9. AKTUALIZACE

ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE STŘEDOČESKÉHO KRAJE

DOKUMENTACE PRO

VYDÁNÍ

(ODŮVODNĚNÍ – PŘÍLOHA Č. 1

PŘEZKOUMÁNÍ NÁVRHU AKTUALIAZCE DLE § 40 ODST. 1 A 2 ZÁKONA Č. 183/2006 SB. VE SPOJENÍ S § 323 ODST. 1 ZÁKONA Č. 283/2021 SB., VČETNĚ VÝSLEDKŮ VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ)

Institut regionálních informací, s.r.o.

Chládkova 2

616 00 Brno

Srpen 2024

1. VÝSLEDEK PŘEZKOUMÁNÍ SOULADU NÁVRHU 9. AZÚR SK

1.1. S POLITIKOU ÚZEMNÍHO ROZVOJE A ÚZEMNÍM ROZVOJOVÝM PLÁNEM

Územní rozvojový plán nebyl vydán, návrh 9. aktualizace Zásad územního rozvoje (dále jen „9. AZÚR SK“) s ním tedy není v rozporu.

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje ve znění po 2. aktualizaci nabyly účinnosti 4. 9. 2018. Zásady byly v době vydání v souladu s Politikou územního rozvoje České republiky ve znění Aktualizace č. 1, která byla schválena usnesením vlády ze dne 15. 4. 2015. V současné době platí Politika územního rozvoje ve znění závazném od 1. 9. 2021. Po dobu platnosti ZÚR Středočeského kraje ve znění po 2. aktualizaci byly vládou schváleny další čtyři aktualizace. Soulad ZÚR Středočeského kraje s aktuální politikou územního rozvoje je řešen v jiných aktualizacích ZÚR, není předmětem této aktualizace. Vyhodnocen tak byl pouze soulad 9. aktualizace ZÚR Středočeského kraje s Politikou územního rozvoje ve znění závazném od 1. 9. 2021.

REPUBLIKOVÉ PRIORITY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ PRO ZAJIŠTĚNÍ UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ

Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje dle PÚR ČR jsou uvedeny v následující tabulce a jsou opatřeny vyhodnocením souladu s řešením 9. AZÚR SK.

PÚR ČR	**Vyhodnocení souladu návrhu 9. AZÚR SK s PÚR**
(14) Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty.	9. aktualizace ZÚR SK prioritu naplňuje. Základní požadavky na ochranu a rozvoj přírodních, civilizačních a kulturních hodnot, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví jsou stanoveny v platných ZÚR SK. 9. aktualizací ZÚR SK nejsou nikterak narušeny přírodní, civilizační a kulturní hodnoty kraje, ani urbanistická struktura území a struktura osídlení. V 9. aktualizaci ZÚR SK byl vymezeny návrhové koridory železnice, jejichž vymezení vychází ze Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav. Koridory byly vymezeny v takovém rozsahu, aby byly minimalizovány jejich negativní dopady na přírodní, kulturní a civilizační hodnoty za současného dodržení minimálních technických parametrů pro navrhování vysokorychlostních tratí (zejména sklonové poměry dráhy a minimální poloměr oblouků). Nejvýrazněji se koridory dotýkají biokoridorů ÚSES, které na několika místech kříží, avšak vzhledem k charakteru VRT bude technickými prostředky migrační prostupnost zajištěna a funkce biokoridorů nebude narušena. Dopad na kulturní a civilizační hodnoty je minimalizován vedením trati, které se odlišuje od územní rezervy vymezení v aktuálně platných ZÚR SK, jelikož nové řešení odvádí trať dále od zastavěných částí obcí a snižuje její dopad na obyvatelstvo a samotná sídla, což je případ zejména v okolí Červených Janovic, kde vedení koridoru omezuje negativní dopady na obyvatelstvo a sídlo.
(14a) Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny.	9. aktualizace ZÚR SK prioritu naplňuje. Zásah do lesních porostů je řešením návrhových koridorů minimalizován, nejsou dotčeny rozsáhlé, celistvé plochy lesů, jejichž funkce by byla výrazně koridory narušena. Vzhledem ke geografické lokalizaci koridorů se zásahům do zemědělské půdy nelze řešením koridorů vyhnout, zábory jsou však navrženy v nezbytně nutném rozsahu v šířce tělesa dráhy.

