

Praha dne 1. prosince 2023
Č. j.: MZP/2023/710/3745
Vyřizuje: Ing. Lukáš Fryč
Tel.: 267 122 305
E-mail: Lukas.Fryc@mzp.cz

Krajský úřad Jihočeského kraje
Odbor regionálního rozvoje, územního plánování a stavebního řádu
U Zimního stadionu 1952/2
370 76 České Budějovice

Stanovisko MŽP k potřebě posouzení návrhu Aktualizace č. 14 Zásad územního rozvoje Jihočeského kraje z hlediska vlivů na životní prostředí

Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor regionálního rozvoje, územního plánování a stavebního řádu (dále také „krajský úřad“ či „navrhovatel“) požádal dopisem ze dne 1. 11. 2023 pod č. j.: KUJCK 129703/2023 v rámci zkráceného postupu pořizování Aktualizace č. 14 Zásad územního rozvoje Jihočeského kraje (dále také „A14 ZÚR JČK“ nebo „aktualizace“) dle ustanovení § 42a zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále také „stavební zákon“) Ministerstvo životního prostředí (dále také „MŽP“) o vydání stanoviska podle ustanovení § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona, zda má být návrh obsahu A14 ZÚR JČK posouzen z hlediska jeho vlivů na životní prostředí (dále také „stanovisko k potřebě posouzení“). Předmětem A14 ZÚR JČK je vymezení koridoru veřejné dopravní infrastruktury nadmístního významu, který bude vymezen jako veřejně prospěšná stavba pro záměr severního obchvatu silnice I/39 města Český Krumlov, který bude navazovat na obchvat silnice I/39 obce Písečná, pro který je v platných Zásadách územního rozvoje (dále také „ZÚR JČK“ nebo „ZÚR“) vymezen koridor D13 – *Silnice I/39 – samostatný úsek D13/2, úsek Rájov – Český Krumlov (východ), východní obchvat obce Písečná, šíře koridoru 200 m.*

Navrhovatel uvedl, že Český Krumlov se potýká s rostoucími problémy dopravních kapacit, jež mají stávající komunikace ve městě. Ve vazbě na to nechalo město Český Krumlov zpracovat dokumentaci „Komplexní dopravní koncepce města Český Krumlov“ (NDCon s.r.o., 2017) z níž vyplývá, že v nejvíce vytíženém úseku silnice I/39 v Českém Krumlově byla intenzita dopravy v roce 2017 cca 22 tisíc vozidel za den. Ředitelství silnic a dálnic ČR připravuje obchvaty obcí Písečná a Horní Planá, které povedou mimo zastavěné území obcí. Dle celostátního sčítání dopravy z roku 2020 je dopravní situace ve městě Český Krumlov srovnatelná s dopravní situací ve výše zmíněných obcích.

Navrhovatel předložil MŽP pro vydání požadovaného stanoviska následující podklady:

- Návrh na pořizování Aktualizace č. 14 Zásad územního rozvoje Jihočeského kraje ze dne 23. 8. 2023 pod č. j.: MUCK6707/2023/oKS,
- stanoviska Krajského úřadu Jihočeského kraje, odboru životního prostředí a zemědělství a lesnictví ze dne 18. 10. 2023 pod č. j.: KUJCK/119116/2023, Ministerstva životního prostředí, odboru výkonu státní správy II ze dne 22. 9. 2023 pod č. j.: MZP/2023/212/1231 a Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, Regionální pracoviště Jižní Čechy, Správa CHKO

Blanský les ze dne 16. 10. 2023 pod č. j.: 5121/JC/23 jako orgánů ochrany přírody z hlediska možného významného vlivu na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti 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“) se závěrem, že návrh obsahu A14 ZÚR JČK nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit (dále jen „EVL“) nebo ptačích oblastí (dále jen „PO“),

- Graficky znázorněný obsah Aktualizace č. 14 Zásad územního rozvoje Jihočeského kraje ve vazbě na limity využití území.

K výše uvedenému Vám MŽP sděluje následující.

MŽP dle § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona a postupem podle ustanovení § 10i odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“) vydává na základě Vaší žádosti následující stanovisko:

Na základě obdržených podkladů od navrhovatele předmětné změny a s přihlédnutím ke kritériím přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí, a to zejména k předmětu změny koncepce a charakteristice dotčeného území, požaduje posouzení návrhu obsahu A14 ZÚR JČK z hlediska jeho vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a zároveň stanoví níže uvedené podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů zmiňované aktualizace na životní prostředí. Návrh obsahu A14 ZÚR JČK může mít významný vliv na životní prostředí, a proto je nezbytné provést jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí, a to v plném rozsahu dle přílohy stavebního zákona.

