

6. POROVNÁNÍ A ZHODNOCENÍ VARIANTNĚ NAVRHOVANÝCH ZÁMĚRŮ

ZÚR Stčk před společným jednáním dle §37 zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, obsahovaly 5 záměrů ve variantním řešení (2 záměry v oblasti silniční dopravy, 2 záměry v oblasti železniční dopravy a 1 záměr v oblasti elektroenergetiky).

Z důvodu zachování transparentnosti procesu SEA jsou uvedeny výsledky posouzení variantních záměrů a soulad zpracování variantních záměrů do Návrhu ZÚR Středočeského kraje.

Dopravní infrastruktura – silniční doprava

Ozn. záměru	Název stavby + charakteristika	Dotčené obce
D056a	Aglomerační okruh: úsek: (II/ 101) Rudná – Unhošť; přeložka	Svárov, Červený Újezd, Ptice, Úhonice, Unhošť, Drahelčice, Rudná
D056b	Aglomerační okruh: úsek: (II/ 101) Rudná – Unhošť; přeložka	Chýně, Červený Újezd, Ptice, Úhonice, Unhošť, Drahelčice, Rudná
D064a	Aglomerační okruh: úsek (II/101) Mstětice – Jirny - Úvaly	Zeleneč, Horoušany, Jirny, Úvaly, Tuklaty
D064b	Aglomerační okruh: úsek (II/101) Mstětice – Jirny - Úvaly	Zeleneč, Horoušany, Jirny, Úvaly, Tuklaty

V kategorii územní rezervy ZÚR variantně vymezují koncový úsek koridoru pro přeložku I/16 v úseku Malý Újezd – Mělník. Vzhledem k charakteru územní rezervy ve smyslu § 36 zák. č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů nejsou v rámci SEA tyto varianty hodnoceny. Přehled možných budoucích významných vlivů koridorů obou variant je (v souladu s Usnesením vlády ČR č. 368 ze dne 24.05. 2010) uveden v příloze 1.1.

Dopravní infrastruktura – železniční doprava

Ozn. záměru	Název stavby + charakteristika	Dotčené obce
D204a	Železniční trať č.221 - úsek Praha - Bystřice u Benešova, přeložka železniční tratě – varianta b; šířka koridoru 600 m	Benešov, Nespeky, Poříčí nad Sázavou, Řehenice, Týnec n.Sáz., Kunice, Strančice, Velké Popovice
D204b	Železniční trať č.221 - úsek Praha - Bystřice u Benešova, přeložka železniční tratě – varianta b; šířka koridoru 600 m	Benešov, Čerčany, Čtyřkoly, Lštěn, Mrač, Pyšely, Soběhrdy, Kunice, Pětihosty, Strančice

D608a ²³	Železniční trať č. 231 – Velký Osek, přímé napojení na trať č. 020 (územní rezerva)	Opolany,
D608b ²⁴	Železniční trať č. 231 – Velký Osek, přímé napojení na trať č. 020 (územní rezerva)	Opolany, Sány

Technická infrastruktura - elektroenergetika

Ozn. záměru	Název stavby + charakteristika	Dotčené obce
E01a	Vedení 400 kV - TR Výškov - TR Řeporyje - varianta A; šířka koridoru 600 m	Červený Újezd, Chrástany, Chýně, Dobříč, Jinočany, Ořech, Rudná, , Úhonic, Zbuzany, Brandýsek, Buštěhrad, Cvrčovice, Dolany, Hostouň, Hřebeč, Kladno, Pchery, Stelčeves, Třebichovice, Velké Přítočno, Vinařice, Pavlov, Unhošť, Hořešovice, Hořešovičky, Kutrovice, Kvílice, Slaný, Studeněves, Třebíz, Tuřany
E01b	vedení 400 kV - TR Výškov - TR Řeporyje - varianta B; šířka koridoru 600 m	Červený Újezd, Bratronice, Kamené Žehrovice, Lhota, Stochov, Tuchlovice, Žilina, Hor. Bezděkov, Kyšice, Svárov, Unhošť, Kozojedy, Milý, Mšec, Mšecké Žehrovice, Srbeč
E01c	vedení 400 kV - TR Výškov - TR Řeporyje - varianta B; šířka koridoru 600 m	Hradečno, Kačice, Tuchlovice, Ledce, Přelíc, Slaný, Smečno

