



**VYHODNOCENÍ
PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ
1. AKTUALIZACE
ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE
STŘEDOČESKÉHO KRAJE
NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ**

ČÁST C, D, E, F

verze po veřejném projednání

Červen 2015

ČÁST C

VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA SKUTEČNOSTI ZJIŠTĚNÉ V ÚZEMNĚ ANALYTICKÝCH PODKLADECH

Objednatel: Krajský úřad Středočeského kraje
Zborovská 11
150 21 Praha 5

Zpracovatelé: RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc.
Mgr. Pavla Dušková
EIA SERVIS s.r.o.
U Malše 20
370 01 České Budějovice

Ing. arch. Vlasta Poláčková
Ing. Josef Smíšek
RNDr. Jiří Jedlička
Urbanistický atelier UP24
K Červenému vrchu 845/2b
160 00 Praha 6

OBSAH

TEXTOVÁ ČÁST

1. Vliv na veřejnou dopravní infrastrukturu	5
2. Vliv na sociální a hospodářské podmínky	7
3. Vliv na strukturu osídlení.....	19
4. Vliv na rekreaci a cestovní ruch	20
5. Limity území ve vztahu k 1. aktualizaci ZÚR SK	21
6. Vliv na stav a vývoj hodnot řešeného území	23
7. Vliv na zastavěná území a zastavitelné plochy z ÚAP ORP	24

Grafické přílohy:

Schémata:

Vliv dálnice D3 na rozvoj sídelní struktury

Dálnice D3 ve vztahu k hospodářskému významu území

Samostatné výkresy:

Zákres koridorů dálnice D3 a Václavické spojky do výkresu vybraných limitů území

Zákres koridorů dálnice D3 a Václavické spojky do výkresu vybraných hodnot území

VYHODNOCENÍ VLIVŮ 1. AKTUALIZACE ZÚR SK NA SKUTEČNOSTI ZJIŠTĚNÉ V ÚZEMNĚ ANALYTICKÝCH PODKLADECH

Předmětem 1. aktualizace ZÚR SK je doplnění koridorů silničních staveb, které jsou nezbytné pro funkčnost dopravní koncepce jižní části Středočeského kraje navržené v ZÚR SK 2011:

- koridor dálnice D3 úsek Jesenice – hranice kraje,
- koridor silnice II/112 úsek Benešov – Václavice, silniční napojení na D3 (Václavická spojka).

Tyto koridory byly zrušeny rozsudkem Krajského soudu v Praze ze dne 14. 6. 2013, čj. 50 A 9/2013 – 85, a to z důvodu nedostatečného vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů záměrů na životní prostředí a vlivů na lidské zdraví.

Kapitola A. a B. tohoto vyhodnocení se zabývají vlivem 1. aktualizace ZÚR SK na životní prostředí, evropsky významné lokality a ptačí oblasti. V rámci těchto vyhodnocení byl posouzen i vliv na skutečnosti ÚAP, které se týkají zejména přírodního pilíře udržitelného rozvoje.

Proto je kapitola C. zaměřena na vliv na skutečnosti, které se týkají dalších hledisek udržitelného rozvoje – zejména sociálních a ekonomických podmínek.

Témata ÚAP, vyhodnocená v kapitole C:

- Veřejná dopravní infrastruktura
- Sociální a ekonomické podmínky
- Struktura osídlení
- Rekreace a cestovní ruch
- Limity využití území
- Hodnoty území
- Zastavěná území a zastavitelné plochy

Vzhledem k zaměření 1. aktualizace ZÚR SK na problematiku dvou dopravních koridorů je vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v ÚAP omezeno na relevantní záležitosti.

1. Vliv na veřejnou dopravní infrastrukturu

ÚAP SK ve svých SWOT analýzách, závěrech i úkolech územního plánování uvádějí jako slabou stránku absenci dálnice D3, která je nedílnou součástí koncepce silniční dopravy v jižní části Středočeského kraje a republiky.

Vložení koridorů D3 a Václavické spojky do ZÚR SK po jejich zrušení rozsudkem znamená obnovení dopravní koncepce navržené v ZÚR SK (2011) pro jižní segment Středočeského kraje.

Dálnice D3 (úsek Jesenice – hranice kraje) - je navrhována v tzv. západní variantě (západně od Jílového a v prostoru Libře v poloze západní). Na jižním okraji kraje navazuje u Mezna na realizovaný úsek na území Jihočeského kraje (*historie hledání nejvhodnější varianty je obsažena v Odůvodnění 1. aktualizace ZÚR SK*).

Mimo přenosu nadnárodních a republikových vazeb bude mít mimořádný význam i v přenosu vazeb regionálních. V území jižně hl. m. Prahy chybí nadmístní radiální trasa, která by novým koridorem umožnila přechod přes údolí Zahořanského potoka a zejména dolního úseku Sázavy. Stávající silnice II/105 jednak prochází ve velkém rozsahu osídlením (Psáry, Jílové u Prahy, Kamenný Přívoz), jednak svými parametry neodpovídá standardu silnic II. třídy. Silnice II/603, která přenáší radiální vazby od Týnce nad Sázavou, v celém rozsahu prochází osídlením.

Zásadním přínosem je převedení vazeb od jihu na SOKP v prostoru Jesenice, a tím výrazné odlehčení dálnice D1 v úseku Mirošovice - Praha.

Pro regionální vazby je proto významný zejména úsek Jesenice – Václavice. Navazující Václavická spojka umožňuje propojení dálnice D3 se stávající silnicí I/3 v MÚK Benešov sever, a tím etapovou výstavbu dálnice D3 od SOKP.

Tento úsek D3 umožňuje napojení:

Z MÚK Psáry	obcí Psáry a Libeř
Jílové u Prahy	města Jílové u Prahy a přes Petrov spojení na Davli
Hostěradice	obcí Kamenný Přívoz, Krňany, Lešany, Hradištko
Netvořice	obcí Netvořice, Vysoký Újezd, Rabyně a Neveklov
Dunávice	města Týnec n. Sázavou

Význam dálnice D3 pro jižní část kraje spočívá zejména ve zlepšení dostupnosti Sedlčanska, Sedlecka a Voticka (Heřmaničky).

Vliv dálnice D3 a Václavické spojky na obsluhu území v souvislostech s dalšími návrhy ZÚR v silniční dopravě

Silnice II/112 (Benešov – hranice kraje) je ve velkém rozsahu od Benešova po Pelhřimov souběžná s dálnicí D1 a v určitém smyslu vytváří její doprovodnou trasu. Východním směrem dnes pokračuje jako II/602 do Jihlavy. V prostoru Benešova je sledována v nové trase severovýchodního obchvatu Benešova s návazností na silnici I/3 - MÚK Benešov, sever. Navrhované řešení je nezbytné pro výrazné snížení dopravního zatížení vnitřního komunikačního systému města. V souvislosti s dálnicí D3 je silnice II/112 prodlužována západním směrem jako tzv. Václavická spojka (přivaděč k Benešovu, propojení na I/3). Hlavní význam Václavické spojky spočívá v napojení města Benešov na dálnici D3, propojení dálnice D3 se silnicí I/3, a tím umožnění etapizace výstavby dálnice. Václavická spojka zprostředkuje také napojení silnice II/106 na město (vazba Benešov – Týnec nad

Sázavou). Na trase Benešov – hranice kraje leží řada významnějších měst a obcí (Benešov, Struhařov, Vlašim, Čechtice – sledován obchvat, Košetice).

Silnice I/18 (Rožmitál pod Třemšínem - Příbram - Sedlčany – Olbramovice) - zůstane i výhledově významnou nadregionální trasou s přímým napojením na rychlostní silnici R4 a dálnici D3. V této souvislosti je sledovaná přeložka silnice jižně od Voračic s napojením na dálnici D3 - MÚK Vojkov a přeložka silnice v úseku Křešice – Veselka, která odstraňuje nepříznivý průjezd Křešicemi. Na území Příbramska se předpokládá poměrně značně dlouhý obchvat Příbrami a Bohutína s následným obchvatem Vranovic.

Silnice II/104 (Davle - Jílové) - je ve směru od Davle až po křižovatku s dálnicí D3 ponechána ve stávající trase, pouze s krátkou přeložkou v obci Petrov řešící dopravní závady na průtahu obcí. Od křižovatky s dálnicí D3 východním směrem je navrženo její prodloužení a převedení do trasy vedené severním obchvatem Jílového, mimo zastavěné území, přes Radlík směrem na Sulice, kde je navržen krátký obchvat sídla řešící nevyhovující směrové poměry.

Silnice II/105 (Praha - Kamenný Přívoz - Sedlčany – Milevsko) - význam trasy II/105 se v souvislosti s vedením dálnice D3 zásadně mění. Severní úsek umožňuje napojení Dolních Jirčan do stávající MÚK Jesenice (napojení trasy II/603). Sídla Libeň a Psáry by měla být přímo napojena na D3. V prostoru MÚK Jílové u Prahy bude trasa II/105 přeložena jako přivaděč k uvedené MÚK. Území jižně Sázavy je obsluhováno prostřednictvím MÚK Hostěradice. Trasa II/105 se napojuje na budoucí D3 MÚK severně Netvořic. V souladu se západním posunem dálničního koridoru je zachována silnice II/105 v původní trase Netvořice – hájovna Lípa s obousměrnou návazností na MÚK Netvořice. Průtah Kamenným Přívozem je soustředěn do společné trasy se silnicí II/106 - řešeno dílčí přeložkou silnice II/105 s napojením na silnici II/106 v místě východního obchvatu Hostěradic.

Silnice II/106 (Štěchovice - Kamenný Přívoz - Týnec nad Sázavou – Benešov) - je v úseku Krňany – Kamenný Přívoz v souvislosti s předpokládanou realizací dálnice D3 navrhovaná částečně v nové trase s přímou návazností na MÚK Hostěradice.

Silnice II/107 (Týnec nad Sázavou – Říčany) - je v návrhu částečně převedena do nové trasy z důvodu zcela nevyhovujících parametrů stávající trasy a vede z navrhované křižovatky s dálnicí D3 Dunávice do Týnce n. Sázavou dále přes Čakovice do Babic, kde se připojuje na silnici II/603. Východně od této silnice sleduje stávající trasu až po Velké Popovice, kde je navrhován severozápadní obchvat odstraňující neúměrné soustředění dopravní zátěže v centru sídla, a to včetně těžké nákladní dopravy místního pivovaru. Další navrhovaná trasa silnice je vedena východně od Všechrom a prostorem mezi obcemi Strančice, Světice a Všestary a dále obchvatem obce Tehov s pokračováním v současné trase silnice III/1011 až po napojení na silnici I/2 (Říčany – Kutná Hora). Tento návrh řeší částečné odlehčení současné trasy silnice I/2 na průjezdu Říčany převedením části dopravní zátěže od Mukařova a Kostelce n. Č. I. do koridoru dálnice D1.

Silnice II/114 je na území Benešovska v souvislosti s přímou návazností na dálnici D3 - MÚK Neveklov navržena k dílčí přestavbě. Nevyhovující průtah Neveklovem je řešen jižním obchvatem s novou křižovatkou se silnicí II/105 jihozápadně od Neveklova.

Silnice II/121 (Votice – Sedlec-Prčice – Milevsko) - je v souvislosti s přímou návazností na dálnici D3 - MÚK Heřmaničky navrhována k dílčí přestavbě s jihovýchodním obchvatem Heřmaniček. Nevyhovující průtah Sedlcem-Prčicemi je navržen k přestavbě v nové trase severozápadního obchvatu sídla. V prostoru Votic je dále navrhován severozápadní obchvat silnice II/121 umožňující napojení na silnici I/18 a přes ni na silnici I/3 mimo zastavěné území sídla.

Hromadná doprava ve vztahu k dálnici D3

Dokončení nadřazené radiální silniční sítě umožní zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou z okrajových území Středočeského kraje k hlavnímu městu a dalším centrům v koridorech těchto tras. Významná je z tohoto hlediska dálnice D3, zejména její etapa Jesenice - Václavice, znamenající překročení Sázavy. Tato trasa umožní zlepšení vazeb (a tím i rozvoj) měst a jejich okolí ve své blízkosti (Jílové u Prahy, Týnec nad Sázavou, Neveklov) i obsluhu pravobřežní části Slapské vodní nádrže. Tato trasa umožní i podstatné zlepšení vazeb Sedlčanska, které leží mimo radiální koridory železniční i silniční dopravy.

Význam dálnice D3 pro obsluhu jižní části Pražského metropolitního regionu je zvýšený i proto, že v území jižně od Prahy bude využívána i hromadnou autobusovou dopravou, neboť kvalitní železniční spojení v tomto koridoru není možné. Vedení hromadné autobusové dopravy by tak bylo z D3 směřováno do prostoru uvažovaného terminálu v prostoru Jesenice. Tento terminál (sledovaný v koncepci MetroBusu) by měl převzít podstatné zatížení z příměstského území.

V souvislosti s požadavky obcí na řešení hromadné dopravy (MetroBus, dopravní terminály, parkování P+R) je třeba upozornit, že ZÚR v článku (152) stanovují mezi úkoly pro územní plánování „vytvářet v územních plánech obcí předpoklady pro možnost přednostního vedení autobusové dopravy v silniční síti, vč. možností systému MetroBus (vymezené pruhy, příp. segregované úseky).“

Pokud by ze zprávy o uplatňování ZÚR SK vyplynula potřeba řešit vymezení tras a ploch pro hromadnou dopravu, včetně ploch pro P+R, bude toto předmětem další aktualizace ZÚR SK.

Terminál v prostoru Jesenice (sledovaný v koncepci MetroBusu) by vzhledem k poloze při stávající trase SOKP měl převzít podstatné zatížení z příměstského území. Je třeba upozornit na potřebu koordinace těchto návrhů s hlavním městem Prahou.

Poznámka k MetroBusu:

Systém MetroBus umožňuje v příměstském území plošnou obsluhu území. V úsecích, směřujících k terminálům metra, je potřebné zajistit preferenci autobusů hromadné dopravy, zejména regionální s vysokou účinností spoju před individuální automobilovou dopravu. Základním principem je vymezení samostatných pruhů na komunikacích, které vzhledem ke svému silnému zatížení neumožňují plynulý provoz hromadné dopravy. Výstavba segregovaných komunikací je spíše výjimečným přístupem, má však výhodu dosažení vyšší rychlosti na těchto úsecích.

Poznámka k nestandardním situacím:

V případě nestandardních situací je předmětem informačního systému, aby došlo k odklonění dopravy včas, a to po dalších trasách. U dálnice D3 se nejvíce bude uplatňovat modernizovaná silnice I/3 (v ZÚR SK navrhováno) a v menší míře dálnice D1, příp. rychlostní silnice R4 (její prodloužení je v ZÚR SK rovněž navrhováno).

2. Vliv na sociální a hospodářské podmínky

Rozvoj dopravní infrastruktury má nesporný vliv na tematiku sociální (a obdobně i ekonomickou). Dopravní koncepce ZÚR SK je koncipována jak ve smyslu zlepšení propojenosti celého středočeského prostoru, tak ve smyslu zlepšení dopravní obslužnosti v úrovních lokálních a mikroregionálních.

