

A. Vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na životní prostředí podle přílohy stavebního zákona

Zpracovatel Atelier T-plan, s.r.o., Na Šachtě 497/9, Praha 7 – Holešovice, duben 2009.

Kompletní dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR na životní prostředí je v samostatné příloze tohoto vyhodnocení.

1. Shrnutí obsahu SEA

Koncepce a jednotlivé záměry navrhované v rámci ZÚR Středočeského kraje nejsou v zásadním rozporu s prioritními cíli uvedenými v národních a krajských strategických dokumentech. Uplatňování koncepce a realizace navrhovaných záměrů přispěje k dosažení cílů uvedených ve sledovaných dokumentech. V některých případech jsou však cíle oborových dokumentů vzájemně neslučitelné a ZÚR nemůže vzhledem ke svému průřezovému charakteru garantovat jejich současné naplnění (například rozvoj dopravní a technické infrastruktury v některých případech prohloubí fragmentaci krajiny a v jednotlivých konkrétních případech ovlivní kvalitu krajinného rázu území).

Hodnocení vymezení rozvojových oblastí, rozvojových os a specifických oblastí bylo provedeno na základě identifikace hlavních environmentálních limitů vyskytujících se v rámci dané osy či oblasti a posouzení navrhovaných požadavků na využití území, podmínek pro rozhodování o změnách v území a úkolů pro územní plánování ve vztahu k těmto limitům. Z hlediska vlivu na životní prostředí nemá vymezení uvedených oblastí žádné přímé dopady. Rozvoj území musí respektovat legislativní ochranu složek životního prostředí a ostatní přírodní a krajinné hodnoty. Naplnění požadavků pro využití území a úkolů pro územní plánování přispěje mimo jiné ke zlepšení kvality životního prostředí a ochraně přírodních a kulturně historických hodnot.

Hodnocení ploch a koridorů veřejné infrastruktury bylo provedeno pro všechny záměry uvedené v návrhu ZÚR Stč. kraje. Obecně lze konstatovat, že nejvýznamnější vlivy na složky životního prostředí mají koridory dopravní infrastruktury (kapacitní komunikace, VRT) a nová nadzemní elektrická vedení. U některých staveb byly vyhodnoceny negativní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí, na přírodu, krajinu, ale i kulturní a historické památky a obyvatelstvo. Tyto střety jsou vyhodnoceny v tabulkových přehledech v kompletní dokumentaci SEA.

Hodnocení SEA obsahuje i porovnání původně navržených variant a komentář, zda výběr výsledné varianty odpovídá doporučení dokumentace SEA.

Jednoznačně kladně jsou hodnoceny zásady stanovené pro krajiny se shodným krajinným typem (cílové charakteristiky krajiny). Pro každý z krajinných typů je uvedena základní charakteristika a formulovány zásady pro plánování změn v území. Naplňování uvedených zásad přispěje k rozvoji a uchování přírodních a krajinných hodnot území Středočeského kraje.

Koridorové vazby v krajině - návrh systému přírodně rekreačních vazeb je přínosem ZÚR pro zajištění spojení přírody a krajiny Prahy se Středočeským krajem. Významné je to pro ochranu přírody a zejména pro rekreaci obyvatel Prahy i jejího zázemí ve Středočeském kraji.

Významná je kapitola vyhodnocení SEA, která obsahuje popis opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí.

Jedná se o:

- koncepční opatření
- prostorová opatření
- projektová opatření – společná
- projektová opatření – specifická

Realizaci navržených opatření lze vyloučit, nebo omezit velkou část možných záporných vlivů.

U některých navržených záměrů je zřejmé, že i když jejich negativní vliv na životní prostředí nelze zcela vyloučit, je jejich realizace odůvodněná výrazně pozitivním vlivem na zbývající dva pilíře udržitelného rozvoje. Jedná se často o nové trasy dopravních staveb, které zlepšují dopravní obsluhu v územích, kde je situace špatná až kritická a nové stavby budou mít významně pozitivní vliv jak na hospodářský rozvoj oblasti, tak na podmínky pro život lidí (např. zajištění hromadné dopravy či odvedení dopravní zátěže mimo sídla). V řadě případů řeší nové trasy i hygienické a další závady (např. ohrožení lidí a kultury prostředí) při průjezdu silnic zastavěnými územími.

Číslování veřejně prospěšných staveb odpovídá návrhu Zásad územního rozvoje. Tabulkové přehledy s identifikací staveb jsou uvedeny v kapitole 4. Zásad územního rozvoje.

2. Stručný přehled výsledků vyhodnocení ploch a koridorů v dokumentaci SEA

Dopravní infrastruktura

Vlivy na hygienu životního prostředí

▪ Silniční doprava

SEA vyhodnocuje jako nejvýznamnější skupinu staveb z hlediska vlivu na hygienu životního prostředí kraje dopravu, a to zejména silniční. Tyto stavby ovlivňují celkovou kvalitu života v sídlech i volné krajině. Působení dopravy na obyvatelstvo lze spatřovat zejména v rovině ovlivnění hlukové zátěže, faktorů pohody, kvality ovzduší a v neposlední řadě také bezpečnosti a kulturnosti prostředí. Jedním ze základních kroků ke snížení negativních vlivů silniční dopravy na obyvatelstvo je omezení dopravy v obytných územích, převedení tranzitní dopravy mimo obytná území sídel a usměrnění hlavních dopravních tahů do nejvýhodnějších tras.

Veřejně prospěšné stavby v oblasti dopravní infrastruktury obsažené v ZÚR Středočeského kraje a záměry převzaté z platných ÚP VÚC odpovídají výše uvedeným požadavkům. Realizace jednotlivých dopravních staveb přinese snížení intenzity automobilové dopravy v zastavěných územích sídel. Navrhované záměry umožní postupně převádět tranzitní dopravu do tras kapacitních komunikací. Počet obyvatel negativně dotčených vlivy z automobilové dopravy se tak významně sníží, postupně budou snižovány dopady na zdraví populace. Nová dopravní řešení směřují ke zvýšení plynulosti dopravy s výsledným efektem snížení hlukové a exhalační zátěže obyvatelstva v sídlech.

Jako nejvíce pozitivní z hlediska imisní a hlukové zátěže byly posuzovány ty silniční stavby, které umožní odvést dopravu ze silně zatížených komunikací procházejících velkými městy, kde se přínosy výstavby komunikace projeví u velkého počtu obyvatel. Vzhledem k tomu, že velkými městy procházejí nejvíce zatížené komunikace, jedná se současně o obchvaty, které snižují zátěž v nejvíce problémových místech (záměry převzaté z platných ÚP VÚC: **D031, D032, D035, D510, D511**).

V případě silničního okruhu Prahy (záměry převzaté z platných ÚP VÚC: **D001, D003**; záměr ZÚR: **D011**) jsou záměry hodnoceny v kategorii „potenciálně pozitivní vliv“ přesto, že jejich přínosy se na území Středočeského kraje projeví méně výrazně, neboť jejich účelem je především odvést tranzitní dopravu z hl. m. Prahy. U některých obcí může dojít i k nárůstu zátěže. Z hlediska obecného vlivu na obyvatelstvo (bez uvažování zda jde o obyvatele Středočeského kraje či nikoli) však jednoznačně převažují velmi výrazná pozitiva okruhu.

Jako velmi pozitivní byly hodnoceny záměry, které vytvářejí nová propojení ve stávající dopravní síti, jejichž výstavba umožní odklonit zejména tranzitní dopravu mimo obytnou zástavbu měst (záměry převzaté z platných ÚP VÚC: **D049, D061, D063, D073, D080, D150, D153**; záměry ZÚR: **D025, D120**).

Pozitivně jsou hodnoceny ostatní záměry, které představují obchvaty menších měst, obcí a sídel a dále výstavba nových MÚK, které umožní napojit stávající dopravu, často představující převážně tranzit do obchodních a skladových zón, přímo na dálnici, bez nutnosti průjezdu přílehlými obcemi. Naopak snížené hodnocení („bez vlivu“ nebo „potenciálně mírně negativní vliv“) mají komunikace, které sice odvádějí dopravu z obytných oblastí, ale současně přinášejí obdobnou zátěž do jiných částí obytné zástavby. Zde bylo přihlíženo ke skutečnosti, že nová komunikace musí splňovat hlukové limity a podmínkou realizace je zajištění dostatečných protihlukových opatření.

