



KRAJSKÝ ÚŘAD LIBERECKÉHO KRAJE

odbor životního prostředí a zemědělství

Adresátům dle rozdělovníku

ČÍSLO JEDNACÍ
KULK 1651/2022
OŽPZ 443/2021

OPRAVNĚNÁ ÚŘEDNÍ OSOBA/LINKA/E-MAIL
Mgr. Nevečeřal/498
marek.neveceral@kraj-lbc.cz

LIBEREC
26. ledna 2022

STANOVISKO

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 (dále jen „zákon“)

k návrhu koncepce

Plán udržitelné městské mobility Liberec – Jablonec nad Nisou (dále jen „stanovisko“)

Předkladatel koncepce: Statutární město Liberec

IČ: 00262978

Nám. Dr. E. Beneše 1/1, 460 59 Liberec 1

Zpracovatel vyhodnocení: spol. NDCON s.r.o.

Zlatnická 1582/10, 110 00, Praha 1

odpovědný řešitel: RNDr. D. Pačesná, Ph.D.,

(autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, osvědčení MŽP č.j 1463/ENV/15)

Další členové týmu: Ing. Jitka Růžičková, Ing. Robert Michek, Ing. Markéta Kašparová, Ing. Tomáš Staš, Ing. Ondřej Černík

Zpracovatel hodnocení vlivů na veřejné zdraví: Ing. Jitka Růžičková

(osvědčení o autorizaci k hodnocení zdravotních rizik reg. č. 014/04)

Stručný popis koncepce:

Účel a základní charakteristika koncepce

Plán udržitelné městské mobility Liberec – Jablonec nad Nisou (dále také jen koncepce) je střednědobý strategický dokument (střednědobý horizont stanoven k roku 2030) s výhledem do roku 2050 (dlouhodobý horizont), který primárně řeší podmínky pro mobilitu v dotčeném území s cílem přispět ke zlepšení kvality života obyvatel. Cílem koncepce je vytvořit dlouhodobě udržitelný systém dopravy přívětivý k jeho uživatelům.

T +420 485 226 470 E podatelna@kraj-lbc.cz

Koncepce bude jedním z podkladů pro činnost statutárních měst Liberec a Jablonec nad Nisou v oblasti udržitelné mobility, zpracování jednotlivých projektů rozvoje obou statutárních měst, čerpání dotací z dotačních programů EU, ČR, Libereckého kraje a dalších donorů a pro zpracování územně plánovací dokumentace Libereckého kraje a statutárních měst Liberec a Jablonec nad Nisou. Na základě koncepce budou realizovány konkrétní projekty naplňující stanovenou vizi, pilíře vize a specifické cíle.

Koncepce je zpracována na úrovni cílů a opatření v jedné variantě, na úrovni aktivit, ve dvou scénářích, nulovém a návrhovém pro každé z návrhových období: návrhový horizont roku 2030 a výhled do roku 2050. Návrhový scénář je zpracován variantně. Koncepce zahrnuje aktivity (projektová řešení), které jsou uvedeny ve třech variantách rozvojového scénáře. Nulový scénář rozvoje odpovídá vývoji dopravní situace při zachování stávajících podmínek a je navržen v jedné variantě. Opatření rozvojového scénáře jsou navržena v jedné variantě, aktivní opatření rozvojového scénáře jsou navržena ve variantách minimální, středové a maximalistické, a to podle ekonomických možností investorů realizovat aktivity k naplnění navržených opatření.

Koncepce navazuje na již existující dokumenty a bude sloužit pro další využití při tvorbě podrobných dopravních a regulačních plánů.

Základní struktura koncepce

Analytická část

Analýza dopravní situace v zájmovém území zahrnuje zejména průzkum dopravního chování, vypracování multimodálního dopravního modelu, analýzu zpracovaných koncepčních materiálů a projektů, sociodopravní průzkumy a modelové výpočty imisní a hlukové zátěže.

Na analýzu vstupních údajů navazuje SWOT analýza, ve které jsou identifikovány silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby.

Z hlediska životního prostředí analytická část věnuje pozornost kvalitě ovzduší a hlukové zátěži měst. Součástí jsou proto modelové výpočty emisí a hlukových zátěží. V závěru dokumentu jsou uvedeny negativní vlivy na obyvatele vyvolávané hlukem z dopravy, včetně možného řešení v dalších částech koncepce.

Návrhová část

Návrhová část obsahuje návrh vize a pilířů mobility, návrhy strategických a specifických cílů, návrh opatření, akční plán, indikátory a monitoring, předpokládané promítnutí aktivit v území.

Na základě výsledků analytické části jsou navrženy pilíře společné vize, které představují cílový stav mobility ve střednědobém a dlouhodobém horizontu. Tyto pilíře jsou následně rozpracovány do strategických a specifických cílů do konkrétnějších a měřitelných okruhů činností. Návrh opatření formuluje jednotlivé aktivity, jejichž podrobnější rozdělení je uvedeno v akčním plánu.

Strategickými cíli koncepce jsou: Veřejný prostor přátelský pohybu bez aut, Vyšší podíl nemotorové dopravy, Vyšší podíl veřejné dopravy a Racionální užívání automobilů s ohledem na veřejný prostor.

Dle dokumentu vyhodnocení vlivů je hlavním cílem koncepce „*uspořádání veřejného prostoru měst Liberec a Jablonec nad Nisou s důrazem na koncepční hierarchizaci, prostupnost a přehlednost*“. Při tom koncepce bere ohled „*zejména na potřeby odpočinku, relaxace a pohybu obyvatel pěšky, na jízdním kole a prostředky integrované, konkurenceschopné hromadné dopravy, zajištění dostatečně kapacitní sítě hlavních ulic pro plynulou, bezpečnou a nebariérovou automobilovou dopravu s odpovídající nabídkou odstavných a parkovacích stání*“.

zejména pro rezidenty a s respektováním historických, urbanistických a architektonických kvalit vystavěného prostředí obou měst“.

Průběh posuzování:

Krajský úřad, odbor životního prostředí a zemědělství, jako příslušný orgán k posuzování předmětné koncepce dle § 22 zákona (dále také jen „příslušný úřad“), obdržel dne 4. 5. 2021 dokument oznámení koncepce, který však neobsahoval informace, na jejichž základě by bylo možné provést zjišťovací řízení v souladu s kritérii pro zjišťovací řízení dle přílohy č. 8 zákona, a to především v oblasti vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a s nimi souvisejících kritérií. Krajský úřad proto v zákonné lhůtě pro vyhodnocení souladu dokumentu oznámení se zákonnými náležitostmi vrátil tento dne 14. 5. 2021 k dopracování, přičemž uvedl, na jaké druhy informací se má doplnění dokumentu oznámení zejména zaměřit.

Doplněný dokument oznámení koncepce byl příslušnému úřadu předložen dne 2. 6. 2021. Oznámení bylo doplněno zejména o návrh opatření a aktivit, mírně byla rozšířena kapitola D a některé další kapitoly oznámení. Především na základě doplněného návrhu opatření a aktivit vyhodnotil orgán SEA oznámení koncepce jako umožňující provést zjišťovací řízení naplňující kritéria dle přílohy č. 8 zákona.