Dálnice D3 ve vztahu k hospodářskému významu území

1. Aktualizace ZÚR SK, 2015

Ekonomický potenciál území

- území s vysokou výkonností
- území s vysokým ekonomickým potenciálem a rozvoje
- území s nízkým ekonomickým potenciálem

Hlavní hospodářské oblasti



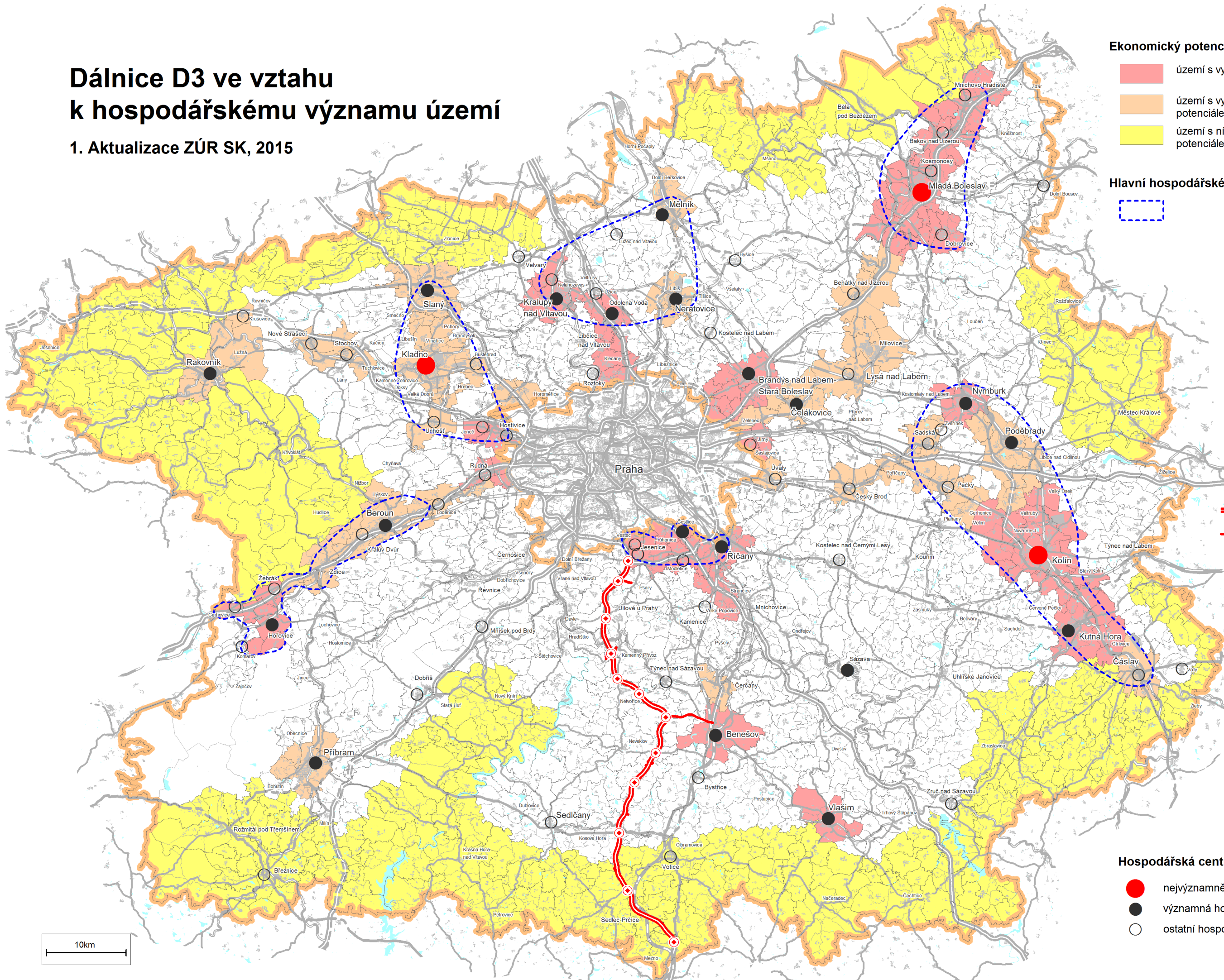
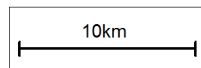
dálnice D3

ostatní související navrhované silnice

uvažované umístění MÚK

Hospodářská centra

- nejvýznamnější hospodářská centra
- významná hospodářská centra
- ostatní hospodářská centra



V prvním případě se jedná především o podporu rozvoje center a vyspělých regionů a speciálně pak o zvýšené využití potenciálu metropolizačního procesu (včetně rozšiřování metropolitního areálu). V druhém případě má zvláštní význam podpora periferních prostorů, jejichž potřebná stabilizace a event. i rozvoj je převážně podmíněn dostupností „vnějších“ středisek osídlení.

Lze předvídat následující vlivy zlepšení dopravní obslužnosti území na sociální a ekonomické podmínky:

- rozvoj center osídlení i dalších sídel ve vlivu dálnice D3
- snadnější dostupnost občanské vybavenosti i místa práce
- větší atraktivita pro bydlení a rekreaci v územích bez negativního vlivu dálnice
- větší atraktivita území pro hospodářské aktivity

Průchod dálnice D3 územím znamená zlepšení podmínek pro podnikání zejména v návaznosti na mimoúrovňová křížení a sjezdy. Rizikem naopak může být nevhodná lokalizace podnikatelských areálů v krajině. Obce a města mají tuto problematiku pod kontrolou prostřednictvím územních plánů.

Pro vyhodnocení dálnice D3 a Václavické spojky vzhledem k ekonomickému potenciálu je přiloženo schéma. Z něho je patrné, že prosperující hospodářské oblasti Jesenicko-Říčansko a Benešovsko získají nové dopravní propojení, které může být velmi atraktivní při častých problémech při průjezdu po dálnici D1. Dalším efektem může být podpora hospodářských aktivit v územích, která zatím z výhodné polohy netěžila (Jílovsko, Týnecko, Neveklovsko, Sedlčansko).

Porovnání nákladů na realizaci dálnice D3 a Václavické spojky s uvažovanými přínosy

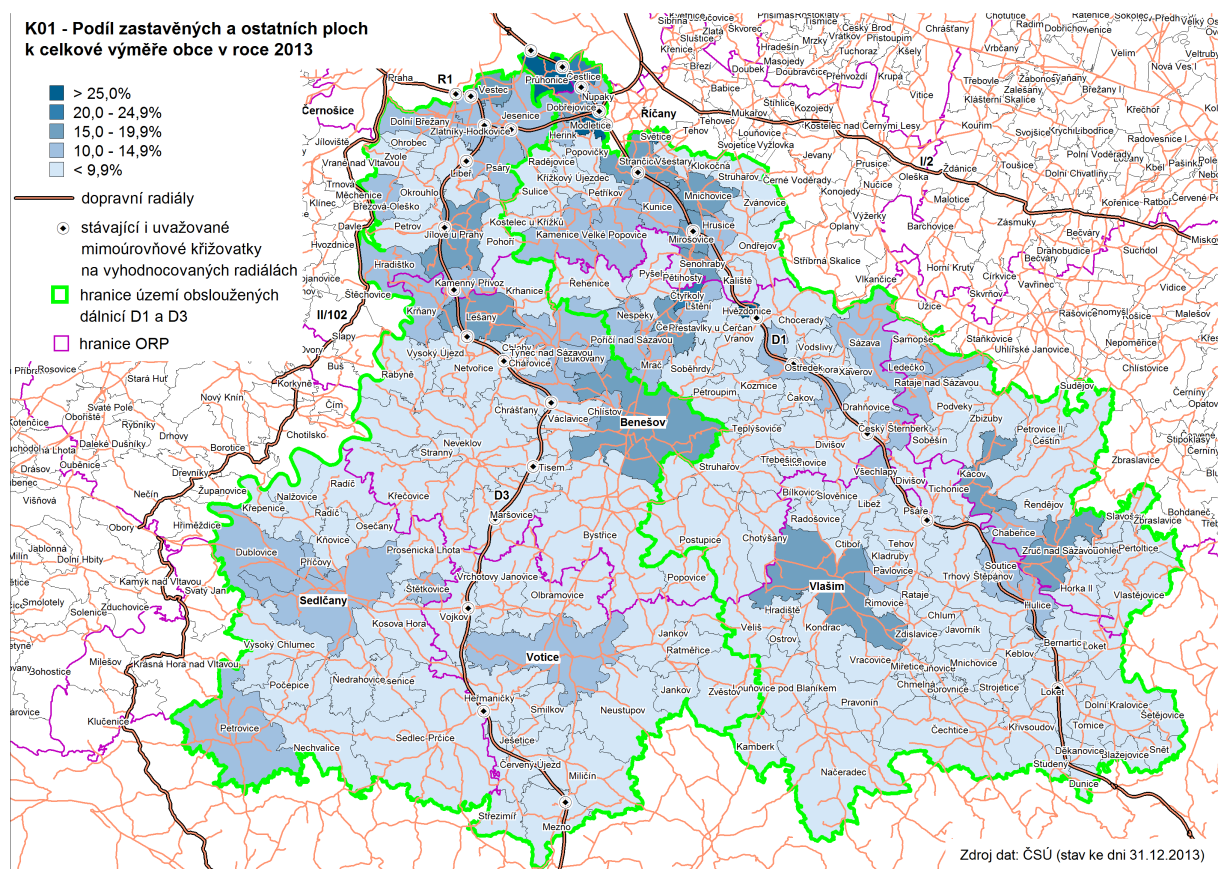
Přesto, že jsou známé odhady předpokládaných finančních nákladů na přípravu, realizaci a provoz staveb, není v rámci územně plánovací dokumentace kraje možné porovnávat tyto náklady s očekávanými ekonomickými přínosy v důsledku výše uvedených zlepšených podmínek. Tyto efekty nelze korektně vyčíslit.

Proto lze pouze s velkou mírou jistoty předpokládat, že v dlouhodobém horizontu bude z pohledu celorepublikového převažovat kladný vliv i na ekonomický pilíř udržitelného rozvoje.

Porovnání socioekonomických charakteristik vývoje území pod vlivem dálnice D1 a v území pod vlivem budoucí dálnice D3

Pro porovnání vlivu radiální silniční dopravy – dálnic směřujících do centra republiky jsme vymezili území, které bude z nadmístního hlediska obsluhováno v budoucnosti dálnicí D3 a porovnali jsme jeho sociálně demografické podmínky s podmínkami území, které je obsluhováno již po dobu cca 40 let dálnicí D1. I když jsou některé charakteristiky obou radiál rozdílné, přesto z uvedených analýz lze formulovat některá očekávání, týkající se budoucího vývoje sociálně demografických charakteristik území kolem dálnice D3.

Vymezení území vlivu dálničních radiál bylo provedeno odborným odhadem specialisty na dopravní problematiku.



Kartogram K01 - Podíl zastavěných a ostatních ploch k celkové výměře obce v roce 2013

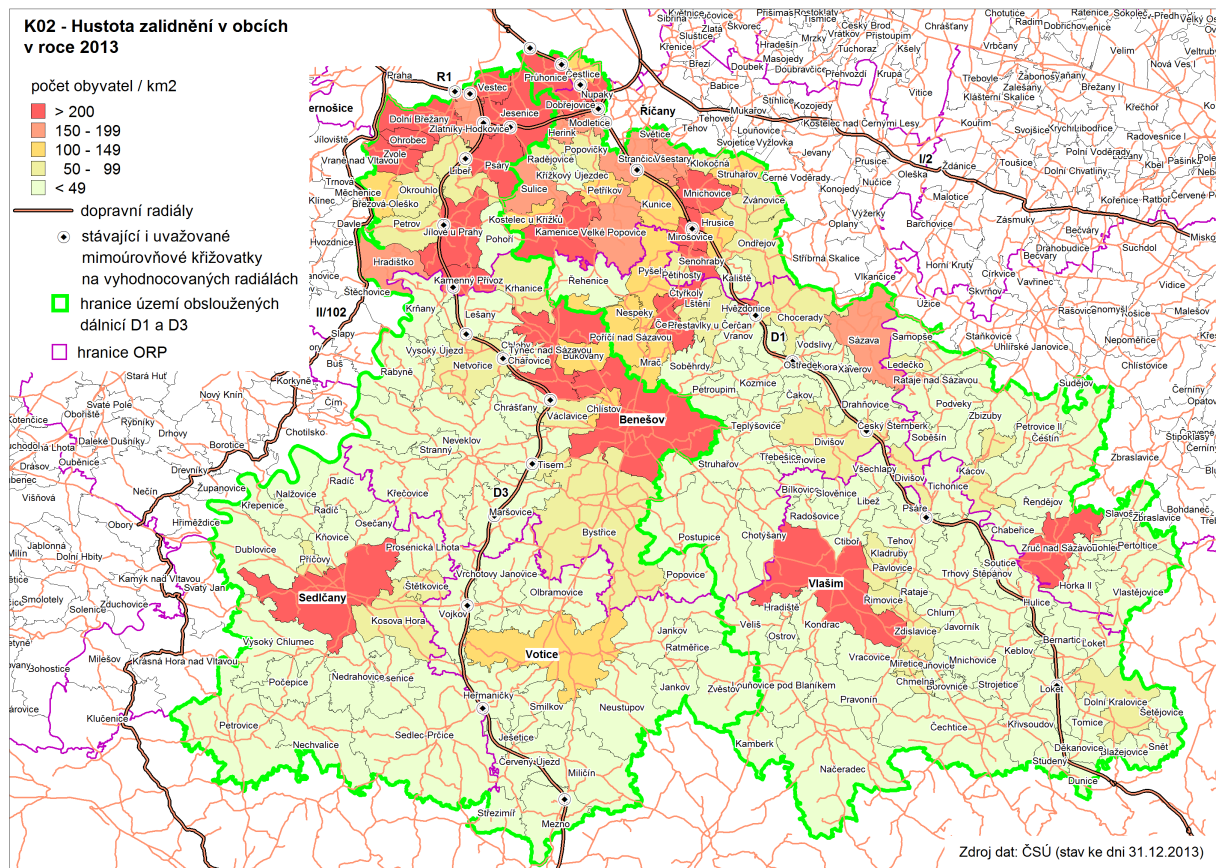
Komentář:

Vysoké podíly jsou v obcích s intenzivní výstavbou pro bydlení, výrobu a distribuci, tedy blíže k Praze (suburbanizační efekt) a také podél významných dopravních koridorů. Extrémem jsou Průhonice a Čestlice a dále všechna města.

