



# MAGISTRÁT MĚSTA MLADÁ BOLESLAV

ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Komenského náměstí 61, 293 01 Mladá Boleslav

Č. j.: ŽP – 336.2 – 104427/2022

Datum: 13.9.2022

**Středočeský kraj**

**Odbor veřejné mobility**

**Mgr. Petr Matura, vedoucí odboru**

**Zborovská 81/11**

**150 00 Praha 5**

**Cyklostezka Greenway Jizera v úseku Mladá Boleslav – Benátky nad Jizerou - žádost o vyjádření**

## VYJÁDŘENÍ

Dne 16.08.2022 jste odboru životního prostředí Magistrátu města Mladé Boleslavi, se žádostí o vyjádření, doručili podklady k záměru stavby „*Cyklostezka Greenway Jizera v úseku Mladá Boleslav – Benátky nad Jizerou*“.

Stavba bude pro další stupně projektové přípravy navrhována s asfaltovým povrchem v úsecích definovaných ve studii proveditelnosti. Část trasy je dosud alternativní.

**K předložené žádosti odbor životního prostředí Magistrátu města Mladé Boleslavi vydává toto stanovisko:**

**Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, Vám sdělujeme následující:**

Téměř celá navržená trasa stavby „*Cyklostezka Greenway Jizera v úseku Mladá Boleslav – Benátky nad Jizerou*“ je vedena aktivní zónou záplavového území řeky Jizery (IDVT 10100009). V aktivní zóně záplavového území lze dle § 67 odst. 1 vodního zákona umístit, povolit a provádět mj. pouze nezbytné stavby dopravní infrastruktury a to za podmínky, že současně budou provedena taková opatření, která minimalizují vliv stavby na povodňové průtoky.

**V případě, že bude prokázáno, že se jedná o stavbu nezbytné dopravní infrastruktury a lze ji tudíž v aktivní zóně záplavového území povolit, pak musí projektová dokumentace respektovat minimálně následující:**

- Projektová dokumentace pro umístění a realizaci stavby bude obsahovat mj. studii, která posoudí vliv stavby na povodňové průtoky a navrhne případná kompenzační opatření.
- Případné zpevňování břehů řeky Jizery z důvodu výstavby cyklostezky bude navrženo v minimálním rozsahu a tak, aby nebyla nížena průtočnost jejího koryta. Nesouhlasíme se zpevněním břehů koryta Jizery za účelem rozšíření břehu pro umístění cyklostezky.
- Návrh stavby bude respektovat stávající niveletu terénu. V žádném případě nebude terén v záplavovém území navyšován.
- Bude dodržena norma ČSN 75 2130 „Křížení a souběhy vodních toků s drahami, pozemními komunikacemi a vedeními“.
- Jakýkoliv mobiliář cyklostezky bude navržen a umístěn mimo aktivní zónu záplavového území. Jeho případné umístění v záplavovém území  $Q_{100}$  bude řešeno tak, aby nepředstavoval nebezpečí pro průchod povodně (mj. bude zabezpečen tak, aby nedošlo k jeho odplavení apod.).

- Konstrukce veškerých lávek a mostů přes řeku Jizeru musí být navržena nad  $Q_{100}$  a tak, aby nebyl snižován průtočný profil vodního toku a nebyla vytvořena překážka pro průchod povodně.
- V aktivní zóně záplavového území nebude cyklostezka lemována zábradlím.
- Vzhledem ke stísněným podmínkám nesouhlasíme s vedením trasy cyklostezky po pravém břehu Jizery v úseku PP Stará Jizera až jez Dražice.
- Upozorňujeme na fakt, že část trasy je vedena v ochranných pásmech vodních zdrojů. V Obci Hrušov je část trasy cyklostezky vedena v I. ochranném pásmu vodního zdroje vyhlášeném rozhodnutím ONV Mladá Boleslav, odborem vodního a lesního hospodářství a zemědělství ze dne 16. srpna 1984, č.j. 235-1024/84. Dle § 30 odst. 7 vodního zákona je do ochranného pásma I. stupně zakázán vstup a vjezd. Dále od Obce Horky nad Jizerou směrem po toku Jizery je vyhlášeno ochranné pásmo vodního zdroje Káraný (rozhodnutí Oboru vodního a lesního hospodářství a zemědělství Stř. KNV v Praze ze dne 18. března 1986, č.j. VLHZ 4090/85-233). Při projektování stavby cyklostezky je třeba dodržet podmínky těchto rozhodnutí.
- Vzhledem k výše uvedenému bude po zpracování projektové dokumentace vodoprávní úřad požádán o vydání závazného stanoviska ke stavbě dle § 17 odst. 1 písm. a), c) a e) vodního zákona.