Zjišťovací řízení bylo zahájeno dne 9. 6. 2021 zveřejněním informace o oznámení koncepce a o tom, kdy a kde je možné do něj nahlížet, na úřední desce Libereckého kraje. Informace byla rovněž zveřejněna v Informačním systému CENIA – SEA, kód koncepce LBK008K (https://portal.cenia.cz/eiasa/detail/SEA_LBK008K), a zaslána dotčeným územním samosprávným celkům pro zveřejnění na úředních deskách, zároveň s žádostí o vyjádření. Informace o oznámení koncepce byla zaslána také dotčeným orgánům s žádostí o vyjádření. Lhůta pro vyjádření k oznámení koncepce končila dnem 29. června 2021.

Zjišťovací řízení bylo ukončeno dne 14. 7. 2021 vydáním závěru zjišťovacího řízení č.j. KULK 41037/2021, ze dne 14. 7. 2021. Závěr zjišťovacího řízení byl ve stejný den zveřejněn na úřední desce Libereckého kraje a v Informačním systému CENIA – SEA a rozeslán dotčeným orgánům a územním samosprávným celkům.

Návrh koncepce, včetně vyhodnocení vlivů koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (dále také „vyhodnocení SEA“), byl ve finálním znění předložen krajskému úřadu dne 30. 9. 2021. Po kontrole náležitostí byla dotčeným orgánům a dotčeným územním samosprávným celkům dne 11. 10. 2021 rozeslána informace o návrhu koncepce, včetně vyhodnocení SEA, spolu s upozorněním na možnost vyjádřit se k návrhu koncepce. Ve stejný den byl návrh koncepce, včetně vyhodnocení SEA, zveřejněn dle ustanovení § 16 zákona v Informačním systému CENIA – SEA a informace o něm byla zveřejněna na úřední desce Libereckého kraje.

Vzhledem ke skutečnosti, že příslušný úřad neobdržel žádné vyjádření veřejnosti k oznámení koncepce v rámci zjišťovacího řízení, upustil příslušný úřad v souladu s § 10f odst. 2 zákona od konání veřejného projednání návrhu koncepce.

Obdržená vyjádření k návrhu koncepce a vyhodnocení SEA byla předána příslušným úřadem předkladateli dne 5. 11. 2021.

Vypořádání doručených vyjádření, které je jedním z nezbytných podkladů pro vydání stanoviska SEA, včetně upraveného návrhu koncepce a vyhodnocení SEA, obdržel příslušný úřad od předkladatele koncepce dne 10. 1. 2021.

Stručný popis posuzování:

Vyhodnocení SEA bylo zpracováno v souladu se zákonem o posuzování vlivů na životní prostředí, v rozsahu přílohy č. 9 k tomuto zákonu, která stanoví náležitosti vyhodnocení koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, a dle požadavků na jeho obsah a rozsah uvedených v závěru zjišťovacího řízení vydaného podle § 10d zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví vycházelo z následujících podkladů:

- Analýza stavu životního prostředí dotčeného území (včetně charakteristik hlavních trendů vývoje).
- Analýza relevantních strategických koncepčních rozvojových dokumentů na národní i mezinárodní úrovni.
- Stanovení sady referenčních cílů ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, reprezentujících relevantní pozitivní trendy v ochraně životního prostředí dle jeho jednotlivých složek. Jednotlivá opatření a aktivity navrhované v koncepci by měly v optimálním případě přispět k plnění těchto trendů, a z tohoto hlediska jsou v rámci posouzení vlivů na životní prostředí hodnoceny.
- Tabulkové a slovní hodnocení cílů koncepce ve vztahu k referenčním cílům ochrany životního prostředí včetně hodnocení rozsahu vlivů, jejich spolupůsobení a časového rozsahu s větší podrobností hodnocení u potenciálních negativních vlivů.
- Tabulkové a slovní hodnocení opatření a scénářů ve vztahu k jednotlivým složkám životního prostředí včetně hodnocení rozsahu vlivů, jejich spolupůsobení a časového rozsahu s větší podrobností hodnocení u potenciálních negativních vlivů.
- Doporučení k vyloučení, minimalizaci, zmírnění nebo kompenzaci potenciálně negativních vlivů a návrhy úprav textu koncepce na základě výše uvedených kroků.
- Návrh environmentálních indikátorů pro sledování vlivů realizace koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví.
- Návrh environmentálních kritérií pro výběr projektů, jako návod pro výběr projektů.

Závěry posuzování:

Předložené vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví konstatuje, že nebyly identifikovány žádné významnější negativní vlivy této koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví, které by znemožňovaly její schválení. To se týká jak celkového vyhodnocení koncepce, tak i vyhodnocení jednotlivých specifických cílů a opatření. Byly identifikovány potenciálně mírně negativní vlivy, respektive potenciální rizika, u kterých byla navržena doporučení k jejich předcházení, vyloučení či snížení.

Na základě všech výše uvedených skutečností je dle dokumentu vyhodnocení vlivů koncepce možno konstatovat, že předložená koncepce nebude mít významně negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví.

Současně byl vyloučen vliv na lokality soustavy Natura 2000.

Přeshraniční vlivy koncepce nebyly identifikovány.

Na základě všech informací dokument vyhodnocení doporučuje vydat souhlasné stanovisko k posouzení vlivů koncepce na životní prostředí.

Závěry hodnocení vlivu na veřejné zdraví

Závěr předloženého hodnocení vlivů na veřejné zdraví konstatuje, že naplnění cílů koncepce povede jednoznačně ke zlepšení životních podmínek ve městech Liberec a Jablonec nad Nisou, zlepšení životního stylu obyvatel a tím i ke zlepšení zdravotního stavu obyvatel obou měst. Předložené hodnocení vlivu na veřejné zdraví proto nenavrhuje žádná opatření pro snížení negativních vlivů plynoucích z realizace koncepcí navržených opatření.

Na základě návrhu koncepce, oznámení koncepce, závěru zjišťovacího řízení, vyhodnocení koncepce podle zákona, hodnocení vlivu na veřejné zdraví, vyjádření dotčených územně samosprávných celků, dotčených správních úřadů a dalších subjektů

v y d á v á

Krajský úřad Libereckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen krajský úřad), jako příslušný úřad podle § 22 písm. b) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů,

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k návrhu koncepce

Plán udržitelné městské mobility Liberec – Jablonec nad Nisou

Souhlasné stanovisko k návrhu „Plán udržitelné městské mobility Liberec – Jablonec nad Nisou“ se vydává v souladu s § 10g odst. 2 zákona s následujícími podmínkami, které je doporučeno zpracovat do podoby koncepce předkládané ke schválení:

Podmínky souhlasného stanoviska:

Při výběru konkrétního řešení aktivít preferovat řešení s minimálními negativními vlivy z hlediska životního prostředí, s důrazem na následující:

- 1) Při navrhování aktivit a přípravě konkrétního řešení nezasahovat do zvláště chráněných území a respektovat území přírodního parku Ještěd (a dalších, vyhlášených v budoucnosti) a biotopů s aktuálně potvrzeným výskytem zvláště chráněných druhů organismů. Pokud bude dotčení těchto území nevyhnutelné, konzultovat konkrétní řešení již ve fázi přípravy ideového návrhu s orgány ochrany přírody a krajiny a minimalizovat dopady na přírodní hodnoty těchto území.
- 2) Při navrhování aktivit a přípravě konkrétního řešení minimalizovat zásahy do významných krajinných prvků a do územního systému ekologické stability a preferovat řešení bez negativních vlivů na tyto prvky. Již ve fázi přípravy ideového návrhu brát v potaz nutnost zachování ekologicko-stabilizačních funkcí těchto prvků a konzultovat konkrétní řešení s orgány ochrany přírody.