6.1. Metodika hodnocení variantních návrhů

Hodnocení variantních návrhů bylo provedeno na základě vzájemného porovnání významnosti vlivu variant záměru na jednotlivé složky životního prostředí, resp. porovnání přijatelnosti míry vlivu záměru na danou složku životního prostředí. Porovnání variant vychází z vyhodnocení jednotlivých variantních řešení, jehož výsledky jsou souhrnně prezentovány v hodnotících tabulkách (viz přílohy 1.1. až 1.3., resp. 2.1. až 2.4.). Porovnání vlivů hodnocených variant navrhovaného řešení je vyjádřeno následujícími symboly:

- varianta z hlediska vlivů na sledovanou složku ŽP přijatelnější +
- varianta z hlediska vlivů na sledovanou složku ŽP méně přijatelná -
- vliv variant na danou složku ŽP je přibližně srovnatelný (stejně významný) =

²³ V Návrhu ZÚR pro společné jednání dle §37 zákona č.183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, koridor sledován jako VPS D206a

²⁴ V Návrhu ZÚR pro společné jednání dle §37 zákona č.183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, koridor sledován jako VPS D206b

- varianta nemá na danou složku ŽP významný vliv **0**
- v měřítku ZÚR nelze vliv na danou složku ŽP vyhodnotit **?**

Hodnocení je doplněno souhrnným verbálním komentářem v jehož závěru je doporučena varianta z hlediska ŽP méně konfliktní (šetrnější) včetně návrhu případných opatření k minimalizaci nebo kompenzaci předpokládaných vlivů. Případně je konstatována přibližná rovnocennost obou variant (v měřítku zpracování ZÚR).

6.2. Popis variantních návrhů

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA – SILNIČNÍ DOPRAVA

D056a – aglomerační okruh: úsek: (II/ 101) Rudná – Unhošť; přeložka

V úvodním úseku od křížení se silnicí II/201 (jv. Unhošť) je koridor obou variant vymezen ve společné stopě. Osa koridoru **varianty a)** se od stávající trasy odklání severním okolím Červeného Újezda a dále prochází nezastavěným územím mezi Červeným Újezdem a Svárovem. V navazujícím úseku kříží stávající silnici II/101, ze severu obchází obec Ptice, stáčí se na jih a prochází východně od obce Úhonice, v porovnání s **variantou b)** více oddálena od okraje zástavby. V dalším pokračování směrem k jihu jsou obě varianty vedeny ve společné stopě západním obchvatem Drahelčic. ZÚR Stčk hodnotí tuto variantu jako vhodnější z důvodu lepší etapizace stavby a přímého napojení Svárova.

D056b – aglomerační okruh: úsek: (II/ 101) Rudná – Unhošť; přeložka

V úvodním úseku od křížení se silnicí II/201 (jv. Unhošť) je koridor obou variant vymezen ve společné stopě. Od stávající trasy se osa koridoru varianty (b) odklání severně od Červeného Újezda. Tuto obec obchází podél severního a východního okraje zastavěného území a dále pokračuje k jihu v souběhu s koridory stávající technické infrastruktury. Navazující úsek prochází podél východního okraje Úhonic v menší vzdálenosti než osa koridoru varianta (a), se kterou se spojuje jihovýchodně od obce, odkud pokračují ve společné stopě západním obchvatem, Drahelčic. ZÚR Stčk hodnotí variantu (b) jako vhodnější z důvodu důslednějšího odvedení tranzitní dopravy mimo obytnou zástavbu, na druhou stranu neumožňuje vhodné napojení části území, které by znamenalo vyšší dopravní zátěž na stávající trase v obytném území obcí. Negativně je dle vyjádření zpracovatele ZÚR Stčk hodnocen průchod trasy ve variantě (b) územím severně od Červeného Újezda, do kterého je soustředěna řada koridorů inženýrských sítí (vysoké napětí, vysokotlaký plynovod) a průchod ochranným pásmem lokality Hájek (areál kláštera sv. Františka).

D064 - Aglomerační okruh: úsek (II/101) Mstětice – Jirny – Úvaly

Koridor pro přeložku silnice II/101 je vymezen od obce Mstětice, odkud dále pokračuje k jihu a po překřížení dálnice D11 (východně Jiren) je v navazujícím úseku vymezen ve dvou variantách.

