

F. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – shrnutí

F.I. Vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje na vyváženost vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, jak byla zjištěna v rozboru udržitelného rozvoje území.

Kraj jako celek

Rozvoj Středočeského kraje je z hlediska vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území vyvážený, pokud bychom za bilanční jednotku vzali území celého kraje. Hospodářské a sociální podmínky jsou silně pozitivně ovlivněny hlavním městem Prahou, která se Středočeským krajem vytváří jeden neoddelitelný organismus. Přitom přírodní prostředí kraje je hodnotné a je cenným zázemím zejména pro silně urbanizovaná území.

Jednotlivé části kraje

Při podrobnějším pohledu z hlediska území obcí s rozšířenou působností, nebo obcí s pověřeným obecním úřadem byly v rozborech udržitelného rozvoje území kraje nalezeny dílčí nevyváženosti. Tyto disproporce jsou logické vzhledem k různým předpokladům a podmínkám vývoje území. Odlišnosti v kvalitě přírodních, hospodářských a sociálních podmínek jsou do jisté míry přirozené a ZÚR Středočeského kraje s nimi spíše pracují a využívají je, než aby je odstraňovaly. Pokud však byly v rozborech zjištěny významné disproporce, které již ohrožují udržitelný rozvoj území, navrhuje ZÚR opatření pro jejich vyrovnání.

Vymezení rozvojových os a oblastí na jedné straně a vymezení specifických oblastí na druhé straně je toho výsledkem. Stanovení „zásad pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území“ a dále stanovení „úkolů pro územní plánování“ v těchto oblastech a osách jasně sleduje cíl vytvářet podmínky pro udržitelný rozvoj území.

Rozvojové osy a oblasti

V rozvojových osách a oblastech jsou zdůrazněny podmínky pro zachování přírodních a kulturně historických hodnot, i přes snahu o optimální využití existujícího potenciálu středisek osídlení a podmiňující rozvoj dopravní, technické i sociální infrastruktury. Prosperita rozvojových os a oblastí je významná i pro území, která v rozborech udržitelného rozvoje území byla označena jako mezilehlá a periferní.

Suburbánní příměstský prostor kolem Prahy

Rozbory udržitelného rozvoje území Středočeského kraje upozornily na ohrožení vyváženého rozvoje suburbánního příměstského prostoru kolem Prahy. ZÚR se proto v rozvojové oblasti republikového významu OB1 Praha zaměřily na řešení základních problémů tohoto území.

V „zásadách pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území“ je navržena celá řada zásad, které by měly pomoci regulovat rozvoj těchto území, který má v některých případech živelný průběh. Jedná se zejména o návrh řešení dopravy, usměrňování rozvoje ekonomických aktivit do ploch s návazností na železnici, bydlení do lokalit s možností kvalitní hromadné dopravy (zejména kolejové) a do lokalit s vazbou na sídla s odpovídající sociální infrastrukturou, vytváření podmínek pro prostupnost území, rekreaci atd.

Ve výkresu oblastí se shodným krajinným typem jsou naznačeny směry přírodně rekreačních vazeb hlavního města Prahy do jeho zázemí ve Středočeském kraji – koridorové vazby v krajině. Krajský úřad Středočeského kraje ověřil ve studii „Zelené pásy - vytvoření podmínek pro vznik ploch veřejně přístupné zeleně“ (U-24 s.r.o., 2009) koncepci celého systému a následně také návrh zelených pásů v území ORP, které navazují na město Prahu (Brandýs n. L., Černošice a Říčany). Tento systém se může v budoucnu stát součástí dokumentace ZÚR kraje (zpracování systému v rámci aktualizace ZÚR).

V rámci návrhu ploch a koridorů nadmístního významu je řešen celý soubor dopravních a infrastrukturních staveb, včetně veřejné hromadné dopravy, a to v koordinaci s územně plánovací dokumentací Prahy.