Další skupinou záměrů je zkapacitnění komunikací. V těchto případech nedochází k odvedení dopravy z obytné oblasti, dojde pouze k zvýšení rychlosti a plynulosti dopravy. V souvislosti s tím lze obecně předpokládat následující efekty: u emisí znečišťujících látek poklesnou hodnoty oxidu uhelnatého a organických látek, narostou však emise NO_x . U hluku dojde k nárůstu hlukové emise; ale protože podmínkou realizace stavby je podle české legislativy splnění hlukových limitů (bez korekcí na starou zátěž), bude pravděpodobně povinnou součástí všech těchto staveb i provedení protihlukových opatření. Ve výsledku jsou tak očekávány spíše potenciálně mírně pozitivní vlivy, nebo návrh lze hodnotit jako „bez vlivu“.

Jako záměry „bez vlivu“ byly hodnoceny také přeložky komunikací, které jsou ve stávajícím stavu i v nově navržené trase vedeny mimo zástavbu (tj. přeložka nemá funkci obchvatu, ale nezpůsobí novou zátěž obytných oblastí), případně není nově navržená komunikace zdrojem nových emisí, ale ani výrazně neubere emise stávající. Mírně nepříznivé hodnocení pak bylo použito o dvou záměrů převzatých z platných ÚPVÚC: **D009, D102**.

▪ **Železniční doprava**

Železniční tratě ve většině případů procházejí sídly nebo se jich bezprostředně dotýkají. Modernizace železniční sítě navrhovaná ZÚR Středočeského kraje obecně přinese omezení negativních vlivů způsobovaných touto dopravou. Jedná se zejména o snížení hladiny hluku, snížení emisní zátěže (elektrifikace tratí) a zvýšení bezpečnosti provozu. Rekonstrukce vybraných železničních koridorů a tratí nevyvede železniční dopravu ze sídel, musí však být spojena s realizací odpovídajících (zejména protihlukových) opatření při průchodu koridoru (trati) sídly. Navrhované železniční a kolejové stavby přispějí ke zkvalitnění železniční dopravy. Tento krok je z koncepčního pohledu chápán jako základní předpoklad pro zlepšení konkurenceschopnosti železniční dopravy vůči dopravě automobilové. Dojde ke zlepšení dostupnosti regionu i podmínek pro vnitroregionální dopravu.

Podpora rozvoje železniční dopravy a zvyšování její atraktivity má potenciál snížení emisí z automobilové dopravy převzetím části dopravních výkonů. Z tohoto důvodu jsou železniční stavby hodnoceny vesměs pozitivně. Jediným rizikem je nárůst hlukové zátěže v místech, kde se plánované tratě přibližují k obytné zástavbě. Zde je podmínkou realizace vybudování dostatečných protihlukových opatření.

▪ **Letecká doprava**

Hodnocení záměru D300 – rozvoj letiště Ruzyně, není jednoznačné. Vybudování nové paralelní vzletové a přistávací dráhy umožní významné snížení počtu obyvatel zatížených hlukem z letecké dopravy. Hluková zátěž bude snížena v hustě osídlené oblasti v severozápadní části hl.m. Prahy, díky výraznému omezení letového provozu na stávající VPD 13/31.

V důsledku leteckého provozu na nové VPD, však bude hlukem z letecké dopravy zatíženo obyvatelstvo v obcích při severním okraji hl.m. Prahy a v přilehlých obcích Středočeského kraje (zejména v Jenči, Hostivicích a Horoměřicích).

Realizací záměru dojde ke snížení celkového počtu obyvatel zatížených hlukem z letecké dopravy. Míra hlukové zátěže v letovém koridoru je závislá na objemu letecké přepravy, který není v současné době zpracovateli SEA hodnocení znám. Výsledek hodnocení vychází z předpokladu, že provoz na v současné době provozované VPD 13/31, bude po vybudování paralelní VPD výrazně omezen.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Dopravní stavby při svém zásadním zásahu do reliéfu terénu a kontinuálním průběhu ovlivňují odtokové poměry. Odtok povrchové vody ze zpevněných ploch je urychlován a soustřeďován, což působí negativně při kritických srážkách (následná eroze).

Jedním z nejvýraznějších ovlivnění odtokových poměrů je vedení komunikací přes stanovená záplavová území (vyhláška MŽP č. 236/2002 Sb.). Zásadou zde musí být, že k významnému ovlivnění odtoku velkých vod nesmí dojít, protože jinak by se zhoršily důsledky záplavy, jak zvýšeným vzduším nad přecházející komunikací, tak následným zrychlením odtoku pod ní. Jednoznačně je proto nutno požadovat provedení přemostění v celé šířce záplavového území; přitom musí být navrženo tak, aby došlo jen k minimálnímu zvýšení hladiny a urychlení odtoku. Uvedené zásady platí zejména pro vedení komunikací ve zcela nové stopě.

Soustředění povrchového odtoku ze zpevněných ploch komunikací je vesměs eliminováno u dálnic a rychlostních komunikací realizací dešťových záchytných zdrží. Zachycení povrchových vod je však třeba zajistit i u komunikací nižších tříd, zejména na území chráněných oblastí přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Z hlediska ovlivnění kvality povrchové i podzemní vody může voda odtékající z komunikací obsahovat celou řadu kontaminantů, nepříznivě působících na jakost vody. Kritický bývá zejména obsah chloridu ze zimní údržby. Zachycení závadných látek musí být zajištěno vždy při průchodu komunikace vodohospodářsky chráněnými územími akumulací v dostatečně kapacitních záchytných jímkách sloužících i pro případ havárie vozidla s nebezpečnými látkami.

Individuálně a zejména na nižších stupních územně plánovací a projektové dokumentace je nutno posoudit vliv dopravních staveb na ochranu vodních zdrojů. Vedle regionální ochrany vládou vyhlášených CHOPAV se jedná nejčastěji o ochranná pásma zdrojů pitné vody.

Za střet lze označit situaci, kdy je nová trasa vedena ochranným pásmem 1. stupně, případně naruší infiltrační oblast vodního zdroje v ochranném pásmu 2. stupně. Pokud není možné jiné vedení komunikace, je nutno zajistit náhradní vodní zdroj.

Nejvýznamnější vlivy na povrchové a podzemní vody byly identifikovány v případě silničních staveb lokalizovaných v záplavových územích: **D012, D019, D040, D050, D058, D064, D086, D088, D089, D138, D158, D201, D0202, D114, D117, D123, D132, D133, D142, D147, D149, D150, D153, D154**, a staveb železnice: **D200, D201, D202, D213** a u územní rezervy **D601, D603, D607 a D608**.

Jako záměr s potenciálně velmi významným negativním vlivem na povrchové a podpovrchové vody je hodnocen záměr **D200** – koridor VRT Praha – Plzeň resp. **D601** – územní rezerva pro koridor

VRT ve směru na Plzeň (úsek Beroun – hranice kraje). Svým rozsahem se jedná o velmi významné stavby s vedením trati dlouhým tunelovým úsekem.

Vlivy na půdu

Z hlediska vlivu na zemědělskou půdu je možné dopravní stavby hodnotit jako nejvýznamnější skupinu staveb. Zejména dopravní trasy ve zcela nové stopě znamenají, v závislosti na své délce (délce dílčího úseku), zábory v řádu desítek hektarů půdy, mnohdy vysoce kvalitní.

Nejvýznamnější negativní vliv na ZPF jak z hlediska celkového rozsahu záboru, tak z hlediska kvality půd, představují záměry silničních staveb: **D005, D007, D008, D010** a železnice: **D201, D204, D205, D213, D300, D601** - koridor VRT ve směru Praha – Plzeň, úsek Beroun – hranice kraje, **D602** – územní rezerva pro koridor VRT ve směru na Havlíčkův Brod (úsek Poříčany – hranice kraje).

K záborům PUPFL dochází u dopravních staveb v řádově nižším rozsahu než u zemědělské půdy. Je to dáno snahou projektantů tras vyhybat se prostorům s lesními porosty, kde je možnost prosazení dané trasy výrazně snížena. Kromě toho jsou v podmínkách Česka lesní porosty zachovány zejména v územích morfologicky složitých, tzn. pro dopravní trasy nevhodných.

Nejvýznamnější vlivy na PUPFL byly identifikovány u staveb silniční dopravní infrastruktury: **D005, D008** a železniční stavby: **D602** (územní rezerva pro koridor VRT ve směru na Havlíčkův Brod - úsek Poříčany – hranice kraje). Tyto záměry představují zábor PUPFL a některé i fragmentaci lesních porostů.

Vlivy na geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin

V případě průchodu nové dopravní trasy územím výhradního ložiska, jehož zásoby jsou evidovány v Bilanci zásob, je nezbytné vymezit zásoby, vázané ochranným pilířem stavby. Podmínkou je souhlas příslušných orgánů (OBÚ + MŽP ČR) s odpisem těchto zásob buď vynětím z Evidence nebo jejich převedením do zásob nebilančních (§ 14a Horního zákona).