Dálnice D1 celkem zřetelně iniciovala zvýšené hodnoty podílu i dále od Prahy ve srovnání s koridorem budoucí D3 přes periferní jih Benešovska a přes Voticcko. Exity na D1 prokazatelně fungují jako lokalizační faktor pro výrobní, distribuční aj. funkce – viz např. Ostředek na exitu 34 a další. Vznikají zde také plochy pro údržbu dálnice, stavební dvory a betonárky, méně často dochází k novému využití starých zemědělských a výrobních ploch (brownfieldů). V okolí Jílového u Prahy se na zvýšeném podílu zastavěných a ostatních ploch podílejí kromě výstavby nových rodinných domů i pozůstatky staré těžby (dnes extenzivní výrobní plochy), v obci Lešany bývalá kasárna a skládky, v Posázaví lomová činnost atd.

*Podle klasifikace pozemků do **zastavěných** ploch patří: pozemky, na kterých jsou postaveny budovy (kromě skleníků a japanů) a nádvoří náležející k obytným, hospodářským nebo průmyslovým budovám jako jejich příslušenství.*

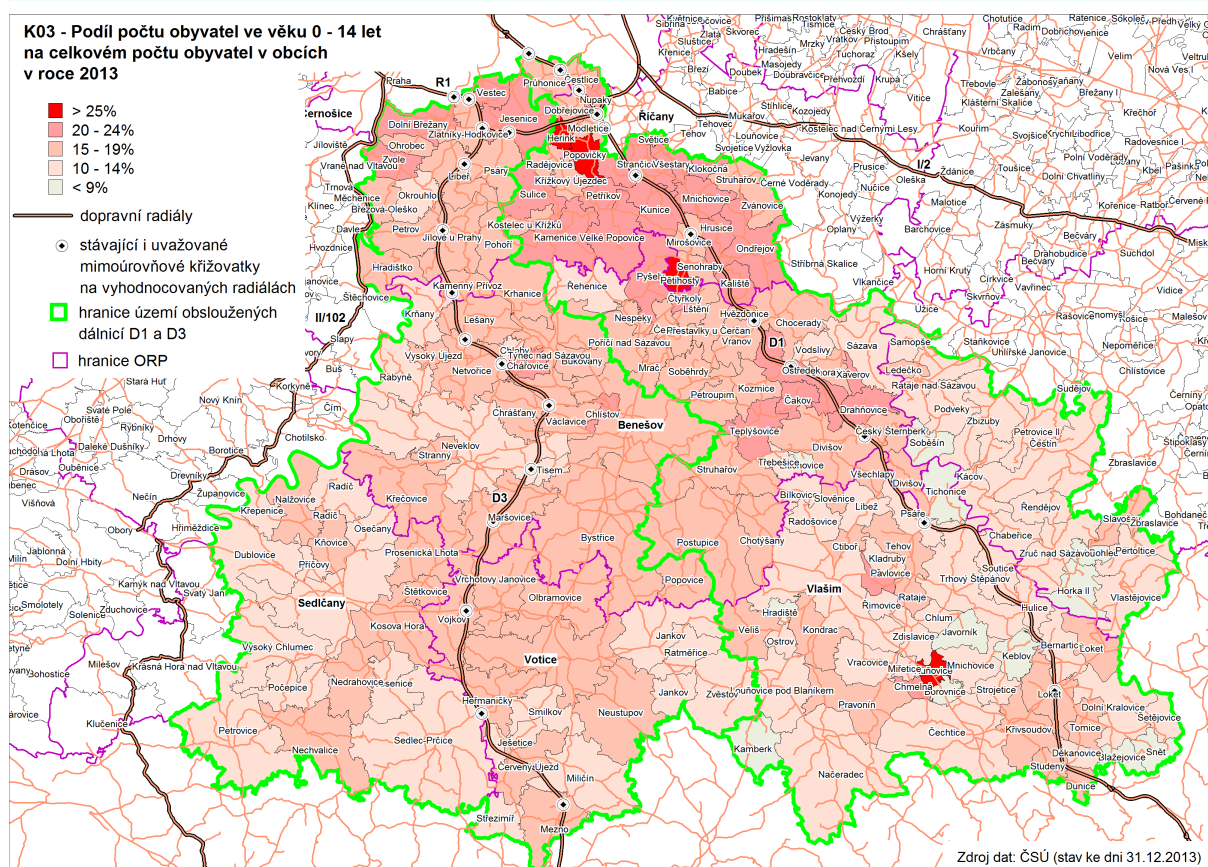
*Do **ostatních** ploch patří všechny ostatní pozemky (kromě zemědělské půdy, lesů a vodních ploch).*



Kartogram K02 - Hustota zalidnění v obcích v roce 2013

Komentář:

Kartogram zřetelně ukazuje efekt suburbanizace v zázemí Prahy, přestože nastavením legendy se může celkový dojem z mapy poněkud modifikovat. Zjevné je opět široké vymezení měst v prostoru Benešovska a Voticka s velkým počtem malých venkovských sídel („roztříštěnou sídelní strukturou“). Vliv dálnice D1 jako lokalizačního faktoru pro bydlení je podle tohoto ukazatele málo zřetelný.

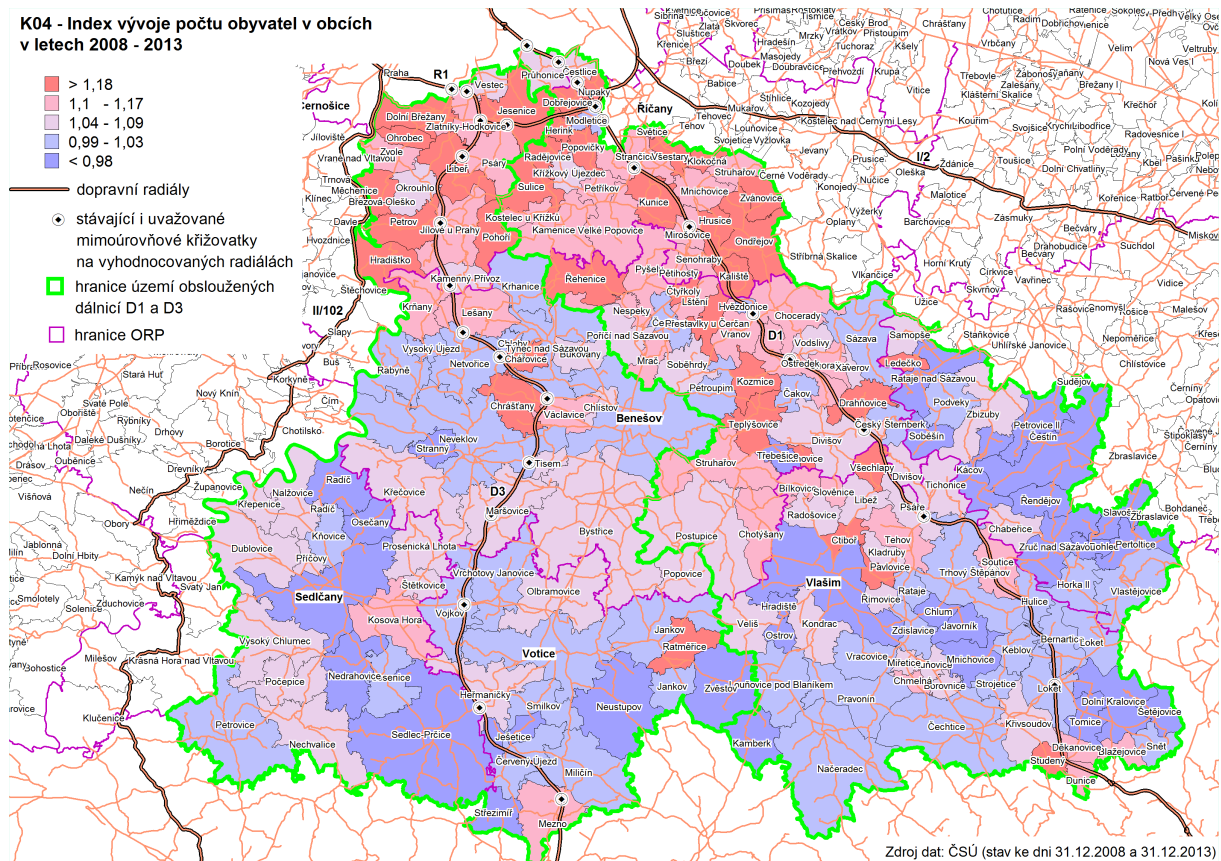


Kartogram K03 - Podíl počtu obyvatel ve věku 0 – 14 let na celkovém počtu obyvatel v obcích v roce 2013

Komentář:

Tento kartogram poskytuje poměrně výrazný prostorový vzorec - podíl dětí v populaci koresponduje s intenzitou bytové výstavby a tedy celkově se suburbanizačním procesem v zázemí Prahy. Naopak města a obce velmi periferní (dopravně odlehlá) jsou typická starší věkovou strukturou (vyšším podílem seniorů). V koridoru silnice II/603 (stará benešovská) tvoří zřetelný předěl v míře suburbanizace řeka Sázava, zatímco dálnice D1 „vytahuje“ bydlení dále od Prahy. Zpravidla malé obce s ukazatelem vychýleným v obou směrech (populace výrazně starší nebo mladší) bývají projevem místních faktorů (dopravní odlehlost u Sázavy, domovy seniorů, naopak možný výskyt sociálně vyloučených lokalit atp.).

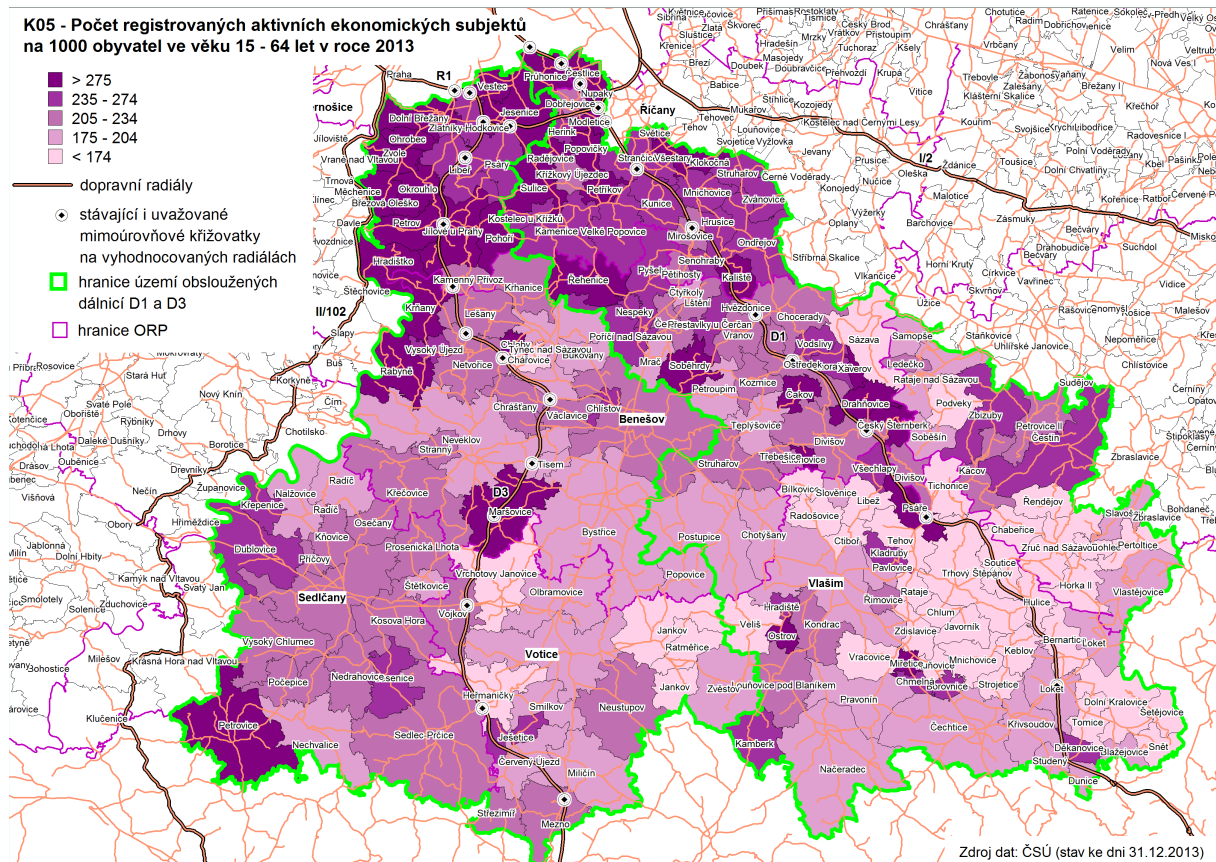
Časový průběh výstavby bytů a její vliv na migrační salda a vývoj věkové struktury by vyžadoval podrobnější analýzu – závěr o podpurném vlivu dálnice na proces suburbanizace kolem metropole je však jasný.



Kartogram K04 - Index vývoje počtu obyvatel v obcích v letech 2008 - 2013

Komentář:

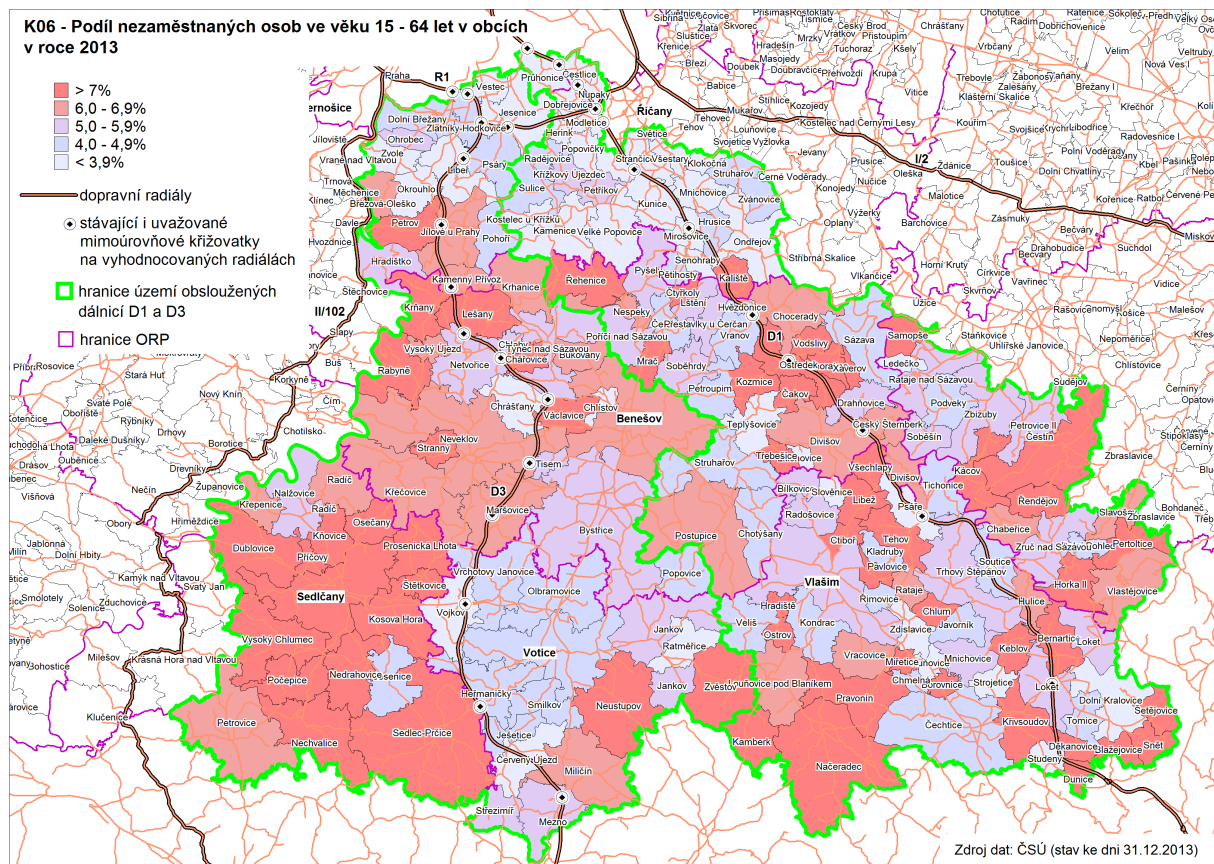
Tento kartogram poskytuje jeden z nejnápadnějších prostorových vzorců. Index vývoje počtu obyvatel v sobě zahrnuje působení řady faktorů. Zřetelné je rozrušení růstového pásu kolem Prahy (proces suburbanizace) a depopulačního pásu podél jižní hranice kraje (označovaný sociology jako „vnitřní periferie“). Zřetelný je zde vliv dálnice D1 na růst počtu obyvatel – suburbanizační zóna Prahy je „vytažena“ podél dálnice na jih, avšak tento výběžek kontrastuje výrazně s obcemi středního Posázaví, které mají vazbu na D1 již komplikovanější a trvalé obyvatelstvo zde ubývá. Za zmínku stojí úbytky obyvatel i ve středních a malých městech, jako jsou Benešov, Vlašim a Sedlčany – bytová výstavba se pro ně odehrává spíše ve vybraných obcích v jejich bezprostředním okolí.