Také stanovené „úkoly pro územní plánování“ sledují záměr podpořit podmínky pro udržitelný rozvoj suburbánního území tak, aby hospodářský rozvoj byl dostatečně koordinován a rozvoj sociálních podmínek za ním nezaostával. Současně je sledován cíl omezit negativní vlivy hospodářského rozvoje na životní prostředí, přírodu a krajinu.

Specifické oblasti

Ve specifických oblastech (v ZÚR Středočeského kraje se jedná o periferní – problémové oblasti) upozornily rozborů udržitelného rozvoje území na disproporce ve vyváženém vývoji, zejména ohrožení na trhu práce pro sociální stabilitu (zvýšeně to platí pro období ekonomické recese). V těchto oblastech, které mají většinou kvalitní přírodní prostředí, se ZÚR zaměřují na vytvoření podmínek pro využití existujícího potenciálu pro hospodářský rozvoj, který může představovat cestovní ruch, agroturistika, využívání přírodních zdrojů pro specifické hospodářské aktivity (drobné výrobní provozy využívající místní zdroje - nerostné suroviny, lesy, alternativní zdroje energie, místní tradice a volnou pracovní sílu), ale přitom je vždy zdůrazněna podmínka udržitelného rozvoje území spojená s ochranou přírodních a kulturně historických hodnot a krajinného rázu.

Sledovaným cílem je i zachování struktury osídlení schopné dlouhodobě udržovat krajinu. S tím souvisí potřeba zachování kvalitní dopravní sítě a veřejné dopravy. Zachování stávajících funkcí těchto oblastí je důležité i pro území rozvojová a mezilehlá (přírodní zdroje, prostor pro regeneraci obyvatel širšího území).

Oblasti se shodným krajinným typem a stanovení cílových charakteristik krajiny

Návrh vymezení oblastí se shodným krajinným typem a stanovení cílových charakteristik krajiny reflektuje kromě civilizačních hodnot ve zvýšené míře hodnoty přírodní a kulturně historické. Těmito oblastmi je v ZÚR pokryto území celého kraje.

ZÚR stanovují základní „zásady péče o krajinu při plánování změn v území a rozhodování o nich“. Pro jednotlivé oblasti se shodným krajinným typem jsou stanoveny „zásady pro plánování změn v území a rozhodování o nich“, které představují podmínky pro udržení základních charakteristik těchto oblastí.

Vyhodnocení vlivu ZÚR na životní prostředí (SEA) a na území NATURA

Tato dílčí vyhodnocení zaměřená na přírodní pilíř upozornila na některé střety záměrů (veřejně prospěšných staveb a opatření) s prvky přírodního prostředí a na jejich negativní vliv na hygienu životního prostředí. Vznik těchto střetů a vlivů nelze zcela vyloučit, ale návrh ZÚR se je snažil omezit na minimum. Také stanovením podmínek pro následnou dokumentaci lze zajistit další omezení negativních vlivů těchto staveb. Z hlediska celkového vyhodnocení vlivu řešení na udržitelný rozvoj území jsou však tyto negativní skutečnosti vždy kompenzovány pozitivním působením na hospodářský a sociální rozvoj.

F.II. Shrnutí přínosu zásad územního rozvoje k vytváření podmínek pro předcházení zjištěným rizikům ovlivňujícím potřeby života současné generace obyvatel řešeného území a předpokládaným ohrožením podmínek života generací budoucích

Zpracování ZÚR Středočeského kraje předcházelo zpracování územně analytických podkladů, které v části Rozbor udržitelného rozvoje území vyhodnotily metodou SWOT analýzy mimo jiné i základní hrozby – rizika, ohrožující podmínky života současné i budoucí generace.

V Zadání ZÚR pak byly stanoveny požadavky, které směřují k odstranění, či zmírnění těchto rizik a ohrožení.

