

2. VYHODNOCENÍ SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ A PODMÍNEK PRO ZPRACOVÁNÍ ZÚR STŘEDOČESKÉHO KRAJE, OBSAŽENÝCH V ZADÁNÍ

Zadání pro zpracování ZÚR Středočeského kraje bylo schváleno Zastupitelstvem Středočeského kraje dne 18. 6. 2008 (usnesením č. 38-26/2008/ZK).

V následujícím textu reagujeme na jednotlivé články (pozn. jejich názvy uvádíme jen zkráceně) Zadání:

ad čl. b) Hlavní cíle ZÚR

- účelné a hospodárné uspořádání území kraje
- vymezení ploch a koridorů nadmístního významu
- vymezení ploch a koridorů pro VPS a VPO

Tyto cíle ZÚR naplňují v kapitolách 2. až 7. návrhu a grafických přílohách I.1. až I.4.

ad čl. d) Řešení širších vztahů

Je předmětem kapitol 2. až 4 návrhu ZÚR a grafické přílohy č. II. 2 (odůvodnění).

Významná je zejména koordinace s hl. městem Prahou, která z hlediska nadřazených systémů nevykazuje výrazné problémy. Ty jsou nikoliv v koncepci, ale v prioritách realizace, které jsou z hlediska obou krajů v některých případech rozdílné. Týká se to zejména modernizace železničního spojení Kladno – Praha a výstavby trasy D metra, která by byla přínosem nejen pro Krč, Lhotku a Libuš, ale i pro dynamicky rozvíjející se Jesenicko.

Rozvoj obcí (i na obvodě hl. m. Prahy) probíhá na základě jejich územních plánů, není předmětem ZÚR, pokud není v kolizi s rozvojem nadřazených systémů infrastruktury i ÚSES.

Vazby k ostatním krajům jsou koordinovány v rámci zpřesňování koridorů dopravy, rozvoje os a specifických oblastí. Nejvýznamnější je silniční propojení aglomerací Kolín/Kutná Hora a Pardubice/Chrudim.

ad čl. e) Stanovení priorit udržitelného rozvoje území

- snižování disparit v sociálně ekonomické oblasti

K řešení těchto problémů přispívají ZÚR návrhem posilování center v periferiích a dalších stagnujících územích nebo v jejich blízkosti, zejména pak vytváření předpokladů pro zlepšování dostupnosti těchto center.

- zlepšení dopravních vazeb

Zlepšení dopravních vazeb je předmětem návrhu dopravní infrastruktury silniční i železniční. V ZÚR jsou rovněž navrženy priority směřující k řešení hlavních problémů a zohledňující jejich přínosy.

- rozvoj potenciálu rekreace a cestovního ruchu

Tato problematika je sledována ve dvou základních směrech:

- využití mimořádného potenciálu historických měst a některých dalších areálů pro rozvoj turistiky a cestovního ruchu

- využití vysokého potenciálu Středního Povltaví (vodní nádrže Slapy a Orlík) pro formy rekreace odpovídající standardům využívání vodních ploch. K tomu přispívá zlepšení dopravní dostupnosti těchto území silniční dopravou. Toto zlepšení se výrazně opírá o dálnici D3, která zpřístupňuje území jižně řeky Sázavy.

Dále k tomu přispívá vytvoření souvislé vodní cesty Praha – České Budějovice doplněním plavebních objektů (lodních zdvihadel) na přehradách Slapy a Orlík ve Středočeském kraji. Tyto záměry jsou výrazným přínosem i pro navazující území jižních Čech.

- hlavní problémy životního prostředí
 - narušení krajiny živelným rozvojem obcí
 - hluk z dopravy (letecké, silniční, železniční)

K problematice řešení živelného rozvoje ZÚR přispívají vymezením rozvojových oblastí, návrhu cílových charakteristik krajiny zejména oblasti Praha, ale i v dalších rozvojových oblastech formulováním zásad pro usměrňování rozvoje území.