Konkrétní dopady na geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin vyplývající ze zjištěných průchodů navržených tras územím s výskytem důlních děl je třeba ověřit formou báňských posudků.

Průchod koridoru posuzovaných záměrů dobývacím prostorem byl v měřítku hodnocení identifikován u záměrů: **D177, D201, D202**.

Koridory záměrů procházejí územím ovlivněným důlní činností: **D005, D007, D010, D012, D095, D125, D127, D132, D209, D510**.

Vlivy na přírodu a krajinu

Z hlediska vlivů na přírodu a krajinu jsou nejproblémovějšími stavbami stavby silniční a železniční dopravy. Je to dáno především jejich charakterem dlouhé linie, která ovlivňuje velkou část okolního území, přičemž jde o vlivy spojené s provozem, ale také o vlivy spojené s tělesem stavby. Míra vlivu závisí na mnoha faktorech. Nejzásadnějšími faktory jsou: trasa komunikace, technické řešení a intenzita provozu.

Zásadní je negativní vliv nových dopravních tras, zejména vysokokapacitních, na fragmentaci krajiny a snižování prostupnosti krajiny pro volně žijící živočichy, ale i pro člověka. U silnic čtyřpruhového uspořádání, často s oplocením a protihlukovými stěnami, je jediným možným opatřením budování technických objektů – podchodů (mostní objekty s dostatečnou šířkou i výškou) či nadchodů („zelené mosty“ – ekodukty, rovněž dostatečně široké, lépe speciální než kombinované s ostatními funkcemi, např. dopravními). U silnic nižších tříd s menší frekvencí dopravy jsou taková opatření nepřiměřeně nákladná, proto nejsou v praxi navrhována. Jako migrační cesty pak slouží mostní objekty budované bez souvislosti s ekologickými opatřeními. Úmrtnost zvěře po střetu s automobilem je na těchto silnicích velmi vysoká.

Z pohledu migrace zvěře a fragmentace krajiny byly nejvýznamnější negativní vlivy identifikovány u těchto záměrů: záměr koridoru dálnice D3 (**D005**), který téměř v celé své délce prochází dosud

relativně vyváženou, z hlediska migrace významnou krajinou; koridor rychlostní silnice R4 (**D007**); záměry železniční dopravy **D204** a koridory vymezené jako územní rezervy pro stavby **D601** a **D602**.

Negativně jsou také hodnoceny koridory, které se dostávají do střetu se skladebnými částmi ÚSES. Střet s nadregionálním biokoridorem byl identifikován u těchto záměrů: **D005, D021, D046, D058, D064, D090, D149, D153, D200, D201, D202, D204, D212, D213**. V těchto případech je nutné přizpůsobit technické řešení stavby s ohledem na funkčnost prvků ÚSES, tzn. zajištění prostupnosti biokoridoru pro všechny migrující živočichy.

Dalším výrazně záporným vlivem této skupiny staveb je zábor biotopů vlastním tělesem stavby a změna stanovištních podmínek v jejím okolí, což může ohrozit populace stávajících druhů, případně vést k nežádoucímu šíření ruderalních často nepůvodních druhů. Riziko nejvýznamnějších vlivů existuje díky charakteru stavby zejména v případě koridoru dálnice D3 (**D005**), rychlostní silnice R6 (**D008**), rychlostní silnice R4 (**D007**), vysokorychlostní tratě: **D201 a D202** a také případná realizace záměrů v územních rezervách **D601 a D602**. Negativní vlivy lze očekávat také v případě realizace záměru stavby vysokorychlostní tratě z Prahy do Berouna (**D200**) situovaného v ekologicky cenné oblasti Českého krasu (CHKO, NPR Karlštejn a NRBC). Ačkoliv je trasa v poměrně dlouhém úseku řešena tunelově, záměr představuje velký zásah do okolního prostředí.

Problematickými jsou z důvodu záboru stanovišť také záměry situované do území zvláště chráněných: záměr úpravy silnice II/116 (**D090**) situované v CHKO Český kras, úprava II/150 (**D119 a D120**) situována v CHKO Blaník. Koridor silnice I/9 (**D019**), který je v bezprostřední blízkosti PR Kelské louky. Záměr **D060** z důvodu kontaktu s PP Netřebská slaniska a záměry **D150 a D049**, které jsou v přímém kontaktu s nadregionálním biocentrem Polabský luh.

K zásadnímu negativní ovlivnění krajinného rázu dochází vlivem výstavby komunikací dálničního typu, a to nejen vlivem samotného tělesa stavby, ale mnohdy také díky souvisejícím stavbám jako jsou rozsáhlá parkoviště, odpočívadla, velkoplošné reklamní poutače apod.). V tomto ohledu představují riziko především koridory záměrů procházející přírodními parky a krajinářsky významným územím: **D005, D007, D008**; ze staveb železniční dopravy pak záměry: **D204, D205** a případná realizace záměrů v územních rezervách **D601 a D602**.

Vlivy na kulturu a archeologické památky

Z hlediska vlivů na kulturní a historické hodnoty nepředstavují záměry dopravní infrastruktury vážné negativní vlivy. Negativně jsou hodnoceny záměry, které procházejí regiony lidové architektury a mohou představovat jejich nežádoucí ovlivnění. Mírně pozitivní vlivy na památkové zóny a rezervace lze předpokládat od záměrů, jejichž cílem je odvedení tranzitní dopravy z historických center sídel.

Elektroenergetika

Vlivy na hygienu životního prostředí

Stavby energetických sítí jsou posuzovány jako neutrální, tj. bez přímých vlivů na imisní a hlukovou situaci, stejně tomu je i v případě elektrických rozvodů.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Stavby energetických sítí jsou hodnoceny jako stavby bez zásadnějších vlivů na vodní režim. Plošné stavby nových rozvodů a dalších zařízení jsou vesměs navrhovány v urbanizovaných územích a rozvojových plochách mimo dosah velkých vod.

Vlivy na půdu

Realizace těchto staveb nemá významnější negativní vliv ani na zemědělský půdní fond. Jedná se o plošně nevýznamné, z hlediska měřítka ZÚR Středočeského kraje bodové zábery (objekty

rozveden, betonové patky stožárových míst). Vlivy na les jsou výrazně vyšší, zejména v případě nadzemních vedení zvn a vvn. ZÚR Středočeského kraje vymezují řadu koridorů takovýchto vedení, v některých případech o délce desítek km. V šířce ochranného pásma vedení (dle typu vedení mezi cca 35 – 70 m) dochází k záboru PUPFL, jedná se o zábor typu „omezení ve využívání“, nikoliv o „odnětí“. Dotčené pozemky lesa zůstávají formální součástí lesa (PUPFL), ovšem standardní lesnické obhospodařování je v těchto lesních průsecích znemožněno.

Vlivy na geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin

Vlivy na geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin vyplývající z případných průchodů územím s možným výskytem důlních děl nejsou významné. Přímé vlivy elektrických vedení vvn jsou spojeny především s nutností umístění stožárů, které v případě umístění do plochy výhradního ložiska vyžadují vytvoření ochranného pilíře. Druhou možností je přeložka mimo ložisko.

Průchod koridoru posuzovaných záměrů dobývacím prostorem byl v měřítku hodnocení identifikován u záměru **E02 a E18**.

Koridory záměrů procházejí územím ovlivněným důlní činností: **E01, E02, E09, E12**.

Vlivy na přírodu a krajinu

Ze skupiny staveb elektroenergetických mají na přírodu a krajinu nejvýznamnější negativní vliv záměry výstavby nových nadzemních vedení elektrické energie z důvodu narušení krajinného rázu - optického znečištění krajiny. Zvláště významné je to v územích harmonické krajiny, které jsou pro tyto své hodnoty chráněné v podobě přírodních parků.

Stavbami, které v případě své realizace mohou mít významně negativní vliv na hodnotu krajinného rázu dotčených oblastí, jsou zejména vedení VVN 400 kV a 110 kV (záměry: **E02, E21 a E502** - územní rezerva) v úsecích procházejících územím přírodních parků a rozsáhlých lesních komplexů. Odlesnění, vedle zásahu do krajinného rázu dotčené oblasti, ovlivňuje druhovou skladbu ekosystémů a narušuje stabilitu lesních porostů.

Vlivy na kulturu a archeologické památky

Stavby v oblasti energetické infrastruktury výrazně ovlivňují estetické vnímání krajiny. Zásadní negativní vliv má v tomto ohledu především záměr **E01**, který prochází regionem lidové architektury a je navíc v bezprostředním kontaktu s vesnickou památkovou rezervací Třebíz.

