;
- povrchové a podzemní vody – vodní toky, vodní plochy, vodní zdroje, ochranné pásmo vodního zdroje, záplavové území Q_{100} , aktivní zóna záplavového území, chráněná oblast přirozené akumulace vod, citlivé a zranitelné oblasti;
- zemědělská půda – třídy ochrany ZPF;
- lesy – plochy PUPFL (dále také „PUPFL“), pásmo 50 m od okraje lesa;
- horninové prostředí a přírodní zdroje – chráněná ložisková území, dobývací prostory, nevýhradní ložiska nerostných surovin, sesuvná území;
- příroda, biologická rozmanitost a krajina – zvláště chráněná území, lokality Natura 2000 – evropsky významné oblasti, ptačí oblasti, přírodní parky, územní systém ekologické stability (dále také „ÚSES“) regionální a nadregionální úrovně; významné krajinné prvky (dále také „VKP“), charakter krajiny, migrační prostupnost, prostupnost krajiny pro obyvatele, krajinný ráz;
- kulturní a historické hodnoty území, hmotné statky, využití území – památkové zóny, národní kulturní památky, nemovité kulturní památky, území s archeologickými nálezy, plochy zástavby, způsob využití území;
- přeshraniční vlivy;

Pro účely hodnocení byla stanovena stupnice číselného vyjádření míry vlivu od -2, -1, 0, +1, +2, tedy od potenciálně významného negativního vlivu po potenciálně významný pozitivní vliv. Dále byly sledovány vlivy přímé, nepřímé, sekundární, krátkodobé, střednědobé, dlouhodobé, trvalé a přechodné.

V rámci vyhodnocení SEA byly rovněž hodnoceny potenciální kumulativní, synergické vlivy a vlivy z hlediska lokalizace přesahující hranice řešeného území i hranice státu, a to na základě zhodnocení stávajícího stavu území. Bylo hodnoceno, jak může být v důsledku uplatnění A9 ZÚR SČK ovlivněna zátěž území. Podkladem pro hodnocení byly údaje uvedené v kapitolách 3, 4 a 5 vyhodnocení SEA, které obsahují informace o současném stavu životního prostředí v dotčeném území, jeho charakteristiky a problémy životního prostředí významné pro koncepci. V rámci provedené složkové a prostorové analýzy byl sledován charakter a míra zatížení oblastí dotčených předměty návrhu A9 ZÚR SČK a také zda jsou v daném území připravovány jiné záměry (hodnocení tedy proběhlo nejen ve vztahu k již realizovaným činnostem, ale i z hlediska činností plánovaných). Následně bylo provedeno hodnocení koridorů D216 a D217 s cílem

identifikace rizika vzniku kumulativních a synergických vlivů. V případě identifikace rizika vzniku negativních kumulativních a synergických vlivů byla provedena jejich klasifikace a identifikované vlivy byly okomentovány.

Zjištěné vlivy vymezených ploch a koridorů v rámci návrhu A9 ZÚR SČK na sledované složky životního prostředí jsou prezentovány v hodnotících tabulkách v kapitole 15, které jsou podrobněji okomentovány v textu v kapitole 6. K zjištěným vlivům jsou následně v kapitole 8, resp. 11 „*Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace zjištěných negativních vlivů na životní prostředí*“ navržena opatření k omezení či vyloučení identifikovaných potenciálních negativních vlivů (dále také „minimalizační opatření“).

Při pořizování návrhu A9 ZÚR SČK probíhala nezbytná vzájemná spolupráce mezi pořizovatelem, resp. zpracovatelem koncepce a posuzovatelkou vyhodnocení SEA, která je v rámci posuzování vlivů tohoto návrhu aktualizace na životní prostředí informovala o výsledcích prováděného hodnocení.

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

Závěry posuzování:

I. Kromě zanesení koridorů VRT D216 a D217 do výrokové části aktualizace došlo v této části aktualizace dále zejména k „*vypuštění koridoru územní rezervy pro VRT ve směru Brno (úsek Poříčany – hranice kraje)* a ke *stanovení požadavku na koordinaci územně plánovací činnosti dotčených obcí při zpřesňování vymezení koridorů vysokorychlostních tratí a při vymezení ploch a koridorů pro stavby, zařízení a opatření navazující na stavby vysokorychlostních tratí či podmiňující jejich realizaci*. Ačkoliv nebylo provedeno hodnocení těchto verbálních výroků A9 ZÚR SČK, lze tvrdit, že samotné vypuštění územní rezervy nebude ke sledovaným složkám životního prostředí a na veřejné zdraví generovat žádné vlivy. Rovněž v případě požadavku na koordinaci územně plánovací činnosti dotčených obcí se lze domnívat, že může docházet zprostředkovaně až k pozitivním vlivům na životní prostředí a veřejné zdraví, resp. při správně nastavené koordinaci při vymezení zmíněných koridorů lze i částečně předcházet potenciálním negativním vlivům na některé složky životního prostředí a veřejné zdraví.

Posouzení koridorů VRT a případná minimalizace zjištěných negativních vlivů je uvedena níže v závěrech posuzování na všechny sledované složky životního prostředí. Hodnocení vlivů vymezených koridorů VRT (D216 a D217) v návrhu A9 ZÚR SČK bylo provedeno pro každou potenciálně ovlivněnou složku životního prostředí zvlášť.

Zrychlování a zesilování změny klimatu, k němuž dochází v posledních letech, je podle většinového názoru odborníků příčinně spojeno s nárůstem antropogenních emisí tzv. skleníkových plynů. Pro zhodnocení vlivů A9 ZÚR SČK na **klimatický systém** je tedy podstatný vliv hodnocených koridorů na produkci emisí skleníkových plynů. Tento vliv je hodnocen jako potenciálně pozitivní, dlouhodobý, trvalý, přímý. Realizace obou koridorů vytváří podmínky pro

převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční, přičemž dle příslušných metodik platí, že měrné emise skleníkových plynů jsou u vysokorychlostních tratí (pro osobní dopravu), resp. u elektrifikovaných železnic (pro nákladní dopravu) cca 8-9× nižší než u dopravy silniční. Významnější vliv pak lze přisoudit koridoru D216, který představuje součást relace Praha – Brno, kde je dle podkladů Správy železnic, státní organizace, prognózováno až 50 tisíc přepravených cestujících a 130 nákladních vlaků denně. Lokální vlivy na klima pak zahrnují ovlivnění mikroklimatických poměrů v bezprostřední blízkosti obou tratí. Lze konstatovat, že tyto vlivy budou vzhledem k charakteru železničních tratí (alespoň částečně propustný povrch, alespoň dílčí ozelenění) zanedbatelné až potenciálně mírně negativní, a proto na úrovni podrobnosti řešení ZÚR není třeba navrhnout žádná minimalizační opatření. Krátkodobé a střednědobé vlivy na klima nelze předpokládat. Rovněž v případě vlivů na kvalitu **ovzduší** lze za hlavní vliv považovat převzetí části výkonu automobilové dopravy. Hodnocení je prakticky shodné jako v případě vlivů na klima, dlouhodobé vlivy jsou tudíž hodnoceny jako potenciálně pozitivní, přímé, trvalé, neboť realizace obou koridorů vytváří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční, a tím přispívá ke snížení imisní zátěže v okolí hlavních silničních tahů ve srovnatelných relacích. V případě koridoru D216 se jedná zejména o dálnici D1, částečně i D11 a v menší míře též souběžně vedené silnice. U koridoru D217 lze očekávat potenciálně pozitivní vlivy zejména v okolí komunikací propojujících region Nymburska a Prahu. Přesun cestujících na železnici má kromě tohoto potenciálně pozitivního vlivu také vliv na kvalitu ovzduší v sídlech, která jsou zdrojem a cílem příslušných cest, pokud je zajištěno odpovídající provázání na místní veřejnou dopravu. Celoplošně pak lze očekávat mírné snížení produkce emisí z nákladní dopravy, neboť realizace VRT přispěje k uvolnění kapacit pro přepravu nákladu i na dalších tratích. Celkově tak lze dlouhodobé vlivy A9 ZÚR SČK na kvalitu ovzduší hodnotit jako potenciálně pozitivní. Krátkodobé vlivy jsou spojeny se samotnou realizací záměru, jedná se o obvyklé vlivy stavební činnosti (zejm. prašnost). Tyto vlivy jsou lokálního charakteru a jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní. Nebudou přesahovat běžný rámec typický pro stavby daného typu a jsou řešitelné pomocí obvyklých opatření na úrovni přípravy projektu – minimalizace průjezdů nákladních vozidel a stavební techniky přes obytnou zástavbu, neumísťování deponií a souvisejících provozů (např. příprava stavebních hmot) do blízkosti zástavby, skrápění prašných ploch, omývání vozidel vyjíždějících ze stavby atd. Střednědobé vlivy na kvalitu ovzduší se nepředpokládají.