Odůvodnění:

Ve vazbě na návrh obsahu A14 ZÚR JČK a zdůvodnění jeho pořízení je provedeno souhrnné porovnání s kritérii pro zjišťovací řízení podle přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí:

1. Obsah koncepce:

Jak bylo uvedeno výše, návrhem obsahu A14 ZÚR je vymezení koridoru veřejné dopravní infrastruktury nadmístního významu pro záměr severního obchvatu silnice I/39 města Český Krumlov, jež bude navazovat na obchvat silnice I/39 obce Písečná, pro který je v platných ZÚR JČK již vymezen koridor D13/2. Tento koridor pro záměr přeložky silnice stanoví rámec pro budoucí povolení záměrů dle přílohy č. 1 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí ve vazbě na § 10a odst. 2 téhož zákona. Koridor obchvatu bude v rámci A14 ZÚR JČK vymezen jakožto veřejně prospěšná stavba a je řešen invariantně. Dále je třeba zmínit, že návrh obsahu A14 ZÚR JČK bude mít významný vztah k řadě dokumentů

na krajské, ale i regionální a komunální úrovni, např. krajským a městským koncepcím týkajících se rozvoje dopravní infrastruktury, územním plánům obcí apod. Stávající komunikace I/39 prochází zastavěným územím města Český Krumlov, v těsné blízkosti historického centra města, které je zapsáno do Seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. Silnice I/39 je přístupovou komunikací z celého území České republiky na Šumavu a Lipensko. V těchto oblastech se rozvíjí drobné, střední podnikání a cestovní ruch, které zvyšují dopravní zatížení v zastavěném území města Český Krumlov. S dalším rozvojem okolních sídel lze očekávat nadále zhoršující se stav v zástavbě. V současné době má aktuální situace za následek významné zhoršení životního prostředí obyvatel města a dopravní prostupnosti. Tento fakt potvrzuje i již výše zmíněná dopravní koncepce města Český Krumlov. Realizací severního obchvatu města Český Krumlov se předpokládá zlepšení dopravní obslužnosti dotčeného území, včetně převedení dopravní zátěže na novou komunikaci, což bude mít pozitivní dopad na obyvatele, na bezpečnost i plynulost silničního provozu.

2. Charakteristika vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a charakteristika dotčeného území:

V souvislosti s návrhem obsahu A14 ZÚR JČK lze z pohledu vlivu na životní prostředí předpokládat vlivy trvalé a nevratné, např. z hlediska záboru zemědělského půdního fondu (dále také „ZPF“). Zejména ve své východní části zasahuje do pozemků náležících do kvalitativně nejcennějších zemědělských půd I. třídy ochrany. V této fázi, resp. před vlastním pořízováním A14 ZÚR JČK a ve vazbě na předmět návrhu obsahu – vymezení koridoru pro obchvat města Český Krumlov, nelze ani potenciální kumulativní a synergické vlivy negativního charakteru na životní prostředí a veřejné zdraví. Primárně je nově navrhovaný koridor veden podél stávající jednokolejové železniční tratě v zastavěném území, v němž se nachází průmyslové areály. Právě v okolí průmyslových areálů lze předpokládat vznik až významných kumulativních a synergických vlivů z hlediska vlivu na ovzduší. Část koridoru však vede i podél zástavby s rodinnými domy. S ohledem na výše zmíněné nelze v území vyloučit potenciální významně negativní vlivy na veřejné zdraví, které mohou být způsobeny předpokládaným vedením přeložky zastavěným územím města Český Krumlov. Především lze očekávat negativní dopady v důsledku hluku a vibrací, které obchvat v provozu bude generovat. Míru těchto předpokládaných vlivů je však potřeba vyhodnotit. Obecně však lze ale očekávat pozitivní efekt spojený se snížením negativních dopadů dopravy na veřejné zdraví a lidská sídla, ve vazbě na odklon převážně tranzitní dopravy z centrální části města Český Krumlov.