- 3) Pozemní komunikace ve volné krajině navrhovat tak, aby byla umožněna migrace relevantních druhů živočichů, a to především s ohledem na vymezenou regionální a nadregionální síť ÚSES, dálkové migrační koridory a migračně významná území.
- 4) Při přípravě projektů silnic II. tříd a vyšších zpracovat jako podklad pro rozhodování biologické hodnocení, rozptylovou studii a hlukovou studii. V ostatních případech může nutnost zpracování takových studií vyplynout z požadavků dotčených orgánů státní správy, v rámci přípravy ideového návrhu je proto nutné prověřit střetovost záměrů se zájmy ochrany životního prostředí a veřejného zdraví u příslušných orgánů státní správy.

V případě překročení legislativních limitů ochrany veřejného zdraví, případně významnějšího zhoršení oproti stávajícímu stavu, bude dále zpracováno hodnocení zdravotních rizik

- 5) Vzhledem k možnostem území upřednostňovat zkapacitňování stávajících komunikací namísto budování nových kapacitních komunikací. Nové kapacitní komunikace budovat v územích se zhoršeným stavem, kde nelze realizovat jiné řešení (na základě podložené analýzy možností).
- 6) V případě, že bude nutné vybudovat kapacitní dopravní infrastrukturu (silnice II. tříd a vyšší, vícekolejné železnice) v oblasti nefragmentované dopravou (polygon UAT), bude zpracována studie pro zmírnění vlivů této stavby na přírodu a krajinu.
- 7) Při přípravě nových úseků komunikací, nebo navýšení přepravy na železnici, řešit rovněž protihluková opatření, výsadbu izolační zeleně aj.
- 8) Při navrhování nových a rekonstrukci stávajících komunikací a ostatních nepropustných ploch do projektu zahrnout opatření pro omezování odtoku srážkové vody z krajiny přednostně prostřednictvím opatření pro vsakování a odpařování vody (s ohledem na možnosti přírodních, zejména hydrogeologických podmínek). Prostou retenci s regulovaným odtokem do kanalizace nebo vodního toku volit pouze v případech, kdy technické podmínky vylučují realizaci opatření na akumulaci vody pro zálivku zeleně, vsakování a/nebo vypařování vody, případně kombinaci uvedených opatření.
- 9) U záměrů dopravní infrastruktury, u kterých lze na základě charakteristik dotčeného území předpokládat významné střety se zájmy ochrany životního prostředí a zdraví obyvatel, je doporučeno ve vhodných případech navrhnout a vyhodnotit alternativní varianty realizace záměru, případně dosažení kýženého cíle jiným způsobem, který má významně nižší negativní dopady na zájmy chráněné zvláštními zákony.
- 10) V případě blízkosti či kolize navrhovaného opatření s lokalitou staré ekologické zátěže provést analýzu rizik zaměřenou na riziko možného rozšíření kontaminace a návrh případného asanačního zásahu.
- 11) Minimalizovat výstavbu v záplavových územích na nevyhnutelně nutnou míru.
- 12) Do území s vysokým povodňovým rizikem nebudou umísťovány stavby, které by mohly vytvářet překážky v aktivní zóně toku a měnit srážko-odtokové poměry území.
- 13) Mostní objekty navrhovat nejméně na průtočnou kapacitu podmostí Q_{100} , aby při zvýšených průtocích (povodně) nedocházelo k omezování kapacity vodních toků.

- 14) Pro zachování biodiverzity přednostně nezasahovat do lesních pozemků a přírodně cenných částí údolních niv. V případě budování nových cyklotras nebo turistických cest je zde přednostně vést po stávajících lesních a polních cestách. V případě zásahu do těchto pozemků z důvodu budování cyklotras nebo turistických cest minimalizovat kácení a zpevněné nepropustné povrchy na pouze nezbytně nutnou míru.
- 15) Dbát na ochranu zemědělské a lesní půdy, minimalizovat zábory půdního fondu především v I. a II. třídě ochrany ZPF. Pro výstavbu nové infrastruktury přednostně využívat plochy brownfields, případně výstavbu směřovat do ploch s nižší bonitou půdy.
- 16) Minimalizovat stavební zásahy do niv vodních toků na nezbytně nutnou míru. Drobné liniové stavby, jako jsou pěší cesty a cyklostezky, budou přírodního charakteru (bez nepropustného povrchu) a musí respektovat stávající přírodní ráz daného úseku. Z důvodu jejich budování nesmí být zasahováno do koryta vodního toku (úprava směrových a šířkových poměrů vodního toku, opevňování koryta atd.).
- 17) Při úpravách veřejných prostranství zajistit ochranu hodnotnějších ploch zeleně zachovalých v rámci stávající zástavby. Omezit zásah do významných krajinných prvků (dále jen VKP) na nezbytně nutnou míru. V případě dotčení VKP vyhodnotit potenciál pro variantní řešení nedotýkající se VKP.
- 18) Při navrhování nových a rekonstrukci stávajících komunikací a veřejných prostranství dbát na realizaci opatření snižujících negativní dopady zástavby na mikroklimatické podmínky území a na zdraví člověka, jako je výsadba vzrůstných stromů, vodní prvky, mobilní stínící prvky atp.
- 19) Při výstavbě nových či regeneraci stávajících budov (např. parkovací domy) podporovat projekty s prvky adaptace na změnu klimatu formou modrozelené infrastruktury (zelené fasády, střechy, využití šedých vod, zadržování srážkových vod a podobně, včetně minimalizace výměry vodě nepropustných zpevněných ploch). V rámci modernizace budov preferovat energeticky úsporné instalace (například zateplení budov a jiné) a tím snižovat i vlivy na klima.
- 20) V průběhu realizací stavebních prací v území je nutno zajistit, že budou eliminovány nebo alespoň minimalizovány negativní dopady jejich provádění na životní prostředí. Je potřeba zohlednit principy adaptace na klimatickou změnu.
- 21) V průběhu realizace a po realizaci stavebních objektů zajistit kontrolu výskytu invazivních nepůvodních druhů rostlin a živočichů, v případě jejich zjištění zajistit jejich okamžitou likvidaci a následnou kontrolu případného zbytkového výskytu.
- 22) Případné zásahy do městské památkové zóny, nebo ochranného pásma kulturních památek je nutné konzultovat záměr s Národním památkovým ústavem.
- 23) Celé území je nutné chápat jako území s archeologickými nálezy. Z tohoto důvodu je nutné ohlásit písemně s dostatečným časovým předstihem zahájení výkopových prací Archeologickému ústavu Akademie věd ČR a následně umožnit některé z oprávněných organizací provedení záchranného archeologického výzkumu. Obdobně je třeba postupovat, má-li se na takovém území provádět jiná činnost, kterou by mohlo být ohroženo provádění archeologických výzkumů.