Kartogram K05 - Počet registrovaných aktivních ekonomických subjektů na 1000 obyvatel ve věku 15 – 64 let v roce 2013

Komentář:

Ukazatel, resp. kartogram dokumentuje pokles intenzity podnikatelské aktivity směrem od Prahy. Protože ukazatel nerozlišuje právní formy podnikání (velké obchodní společnosti versus živnostník), prostorový vzorec v kartogramu může být složitější a vliv komunikací nelze přeceňovat. Přesto je zde zřetelný vliv dálnice D1. I na periferním venkově je zvýšená míra aktivity v řemeslných živnostech (v kombinaci s vyjíždkou za prací do center) nebo typicky např. v ubytovacích službách.

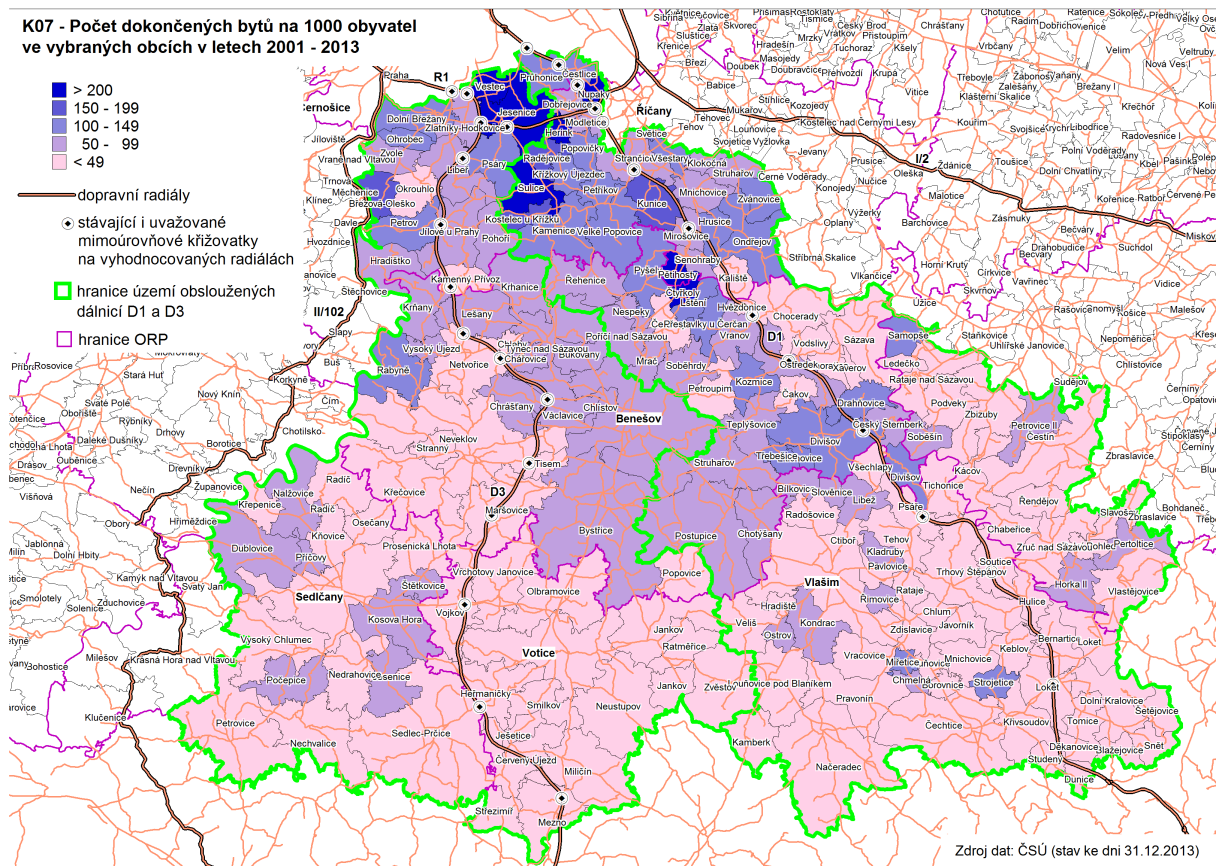


Kartogram K06 - Podíl nezaměstnaných osob ve věku 15 – 64 let v obcích v roce 2013

Komentář:

Kartogram v zásadě opět ukazuje vliv faktoru vzdálenosti od Prahy – v těsném zázemí metropole je úroveň nezaměstnanosti velmi nízká a platí to i pro celé Benešovsko a pro sledovaná města s relativně prosperujícím průmyslem, ovšem s výjimkou Sedlčan a jejich zázemí, které se podle tohoto ukazatele řadí k tzv. „vnitřní periferii“ podél jižní hranice kraje. Absolutní rozdíly ukazatele jsou však malé a závěry by se neměly přeceňovat. Vliv dálnice D1 na snížení nezaměstnanosti není výrazný.

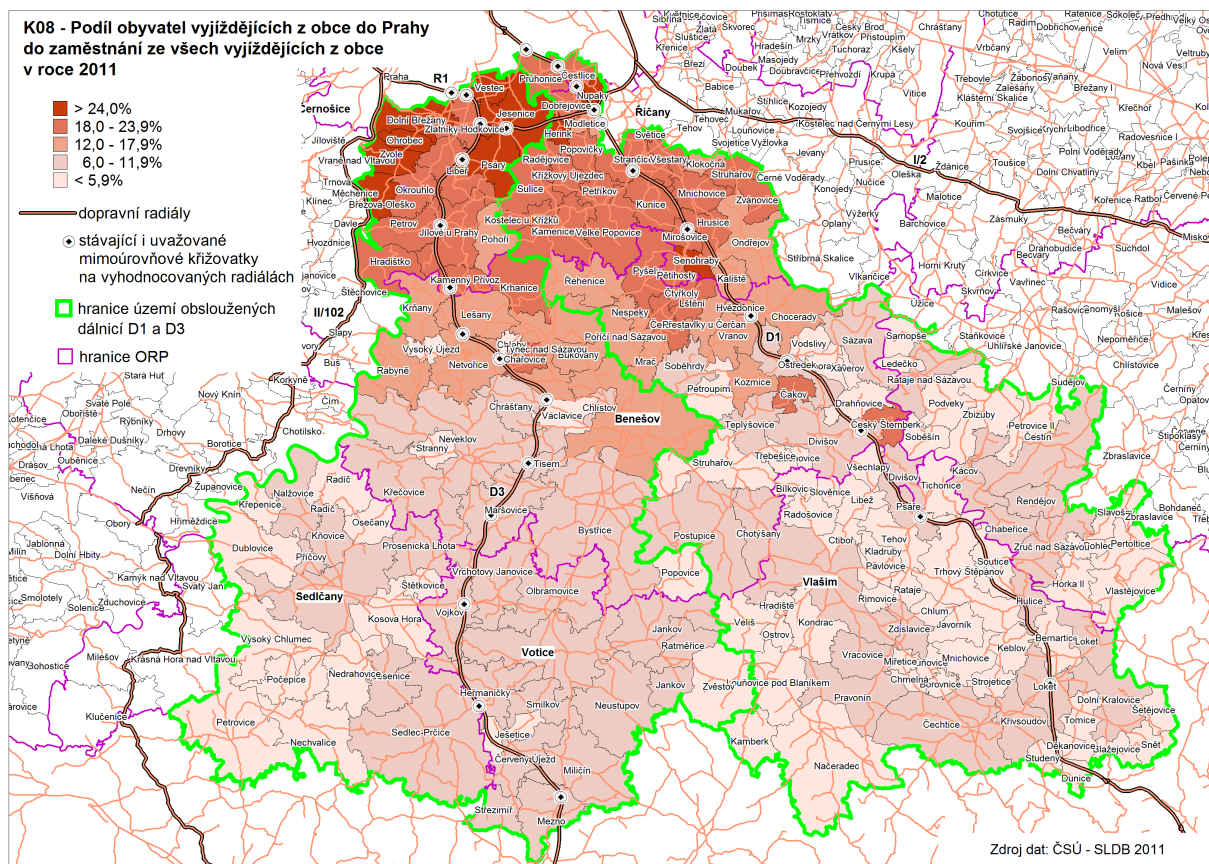
Primárním zdrojem dat je Generální ředitelství úřadu práce MPSV. Ukazatel porovnává počet dosažitelných registrovaných uchazečů o zaměstnání ve věku 15-64 k počtu trvalých obyvatel obce v tomto věku v daném roce. Ukazatel nahradil od roku 2011 dřívější míru nezaměstnanosti, jejímž jmenovatelem byl počet ekonomicky aktivních obyvatel obce z posledního dostupného SLDB, které však pro tento účel rychle zastarávalo.



Kartogram K07 - Počet dokončených bytů na 1000 obyvatel ve vybraných obcích v letech 2001 – 2013

Komentář:

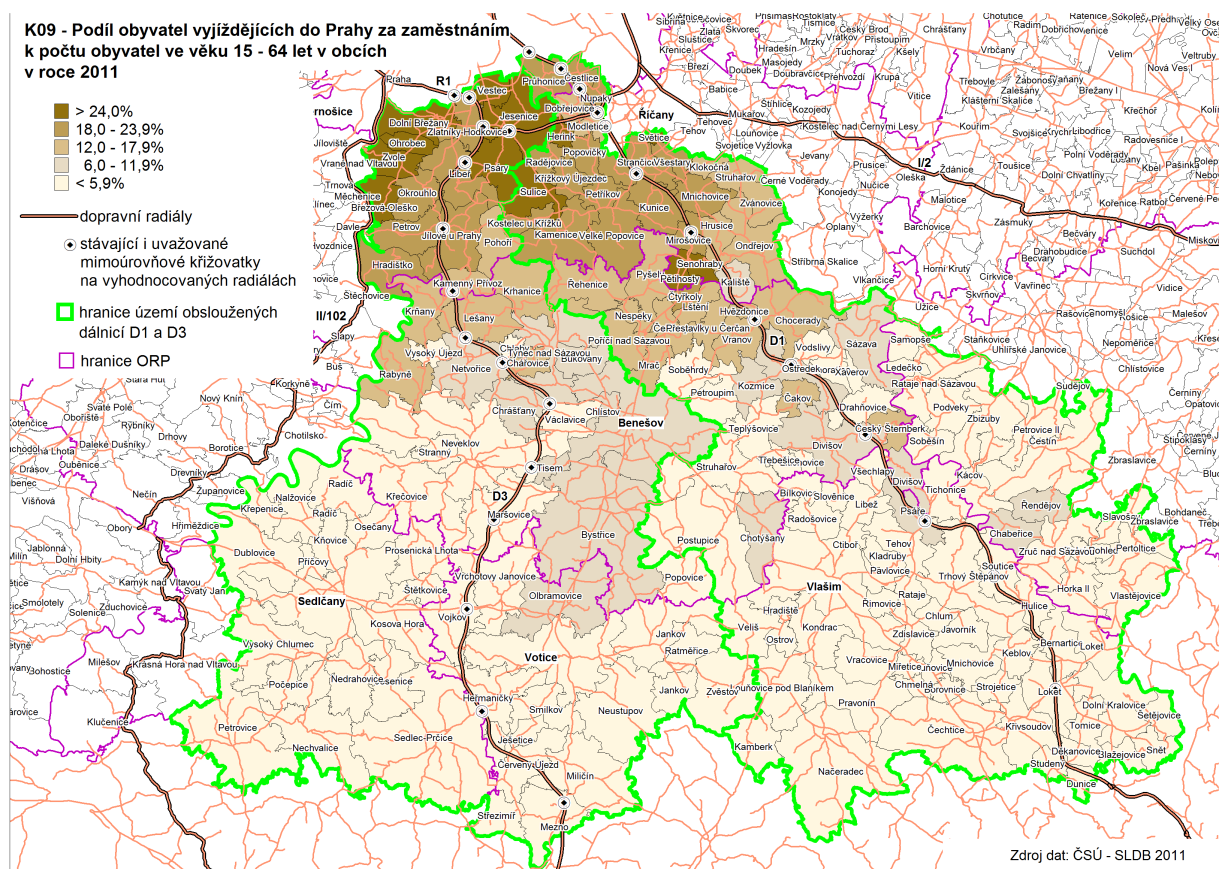
Tento důležitý a metodicky jasný ukazatel ukazuje důležité územní detaily a mapa celkově vykazuje zřetelný „územní vzorec“ – rozsah suburbanizačního procesu a míru poklesu intenzity výstavby se vzdáleností od Prahy. Nejvyšší intenzita výstavby nových bytů je v pásu podél II/603. Zřetelný je vliv dálnice D1 na „vytažení“ oblasti se zvýšenou stavební aktivitou dále od Prahy. Výstavba pro lokální centra (Benešov, Vlašim, Sedlčany, méně Votice) se odehrávala spíše v jejich nejbližším zázemí než v samotných městech.