Realizace koridorů vysokorychlostní trati bude mít potenciálně mírně pozitivní vlivy na **hlukovou situaci** v obdobném smyslu jako u 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, u koridoru D216 se jedná zejména o dálnici D1 (méně pak o D11 a další silniční tahy), u D217 o trasy Praha – Nymbursko. Uvedené potenciálně pozitivní vlivy budou většinou mírné (v řádu desetin dB, což je považováno za nehodnotitelné změny), avšak podél dálnice D1 u nejvíce hlukem exponovaných oblastí může při očekávaných výkonech osobní a nákladní dopravy na plánované VRT dojít k poklesu hlukové

zátěže již ve střednědobém horizontu (do roku 2035) až o 2 dB, což již představuje poměrně významný přínos. Naproti tomu se nová železniční trať projeví jako liniový zdroj hluku v území, do něhož bude umístěna, s potenciálně 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 potenciálně mírně až významně negativní, dlouhodobý, trvalý, přímý. Bez dodatečných opatření by docházelo k překračování limitu až do vzdálenosti 650 m a týkalo by se cca 15-20 tis. osob. U těchto objektů pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob). Dopady lze poměrně významně omezit vhodným řešením trasy trati v rámci daného koridoru, případně umístěním některých úseků trati do zářezu. Konkrétní rozsah a typ opatření může být předmětem posouzení až po ukotvení trasy trati v rámci posuzovaného koridoru. Ve vazbě na výše uvedené byla pro koridor D216 navržena minimalizační opatření požadující (1) „Zajistit dodržení platných limitů pro hluk z železniční dopravy u veškeré chráněné zástavby sídel podél železniční trati včetně kumulativních vlivů ostatních zdrojů hluku v území“ a (2) „Minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí stávající zástavby včetně vytvoření územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných opatření dále uvedených sídel:“

OBEC	KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ
Klučov	Klučov u Českého Brodu, Lstiboř
Chrástany	Chrástany u Českého Brodu
Klášteří Skalice	Klášteří Skalice
Svojšice	Svojšice u Kouřimi
Dolní Chvatliny	Dolní Chvatliny
Kořenice	Pučery
Suchdol	Solopysky u Kutné Hory
Malešov	Polánka u Malešova
Nepoměřice	Miletice u Nepoměřic
Chlístovice	Zdeslavice u Chlístovic
Černíny	Bahno
Opatovice I	Opatovice I
Úmonín	Korotice
Červené Janovice	Vilémovice u Červených Janovic
Paběnice	Paběnice

OBEC	KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ
Petrovice I.	Újezdec a Senetín,
Čejkovice	Čejkovice u Zbýšova
Zbýšov	Damírov, Chlum u Zbýšova

Pro koridor D217 byla navržena obdobná minimalizační opatření požadující (3) „Zajistit dodržení platných limitů pro hluk z železniční dopravy u veškeré chráněné zástavby sídel podél železniční trati včetně kumulativních vlivů ostatních zdrojů hluku v území“ a (4) „Minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí stávající zástavby včetně vytvoření územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných opatření dále uvedených sídel“:

OBEC	KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ
Poříčany	Poříčany
Sadská	Sadská
Hořátev	Hořátev

Uvedené požadavky na minimalizaci potenciálních negativních vlivů na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel (1), (2), (3) a (4) nebyly do textové části výroku aktualizace zapracovány, neboť jejich podstata je zachována a uvedena ve výrokové části platných Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále také „ZÚR SK“) v článku (190) bod a) „minimalizovat vlivy dopravních staveb na kvalitu obytného prostředí, zejména přednostním zajištěním minimalizace vlivů emisí a hlukové zátěže za tímto účelem v úsecích s prokázanými vlivy zajistit územní podmínky pro realizaci nezbytných ochranných opatření“. Ochrana proti hluku a vibracím je podrobně mj. řešena také v prováděcí dokumentaci pro povolení záměru jednotlivých staveb dopravní infrastruktury, která musí být v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů a nařízením vlády, kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění nařízení vlády č. 217/2016 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Platí, že záměry s možnými negativními vlivy na akusticky chráněné prostory návrhové či stávající lze do území umístit za předpokladu splnění povinností stanovených uvedenými právními předpisy. Nejpozději v rámci rozhodnutí o záměru/povolování záměru musí být prokázáno, že hluková zátěž nepřekročí hodnoty hygienických limitů hluku stanovených pro chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb, případně je nutné doložit reálnost provedení navržených protihlukových opatření. Z výše uvedeného plyne, že vysokorychlostní trať nelze do území umístit, pokud nesplní požadovaná kritéria z hlediska

ochrany proti hluku a vibracím a lze tudíž konstatovat, že požadavek na minimalizaci vlivů na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby platí pro všechny koridory dopravní infrastruktury a není nutné jej speciálně vyžadovat u předmětných koridorů, resp. u dotčených katastrálních území. Lze tedy shrnout, že míra ochrany obytného prostředí je v platných ZÚR SK dostatečná a odpovídá jejich měřítku. Krátkodobé vlivy jsou spojeny se samotnou realizací obou staveb, jedná se o obvyklé vlivy hluku ze stavební činnosti a související dopravy. Tyto vlivy jsou lokálního charakteru a jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní. Nebudou přesahovat běžný rámec typický pro stavby daného typu a jsou řešitelné pomocí obvyklých opatření na úrovni přípravy projektu – minimalizace průjezdů nákladních vozidel a stavební techniky přes obytnou zástavbu, neumisťování souvisejících provozů (např. příprava stavebních hmot) do blízkosti zástavby, neprovádění hlučných operací v noční době, a především pak splnění limitů pro hluk ze stavební činnosti. Střednědobé vlivy se nepředpokládají.

Vlivy na **veřejné zdraví** pak odpovídají výše popsaným vlivům na kvalitu ovzduší a hluk. V okolí dopravních tahů na odpovídajících relacích (Praha – Brno, Praha – Nymburk) je možné očekávat velmi mírné snížení vlivů automobilové dopravy na lidské zdraví. V okolí hodnocených koridorů pak je nutno očekávat vlivy na obyvatele v důsledku hluku z provozu vysokorychlostních tratí. Na rozdíl od hluku ze silniční dopravy nejsou pro hluk z provozu železničních tratí v současnosti prokázány přímé účinky na lidské zdraví (ve smyslu např. kardiovaskulárních onemocnění). V rámci realizace záměrů na vybudování vysokorychlostních tratí bude nutné zajistit splnění hlukových limitů, které jsou podrobně komentovány výše (v ochranném pásmu dráhy 60 dB ve dne a 55 dB v noci, mimo ochranné pásmo 55 dB ve dne a 50 dB v noci). Rovněž míra působení vlivu bude stejná jako u vlivů na kvalitu ovzduší a hluk, půjde tedy o vliv potenciálně mírně až významně negativní, dlouhodobý, trvalý, přímý. Stejná jsou též opatření navržená k minimalizaci těchto vlivů, jež byla popsána výše a stejný je i výsledek jejich nezohlednění ve výrokové části aktualizace. Důvodem je skutečnost, že výroková část platných ZÚR SK již obsahuje opatření k minimalizaci těchto potenciálních negativních vlivů v článku (190) bod a) „minimalizovat vlivy dopravních staveb na kvalitu obytného prostředí, zejména přednostním zajištěním minimalizace vlivů emisí a hlukové zátěže za tímto účelem v úsecích s prokázanými vlivy zajistit územní podmínky pro realizaci nezbytných ochranných opatření“. Ochrana proti hluku a vibracím je stejně, jak bylo uvedeno výše, zajištěna také platnými právními předpisy a lze tedy shrnout, že míra ochrany obytného prostředí je v platných ZÚR SK dostatečná a odpovídá jejich měřítku. Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území. Samotná VRT může působit též jako rušivý vizuální prvek v území (jakkoli bude tento faktor pravděpodobně převážen vlivem hluku z provozu trati). V rámci realizace stavby je nicméně nutno provést vegetační úpravy, které ji začlení do okolní krajiny a zmírní alespoň její vizuální působení. To se týká zejména úseků s dlouhými a vysokými protihlukovými stěnami. Co se týče prostupnosti území, komunikace naruší cestní propojení využívaná obyvateli žijícími v okolí koridorů. V tomto případě je nezbytnou podmínkou zajištění bezkolizních propojení pro pěší a cyklistickou dopravu. Za předpokladu dodržení výše uvedených podmínek je vliv obou koridorů na obyvatelstvo hodnocen jako přijatelný, byť poměrně značně

negativní (na hranici potenciálně mírného a významného negativního vlivu). Za účelem minimalizace tohoto potenciálně negativního, dlouhodobého, trvalého, přímého vlivu bylo pro oba koridory VRT navrženo stejné opatření (5) „*Zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě.*“ Opatření je navrhováno s cílem zajištěním prostupnosti území pro člověka v zájmu zachování jeho sebeidentifikace s okolní krajinou, podmínek pro rozvoj šetrných druhů dopravy a ochrany potenciálu pro provozování sportovně rekreačních aktivit (pěší turistika, cykloturistika). Preference míst, kde vymezený koridor kříží stávající silnice, místní komunikace a cesty pro pěší a cyklisty, je dána minimalizací územních nároků spojených s jejich přeložkami a zachováním stávajících směrů propojení sídel, která může přispět k rychlejší akceptaci realizované stavby obyvateli dotčeného území. Požadavek nebyl do textové části výroku aktualizace zapracován, neboť požadavek na minimalizaci omezení prostupnosti území je uveden ve výrokové části platných ZÚR SK v článku (190) bod a) „*zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě.*“ Požadavek na minimalizaci omezení prostupnosti území tak platí pro všechny záměry dopravní infrastruktury, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru. Požadavek na zachování prostupnosti území je navíc podrobně řešen v prováděcí dokumentaci pro povolení záměru jednotlivých staveb dopravní infrastruktury. Požadavek na zachování prostupnosti území navíc svou podrobností neodpovídá měřítku zásad územního rozvoje. Z výše uvedených skutečností vyplývá, že požadavky na prostupnost území jsou v platných ZÚR SK dostatečné a odpovídají měřítku zásad územního rozvoje. Krátkodobé vlivy jsou spojeny se samotnou realizací záměru, jedná se o obvyklé vlivy hluku ze stavební činnosti a související dopravy. Tyto vlivy se týkají znečištění ovzduší a hluku a jsou tudíž popsány výše. Jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní a jsou řešitelné pomocí obvyklých opatření na úrovni přípravy projektu. Střednědobé vlivy se nepředpokládají.