Dále navrhovaný koridor zasahuje svou lokalizací do EVL Blanský les, okraje I. zóny Chráněné krajinné oblasti (dále také „CHKO“) Blanský les a Přírodní památky Cvičák. Příslušné orgány ochrany přírody, Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství a lesnictví, Ministerstvo životního prostředí, odbor výkonu státní správy II a Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Regionální pracoviště Jižní Čechy,

Správa CHKO Blanský les svými stanovisky dle ustanovení § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny vyloučily možnost významného vlivu A14 ZÚR JČK na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost CHKO Blanský les. Avšak vymezovaný koridor zasahuje okrajově do I. zóny CHKO. Dle zákona o ochraně přírody a krajiny se v této zóně nesmí umísťovat a povolovat nové stavby, jež by mohly mít vliv na toto území. Je proto nezbytné všechny výše zmíněné vlivy a další (viz dále požadavky na rozsah a obsah vyhodnocení SEA) náležitě vyhodnotit a stanovit jak případná opatření k předcházení, vyloučení či zmírnění zjištěných vlivů, tak monitoring těchto vlivů.

Dále trasa koridoru pro obchvat prochází okrajově chráněným ložiskovým územím Domoradice a Český Krumlov – Výšný. Důležité je zmínit fakt, že navrhovaná trasa obchvatu je okrajově vedena ve stanoveném záplavovém území Q₁₀₀. Koridor je také vymezen v blízkosti prvku územního systému ekologické stability (dále také „ÚSES“) nadregionálního biocentra „Kleť – Bulový“ a kříží trasu lokálního biokoridoru v obci Písečná. Míru těchto zásahu na výše zmíněné území bude třeba vyhodnotit. Z hlediska umístění koridoru předmětné přeložky se vlivy přesahující hranice České republiky nepředpokládají.

3. Předpokládaný přínos posouzení koncepce ve vztahu k posouzení jiných koncepcí zpracovávaných na odlišných úrovních v téže oblasti

Přínos posouzení návrhu A14 ZÚR JČK je považován za významný především z důvodu zajištění environmentální integrity a prevence významných či nevratných poškození životního prostředí a veřejného zdraví. Jelikož se jedná o vymezení koridoru pro novostavbu silnice pro obchvat, která není dosud vymezena v platných ZÚR JČK a vyhodnocení vlivů na životní prostředí nemohlo být provedeno, je jeho posouzení v rámci aktualizace nezbytné ve vazbě na výše uvedené.

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

Při zpracovávání vyhodnocení vlivů návrhu A14 ZÚR JČK na životní prostředí je důvodné vycházet z „Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“ zveřejněného ve Věstníku MŽP (ročník XV – únor 2015 – částka 2). Rovněž je nezbytné, aby zpracované vyhodnocení SEA bylo zpracováno dle jednotlivých bodů přílohy ke stavebnímu zákonu, bylo přezkoumatelné, logicky srozumitelné a konzistentní apod.

Autorizovaná osoba zmocněná ke zpracování vyhodnocení SEA dle § 19 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí musí stanovit a následně uvést metodiku pro

zpracování jednotlivých bodů, resp. kapitol vyhodnocení SEA. Rovněž je povinna veškeré zjištěné potenciální vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a navržená minimalizační opatření ve vazbě na tyto zjištěné vlivy s pořizovatelem či zpracovatelem aktualizace územně plánovací dokumentace konzultovat, aby mohl návrh A14 ZÚR JČK pružně reagovat na výsledky tzv. procesu SEA. Minimalizační opatření, která budou stanovována ve vyhodnocení SEA musí být primárně navrhována pro strategickou úroveň (snaha stanovit taková opatření koncepčního, prostorového atp. charakteru, aby byly již na této úrovni ošetřeny možné zjištěné či předpokládané vlivy negativního charakteru na životní prostředí, veřejné zdraví), následně až na úroveň projektovou. Navrhovaná minimalizační opatření by měla rovněž směřovat i do kritérií pro rozhodovací činnost v území, aby byla zajištěna náležitá provazba s navazujícími řízeními, jelikož samotná projektová opatření nelze zpracovat do Výroku A14 ZÚR JČK.