Plynoenergetika

Vlivy na hygienu životního prostředí

Stavby plynovodů jsou z hlediska vlivu na ovzduší a obyvatelstvo hodnoceny kladně. Rozšíření plynofikace je základním předpokladem k omezení spalování tuhých paliv v lokálních topeništích.

Výstavby plynovodů jsou posuzovány jako záměry s mírným pozitivním efektem, neboť posilování rozvodné sítě vytváří předpoklady pro rozvoj plynofikace území, a tím snížení imisní zátěže zejména z lokálního vytápění.

Výstavby plynovodů přispívají k dosažení cílů v imisní oblasti, neboť vytvářejí předpoklady pro rozvoj plynofikace nebo teplofikace území, a tím snížení imisní zátěže zejména z lokálního vytápění.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Stavby plynárenské jsou hodnoceny jako záměry bez významnějších vlivů na povrchové a podzemní vody.

Vlivy na půdu

Realizace staveb plynárenských, produktovodů a ropovodů nemá na zemědělský půdní fond téměř žádný negativní vliv.

Vlivy na PUPFL jsou relativně významnější, spojené zejména s etapou výstavby (provádění výkopových a stavebních prací v prostředí lesa, případně budování přístupových cest či ploch zařízení staveniště s důsledkem likvidace porostů – tzv. dočasný zábor). Vlastní existence stavby znamená trvalý průsek v lesním porostu v šířce v řádu několika metrů.

Vlivy na geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin

Stavby plynoenergetiky nejsou spojeny s významnými vlivy na geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin.

Průchod koridoru posuzovaných záměrů dobývacím prostorem byl v měřítku hodnocení identifikován u záměrů: **P01**.

Koridory záměrů procházejí územím ovlivněným důlní činností: **P01, P02**.

Vlivy na přírodu a krajinu

Realizace staveb plynovodů nemá na zájmy ochrany přírody a krajiny významný negativní vliv, výjimkou jsou situace, kdy je záměr umístěn do ekologicky cenných území. V tomto případě může dojít ke zničení hodnotných biotopů především v období výstavby (sejmutí drnového krytu a následná ruderalizace odkrytých ploch, odnos splavenin), a to i v případech, kdy je navržena relativně nejšetrnější trasa v souběhu se stávajícím vedením plynovodu. Negativně je hodnoceno také situování záměru do lesních porostů, kdy dochází k jejich záboru a následkem ochranného pásma také k fragmentaci lesních komplexů (záměr **P01**).

Ropovody a produktovody

Vlivy na hygienu životního prostředí

Výstavba ropovodů a produktovodů nepřináší rizika pro kvalitu ovzduší a hlukovou situaci. V průběhu realizace jednotlivých záměrů je dále nutno obecně očekávat typické vlivy stavební činnosti, tj. hluk ze stavby a z navazující nákladní dopravy, prašnost, emise z provozu strojů a nákladních automobilů. Tyto vlivy budou záviset na poloze konkrétních staveb vůči chráněné zástavbě a na rozsahu staveb (počet strojů, počet nákladních vozidel), ale také na způsobu provádění výstavby. Je nutno zajistit odpovídající ochranu veřejného zdraví zařazením příslušných opatření do plánů organizace výstavby a jejich dodržováním během realizace stavby.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Záměr výstavby produktovodů a ropovodů je hodnocen jako záměr bez významnějších vlivů na povrchové a podzemní vody.

Vlivy na přírodu a krajinu

Realizace staveb ropovodů a produktovodů nemá na zájmy ochrany přírody a krajiny významný negativní vliv, výjimkou jsou situace, kdy je záměr umístěn do ekologicky cenných území. Negativně je hodnoceno také situování záměru do lesních porostů, kdy dochází k jejich záboru a následkem ochranného pásma také k fragmentaci lesních komplexů.

Vlivy na geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin

Průchod koridoru posuzovaných záměrů dobývacím prostorem byl v měřítku hodnocení identifikován u záměrů: **R01, R02, R03**. Koridory záměrů procházejí územím ovlivněným důlní činností: **R01, R02, R03**.

Protipovodňová ochrana

Vlivy na hygienu životního prostředí

Stavby protipovodňové ochrany jsou z hlediska vlivu na ovzduší hodnoceny jako bez vlivu. Z hlediska vlivu na obyvatelstvo jsou hodnocené jednoznačně kladně. Výstavba nových vodních nádrží spolu s protipovodňovou ochranou je posuzována jako neutrální, tj. bez přímých vlivů na imisní a hlukovou situaci.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Dosavadní nedostatečnou ochranu sídel, průmyslových závodů a kulturně historických hodnot před regionálními povodněmi je nutno zvýšit. Nejvýznamnější opatření jsou předmětem návrhů ZÚR, které zvýšením kapacit koryt vodních toků a jejich stabilizací, rozšířením ohrázení, stavbou ochranných zdí apod. podstatně zvyšují ochranu intravilánů větších měst. Snížení špiček povodňových odtoků lze dosáhnout vymezením poldrů, území určených k rozlívům povodní. Velký význam mají i preventivní protipovodňová opatření v rámci plochy povodí, budování malých vodních nádrží, záchytných protierozních příkopů, revitalizace vodních toků a další přírodě blízká opatření.

Stavby protipovodňové ochrany navrhované ZÚR Středočeského kraje jsou z hlediska vlivu na vodu hodnoceny jednoznačně kladně.

Vlivy na přírodu a krajinu

Návrhy ploch a koridorů protipovodňových opatření v podobě ohrázení toku, ochranných zdí a mobilních konstrukcí neznámá vzhledem k jejich charakteru a lokalizaci v intravilánech měst významný negativní vliv na přírodu a krajinu. V případě kontaktu s prvky ÚSES je nutno přizpůsobit technické řešení, tak aby nebyla znemožněna jejich funkčnost.

Vlivy na kulturu a archeologické památky

Stavby protipovodňové ochrany jsou hodnoceny mírně pozitivně s ohledem k ochraně historických center sídel před velkou vodou. Otázkou zde je estetická stránka samotných protipovodňových staveb, pokud jsou navrženy v bezprostřední blízkosti památkových zón a rezervací.

Vlivy na obyvatelstvo

Z hlediska protipovodňové ochrany obyvatelstva a jejich majetku jsou kladně hodnoceny záměry protipovodňové ochrany **PP01, PP02, PP03, PP04, PP05, PP06, PP07, PP08, PP010, PP011 a PP012.**

Lokality vhodné k akumulaci povrchových vod

Vlivy na povrchové a podzemní vody

W601 - Amerika na toku Klabava; W602 - Hrachov I. na toku Brzina; W603 - Hrachov II. na toku Brzina; W604 - Březi na toku Klejnárka; W605 - Doubravčiny na toku Výrovka; W606 - Javornice na toku Javornice; W607 - Kleštěnice na toku Jalový potok; W608 - Myslín na toku Skalice; W609 - Podolí na toku Mastník; W610 - Tucharaz na toku Šembera.

S přihlédnutím k riziku budoucího zvýšeného deficitu vody v krajině z hlediska předpokládaného vývoje klimatické změny ve střední Evropě je nutné i v podmínkách ČR této problematice věnovat zvýšenou pozornost a postupovat podobným směrem, jakým se již několik let ubírají vyspělé evropské státy. Prvním krokem k naplnění jednoho z hlavních úkolů adaptační politiky EU ke klimatické změně je soulad s Rámcovou směrnicí EU o vodách, tj. minimalizaci rizik vyplývajících z možných povodní a suchých období, by mělo být vymezení vhodných územních rezerv pro

předběžnou ochranu lokalit vhodných k akumulaci povrchových vod. Vymezení územních rezerv je v souladu se stavebním zákonem třeba vnímat jako opatření v rámci předběžné opatrnosti, tedy jako ochranu území před jeho urbanizací a dalšími změnami, které by vyloučily budoucí uvažované využití.

Územní ochrana ploch pro lokality vhodné pro akumulaci povrchových vody není v rozporu s podmínkami ochrany podzemních a povrchových vod.

Vlivy na půdu

Územní ochrana ploch pro lokality vhodné pro akumulaci povrchových vody není v rozporu s podmínkami ochrany ZPF a PUPFL.

Vlivy na přírodu a krajinu

Vymezení vodních nádrží ve formě územních rezerv není spojeno s žádnými negativními vlivy na přírodu a krajinu. Ve smyslu §36, odst. 1 stavebního zákona jsou tyto plochy navrženy k územní ochraně za účelem prověření možnosti budoucího využití. Nejedná se tedy o umístění konkrétního záměru ani na jejím základě nelze, bez schválení změny ZÚR, takový záměr umístit.