Potenciální vlivy ve vztahu ke kvalitě **povrchových, podzemních vod a vodních zdrojů** jsou maximálně hodnoceny jako nulové až mírně negativní, dlouhodobé, trvalé, přímé. Koridor D216 kříží několik vodních toků. Ve směru od Kounice jsou to Poříčanský potok, Šembera, Mlýnský potok, Bylanka, Výrovka, Bečvářka, Voděradský potok, Solopyský potok, Švadlenka, Košícký potok, Bedřichovský potok, Chlístovický potok, Zdeslavický potok, Vrchlice, Opatovický potok, Vilémovický potok, Medenický potok, Paběnický potok, Zbožňovský potok, Senetínský potok, Krchlebský potok, Chlumský potok a několik bezejmenných vodotečí. V koridoru D216 se nachází vodní plocha Steklík na Chlístovickém potoce u Chroustkova, část plochy rybníku Katovně na Opatovickém potoce na území obce Opatovice I. Koridor D217 kříží tyto vodní toky (ve směru od Poříčan) – Šembera (několikanásobně), Výrovka, Kopanický potok a několik bezejmenných vodotečí. V koridoru D217 se nenacházejí vodní plochy. Pro vodní toky Šembera a Výrovka je vymezeno nespojitě záplavové území Q₁₀₀ vyhlášené Krajským úřadem Středočeského kraje pod č. j.: 030255/2019/KUSK. Koridor D217 toto záplavové území překračuje v délce cca 2 200 m. V důsledku umístění a realizace stavby v obou vymezených koridorech 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 návrhem přemostění nebo propustků v odpovídajících parametrech na základě hydrotechnických výpočtů, které budou předmětem navazujících fází projektového řešení záměru. V měřítku zásad územního rozvoje (dále také „ZÚR“) je za prioritní považováno řešení této oblasti v úsecích, kde vymezené koridory procházejí stanoveným záplavovým územím vybraných vodních toků. V případě koridoru D216 jsou to Šembera, Výrovka a Bečvářka, v případě koridoru D217 pouze Šembera a Výrovka. Vzhledem k tomu, že řešení je technicky i procesně zvládnutelné standardními postupy, je tento vliv u obou koridorů hodnocen jako potenciálně mírně negativní, dlouhodobý, trvalý, přímý. V rámci koridoru D216 se nacházejí lokální zdroje podzemní vody se stanoveným ochranným pásmem 1. a 2. stupně na k. ú. Dolní Chvatliny a na k. ú. Chlístovice. Oba zdroje jsou situovány v okrajových částech koridoru. V Dolních Chvatlinách je voda jímána hydrogeologickým vrtem z údolní nivy Voděradského potoka. V Chlístovicích se jedná o jímací zářez v zvodnělé části zvětralínového pláště a zóny přípovrchového rozpojení hornin skalního podkladu. Základním předpokladem minimalizace vlivů je v obou případech nenarušení hydrogeologických poměrů dotčených partií horninového prostředí, které by mohly vést k ovlivnění režimu nebo jakosti těchto vodních zdrojů. V měřítku ZÚR není možné tento vliv přesně kvantifikovat. 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 inženýrsko-geologického a hydrogeologického průzkumu provedených v dalších fázích projektové přípravy záměru. Pokud hydrogeologické posouzení v dalších fázích projektové přípravy záměru prokáže nemožnost zajištění ochrany některého z uvedených vodních zdrojů v rozsahu podmínek stanovených vodoprávním rozhodnutím pro jeho ochranná pásma, bude nutné dotčené obci kompenzovat ztrátu této kapacity zajištěním náhradního zdroje. Koridor D217 nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů a v jejich ploše se nenacházejí zdroje vody určené k zásobování obyvatelstva. Převážná část koridoru D217 (od Nymburka po Třebostovice) prochází územím ochranného pásma II. stupně zdrojů přírodních léčivých a minerálních vod lázní Poděbrady. Zásadní podmínkou ochrany přírodního léčivého zdroje je nenarušení režimu a jakosti podzemních vod v křídových sedimentech a povrchové vody v kvartérních uloženinách Labe a jeho přítoků v rozsahu území zahrnutého do tohoto ochranného pásma. Pozitivním aspektem je, že cca v úseku Nymburk – Sadská je koridor fixován na těleso stávající železniční trati Poříčany-Nymburk. Za předpokladu dodržení této i ostatních podmínek stanovených usnesením vlády č. 217 ze dne 2. června 1976, o stanovení ochranných pásem přírodních léčivých zdrojů lázeňských (dále také „PLZ“) míst Poděbrady a Sadská a o změně ochranných pásem a ochranných opatření v ochranných pásmech přírodních léčivých zdrojů lázeňského města Karlovy Vary, resp. jeho přílohou, jsou vlivy koridoru D217 hodnoceny jako mírně negativní. Koridor D216 prochází z více než poloviny zranitelnou oblastí, koridor D217 je ve zranitelné oblasti vymezen v celé délce. Z hlediska vlivu na povrchové a podzemní vody je zásah do této oblasti hodnocen jako nulový. Koridor D216 kříží řadu vodních toků, jak již bylo uvedeno výše, jejichž křížení bude řešeno přemostěním nebo realizací propustků v odpovídajících parametrech na základě hydrotechnických výpočtů v navazujících fázích projektového řešení

záměru. Vyšší vodnost a rozsáhlejší povodí včetně stanovených záplavových území mají pouze vodní toky Šembera, Výrovka a Bečvářka. Opatření je navrhováno s cílem vyloučení nepříznivého ovlivnění odtokových poměrů v území, vzniku bariér zhoršující odtok vody v území. Koridor D216 kříží jejich záplavová území Q_{100} na území obcí Klučov (Šembera), Klášterní Skalice (Výrovka) a Svojšice (Bečvářka). Za účelem minimalizace uvedených potenciálně negativních vlivů byla navržena opatření požadující (6) „Minimalizovat vlivy na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky“, (7) „Minimalizovat vlivy na režim a jakost vodních zdrojů Dolní Chvatliny a Chlístovice, případně kompenzovat zajištěním náhradního zdroje pro zásobování dotčené obce“ a (8) „Minimalizovat narušení ochranných podmínek jakosti a vydatnosti přírodních léčivých zdrojů a minerálních vod lázní Poděbrady“.

Požadavek (6), který byl navržen pro oba koridory téměř totožně, nebyl do textové části výroku aktualizace zpracován, neboť požadavek na minimalizaci vlivů na odtokové poměry je uveden v platných ZÚR SK v článku (190) bod b) „minimalizovat vlivy na odtokové poměry dotčeného území, vymezení koridorů, které procházejí záplavovým územím; směrově řešit v nejkratší možné délce v závislosti na místních podmínkách“. Požadavek na minimalizaci vlivů na odtokové poměry tak platí pro všechny záměry dopravní infrastruktury, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru, resp. pouze pro některé vybrané vodní toky. Podmínky pro činnosti v záplavových územích upravuje vodní zákon, a to především § 66 a § 67 tohoto zákona. Způsob průchodu záplavovým územím je podrobně řešen v dokumentaci pro povolení záměru dopravní infrastruktury vždy podle konkrétní situace v území. Z výše uvedených skutečností vyplývá, že požadavky na minimalizaci vlivů na odtokové poměry jsou v platných ZÚR SK dostatečné a odpovídají měřítku zásad územního rozvoje. Požadavek (7) nebyl do textové části výroku aktualizace rovněž zpracován, neboť v měřítku ZÚR nelze kvantifikovat vliv záměru na uvedené vodní zdroje a řešení bude probíhat převážně v režimu vodního zákona. Konkrétní vliv se bude odvíjet od navrženého způsobu založení drážního tělesa a s tím spojeného zásahu do horninového prostředí v daném úseku stavby na základě výsledků inženýrsko-geologického a hydrogeologického průzkumu provedených v dalších fázích projektové přípravy záměru. Pokud hydrogeologický průzkum prokáže nemožnost zajištění ochrany některého z uvedených vodních zdrojů v rozsahu podmínek stanovených vodoprávním rozhodnutím pro jeho ochranná pásma, bude nutné dotčené obci kompenzovat ztrátu této kapacity zajištěním náhradního zdroje.

Koridor D217 větší částí svého vymezení (Nymburk – Třebestovice) prochází ochranným pásmem II. stupně PLZ lázní Poděbrady. Vzhledem k celostátnímu významu tohoto lázeňského místa je nutné v rámci směrového a výškového řešení trasy, jakož i při vlastním provedení stavby uplatnit opatření k minimalizaci zásahů do stanovených podmínek ochrany jeho přírodních léčivých zdrojů. Zásadní podmínkou ochrany PLZ je nenarušení režimu a jakosti podzemních vod v křídových sedimentech a povrchové vody v kvartérních uloženinách Labe a jeho přítoků v rozsahu území zahrnutého do tohoto ochranného pásma.