1. U navrhovaného koridoru přeložky požadujeme jednotlivě vyhodnotit jeho vliv na všechny složky životního prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo. Posuzují se vlivy na veřejné zdraví a životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny (zejména vlivy na střety s migračními trasami velkých savců a zachování migrační propustnosti, fragmentaci krajiny, ÚSES, ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima, krajinu, krajinný ráz, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví, a jejich vzájemné působení a souvislosti).
2. Vyhodnotit vliv navrhovaného koridoru na veřejné zdraví obyvatel (včetně vlivů na lidská sídla s důrazem na hluk, pohodu obyvatelstva a další determinanty).
3. V rámci zpracovávané aktualizace požadujeme vyhodnotit vliv návrhu A14 ZÚR JČK na kvalitu ovzduší, zejména v nejbližší obytné zástavbě a případně navrhnout taková opatření v podrobnosti zásad územního rozvoje, která zajistí, že realizací přeložky silnice I/39 pro severní obchvat nedojde ke zhoršení imisní zátěže v jiných osídlených lokalitách oproti stávajícímu stavu.
4. V rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí A14 ZÚR JČK požadujeme provést vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. Vyhodnocení SEA by se mělo převážně zaměřit na možný vznik kumulativních vlivů v oblasti ochrany ovzduší v severní části obchvatu v blízkosti průmyslových areálů. V této souvislosti poukazujeme např. na rozsudek NSS 1 Ao 7/2011 – 526, kterým byly zrušeny Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje. Vyhodnocení těchto vlivů na životní prostředí je třeba zpracovat jak na úrovni konkrétního navrženého koridoru, tak i se zřetelem na širší vztahy a vazby v souvislosti se stavem v území a se záměry v území schválenými k realizaci či záměry uvažovanými (rozsudek NSS 4 Aos 1/2013 – 133). Tam, kde budou zjištěny potenciální negativní kumulativní nebo synergické vlivy, je nutné navrhnout kompenzační opatření a případný monitoring těchto potenciálních vlivů.

5. V rámci vyhodnocení SEA aktualizace vyhodnotit vliv koridoru pro severní obchvat města Český Krumlov na zvláště chráněná území (dále také „ZCHÚ“), resp. zda realizací aktualizace nemůže dojít k ohrožení předmětů a cílů ochrany soustavy ZCHÚ, (např. CHKO Blanský les a přírodní památky Cvičák). Výše uvedené požadujeme vyhodnotit rovněž u nově navrhovaných projednávaných zvláště chráněných území, které jsou navrhovány v území působnosti dané aktualizace (v návaznosti na § 40 odst. 5 zákona o ochraně přírody a krajiny). Zároveň požadujeme navrhnout ve vyhodnocení případná opatření k předcházení, vyloučení nebo snížení negativních vlivů soustavu ZCHÚ.
6. Požadujeme vyhodnotit takové řešení, kde koridor nezasahuje do území I. zóny CHKO, a to zejména s ohledem na § 26 zákona o ochraně přírody a krajiny, dle kterého je v I. zóně CHKO zakázáno umísťovat a povolovat nové stavby a povolovat a měnit využití území. Případně vyhodnotit takové řešení, kde bude plošné vymezení koridoru minimalizováno takovým způsobem, aby byly minimalizovány negativní zásahy do předmětů a cílů ochrany CHKO Blanský les a Přírodní památky Cvičák.
7. V případě identifikace možných negativních vlivů návrhu A14 ZÚR JČK na ZCHÚ, zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů, biodiverzitu, významné krajinné prvky, ÚSES a další chráněné složky životního prostředí navrhnout ve vyhodnocení SEA opatření k předcházení, vyloučení, snížení či kompenzaci těchto negativních vlivů a opatření zajišťující migrační prostupnost území pro živočichy.
8. Požadujeme, aby při vyhodnocení vlivů A14 ZÚR JČK na ÚSES, a to nejen na jeho nadregionální úroveň, byly důsledně uplatněny přírodovědné principy vymezování ÚSES (viz „Metodika vymezování ÚSES, MŽP, 2017“) a z nich zejména princip funkčních vazeb ekosystémů, princip biogeografické reprezentativnosti a princip přiměřených prostorových nároků. Rovněž je vyžadováno, aby vyhodnocení vlivů na ÚSES, a to jak částí, které svou ekostabilizační funkci v území plní, tak částí, jejichž ekostabilizační funkce v území má být teprve zajištěna, bylo posouzeno z hlediska funkčnosti, resp. potenciální funkčnosti, resp. funkční spojitosti celých větví ÚSES a ve vztahu k prostorové distribuci příslušných biogeografických jednotek (a v důsledku k distribuci stanovištních, resp. ekologických podmínek) a dále z hlediska nezbytnosti zachování nezbytných ekologických vazeb v rámci ÚSES (tedy i uvnitř biocenter), nikoliv „jen“ z hlediska velikosti plochy ÚSES vymezené v územně plánovací dokumentaci.
9. Požadujeme zajistit, aby v případě zjištění negativního vlivu koridoru přeložky na funkční způsobilost systému ekologické stability plnit očekávané funkce byla současně rámcově vyhodnocena možnost případné změny nebo úpravy vymezení ÚSES v zájmu eliminace nebo minimalizace negativních vlivů. *(K problematice posuzování vlivů na ÚSES považujeme za potřebné doplnit, že současně s upřesňováním koridoru pro plánovanou dopravní stavbu v rámci územního plánování na úrovni obcí je nezbytné upřesňovat vymezení skladebných částí ÚSES všech hierarchických úrovní, a to tak, aby byly zohledněny širší územní souvislosti a systémové návaznosti a aby v budoucnu mohl být v území pokud možno zajištěn jak*