Avšak případná realizace záměrů na výstavbu vodních nádrží je spojena s rizikem negativních vlivů na přírodu a krajinu. Hlavními důvody jsou: likvidace biologicky cenných stanovišť v místě zátopy, razantní zásah do přirozeného režimu vodních toků v místě nádrže i pod nádrží a s tím spojená změna stanovištních podmínek, přerušení přirozené migrace živočichů podél toku atd.

Provedené vyhodnocení vlivů případné realizace záměrů, pro které jsou územní rezervy vymezovány, představuje upozornění na rizika na základě současné úrovně poznání technického řešení záměrů i předmětů ochrany v dotčených územích.

Podle platné právní úpravy musí rozhodnutí o případné realizaci záměru v konkrétní lokalitě předcházet aktualizace ZÚR, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně posouzení podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů a projednání ve smyslu §§ 37-41 SZ.

Vlivy na kulturu a archeologické památky

Ačkoli územní ochrana není v rozporu s ochranou kulturních a historických hodnot území, případná realizace záměrů vodních nádrží znamená jejich přímou likvidaci. Z toho důvodu je hodnocen negativně záměr vodní nádrže Kleštěnice (**W607**), který znamená riziko zásahu do prostředí vesnické památkové zóny Kleštěnice.

Vlivy na obyvatelstvo

Z hlediska vlivu na obyvatelstvo jsou jako záměry s významnými negativními vlivy hodnoceny záměry **W602** (Hrachov I), **W603** (Hrachov II), **W605** (Doubravčiny), **W607** (Kleštěnice), **W608** (Myslín), **W609** (Podolí) a **W610** (Tuchoraz). Případná realizace uvedených záměrů je spojena s rizikem ovlivnění obytné a rekreační zástavby.

Vodovody

Úroveň odvádění a čištění odpadních vod patří k základním znakům moderní společnosti a je jedním z podstatných ukazatelů životní úrovně obyvatel. Ve Středočeském kraji, který je na posledním místě v mezikrajském porovnání v ČR, je odstraňování komunálního a průmyslového znečištění prioritním úkolem, bez něhož není možné dosáhnout dobrého stavu vod a navazujících ekosystémů.

Zlepšení v oblasti kanalizací a čistíren odpadních vod (ČOV) bude dosaženo splněním Směrnice Rady č. 91/271/EHS o čištění městských odpadních vod. Vláda ČR se zavázala ke splnění Směrnice do r. 2010. Její aktualizace byla proto předmětem usnesení vlády ČR č. 451 z r. 2009. Ve

Středočeském kraji je celkem 56 aglomerací s počtem ekvivalentních obyvatel (EO) větším než 2000. (Poznámka: aglomerací je v tomto kontextu myšleno území, ze kterého jsou odpadní vody efektivně shromážděny do centrální čistírny odpadních vod.)

Plnění Směrnice koncepčně zajišťuje odstraňování vypouštěného znečištění ze všech významnějších sídel v kraji. Prioritně je nutno se zaměřit na ta sídla, která při vyhovující čistírně mají napojeno na kanalizaci méně než 85 % obyvatel nebo mají kapacitně či technologicky nevyhovující ČOV.

Nevyhovující ČOV s potřebou zkapacitnění a změn technologie mají z významnějších sídel mj. Čelákovice, Kladno, Mnichovo Hradiště, Rudná, Říčany u Prahy, Kutná Hora, Rakovník, Vlašim, Lysá nad Labem, Dobřichovice, Roztoky, Benešov a Slaný.

Po vyřešení aglomerací s EO větším než 2000 bude nutno obdobně eliminovat i znečištění ze sídel menších. Problematickým zde bude častá neexistence i základního odvodnění intravilánů a objektů čištění kromě pevných jámek. Upřednostňována bude výstavba oddílných kanalizací – především tam, kde bude nutná vyšší ochrana recipientů.

Koncepčně je problematika ochrany vod řešena jednak v Plánu rozvoje vodovodů a kanalizací Středočeského kraje, jednak v návrzích ochranných opatření v Plánech oblastí povodí.

Je nutno zdůraznit, že i když jsou ČOV stavby lokální povahy, důsledky jejich řádné funkce se projevují velkoplošně ve zlepšení jakosti vody v tocích po celé jejich délce a v navazujícím vývoji ekosystémů vázaných na vodu v celé ploše údolní nivy.

ZÚR nevymezují nové koridory pro umístění staveb nadmístní kanalizace. V průběhu projednávání byly vyřazeny obě VPS - s K01 se dále neuvažuje a K02 již byla realizována.

Vlivy na hygienu životního prostředí

Výstavba vodovodů je posuzována jako neutrální, tj. bez přímých vlivů na imisní a hlukovou situaci.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Záměry v oblasti zásobování pitnou vodou jsou hodnoceny jednoznačně kladně. Tyto záměry na výstavbu nových systémů zásobování pitnou vodou je nutné koordinovat s rozvojem kanalizačních systémů a čistíren odpadních vod.

Vlivy na přírodu a krajinu

Negativní vlivy přináší realizace vodovodů pouze v době výstavby. V tomto období je nutné dbát na nejvyšší možnou míru minimalizace vlivů na přírodně hodnotná území a to zejména u záměru V03, který je situován v II. a III. zóně CHKO Křivoklátsko.

Vlivy na geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin

Tyto vodohospodářské stavby nejsou spojeny s významnými vlivy na geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin.

Podrobně je téma řešeno v kap. 5.4. a 5.7. dokumentace SEA.

3. Kumulativní a synergické vlivy na životní prostředí

Hodnocení SEA poskytuje příležitost pro hodnocení ekologických aspektů v širších souvislostech, umožňuje posouzení kumulativních a synergických vlivů vyvolaných realizací navrhovaných záměrů v území.

Působením kumulativních a synergických vlivů budou nejvýznamněji dotčena území, ve kterých je navrhován větší počet záměrů. Obecně se jedná o území při hranici Hlavního města Prahy a území v okolí významných sídelních center, které jsou i v současné době silně ovlivněna antropogenními

vlivy a v důsledku realizace navrhovaných záměrů bude intenzita jejich působení ještě zesílena, případně oblasti, do kterých jsou umístěny záměry spojené s významnými vlivy.

Působení synergických vlivů je vyvoláno zejména v souvislosti s realizací staveb s významnými vlivy na složky ŽP. Jedná se o stavby kapacitních silničních komunikací, staveb železniční dopravy a výhledových vodních nádrží. Realizace těchto záměrů je spojena s vlivy na téměř všechny sledované složky životního prostředí.

Naplněním koncepce ZÚR Středočeského kraje a realizací navrhovaných záměrů budou nejvýznamněji dotčeny tyto sledované složky ŽP, případně jejich charakteristiky:

Půdy – realizace téměř všech záměrů je spojena se zábořem půd, a to především zemědělského půdního fondu. Možnosti minimalizace záboru půd technickými řešeními staveb jsou omezené. Středočeský kraj se vyznačuje nadprůměrnou kvalitou ZPF v porovnání s ostatními oblastmi ČR.

Odtokové poměry na území – realizace staveb silniční a železniční dopravy je spojena se zpevněním ploch významného rozsahu. Zářezy a násypy přerušují nebo mění odtok podzemní vody. Odtok povrchové vody ze zpevněných ploch je urychlován a soustřeďován, což působí negativně při kritických srážkách (zvýšení intenzity erozních jevů).

Krajinný ráz území – realizací dopravních liniových staveb a staveb technické infrastruktury jsou významně ovlivněny charakteristiky krajinného rázu. Krajinu Středočeského kraje lze obecně označit za krajinu silně pozmeněnou antropogenní činností s významnou koncentrací antropogenních prvků. Nejvýznamněji je krajina ovlivněna v okolí Hlavního města Prahy a dalších významných center osídlení. Realizací záměrů předložených ZÚR Středočeského kraje dojde k dalšímu zvýšení koncentrace těchto prvků a oslabení přírodních charakteristik krajinného rázu.

Fragmentace krajiny – dopravní a liniové stavby snižují prostupnost krajiny pro člověka i ostatní živé organismy území. Realizací navrhovaných staveb dojde k zesílení fragmentace území.

Ovzduší – z hlediska kvality ovzduší je předkládaná koncepce ZÚR hodnocena kladně. Realizace předkládaných záměrů přispěje ke snížení emisní zátěže z dopravy v obytné zástavbě. Tato zátěž však bude přenesena do koridorů navrhovaných kapacitních silničních staveb, ve kterých naopak dojde ke zvýšení koncentrací škodlivin emitovaných automobilovou dopravou. Tyto koridory jsou však trasovány tak, aby obytnou zástavbu negativně ovlivňovaly minimálně.