ZÚR proto v rámci svého obsahu daného právními předpisy navrhuje řadu zásad, podmínek i konkrétních opatření a staveb, které sledují tento cíl. Projevuje se to jak ve stanovených prioritách územního plánování, tak v zásadách pro osy a oblasti, včetně cílových charakteristik krajiny. Také podmínky koncepce a ochrany přírodních, kulturně historických a civilizačních hodnot území kraje se snaží předcházet rizikům, které s sebou přináší rozvoj území, ale i těm, která leží mimo rámec územního plánování a jejich příčiny jsou často i globálního charakteru.

Za hlavní přínosy ZÚR k řešení komplexního územního rozvoje a ke splnění cíle minimalizovat rizika a ohrožení potřeb současné generace a podmínek života generací budoucích v kraji lze označit tyto:

1. Stanovení základních forem aktuální územní diferenciaci jako východiska koncepčních přístupů ke koordinovanému rozvoji jak celého kraje, tak i jeho dílčích částí.

Jedná se zejména o:

- hierarchickou kategorizaci center osídlení;
- hierarchickou kategorizaci os osídlení;
- vymezení rozvojových oblastí na jedné straně a problémových (tzv. specifických) oblastí na straně druhé.

Toto rozlišení vnitřních územních částí kraje směřuje jednak k jejich významovému rozlišení a jednak ke stanovení jejich základních specifik a následně i vhodné funkční specializace. Celkově pak určuje možné, resp. žádoucí uspořádání systému osídlení. Přestože řešení velké části rozvojové problematiky je v první řadě věcí regionálního plánování a regionální politiky, jsou výše zmíněná stanovení důležitým podnětem pro tato řešení. Zároveň jsou i koncepčním rámcem pro samotnou sféru územně plánovací činnosti.

Rozvojové oblasti a osy se vymezují s cílem definovat území, v němž se předpokládá zvýšená urbanizace prostoru a soustředění investiční výstavby. Tím zároveň vzniká požadavek na zvýšenou ochranu kulturně historických a přírodních hodnot a ochranu a tvorbu krajiny. Cílem je vyvážit požadavky na územní rozvoj v území rozvojových oblastí a os s požadavky na ochranu hodnot území.

2. ZÚR komplexním způsobem naplňují uvedenou koncepci rozvoje v úrovni územně technických zásad a příslušných nástrojů. Důraz je zde kladen na koordinaci zájmů ekonomických, sociálních i ekologických a na minimalizaci jejich střetů.

ZÚR stanovují priority pro zajištění udržitelného rozvoje území. V těchto prioritách jsou zohledněny principy udržitelného rozvoje, které se dále promítají do celého řešení ZÚR.

Pro rozvojové osy a oblasti, pro specifické oblasti, pro oblasti se shodným krajinným typem a pro plochy a koridory jsou vhodně a diferencovaně stanoveny zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území a úkoly pro územní plánování.

Významné je i stanovení zásad pro zajištění ochrany území s přírodními, kulturně historickými a civilizačními hodnotami a zásad možného rozvoje těchto území.

K ochraně hodnot území přispívá i vymezení cílových charakteristik krajiny, které jsou vztaženy k oblastem se shodným krajinným typem.

3. K naplnění priorit stanovených v regionálních strategických dokumentech i v Zadání ZÚR vytvářejí ZÚR územně technické podmínky mimo jiné v podobě vymezení koridorů pro veřejně prospěšné stavby a opatření, pro dopravní a technickou infrastrukturu a ale i pro územní systém ekologické stability a přírodně rekreační vazby (zelené klíny).

Výjimečný význam je v ZÚR přikládán rozvoji dopravní a technické infrastruktury, která má zásadní podmiňující vliv jak na zachování růstové dynamiky hlavních rozvojových prostorů, tak na stabilizaci a eventuelní zlepšování stavu v územích periferního typu.

Jedná se o dopravní infrastrukturu nezbytnou pro republikové i evropské vazby, která často přenáší i zátěž rozvojových oblastí a os. V těchto prostorech ZÚR doplňují další propojení regionálního významu, která tuto zvýšenou zátěž pomohou přenášet (zejména v územích zvýšené suburbanizace). Dopravní obsluha území hraje velkou roli i v územích specifických oblastí, kde proto ZÚR doplňují celou řadu nových propojení a navrhuji úpravy pro zlepšení parametrů na silnicích regionálního významu zajišťujících vazby na centra osídlení i do okolních regionů.