- 24) V rámci přípravy výstavby nových stavebních objektů aplikovat prvky cirkulárního stavitelství, tedy principu, kdy se stavba stává materiálovou bankou pro další využití po skončení jejího účelu, nebo životnosti.
Při návrhu parkovacích domů zvažovat jejich případnou využitelnost pro jiné účely v případě snížení poptávky po parkovacích stání v budoucnosti a konstrukci navrhovat tak, aby změna způsobu využití objektu byla možná bez technicky a ekonomicky neúměrně náročných stavebních úprav (např. výška pater odpovídající i jiným potenciálním účelům využití).
- 25) Kromě zvýšení konkurenceschopnosti hromadné, cyklistické a pěší dopravy zlepšováním podmínek pro jejich využívání a uzavírkami ulic pro motorová vozidla, zvážit redukci individuální automobilové dopravy prostřednictvím progresivních cen parkování, zpoplatněného vjezdu do center měst a podobně.
- 26) Rozvíjet environmentální vědomí obyvatel, zejména v oblasti omezování vlivů dopravy na životní prostředí.

Podmínky z hlediska monitoringu naplňování cílů koncepce:

- 27) Doplnit indikátor „počet obyvatel měst Liberec a Jablonec nad Nisou vystavených nadlimitním hladinám hluku z dopravy“.
- 28) Doplnit indikátor „plošný zábor ZPF a PUPFL v důsledku realizace záměrů vycházejících z koncepce“.
- 29) Doplnit indikátor „počet územních střetů stavebních záměrů vycházejících z koncepce se zvláště chráněným územím, přírodním parkem, VKP a prvky ÚSES“.
- 30) Součástí schválené koncepce bude stanovení základního mechanismu (způsob získávání a vyhodnocení dat, odpovědný garant, časový plán pro naplnění cílů monitoringu a vyhodnocení atp.) a časového harmonogramu realizace sledování a rozboru vlivů koncepce podle § 10h zákona, včetně základního zaměření a obsahu závěrečné zprávy, jako výstupu z tohoto procesu. Obsah a zaměření závěrečné zprávy bude vycházet z podmínek tohoto stanoviska a z příslušných kapitol dokumentu vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí a bude naplňovat účel a cíle vyplývající z dílky § 10h zákona.
- 31) Indikátory vlivů koncepce na životní prostředí, uvedené v tabulce 15 dokumentu vyhodnocení vlivů koncepce, budou upřesněny tak, aby bylo zřejmé, jaká data budou sledována.
- 32) V rámci sledování a rozboru vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví podle § 10h zákona zpracovat vyhodnocení dopadů provádění jednotlivých opatření a aktivit koncepce na životní prostředí (vedle indikátorů stanovených vyhodnocením koncepce). Na základě tohoto vyhodnocení vypracovat případný návrh vhodných eliminačních, zmírňujících a/nebo kompenzačních opatření, případně návrh na změnu koncepce.
Toto vyhodnocení, včetně návrhu odpovídajících opatření, provést jako součást hodnocení stanovených indikátorů, tj. alespoň s výstupy v roce 2025 a v roce 2030 (termíny doporučené zpracovatelem dokumentu vyhodnocení vlivů).
Výstupy vyhodnocení budou předloženy v uvedených letech dotčeným orgánům státní správy kompetentním v oblasti ochrany životního prostředí, veřejného zdraví a kulturního dědictví.

Krajský úřad upozorňuje na povinnost schvalujícího orgánu a předkladatele koncepce postupovat podle § 10g odst. 4 až 6 zákona.

Odůvodnění podmínek stanoviska:

Podkladem pro vydání tohoto stanoviska byly kromě upraveného návrhu koncepce, jehož nedílnou součástí je vyhodnocení SEA a hodnocení vlivů koncepce na veřejné zdraví, také vyjádření k němu podaná a vypořádání všech obdržených vyjádření.

K návrhu koncepce byla v řádném termínu doručena vyjádření od následujících subjektů:

- Česká inspekce životního prostředí, OI Liberec (ze dne 25. 10. 2021)
- Krajská hygienická stanice Libereckého kraje (ze dne 26. 10. 2021)
- Krajský úřad Libereckého kraje, odbor zdravotnictví (ze dne 22. 10. 2021)
- Krajský úřad Libereckého kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu (ze dne 20. 10. 2021)
- Krajský úřad Libereckého kraje, odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu (ze dne 13. 10. 2021)

Vyjádření obdržená po konci lhůty k vyjádření:

Městský úřad Turnov, odbor životního prostředí (ze dne 2. 11. 2021)

Stanovisko České inspekce životního prostředí, OI Liberec (č.j. ČIŽP/51/2021/4242)

Z hlediska ochrany vod upozorňuje, že v materiálu je jako jeden z cílů uvedeno rozšíření cyklostezek s poznámkou, že nejvhodnější budování těchto cyklostezek je podél vodních toků. S tímto lze dle ČIŽP souhlasit pouze za předpokladu, že realizací cyklostezek nebudou vodní toky ohroženy.

Vypořádání připomínek:

Vyhodnocení vlivu navrhovaných opatření na významné krajinné prvky, tj. i na vodní toky, a návrh odpovídajících zmírňujících opatření byly součástí požadavků uvedených v závěru zjišťovacího řízení. Snížení negativního vlivu cyklostezek na vodní toky je tak reflektováno v navržených opatřeních dokumentem vyhodnocení vlivů a také podmínkami tohoto stanoviska č. 14 a 16.

Stanovisko Krajské hygienické stanice Libereckého kraje (č.j. ČIŽP/51/2021/4242)

Krajská hygienická stanice považuje koncepci z hlediska zdravotních rizik a dopadů na zdraví za přijatelnou a nemá k ní připomínky.

Krajský úřad Libereckého kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu

Odbor územního plánování a stavebního řádu (dále jen KÚ LK OÚPSŘ) měl k návrhu koncepce a vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí následující připomínky (obsah některých připomínek je zkrácen se zachováním základních tezí):

- **Návrhová část Plánu mobility – opatření 4.2.2. str. 38 a příloha č. 1 aktivita A.1.5. v opatření 4.2.2 není v souladu se ZÚR LK**

Navrhované řešení z Plánu mobility po realizaci západního obchvatu Jablonce nad Nisou koncentruje veškerou dopravu ze silnice I/14 i stávající I/65 (výhledové I/10) do průtahu

obytným a rekreačním územím a oddaluje a zpochybňuje výhledovou realizaci regionálně významného nového silničního spojení I/10 Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald, které je zakotveno v Zásadách územního rozvoje Libereckého kraje (ZÚR LK).

- **Plán mobility - Dopravní model je nevěrohodný**

Zpracovatelé dopravního modelu v úseku kolem přehrady u městské haly v Jablonci n/N v příloze č. 24 předpokládají v roce 2030 nárůst dopravy o pouhých 634 OA a 150 NA. Nelze předpokládat, že kumulace dopadů realizace silnice I/14 v parametrech silnice I. třídy pod přehradou v úseku Harrachovská – Podhorská, realizace západního obchvatu silnicí I. třídy a všeobecně očekávatelného nárůstu dopravy za 10 let (např. dle prognózy výhledových intenzit dopravy TP225) způsobí jen takto malý nárůst dopravy. Je třeba zdůraznit, že po realizaci západního obchvatu a severního průtahu pod přehradou silnicemi I. třídy by tímto úsekem – ulicí U Přehrady byla v podstatě koncentrována veškerá tranzitní doprava a velká část dopravy místní a mikroregionální.

Zpracovatelé dopravního modelu v příloze č. 25 v rozporu s logickým očekáváním a obecnými prognózami nárůstu intenzity dopravy v TP225 tvrdí, že po realizaci západního obchvatu a severního průtahu dojde k nárůstu intenzity osobní automobilové dopravy za 24 hodin v ulici U Přehrady v Jablonci n/N v úseku kolem městské haly v období 2020 - 2030 o pouhé 1 %.