Identifikované kumulativní a synergické vlivy jsou prezentovány v kap.5.11. dokumentace SEA, v tabelárním přehledu v příloze č.3 a graficky znázorněny ve výkrese č.6 dokumentace SEA.

4. Hodnocení vlivů přesahujících hranice kraje

Naplňováním koncepce ZÚR Středočeského kraje budou ovlivněny složky životního prostředí nejen na území Středočeského kraje, ale i v regionech sousedních. Jedná se o území Hlavního města Prahy, Ústeckého kraje, Libereckého kraje, Královéhradeckého kraje, Pardubického kraje, Kraje Vysočina, Jihočeského kraje a Plzeňského kraje.

ZÚR Středočeského kraje vymezují celostátně i mezinárodně významné dopravní stavby navrhované mj. s cílem zlepšení dopravního napojení Středočeského kraje na ostatní regiony. Další významnou skupinou staveb, jejichž realizace bude mít dopady na životní prostředí a rozvoj sousedních regionů, jsou stavby energetické infrastruktury (elektroenergetika, plynoenergetika, produktovody a ropovody).

Realizace záměrů dopravní infrastruktury zajistí dobrou dostupnost Středočeského kraje ze sousedních regionů. Vlivy na složky životního prostředí sousedních regionů nelze v měřítku zpracování Vyhodnocení vlivu ZÚR Středočeského kraje na životní prostředí detailně hodnotit. Uvedeny jsou proto vlivy v příhraničních oblastech Středočeského kraje.

Obecně lze konstatovat, že realizace uvedených dopravních staveb zlepší podmínky v přepravních vztazích mezi regiony. Trasy dopravních staveb jsou obecně navrhovány v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby. Kladně je hodnoceno převedení tranzitní dopravy na navrhované kapacitní komunikace ze silnic nižších tříd, procházejících obytnou zástavbou sídel.

V případě silničního okruhu Prahy se přínosy tohoto záměru na území Středočeského kraje projeví méně výrazně, neboť jejich účelem je především odvést tranzitní dopravu z hl. m. Prahy.

Navrhované stavby v oblasti zásobování elektrickou energií řeší nejen zlepšení zásobování elektrickou energií na území Středočeského kraje, ale také zlepšení propojení sousedních regionů. Stejně jako na území Středočeského kraje budou i v sousedních regionech stavby nadzemních elektrických vedení znamenat významný zásah do krajinného rázu dotčených oblastí.

Přehled jednotlivých staveb, které budou mít vliv na území sousedních krajů, je uveden v kap. 5.12. dokumentace SEA.

5. Hodnocení variantně navrhovaných záměrů

V dokumentaci předložené ke společnému jednání bylo 5 záměrů ve variantním řešení (2 záměry v oblasti silniční dopravy, 2 záměry v oblasti železniční dopravy a 1 záměr v oblasti elektroenergetiky). Na základě vyhodnocení variant byly po projednání dokumentace ZÚR Středočeského kraje v rámci „společného jednání“ vybrány výsledné varianty řešení a jeden záměr (koridor železniční tratě č.231 u Velkého Oseka) byl přeřazen do územních rezerv.

Dokumentace SEA se věnuje vyhodnocení variantně navrhovaných záměrů v kap. 6., dokumentace Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území v kap. F.III. Vyhodnocení variantních návrhů z hlediska tří pilířů udržitelného rozvoje území.

Závěry dokumentace SEA - hodnocení variantně navrhovaných záměrů:

D523 – (II/ 101) Rudná – Unhošť;

přeložka - původně varianta (a), varianta (b)

V měřítku provedeného hodnocení byly posuzované varianty řešení přeložky silnice II/101 v úseku Rudná – Unhošť hodnoceny v dokumentaci SEA jako téměř rovnocenné. Vedení trasy silnice dle varianty a) kříží stávající silnici v prostoru mezi Pticemi a Červeným Újezdem, a tak umožňuje velmi dobré napojení jednotlivých obcí. Variantní řešení se severním objezdem Červeného Újezdu dle varianty (b) prochází územím, kde je vedena řada koridorů inženýrských sítí (vysoké napětí, vysokotlaký plynovod) a dále zasahuje do ochranného pásma lokality kláštera Hájek.

Z dopravního hlediska variantní trasa (b) sice převádí průjezdnou dopravu zcela mimo zástavbu obcí, ale na druhou stranu neumožňuje vhodné napojení části území, což by mělo dopad na vyšší dopravní zatížení stávající trasy v zastavěném území obcí. Základní varianta (a) umožňuje lepší etapizaci výstavby a přímé napojení Svárova.

Komplexní vyhodnocení vlivu ZÚR na udržitelný rozvoj doporučilo variantu a). Tato varianta byla zařazena do územní rezervy (D523 – přeložka II/101 Rudná – Unhošť).

D064 - Aglomerační okruh: úsek (II/101) Mstětice – Jirny – Úvaly - původně varianta (a), varianta (b)

Na základě vyhodnocení předložených koncepčních variant z hlediska jejich vlivu na životní prostředí a předpokládaných vlivů na obyvatelstvo doporučilo hodnocení 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 geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin. 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. S přihlédnutím k výsledkům komplexního vyhodnocení vlivu ZÚR na udržitelný rozvoj, které doporučilo také variantu (b), a na základě výsledků projednání v rámci společného jednání **byla vybrána varianta (b).**

D204 Železniční trať č.221 - úsek Praha - Bystřice u Benešova, přeložka železniční tratě - původně varianta (a), varianta (b)

V měřítku hodnocení SEA nebylo možné určit variantu z hlediska vlivů na životní prostředí šetrnější. Identifikované rozdíly lze označit za minimální.

S přihlédnutím k výsledkům komplexního vyhodnocení vlivu ZÚR na udržitelný rozvoj, které doporučilo také variantu a) a na základě výsledků projednání v rámci společného jednání **byla vybrána varianta (a).** Tato varianta se více vyhýbá sídlům a má lepší předpoklady pro technicky poněkud méně náročné řešení trasy.

D608 - Železniční trať č. 231 – Velký Osek, přímé napojení na trať č. 020 - původně varianta (a), varianta (b)

Záměr byl přerazen v obou variantách mezi územní rezervy.

E01 - Vedení 400 kV - TR Výškov - TR Řeporyje 020 - původně varianta (a), varianta (b), varianta (c)

V měřítku zpracování je jako varianta spojená s nejmenšími vlivy na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta E01a.

S přihlédnutím k výsledkům komplexního vyhodnocení vlivu ZÚR na udržitelný rozvoj, které doporučilo také variantu (a) a na základě výsledků projednání v rámci společného jednání **byla vybrána varianta (a),** která je přijatelná i z hlediska dalších pilířů udržitelného rozvoje.

Určitým problémem je přiblížení k venkovské památkové rezervaci Třebíz. V tomto úseku trasy se však bude jednat o souběh s existující trasou elektrického vedení.

Poznámka:

Komplexní hodnocení variant řešení z hlediska všech tří pilířů udržitelného rozvoje je obsaženo v kapitole F.III. tohoto vyhodnocení.

6. Opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí

Vyhodnocení vlivů ZÚR Středočeského kraje na životní prostředí strukturuje návrh plánovaných opatření do tří kategorií:

- opatření „koncepční“ – požadavky na výběr koncepčních variant, na vypuštění či koncepční přehodnocení záměru, případně na etapizaci výstavby
- opatření „prostorová“ – požadavky na úpravy navržených koridorů v rámci jejich upřesněného vymezení v ÚPD obcí
- opatření „projektová“ – požadavky na řešení daných problémů v dalších fázích projektové přípravy záměrů včetně „projektového“ hodnocení vlivů na životní prostředí (EIA).

Pro vymezené územní rezervy nejsou opatření navrhována, neboť jejich vymezení v ZÚR nezakládá možnost záměr, pro který je územní ochrana ploch nebo koridorů vymezena, „provést“ (realizovat).