Z hlediska rozvoje technické infrastruktury jsou významné přínosy ZÚR ke splnění cíle minimalizovat rizika v případě havárií a jiných mimořádných událostí (např. terorismus) ve zdvojování zdrojů a přenosových tras v energetice tak, jak je to již zajištěno u vícezdrojového zásobování Prahy pitnou vodou. Významné pro omezení rizik hrozících v případě klimatických změn je zapracování lokalit vhodných pro akumulaci povrchových vod jako územních rezerv. Pro ochranu území ohrožených povodněmi navrhuji ZÚR jedenáct protipovodňových opatření.

4. ZÚR konečně zdůrazňují i předpoklady aktivizace rozvojového potenciálu kraje ve sféře cestovního ruchu, rekreace a turistiky. To může přinést jak celokrajské efekty, tak i potřebný rozvoj problémových, avšak ekologicky atraktivních území.

Zásady územního rozvoje stanovují zásady podpory cestovního ruchu ve vybraných oblastech tak, aby se zlepšovala infrastruktura tohoto území a mohly být rozvíjeny tradiční i nové formy rekreace a cestovního ruchu, stanovují také zásady využití mimořádného potenciálu historických měst a některých dalších areálů pro rozvoj turistiky a cestovního ruchu. Dotýkají se problematiky území přetížených individuální pobyťovou rekreací, i když těžiště řešení spočívá na územních plánech (měst a obcí). Zabývají se rekreačním využitím Středního Povltaví, jako nejvýznamnější oblasti rekreace a cestovního ruchu ve Středočeském kraji (viz krajina rekreační jako jedna z oblastí se shodným krajinným typem). ZÚR podporují 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) a vytvoření souvislé vodní cesty Praha – České Budějovice doplněním zdvihadel na přehradách Slapy a Orlík ve Středočeském kraji. Řeší i problematiku každodenní a krátkodobé rekreace, zejména nekomerční v příměstských prostorech (viz krajina příměstská jako jedna z oblastí se shodným krajinným typem). ZÚR chrání navržený systém přírodně rekreačních vazeb na hranici hlavního města vymezený v rámci Krajské koncepce ochrany přírody hl. města Prahy (viz „koridory propojení zeleně“ vymezené ve výkresu „Oblasti se shodným krajinným typem“) a přebírají koncepci cyklistické dopravy Středočeského kraje.

F.III. Vyhodnocení variantních návrhů z hlediska tří pilířů udržitelného rozvoje území

V ZÚR bylo ve versi ke společnému jednání vyhodnoceno několik variantních návrhů. V této kapitole je jejich vyhodnocení včetně výběru konečné varianty.

Poznámka: v tabulkách jsou použita znaménka +, -, případně 0.

Tato znaménka signalizují výsledek hodnocení vlivu dané varianty na příslušný pilíř:

+ převažují kladné vlivy,

- převažují negativní vlivy,

0 v dané míře podrobnosti řešení nelze vlivy vyhodnotit.

Podbarvena je u každé stavby vybraná varianta.

**Koridor II/101 Rudná – Unhošť
územní rezerva D523**

varianty	Popis stavby	Hospodářský pilíř	Sociální pilíř	Pilíř životního prostředí
		náklady; přínos pro řešení dopravy a další okolnosti	přínos pro obyvatelstvo; vliv na zástavbu	vyhodnocení SEA a Natura
Var. a	Koridor II/101 Rudná – Unhošť, přeložka západně Červeného Újezdu – západní varianta	náklady 853 mil. Kč; provozní náklady srovnatelné s druhou variantou; lepší dopravní napojení sídel +	prochází mezi Č. Újezdem a Svárovem, lépe obslouží území +	možný vliv dopravy na obyvatelstvo z hlediska hygieny prostředí (hluk) nutno řešit technickými opatřeními -
Var. b	Koridor II/101 Rudná – Unhošť, přeložka východně Červeného Újezdu - východní varianta	náklady 935 mil. Kč; provozní náklady srovnatelné s druhou variantou; horší dopravní napojení sídel; souběh s koridorem TI -	menší přínos pro obsluhu obytného území -	menší vliv dopravy z obchvatu na obyvatelstvo, avšak větší zatížení dopravou při průjezdu napojovací komunikace Č. Újezdem +