D064a - Aglomerační okruh: úsek (II/101) Mstětice – Jirny – Úvaly

Varianta (a) prochází prostorem mezi Novými Jirny a Horoušánkami, kde se v krátkém úseku přimyká ke stávající trase, od které se opět odklání směrem k jihovýchodu do uvažované mimoúrovňové křižovatky se silnicí I/12.

Dle ZÚR Stčk je varianta (a) hodnocena příznivěji z důvodu výhodnější časové etapizace a výhodnějšího napojení Nových Jiren a Horoušánek bez významnějšího dopravního zatížení navazujících komunikací.

D064b - Aglomerační okruh: úsek (II/101) Mstětice – Jirny – Úvaly

Trasa ve variantě b obchází obec Horoušánky při jeho východním okraji v prostoru mezi obcemi Horoušany a Horoušánky.

Výstavba přeložky dle varianty (b) časově váže na realizaci přeložky silnice I/12 včetně obchvatu Úval.

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA – ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

D204 Železniční trať č.221 - úsek Praha - Bystřice u Benešova, přeložka železniční tratě

Přeložka trati č. 221 v úseku Praha – Bystřice u Benešova je navrhována z důvodu nedostávající kapacity trati a z důvodu nevyhovujících parametrů pro možnosti zkapacitnění IV.transitního koridoru pro rychlost 200 – 250 km/hod. Na území Středočeského kraje vstupuje přeložka trati v prostoru mezi Říčany a obcí Kuří a pokračuje směrem k jihu do prostoru mezi obcemi Světicemi a Otice (v úseku Říčany – Světicemi s předpokladem tunelového řešení). Navazující úsek přeložky Otice – Benešov řeší ZÚR ve dvou variantách. V koncovém úseku Benešov – Bystřice u Benešova je vymezení ZÚR koridor opět invariantně.

D204a - Železniční trať č.221 - úsek Praha - Bystřice u Benešova, přeložka železniční tratě

Osa koridoru se v této variantě těsně přimyká k zastávce obce Všechromy a kříží dálnici D1. Následně prochází prostorem mezi obcemi Velké Popovice a Kunice. Obec Lojovice obchází ze západu a v prostoru mezi Řehenicemi a Ládvím kříží silnici II/603. Řeku Sázavu překračuje mezi obcemi Barachov a Hůrka a dále pokračuje k obci Buková Lhota, kterou obchází rovněž západně na severozápadním okraji Benešova se spojuje s variantou (b). S výjimkou překřížení údolí Sázavy a několika dalších vodních toků se v úseku Otice – Poříčí n. Sázavy a předpokládá tunelové řešení, podobně jako v navazujících úsecích Buková Lhota – Benešov a Benešov – Bystřice u Benešova.

D204 b Železniční trať č.221 - úsek Praha - Bystřice u Benešova, přeložka železniční tratě

Osa koridoru varianty (b) západně obchází obec Svojšovice, následně kříží dálnici D1 a pokračuje směrem k jihu na Kunice Dolní a Horní Lomnici, Kovářovice a Zaječice do prostoru mezi Pyšely a Pětihosty. Následně křížuje stávající silnici I/3 a přechází řeku Sázavu jihozápadně od Čtyřkol. Čerčany koridor obchází východně a dále se stáčí k jihozápadu. K Benešovu přichází ze severovýchodu, Navazující úsek od až do Bystřice u Benešova je řešen v jedné variantě. S výjimkou několika dílčích úseků (přechod Sázavy v Čerčanech,

Žiňany – Dol. Tužinka sv. od Benešova) je předpokládáno tunelové vedení přeložky železniční trati v převážné části trasy.

D608 - Železniční trať č. 231 – Velký Osek, přímé napojení na trať č. 020 (územní rezerva)

Poznámka: V Návrhu ZÚR pro společné jednání dle §37 zákona č.183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, koridor sledován jako VPS D206, ve variantách D206a a D206b.. Na základě připomínek dotčených orgánů je uvedený koridor v obou variantách v Návrhu ZÚR pro veřejné projednání dle §39 výše uvedeného zákona vymezen jako územní rezerva.

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. Trať Lysá nad Labem – Nymburk – Kolín 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. Napojení trati je ZÚR Stčk je sledováno ve dvou variantách.

D608a - Železniční trať č. 231 – Velký Osek, přímé napojení na trať č. 020

Krátké propojení tratí v prostoru severně od Velkého Oseka. Navrhovaná trať se nedotýká obytné zástavby. Z hlediska finančních nákladů je varianta levnější.