Požadavek (8) nebyl do textové části výrokové části zpracován, neboť požadavek nenarušit ochranné podmínky přírodních léčivých zdrojů a minerálních vod lázní Poděbrady je obsažen v platných ZÚR SK v článku (198) bod b) „chránit a podporovat plnění krajinných funkcí souvisejících s přírodními hodnotami, zejména ochranu vodního režimu, vydatnosti a jakosti zdrojů povrchových a podzemních vod a přírodních léčivých zdrojů“. Ochrana přírodních zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod je obecně zajištěna zákonem č. 164/2001 Sb., o přírodních léčivých zdrojích, zdrojích přírodních minerálních vod, přírodních léčebných lázních a lázeňských místech a o změně některých souvisejících zákonů (lázeňský zákon), ve znění pozdějších předpisů, a to zejména § 37, který se zabývá činnostmi ve stanovených ochranných pásmech. Z uvedených skutečností vyplývá, že míra ochrany přírodních léčivých zdrojů a zdrojů minerálních vod lázní Poděbrady je v platných ZÚR SK dostatečná a odpovídá měřítku zásad územního rozvoje. Krátkodobé vlivy jsou spojeny s rizikem zhoršení kvality povrchových vod po dobu provádění zemních prací. Jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní a jsou řešitelné pomocí obvyklých opatření na úrovni přípravy projektu. Střednědobé vlivy se nepředpokládají.

Využitím koridorů D216 a D217, které jsou předmětem řešení této aktualizace, dojde k záboru **zemědělského půdního fondu** v rozsahu 246,24 ha. Pro koridor D216 činí celkový zábor ZPF 198,85 ha, z toho 135,35 ha půd 1. a 2. třídy ochrany (tj. 68 %). Pro koridor D217 činí celkový zábor ZPF 47,39 ha, z toho 34,62 ha půd 1. a 2. třídy ochrany (tj. 73 %). Provedený kvalifikovaný odhad záborů ZPF má orientační charakter. Dle § 36 odst. 5 stavebního zákona jsou ZÚR závazné pro pořizování a vydávání územních plánů. V rámci podrobnějších územně plánovacích dokumentací a v projektové přípravě staveb proto bude kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro vymezené koridory D216 a D217 dále postupně upřesněn a kvantifikován dle skutečné polohy a rozsahu stavby. S ohledem na technické parametry vedení trasy VRT (sklonové poměry a poloměr oblouků) a fyzickogeografické podmínky nebylo možné v území zasaženém koridorem železnice eliminovat zábory nejkvalitnějších půd dle třídy ochrany, je však nutno konstatovat, že skutečné reálné zábory budou nižší. Organizace půdního fondu a síť zemědělských komunikací budou trati narušeny. Vlivy koridorů D216 a D217 na ZPF jsou hodnoceny jako potenciálně mírně až významně negativní, dlouhodobé, trvalé, přímé. Kvalitní zemědělské půdy se nacházejí v celém zájmovém území, vysoké zastoupení kvalitních zemědělských půd je pak zejména na území obcí Bečváry, Kořenice, Dolní Chvatliny, Svojsice, Zalesany, Klášterní Skalice, Třebovle, Chrástany, Kounice a Klučov. Za účelem jejich minimalizace bylo navrženo opatření požadující (9) „Minimalizovat rozsah záboru ZPF I. a II. třídy ochrany“. Požadavek (9) nebyl do textové části výroku aktualizace zpracován, neboť je uveden v platných ZÚR SK v článku (190) bod e) „minimalizovat zábor ZPF, především zábor půdy v 1. a 2. třídě ochrany ZPF“. Požadavek na minimalizaci záborů ZPF tak platí pro všechny záměry dopravní infrastruktury, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru. Rozsah záborů půdního fondu je navíc podrobně řešen v prováděcí dokumentaci jednotlivých staveb dopravní infrastruktury, která musí být v souladu se zákonem o ochraně ZPF, především § 4 odst. 1 bod d), ve kterém je požadováno odnímat jen nejnutnější plochu zemědělského půdního fondu. Z uvedených skutečností vyplývá, že míra ochrany ZPF je v ZÚR SK dostatečná a odpovídá měřítku zásad územního rozvoje. Též

Ize podotknout, že po dobu realizace záměru dojde pravděpodobně k dalším záborům ZPF, nicméně tento vliv je považován za vliv dočasný, a proto je hodnocen jako potenciálně mírně negativní.

Naplněním koncepce A9 ZÚR SČK dojde v důsledku využití koridoru D216 k záboru **pozemků určených k plnění funkce lesa**. Koridor D216 zasahuje do PUPFL v délce cca 3,5 kilometrů, což při předpokládané šířce koridoru 40 metrů znamená celkový zábor PUPFL v rozsahu cca 14,23 ha. Trasa koridoru navržená podle studie proveditelnosti obchází většinu větších lesních celků. K významnější fragmentaci lesních komplexů dochází v prostoru lesního komplexu mezi Petrovicemi I a Zbýšovem. Využití koridoru D217 nebude spojeno se zábořem PUPFL. Oba koridory zasahují do pásma vymezeného 50 m od okraje lesa. Vliv na PUPFL je hodnocen jako potenciálně mírně až významně negativní, dlouhodobý, trvalý, přímý. Vliv koridoru D217 je hodnocen jako nulový. Za účelem ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa, ochrany přírodního prvku pozitivně ovlivňující ekologickou stabilitu území, biologickou rozmanitost, retenci vody v území atd. bylo navrženo opatření požadující (10) „Minimalizovat narušení lesních porostů na území obcí Suchdol (k. ú. Dobřeň u Kutné Hory), Čejkovice (k. ú. Čejkovice u Zbýšova) a Zbýšov (k. ú. Zbýšov v Čechách a Chlum u Zbýšova)“. Požadavek nebyl do textové části výroku aktualizace zapracován, neboť požadavek na minimalizaci narušení lesních porostů je uveden v platných ZÚR SK v článku (190) bod e) „minimalizovat zábor do PUPFL a lesních porostů, především do lesů zvláštního určení a lesů ochranných“, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru, resp. jen u některých vybraných katastrálních území. Ochrana pozemků určených k plnění funkcí lesa vychází z § 13 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, především § 13 odst. 1, podle kterého veškeré pozemky určené k plnění funkcí lesa musí být účelně obhospodařovány podle tohoto zákona, jejich využití k jiným účelům je zakázáno, o výjimce z tohoto zákazu může rozhodnout orgán státní správy lesů na základě žádosti vlastníka lesního pozemku nebo ve veřejném zájmu, pokud jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem plnění funkcí lesa. Z výše uvedených skutečností vyplývá, že míra ochrany PUPFL je v ZÚR SK dostatečná a odpovídá měřítku zásad územního rozvoje. Obdobně jako u vlivů na ZPF, tak i v tomto případě po dobu realizace záměru dojde pravděpodobně k dalším záborům PUPFL, nicméně i tento vliv je považován za vliv dočasný, a proto je hodnocen jako potenciálně mírně negativní.

Vyhodnocením koridorů VRT byly identifikovány taktéž vlivy ve vztahu k limitům v oblasti **ochrany horninového prostředí a přírodních zdrojů**. Koridor D216 prochází dvěma nevýhradními ložisky štěrkopísků a technických zemin Chrástany u Českého Brodu (ID 3247900 – dosud netěženo) a Chotouň (ID 3248 300 – povrchová těžba z vody, severně od vymezeného koridoru směrem k obci). Na k. ú. Dobřeň u Kutné Hory se dostává do kontaktu s východním okrajem chráněného ložiskového území („CHLÚ“) Solopysky u Kutné Hory výhradního ložiska stavebního kamene (ID16600000). V případě obou nevýhradních ložisek se nejedná o střet ve smyslu horního zákona, neboť tato ložiska jsou součástí dotčených pozemků. V tomto smyslu je vliv hodnocen jako nulový až potenciálně mírně negativní, dlouhodobé, trvalé, přímé, a to

i přesto, že posuzovaný koridor zasahuje do plochy obou ložisek poměrně výrazně. Upřesnit vymezení koridoru z tohoto důvodu není nezbytné. Naopak lze doporučit prověřit kvalitativní parametry obou ložisek z hlediska případné využitelnosti pro stavbu drážního tělesa (násypové zeminy). Vlastní bloky zásob stavebního kamene výhradního ložiska Solopysky u Kutné Hory (ID16600000) jsou vymezeny v západní části CHLÚ a jejich případné využití nebude vymezením a využitím koridoru zásadním způsobem znemožněno ani ztíženo. Koridor D217 prochází mezi dvěma bloky schváleného prognózního zdroje štěrkopísků Nymburk (ID 9370039), jejichž vymezení respektuje ochranný pilíř tělesa stávající železniční trati Poříčany – Nymburk. Ačkoliv koridor svojí šířkou v tomto úseku (cca 100 m) okrajově zasahuje do obou bloků, je i s ohledem na stupeň prozkoumanosti zásob vliv klasifikován jako nulový. Koridory D216 a D217 nezasahují do sesuvných území. Koridor D216 prochází územím s výskytem důlních děl menšího rozsahu na hranici obcí Dobrovítov a Zbýšov. Jedná se o pozůstatky historické těžby zlata (propadliny, haldy) ukončené nejpozději v 16. století. Rozsah důlních děl není s ohledem na nedostatečnou dokumentaci přesně vymezen. Z tohoto důvodu bude nutné tomuto aspektu věnovat pozornost v rámci inženýrsko-geologického průzkumu daného úseku stavby. S ohledem na předpokládané stáří důlních děl a geologickým poměrům dotčeného území jsou případné vlivy hodnoceny jako nulové až potenciálně mírně negativní, dlouhodobý, trvalý, přímý. Z důvodu, který byl popsán výše (zásah koridoru D216 do nevýhradních ložisek štěrkopísku a technických zemin Chrástany (ID 324 7900) a Chotouň (ID 3248300) bylo navrženo opatření (11) „*Prověřit případnou možnost využití nevýhradních ložisek štěrkopísku a technických zemin Chrástany (ID 324 7900) a Chotouň (ID 3248300)*“ s cílem upozornit na dlouhodobě se snižující objem disponibilních zásob aktuálně využívaných ložisek těženého kameniva a doporučit prověřit možnost jejich využití v rámci výstavby VRT. Požadavek nebyl do textové části výroku aktualizace zapracován, neboť toto opatření bude uplatňováno prostřednictvím geologického zákona a zohledněno v dalších fázích projektové přípravy. Dále bylo navrženo opatření (12) „*V dalších fázích projektového řešení stavby zohlednit možný výskyt starých důlních děl v rámci koridoru na rozhraní obcí Dobrovítov a Zbýšov*“ s cílem upozornit na evidované pozůstatky po historické důlní činnosti spojené s těžbou zlata. S ohledem na nedostatek údajů o jejím charakteru a rozsahu je nutné tomuto aspektu věnovat náležitou pozornost v rámci inženýrsko-geologického průzkumu území v dalších fázích projektové přípravy záměru, jak již bylo uvedeno výše. V měřítku ZÚR není možné, mj. i s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona, významnost tohoto vlivu podrobněji vyhodnotit, a proto nebyl požadavek do textové části výroku aktualizace zapracován, neboť toto opatření bude uplatňováno prostřednictvím geologického zákona a zohledněno v dalších fázích projektové přípravy. Krátkodobé a střednědobé vlivy na horninové prostředí identifikovány nebyly.