K problematice hluku z dopravy ZÚR přispívají:

- návrhem výrazného zlepšení železniční dopravy pro dálkové i regionální vazby
- návrhem vedení hlavních silnic přenášejících rozhodující zatížení mimo intenzivně osídlené území
- stanovením zásad pro usměrňování územního rozvoje v rozvojových oblastech Praha (Letiště Praha Ruzyně) a Střední Polabí (letiště Čáslav)

ad čl. f) Vymezení rozvojových oblastí a os

ZÚR zpřesňují vymezení rozvojových oblastí a os sledovaných PÚR ČR a vymezují rozvojové oblasti a osy krajského významu.

ad čl. g) Vymezení specifických oblastí

ZÚR vymezují specifické oblasti krajského významu.

ad čl. h) Vymezení ploch a koridorů dopravy

ZÚR zpřesňují koridory vymezené v PÚR. Přebírají řadu koridorů ze schválených ÚP VÚC ve svém území, některé koridory aktualizují dle dostupných podkladů a příp. navrhuje další koridory.

ad čl. i) Vymezení ploch a koridorů technické infrastruktury

ZÚR zpřesňují koridory vymezené v PÚR. Přebírají řadu koridorů ze schválených ÚP VÚC ve svém území, některé koridory aktualizují dle dostupných podkladů a příp. navrhuje další koridory..

ad čl. j) Koridory a plochy územního systému ekologické stability (ÚSES)

ZÚR vymezují ÚSES jako veřejně prospěšná opatření.

ad čl. k) Koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot na území Středočeského kraje

Ochrana přírodních a kulturních hodnot je stanovena příslušnými legislativními nástroji (zákon o ochraně přírody, památkové péči aj.). ZÚR přispívají k této ochraně formulací zásad usměrňování územního rozvoje, určením priorit pro zajištění udržitelného rozvoje území kraje a stanovením úkolů pro územní plánování.

Nově ZÚR vymezují civilizační hodnoty. Tyto hodnoty výrazně ovlivňují sociálně ekonomickou charakteristiku některých částí území kraje.

ad čl. l) Vymezení cílových charakteristik krajiny

ZÚR vymezují cílové charakteristiky krajiny na území Středočeského kraje. Jejich vymezení by mohlo výrazně napomoci zachování rozmanitosti krajiny, vč. využívání jejího potenciálu. ZÚR také stanovují základní zásady péče o krajinu při plánování změn v území a rozhodování o nich.

ad čl. m) Veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření

ZÚR vymezují veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření.

Veřejně prospěšné stavby jsou vymezovány pro plochy a koridory dopravy, technické infrastruktury a protipovodňovou ochranu. Veřejně prospěšná opatření jsou vymezovány pro ÚSES.

ad čl. n) Požadavky na koordinaci územně plánovací dokumentace

ZÚR stanovují požadavky na koordinaci územně plánovací činnosti obcí v kapitole 8.

ad čl. o) Požadavky na zpracování ZÚR a vyhodnocení vlivu ZÚR na trvale udržitelný rozvoj

Obsah zpracování ZÚR odpovídá požadavkům zadání; samostatné výkresy koncepce dopravy a technické infrastruktury a ÚSES jsou součástí Odůvodnění. Vyhodnocení vlivů ZÚR Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území je uvedeno v samostatném dokumentu.

Výběr variant ZÚR Středočeského kraje vychází ze závěrů Vyhodnocení vlivů ZÚR Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území (zahnující i vyhodnocení SEA) a byl proveden takto:

- koridor aglomeračního okruhu: úsek II/101 Mstětice - Jirny - Úvaly (VPS s označ. D064a a D064b)

- v ZÚR zůstává varianta **D064b**, vzhledem k potřebě možnosti etapového řešení (obchvat Jiren); je doplněno propojením na stávající silnici II/101.

Varianta (a) je vedena od dálnice D11 východně od obce Jirny a dále prostorem mezi Novými Jirny a Horoušánky, kde se v krátkém úseku přimyká k současné trase, od které se opět odklání a pokračuje do uvažované mimoúrovňové křižovatky se silnicí I/12. Ve variantním řešení (b) je trasa silnice vedena východně od Horoušánek. Trasa bude řešena jako dvoupruh. Náklady na výstavbu jsou u obou var. srovnatelné.