D608b - Železniční trať č. 231 – Velký Osek, přímé napojení na trať č. 020

Koridor delší varianty (b) je veden v souběhu s tělesem dálnice D11, jižně od obce Kanín. Dle ZÚR varianta (b) umožňuje vyšší rychlostní standard.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA – ELEKTROENERGETIKA

E01a - Vedení 400 kV - TR Výškov - TR Řeporyje

Koridor vedení ve variantě (a) vstupuje na území Středočeského kraje z kraje Ústeckého v koridoru silnice I/7 mezi obcemi Panenský Týnec a Hořešovičky, pokračuje k jihovýchodu směrem k obci Kvíjice a Tuřany, které obchází východně. Dále prochází prostorem mezi Slaným a obcí Studeněves. Křížuje silnici II/236 a v krátkém úseku se přimyká ke koridoru silnice R7. Východně obchází Pchery, Cvrčovice a Stehelčevy. Jihovýchodně od Stehelčevsi se koridor ostře lomí a ze severozápadu obchází Buštěhrad a Hřebeč. V prostoru mezi Kladnem a Hřebečí je navrhovaný koridor znovu zalomen směrem k jihu a prochází prostorem mezi Velkým Přítočnem a Dolany, křížuje rychlostní silnici R6 směrem k Červenému Újezdu, který obchází severovýchodně. Od Červeného Újezda směrem k hlavnímu městu je koridor navržen invariantně pokračuje směrem k Chráštánům. Severovýchodně od Chráštán se koridor lomí směrem k jihu. Západně obchází Jinočany a Zbuzany. Na území Hl.města Prahy vstupuje v prostoru Zadní Kopaniny.

E01b - Vedení 400 kV - TR Výškov - TR Řeporyje

Koridor vedení dle varianty (b) vstupuje na území Středočeského kraje z kraje Ústeckého v prostoru mezi obcemi Kozojedy a Milovice, lomí se směrem k jihovýchodu a křížuje lesní komplex, jihozápadně obchází obec Srbeč a je veden směrem k jihovýchodu. Severně od Stochova kříží silnici R6. Obec Stochov a následně obce Tuchlovice obchází ze severovýchodu. U obce Tuchlovice dochází k propojení koridoru ve variantě b a c. Koridor v jedné variantě dále pokračuje směrem k jihu, západně obchází Kamenné Žehrovice. V prostoru u obce Lhota je koridor ostře zalomen k východu, severně obchází obec Horní Bezděkov. Dále je trasa vedena jihovýchodně od Kyšice a Unhoště. Od Červeného Újezda směrem k Hlavnímu městu je koridor navržen invariantně ve společné stopě s variantami (a) a (c).

E01c - Vedení 400 kV - TR Výškov - TR Řeporyje

Koridor vedení ve variantě (c) je kombinací varianty (a) a varianty (b). Od koridoru varianty (a) se odpojuje jihozápadně od Slaného v prostoru mezi obcemi Sudeněves a Kvíc. Obec Přelíc obchází ze severu a lomí se k jihozápadu. Východně od obce Hradečno se koridor lomí k jihu a jihovýchodně od Tuchlovic se napojuje do koridoru varianty (b).

6.3. Zhodnocení variantních návrhů

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA – SILNIČNÍ DOPRAVA

D056 – aglomerační okruh: úsek: (II/ 101) Rudná – Unhošť; přeložka

Ozn. záměru	Obyvatelstvo	Ovzduší	Voda	ZPF	PUPFL	Geologické poměry, zdroje ner. surovin	Příroda, krajina, ekosystémy	Kulturní, historické památky
D056a	-/ ?	=	=	=	=	=	=	+
D056b	+/ ?	=	=	=	=	=	=	-

Cílem navrhovaného řešení je odvedení tranzitní dopravy mimo zastavěné území obcí Červený Újezd, Ptice a Úhonic. Významným kritériem pro hodnocení obou variant jsou proto:

- ⇒ předpoklady pro snížení emisní a hlukové zátěže z dopravy v území podél stávajících průtahů těmito obcemi,
- ⇒ riziko zhoršení kvality obytného prostředí v zástavbě přilehlé k oběma variantám vymezených koridorů.