Koncepční opatření

- Původně variantně vymezené koridory pro záměr přeložky silnice II/101 Rudná – Unhošť jsou z hlediska vlivů na životní prostředí považovány za rovnocenné. Při rozhodování o výběru varianty – vybrána varianta (a) - se vycházelo z hodnocení vlivů na ostatní pilíře udržitelného rozvoje (viz též kap. A 5. a F.III.).
- V případě původně variantně vymezených koridorů pro záměr **D64** (aglomerační okruh, úsek (II/101) Mstětice – Jirny - Úvaly) byl preferován jako environmentálně šetrnější koridor varianty D64b, který je zapracován do návrhu ZÚR.
- V rámci realizace záměru **D135** (napojení Čelákovice na D11 včetně nové MÚK na dálnici D11) přednostně zajistit výstavbu obchvatu sídla Záluží před výstavbou MÚK na D11 z důvodu ochrany obyvatel před vlivy z automobilové dopravy.
- V rámci realizace záměru **D154** (obchvat Sadské, nové napojení na dálnici D11 a výstavba MÚK) přednostně zajistit výstavbu obchvatu sídel Milčice a Velké Chvalovice (záměr D176) před otevřením sjezdu z MÚK směrem na jih.
- Koordinovat koncepční řešení propojení silnic I/2 a I/38 (záměry D510 a D511)
- Sledovat možnost společného řešení modernizace koridoru železniční dopravy v úseku Praha – Plzeň (D200) se záměrem výstavby vysokorychlostní trati D601(VRT).
- Záměry na výstavbu nových systémů zásobování pitnou vodou koordinovat s rozvojem kanalizačních systémů a čistíren odpadních vod.

Prostorová opatření

- Vymezení koridoru **D019** (Koridor silnice I/9: úsek Libiš – Mělník (3 x MÚK) zpřesnit v rámci zpracování navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizace vlivů na PR Kelské louky.
- V rámci projektového řešení záměru **D520** (územní rezerva pro koridor silnice I/16: Malý Újezd, Vavříneč) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na hydrologické poměry a mokřadní společenstva v údolí Pšovky (plocha navržena k ochraně dle Ramsarské úmluvy).
- Vymezení koridoru **D064** (Koridor aglomeračního okruhu: úsek (II/101) Mstětice – Jirny – Úvaly) zpřesnit v rámci zpracování navazující územně plánovací dokumentace s cílem

minimalizace zásahu do nelesní zeleně (lesní remízek v prostoru mezi obcemi Horoušany a Horoušánky).

- Vymezení koridoru **D078** (Koridor silnice II/111: Bystřice, přeložka) zpřesnit v rámci zpracování navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizovat vlivy na obyvatelstvo (hlukovou a imisní zátěž z dopravy) a na kvalitu stávajícího obytného prostředí v obci Líšno.
- Vymezení koridoru **D123** (Koridor silnice II/174: přeložka Březnice) zpřesnit v rámci zpracování navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizovat vlivy na obyvatelstvo (hlukovou a imisní zátěž z dopravy), kvalitu stávajícího obytného prostředí a vodní prvky v obci Březnice.
- Vymezení koridoru **D127** (Koridor silnice II/229: Rakovník - východní obchvat) zpřesnit v rámci zpracování navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizovat vlivy na obyvatelstvo (hlukovou a imisní zátěž z dopravy) a kvalitu stávajícího obytného prostředí ve městě Rakovník.
- Vymezení koridoru **D141** (Koridor silnice II/272: Lysá nad Labem, obchvat) zpřesnit v rámci zpracování navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizovat vlivy na obyvatelstvo (hlukovou a imisní zátěž z dopravy) a kvalitu stávajícího obytného prostředí ve městě Lysá nad Labem.
- Vymezení koridoru **D161** (Koridor silnice II/331: přeložka Nymburk - průtah v koridoru žel. tratě) zpřesnit v rámci zpracování navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizovat vlivy na obyvatelstvo (hlukovou a imisní zátěž z dopravy) a kvalitu stávajícího obytného prostředí ve městě Nymburk.
- Vymezení koridoru **P01** (VVTL plynovod Drahelčice – Háje) zpřesnit v rámci zpracování navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizace vlivů na přírodně nejhodnotnější území CHKO Český kras (I. a II. zóna CHKO, NPR Karlštejn, krajinný ráz).
- Vymezení koridorů s identifikovaným rizikem možného vlivu na ptačí oblasti nebo evropsky významné lokality soustavy **Natura 2000** zpřesnit v rámci zpracování navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizace vlivů na dotčené oblasti a lokality (viz kapitola B. tohoto textu).
- Vymezení koridorů liniových záměrů dopravní a technické infrastruktury, které procházejí záplavovým územím, směrově řešit v nejkratší možné délce, případně na pilotech v závislosti na místních podmínkách.
- Vymezení koridorů dopravní nebo technické infrastruktury, zasahujících do **ochranných pásem vodních zdrojů 1. a 2. stupně,** zpřesnit v rámci navazující územně plánovací dokumentace s cílem nenarušení vydatnosti a jakosti dotčených zdrojů.
- Vymezení koridorů dopravní nebo technické infrastruktury, zasahujících do stanovených **dobývacích prostorů a chráněných ložiskových území,** zpřesnit v rámci navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizace objemu zásob vázaných v ochranném pilíři stavby.
- **Rozvoj letiště Praha – Ruzyně (D300)** řešit s ohledem na minimalizaci hlukové zátěže obytné zástavby hlavního města Prahy a ostatních dotčených obcí.

Projektová opatření – společná

- Vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy a výroby. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší), je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA. Jedná se zejména o následující záměry:
 - silniční stavby procházející v přímém kontaktu s obytnou zástavbou (hluk i znečištění ovzduší)

- rozšiřování letišť (zejména hluk, ale i znečištění ovzduší)
- výstavba nových energetických zdrojů (znečištění ovzduší)
- železniční stavby v místech kontaktu s obytnou zástavbou (hluk)
- V rámci přípravy jednotlivých staveb je nutno zajistit promítnutí opatření k omezení vlivů stavební činnosti do příslušných plánů organizace výstavby a jejich dodržování během realizace stavby.
- Podmínkou realizace záměrů zasahujících do ochranných pásem vodních zdrojů jsou pozitivní výsledky hydrogeologického posudku a realizace ochranných opatření k minimalizaci vlivů na režim a jakost dotčených vodních zdrojů.
- Podmínkou realizace záměrů procházejících záplavovým územím jsou projektová řešení zajišťující minimalizaci vlivů na odtokové poměry (inundační mosty) a omezením dlouhých, šikmo trasovaných přechodů. Nepřípustná jsou taková řešení, která svým podélným sevřením údolních úseků omezují nebo znemožňují rozlivy povodňových průtoků ve volné krajině.
- U záměrů s vysokým rozsahem zpevněných ploch požadovat vybavení dešťovými kanalizacemi s dešťovými zdržemi pro regulaci nárazového odtoku srážkových vod. V rámci projektové EIA je nutné podrobně vyhodnotit vliv záměru na hydrologické poměry recipientu.
- Pro omezení negativních vlivů fragmentace krajiny a populací s předstihem v podrobném měřítku řešit zajištění prostupnosti liniových dopravních staveb ve smyslu metodiky AOPK ČR.
- Báňsko-technický posudek zajistit u záměrů zasahujících do území s předpokládaným výskytem důlních děl (poddolované území).
- V případě, že záměr zasahuje do bloků zásob výhradního ložiska a pokud územně environmentální nebo technické podmínky neumožňují směrovou či prostorovou korekci, je realizace záměru možná pouze za podmínky souhlasu MŽP a MPO s převodem části zásob do kategorie vázaných v důsledku stanovení ochranného pilíře. V případě průchodu trasy stanoveným dobývacím prostorem je nutný souhlas OBÚ.
- U staveb, které vykazují potenciální významný negativní vliv na krajinný ráz (nadzemní elektrická vedení, silnice, protipovodňová opatření apod.) a které vstupují na území se zvýšenou hodnotou krajinného rázu, vyžadovat pro navazující územně plánovací a projektovou dokumentaci návrh takových prostorových a technických řešení, která budou minimalizovat negativní vlivy na krajinný ráz.
- U staveb vyžadujících zásahy do pozemků určených k plnění funkcí lesa vyžadovat náhradní výsadby a zalesnění.
- Při výstavbě logistických a průmyslových areálů dodržovat koeficient zeleně v min. hodnotě 40 % s přihlédnutím ke specifikům umístění a velikosti areálu. Při umísťování zástavby na vysoce bonitních půdách se doporučuje zvážit požadavek na vyšší koeficient zeleně.

Projektová opatření – specifická

- V rámci projektového řešení záměru **D001** (Koridor silničního okruhu kolem Prahy: úsek Ruzyně - Březiněves +2 x MÚK) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout vhodná opatření k minimalizaci vlivů navrhované EVL Kaňon Vltavy u Sedlce.
- V rámci projektového řešení záměru **D005** (Koridor dálnice D3: úsek Jesenice – hranice kraje +10 x MÚK) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout vhodná opatření k minimalizaci vlivů:
 - na kvalitu obytného a rekreačního prostředí v prostoru Jílové u Prahy, Luka pod Medníkem, Hostěradice, Čištěovice a Horní Borek.