Vyhodnocení SEA

Obě varianty odvádějí tranzitní dopravu mimo zastavěné území obcí Červený Újezd, Ptice a Úhonic, čímž dojde ke zlepšení stavu ovzduší v území podél stávajících průtahů těmito obcemi. Varianta (a) prochází v těsnější blízkosti zástavby než varianta (b). Proto představuje varianta (a) větší riziko pro zhoršení kvality obytného prostředí. Na druhou stranu, tato varianta umožňuje lepší dopravní obsluhu přilehlých obcí. Míra snížení dopravní zátěže v zástavbě dotčených obcí bude v této variantě nepřímo úměrná podílu cílové a zdrojové dopravy do těchto obcí na celkové dopravní zátěži. Rozdíly mezi variantami jsou však poměrně mírné, negativní dopady varianty (a) lze omezit za předpokladu aplikace protihlukových opatření.

Z hlediska vlivu na ZPF jsou obě varianty hodnoceny jako rovnocenné. Realizace obou z předložených variant bude spojena se zábořem ZPF vysoké kvality. Žádná z předkládaných variant nemá vliv na PUPFL. Z hlediska vodohospodářských poměrů jsou obě varianty srovnatelné, bez významnějšího vlivu. Ani v jedné variantě nemá záměr vliv na geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny jsou obě z předložených variant řešení hodnoceny jako rovnocenné. Významné vlivy na sledované prvky v zájmu ochrany přírody a krajiny nebyly v měřítku hodnocení identifikovány.

Vyhodnocení vybrané varianty územní rezervy D523

S přihlédnutím k výsledkům komplexního vyhodnocení vlivu ZÚR na udržitelný rozvoj, které doporučilo variantu (a) a na základě výsledků projednání v rámci společného jednání byla vybrána varianta (a).

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) je částečně problematické, jelikož 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 částí 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.

**Koridor aglomeračního okruhu - úsek (II/101) Mstětice – Jirny – Úvaly
veřejně prospěšná stavba D064**

Kód VPS	Popis stavby	Hospodářský pilíř	Sociální pilíř	Pilíř životního prostředí
		náklady; přínos pro řešení dopravy a další okolnosti	přínos pro obyvatelstvo; vliv na zástavbu	vyhodnocení SEA a Natura
D064 a	Koridor aglomeračního okruhu: úsek (II/101) Mstětice – Jirny – Úvaly, západní varianta	náklady 668 mil. Kč; provozní náklady srovnatelné s druhou variantou; dopravně výhodnější pro obsluhu sídel; možnost etapizace výstavby +	dostává se do bližšího kontaktu se sídly -	poněkud méně příznivá varianta z hlediska vlivu dopravy na obyvatelstvo -
D064 b	Koridor aglomeračního okruhu: úsek (II/101) Mstětice – Jirny – Úvaly, východní varianta	náklady 648 mil. Kč; provozní náklady srovnatelné s druhou variantou; dopravně méně výhodná varianta pro obsluhu sídel; -	v roce 2009 je požadována představiteli obcí, je vnímána jako méně problematická ve vztahu k zástavbě +	je hodnocena příznivěji SEA +

Základní 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.

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 základní varianty (a) umožní dobré napojení zástavby Nových Jirny a Horoušánek bez zvýšení dopravního zatížení navazujících komunikací. Při variantním řešení je toto území napojeno prostřednictvím silnice II/10164 mezi Horoušánky a Horoušany, což znamená zvýšení dopravního zatížení na příjezdu 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.