Takto podhodnocené intenzity dopravy pak mají nezbytně zásadní dopad na věrohodnost a správnost vyhodnocení vlivů aktivit a opatření Plánu mobility na hluk a znečištění ovzduší, které je uvedené ve Vyhodnocení.

Intenzita dopravy na západním obchvatu neodpovídá intenzitám uváděným v dokumentaci EIA pro západní obchvat

KÚ LK OÚPSŘ upozorňuje, že intenzity dopravy uváděné pro silniční dopravu v roce 2030 na západním obchvatu Jablonce nad Nisou např. v příloze č. 25 návrhové části Plánu mobility - 4180 OA a 1000 NA za 24 hodin - působí ve srovnání s navazujícími dopravními proudy (výjezd z Jablonce n/N u bývalé porodnice před napojením západního obchvatu 14750 OA a 2430 NA, silnice I/65 v úseku mezi Rádlem a Jabloncem nad Nisou 16250 OA a 2990 NA viz následující obrázek) podhodnoceně.

Zároveň jsou intenzity dopravy na západním obchvatu v Plánu mobility v rozporu s intenzitami, které byly pro stavbu západního obchvatu uváděné v dokumentaci EIA - 12850 vozidel za 24 hodin. Není zřejmé, na základě jakých podkladů Plán mobility počítá s méně než polovičními intenzitami dopravy na západním obchvatu Jablonce nad Nisou v roce 2030 než počítala příslušná dokumentace EIA.

- **Vyhodnocení, kap. 1, str. 21 – komentář vztahu Plánu mobility k ZÚR LK**

ZÚR LK neobsahuje pouze obecné krajské priority územního plánování, ale zejména konkrétní plochy a koridory nadmístního významu či veřejně prospěšné stavby. Vyhodnocení však komentuje pouze vazbu k některým krajským prioritám územního plánování, které označuje jako podněty s konkrétními nároky na změnu využití území. Není zřejmé, proč byla ke komentáři vazby Plánu mobility k ZÚR LK vybrána např. prioritá P20 zabývající se energetikou. Na druhou stranu není vyhodnocen soulad Plánu mobility např. s úkoly územního plánování v rozvojové oblasti republikového významu OB7 Liberec, které mají k problematice Plánu mobility tematicky blíž (např. úkol pro územní plánování b) v zásadě Z1).

- **Vyhodnocení, kap. 5, str. 94 (obdobně kap. 14 str. 136) – soulad Plánu mobility se ZÚR LK**

Vyhodnocení uvádí, že sporné aktivity byly na základě připomínek k aktivitám v rámci opatření 4.2.2 přejmenovány tak, aby nedocházelo k pochybnostem jejich souladu se ZÚR. KÚ LK OÚPSŘ konstatuje, že aktivity byly sice upraveny, ale nesoulad aktivity A.1.5 se ZÚR LK přetrvává. Více k nesouladu je uvedeno výše v připomínce k aktivitě A.1.5.

- **Vyhodnocení, kap. 6, str. 107 – metodika hodnocení**

Vyhodnocení na str. 107 uvádí, že kumulativní, synergické působení je komentováno u relevantních opatření. Za relevantní opatření k vyhodnocení kumulativních vlivů pokládá KÚ LK OÚPSŘ zejména západní obchvat Jablonce n/N a severní průtah Jablonce n/N pod přehradou. Kumulativní hodnocení těchto záměrů ve Vyhodnocení však chybí. Je nesporné, že po realizaci západního obchvatu bude zásadně zvýšena intenzita dopravy ve směru severního průtahu pod přehradou. V případě realizace severního průtahu silnicí I. třídy I/14 s novou trasou ulicí Na Čihadle a pod Vrchlického sady a ulicí Palackého dojde k dalšímu navýšení intenzit dopravy obytným územím, které je značně zasažené hlukem již dnes.

- **Vyhodnocení, kap. 6, str. 107 – metodika hodnocení variant**

Nebylo vyhověno požadavkům KÚ LK OÚPSŘ ze zjišťovacího řízení a nebyl hodnocen průběh silnice I/14 ve variantách a v širších vazbách. Vyhodnocení tak vůbec nesrovnává variantu navržené trasy silnice I/14 z Plánu mobility (kombinace severního průtahu Jabloncem n/N pod přehradou a stávající silnice v úseku Jablonecké Paseky – Tanvald) s variantou ze ZUR LK, kde je silnice I/14 vedena západním obchvatem Jablonce nad Nisou a pokračuje v peáži s novou silnicí I. třídy (přeloženou I/10) na Smržovku a Tanvald. V případě přeložky I/10 do nové silnice v peáži s I/14 by bylo vhodné započít i pozitivní dopady na životní prostředí v bezprostředním okolí stávající trasy I/10 z Turnova přes Železný Brod do Tanvaldu.

- **Vyhodnocení, kap. 14, str. 136 - 138 – vypořádání požadavků KÚ LK OÚPSŘ ze zjišťovacího řízení**

Zpracovatel Vyhodnocení se i přes upozornění vyhýbá konkrétnímu a podrobnému vyhodnocení jednotlivých záměrů – aktivit, i když je k nim dostatek informací a podkladů pro vyhodnocení. Řada navržených aktivit má zcela jasné územní parametry, které dostatečně umožňují její konkrétní vyhodnocení. KÚ LK OÚPSŘ upozorňuje, že ke konkrétnímu vyhodnocení jednotlivých záměrů dochází např. i v rámci ZÚR, které se zpracovávají ve schématickém měřítku 1 : 100 000.

Např. aktivita A.1.5 na severní průtah Jabloncem n/N silnicí I/14, na který KÚ LK OÚPSŘ upozorňoval již ve zjišťovacím řízení, je v návrhu Plánu mobility navrhována ve zcela konkrétní trase v přesně uvedených ulicích. Jediné, co není přesně známo je konkrétní technické řešení tohoto záměru (aktivity). KÚ LK OÚPSŘ očekával, že z Vyhodnocení této aktivity by tedy měly vyplynout zcela jasné a územně ukotvené požadavky na tuto stavbu, aby byly eliminovány její negativní vlivy. Vypořádání připomínky, že se jedná pouze o odhadovanou trasu, která se může měnit podle územních podmínek, je v tomto případě zavádějící.

Vymístění dopravy na vnitřní městské okruhy, nahrazující v Jablonci n/N dosud neexistující obchvaty, může vést ke zhoršení plynulosti dopravy a zásadní kumulaci negativních dopadů z dopravy na obytné a rekreační území kolem městských okruhů.

K vypořádání připomínky na str. 63 oznámení koncepce upozorňuje KÚ LK, OÚPSŘ, že cíle koncepce Plánu mobility byly sice vyhodnoceny v kapitole 5 Vyhodnocení, ale vyhodnocení bylo velmi obecné a nehodnotilo dílčí opatření a aktivity. Takovéto hodnocení pak např. nemohlo vyhodnotit, zda je aktivita A.1.5 Plánu mobility v souladu s opatřením PZKO_202_9_9 Odklon tranzitní a části vnitroměstské dopravy mimo obydlené části obcí

z Programu zlepšování kvality ovzduší, zóna Severovýchod – CZ05 (akt. 2020), na které KÚ LK OÚPSŘ upozorňoval.