Kartogram K08 - Podíl obyvatel vyjíždějících z obce do Prahy do zaměstnání ze všech vyjíždějících z obce v roce 2011

Komentář:

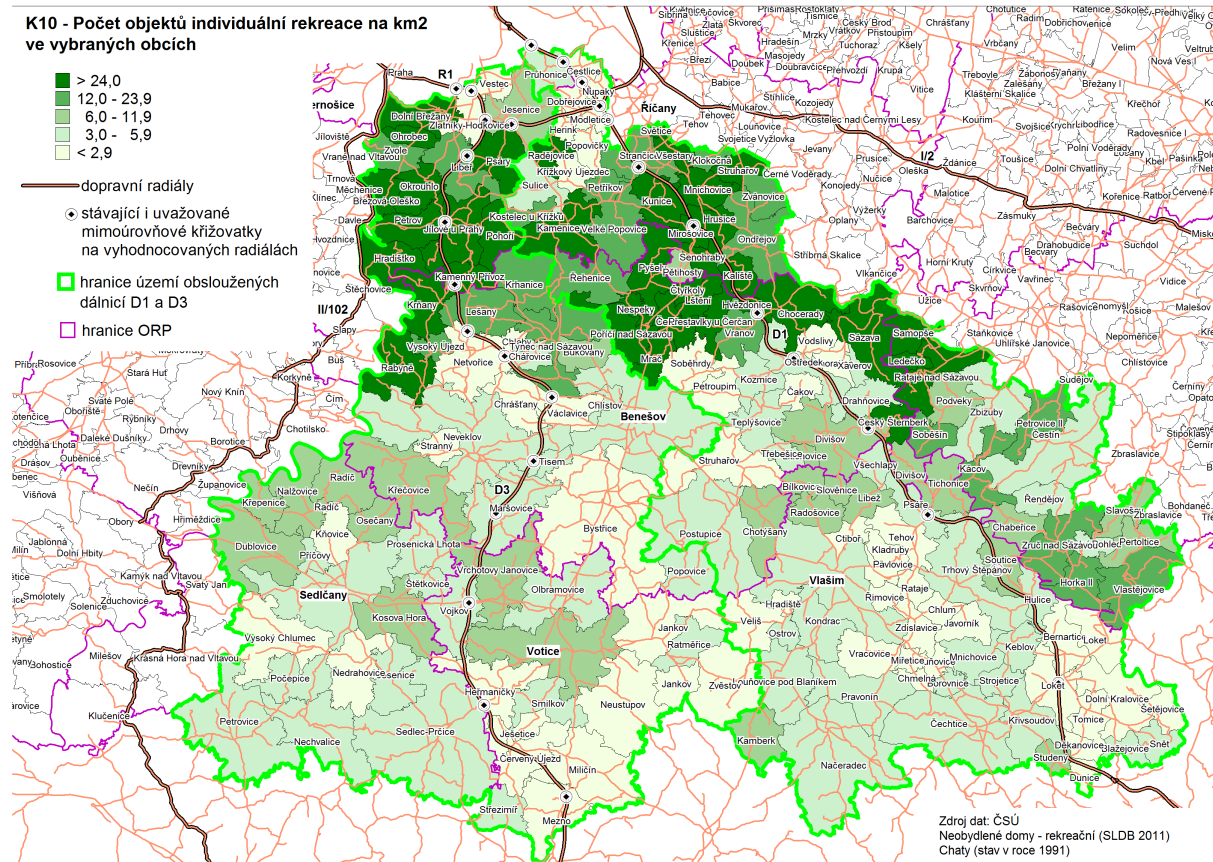
Ukazatel míry směrové orientace vyjížděky do Prahy logicky klesá se vzdáleností od metropole. Zřetelný je vliv komunikací v údolí Vltavy s jednoznačnou orientací na Prahu, stejně i podél silnice II/603 a dálnice D1. Vliv budoucí D3 se nepochybně projeví právě v míře orientace vyjížděky do Prahy. Lze vyslovit hypotézu, že lépe zpřístupněná Praha oslabí zdroje pracovních sil např. pro Benešov a Vlašim, současně může ale i snížit nezaměstnanost v těchto centrech (to by bylo přínosem např. pro Příbram, Sedlčany apod.).



Kartogram K09 - Podíl obyvatel vyjíždějících do Prahy za zaměstnáním k počtu obyvatel ve věku 15 – 64 let v obcích v roce 2011

Komentář:

Ukazatel míry spjatosti obcí s Prahou podle vyjížděky ukazuje zřetelně vliv komunikací, zejména dálnice D1 a také železnice Benešov-Praha. Podobný efekt lze očekávat i u budoucí D3.



Kartogram K10 - Počet objektů individuální rekreace v obcích na km² ve vybraných obcích

Komentář:

Ukazatel územní hustoty objektů individuální rekreace je aproximován počtem individuálních chat podle výsledků SLDB 1991 (jiná data nejsou k dispozici; počet chat se ale výrazně nezměnil) + počtem neobydlených domů z důvodu rekreačního využití ze SLDB 2011, obojí na km² plochy katastrů v obcích.

Hustota objektů je mimořádně vysoká kolem Vltavy a Sázavy a jejich přítoků. Rekreační chalupy jsou více méně rovnoměrně rozprostřeny v pahorkatinách celé jižní části kraje (a překračují krajské hranice). Samozřejmě čím blíže k Praze, tím více dochází ke konverzi rekreačního bydlení na trvalé nebo smíšené. Faktor přírodní zde dominuje nad vlivem komunikací. Vyčíslení rekreačních objektů v absolutních číslech může umožnit aspoň řádově bilancovat a porovnávat, jaký benefit by dálnice D3 celkově přinesla pro dopravu za víkendovou pobytovou rekreací.

3. Vliv na strukturu osídlení

Zlepšená dopravní dostupnost center osídlení podpoří jejich rozvoj. Uvažovaná místa mimoúrovňových křižovatek reagují na polohu těchto center.

V území ovlivňovaném budoucí dálnicí D3 je sídlem II. kategorie (v tomto území nejvýznamnějším) Benešov. Zlepšení dopravní dostupnosti města jenom podpoří jeho dominantní postavení v jižním segmentu Středočeského kraje.

Ze sídel III. kategorie bude kladně ovlivněn Týnec nad Sázavou a Sedlčany. Vliv na Jesenici nebude patrný vzhledem k převažujícímu vlivu polohy na R1 a vlivu Prahy.

Ze sídel IV. kategorie bude nejvíce kladně ovlivněno Jílové u Prahy, dále Neveklov a Sedlec-Prčice.

Z ostatních obcí bude rozvojový impulz patrnější mimo suburbanizační území Prahy, nebo na jeho kraji. Mezi taková sídla patří Kamenný Přívoz, Netvořice a Mezno, které díky poloze na silnici I/3 a spádu do sousedního kraje, města Tábora, nepocítuje nevýhody krajské periferie.





Také řada dalších sídel, zejména v blízkosti mimoúrovňových křižovatek a sjezdů může zaznamenat po realizaci dálnice D3 zlepšení sociálně demografických ukazatelů.

Pro znázornění vlivu na strukturu osídlení jsme zpracovali schéma. Na kartogramu lze zaznamenat, kromě určitého vlivu dálnice D1 na dlouhodobý nárůst počtu obyvatel také vliv silnice I/3 na strukturu osídlení.



Vliv dálnice D3 na rozvoj sídelní struktury




1. Aktualizace ZÚR SK, 2015


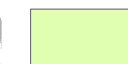
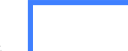
Kategorie center sídelní struktury dle metodiky ÚÚR

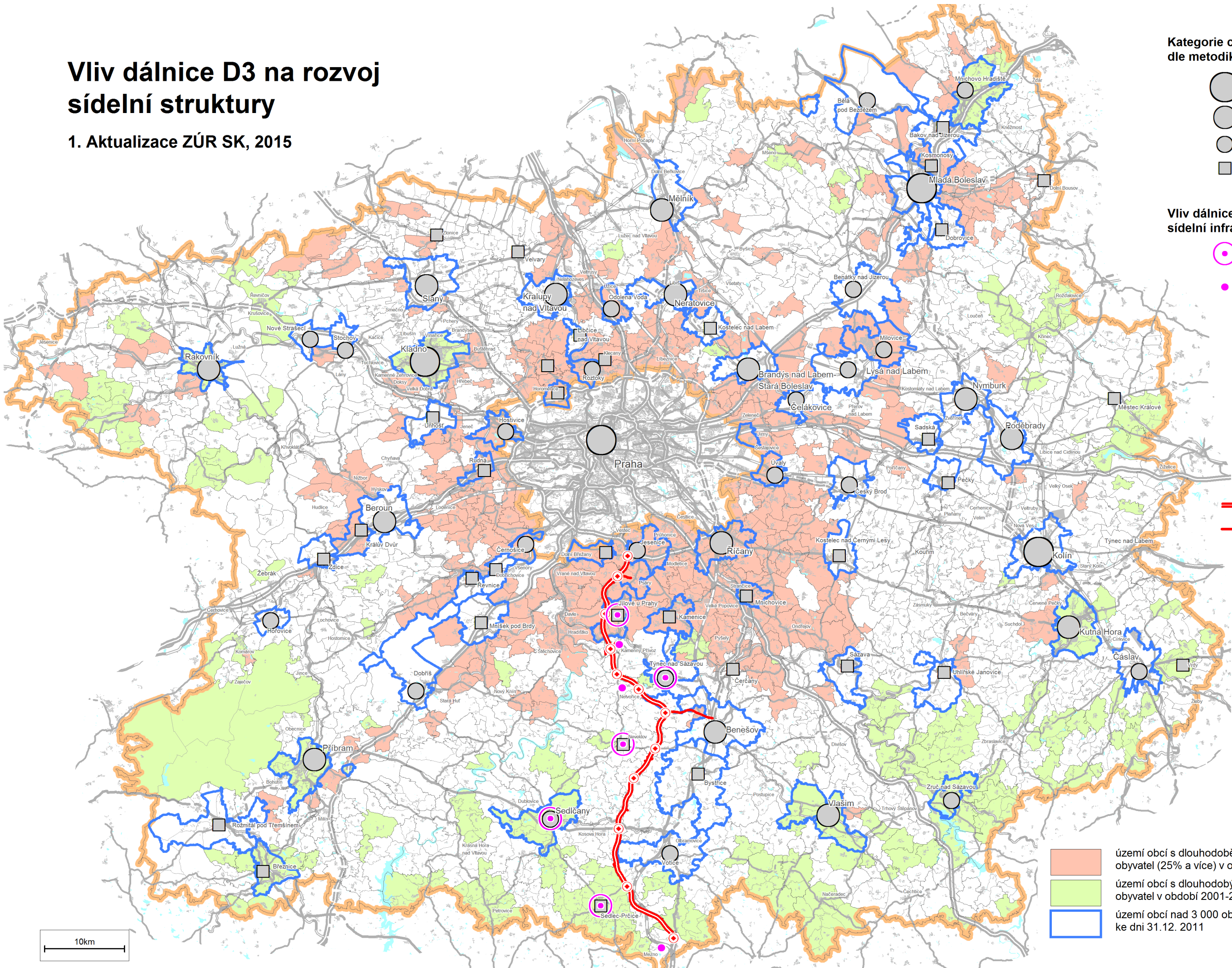
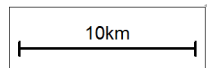
-  kategorie I
-  kategorie II
-  kategorie III
-  kategorie IV

Vliv dálnice D3 na rozvoj sídelní infrastruktury

-  vliv na rozvoj střediska osídlení
-  vliv na rozvoj dalších obcí

-  dálnice D3
-  ostatní související navrhované silnice
-  uvažované umístění MÚK

-  území obcí s dlouhodobě výrazným nárůstem počtu obyvatel (25% a více) v období 2001-2011
-  území obcí s dlouhodobým poklesem počtu obyvatel v období 2001-2011
-  území obcí nad 3 000 obyvatel ke dni 31.12. 2011



4. Vliv na rekreaci a cestovní ruch

Území, přes které prochází trasa navržené dálnice D3, má velký potenciál z hlediska rekreace a cestovního ruchu.

Jeho lepší dopravní napojení usnadní přístup především uživatelům individuálních rekreačních objektů Dolního Posázaví a zejména východní části Středního Povltaví a Sedlčanska z hlavního města Prahy. Současně však je realizace navržených dopravních staveb rizikem pro zachování přírodních hodnot území, přes které procházejí.

Na výkresu hodnot se zákresem koridorů pro posuzované stavby je dobře vidět citlivé trasování koridoru D3, které reaguje na nejcennější části území, kterým prochází (například minimalizace zásahu do přírodního parku Střed Čech).

Nicméně překonání cenných území - například údolí Zahořanského potoka a údolí řeky Sázavy se nelze vyhnout.

1. aktualizace ZÚR SK navrhuje celou řadu opatření směřujících k minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí, přírodu a krajinu. Tato opatření jsou uvedena v člancích (120), (143) a (191a) výrokové části a zdůvodněna v Odůvodnění.

Jedno z opatření se týká také hlavních cyklotras, které budou dálnici D3 křížit v prostou mimoúrovňové křižovatky Netvořice, v prostoru mezi Petrovem a Jílovým u Prahy a v prostoru Libeře.

5. Limity území ve vztahu k 1. aktualizaci ZÚR SK

- Z ÚAP Středočeského kraje byly použity zejména limity a hodnoty území, které sloužily Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a posléze pro upřesnění vymezení proměnné šířky koridorů dálnice D3 a koridoru Václavické spojky.
- V případě zjištění kolizí, které nebylo možné řešit v rámci zpracování 1. aktualizace ZÚR SK, byla navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na životní prostředí, která doporučujeme uplatnit v navazujících procesech zpracování územně plánovací dokumentace obcí nebo v územních řízeních konkrétních záměrů dálnice D3 a Václavické spojky.

Následuje výčet střetů, které projektant řešil při vymezení proměnné šířky koridorů v průběhu zpracování 1. aktualizace ZÚR SK, na základě Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně vyhodnocení SEA a NATURA.