Koridor varianty (a) se přibližuje okrajům zástavby Svárova, Červeného Újezda, Ptice a Úhonic (resp. se s nimi místy dostává do kontaktu) nepoměrně výrazněji než koridor varianty (b), který se do kontaktu se zástavbou dostává pouze na sv. okraji Červeného Újezda. Z hlediska tranzitní dopravy vytváří proto varianta (a) větší riziko pro zhoršení kvality obytného prostředí v okrajových částech dotčených obcí. Na druhou stranu koridor varianty (b) vytváří horší podmínky pro dopravní obsluhu přilehlých obcí a tedy i pro snížení zátěže podél stávajících

průtahů 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 silnice II/101 v tomto úseku. Tento podíl však není možné v měřítku ZÚR konkrétněji kvantifikovat. Rozdíly mezi variantami jsou hodnoceny jako 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 území 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.

Z hlediska vlivů na kulturní a historické hodnoty území je jako mírně vhodnější hodnocen koridor varianty (a). Koridor varianty (b) zasahuje do ochranného pásma nemovité kulturní památky Klášter sv. Františka (Červený Újezd – Hájek). Jižně od Hájků navrhovaný koridor z části využívá stávající přístupovou silnici III. třídy k areálu kláštera ve směru od Úhonic. Realizace záměru v koridoru D056b může ovlivnit přístup k areálu kláštera z důvodu zvýšené dopravní zátěže. V případě, že do ZÚR bude zapracováno řešení dle varianty (b) lze jako jedno z opatření pro minimalizaci vlivů doporučit zachování samostatné přístupové cesty k areálu kláštera.

V měřítku provedeného hodnocení jsou posuzované varianty řešení přeložky silnice II/101 v úseku Rudná – Unhošť (záměr D056) hodnoceny z hlediska vlivů na životní prostředí jako rovnocenné, s tím, že při výběru varianty je nutné zohlednit také další kritéria, zohledňující vazby na ostatní pilíře udržitelného rozvoje. Případná realizace varianty (b) je podmíněna zachováním samostatné přístupové cesty k areálu Kláštera sv. Františka v lokalitě Hájek (k.ú. Červený Újezd).

V návrhu ZÚR Středočeského kraje je (2/2011) koridor sledován ve variantě D056a. Zapracování této varianty je v souladu se závěry dokumentace SEA. V měřítku provedeného hodnocení jsou posuzované varianty řešení hodnoceny jako rovnocenné.

Důvodem odmítnutí varianty D056b je dle Odůvodnění Návrhu ZÚR (2/2011) zejména problematický průchod územím, kde je vedena řada koridorů inženýrských sítí (vysoké napětí, vysokotlaký plynovod) a z důvodu zásahu do ochranného pásma lokality Hájek. Z hlediska dopravního řešení v této variantě (varianta b) sice převádí průjezdnou dopravu zcela mimo zástavbu obcí, ale na druhou stranu neumožňuje vhodné napojení části území, což by mělo dopad na vyšším dopravním zatížení stávající trasy v zastavěném území obcí. Sledovaná základní varianta (a) umožňuje lepší etapizaci výstavby a přímé napojení Svárova.

D064 - Aglomerační okruh: úsek (II/101) Mstětice – Jirny – Úvaly

Ozn. záměru	Obyvatelstvo	Ovzduší	Voda	ZPF	PUPFL	Geologické poměry, zdroje ner. surovin	Příroda, krajina, ekosystémy	Kulturní, historické památky
D064a	-	-	=	=	=	=	-	=
D064b	+	+	=	=	=	=	+	=

Obě varianty počítají s odvedením dopravy z obcí Nové Jirny a částečně z obce Úvaly. Koridor varianty (a) byl navržen jako západní obchvat Horoušánek s využitím původně nezastavěného území mezi Horoušánky a Novými Jirny. V současnosti je však dotčené území v důsledku intenzivního rozvoje výstavby v posledních letech téměř souvisle zastavěno. Varianta (a) proto v tomto úseku představuje novou hlukovou a imisní zátěž území, výrazné zhoršení kvality obytného prostředí včetně narušení prostorových vazeb Horoušánek na své přirozené rekreační zázemí – prostor Klánovického lesa. Koridory varianty (b) obchází obec Horoušánky z východní strany a do styku se zástavbou nepřichází. Nelze však vyloučit mírné zvýšení dopravní zátěže na stávající silnici III. třídy v úseku Horoušánky – Horoušany. Z hlediska imisní a hlukové zátěže a vlivů na obyvatelstvo je přesto hodnocena varianta (b) jako výrazně příznivější. Z hlediska vlivu na ZPF a PUPFL jsou obě varianty hodnoceny jako přibližně rovnocenné.