Základní rozdíl obou variant je možnost etapové výstavby u základní varianty (a), a to v první etapě od dálnice D11 po napojení na současnou trasu severně od Úval. Navazující úsek je možné vybudovat až v časově delším odstupu, protože tento úsek je v podstatě dlouhodobě využitelný. Zároveň řešení dle varianty (a) umožní dobré napojení zástavby Nových Jiren a Horoušánek bez zvýšení dopravního zatížení navazujících komunikací. Při variantním řešení je toto území napojeno prostřednictvím silnice II/101 mezi Horoušánky a Horoušany, což znamená zvýšení dopravního zatížení na průjezdu Horoušánky. Zároveň s tím zůstane větší část dopravní zátěže od Úval severním směrem ve stávající trase silnice II/101. Varianta (b) časově váže na realizaci nové trasy silnice I/12 včetně obchvatu Úval.

Na základě rámcového vyhodnocení předložených koncepčních variant z hlediska jejich vlivu na životní prostředí (dále ŽP) a předpokládaných vlivů na obyvatelstvo doporučuje vyhodnocení SEA preferovat jako variantu výslednou – variantu „východní“ D064b. Tato varianta je hodnocena příznivěji z hlediska vlivu na obyvatelstvo, ovzduší, přírodu a krajinu a z hlediska vlivu na horninové prostředí. Toto rozhodnutí je podpořeno skutečností, že varianta (a) je vedena v blízkosti Klánovického lesa, který plní funkci rekreačního zázemí okolních sídel. Vložení nové liniové stavby do tohoto prostoru by znamenalo další fragmentaci území, snížení faktoru pohody v dotčeném území a narušení vazeb okolních sídel vůči Klánovickému lesu.

Výsledkem komplexního vyhodnocení je doporučení varianty (b), která je příznivěji vnímána všemi obcemi a jeví se výhodnější z hlediska vlivu na ŽP. Je třeba dořešit důsledky změny řešení, které bylo zakotveno v územně plánovací dokumentaci obcí.

- koridor železniční tratě č. 220: úsek Praha - Bystřice u Benešova, přeložka železniční tratě (VPS s označ. D204a a 204b)

- v ZÚR zůstává západní varianta **D204a**, která umožňuje lepší vstup do železniční stanice Benešov.

Trať č. 221, 220 Praha – Benešov – České Budějovice – Horní Dvořiště (IV. tranzitní železniční koridor) - je součástí spojení Balt - Jadran. Koridor je součástí sítě TEN -T s cílem jeho zásadní přestavby. Přestavba IV. TŽK Praha - Horní Dvořiště v zásadním řešení představuje zdvoukolejnění, úplnou elektrifikaci trati a zajištění podmínek pro zásadní zvýšení traťové rychlosti. Na stávajícím dvojkolejném elektrifikovaném úseku tratě Praha - Čerčany - Benešov v současné době probíhá optimalizace ve stávajícím koridoru, které umožní zvýšení rychlosti na 90 – 110 km/hod., což je dlouhodobě nevyhovující. Z tohoto důvodu je pro možnost zkapacitnění IV. tranzitního koridoru navrhováno přeložení tratě pro rychlost 200 – 250 km/hod. do nového koridoru v úseku Praha – Strančice – Benešov – Bystřice u Benešova.

U obou variant je rozdíl v nákladech jen minimální, daný o něco větší délkou tunelového vedení trasy ve variantě b) – východní;

Obě varianty jsou hodnoceny jako rovnocenné spojené s významnými vlivy na vodohospodářské poměry v území. Realizace záměru v obou variantách je spojena s vlivy na režim povrchových a podzemních vod. Důvodem tohoto hodnocení je tunelové řešení trasy v obou variantách. Trasa ve variantě (a), zasahuje OP vodního zdroje jižně Velkých Popovic.

Obě sledované varianty se dostávají do střetu s prvky ochrany přírody a představují významný zásah do krajiny. Koridor varianty D204a zasahuje do CHLÚ výhradního ložiska stavebního kamene Pyšely. Z tohoto důvodu je v rámci vlivů na horninové prostředí tato varianta hodnocena jako méně příznivá.