Vyhodnocení SEA

Na základě rámcového vyhodnocení předložených koncepčních variant z hlediska jejich vlivu na životní prostředí a předpokládaných vlivů na obyvatelstvo doporučuje vyhodnocení SEA preferovat jako variantu výslednou – variantu „východní“ (b). 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. Vedení trasy v tomto prostoru by znamenalo snížení faktoru pohody v dotčeném území a narušení vazeb okolních sídel vůči Klánovickému lesu.

Vyhodnocení vybrané varianty stavby D064

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), která je hodnocena příznivěji z hlediska vlivu na životní prostředí a vyhovuje dotčeným obcím.

**Koridor železniční tratě č.221 - úsek Praha - Bystřice u Benešova
přeložka železniční tratě
veřejně prospěšná stavba D204**

Kód VPS	Popis stavby	Hospodářský pilíř	Sociální pilíř	Pilíř životního prostředí
		náklady; přínos pro řešení dopravy a další okolnosti	přínos pro obyvatelstvo; vliv na zástavbu	vyhodnocení SEA a Natura
D204 a	Koridor železniční tratě č.221: úsek Praha - Bystřice u Benešova, přeložka železniční tratě – varianta (a) - západní	náklady 28 580 mil.Kč; provozní náklady srovnatelné s druhou variantou; +	vyhýbá se více sídlům +	minimální rozdíly variant 0
D204 b	Koridor železniční tratě č.221: úsek Praha - Bystřice u Benešova, přeložka železniční tratě – varianta (b) - východní	náklady 30 000 mil.Kč; provozní náklady srovnatelné s druhou variantou; realizace bude pravděpodobně technicky náročnější -	pravděpodobně se dostane do bližšího kontaktu se sídly -	minimální rozdíly variant 0

U výstupní trasy železniční tratě č. 221 z Prahy je rozdíl v nákladech jen minimální, daný o něco větší délkou tunelového vedení trasy ve variantě b – východní.

Tratě 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. Navazující úsek stávající elektrifikované jednokolejné trati v úseku Bystřice u Benešova - Votice - jižní hranice kraje je navržen k zásadní modernizaci s dílčími přeložkami pro rychlost 160 km/hod a je již ve fázi realizace.

Vyhodnocení SEA

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 podpovrchových vod. Důvodem tohoto hodnocení je tunelové řešení trasy v obou variantách. Trasa ve variantě (a), zasahuje ochranné pásmo vodního zdroje jižně Velkých Popovic. Z hlediska vlivu na ZPF a PUPFL jsou obě z předložených variant hodnoceny jako přibližně rovnocenné. V obou případech si realizace vyžádá zábor kvalitní zemědělské půdy a zásady do lesních porostů.

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 geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin tato varianta hodnocena jako méně příznivá.

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

Vyhodnocení vybrané varianty stavby D204

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. Tato varianta je výhodnější i z hlediska širších vazeb trati a napojení Benešova.

**Koridor železniční tratě č.231, Velký Osek, přímé propojení na trať č.020
územní rezerva D608a a D608b**

Kód ÚR	Popis stavby	Hospodářský pilíř	Sociální pilíř	Pilíř životního prostředí
		náklady; přínos pro řešení dopravy a další okolnosti	přínos pro obyvatelstvo; vliv na zástavbu	vyhodnocení SEA a Natura
D608 a	Koridor železniční tratě č.231, Velký Osek, přímé propojení na trať č.020 – varianta (a) – jižní	náklady 414 mil.Kč + výrazně vyšší provozní náklady - horší směrové parametry -	srovnatelný s variantou b 0	šetrnější k životnímu prostředí +
D608 b	Koridor železniční tratě č.231, Velký Osek, přímé propojení na trať č.020 – varianta (b) – severní	náklady 1 150 mil.Kč – výrazně nižší provozní náklady + podstatně lepší směrové parametry +	srovnatelný s variantou a 0	méně šetrná varianta k životnímu prostředí -