- na krajinný ráz v oblasti Posázaví a dalších krajinářsky hodnotných oblastech
- na EVL Dolní Sázava a EVL Minartice
- na migrační prostupnost krajiny
- na lesní porosty (PUPFL)
- V rámci projektového řešení záměru **D007** (Koridor rychlostní silnice R4: úsek Háje – Zalužany – hranice kraje vč. souvisejících staveb + 4 x MÚK) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů
 - na kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby Milína
 - na dotčené segmenty ÚSES (RBC Kotalík)
 - na migrační prostupnost krajiny
- V rámci projektového řešení záměru **D019** (Koridor silnice I/9: úsek Libiš – Mělník + 3 x MÚK) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů
 - na stanovištní podmínky a předmět ochrany PR Kelské louky
 - na dotčené segmenty regionálního ÚSES
 - na EVL Úpor-Černínovsko
- V rámci projektového řešení záměru **D021** (Koridor silnice I/12: úsek Běchovice – Úvaly, vč. napojení na stávající trasu +3 x MÚK) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na dotčené segmenty nadregionálního ÚSES
- V rámci projektového řešení záměru **D520** (územní rezerva pro koridor silnice I/16: Malý Újezd, Vavříneč) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na:
 - hydrologické poměry a mokřadní společenstva v údolí Pšovky (plocha navržena k ochraně dle Ramsarské úmluvy)
 - na EVL Kokořínsko
- V rámci projektového řešení záměru **D032** (Koridor silnice I/16: úsek Slaný – Jeřín) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na EVL Slánsko-Býšeňský potok.
- V rámci projektového řešení záměru **D049** (Koridor silnice I/38: přeložka Oseček – Ohrada, mezi dálnicí D11 a silnicí I/12 +3 x MÚK) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na dotčené segmenty nadregionálního ÚSES.
- V rámci projektového řešení záměru **D051** (Koridor silnice I/38: přeložka Malín – Čáslav) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na dotčené segmenty regionálního ÚSES.
- V rámci projektového řešení záměru **D060** (Koridor aglomeračního okruhu: úsek (II/101) Úžice – Byškovice, vč. obchvatu sídla Netřeba) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na předmět ochrany PP Netřebská slaniska.
- V rámci projektového řešení záměru **D078** (Koridor silnice II/111: Bystřice, přeložka) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na obyvatelstvo (hluková a imisní zátěž z dopravy) a kvalitu stávajícího obytného prostředí v obci Líšno.
- V rámci projektového řešení záměru **D090** (Koridor silnice II/116: úprava úseku Rovina – Mořina, Mořinka obchvat) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na přírodní hodnoty CHKO Český kras a na EVL Karlické údolí.
- V rámci projektového řešení záměru **D098** (Koridor silnice II/118: obchvat Zlonic) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na EVL Slánsko-Býšeňský potok.

- V rámci projektového řešení záměru **D109** (Koridor silnice II/125: výstupní úsek severně Kácova) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na EVL Losinský potok.
- V rámci projektového řešení záměrů **D113** (Koridor silnice II/125: Kondrac, přeložka se západním obchvatem) a **D114** (Koridor silnice II/125: úsek hranice kraje – Kamberk, přeložka včetně obchvatu Kamberka) a jejich posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na EVL Vlašimská Blanice.
- V rámci projektového řešení záměru **D117** (Koridor silnice II/126: přeložka v prostoru Zruče nad Sázavou) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na EVL Sázava.
- V rámci projektového řešení záměrů **D119** (Koridor silnice II/150: Libouň, přeložka) a **D120** (Koridor silnice II/150: Louňovice, propojení na silnici II/125) jejich posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na přírodní hodnoty CHKO Blaník a EVL Sedlečský potok (D119), resp. EVL Vlašimská Blanice (D120).
- V rámci projektového řešení záměru **D123** (Koridor silnice II/174: přeložka Březnice) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na obyvatelstvo (hluková a imisní zátěž z dopravy), kvalitu stávajícího obytného prostředí a vodní prvky v obci Březnice.
- V rámci projektového řešení záměru **D127** (Koridor silnice II/229: Rakovník - východní obchvat) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na obyvatelstvo (hluková a imisní zátěž z dopravy) a kvalitu stávajícího obytného prostředí ve městě Rakovník.
- V rámci projektového řešení záměru **D141** (Koridor silnice II/272: Lysá nad Labem, obchvat) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na obyvatelstvo (hluková a imisní zátěž z dopravy) a kvalitu stávajícího obytného prostředí ve městě Lysá nad Labem.
- V rámci projektového řešení záměru **D150** (Koridor silnice II/328: severozápadní přemostění Labe u Kolína – vč. napojení na silnice I/38 a I/12 +2 x MÚK) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na dotčené segmenty nadregionálního ÚSES (NRBC Polabský luh)
- V rámci projektového řešení záměru **D159** (Koridor silnice II/331: obchvat Lysé nad Labem) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na EVL Hrabanovská černava.
- V rámci projektového řešení záměru **D161** (Koridor silnice II/331: přeložka Nymburk - průtah v koridoru žel. tratě) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na obyvatelstvo (hluková a imisní zátěž z dopravy) a kvalitu stávajícího obytného prostředí ve městě Nymburk.
- V rámci projektového řešení záměru **D200** (Koridor vysokorychlostní tratě Praha – Plzeň: úsek Praha - Beroun , tunel) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA):
 - navrhnout vhodná opatření k minimalizaci vlivu na hydrologické poměry.
 - zajistit ochranu stanovištních podmínek, zejména v úseku na území CHKO Český kras mj. i s ohledem na EVL Karlštejn-Koda.
 - navrhnout vhodná opatření k minimalizaci vlivu na lesní porosty (PUPFL)
- v rámci projektového řešení záměru **D204** (Koridor železniční tratě č. 220: úsek Praha - Bystřice u Benešova) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů:
 - na obyvatelstvo (hluková zátěž z železniční dopravy) a kvalitu stávajícího obytného prostředí v přílehlé zástavbě dotčených sídel (Kunice, Čerčany)
 - na krajinný ráz
 - na EVL Dolní Sázava
 - na lesní porosty (PUPFL)

- na hydrologické a hydrogeologické poměry v území dotčeném stavbou tunelových úseků
- V rámci projektového řešení záměru **D212** (Koridor železniční trati č.231 Lysá n. L. – Milovice - Čachovice: přeložky trati a nové propojení (Všejanská spojka), přeložka silnice III/3325 + nový úsek silnice III. třídy) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na:
 - stanovištní podmínky a předmět ochrany PR Pod Benáteckým vrchem
 - dotčené segmenty regionálního ÚSES
 - na EVL Milovice-Mladá
- V rámci projektového řešení záměru **D300** (Plocha rozvoje letiště Ruzyně) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout kompenzační a ochranná opatření k minimalizaci hlukové zátěže obytné zástavby dotčených sídel na území hlavního města Prahy a Středočeského kraje.
- V rámci projektového řešení záměru **E01** (Vedení 400 kV - TR Výškov - TR Řeporyje - varianta (a) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k vlivů na charakter VPZ Třebíz (včetně posouzení rizika kumulativních vlivů se záměrem rychlostní silnice R7).
- V rámci projektového řešení záměru **E02** (Vedení 400 kV - TR Výškov - TR Čechy Střed, posílení v celé délce a přeložka Odolena Voda - Zlosyň) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na EVL Veltrusy.
- V rámci projektového řešení záměru **E09** (Vedení 110 kV (č. 1928) Sázava – Kostelec nad Černými Lesy, vč. TR110kV Sázava a TR110kV Kostelec nad Černými Lesy) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na lesní porosty (PUPFL).
- V rámci projektového řešení záměru **E21** (110 kV rozvodna u Mnichova Hradiště, vč. napojovacího vedení) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) vyložit lokalizaci stožárových míst v ploše PP Skalní sruby Jizery a v plochách dotčených segmentů nadregionálního a regionálního ÚSES.
- V rámci projektového řešení záměru **P01** (VVTL plynovod Drahelčice – Háje) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA):
 - minimalizovat vlivy na CHKO Český kras a NPR Karlštejn
 - navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na lesní porosty (PUPFL)
 - navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na EVL Karlštejn-Koda, EVL Lounín a EVL Housina.
- V rámci projektového řešení záměru **R02** (Dálkovod IKL - přípložit/zkapacitnění v koridoru) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na EVL Kalivodské bučiny.
- V rámci projektového řešení záměru **PP01** (Hasina a Nepokoj - 2 poldry v povodí Mrliny) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na EVL Labe-Liběchov.
- V rámci projektového řešení záměru **PPO12** (Hasina a Nepokoj - 2 poldry v povodí Mrliny) a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na EVL Rožďalovické rybníky.

Popis opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí je obsažen také v kap.7. dokumentace SEA.