Bylo zjištěno, že se koridor přibližuje k limitu:

- ÚSES NRBC 24 Štěchovice, vymezený v novém návrhu AOPK (od okraje koridoru asi 150 m)....**projektant na základě tohoto zjištění oddálil koridor dálnice D3 do vzdálenosti minimálně 260m.**

Bylo zjištěno, že se koridor se dotýká hranice, či okrajové partie sledovaného limitu:

- OP Národní kulturní památky zámku Konopiště.... **koridor Václavické spojky byl zúžen tak, aby se OP (ochranného pásma) nedotýkal;**
- CHLU 02640000 Lešany - Stavební kámen.....**koridor dálnice D3 byl zúžen tak, aby se nedotýkal hranice ložiskového území;**
- CHLU 12530002 Luka - Bohuliby - Zlatonosná ruda.....**koridor dálnice D3 byl zúžen tak, aby se nedotýkal hranice ložiskového území;**
- Ložisko č.3026400 - Lešany, bilancované výhradní, Stavební kámen, dosud netěženo.....**koridor dálnice D3 byl zúžen tak, aby se ložiska nedotýkal;**
- ÚSES RBC 947 Šiberna**koridor Václavické spojky byl zúžen tak, aby se prvku ÚSES nedotýkal;**

Bylo zjištěno, že koridor zasahuje do limitu, a střet se podařilo vyřešit zúžením koridoru:

- CZ0213047 Minartice**koridor dálnice D3 byl zúžen tak, aby byl vzdálen od okraje lokality min. 110 m;**
- Ložisko č.3125300 Jílové u Prahy, bilancované výhradní, Zlatonosná ruda, dřívější hlubinná těžba.....**koridor dálnice D3 byl zúžen tak, aby se ložiska nedotýkal.**

Bylo zjištěno, že koridor zasahuje do limitu, a střetu se nelze vyhnout zúžením koridoru:

- ÚSES, křížení s NRBC 61 Štěchovice - Chraňbožský les...**křížení koridoru D3 s biokoridorem se nelze vyhnout, koridor dálnice D3 bude procházet v téměř kolmém úhlu k biokoridoru;**
- ÚSES, křížení s RBK 298 Heřmaničky - Cihelna...**křížení koridoru D3 s biokoridorem se nelze vyhnout, koridor dálnice D3 bude procházet v téměř kolmém úhlu k biokoridoru;**

- ÚSES, křížení s RBK 1197 Záhořanský důl-Les u Radlíku...křížení koridoru D3 s biokoridorem se nelze vyhnout, koridor dálnice D3 bude procházet v téměř kolmém úhlu k biokoridoru;
- ÚSES, křížení s RBK 1219 Hory - Šiberna...křížení koridoru D3 s biokoridorem se nelze vyhnout, koridor dálnice D3 bude procházet v téměř kolmém úhlu k biokoridoru;
- ÚSES, křížení s RBK 1221 Hamry – RK 1219...křížení koridoru Václavické spojky s biokoridorem se nelze vyhnout, koridor prochází údolní nivou, lze předpokládat její překonání mostním objektem;
- ÚSES, křížení koridoru Václavické spojky s okrajem RBC 1382 Hamry..... RBC Hamry má celkovou plochu cca 32 ha, Václavická spojka kříží nad rybníkem Hamry (na kterém je vymezeno RBC 1382) Janovický potok; lze předpokládat překonání údolí mostem a pouhé tangování tohoto RBC trasou Václavické spojky
- Přírodní park "Střed Čech" ... křížení s přírodním parkem se nelze vyhnout; koridor dálnice D3 prochází Přírodním parkem „Střed Čech“ v severovýchodním výběžku území obce Petrov. Území přírodního parku je v tomto místě zúžené, takže místo křížení je relativně výhodné. Nad Zahořanským potokem lze předpokládat mostní objekt, případně navazující tunel. Dále jižním směrem prochází koridor dálnice D3 v okrajové partii přírodního parku a k dalšímu výraznějšímu křížení dochází na území obce Lešany, kde koridor dálnice D3 území přírodního parku opouští: jedná se o lesnaté území, kde lze vzhledem k morfologii terénu předpokládat využití tunelů a mostů, které po realizaci poněkud zmírní dopady průchodu dálnice územím přírodního parku;
- NATURA 2000 - evropsky významné lokality - CZ0213068 Dolní Sázava ..křížení s evropsky významnou lokalitou se nelze vyhnout; lze předpokládat, že údolí Sázavy bude překonáno mostem, který po realizaci umožní mimoúrovňové křížení dálnice D3 s územím EVL;
- Migračně významná území (koridor D3 je 3x křížuje)...průchodu koridoru dálnice D3 migračně významnými územími se nelze vyhnout; v navazující projektové přípravě je nutné řešit mimoúrovňová křížení na vybraných místech;
- Osy dálkových migračních koridorů (koridor D3 je 2x křížuje, koridor Václavické spojky je křížuje 1x)...křížení koridorů dálnice D3 a Václavické spojky s osami se nelze vyhnout, proto v navazující projektové přípravě je nutné řešit mimoúrovňové křížení na vybraných místech;
- Dobývací prostory - DP 70504 Dolní Jirčany těžební cihlářské suroviny...koridor dálnice D3 byl zúžen tak, aby se dobývacího prostoru dotýkal na jeho západním okraji v co nejmenší míře (cca 2,7 ha z celkových cca 90 ha);
- CHLU 12540000 Dolní Jirčany - Cihlářská surovina...průchodu koridoru dálnice D3 ložiskem se nelze vyhnout;
- Ložisko č.3125400 - Dolní Jirčany, bilancované výhradní, Cihlářská surovina, dřívější povrchová těžba...průchodu koridoru dálnice D3 ložiskem se nelze vyhnout;
- Ložisko č.5154100 Hodkovice - Jesenice 2, nebilancované, Cihlářská surovina, dosud netěženo...průchodu koridoru dálnice D3 ložiskem se nelze vyhnout ;
Problematika ochrany ložisek je řešena návrhem opatření (viz též vyhodnocení SEA).
- Záplavová území řeky Sázavy a potoka Mastník...křížení s koridorem dálnice D3 se nelze vyhnout...jsou navržena opatření k minimalizaci vlivů na průtoky záplavovými územími;
- Záplavová území potoka Janovického a Konopištského...křížení s koridorem Václavické spojky se nelze vyhnout...jsou navržena opatření k minimalizaci vlivů na průtoky záplavovými územími;

- Území s archeologickými nálezy 1. kategorie (území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů).....*na území obcí Libeř, Jílové u Prahy, Heřmaničky – v souladu s výsledky vyhodnocení SEA bude zpracován předběžný archeologický průzkum*
- Území s archeologickými nálezy 2. Kategorie (území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují)....*na území obcí Jílové u Prahy, Vojkov, Sedlec – Prčice, Červený Újezd – v souladu s výsledky vyhodnocení SEA bude zpracován předběžný archeologický průzkum*

V těchto případech byla navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na životní prostředí, která doporučujeme uplatnit v navazujících procesech zpracování územně plánovací dokumentace obcí nebo v územních řízeních konkrétních záměrů dálnice D3 a Václavické spojky.

- Území chráněné pro akumulaci povrchových vod – nádrž Podolí na potoce Mastníku... křížení s koridorem se nelze vyhnout, protíná nádrž víceméně „kolmo“, předpokládá se překonání případné nádrže mostním objektem; v ZÚR SK 2011 je nádrž zařazena mezi územní rezervy.

Přílohou tohoto vyhodnocení je „Zákres koridorů dálnice D3 a Václavické spojky do výkresu vybraných limitů“.

6. Vliv na stav a vývoj hodnot řešeného území

- Z ÚAP Středočeského kraje byly použity hodnoty území, které sloužily Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
- *Většina hodnot je zahrnuta současně do limitů (viz předchozí kapitola), takže zde uvádíme jen vybrané.*

Přírodní hodnoty

- Oblast se zvýšeným významem pro rekreaci..... koridor dálnice D3 nelze vymezit tak, aby do těchto oblastí nezasahoval, proto je střet řešen návrhem opatření pro ochranu krajinného rázu a zachování prostupnosti území pro turistické trasy a cyklotrasy
- Zemědělská půda 1. a 2. třídy ochrany nejkvalitnější půdy – 1. třídy ochrany se vyskytují zejména v severní části koridoru dálnice D3 v oblasti jižně od Prahy (na území obcí Zlatníky – Hodkovice, Psáry, Libeř) a dále v jižní části koridoru dálnice D3 – na území obce Vojkov, Heřmaničky, Ješetice, Červený Újezd, Miličín a Mezno; půdy 2. třídy ochrany se vyskytují rozptýlené v celém koridoru dálnice D3 a Václavické spojky; koridor nelze vymezit tak, aby do těchto půd 1. a 2. třídy nezasahoval, proto je střet řešen návrhem opatření k ochraně ZPF;

Kulturní a technické hodnoty

- Národní kulturní památka zámek Konopiště.....od koridoru dálnice D3 je vzdálen cca 4km (ochranné pásmo cca 2 500 m), od koridoru Václavické spojky cca 1 800 m (ochranné pásmo se koridoru nedotýká, protože koridor byl zúžen);
- Území s výrazným výskytem lidové architektury... jedná se o oblast Jižně od Neveklova, obec Maršovice, Vrchotovy Janovice, Vojkov a Heřmaničky; viz opatření, která se týkají ochrany krajinného rázu
- Dopravní a technická infrastruktura území.....koridor dálnice D3 je vymezen tak, aby nedošlo ke střetu s investicemi, které by byly znehodnoceny, naopak navržená koncepce dopravy vhodně využívá stávajících funkčních úseků silnic I. a II. třídy (například úsek silnice II/105 – západně od Netvořic, napojený do MÚK Neveklov, silnice I/18 mezi MÚK Vojkov a Sedlčany)

Přílohou tohoto vyhodnocení je „Zákres koridorů dálnice D3 a Václavické spojky do výkresu vybraných hodnot“.

7. Vliv na zastavěná území a zastavitelné plochy z ÚAP ORP

Zastavěná území

Z ÚAP ORP byly převzaty plochy zastavěného území. Tyto plochy doplnil projektant plochami bloků budov a areálů z mapového podkladu ZABAGED. Vznikl tak orientační podklad o zastavěných územích v zájmovém území koridorů dálnice D3 a Václavické spojky.

Tyto plochy jsou ve výkresu „Zákres koridorů dálnice D3 a Václavické spojky do výkresu vybraných limitů území“, který je přílohou tohoto vyhodnocení.

Je patrné, že výjimečně se některé plochy nacházejí i uvnitř koridoru dálnice D3 vymezeného 1. aktualizací ZÚR SK.

Zastavitelné plochy

Z ÚAP ORP (s výjimkou Černošic) byly převzaty zastavitelné plochy. Tyto plochy jsou ve výkresu „Zákres koridorů dálnice D3 a Václavické spojky do výkresu vybraných limitů území“, který je přílohou tohoto vyhodnocení (pro obce v ORP Černošice byla informace doplněna přímo z územních plánů obcí – viz část D tohoto vyhodnocení).

Je patrné, že výjimečně se některé plochy nacházejí i uvnitř koridoru dálnice D3 vymezeného 1. aktualizací ZÚR SK. Převážně se nejedná o plochy pro bydlení.

Projektant na některé z těchto zastavěných a zastavitelných ploch reagoval úpravou vymezení koridoru dálnice D3, v některých případech však neměl pro takovou úpravu dostatek informací. Tyto střety je třeba prověřit na úrovni ÚP pro města a obce a vyřešit úpravou vymezení ploch nebo zúžením koridoru.

1. aktualizace ZÚR SK reaguje také návrhem opatření směřujícím do projektové přípravy staveb. V některých případech lze předpokládat vyřešení těchto střetů technickým řešením staveb (mosty a tunely).

Vysvětlení použitých zkratk

EVL evropsky významné lokality (soustavy Natura 2000)
CHLÚ chráněné ložiskové území
OP ochranné pásmo
ORP obec s rozšířenou působností
SLDB sčítání lidu, domů a bytů ČSÚ
SOKP silniční okruh kolem Prahy
SK Středočeský kraj
SWOT analýza silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb
ÚAP územně analytické podklady
ÚP územní plán
ÚSES územní systém ekologické stability
ZPF zemědělský půdní fond
ZÚR zásady územního rozvoje

ČÁST D

VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA JINÉ SKUTEČNOSTI OVLIVNĚNÉ ŘEŠENÍM

Objednatel: Krajský úřad Středočeského kraje
Zborovská 11
150 21 Praha 5

Zpracovatelé: RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc.
Mgr. Pavla Dušková
EIA SERVIS s.r.o.
U Malše 20
370 01 České Budějovice

Ing. arch. Vlasta Poláčková
Ing. Josef Smíšek
RNDr. Jiří Jedlička
Urbanistický atelier UP24
K Červenému vrchu 845/2b
160 00 Praha 6

VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA JINÉ SKUTEČNOSTI OVLIVNĚNÉ ŘEŠENÍM

Předmětem 1.aktualizace ZUR SK je doplnění koridorů silničních staveb, které jsou nezbytné pro funkčnost dopravní koncepce jižní části Středočeského kraje navržené v ZUR SK 2011:

- koridor dálnice D3 úsek Jesenice – hranice kraje,
- koridor silnice II/112 úsek Benešov – Václavice, silniční napojení na D3 (Václavická spojka).

Tyto koridory byly rušeny rozsudkem Krajského soudu v Praze ze dne 14. 6. 2013, čj. 50 A 9/2013 – 85, a to z důvodu nedostatečného vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů záměrů na životní prostředí a vlivů na lidské zdraví.

Informace pro Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území byly čerpány zejména z územně analytických podkladů Středočeského kraje 2013 (ÚAP SK).

V této kapitole vyhodnocení – v kapitole D - budou uvedeny vlivy na jiné skutečnosti, zjištěné mimo ÚAP SK.

Mezi tyto skutečnosti patří zejména územní plány obcí. Pořizovatel a projektant vyhodnotili všechny existující územně plánovací dokumentace na úrovni obcí. Dokumentace byly vyhodnocovány v červnu 2014.

Hlavní sledované jevy byly:

- soulad s návrhem koridorů dálnice D3 a Václavické spojky
- případné kolize zastavitelných ploch s koridory

Soulad ÚPD s návrhem koridorů dálnice D3 a Václavické spojky

Ze všech dotčených obcí dvě nemají územní plán. Chrášťany jej v současnosti pořizují a v doplňujících průzkumech a rozborech koridor pro dálnici D3 evidují. Chleby mají územní studii, kde je dálnice D3 vymezena.

Z ostatních obcí a měst mají tři obce (Psáry, Chářovice a Heřmaničky) koridor dálnice D3 jako územní rezervu. Ostatní mají dálnici D3, respektive Václavickou spojku, vymezenou v návrhu. V novějších územních plánech je vymezen koridor, ve starších trasa a ochranné pásmo.

Vzhledem k dlouhodobé stabilizaci trasy (již v předešlých ÚP VÚC Pražský region a ÚP VÚC Benešovsko), je ve všech existujících územních plánech zakreslena dálnice D3, respektive Václavická spojka v prostoru koridoru sledovaného v ZUR SK (v západní – stabilizované variantě).

Výsledky těchto zjištění jsou zobrazeny v přiloženém schématu.