Železniční trať č. 020 Velký Osek – Hradec Králové – Letohrad – pro zlepšení dopravních vazeb je navrhováno přímé propojení od trati č.231 na trať č.020 severně od Velkého Oseka při dálnici D11 (tzv. "Libická spojka"). Nové propojení umožní přímé spojení ve směru od Nymburka na Hradec Králové bez nutnosti vedení spojů přes Velký Osek. Zatím sledováno ve dvou variantách. Kratší varianta (a) je z hlediska nákladů výrazně levnější. Další varianta (b), vedená souběžně (severně) dálnice D11, umožňuje vyšší rychlostní standard. Trať Lysá nad Labem – Nymburk – Kolin je součástí hl. evropských železničních magistrál (AGC); požadovaného standardu (nad 160 km/hod) však nedosahuje. Trať Praha – Lysá nad Labem je uvažována k přestavbě na 160 km/Hod. Pokud by bylo dosaženo těchto parametrů, je žádoucí sledovat celkové zlepšení v trase Praha – Lysá nad Labem – Nymburk – Hradec Králové i s úpravami na území Královéhradeckého kraje.

Kratší, jižní varianta(a) byla sledována již několik desetiletí, dokonce i ve formě mimoúrovňové. Z hlediska dlouhodobého je však nesporně lepší varianta severní, u které se vyšší investiční náklad plně vyrovná výraznou provozní úsporou, navíc tato varianta směrově umožňuje podstatně vyšší rychlosti průjezdu tímto úsekem. Varianta podél dálnice má mnohem lepší směrové parametry a pro jízdu je také ve výsledku výrazně kratší, než varianta spojky až na okraji Velkého Oseka.

Vyhodnocení SEA

V měřítku provedeného hodnocení je jako varianta šetrnější, z hlediska záboru ZPF a PUPFL, hodnocena varianta D608a. Řešení ve variantě D608b, které je dopravně účinnější, je možné realizovat v případě zajištění prostorové koordinace s tělesem dálnice D11, za účelem omezení fragmentačních účinků stavby.

Závěr vyhodnocení

Záměr byl přeřazen v obou variantách mezi územní rezervy. Z hlediska hodnocení SEA byla hodnocena lépe varianta (a) – menší zábor ZPF a PUPFL. Z hlediska dopravního efektu je vhodnější delší varianta (b), která by měla být maximálně přiblížena ke koridoru dálnice D11.

**Vedení 400 kV - TR Výškov - TR Řeporyje
veřejně prospěšná stavba E01**

Kód VPS	Popis stavby	Hospodářský pilíř	Sociální pilíř	Pilíř životního prostředí
		náklady; přínos pro řešení dopravy a další okolnosti	přínos pro obyvatelstvo; vliv na zástavbu	vyhodnocení SEA a Natura
E01 a	vedení 400 kV - TR Výškov - TR Řeporyje - varianta (a) - východní	náklady 1 760 mil.Kč; provozní náklady srovnatelné s druhou variantou; další nelze v rámci tohoto úkolu posoudit 0	střet s VPR Třebíz -	z hlediska ŽP hodnocena nejlépe +
E01 b	vedení 400 kV - TR Výškov - TR Řeporyje - varianta (b) - západní	náklady 1 780 mil.Kč; provozní náklady srovnatelné s druhou variantou; další nelze v rámci tohoto úkolu posoudit 0	0	-
E01 c	vedení 400 kV - TR Výškov - TR Řeporyje - varianta (c) = kombinace a +b + jejich propojení	náklady 1 840 mil.Kč; provozní náklady srovnatelné s druhou variantou; další nelze v rámci tohoto úkolu posoudit 0	0	-

Stavba E01 je upřesněním koridoru sledovaného v PÚR 2008. Cílem je zvýšení přenosové schopnosti a spolehlivosti dodávky elektrické energie.