Z pohledu vlivů na **faunu, flóru, biodiverzitu a ekosystémy** dojde využitím vymezených koridorů D216 a D217 ke vzniku nové významné antropogenní linie v krajině. Ovlivněny budou stanovištní podmínky, prostupnost území pro biotu, konektivita území. Koridory D216 a D217 nejsou v kontaktu se zvláště chráněnými územími a lokalitami soustavy Natura 2000 – evropsky významnými lokalitami, ptáčímí oblastmi. Nejbližší součástí soustavy Natura 2000 je EVL Milčice

(kód CZ0210719, vzdálenost 0,6 km), jejímž předmětem ochrany je evropské stanoviště Petrifikující prameny s tvorbou pěnovců (Cratoneurion). Vzhledem k uvedené vzdálenosti a povaze navrhované změny nelze předpokládat ovlivnění tohoto území. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako příslušný orgán ochrany přírody svým stanoviskem dle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny vyloučil významný vliv této aktualizace na předměty ochrany a celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí, proto nebylo zpracováno tzv. naturové posouzení. V rámci vymezeného koridoru D216 je evidováno několik památných stromů. Vzhledem k šířkovým parametrům vymezeného koridoru v místech jejich výskytu je možné upřesnit směrové řešení trasy VRT v předmětných úsecích s vyloučením jakýchkoliv negativních vlivů na tyto památné stromy. Sledované koridory nejsou v kontaktu s významnými krajinnými prvky registrovanými. Koridory D216 a D217 zasahují do významných krajinných prvků – vodních toků a jejich nivy, vodních ploch a lesů. Koridor D216 kříží skladebné prvky ÚSES (regionální biokoridor RK1236 Klučov – Tuchoraz, regionální biocentrum RC958 Svojšická Bažantnice, regionální biokoridor RK1292 Podbečvářský mlýn, regionální biokoridor RK1293 Dobřeňský les – Na soutoku a regionální biocentrum RC1846 Dobřeňský les, regionální biokoridor RK1294 Dobřeňský les – Švadlenka, regionální biokoridor RK1295 Švadlenka – Opatovický les, regionální biokoridor RK1305 Paběnický les – Řeplce, regionální biocentrum RC1714 Paběnický les a regionální biokoridor RK1316 Opatovice – Chraňbožský les). Koridor D217 kříží skladebné prvky ÚSES (regionální biocentrum RC1025 Kersko I, regionální biokoridor RK1234 Kersko I – Šembera, regionální biokoridor RK1239 Šembera – K 10, nadregionální biokoridor NK10 Stříbrný vrch – Polabský chlum). Bez realizace opatření k minimalizaci vlivů dojde v důsledku umístění staveb včetně provedení souvisejících opatření (oplocení trati, protihlukové stěny) v obou vymezených koridorech k přerušení spojitosti systému ÚSES, snížení rozsahu ploch dotčených segmentů a k oslabení jeho funkčnosti včetně zhoršení podmínek pro migraci bioty. Z těchto důvodů je nutné v dalších stupních projektové přípravy záměru upřesněním trasy minimalizovat rozsah zásahů do dotčených segmentů ÚSES s cílem zachování jejich nezbytných prostorových parametrů garantujících jejich funkčnost a v rámci technického řešení zajistit prostupnost drážního tělesa pro biotu. S ohledem na výše uvedené jsou vlivy koridorů VRT hodnoceny jako potenciálně mírně až významně negativní, dlouhodobé, trvalé, přímé. Na úrovni řešení ZÚR byla k minimalizaci uvedených dopadů na ÚSES navržena opatření požadující (13) „Minimalizovat vlivy na funkčnost dotčených skladebných prvků ÚSES regionální úrovně“ (pro koridor D216) a (14) „Minimalizovat vlivy na zachování funkčnosti dotčených skladebných prvků ÚSES regionální úrovně“ (pro koridor D217). Požadavky nebyly do textové části výroku aktualizace zpracovány, neboť požadavek na minimalizaci zásahů do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a na jejich funkčnost je uveden v platných ZÚR SK v článku (190) bod c) „minimalizovat vlivy na předměty ochrany a územní celistvost maloplošných zvláště chráněných území a funkčnost segmentů nadregionálního a regionálního ÚSES“. Požadavek na minimalizaci zásahů do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a na jejich funkčnost tak platí pro všechny záměry dopravní infrastruktury, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru. Z výše uvedených skutečností vyplývá, že míra ochrany skladebných prvků ÚSES je v ZÚR SK dostatečná a odpovídá měřítku zásad územního

rozvoje. Využitím koridorů VRT může docházet rovněž k přímé likvidaci různě ekologicky cenných biotopů a k vytvoření ekologické bariéry tělesem železnice, která omezuje nebo dokonce znemožňuje migraci organismů, zejména velkých savců. Území dotčené využitím koridoru je zařazeno mezi území zvýšeného významu z hlediska výskytu a migrace velkých savců a zároveň kříží biotopy vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců. S ohledem na výše uvedené jsou vlivy koridorů VRT hodnoceny na tuto složku jako potenciálně mírně až významně negativní, dlouhodobé, trvalé, přímé. Za účelem minimalizace uvedených potenciálně negativních vlivů byla navržena opatření (15) „Minimalizovat omezení prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova“ (pro koridor D216) a (16) „Zajistit prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Hořátek a Zvěřinec“ (pro koridor D217). Požadavky byly do textové části výroku aktualizace zapracovány v článku (129) písm. d), resp. e) vzhledem k tomu, že ani platné ZÚR SK tento požadavek obecně neuvádějí, a to ani v prioritách územního rozvoje kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území, ani v opatřeních pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí, resp. ve společných požadavcích na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace vlivů na životní prostředí. Požadavek je uveden pouze u vybraných koridorů dopravní infrastruktury. Znění tohoto článku je blíže popsáno v druhé části těchto závěrů posuzování. Výstavbou železniční trati dojde také ke změně ekologických podmínek okolního prostředí a tím i ke změnám druhového složení biocenóz a k ohrožení významných krajinných segmentů, resp. jejich funkcí (přodochranná, hydrologická, mikroklimatická, homeostatická apod.). Zvýšením hlukové hladiny provozem vlakových souprav dojde v okolí trati ke zvýšení hladiny hluku, k omezení funkcí blízkých refugií živočichů – ke změnám ekologických podmínek okolního prostředí a tím i ke změnám druhového složení biocenóz. Liniové stavby jsou ohniskem šíření řady invazních druhů (např. trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*), rukeník východní (*Bunias orientalis*), celík kanadský a obrovský (*Solidago canadensis*, *S. gigantea*), na vlhčích místech javor jasanolistý (*Acer negundo*), z bylinných druhů pak turan roční (*Erigeron annuus*), netýkavka malokvětá (*Impatiens parviflora*). Invazní druhy, které jsou rovněž zvýšeným rizikem, zásadně ovlivňují druhovou skladbu původních ekosystémů. Krátkodobé vlivy jsou spojeny s rušením živočichů včetně ovlivnění stanovištních podmínek, a to pouze po dobu provádění stavebních prací. Jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní a jsou řešitelné pomocí obvyklých opatření na úrovni přípravy projektu. Střednědobé vlivy se nepředpokládají.