- **Vyhodnocení, samostatný soubor „05_Podrobné hodnocení návrhové části koncepce.pdf“, tabulka opatření 4.2.2 Nové trasy silnic I. třídy, doplnění uliční sítě a odstranění kapacitních omezení v Jablonci nad Nisou**

Z pohledu územního plánování a standardního hodnocení územně plánovacích dokumentací i Politiky územního rozvoje ČR v SEA se jedná o nedostatečné a zjednodušené vyhodnocení klíčových dopravních záměrů regionálního významu, které je jako podklad pro územně plánovací činnost nevyužitelné.

K textu hodnocení aktivity A.1.1 a A.1.3 je třeba konstatovat, že záměr západního obchvatu Jablonce nad Nisou a silnice I. třídy Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald není navržen ve střetu s regionálním biocentrem ÚSES, jak je chybně uvedeno v textu Vyhodnocení. Platné a závazné vymezení koridoru pro záměr a ploch pro regionální biocentra ÚSES je v ZÚR LK (např. výkres č. 2).

Hodnocení se jeví jako nevyvážené, když u aktivity A.1.3 je uvedeno, že má významný negativní vliv na intravilán Nové Vsi nad Nisou a Smržovku, ale totožné významné negativní vlivy aktivity A.1.5 na intravilán Jablonce nad Nisou hodnocení bagatelizuje s odkazem, že stát dokáže zafinancovat environmentálně udržitelné provedení. Není uveden žádný relevantní důvod, proč by se měl zpracovatel hodnocení domnívat, že stát nedokáže zafinancovat environmentálně udržitelné provedení i u aktivity A.1.3.

Nelze souhlasit s hodnocením aktivity A.1.5: „*ve skutečnosti jde o zachování stávající komunikace s jejím převedením pod stát, který na rozdíl od kraje či města dokáže zafinancovat její environmentálně udržitelné provedení*“. Jedná se o silnici I/14 v parametrech silnice I. třídy ve zcela konkrétní nové trase v úseku Harrachovská – Na Čihadle – Vrchlického sady – U Přehrady – Chelčického. V části trasy dosud žádná pozemní komunikace není. Aktivitu není možné při hodnocení vlivů na životní prostředí porovnávat se stávajícím stavem, ale je třeba ji porovnávat zejména se stávající variantou dlouhodobé a stabilizované koncepce průchodu silnice I/14 přes území Jablonce nad Nisou, Nové Vsi nad Nisou a Smržovky. V případě realizace aktivity A.1.5 dojde velmi pravděpodobně ke konzervaci stávajícího nevyhovujícího průchodu silnice I/14 obytným územím i v úseku Jablonecké Paseky - Lučany nad Nisou – Smržovka – Tanvald a bude odložena až ohrožena realizace přeložky silnice I/10 z trasy Turnov - Železný Brod – Tanvald do trasy Turnov – Jablonec nad Nisou – Smržovka – Tanvald.

V rámci hodnocení aktivity A.1.5 postrádá KÚ LK OÚPSŘ konkrétní požadavky na řešení silnice zmírňující její negativní vliv na životní prostředí. Hodnocení např. neobsahuje žádné požadavky na minimalizaci hluku a znečištění ovzduší z dopravy při průchodu zcela obytné ulice na Čihadle, žádné požadavky na průchod Vrchlického sady nebo žádné požadavky na průchod přes rekreačně významné veřejné prostory v bezprostředním okolí přehrady Mšeno, bazénu a městské haly. Hodnocení se pouze obecně odkazuje na tunelové řešení, které není dosud specifikované, aniž by např. bylo uvedeno, kde je třeba v navazující fázi plánování stavby tunelové řešení navrhnout, aby se zabránilo negativním vlivům stavby na okolí. Z hlediska negativních vlivů stavby je nepochybně zásadní rozdíl, zda bude tunel pouze pod částí parku Vrchlického sady a ulicí Palackého, nebo bude veden již celou ulicí Na Čihadle.

Vyhodnocení neprověřilo, zda dotčené území kolem uvažovaného severního průtahu Jabloncem nad Nisou od okružní křižovatky Harrachovská – Tovární – Ladova do okružní křižovatky Chelčického – Podhorská v Jabloneckých Pasekách může vůbec dlouhodobě unést takové zásadní navýšení dopravní zátěže, jakým je konečné převedení silnice I/14 do průtahu Jabloncem nad

Nisou pod přehradu. Je třeba na základě realistických prognóz intenzity dopravy prokázat, že takováto změna vedení silnice I. třídy má potenciál splnit hlukové limity.

Vypořádání připomínek:

Zpracovatel návrhu koncepce a vyhodnocení vlivů koncepce zapracoval některé připomínky do návrhu koncepce a vypořádal připomínky, které akceptovány nebyly (podrobné vypořádání nesouhlasných připomínek je zveřejněno na portálu Cenia spolu s tímto stanoviskem).

KÚLK OÚPSŘ po seznámení se s návrhem koncepce, upraveným na základě obdržených připomínek (v souladu s §10f odst. 7 a odst. 8 zákona), a s vypořádáním nesouhlasných připomínek, akceptoval způsob vypořádání svých výhrad k návrhu koncepce a vyhodnocení jejich vlivů. OÚPSŘ při tom vychází ze změn provedených v návrhu koncepce, kdy již není deklarován soulad se ZÚR LK, a z vysvětlení modelových parametrů použitých k odhadu budoucích intenzit dopravy.

Připomínky OÚPSŘ, zpochybňující modelaci dopravní zátěže uvažovaného severního průtahu Jabloncem nad Nisou, se zakládají na předpokladu zásadního přesunu tranzitní dopravy ve směru Praha-Tanvald na trasu plánovaného západního obchvatu a uvažovaného navazujícího severního průtahu. Použitý model však předpokládá rozložení objemu dopravy, kdy zásadní část tranzitní dopravy ve směru Praha - Tanvald bude procházet jihovýchodní trasou, tedy centrem města, a ostatní směry dopravy, které v současné době projíždějí prostorem křižovatky ulic U Přehrady a Palackého, výsledný objem dopravy na severním průtahu neovlivní, neboť křížení bude řešeno nestykově tunelem, a příslušné cesty se tedy budou uskutečňovat po jiných komunikacích (např. předpokládán nárůst dopravy v ulici Mánesova).

OÚPSŘ dále vytýkal chybně uváděný soulad se ZÚR LK, který však sám o sobě není dle § 2 zákona předmětem posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví podle zákona. Nicméně OÚPSŘ upozorňuje též na věcné nedostatky hodnocení vlivů koncepce na životní prostředí. Jde zejména o nepodložené závěry hodnocení dopadů na životní prostředí u nových staveb dopravní infrastruktury, včetně jejich vlivu na hlukovou a imisní situaci v dotčeném území, jako dlouhodobou kapacitní únosnost dotčené dopravní infrastruktury i okolního území.

Příslušný úřad v tomto ohledu sdílí pochybnosti OÚPSŘ o oprávněnosti vyvozování jednoznačných závěrů, konstatujících žádné, nebo jen mírně negativní dopady s převahou pozitivního vlivu na životní prostředí v dotčeném území. Příslušný úřad zároveň souhlasí s názorem OÚPSŘ, že úroveň podrobnosti informací o uvažovaných opatřeních umožňuje provést detailnější, zodpovědnější a věrohodnější vyhodnocení potenciálních vlivů realizace daných opatření.