**Vyřizuje: Ing. Novotná, tel. 326716164**

**Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů** - předloženým záměrem bude dotčen zemědělský půdní fond. Pokud se má trasa cyklostezky uskutečnit na plochách vymezených pro tento účel platným územním rozvojovým plánem, platnými zásadami územního rozvoje nebo platným územním plánem nebo jsou-li podmínky pro umístění trasy stanoveny regulačním plánem není třeba vyjádření podle §7 odst.4 zákona a bude třeba požádat až o souhlas podle §9 odst. 8 zákona s odnětím půdy ze zemědělského půdního fondu. V opačném případě je třeba Magistrát města Mladá Boleslav, odbor životního prostředí o vyjádření dle §7 odst. 4 k návrhu cyklostezky požádat a předložit náležitosti uvedené v §7 odst. 6 zákona<sup>1</sup>. V případě záboru půdy s třídou ochrany I a II doložit veřejný zájem. Na základě předložené dokumentace se nelze podle §7 odst. 4 zákona vyjádřit.

**Vyřizuje: Ing. Zemanová, tel. 326716110, 797870609**

**Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích ve znění pozdějších předpisů („LZ“),** souhlasí orgán státní správa lesů („OSSL“) s provedením liniové stavby cyklostezky Greenway Jizera v úseku Mladá Boleslav – Benátky nad Jizerou („cyklostezka“) ve smyslu ust. § 14 odst. 3 LZ a poskytuje informace o podmínkách vedení trasy přes lesní pozemky.

1. Projekt. dokumentace („PD“) bude obsahovat vymezení pracovního pruhu nutného pro realizaci stavby, který bude v rozsahu požadavku na dočasné odnětí ve smyslu § 13 odst. 1 LZ
2. Křížení cyklostezky s lesní dopravní sítí musí umožňovat i celoroční přejezd lesní techniky, tzn. vozidel o hmotnosti cca 40t.
3. Po ukončení stavebních prací a geodetickém zaměření cyklostezky bude OSSL požádán o ukončení dočasného odnětí a vydání rozhodnutí o trvalém odnětí. Správní řízení se vede podle ustanovení § 13 odst. LZ (dále také § 15-18 LZ), respektive dle Vyhl. MZe ČR č. 77/1996 Sb., o náležitostech žádosti o odnětí nebo omezení a podrobnostech o ochraně pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Bez naplnění výše uvedených podmínek nebude PD následně způsobilá k vydání kladného závazného stanoviska podle ust. § 14 odst. 2 LZ.

**Vyřizuje: Kašík, tel. 326716151**

<sup>1</sup> Žádost o vyjádření podle odstavce 4 musí kromě náležitostí podle [správního řádu](#) obsahovat

a) zakreslující navrhované trasy nadzemních a podzemních vedení, pozemních komunikací, celostátních drah a vodních cest a jejich součástí do snímku katastrální mapy se zobrazením jednotlivých dotčených parcel půdy patřící do zemědělského půdního fondu podle katastrálních území,  
b) údaje o hydrologických a odtokových poměrech,  
c) údaje o sítích zemědělských účelových komunikací a polních cest,  
d) údaje o bonitovaných půdně ekologických jednotkách dotčených pozemků a jejich zařazení do tříd ochrany v případě, kde je možné alternativní umístění tras nadzemních a podzemních vedení, pozemních komunikací, celostátních drah a vodních cest a jejich součástí, a  
e) stručné údaje o technickém řešení stavby.

**Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, dále jen zákon), k předložené studii vedení cyklostezky GWJ sdělujeme následující:**

Vodní tok Jizera a její údolní niva jsou dle § 3 odst. 1 písm. b) zákona významnými krajinnými prvky a kromě dalších funkcí vytváří biotop pro řadu rostlinných a živočišných společenstev vázaných na vodní prostředí. V souladu se zněním § 4 odst. 2 zákona jsou významné krajinné prvky chráněny před poškozováním a ničením. Využívají se pouze tak, aby nebyla narušena jejich obnova a nedošlo k ohrožení nebo oslabení jejich funkce. K zásahům, které by mohly vést k poškození nebo zničení významného krajinného prvku nebo ohrožení či oslabení jeho ekologicko-stabilizační funkce, si musí ten, kdo takové zásahy zamýšlí, opatřit závazné stanovisko orgánu ochrany přírody.

Zdejší orgán ochrany přírody posuzuje každý záměr realizace nové či rekonstrukce stávající cesty samostatně s ohledem na jeho účel a charakter dotčené lokality, přičemž zvažuje zejména míru ovlivnění přírodních a estetických hodnot. Všeobecně nedoporučuje mimo zástavbové území a vyjma budování klasických silničních komunikací pro veřejnou hromadnou dopravu realizaci cest s asfaltovým, betonovým, ani jiným prakticky nepropustným povrchem. Asfaltový povrch u cest ve volné krajině není v souladu s moderními trendy ochrany přírodního prostředí (včetně politiky EU), nerespektuje zachování kulturních a historických hodnot, ani je nelze považovat za účelné vynaložení veřejných prostředků, které by měly být vynakládány pouze na ochranu přírodního prostředí a tvorbu krajiny.

Budování cest pro cyklisty ve volné krajině, zvláště pokud nekopírují stávající komunikace pro běžný provoz motorových vozidel, by mělo být především šetrné vůči přírodě, a to zvláště v bezprostředním okolí Jizery, která má v dotčeném úseku přírodní charakter, v rámci územních systémů ekologické stability plní funkce nadregionálního biokoridoru, je významným migračním koridorem a biotopem obecně a zvláště chráněných živočichů a rostlin. Živičný povrch přispívá k nežádoucím ztrátám vody z krajiny a k většímu ohrožení drobných živočichů (zvláště ohrožení jsou bezobratlí, např. měkkýši, pavouci, hmyz a drobní obratlovci). Protože asfaltový povrch umožní cyklistům vyvinout vyšší rychlost, bude logicky docházet k větším střetům i mezi nimi a chodci (zvláště starší osoby, osoby s malými dětmi nebo pejskaři). Mimo souvisle zastavěné území je vhodné zvolit přírodě blízký způsob úpravy povrchu cest i z krajinářského pohledu. Asfaltové cesty působí z krajinářského pohledu rušivě, stroze – snižují celkový estetický dojem, neboť nezapadají do krajinné kompozice a degradují krajinné a přírodní hodnoty.

Navrženou trasu „řešené“ cyklostezky lze víceméně akceptovat. V rámci její realizace by však nemělo být cíleno pouze na cyklisty, ale i na pěší turisty a jiné běžné uživatele, a v první řadě na zachování stávajících přírodních hodnot. Doporučujeme proto přehodnocení řešení konstrukce navrhované cyklostezky. Mimo zastavěné území a stávající zpevněné úseky navrhujeme nahradit asfalt přírodním materiálem (např. mechanicky zpevněné kamenivo). Co se týče plánovaného nárůstu cyklistů, ti sami používají spíše treková, horská a jiná kola, která jsou vhodnější do terénu, než klasická silniční kola, vyžadující hladký povrch. Např. hlavním mottem České mountainbikové asociace, která hájí zájmy cyklistů všech výkonnostních skupin a která brojí proti zbytečnému asfaltování, je „Respektujeme se navzájem“, což znamená ohleduplné chování mezi lidmi, k přírodě, zvířatům a majetku.

**Vyřizuje: Mgr. Schubertová, tel. 326716115**

**Ing. Jan Jihlavec**  
**vedoucí odboru**

elektronicky podepsáno