Koridory jsou vymezeny v zemědělské až lesozemědělské krajině, což sebou nese vlivy na **krajinu a krajinný ráz**. Reliéf dotčeného území je rovinatý až mírně zvlněný. V jižní části koridoru D216 je modelace reliéfu výraznější, krajina má charakter pahorkatiny. Směrem k jihu vzrůstá krajinná heterogenita, zvyšuje se zastoupení lesních porostů a prvků drobné krajinné zeleně. Krajina, kterou jsou koridory trasovány, je převážně vizuálně otevřená, s velkým měřítkem členění intenzivně využívaných zemědělských ploch. Podíl lesů je vyšší v jižní až jihovýchodní části dotčeného území, ve směru k hranicím Kraje Vysočina. V krajině se nacházejí převážně menší sídla původně zemědělského charakteru. Kultivovaná zemědělská krajina po staletí intenzivně obhospodařovaná se v krajinných scénériích projevuje stopami historického

členění osami cest a mezí s liniovou zelení (alejemi) a se soustavou hospodářských dvorů často umístovaných na vizuálních osách krajiny. Krajina se vyznačuje množstvím architektonických dominant kostelů, kaplí a hospodářských dvorů. Vodní prvky hrají v krajinném rázu oblasti spíše podružnou roli. Jsou tvořeny prameny, malými i velkými potoky, nečetnými malými i středně velkými rybníky. Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu. V širším zájmovém území, ve kterém jsou vymezeny koridory D216 a D217, nejsou vyhlášena velkoplošná chráněná území či přírodní parky, tj. území chráněná ve smyslu § 12 zákona o ochraně přírody a krajiny, ve kterých se nacházejí významné krajinné hodnoty. V měřítku předkládaného hodnocení byly identifikovány potenciální vlivy ve vztahu k prvkům krajinné zeleně, které jsou v zemědělské až lesozemědělské krajině významnou krajinnou hodnotou. Využitím koridoru D216 dojde k fragmentaci významného lesního porostu mezi Petrovicemi I a Zbýšovem. Další přírodní charakteristikou krajinného rázu, která bude využitím koridoru dotčena, jsou drobné vodní toky a jejich nivy a údolí. V bezprostřední blízkosti vymezených koridorů nejsou vyhlášena území v zájmu památkové péče ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o státní památkové péči“). Nelze vyloučit vlivy na drobné sakrální památky v krajině. Kulturní dominanty nebudou využitím koridoru dotčeny, nebude ovlivněn jejich vizuální projev v krajině. Koridor D216 a D217 prochází regiony lidové architektury. Architektonické hodnoty tohoto území nebudou dotčeny. Využitím vymezených koridorů D216 a D217 dojde k prohloubení procesu urbanizace krajiny v dotčeném území. Zejména severní část koridoru D216 a celý koridor D217 jsou trasovány územím, jehož charakter je významně ovlivněn blízkostí hlavního města Prahy a významných regionálních center (Nymburk, Kutná Hora). Území je již v současné době významně ovlivněno urbanizačními aktivitami. Vložení nové antropogenní linie do krajiny dojde k posílení tohoto procesu. Významná antropogenní nepropustná bariéra významně ovlivní charakter a vnímání krajiny. Ještě významnější vlivy tohoto charakteru lze predikovat zejména v případě koridoru D216. Koridor je ve své jižní polovině trasován poměrně harmonickou lesozemědělskou krajinou menšího rozsahu s harmonickým vztahem drobných sídel a krajinného rámce. Území v jižní části koridoru D216 je méně ovlivněno antropogenními aktivitami, má venkovský lesozemědělský charakter. Vznikem nové antropogenní linie doprovázené oplocením a dlouhými protihlukovými stěnami dojde k ovlivnění charakteru krajiny, tedy estetických hodnot krajiny. V důsledku využití navrhovaných koridorů dojde k omezení prostupnosti krajiny pro člověka. Budou přerušeny turistické trasy, polní a lesní cesty zajišťující prostupnost krajiny pro pěší a cyklisty. V případě koridoru D216 jsou vlivy v souhrnu hodnoceny jako potenciálně významně negativní, dlouhodobé, trvalé, přímé – v případě koridoru D217 jako potenciálně mírně až významně negativní. Za účelem zajištění prostupnosti území pro člověka v zájmu zachování jeho sebeidentifikace s okolní krajinou, podmínek pro rozvoj šetrných druhů dopravy a ochrany potenciálu pro provozování sportovně rekreačních aktivit (pěší turistika, cykloturistika) byla navržena opatření (17) „Zajistit prostupnost území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“ (pro koridor D216) a (18) „Minimalizovat omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“

(pro koridor D217). Požadavky nebyly do textové části výroku aktualizace zapracovány, neboť požadavek na minimalizaci omezení prostupnosti území je uveden v platných ZÚR SK v článku (190) bod a) „zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“. Požadavek na minimalizaci omezení prostupnosti území tak platí pro všechny záměry dopravní infrastruktury, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru. Požadavek na zachování prostupnosti území je navíc podrobně řešen v prováděcí dokumentaci jednotlivých staveb dopravní infrastruktury. Požadavek na zachování prostupnosti území navíc svou podrobností neodpovídá měřítku zásad územního rozvoje, průchodnost drážního tělesa pro chodce a cyklisty je podrobně řešena v prováděcí dokumentaci jednotlivých železničních staveb. Z výše uvedených skutečností vyplývá, že požadavky na prostupnost území jsou v ZÚR SK dostatečné a odpovídají měřítku zásad územního rozvoje. Krátkodobé vlivy jsou spojeny s horšením kvality krajinného prostředí po dobu provádění stavebních prací. Jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní a jsou řešitelné pomocí obvyklých opatření na úrovni přípravy projektu. Střednědobé vlivy se nepředpokládají.

Pokud jde o vlivy na **kulturní, historické, architektonické a archeologické dědictví**, tak potenciální vlivy na území s archeologickými nálezy lze předpokládat u obou koridorů VRT. Podmínkou využití koridorů je proto zajištění zpracování archeologických průzkumů ve smyslu zákona o státní památkové péči. Využitím vymezených koridorů nedojde k ovlivnění národních kulturních památek a památkových zón a rezervací, neboť tyto hodnoty nejsou v koridorech D216 a D217 ani v jejich blízkosti přítomny. Koridory zasahují do území zařazených mezi regiony lidové architektury (dále také „RLA“). Tímto regionem se myslí rozsáhlejší území se zvýšeným výskytem hodnotných objektů lidové architektury (stavby, soubory staveb, prvky typu drobná architektura, sochy) dochovaných ve svém tradičním výrazu a v rámci hmotové a urbanistické skladby nebo materiálové charakteristiky. Koridor D216 prochází v délce cca 10 km regionem lidové architektury Českobrodsko a v délce cca 8 km regionem lidové architektury Kutnohorsko. Vzhledem k těmto okolnostem jsou vlivy hodnoceny jako potenciálně mírně negativní, dlouhodobé, trvalé, přímé. Koridor D217 prochází v délce cca 6 km RLA Nymbusko a Městečko. Stavby lidové architektury nebudou využitím koridoru dotčeny. Nedojde k ovlivnění charakteru a kulturně historických hodnot tohoto RLA. Koridor je z části fixován na stávající železniční trať 060 Poříčany – Nymburk. Ve zbývajícím úseku koridor prochází územím bez významnějších kulturně historických hodnot, zásadně ovlivněným tělesem dálnice D11 a železniční tratí 011 Praha – Kolín, a proto je hodnocen jako potenciálně mírně negativní, dlouhodobý, trvalý, přímý. Za účelem minimalizace ovlivnění charakteru obou regionů z hlediska narušení stávajících kompozičních vazeb sídel s okolní krajinou bylo navrženo opatření pro koridor D216 (19) „Minimalizovat vlivy na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko“. Požadavek byl do textové části výroku aktualizace zapracován v čl. (129) písm. d) vzhledem k tomu, že ani platné ZÚR SK tento požadavek explicitně neuvádějí. Znění tohoto článku je blíže popsáno v druhé části těchto závěrů posuzování. Využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahů mezi objekty lidové

architektury a okolní krajinou. Jiné vlivy (např. krátkodobé) na kulturní, historické, architektonické a archeologické dědictví provedeným hodnocením nebyly zjištěny.

Vymezením koridorů D216 a D217 dochází ke střetům s **hmotným majetkem**. V koridoru D216 se stavební objekty vyskytují na území obcí Chlístovice (k. ú. Chlístovice) a Petrovice I (k. ú. Újezdec). Na k. ú. Chlístovice je obytný objekt situován v blízkosti osy koridoru, takže nelze vyloučit nutnost změny jeho využití, příp. demolici. Konkrétní způsob řešení přesahuje měřítko podrobnosti ZÚR. Do plochy zemědělského areálu v k. ú. Újezdec zasahuje koridor pouze okrajově a je pravděpodobné, že upřesněním trasy v podrobnějším měřítku bude možné (i s ohledem na šířku koridoru) zásah do areálu vyloučit. V případě koridoru D217 se stavební objekty vyskytují na území obcí Poříčany (k. ú. Poříčany), Sadská (k. ú. Sadská), Hořátev (k. ú. Hořátev) a Nymburk (k. ú. Nymburk). Ve všech případech se jedná o výrobní nebo skladové areály. Rozsah zásahu do těchto ploch není možné v měřítku ZÚR stanovit a bude tedy předmětem řešení v rámci upřesnění trasy v ÚPD dotčených obcí a navazujících fázích projektové přípravy. Dále dochází v obou případech ke kontaktu s prvky dopravní a technické infrastruktury. Využití koridoru dojde k ovlivnění těchto prvků. Vlivy na hmotný majetek jsou u obou koridorů hodnoceny jako potenciálně mírně negativní, dlouhodobý, trvalý, přímý. Za účelem minimalizace tohoto vlivu bylo navrženo opatření pro koridor D216 (20) „Vytvořit územní podmínky pro minimalizaci dopadů na zastavěná území v ploše koridoru“ a totožné opatření (21) pro koridor D217. Požadavky byly do textové části výroku aktualizace zapracovány v čl. (129) písm. d), resp. e) vzhledem k tomu, že ani platné ZÚR SK tento požadavek explicitně neuvádějí. Znění tohoto článku je blíže popsáno v druhé části těchto závěrů posuzování. Krátkodobé vlivy jsou spojeny s dočasným ovlivněním technické a dopravní infrastruktury po dobu provádění stavebních prací. Jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní a jsou řešitelné pomocí obvyklých opatření na úrovni přípravy projektu. Střednědobé vlivy se nepředpokládají.