V rámci zjišťovacího řízení má dle přílohy č. 8 zákona příslušný úřad zvažovat „*předpokládaný přínos posouzení koncepce ve vztahu k posouzení jiných koncepcí zpracovávaných na odlišných úrovních v téže oblasti*“. Tuto úvahu prováděl příslušný úřad v závěru zjišťovacího, nicméně uvedený princip je možné subsidiárně vztáhnout i na posuzování koncepce podle §§ 10e až 10h, kdy by příslušný úřad měl zohlednit smysluplnost a potenciální přínosy požadované úrovně podrobnosti vyhodnocení vlivů koncepce. Na základě opakovaných konzultací se zpracovatelem vyhodnocení vlivů koncepce, včetně vrácení dokumentu oznámení k dopracování (viz výše), příslušný úřad došel k závěru, že další prodlužování procesu posuzování podle zákona by nevedlo k opodstatněnému zvýšení reálné úrovně ochrany životního prostředí, a tím ke zvýšení efektivity aplikace zákona, která by daný postup odůvodňovala. Příslušný úřad při tom vzal v potaz skutečnost, že všechna navrhovaná opatření budou muset být v souladu s platnou územně plánovací dokumentací, případně budou vyhodnocena z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v rámci změny územního plánu dotčených obcí. V těchto procesech podle zvláštních zákonů, případně též podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, bude vyžadována podrobnost umožňující věrohodné vyhodnocení všech potenciálních dopadů na

životní prostředí a veřejné zdraví. Z tohoto pohledu příslušný úřad považuje účel posuzování vlivů podle zákona za naplněný, neboť podrobnost poskytnutých informací umožňovala všem dotčeným orgánům státní správy v oblasti vlivů na životní prostředí, zdraví obyvatel a kulturního dědictví, stejně jako dotčeným územním samosprávním celkům, posoudit potenciální rizika provádění koncepce a vyslovit souhlas s návrhem koncepce i vyhodnocením vlivů bez zásadních výhrad, případně nepovažovat za nutné se k návrhu koncepce vyjádřit. Krajská hygienická stanice, jako orgán kompetentní v oblasti ochrany zdraví obyvatel, Česká inspekce životního prostředí, jako orgán dohlížející na dodržování zákonů v oblasti ochrany životního prostředí, ani orgány chránící zájmy svěřené do kompetence Krajskému úřadu Libereckého kraje (s výjimkou OÚPSŘ), nevyjádřily ve svých stanoviscích zásadní výhrady k návrhu koncepce či vyhodnocení jejích vlivů. Ostatní oslovené orgány státní správy (viz rozdělovník) se nevyjádřily. Příslušný úřad však vnímá potenciální rizika vyplývající z realizace některých navržených opatření, proto stanovil podmínky stanoviska, jejichž zahrnutí do schváleného znění koncepce považuje za nezbytné pro možnost vyloučení vzniku významných negativních dopadů provádění koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví. Ve vztahu k připomínkám OÚPSŘ se jedná zejména o podmínky č. 1-7, 9 a 10, v širším pojetí také podmínky č. 11-18.

Krajský úřad Libereckého kraje, odbor zdravotnictví a odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu ve svých vyjádřeních k návrhu koncepce, včetně vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí, nevedly žádné připomínky.

Městský úřad Turnov, odbor životního prostředí (č.j. OZP/21/3176/KOR) nemá k návrhu koncepce, včetně vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí žádné připomínky.

Příslušný úřad upozorňuje, že podle § 10f odst. 6 zákona se k vyjádřením zaslaným po lhůtě nepřihlíží.

Podrobné odůvodnění podmínek stanoviska:

V rámci upraveného návrhu koncepce a vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí byly vypořádány obdržené nesouhlasné připomínky k návrhu koncepce a podstatná část byla zapracována do znění návrhu koncepce. Naprostá většina podmínek stanoviska proto vychází z podmínek navržených ve vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí, přičemž příslušný úřad zároveň akceptuje odpovídající vypořádání obdržených nesouhlasných připomínek, zpracovaných předkladatelem koncepce.

Podmínky č. 1 a 2 cílí na zajištění ochrany ekologicky nejcennějších částí krajiny, jejichž zachování je podstatné pro zajištění ekologických funkcí a ekologické stability krajiny. Důraz na ochranu těchto prvků je v podmínkách odstupňován do dvou základních úrovní. Prvky požívající zvláštní ochrany dle zákona o ochraně přírody a krajiny a nejzachovalejší část Ještědského hřebene mají primárně zůstat koncepcí nedotčeny, ostatní krajinné prvky, významné pro zachování její ekologické stability, budou chráněny před zásahy, jež by negativně ovlivnily jejich ekologické funkce. Všechny případy, kdy může dojít k dotčení uvedených pilířů ekologické stability krajiny, budou již v počáteční fázi přípravy záměru konzultovány s orgány ochrany přírody a krajiny v zájmu odstranění, či alespoň zmírnění negativních dopadů na životní prostředí. Podmínky č. 3 až 9 jsou zaměřeny na snížení negativních dopadů pozemních komunikací a železnic na životní prostředí a veřejné zdraví. Uplatňováním uvedených principů budou sníženy dopady na migrační propustnost krajiny, vláhové a mikroklimatické podmínky území

a akustické prostředí obydlých oblastí. Důraz zmírňujících opatření je odstupňován dle třídy komunikací a rozsahu železničních cest, čímž je reflektována různá míra dopadů působených danými stavbami. Ve vztahu k migrační prostupnosti krajiny bylo vyhodnocením navržené vymezení pro silnice I. třídy rozšířeno na pozemní komunikace jako takové. Významnou migrační bariérou, oddělující nefragmentované části krajiny, jsou dle metodické příručky „Průchodnost silnic a dálnic pro volně žijící živočichy“ (Evernia s.r.o., 2011, projekt vědy a výzkumu Ministerstva životního prostředí ČR VaV-SP/2d1/11/07) chápány již komunikace s průjezdem alespoň 1000 vozidel/den. Takových intenzit dopravy je v Libereckém kraji běžně dosahováno i na některých silnicích nižších tříd. K významným střetům s živočichy však dochází i na dalších typech komunikací (např. u křížení migračních tras obojživelníků), pozornost této problematice je proto nutné věnovat na všech druzích komunikací.

Podmínka č. 5 je zaměřena na předcházení vzniku nových migračních bariér a záboru nezastavěných ploch pro nové komunikace upřednostněním řešení využívajících stávající infrastrukturu před výstavbou „na zelené louce“.

Podmínka č. 10 je zaměřena na ochranu půd a povrchových a podzemních vod před aktivací a šířením znečišťujících látek z lokalit staré ekologické zátěže v důsledku výstavby.

Podmínky č. 11 až 13 se zabývají eliminací negativních dopadů na průběh povodní a zvyšování povodňových škod v důsledku umístění nových stavebních objektů.