Na vodohospodářské poměry mají obě varianty obdobný, negativní vliv. Koridor přeložky v obou variantách zasahuje do ochranného pásma vodního zdroje a prochází záplavovým územím.

Ani v jedné variantě nemá záměr významný vliv na geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin. Koridor varianty (a) sice zasahuje do území s možným výskytem důlních děl, podle údajů ČGS - Geofond jde však o nepřiliš rozsáhlá a velmi stará důlní díla, jejichž možné vlivy na povrch byly v minulosti asanovány. Jako varianta přijatelnější je z hlediska ochrany přírody a krajiny hodnocena východní varianta (b), která oddaluje dopravu od NRBC ÚSES Vidrholc, vymezeného v rámci Klánovického lesa. V případě realizace stavby ve variantě (b) je ovšem nutné eliminovat zásah do remízku v prostoru mezi obcemi Horoušany a Horoušánky.

Ani jedna z variant není spojena s vlivy na kulturní a historické hodnoty území.

Na základě vyhodnocení předložených koncepčních variant z hlediska jejich vlivu na životní prostředí a předpokládaných vlivů na obyvatelstvo doporučuje hodnocení SEA preferovat variantu „východní“ D064b. Tato varianta je hodnocena příznivěji především z hlediska vlivu na obyvatelstvo, neboť se na rozdíl od varianty (a) nedostává do kontaktu s obytnou zástavbou (Horoušánky, Nové Jirny) a zachovává přirozené prostorové vazby Horoušánek na komplex Klánovického lesa.

V návrhu ZÚR Středočeského kraje (2/2011) je v souladu s výsledky vyhodnocení SEA koridor sledován ve variantě D064b.

Základní varianta (varianta D064a) 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 (D064b) je trasa silnice vedena východně od Horoušánek. Základní rozdíl obou variant je možnost etapové výstavby u základní varianty, a to v první etapě od dálnice D11 po napojení na současnou trasu severně od Úval. Navazující úsek by bylo možné vybudovat až v časově delším odstupu, protože tento úsek je v podstatě dlouhodobě využitelný. Zároveň řešení dle základní varianty umožní dobré napojení zástavby Nových Jiren 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 průjezdu Horoušánky. Zároveň s tím zůstane větší část dopravní zátěže od Úval severním směrem ve stávající trase silnice II/101. Variantní řešení časově váže na realizaci nové trasy silnice I/12 včetně obchvatu Úval. Na základě projednání byla do návrhu zpracováno navrhané variantní řešení.

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA – ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

D204 Železniční trať č.221- úsek Praha - Bystřice u Benešova, přeložka železniční tratě

Ozn. záměru	Obyvatelstvo	Ovzduší	Voda	ZPF	PUPFL	Geologické poměry, zdroje ner. surovin	Příroda, krajina, ekosystémy	Kulturní, historické památky
D204a	-	=		=		-	=	=
D204b	+	=		=	=	+	=	=

Vlastní přeložka železniční trati nemá významný vliv na kvalitu ovzduší. Zvýšení standardu železniční sítě je jedním z předpokladů pro vytvoření alternativy k individuální automobilové dopravě. Vlivy hluku na obyvatelstvo jsou reálné pouze v úsecích povrchového vedení železnice a v místech kontaktu s e zástavbou je lze omezit realizací protihlukových opatření. Řešení ve variantě (b) s vazbou na Čerčany vytváří předpoklady pro obsluhu většího počtu obyvatel a zprostředkovaně také k omezení individuální automobilové dopravy.

Vzhledem k rozsáhlým tunelovým úsekům jsou obě varianty spojeny s rizikem významných vlivů na režim povrchových a podpovrchových vod. Menší délka tunelového vedení trasy zvýhodňuje variantu (a). Tento parametr však nelze v rámci ZÚR považovat za závazný. V případě varianty (a) dále nelze vyloučit riziko ovlivnění vodního zdroje jižně od Velkých Popovic, jehož ochranné pásmo koridor protíná. Z těchto důvodů jsou vlivy obou variant na povrchové a podzemní vody považovány za rovnocenné. Vlivy na ZPF a PUPFL se uplatňují pouze v úsecích povrchového vedení trasy. V měřítku ZÚR jsou obě varianty hodnoceny jako přibližně rovnocenné. V obou případech si realizace vyžádá zabor zemědělské půdy a zásahy do lesních porostů.