V měřítku hodnocení SEA nelze určit variantu z hlediska vlivů na ŽP šetrnější. Identifikované rozdíly lze označit za minimální. Výsledkem komplexního vyhodnocení je při současné úrovni

informací doporučení var. (a), která se vyhýbá více sídlům a je zde předpoklad technicky poněkud méně náročné realizace než u varianty (b).

Varianta východní (b) se dostane do bližšího kontaktu se sídly, z hlediska kvality ovzduší toto přiblížení představuje zvýšené riziko pouze v období výstavby (především kvůli zvýšené prašnosti, kterou je však možné redukovat dodržováním vhodných opatření). V období provozu už jsou obě předložené varianty srovnatelné.

- koridor železniční tratě č. 231: Velký Osek, přímé napojení na trať č. 020 (VPS s označ. D206a D206b)

- varianty ponechány obě a převedeny do územních rezerv s označením D608a, b;

Vzhledem k potřebě celkového zlepšení parametrů železničního spojení Praha - Hradec Králové je doporučována varianta severní (b), která umožňuje výraznější zkrácení trati a vyšší rychlostní parametry.

- vedení 400 kV - TR Výškov - TR Řeporyje (VPS s označ. E01a, E01b a E01c)

- v ZÚR zůstává varianta **E01a**, upravené dle aktualizovaných podkladů.

PÚR 2008 sleduje koridor E10 pro vedení 400 kV Výškov–Chotějovice–Babylon a Výškov–Řeporyje a dále zdvojení stávajících vedení 400 kV v trasách 450 Výškov–Babylon, V 410 Výškov–Čechy střed a V 451 Babylon–Bezděčín pro zvýšení přenosové schopnosti a spolehlivosti dodávky v oblasti severních Čech. Tento koridor zasahuje do území Středočeského kraje, ZÚR tento záměr přejímají jako VPS s označením E01 a E02.

Investiční rozdíl mezi var. a) a var. c) je jen necelých 5%, u var. a je nevhodné vedení v blízkosti venkovské památkové rezervace Třebíz;

Dle vyhodnocení SEA nemá výstavba vedení žádný vliv na stav ovzduší nebo hlukovou zátěž obyvatel.

Z hlediska vlivu na ZPF není mezi var. rozdíl – negativní vlivy na ZPF jsou u nadzemních vedení minimální (pouze bodové ve stožárových místech). Z hlediska vlivu na PUPFL je jako varianta s nejméně negativním vlivem hodnocena varianta E01b). U var. E01a) a E01c) je vliv hodnocen jako minimální. Výstavba vedení není v žádné z předložených var. spojena s významnými negativními vlivy na vodohospodářské poměry v území.

Žádná z var. nepřináší významný negativní vliv na horninové prostředí. Méně příznivě jsou hodnoceny var. E01b a E01c z toho důvodu, že procházejí dobývacím prostorem s ukončenou těžbou. Var. E01b navíc prochází územím potenciálních sesuvů a v případě realizace je nutné přihlídnout ke ztíženým základovým podmínkám.

Realizace záměru ve všech variantách je spojena s výrazným ovlivněním krajinného rázu dotčeného území. Var. E01a je hodnocena z hlediska krajinného rázu jako přijatelnější z důvodu její lokalizace v krajinářsky méně hodnotném území v souběhu s koridorem silnice I/7. Var. E01b a E01c zasahují do přírodních parků: Džbán a Povodí Kačáku. Nejméně přijatelnou var. je E01b, která navíc představuje významný zásah do nadregionálního biocentra a lesních porostů.

Výsledkem komplexního vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (dále jen VVURÚ), je jako var. spojená s nejmenšími vlivy na sledované složky ŽP hodnocena varianta E01a (v měřítku zpracování ZÚR), což je přijatelné i z ostatních hledisek (hodnoty venkovské památkové rezervace by neměly být ohroženy).

pozn.: koridor silnice II/245: napojení Čelákovic na silnici D11 (vč. nové MÚK na dálnici D11), (VPS s označením D135a a D135b) - nejednalo se o varianty, ale o dva záměry systémově související - spojeny do jedné (D135).