veřejný zájem na dopravní obslužnosti, tak veřejný zájem na ochraně a vytváření ÚSES podle § 4 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny).

10. Vyhodnotit ovlivnění migrační prostupnosti krajiny. Za tímto účelem využít vrstvy dálkových migračních koridorů a migračně významných území (a to zejména s ohledem na druhy migrující z/do CHKO Blanský les) poskytovaných Agenturou ochrany přírody a krajiny ČR jako podklad dle přílohy č. 1 části A bodu 119 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů. Vyhodnotit akceptovatelnost navrženého řešení koridoru pro přeložku z hlediska dotčení funkčnosti výše uvedených dálkových migračních koridorů velkých savců, jejich bariér a migračně významných území. Zároveň požadujeme navrhnout ve vyhodnocení případná opatření k předcházení, vyloučení nebo snížení negativních vlivů na migrační prostupnost území pro živočichy.
11. Požadujeme vyhodnotit vliv A14 ZÚR JČK na ZPF, tzn. zaměřit se rovněž na plošnou ochranu ZPF, a to ve smyslu požadavků stanovených ustanovením § 5 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů a podle vyhlášky č. 271/2019 Sb., o stanovení postupů k zajištění ochrany zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů. Současně je nutné navrhnout opatření minimalizující negativní dopad na zemědělskou půdu (*jejich konkretizace musí vycházet z hodnocení vlivu v daném konkrétním území*).
12. Posoudit vlivy na chráněná ložisková území Domoradice a Český Krumlov – Výšný a navrhnout opatření k předcházení, vyloučení, snížení či kompenzaci případných negativních vlivů.
13. Vyhodnotit soulad návrhu A14 ZÚR JČK s již schválenými koncepčními dokumenty v ochraně přírody a krajiny národní úrovně – Státním programem ochrany přírody a krajiny ČR 2020 – 2025, Státní politikou životního prostředí ČR na období 2021 – 2030 s výhledem do roku 2050, Strategií ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016 – 2025 a republikovými prioritami v oblasti ochrany přírody a krajiny stanovenými Politikou územního rozvoje ČR v platném znění.
14. Požadujeme, aby posuzovatel v rámci vyhodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí vypracoval závěry a doporučení včetně návrhu stanoviska MŽP k návrhu aktualizace s uvedením zejména jasných výroků, zda lze z hlediska potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví s aktualizací A14 ZÚR JČK jako celkem souhlasit nebo souhlasit s podmínkami a požadavky včetně jejich upřesnění, anebo nesouhlasit.
15. V rámci vyhodnocení SEA je nezbytné relevantně vypořádat a náležitě odůvodnit všechny požadavky uvedené v tomto stanovisku, resp. uvést, v jaké části vyhodnocení SEA (vhodné jsou odkazy na příslušné strany) došlo k požadovanému hodnocení vlivů a k jakým závěrům posuzovatel při hodnocení dospěl.

Mgr. Evžen Doležal

ředitel odboru posuzování vlivů
na životní prostředí a integrované
prevence

podepsáno elektronicky

Na vědomí

- MŽP, odbor ochrany ovzduší, zde
- MŽP, odbor zvláštní územní ochrany přírody a krajiny, zde
- MŽP, odbor výkonu státní správy I, oddělení České Budějovice, zde