Koridor varianty D204a zasahuje do CHLÚ výhradního ložiska stavebního kamene Pyšely. Vzhledem k tomu, že v dotčeném úseku je uvažováno s tunelovým řešením, vyžádala by si

tato varianta pravděpodobně odpis většiny zásob v předmětném CHLÚ vypuštěním z Bilance zásob výhradních ložisek nerostů ČR. Z tohoto důvodu je v rámci vlivů na zdroje nerostných surovin tato varianta hodnocena jako méně příznivá.

Povrchové úseky obou sledovaných variant jsou spojeny s vlivy na prvky obecné ochrany přírody, především na krajinný ráz. Jako potenciálně ohrožené lze identifikovat jednak přechody strmě zahloubených údolí vodních toků (Sázava aj.) a jednak prostor severozápadně (varianta a), resp. severovýchodně Benešova (varianta b). Zvláště chráněná území přírody nejsou žádnou z variant dotčena. Varianty jsou z tohoto hlediska považovány za rovnocenné.

V měřítku hodnocení nebyly ani u jedné z předložených variant identifikovány vlivy na kulturní a historické hodnoty území.

Obě varianty jsou spojeny s rizikem významných vlivů především na podzemní vody, ZPF, lesní porosty a krajinný ráz. V měřítku ZÚR však byly mezi sledovanými variantami zjištěny jen malé rozdíly ve velikosti a rozsahu předpokládaných vlivů. Obě varianty jsou proto z hlediska vlivů na životní prostředí hodnoceny jako rovnocenné. Při rozhodování o výběru varianty je nutné vycházet z hodnocení ostatních (především technicko ekonomických a sociodemografických) aspektů udržitelného rozvoje.

V návrhu ZÚR Středočeského kraje (2/2011) je koridor sledován ve variantě D204a.

Výběr varianty není v rozporu se závěry hodnocení SEA. Realizace záměru je spojena s rizikem potenciálně významných negativních vlivů především na podzemní vody, ZPF, lesní porosty a krajinný ráz. Při upřesnění vymezení koridoru v navazující ÚPD, v rámci projektového posuzování vlivů na ŽP (EIA) a v dalších fázích projektové dokumentace je nutné věnovat zvýšenou pozornost vyloučení či minimalizaci vlivů na životní prostředí.

D608 - Železniční trať č. 231 – Velký Osek, přímé napojení na trať č. 020 (územní rezerva)²⁵

Ozn. záměru	Obyvatelstvo	Ovzduší	Voda	ZPF	PUPFL	Geologické poměry, zdroje ner. surovin	Příroda, krajina, ekosystémy	Kulturní, historické památky
D608a	=	=	=	+	+	=	+	=
D608b	=	=	=	-	-	=	-	=

Realizace železničního napojení trati č. 231 na trať č. 020 nemá na kvalitu ovzduší vliv. Vzhledem k tomu, že napojení je plánováno mimo obytnou zástavbu, není očekáván ani nárůst hlukové zátěže obyvatel.

²⁵ V Návrhu ZÚR pro společné jednání dle §37 zákona č.183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, koridor sledován jako VPS D206

Rozsah a význam vlivů na ZPF a PUPFL je odvislý od délky kolejového úseku v nové stopě. Dle obou kritérií je proto jako příznivější hodnocena varianta (a), která je kratší a nevyžaduje zásah do lesních porostů.

Vlivy na povrchové a podzemní vody budou v obou variantách srovnatelné a málo významné

Ani v jedné variantě nemá záměr vliv na geologické a hydrogeologické poměry a zdroje nerostných surovin.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny je příznivěji hodnocena varianta a, která představuje kratší řešení a tedy předpokládaný menší vliv na ekosystémy.

Případná realizace záměru, ani v jedné variantě, nebude mít vliv na kulturní a historické hodnoty území.