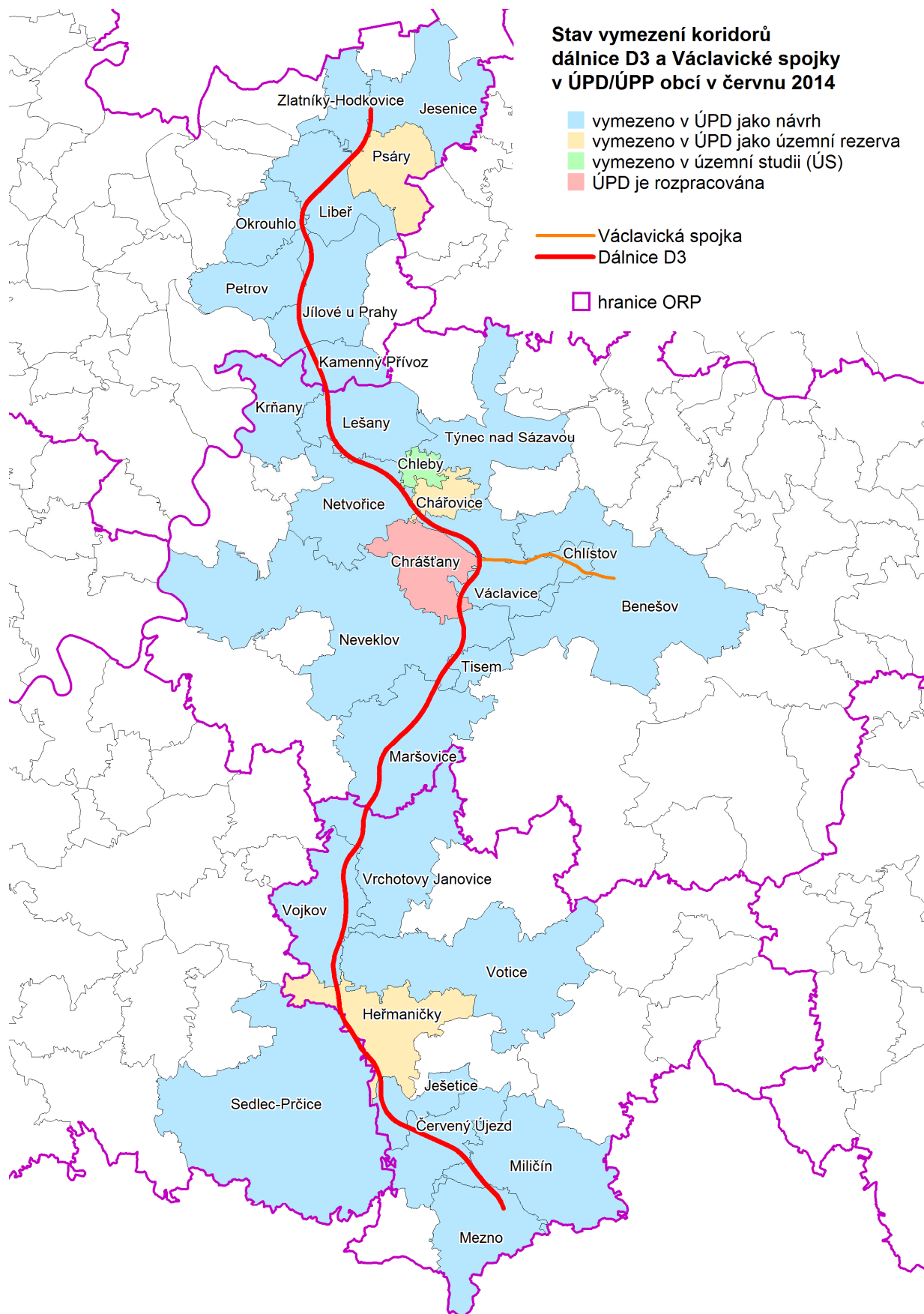
Kolize zastavitelných ploch s koridory

Zastavitelné plochy byly přímo z územních plánů zjišťovány jen na území ORP Černošice, protože pro toto území nejsou k dispozici v ÚAP ORP. Přitom nebyly nalezeny závažné střety.

Zastavitelné plochy jsou v územních plánech vymezeny s ohledem na trasu dálnice D3, respektive Václavické spojky. U dvou obcí se zastavitelné plochy pro bydlení přibližují ke koridoru D3. První případ se týká severního okraje Libře, kde se zastavitelná plocha dotýká okraje koridoru. Střet však nemusí být reálný, neboť se zde uvažuje s tunelem, který by řešil i střet se stávající převážně rekreační zástavbou a statkem „Na Ovčíně“.

Druhé místo je severozápadní okraj Psár, kde se zastavitelná plocha přibližuje k dálničnímu přivaděči, k uvažované mimoúrovňové křižovatce. Od koridoru dálnice D3 je plocha vzdálena cca 750 m.

**Stav vymezení koridorů
dálnice D3 a Václavické spojky
v ÚPD/ÚPP obcí v červnu 2014**



ČÁST E

VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU 1. AKTUALIZACE ZÚR SK K NAPLNĚNÍ PRIORITY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ PRO ZAJIŠTĚNÍ UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ OBSAŽENÝCH V PÚR

Objednatel: Krajský úřad Středočeského kraje
Zborovská 11
150 21 Praha 5

Zpracovatelé: RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc.
Mgr. Pavla Dušková
EIA SERVIS s.r.o.
U Malše 20
370 01 České Budějovice

Ing. arch. Vlasta Poláčková
Ing. Josef Smíšek
RNDr. Jiří Jedlička
Urbanistický atelier UP24
K Červenému vrchu 845/2b
160 00 Praha 6

VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU 1. AKTUALIZACE ZÚR SK K NAPLNĚNÍ PRIORITY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ PRO ZAJIŠTĚNÍ UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ OBSAŽENÝCH V PÚR

PÚR ČR, ve znění Aktualizace č.1, která byla pořízena Ministerstvem pro místní rozvoj ČR, byla schválena vládou ČR usnesením č. 276 ze dne 15. 4. 2015.

V následujícím textu je uvedeno vyhodnocení přínosu 1. aktualizace ZÚR SK k naplnění těchto priorit. Články jsou očíslovány dle PÚR ČR, ve znění Aktualizace č.1:

(14) Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty. Bránit upadání venkovské krajiny jako důsledek nedostatku lidských zásahů.

Již v územně analytických podkladech kraje byly stanoveny hodnoty území, a to jak vyplývající ze zákonných předpisů, tak hodnoty zjištěné aktuálním průzkumem a rozbohem. 1. aktualizace ZÚR SK tyto hodnoty respektuje a vytváří podmínky pro jejich zachování a rozvíjení. Vzhledem k obsahu 1. aktualizace ZÚR SK – vložení koridorů dopravní infrastruktury - jsou některé hodnoty území dotčeny.

Vliv řešení 1. aktualizace ZÚR SK na stav a vývoj hodnot řešeného území je posouzen v části C. Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech.

Pro minimalizaci vlivů na tyto hodnoty navrhuje 1. aktualizace ZÚR SK řadu opatření - viz bod 5. článek (120), bod 9. článek (143) a bod 10. článek (191a) výrokové části a výkresy části C. Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech.

(14a) Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí dbát na rozvoj primárního sektoru při zohlednění ochrany kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny.

Rovněž u tohoto článku lze uvést, že pro minimalizaci vlivu na tyto skutečnosti navrhuje 1. aktualizace ZÚR SK opatření - viz bod 5. článek (120), bod 9. článek (143) a bod 10. článek (191a) výrokové části 1. aktualizace ZÚR SK. Kromě toho je třeba uvést, že i ZÚR SK (2011) navrhuje další opatření, která zůstávají v platnosti.

(15) Předcházet při změnách nebo vytváření urbánního prostředí prostorově sociální segregaci s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel. Analyzovat hlavní mechanismy, jimiž k segregaci dochází, zvažovat existující a potenciální důsledky a navrhnout při územně plánovací činnosti řešení, vhodná pro prevenci nežádoucí míry segregace nebo snížení její úrovně.

1. aktualizace ZÚR SK nemá na tyto procesy přímý vliv. Vytvářením územně technických podmínek pro sociální rozvoj území je stanoven základní rámec i pro řešení těchto negativních jevů.

(16) Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli a v souladu s určením a charakterem oblastí, os, ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR.

Při vyhodnocení vlivů 1. aktualizace ZÚR SK na udržitelný rozvoj byly zohledňovány důsledky pro všechny tři „pilíře“ udržitelného rozvoje území. Návrh koridorů dopravní infrastruktury bude znamenat zlepšení sociálních a ekonomických podmínek obyvatelstva včetně rozvoje sídelní struktury a kladně ovlivní i hospodářství z hlediska celorepublikového. Na druhou stranu se nelze vyhnout některým negativním vlivům na životní prostředí, přírodu a krajinu. Pro omezení těchto vlivů navrhuje 1. aktualizace ZÚR SK řadu opatření - viz bod 5. článek (120), bod 9. článek (143) a bod 10. článek (191a) výrokové části 1. aktualizace ZÚR SK.

(16a) Při územně plánovací činnosti vycházet z principu integrovaného rozvoje území, zejména měst a regionů, který představuje objektivní a komplexní posuzování a následné koordinování prostorových, odvětvových a časových hledisek.

V rámci Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území bylo konstatováno, že realizace dálnice D3 včetně Václavické spojky bude mít převážně kladné vlivy na sociální a ekonomické podmínky života obyvatel dotčené oblasti, ale i celé republiky. Mezi tyto vlivy patří zejména:

- zlepšení propojení České republiky s Rakouskem, respektive s Evropou
- zlepšení napojení Tábora a Českých Budějovic
- zlepšení dopravního napojení center osídlení Jílové u Prahy, Týnec nad Sázavou, Neveklov, Benešov, Sedlčany, Sedlec - Prčice
- zlepšení dopravní obsluhy (úspora času při jízdách obyvatel do škol a za prací, zlepšení podmínek pro podnikání, zlepšení parametrů životního prostředí v místech, odkud bude doprava odvedena)
- zvýšení atraktivity území pro bydlení a podnikání, snadnější dostupnost služeb, práce i rekreace
- kladné přínosy pro dopravu a druhotně pro sociální podmínky mají i kladný ekonomický dopad – finanční úspory

(17) Vytvářet v území podmínky k odstraňování důsledků hospodářských změn lokalizací zastavitelných ploch pro vytváření pracovních příležitostí zejména v hospodářsky problémových regionech a napomoci tak řešení problémů v těchto územích.

Umístění nové dopravní trasy může iniciovat hospodářské aktivity i v územích, která leží mimo Metropolitní rozvojovou oblast Praha a mimo rozvojovou osu Praha-Benešov-Tábor-České Budějovice. Strukturálně postižený a hospodářsky slabý region se v návaznosti na vymezené koridory dálnice D3 a Václavické spojky nenachází.

(18) Podporovat polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet předpoklady pro posílení partnerství mezi městskými a venkovskými oblastmi a zlepšit tak jejich konkurenceschopnost.

Tématu rozvoje sídelní struktury věnuje 1. aktualizace ZÚR SK pozornost, protože fungující střediska osídlení hrají významnou roli jak v rozvojových oblastech a osách, tak i mimo ně. Ve Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území jsou uvažována centra osídlení s předpokladem kladného ovlivnění jejich rozvoje (viz též schéma Vliv dálnice D3 na rozvoj sídelní struktury).

(19) Vytvářet předpoklady pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu). Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestaveb revitalizací a sanací území) a zajistit ochranu nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace. Cílem je účelné využívání a uspořádání území úsporně v nárocích na veřejné rozpočty na dopravu a energie, které koordinací veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území omezuje negativní důsledky suburbanizace pro udržitelný rozvoj území.

1. aktualizace ZÚR SK nemá vztah k této prioritě.

(20) Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, pokud je to možné a odůvodněné, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a zvyšování a udržování ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí i v ostatní volné krajině a pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.

Vymezení koridoru pro dálnici D3 bylo provedeno s velkou snahou o minimalizaci negativních vlivů na přírodu, krajinu a hygienu životního prostředí. Projektant vycházel ze znalosti limitů a hodnot využití území i z výsledků vyhodnocení vlivů 1. aktualizace ZÚR SK na udržitelný rozvoj území včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí i evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

Výsledkem je vymezení koridorů proměnné šířky dálnice D3 i Václavické spojky a do výrokové části 1. aktualizace ZÚR SK zařazení nových opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na životní prostředí - viz bod 5. článek (120), bod 9. článek (143) a bod 10. článek (191a) výrokové části 1. aktualizace ZÚR SK.

(20a) Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury. V rámci územně plánovací činnosti omezovat nežádoucí srůstání sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a prostupnosti krajiny.

Tato priorita je směřována na podrobnější zpracování dokumentací než je úroveň zásad územního rozvoje.

V 1. aktualizace ZÚR SK jsou do výrokové části zařazena opatření pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka - viz bod 5. článek (120), bod 9. článek (143) a bod 10. článek (191a) výrokové části 1. aktualizace ZÚR SK.

(21) Vymezit a chránit ve spolupráci s dotčenými obcemi před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně (zelené pásy) v rozvojových oblastech a v rozvojových osách a ve specifických oblastech, na jejichž území je krajina negativně poznamenána lidskou činností, s využitím její přirozené obnovy; cílem je zachování souvislých pásů nezastavěného území v bezprostředním okolí velkých měst, způsobilých pro nenáročnou formu krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny.

Návrh dálnice D3 ani Václavické spojky nevyklučuje využití navazujícího území pro zelené pásy při zachování prostupnosti území. V 1. aktualizaci ZÚR SK jsou do výrokové části zařazena opatření pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka - viz bod 5. článek (120), bod 9. článek (143) a bod 10. článek (191a) výrokové části 1. aktualizace ZÚR SK.

(22) Vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika), při zachování a rozvoji hodnot území. Podporovat propojení míst, atraktivních z hlediska cestovního ruchu, turistickými cestami, které umožňují celoroční využití pro různé formy turistiky (např. pěší, cyklo, lyžařská, hipo).

1. aktualizace ZÚR SK navrhuje opatření pro zachování prostupnosti území, včetně prostupnosti pro turistické cesty (viz článek (191a) bod b). Dálnice D3 umožní zpřístupnění oblastí zajímavých pro cestovní ruch automobilovou dopravou.

(23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků).

1. aktualizace ZÚR SK stanovila „Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí“, které jsou zaměřeny na koridory pro navrhovanou dopravní infrastrukturu.

(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmínit. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).

Význam dálnice D3 pro obsluhu jižní části Pražského metropolitního regionu je zvýšený i proto, že v území jižně od Prahy bude využívána i hromadná autobusová doprava, neboť kvalitní železniční spojení v tomto koridoru není možné. Vedení hromadné autobusové dopravy by tak bylo z D3 směřováno do prostoru uvažovaného terminálu v prostoru obce Jesenice. Tento terminál (sledovaný v koncepci MetroBusu) by měl převzít podstatné zatížení z příměstského území.

(24a) Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. Vhodným uspořádáním ploch v území obcí vytvářet podmínky pro minimalizaci negativních vlivů koncentrované výrobní činnosti na bydlení. Vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od průmyslových nebo zemědělských areálů.

Tato priorita je směřována na podrobnější zpracování dokumentací než je úroveň zásad územního rozvoje.

1. aktualizace ZÚR SK navrhuje opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na životní prostředí a jejich uplatnění v navazujících procesech zpracování ÚPD a při rozhodování v území o konkrétních záměrech a při sledování implementace zásad územního rozvoje - viz bod 5. článek (120), bod 9. článek (143) a bod 10. článek (191a) výrokové části 1. aktualizace ZÚR SK. Kromě toho je třeba uvést, že i ZÚR SK (2011) navrhuje další opatření, která zůstávají v platnosti.