Sledované koridory D216 a D217 jsou vkládány do území, které lze považovat za oblast s rizikem vzniku **kumulativních a synergických vlivů**. Jedná se o území významně ovlivněné urbanizačními aktivitami, území s významným podílem urbanizovaných ploch a hustou sítí dopravní a technické infrastruktury. Prostor, do kterého je vkládán koridor D216 je zejména v jeho jižní polovině urbanizačními tlaky zatížen v menší míře. I zde však dochází k ovlivňování kvality složek životního prostředí v důsledku využívání území člověkem. Provedeným hodnocením byly identifikovány kumulativní a synergické vlivy ve vztahu ke složkám půda, podzemní a povrchové vody, flóra, fauna a biologická rozmanitost, krajina a k veřejnému zdraví (hluk a obyvatelstvo). Relevantním vlivem je kumulativní působení hluku z VRT a hluku z jiných dopravních staveb (železničních tratí, silnic a dálnic), a to jak stávajících, tak i plánovaných. Za lokality s potenciálním výskytem kumulativních vlivů jsou považována místa křížení koridoru s jinými liniovými zdroji hluku (železnice, silnice) při současném přiblížení k obytné zástavbě. Lokality potenciální kumulace jsou pak uvedeny v následujícím přehledu.

a) stávající železniční trati

Koridor D216:

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

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

- Klučov, trať 011
- Pučery, trať 014
- Bahno, trať 235

Koridor D217:

- Salská – jižní část, trať 060

b) plánované železniční trati – podle ZÚR SK včetně rozpracovaných aktualizací

Koridor D216:

- Poříčany, D202 – koridor VRT Praha – Poříčany

Koridor D217:

- Poříčany, D202 – pokračování VRT směrem na Prahu (kumulace ve smyslu navýšení počtu spojů na D202)
- Nymburk, D322 dle rozpracované 3. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen „A3 ZÚR SK“) – koridor pro modernizaci železnice Kolín – Děčín

c) stávající dálnice a silnice

Koridor D216:

- Klučov, II/330
- Vrbčany – Kubšovka, I/12
- Pučery, II/125
- Poďousy, I/2 a II/125
- Červené Janovice – Lánský, II/339

Koridor D217:

- Třebestovice, D11
- Salská, II/330 a II/611
- Nymburk, II/330

d) plánované silnice – podle ZÚR SK včetně rozpracovaných aktualizací

Koridor D216:

- Kounice, D144 – silnice II/272: Kounice obchvat
- Vrbčany – Kubšovka, D023 – silnice I/12: stavba MÚK Chotouň (dle platných ZÚR), resp. D302 – rekonstrukce I/12 (podle A3 ZÚR SK)
- Pučery, D105 – silnice II/125: úsek Pučery – Červený Hrádek, přeložka
- Poďousy, D105 – silnice II/125: úsek Pučery – Červený Hrádek, přeložka

Koridor D217:

- Salská, D153 – silnice II/330: přeložka Nymburk (obchvat), vč. mostu přes Labe

- Nymburk, D154 – silnice II/330: Sadská, obchvat; nové napojení na dálnici D11 a D161 dle rozpracované A3 ZÚR SK – Nymburk obchvat

V případě potenciálních kumulací s železničními tratěmi platí, že je nutno splnit limity pro hluk z železniční dopravy při uvažování provozu na všech tratích v dané lokalitě. U kumulací s hlukem ze silniční dopravy je nutné pro jednotlivé lokality zpracovat akustickou studii se zahrnutím všech spolupůsobících zdrojů, následně vyhodnotit vlivy na veřejné zdraví a uplatnit opatření k minimalizaci vlivů na zdraví obyvatel v součinnosti s orgánem ochrany veřejného zdraví. Vliv je hodnocen jako potenciálně mírně až významně negativní, dlouhodobý, trvalý. Využitím koridorů D216 a D217, které jsou předmětem řešení aktualizace, dojde k záboru ZPF v rozsahu 246,24 ha. Na území Středočeského kraje je připravována řada záměrů místního a nadmístního významu, jejichž realizace je spojena s významným nárůstem záboru ZPF. Toto tvrzení je dokladováno kvalifikovaným odhadem záboru ZPF v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje a jejich zpracovaných aktualizacích. Identifikované kumulativní a synergické vlivy ve vztahu k ZPF jsou hodnoceny jako mírně až významně negativní. Není navrženo žádné kompenzační opatření k omezení identifikovaných kumulativních vlivů, nicméně v rámci zpracovaného hodnocení bylo navrženo opatření požadující „Minimalizovat rozsah záboru ZPF I. a II. třídy ochrany“. Požadavek nebyl do textové části výroku aktualizace zapracován, neboť je uveden v platných ZÚR SK v článku (190) bod e) „minimalizovat zábor ZPF, především zábor půdy v 1. a 2. třídě ochrany ZPF“. Požadavek na minimalizaci záborů ZPF tak platí pro všechny záměry dopravní infrastruktury, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru. Rozsah záborů půdního fondu je navíc podrobně řešen v prováděcí dokumentaci jednotlivých staveb dopravní infrastruktury, která musí být v souladu se zákonem o ochraně ZPF, především § 4 odst. 1 bod d), ve kterém je požadováno odnímat jen nejnutnější plochu zemědělského půdního fondu. Z uvedených skutečností vyplývá, že míra ochrany ZPF je v ZÚR SK dostatečná a odpovídá měřítku zásad územního rozvoje. Není navrženo žádné speciální monitorování kumulativních a synergických vlivů na ZPF. Pravidla monitorování vlivů na životní prostředí jsou navržena v kapitole 10 vyhodnocení SEA. Stanovení monitorovacích ukazatelů (indikátorů) vlivu koncepce na životní prostředí pokrývají dostatečně i monitorování kumulativních a synergických vlivů na půdu. Naplněním koncepce A9 ZÚR SČK dojde k dalšímu nárůstu zpevněných ploch v širším zájmovém území, které ve spojení se stávajícími zpevněnými plochami a využitím koridorů navrhovaných platnými Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje významně ovlivní režim odtoku srážkových vod a podmínky jejich retence v širším zájmovém území. Tento kumulativní vliv je hodnocen jako potenciálně mírně negativní, dlouhodobý, trvalý. Není navrženo žádné kompenzační opatření k omezení identifikovaných kumulativních vlivů, nicméně v rámci zpracovaného hodnocení bylo navrženo opatření požadující vyloučení omezení průchodu povodňové vlny, resp. zajištění zachování odtokových poměrů v území. Toto opatření („Minimalizovat vlivy na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým území Šembery, Výrovky a Bečvářky“) nebylo do textové části výroku aktualizace zapracováno, neboť požadavek na minimalizaci vlivů na odtokové poměry je uveden v platných ZÚR SK v článku (190) bod b) „minimalizovat vlivy na odtokové poměry dotčeného území,

vymezení koridorů, které procházejí záplavovým územím; směrově řešit v nejkratší možné délce v závislosti na místních podmínkách". Požadavek na minimalizaci vlivů na odtokové poměry tak platí pro všechny záměry dopravní infrastruktury, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru, resp. pouze pro některé vybrané vodní toky. Podmínky pro činnosti v záplavových územích upravuje vodní zákon, a to především § 66 a § 67 tohoto zákona. Způsob průchodu záplavovým územím je podrobně řešen v dokumentaci pro povolení záměru dopravní infrastruktury vždy podle konkrétní situace v území. Z výše uvedených skutečností vyplývá, že požadavky na minimalizaci vlivů na odtokové poměry jsou v platných ZÚR SK dostatečné a odpovídají měřítku zásad územního rozvoje. Pravidla monitorování vlivů na životní prostředí jsou navržena v kapitole 10 vyhodnocení SEA. Stanovení monitorovacích ukazatelů (indikátorů) vlivu koncepce na životní prostředí pokrývají dostatečně i monitorování kumulativních a synergických vlivů na vodu (povrchové a podpovrchové vody). Koncepce A9 ZÚR SČK vytváří podmínky pro vložení nových významných antropogenních linií do krajiny. Využitím vymezených koridorů dojde k dalšímu snížení rozlohy přírodních a přírodě blízkých biotopů. V důsledku urbanizace krajiny dochází ke snižování rozlohy ekosystémů pozitivně ovlivňujících ekologickou stabilitu a biologickou diverzitu. A9 ZÚR SČK tento trend zesiluje. Míra tohoto vlivu je hodnocena jako potenciálně mírně až významně negativní, dlouhodobý, trvalý. Ve spojení se stávajícími silnicemi a železničními tratěmi a navrhovanými záměry dochází a dojde k zásadnímu ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Území je zásadně fragmentováno, hustota migračních bariér v území vzrůstá. A9 ZÚR SČK tento trend opět zesiluje. Míra kumulativních a synergických vlivů ve vztahu k prostupnosti území pro biotu je hodnocena jako potenciálně mírně až významně negativní, dlouhodobá, trvalá. Není navrženo žádné kompenzační opatření k omezení identifikovaných kumulativních vlivů, nicméně za účelem minimalizace uvedených potenciálně negativních vlivů byla navržena opatření „Minimalizovat omezení prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova“ (pro koridor D216) a „Zajistit prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Hořátev a Zvěřínek“ (pro koridor D217). Požadavky byly do textové části výroku aktualizace zapracovány v článku (129) písm. d), resp. e) vzhledem k tomu, že ani platné ZÚR SK tento požadavek obecně neuvádějí, a to ani v prioritách územního rozvoje kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území, ani v opatřeních pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí, resp. ve společných požadavcích na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace vlivů na životní prostředí. Požadavek je uveden pouze u vybraných koridorů dopravní infrastruktury. Kumulativní vlivy na ÚSES byly identifikovány hodnocením koridoru D217 v k.ú. Třebestovice. Regionální biokoridor RK1234 Kersko – Šembera je v současné době fragmentován tělesem dálnice D11. V důsledku využití koridoru D217 dojde k jeho další fragmentaci. Tento vliv je hodnocen jako potenciálně mírně až významně negativní, dlouhodobý, trvalý. Není navrženo žádné kompenzační opatření k omezení identifikovaných kumulativních vlivů, nicméně v rámci zpracovaného hodnocení bylo navrženo opatření týkající se zachování prostupnosti území pro biotu „Minimalizovat vlivy na zachování funkčnosti dotčených skladebných prvků ÚSES regionální úrovně“. Požadavky nebyly do textové části výroku aktualizace zapracovány, neboť požadavek na minimalizaci zásahů do ploch dotčených