V měřítku provedeného hodnocení je z hlediska životního prostředí jako varianta šetrnější hodnocena varianta a, která je vzhledem ke své menší délce spojena s menším záborem ZPF a PUPFL včetně menšího zásahu do ekosystémů dotčeného území. Řešení dle varianty b, které je výrazně dopravně účinnější (umožňuje vyšší rychlostní standard), je možné realizovat v případě zajištění prostorové koordinace s tělesem dálnice D11, za účelem omezení fragmentace území.

Oba variantní koridory jsou vymezeny jako územní rezerva (D608a, D608b).

Vymezení koridoru ZÚR pro územní rezervu dopravní infrastruktury není spojeno s žádným negativním vlivem na sledované složky životního prostředí. Ve smyslu §36 ods.1 SZ jsou tyto koridory navrženy k územní ochraně za účelem pověření možnosti budoucího využití. Nejedná se tedy o umístění konkrétního záměru ani na jejím základě nelze, bez schválení změny ZÚR, takový záměr umístit.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA – ELEKTROENERGETIKA

E01 - Vedení 400 kV - TR Výškov - TR Řeporyje

Ozn. záměru	Obyvatelstvo	Ovzduší	Voda	ZPF	PUPFL	Geologické poměry, zdroje ner.surovin	Příroda, krajina, ekosystémy	Kulturní, historické památky
E01a	=	=	=	0	+	+	+	-
E01b	=	=	=	0	-	-	-	+
E01c	=	=	=	0	+	+	-	-

Výstavba vedení nemá žádný negativní vliv na stav ovzduší nebo hlukovou zátěž obyvatel. Hodnocení případných vlivů elektromagnetického záření na zdraví obyvatelstva a narušení faktorů pohody je třeba provést na úrovni projektového hodnocení záměru, na základě znalosti lokalizace jednotlivých stožárových míst.

Z hlediska vlivu na ZPF není mezi variantami rozdíl – negativní vlivy na ZPF jsou u nadzemních vedení pouze minimální (pouze bodové ve stožárových místech). Z hlediska vlivu na PUPFL je jako varianta s nejméně významným negativním vlivem hodnocena varianta (b), jejíž koridor prochází rozsáhlými lesními komplexy mezi Kozojedy a Mšecí. V případě variant (a) a (c) je tento vliv hodnocen jako minimální.

Výstavba vedení 400 kV není v žádné z předložených variant spojena s významnými negativními vlivy na povrchové a podzemní vody. Případné vlivy na vodohospodářsky citlivá území (vodní toky a jejich údolní nivy) je nutné hodnotit na projektové úrovni na základě znalosti lokalizace jednotlivých stožárových míst. Z hlediska vlastností geologických poměrů v dotčeném území je jako méně vhodná hodnocena varianta (b), která v úseku mezi Kozojedy a Mšecí prochází územím se zvýšeným výskytem svahových deformací. Všechny varianty v různém rozsahu procházejí územím se zjištěným nebo předpokládaným výskytem důlních děl souvisejících především z již ukončenou těžbou černého uhlí na Kladensku. Riziko případných vlivů na geologické poměry území je u všech variant hodnoceno jako minimální.

Realizace záměru vedení 400 kV je ve všech variantách spojena s ovlivněním krajinného rázu dotčeného území. Varianta (a) je z tohoto hlediska hodnocena jako nejvhodnější neboť její koridor je z významné části veden v krajinařsky méně hodnotném území v souběhu s koridorem silnice I/7. Koridory variant (b) a (c) protínají krajinařsky hodnotná území přírodních parků: Džbán a Povodí Kačáku. Nejméně vhodná je z tohoto hlediska varianta (b), která navíc představuje významný zásah do lesních porostů nadregionálního biocentra ÚSES jižně od Kozojed.

Z hlediska vlivů na kulturní a historické hodnoty území je riziko významnějších vlivů identifikováno v případě společného koridoru variant (a) a (c), který se dostává do bezprostředního kontaktu s vesnickou památkovou rezervací Třebíz a protíná na ni navazující region lidové architektury. Minimalizaci vlivů na charakter VPZ je nutné řešit na projektové úrovni v rámci lokalizace stožárových míst a technických parametrů jednotlivých stožárů.

V měřítku ZÚR je z hlediska vlivů na složky životního prostředí jako nejvhodnější hodnocena varianta (a), která z významné části využívá souběh s koridorem rychlostní silnice R7.

V Návrhu ZÚR Středočeského kraje (2/2011) je koridor sledován ve variantě E01a.

Výběr varianty není v rozporu se závěry a doporučením hodnocení SEA.