(25) Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze, sucho atd.) s cílem minimalizovat rozsah případných škod. Zejména zajistit územní ochranu ploch potřebných pro umístování staveb a opatření na ochranu před povodněmi a pro vymezení území určených k řízeným rozlivům povodní. Vytvářet podmínky pro zvýšení přirozené retence srážkových vod v území s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu jako alternativy k umělé akumulaci vod. V zastavěných územích a zastavitelných plochách vytvářet podmínky pro zadržování, vsakování i využívání dešťových vod jako zdroje vody a s cílem zmírňování účinků povodní.

Tato priorita je směřována na podrobnější zpracování dokumentací než je úroveň zásad územního rozvoje. 1. aktualizace ZÚR SK navrhuje opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na životní prostředí a jejich uplatnění v navazujících procesech zpracování ÚPD a při rozhodování v území o konkrétních záměrech a při sledování implementace zásad územního rozvoje - viz bod 5. článek (120), bod 9. článek (143) a bod 10. článek (191a) výrokové části 1. aktualizace ZÚR SK. Kromě toho je třeba uvést, že i ZÚR SK (2011) navrhuje další opatření, která zůstávají v platnosti.

(26) Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umísťovat do nich veřejnou infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvláště odůvodněných případech. Vymezovat a chránit zastavitelné plochy pro přemístění zástavby z území s vysokou mírou rizika vzniku povodňových škod.

Koridory dálnice D3 i Václavické spojky respektují záplavová území.

(27) Vytvářet podmínky pro koordinované umístování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury. Vytvářet rovněž podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky možnostem, poloze i infrastruktuře těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami.

Při řešení problémů udržitelného rozvoje území využívat regionálních seskupení (klastrů) k dialogu všech partnerů, na které mají změny v území dopad a kteří mohou posilovat atraktivitu území investicemi ve prospěch územního rozvoje.

Při územně plánovací činnosti stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, včetně sítě regionálních letišť, efektivní dopravní sítě pro spojení městských oblastí s venkovskými oblastmi, stejně jako řešení přeshraniční dopravy, protože mobilita a dostupnost jsou klíčovými předpoklady hospodářského rozvoje ve všech regionech.

Důvodem 1. aktualizace ZÚR SK je doplnění Krajským soudem v Praze zrušených koridorů dálnice D3 a související Václavické spojky v jižní části Středočeského kraje. Tyto koridory jsou nezbytné pro zachování funkčnosti dopravní koncepce nejenom republikové s napojením na Rakousko (a dále na jih Evropy), ale i krajské. Jedná se tedy o naplnění této priority.

(28) Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat nároky dalšího vývoje území, požadovat jeho řešení ve všech potřebných dlouhodobých souvislostech, včetně nároků na veřejnou infrastrukturu. Návrh a ochranu kvalitních městských prostorů a veřejné infrastruktury je nutné řešit ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru s veřejností.

Priorita se týká zejména územních plánů obcí. V ZÚR jsou tyto požadavky stanoveny obecně – viz například priorita pro územní plánování kraje 07 a). 1. aktualizace ZÚR SK nemá přímý vztah k této prioritě.

(29) Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.

Priorita se týká zejména územních plánů obcí. Význam dálnice D3 pro obsluhu jižní části Pražského metropolitního regionu je zvýšený i proto, že v území jižně od Prahy bude využívána i hromadná autobusová doprava, neboť kvalitní železniční spojení v tomto koridoru není možné. Vedení hromadné autobusové dopravy by tak bylo z D3 směřováno do prostoru uvažovaného terminálu v prostoru obce Jesenice. Tento terminál (sledovaný v koncepci MetroBusu) by měl převzít podstatné zatížení z příměstského území.

(30) Úroveň technické infrastruktury, zejména dodávku vody a zpracování odpadních vod je nutno koncipovat tak, aby splňovala požadavky na vysokou kvalitu života v současnosti i v budoucnosti.

1. aktualizace ZÚR SK nemá přímý vztah k této prioritě.

(31) Vytvářet územní podmínky pro rozvoj decentralizované, efektivní a bezpečné výroby energie z obnovitelných zdrojů, šetrné k životnímu prostředí, s cílem minimalizace jejich negativních vlivů a rizik při respektování přednosti zajištění bezpečného zásobování území energiemi.

1. aktualizace ZÚR SK nemá přímý vztah k této prioritě.

(32) Při stanovování urbanistické koncepce posoudit kvalitu bytového fondu ve znevýhodněných městských částech a v souladu s požadavky na kvalitní městské struktury, zdravé prostředí a účinnou infrastrukturu věnovat pozornost vymezení ploch přestavby.

1. aktualizace ZÚR SK nemá přímý vztah k této prioritě.

ČÁST F

VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ - SHRNU TÍ

Objednatel: Krajský úřad Středočeského kraje
Zborovská 11
150 21 Praha 5

Zpracovatelé: RNDr. Vojtěch Vyhnálek CSc.
Mgr. Pavla Dušková
EIA SERVIS s.r.o.
U Malše 20
370 01 České Budějovice

Ing. arch. Vlasta Poláčková
Ing. Josef Smíšek
RNDr. Jiří Jedlička
Urbanistický atelier UP24
K Červenému vrchu 845/2b
160 00 Praha 6

Předmětem předkládaného Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je návrh 1. aktualizace ZÚR SK.

Předmětem 1. aktualizace je doplnění koridorů silničních staveb, které jsou nezbytné pro funkčnost dopravní koncepce jižní části Středočeského kraje navržené v ZÚR SK 2011:

- koridor dálnice D3 úsek Jesenice – hranice kraje,
- koridor silnice II/112 úsek Benešov – Václavice, napojující Benešov na dálnici D3 (Václavická spojka).

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahuje následující části požadované přílohou č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb. v platném znění:

- A. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí podle přílohy Stavebního zákona (dále též SEA)
- B. Vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (dále též NATURA)
- C. Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech
- D. Vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti ovlivněné řešením
- E. Vyhodnocení přínosu k naplnění priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území obsažených v politice územního rozvoje
- F. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území - shrnutí

Podstatou udržitelného rozvoje je naplnění tří základních cílů: sociálního rozvoje, který respektuje potřeby občanů (soudržnost společenství), účinná ochrana životního prostředí a šetrné využívání přírodních zdrojů (příznivé životní prostředí) a udržení vysoké a stabilní úrovně ekonomického růstu a zaměstnanosti (hospodářský rozvoj). Rozbor udržitelného rozvoje území byl zpracován v rámci územně analytických podkladů Středočeského kraje (podrobněji viz. část C Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech).

1.aktualizace ZÚR SK doplněním koridorů dálnice D3 a Václavické spojky vytváří předpoklady pro realizaci funkčního dopravního systému v jižním segmentu Středočeského kraje, respektive České republiky. Koncepce ZÚR SK (2011) se tím nemění.

Hlavní přínosy dálnice D3 a Václavické spojky z hlediska Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území

Doprava

- vytvoření předpokladů pro realizaci funkčního dopravního systému v jižním segmentu Středočeského kraje, respektive České republiky; zlepšení podmínek kooperace Tábora a Českých Budějovic s hlavním městem
- splnění mezinárodních závazků - součást TEN-T
- splnění úkolu PÚR ČR, ve znění Aktualizace č.1 čl. 98 - vymezení koridoru dálnice D3, což zajistí přípravu dokončení základní silniční sítě a zabezpečení převedení očekávané zátěže intenzit dopravy na tuto kvalitativně vyšší úroveň dopravy
- odlehčení dopravní zátěže na dnes již přetížené dálnici D1, na silnici I/3, II/105 a II/603, které procházejí zastavěným územím sídel; zlepšení životního prostředí v přilehlých územích s kladným dopadem na zdraví obyvatel
- zlepšení dopravní obsluhy v suburbanizačním území jižně od Prahy, kde nejsou předpoklady pro rozvoj kolejové dopravy (týká se zejména sídel Psáry, Libeň, Okrouhlo, Jílové u Prahy, Petrov, Kamenný Přívoz, Krňany, Hradištko)

- zlepšení dopravní obsluhy center osídlení (napojených na D3 silnicemi I. a II. třídy (Jílové u Prahy, Týnec nad Sázavou, Neveklov, Sedlčany, Sedlec - Prčice)
- zlepšení dopravní obsluhy rekreačně využívaného území Dolního Posázaví a zejména východní části Středního Povltaví a Sedlčanska

Zlepšení dopravní obsluhy souvisí s realizací uvažovaných mimoúrovňových křižovatek, případně sjezdů z dálnice D3.

Vliv na sociální podmínky

- zlepšení dopravní obsluhy přinese:
 - úsporu času při jízdách obyvatel do škol a za prací
 - zlepšení podmínek pro podnikání
 - zlepšení parametrů životního prostředí v místech, odkud bude doprava odvedena
- zvýšení atraktivity území pro bydlení a podnikání, snadnější dostupnost služeb, práce i rekreace a zvýšení spokojenosti obyvatelstva

Vliv na ekonomické podmínky:

- kladné přínosy pro dopravu a druhotně pro sociální podmínky mají i kladný ekonomický dopad – finanční úspory

Porovnání nákladů na realizaci dálnice D3 a Václavické spojky s uvažovanými přínosy

Přesto, že jsou známé odhady předpokládaných finančních nákladů na přípravu, realizaci a provoz staveb, není v rámci územně plánovací dokumentace kraje možné porovnávat tyto náklady s očekávanými ekonomickými přínosy v důsledku výše uvedených zlepšených podmínek. Tyto efekty nelze korektně vyčíslit.

Proto lze pouze s velkou mírou jistoty předpokládat, že v dlouhodobém horizontu budou z pohledu celorepublikového převažovat kladný vliv i na ekonomický pilíř udržitelného rozvoje.

Hlavní rizika dálnice D3 a Václavické spojky z hlediska Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území:

Hlavní rizika dálnice D3 a Václavické spojky směřují do oblasti ochrany životního prostředí, přírody a krajiny. Případné negativní vlivy pak mohou negativně ovlivnit i podmínky pro spokojený život obyvatel v území, tedy sociální pilíř.

Jedná se zejména o riziko narušení životního prostředí (hygienických i estetických kvalit) obytného a rekreačního území v blízkosti budoucích staveb dálnice D3 a Václavické spojky.

Koncentrace dopravy například v prostoru obce Jesenice bude vyžadovat řadu opatření na úrovni územního plánu obce, koordinovaných se sousedními obcemi a s hlavním městem Prahou.

Vlivy na přírodní pilíř jsou očekávány převážně záporné, což vyplývá z charakteru záměrů. Nejvýznamnější negativní vlivy byly identifikovány u složky životního prostředí půda (záběr cenných zemědělských půd v I. a II. třídě ochrany, záběr PUPFL), krajina (negativní vliv na krajinný ráz) a biologická rozmanitost, fauna, flóra (negativní vliv na územní systém ekologické stability a migrační propustnost krajiny). V hodnocení vlivů na lokality soustavy NATURA 2000 byly identifikovány dvě evropsky významné lokality, které mohou být výstavbou a provozem dálnice D3 negativně ovlivněny.

Z toho důvodu již mnoho let probíhá úsilí o nalezení nejvýhodnější trasy dálnice D3. Takové, jejíž negativní vlivy na všechny složky životního prostředí, na přírodu, krajinu i obyvatelstvo budou nejmenší. Historie hledání optimální varianty je popsána v Odůvodnění 1. aktualizace

ZÚR SK. Výsledkem tohoto hledání je potvrzení stabilizované – západní varianty trasy (přes Jílové u Prahy) jako nejlepší.

Tuto variantu jako nejlepší potvrdila i dokumentace EIA a stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí k záměru „D3 - Středočeská část“ ze dne 1. 2. 2012 pod čj. 1933/ENV/12. Ve stanovisku se uvádí, že „na základě závěru posudku, veřejného projednání a doplňujících informací je akceptovatelná realizace obou variant (tj. varianty západní i varianty východní) popsanych v dokumentaci s tím, že varianta západní je výhodnější z důvodu méně významných negativních vlivů na veřejné zdraví“.

Tato varianta trasy je zapracována do 1. aktualizace ZÚR SK.

Významným cílem 1. aktualizace ZÚR SK je stanovení takových podmínek pro přípravu staveb dálnice D3 a Václavické spojky, které očekávané negativní vlivy vyloučí či minimalizují. Proto 1. aktualizace ZÚR SK navrhuje celou řadu opatření směřujících zejména do oblastí péče o životní prostředí a ochranu přírody a krajiny. Tato opatření jsou navržena ve vyhodnocení SEA a NATURA a jsou promítnuta do výrokové části návrhu 1. aktualizace ZÚR SK v rozsahu odpovídajícím právně dané podrobnosti této dokumentace.

Opatření se týkají jak územně plánovací činnosti (upřesnění koridorů v ÚPD), tak projektové přípravy stavby (územní řízení). Uplatnění těchto opatření může významnou měrou ovlivnit výsledné vlivy záměrů, realizace i provozu dálnice D3 a Václavické spojky.

Na základě vyhodnocení sekundárních, synergických a kumulativních vlivů na životní prostředí byla vymezena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných záporných sekundárních, synergických a kumulativních vlivů na životní prostředí a stanovena pravidla monitorování sekundárních, synergických a kumulativních vlivů.

Vyhodnocení vlivů na zlepšování územních podmínek udržitelného rozvoje území, tj. pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a jejich soulad

Vyhodnocení vyváženosti územních podmínek bylo provedeno v ÚAP SK 2013. Výsledek vyhodnocení, kartogram s vyznačením disproporcí mezi jednotlivými pilíři trvale udržitelného rozvoje pro jednotlivé obce, je uveden v příloze této části F. Do kartogramu je zakreslen návrh koridorů dálnice D3 a Václavické spojky.

Dobrá stav všech pilířů byl identifikován z obcí dotčených 1. aktualizací ZÚR SK pouze u města Benešov.

Naopak špatný stav všech pilířů byl identifikován u obcí Chářovice, Miličín, Netvořice, Tisem a Václavice. Zvláště v těchto případech je třeba věnovat zvláštní pozornost uplatňování opatření pro zmírnění negativních vlivů na životní prostředí, přírodu a krajinu a pokusit se využít příležitosti pro hospodářské oživení (všechny tyto obce budou dobře dostupné z uvažovaných mimoúrovňových křižovatek).

U většiny obcí v zájmovém území jsou záporně hodnoceny dva pilíře, převážně hospodářský a sociální pilíř. Výstavba dálnice D3 a Václavické spojky může znamenat příležitost zlepšení tohoto stavu.

U deseti obcí v zájmovém území byl identifikován slabý pilíř životního prostředí. Zde existuje riziko, že se v těchto obcích 1. aktualizace ZÚR SK projeví negativně, bude proto nezbytné realizovat opatření k minimalizaci negativních vlivů realizace a provozu dálnice D3 a Václavické spojky na životní prostředí. Větší riziko je zejména u obcí v severní části zájmového území (Zlatníky – Hodkovice, Jesenice, Psáry, Libeň).

Dálnice D3 ve vztahu k podmínkám pro udržitelný rozvoj

1. Aktualizace ZÚR SK, 2015

Vyváženost vztahu územních podmínek pro udržitelný rozvoj území v obcích dle metodiky MMR (zdroj ÚAP SK 2013)