Podmínky č. 14 až 16 cílí na snížení negativních dopadů v důsledku záboru nezastavěných ploch s důrazem na ekologicky cenné lesní pozemky, údolní nivy a vodní toky, a dále zemědělské půdy s vyšší bonitou. Důraz na vodní toky a údolní nivy odráží jejich klíčový význam jako páteřních prvků ekologické stability krajiny. Jejich ekologické funkce jsou při tom v mnoha případech redukovány na absolutní minimum (např. kompletně opevněné koryto Lužické Nisy a jiných vodních toků v intravilánech obcí). Plnění ekologických funkcí v těchto tocích pak probíhá převážně v omezených úsecích s dosud neopevněným korytem a se zbytky břehových porostů. Další negativní dotčení zbývajících funkčních částí dotčených prvků ekologické stability krajiny (např. dosud neopevněných úseků vodních toků, funkčních biokoridorů atp.) může vést k rozpadu dosud fungujících společenstev a úplné ekologické degradaci dotčeného VKP nebo prvku ÚSES. Tato rizika byla akcentována též ve vyjádřeních České inspekce životního prostředí, OI Liberec k oznámení i návrhu koncepce.

Podmínky č. 17 až 20 se zabývají dopady zástavby na mikroklimatické podmínky v zastavěném území měst a jejich vliv na zdraví člověka. Významný je z tohoto pohledu fenomén městského tepelného ostrova, který vzniká v důsledku ztráty klimaticky aktivního povrchu, zásadního narušení vláhového režimu území a změny reliéfu terénu z hlediska vzdušného proudění. Dodržováním akcentovaných principů lze účinně snižovat negativní vliv zástavby na příslušné mechanismy a tím i na zdraví obyvatel měst.

Podmínka č. 21 je zaměřena na minimalizaci rizika zavlečení a šíření nepůvodních druhů organismů, které je s výstavbou vždy spojeno.

Podmínky č. 22 a 23 akcentují zájmy ochrany kulturního dědictví, jež je v souladu s § 2 zákona jedním z předmětů posuzování vlivů dle zákona.

Podmínka č. 24 zdůrazňuje materiální aspekty udržitelného rozvoje společnosti, kdy je třeba v rámci přípravy záměrů brát v potaz i možnost jejich následného využití, pokud přestanou plnit svůj původní účel, případně uplyne doba jejich životnosti. Principy cirkulární ekonomiky jsou zakotveny též v Plánu odpadového hospodářství Libereckého kraje 2016-2025.

Podmínka č. 25 doporučuje zohlednění i dalších možností pro omezení vjezdů do center měst, kterými lze dosáhnout jednak okamžitého snížení objemu individuální osobní dopravy ve větších městech, jednak lze dlouhodobě generovat finanční prostředky na podporu městské hromadné dopravy. Případným stanovením nízkoemisních zón lze operativně reagovat na aktuální imisní situaci případně na vývoj technologií.

Podmínka č. 26 odráží nutnost přijetí daných principů širokou veřejností, jako základní podmínku dlouhodobé udržitelnosti pozitivního vývoje v oblasti dopadů na zdraví obyvatel a zátěže životního prostředí působených dopravou.

Podmínky z hlediska monitoringu naplňování cílů koncepce především doplňují indikátory chybějící v návrhu koncepce, resp. vyhodnocení vlivů koncepce. Uvedené indikátory reprezentují měřitelné a opatřitelné údaje o dopadech dopravní infrastruktury, existující, případně realizované na základě koncepce, na životní prostředí a veřejné zdraví. Poskytují objektivní informaci o naplňování cílů koncepce (snižování počtu obyvatel vystavených nadlimitním hladinám hluku) i o negativních dopadech provádění koncepce (zábor ZPF a PUPFL, střety s ekologicky cennými částmi krajiny).

Podmínky č. 30 až 32 reagují na nejasné nastavení procesu monitoringu a vyhodnocování vlivů koncepce na životní prostředí návrhem koncepce i dokumentem vyhodnocení vlivů. Jsou sice stanoveny indikátory naplňování cílů koncepce a relevantních ukazatelů stavu životního prostředí, způsob získávání a vyhodnocování dat však nejsou uvedeny, stejně tak nejsou zřejmé garanti (resorty zapojených měst) za jednotlivé otázky rozboru vlivů. Není zároveň určena ani hrubá podoba dokumentu, který by měl být výstupem procesu sledování a rozboru vlivů koncepce na životní prostředí dle § 10h zákona.

Poučení

Toto stanovisko není rozhodnutím, či závazným stanoviskem podle zákona č. 500/2004 Sb., o správním řízení (správní řád), ve znění pozdějších předpisů, a nelze se proti němu odvolat.

Toto stanovisko nenahrazuje vyjádření dotčených správních úřadů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů pro záměry vycházející z předmětné koncepce.

RNDr. Jitka Šádková
vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství

Dotčené územní samosprávné celky žádáme ve smyslu § 16 odst. 2 zákona o neprodlené zveřejnění informace o závěru zjišťovacího řízení na svých úředních deskách. Doba zveřejnění je nejméně 15 dnů. Zároveň je žádáme, v souladu s ustanovením § 16 odst. 2 zákona, o zaslání vyrozumění o dni vyvěšení informace o závěru zjišťovacího řízení. Vyrozumění zasílejte elektronicky na e-mailovou adresu: marek.neveceral@kraj-lbc.cz.

Do závěru zjišťovacího řízení a oznámení koncepce lze také nahlédnout v Informačním systému CENIA – SEA, kód koncepce LBK008K (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_LBK008K).

Společně s tímto stanoviskem je v Informačním systému CENIA – SEA zveřejněn též upravený návrh koncepce, včetně vyhodnocení SEA a vypořádání obdržených nesouhlasných vyjádření, zpracovaného předkladatelem koncepce.

Rozdělovník:

Dotčené územní samosprávné celky:

1. Liberecký kraj - *zde vnitřním sdělením*
2. Statutární město Liberec
3. Statutární město Jablonec nad Nisou
4. Obec Josefův Důl
5. Obec Jřetín p. Bukovou
6. Město Smržovka
7. Obec Pěnčín
8. Obec Dalešice
9. Obec Maršovice
10. Obec Frýdštejn
11. Obec Malá Skála
12. Město Hodkovice n. Mohelkou
13. Obec Jeřmanice
14. Obec Bílá
15. Obec Dlouhý Most
16. Obec Světlá pod Ještědem
17. Obec Proseč pod Ještědem
18. Městys Zdislava
19. Obec Křížany
20. Obec Bílý Kostel n. Nisou
21. Město Chrastava
22. Obec Nová Ves
23. Obec Mníšek
24. Město Hejnice
25. Obec Bedřichov
26. Obec Kryštofovo údolí
27. Obec Stráž nad Nisou
28. Obec Janov nad Nisou
29. Město Lučany nad Nisou
30. Obec Nová Ves nad Nisou
31. Obec Rádlo
32. Město Rychnov u Jablonce nad Nisou
33. Obec Pulečný
34. Obec Šimonovice
35. Město Raspenava

Dotčené správní úřady:

1. Magistrát města Liberec, odbor životního prostředí
2. Magistrát města Jablonec nad Nisou, odbor životního prostředí
3. Městský úřad Turnov, odbor životního prostředí
4. Městský úřad Frýdlant, odbor životního prostředí
5. Městský úřad Tanvald, odbor životního prostředí

6. Městský úřad Železný Brod, odbor životního prostředí
7. Krajská hygienická stanice LK
8. Česká inspekce životního prostředí, OI Liberec
9. Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky, RP Liberecko
10. Ministerstvo životního prostředí ČR, OVSS V Liberec

Na vědomí:

1. Povodí Labe, s.p.
2. Povodí Ohře, s.p.

Předkladatel zastoupený na základě plné moci:

1. NDCON s.r.o.