skladebných prvků ÚSES a na jejich funkčnost je uveden v platných ZÚR SK v článku (190) bod c) „minimalizovat vlivy na předměty ochrany a územní celistvost maloplošných zvláště chráněných území a funkčnost segmentů nadregionálního a regionálního ÚSES“. Požadavek na minimalizaci zásahů do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a na jejich funkčnost tak platí pro všechny záměry dopravní infrastruktury, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru. Z výše uvedených skutečností opětovně vyplývá, že míra ochrany skladebných prvků ÚSES je v ZÚR SK dostatečná a odpovídá měřítku zásad územního rozvoje. Pravidla monitorování vlivů na životní prostředí jsou navržena v kapitole 10. Stanovení monitorovacích ukazatelů (indikátorů) vlivu koncepce na životní prostředí a pokrývají dostatečně i monitorování kumulativních a synergických vlivů na flóru, faunu a biologickou diverzitu. Koncepce A9 ZÚR SČK vytváří podmínky pro vložení nových významných antropogenních linií do krajiny, a to jak v prostorech silně ovlivněných urbanizačními aktivitami – oblast Českého Brodu – Kouřimi a Poříčany – Nymburk, tak v prostoru, který je těmito procesy ovlivněn méně, jako je Malešov – Červené Janovice – hranice s Krajem Vysočina. A9 ZÚR SČK vkládá do území koridory, které se stanou novou bariérou prostupnosti území, jejich využitím dojde k prohloubení procesu fragmentace krajiny. Tento vliv je hodnocen jako potenciálně mírně až významně negativní, dlouhodobý, trvalý. Není navrženo žádné kompenzační opatření k omezení identifikovaných kumulativních vlivů, nicméně v rámci zpracovaného hodnocení bylo navrženo opatření týkající se začlenění stavby do krajiny a zajištění zachování prostupnosti krajiny pro člověka „Zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě.“ Opatření je navrhováno s cílem zajištěním prostupnosti území pro člověka v zájmu zachování jeho sebeidentifikace s okolní krajinou, podmínek pro rozvoj šetrných druhů dopravy a ochrany potenciálu pro provozování sportovní rekreace aktivit (pěší turistika, cykloturistika). Ani zde nebyl požadavek do textové části výroku aktualizace zapracován, neboť požadavek na minimalizaci omezení prostupnosti území je uveden ve výrokové části platných ZÚR SK v článku (190) bod a) „zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“. Požadavek na minimalizaci omezení prostupnosti území tak platí pro všechny záměry dopravní infrastruktury, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru. Požadavek na zachování prostupnosti území je navíc podrobně řešen v prováděcí dokumentaci pro povolení záměru jednotlivých staveb dopravní infrastruktury. Požadavek na zachování prostupnosti území navíc svou podrobností neodpovídá měřítku zásad územního rozvoje. Z výše uvedených skutečností vyplývá, že požadavky na prostupnost území jsou v platných ZÚR SK dostatečné a odpovídají měřítku zásad územního rozvoje. Pravidla monitorování vlivů na životní prostředí jsou navržena v kapitole 10. Stanovení monitorovacích ukazatelů (indikátorů) vlivu koncepce na životní prostředí pokrývají dostatečně i monitorování kumulativních a synergických vlivů na krajinu.

VRT jsou součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých

strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti. Koridory navržené v A9 ZÚR SČK jsou součástí těchto rychlých spojení:

- RS 1 Praha – Brno – Přerov – Ostrava – Katowice
- RS 5 Praha – Wrocław

Koridor D216 je vymezen na území Středočeského kraje v úseku Poříčany – hranice kraje (hranice Kraje Vysočina). V Kraji Vysočina je pro navazující úsek VRT vymezen koridor územní rezervy v šíři 600 m. V souvislosti s realizací navazujícího úseku koridoru D216 vysokorychlostní trati na území Kraje Vysočina lze predikovat obdobné vlivy jako na území kraje Středočeského. Bude se jednat zejména o zábory ZPF a PUPFL, ovlivnění stanovištních podmínek, ovlivnění spojitosti územního systému ekologické stability, fragmentaci území, omezení prostupnosti území pro biotu a člověka, ovlivnění krajinného rázu a charakteru krajiny zejména v oblastech s nižší intenzitou urbanizace, ovlivnění odtokových poměrů v území. Využití koridoru D217 nebude spojeno s vlivy na sledované složky životního prostředí přesahující hranice kraje. Využití koridorů D216 a D217 nebude spojeno s vlivy **přesahujícími hranice České republiky**. Z hlediska koncepčního dojde na evropské úrovni ke zlepšení podmínek v železniční dopravě, kterou lze vnímat jako alternativu k dopravě silniční. Využití koridoru může významně přispět k omezení individuální automobilové dopravy.

II. Níže jsou uvedena navržená prostorová či projektová specifická opatření v podrobnosti ZÚR, která jsou nově doplněna v rámci návrhu A9 ZÚR SČK, konkrétně ve výrokové části, která se uplatní jako požadavky na využití koridorů a úkoly pro územní plánování, a to za účelem zmírnění uvedených potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví:

Kapitola 4.1.1.2. Železniční doprava

[článek 129 písm. d)]

koridor D216 – trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje

- *zajistit prostupnost území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova,*
- *minimalizovat vlivy na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko,*
- *vytvořit územní podmínky pro minimalizaci dopadů na zastavěná území v ploše koridoru.*

[článek 129 písm. e)]

- *koridor D217 – trať (spojka) VRT – Nymburk*
- *zajistit prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Hořátek a Zvěřínek,*
- *vytvořit územní podmínky pro minimalizaci dopadů na zastavěná území v ploše koridoru.*

III. V návaznosti na výše uvedené lze uzavřít, že návrh Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje jako celek bude mít dle provedeného hodnocení potenciálně mírně pozitivní až potenciálně významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. Naplnění A9 ZÚR SČK bude spojeno s potenciálně významně negativními vlivy (-2), a to trvalými, dlouhodobými a přímými na ZPF a krajinu a krajinný ráz. Také s potenciálně mírně negativními až významně negativními vlivy (-1/-2), trvalými, dlouhodobými a přímými na PUPFL, flóru, faunu, ekosystémy, hlukovou zátěž a veřejné zdraví a povrchové a podzemní vody. A dále s potenciálně mírně negativními (-1), trvalými, dlouhodobými a přímými vlivy na kulturní dědictví a hmotný majetek. V neposlední řadě bude naplnění A9 ZÚR SČK spojeno s nulovými až potenciálně mírně negativními trvalými, dlouhodobými a přímými vlivy na horninové prostředí a potenciálně mírně pozitivními vlivy (+1) na ovzduší a klima. Všechny potenciální vlivy negativního charakteru na sledované složky životního prostředí a veřejné zdraví, které byly identifikovány v rámci vyhodnocení SEA, jsou minimalizovány či vyloučeny stanovenými opatřeními stávajícími nebo zapracovanými do výrokové části této aktualizace, a proto lze předpokládat, že aktualizace nevyvolá významně negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Na základě těchto skutečností lze konstatovat, že návrh Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje jako celek i jeho jednotlivé části jsou hodnoceny jako akceptovatelné, resp. lze s nimi souhlasit za dodržení všech uvedených požadavků.

MŽP jako příslušný úřad v souladu s ustanovením § 21 písm. k) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, na základě návrhu A9 ZÚR SČK, podkladů dle ustanovení § 42b odst. 6 stavebního zákona a dopracovaného vyhodnocení vlivů návrhu A9 ZÚR SČK na životní prostředí, vydává postupem podle ustanovení § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví:

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k návrhu koncepce

„Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje“.

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

- 1) MŽP upozorňuje na povinnost schvalujícího orgánu podle ustanovení § 10g odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a příslušných ustanovení stavebního zákona zohlednit požadavky vyplývající z tohoto stanoviska.
- 2) Předkladatel, resp. pořizovatel Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje je povinen postupovat podle ustanovení § 10g odst. 5 a 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a zveřejnit schválenou koncepci včetně zpracovaného prohlášení. Metodické sdělení Ministerstva pro místní rozvoj a MŽP k prohlášení předkladatele je k dispozici v Informačním systému SEA, na internetové adrese: https://portal.cenia.cz/eiasea/dokumenty/sea_metodicka_doporuceni?lang=cs.
- 3) MŽP rovněž upozorňuje na povinnost zajistit sledování a rozbor vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a další povinnosti plynoucí z ustanovení § 10h zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a bodu 10 přílohy ke stavebnímu zákonu.
- 4) Předkladatel, resp. pořizovatel zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup vypořádání všech stanovisek dotčených orgánů, vyjádření, námitek a připomínek obdržných po celou dobu přípravy koncepce včetně veřejného projednání, a to jak ke koncepci, tak i k jejímu vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

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

Mgr. Evžen Doležal

ředitel odboru

posuzování vlivů na životní prostředí

a integrované prevence

podepsáno elektronicky