V případě vedení z rozvodny Výškov do rozvodny Řeporyje byly původně sledovány dvě základní varianty a třetí varianta příčného propojení při event. přechodu ze severní trasy do jižní trasy (tzn. varianty E01a, b, c). Z hlediska investičního byl rozdíl mezi variantami nepodstatný.

U varianty (a) je problematické vedení v blízkosti venkovské památkové rezervace Třebíz, ale v tomto úseku se bude jednat o souběh s existujícím elektrickým vedením, což je přijatelnější varianta než budování nového..

Vyhodnocení SEA

Výstavba vedení nemá žádný vliv na stav ovzduší nebo hlukovou zátěž obyvatel.

Z hlediska vlivu na ZPF není mezi variantami 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 významným negativním vlivem hodnocena varianta E 01b. U var. E 01a a E 01c je vliv hodnocen jako minimální.

Výstavba vedení není v žádné z původně předložených variant spojena s významnými negativními vlivy na vodohospodářské poměry v území.

Žádná z variant nepřináší významný negativní vliv na geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin. Méně příznivě jsou hodnoceny varianty E01b a E01c z toho důvodu, že procházejí dobývacím prostorem s ukončenou těžbou. Varianta E01b navíc prochází územím potenciálních sesuvů a v případě realizace je nutné přihlídnout ke ztíženým základovým podmínkám.

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

Vyhodnocení vybrané varianty stavby E01

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. Tuto variantu sleduje také správce sítě.

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

Vysvětlení použitých zkratk

ČHMÚ Český hydrometeorologický ústav
ČOV čistírna odpadních vod
ČR Česká republika
ČSÚ Český statistický úřad
EIA posuzování vlivů na životní prostředí (*Environmental Impact Assessment*)
EO ekvivalentní obyvatel
EU Evropská Unie
EVL evropsky významné lokality (soustavy Natura 2000)
CHKO chráněná krajinná oblast
CHLÚ chráněné ložiskové území
CHOPAV chráněná oblast přirozené akumulace vod
KES koeficient ekologické stability
KÚ krajský úřad
LBC lokální biocentrum
LBK lokální biokoridor
MŽP ČR Ministerstvo životního prostředí České republiky
NP národní park
NPP národní přírodní památka
NPR národní přírodní rezervace
NV nařízení vlády
OKEČ Odvětvová klasifikace ekonomických činností dle ČSÚ
OP ochranné pásmo
ORP obec s rozšířenou působností
OZKO oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší
PHO pásmo hygienické ochrany
PLO přírodní lesní oblast
PO ptačí oblasti (lokality soustavy Natura 2000)
POH plán odpadového hospodářství
POÚ (obec) s pověřeným obecním úřadem
PP přírodní památka
PPO protipovodňová opatření
PR přírodní rezervace
PUPFL pozemky určené k plnění funkcí lesa
RURÚ rozbor udržitelného rozvoje území
ŘSD ČR Ředitelství silnic a dálnic ČR
SLDB sčítání lidu, domů a bytů ČSÚ
SEA hodnocení vlivů koncepcí na životní prostředí (*Strategic Environmental Assessment*)
SEZ staré ekologické zátěže
SOKP silniční okruh kolem Prahy
SWOT analýza silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb
SZ stavební zákon
SŽDC Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TOB trvale obydlené byty
TTP trvalé travní porosty
ÚAP územně analytické podklady
ÚHDP úhrnné hodnoty druhů pozemků
ÚP územní plán
ÚPD územně plánovací dokumentace
ÚPNSÚ územní plán sídelního útvaru (návrh)
ÚP VÚC územní plán velkého územního celku
ÚSES územní systém ekologické stability
VaV výzkum a vývoj
VKP významný krajinný prvek
VN vodní nádrž
VPO veřejně prospěšná opatření
VPS veřejně prospěšné stavby
VVP vojenský výcvikový prostor
ZCHÚ zvláště chráněné území
ZPF zemědělský půdní fond
ZÚR zásady územního rozvoje