(16) Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli a v souladu s určením a charakterem oblastí, os, ploch a koridorů vymezených v PÚR.	9. aktualizace ZÚR SK prioritu naplňuje. Koridor byl vymezen na základě Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020. Studie prověřila možnosti vedení této vysokorychlostní tratě a jejím cílem bylo posoudit ekonomičnost výstavby tratě a provozu na ní, základní technické řešení, možnou průchodnost územím a vliv stavby na životní prostředí. Studie proveditelnosti v I. etapě prověřila 10 variant řešení, a to jak z hlediska územně technického a dopravně technologického, tak i z pohledu přepravní prognózy a ekonomického hodnocení. Nejlepší hodnocení získala varianta SK4-320, která byla doporučena pro realizaci a na jejímž základě byly vymezeny návrhové koridory železnice aktualizací ZÚR. Toto prověření umožnilo zúžení návrhového koridoru VRT oproti územní rezervě vymezené v aktuálně platných ZÚR SK, kdy namísto 600 m má návrhový koridor šířku stanovenu na 200 metrů s lokálními zúženími či rozšířeními zejména v místech, kde se plánuje křížení s konvenčními železnicemi či kde jsou složitější terénní podmínky.
(16a) Při územně plánovací činnosti vycházet z principu integrovaného rozvoje území, zejména měst a regionů, který představuje objektivní a komplexní posuzování a následné koordinování prostorových, odvětvových a časových hledisek.	9. aktualizace ZÚR SK prioritu naplňuje. Koridor byl vymezen na základě Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020. Návrh respektuje princip integrovaného rozvoje území, neboť vytváří podmínky pro vložení dvou nových koridorů železnice do území – konkrétně se jedná o koridor VRT a dále koridor pro odbočku z VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław, která bude sloužit pro pravidelné linky osobní dopravy směřující z Prahy do Nymburka a dále do Hradce Králové. Tímto bylo dosaženo koordinace zejména prostorových hledisek, jelikož jsou aktualizací vytvořeny podmínky pro propojení jednotlivých VRT a pro realizaci části samotné VRT, koordinace je zajištěna i z časového hlediska, jelikož koridor územní rezervy obsažený v platné ZÚR SK byl navržen již před 20 lety a aktualizace č. 9 ZÚR jej nahrazuje návrhovým koridorem, který odpovídá aktuálním požadavkům a potřebám na rozvoj VRT.
(18) Podporovat vyvážený a polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet územní předpoklady pro posílení vazeb mezi městskými a venkovskými oblastmi s ohledem na jejich rozdílnost z hlediska přírodního, krajinného, urbanistického i hospodářského prostředí.	9. aktualizace ZÚR SK prioritu naplňuje. Nově vymezené koridory železnice posilují potenciál území pro polycentrický rozvoj tím, že vytvářejí podmínky pro zkvalitnění a zrychlení dopravy v rámci nadmístního systému železniční dopravy. Koridor pro VRT vytváří podmínky pro realizaci systému Rychlých spojení (RS), který schválila vláda České republiky usnesením č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice z 22. května 2017 a realizací systému dojde ke zkvalitnění a zrychlení železniční dopravy mezi jednotlivými části České republiky. Zpětnou kompatibilitou mezi vysokorychlostní a konvenční železnicí jsou navíc vytvořeny podmínky pro zlepšení nejen na úrovni relací mezi městy obsluhovanými VRT, ale i v rámci dopravního systému krajů. Tímto způsobem výše uvedené podmínky naplňuje koridor pro spojku VRT – Nymburk.

(20) Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a zvyšování a udržování ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí i v ostatní volné krajině a pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.	9. aktualizace ZÚR SK požadavek splňuje. Vymezené koridory železnice se nedotýkají žádného zvláště chráněného území, nezasahuje do vymezených biocenter ÚSES a pouze v několika případech kříží biokoridor, avšak vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty jako například maloplošná zvláště chráněná území, přírodní parky geopark UNESCO. Vzhledem k šířce koridoru a faktu, že se v případě obou koridorů jedná o trať určenou pro kolejovou dopravu, není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz.
(20a) Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury a při vymezování ploch pro bydlení, občanskou vybavenost, výrobu a skladování. V rámci územně plánovací činnosti omezovat nežádoucí srůstání sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a prostupnosti krajiny, uplatňovat integrované přístupy k předcházení a řešení environmentálních problémů.	9. aktualizace ZÚR SK prioritu naplňuje. Nové koridory železniční dopravy budou mít dopad na fragmentaci a prostupnost krajiny vzhledem k tomu, že pro tratě typu VRT platí přísnější pravidla pro ochranu drážního tělesa (oplocení) než u konvenční železnice. Jelikož předmětem Aktualizace ZÚR SK není stanovení konkrétního technického řešení stavby, nelze v ní ani řešit kompenzační opatření pro eliminaci negativního působení VRT. V obecné rovině lze konstatovat, že technická řešení pro realizaci kompenzačních opatření a zlepšení prostupnosti krajiny existují, např. mosty, podchody či ekodukty. Je tedy důvodné předpokládat, že v podrobné dokumentaci budou navržena příslušná opatření, kterými bude negativní dopad koridorů železniční dopravy na krajinu a její prostupnost kompenzován. 9. aktualizace ZÚR SK nenavrhuje žádné záměry, které by vedly ke srůstání sídel vzhledem k tomu, že navrhuje koridory pro železnici a nevymezuje žádné nové plochy zástavby.
(23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. U stávající i budované sítě dálnic, kapacitních komunikací a silnic I. třídy zohledňovat i potřebu a možnosti umístění odpočívek, které jsou jejich nedílnou součástí. Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou	9. aktualizace ZÚR SK prioritu naplňuje. Vymezené koridory železnice vytváří předpoklady pro lepší dostupnost území a pro zkvalitnění technické infrastruktury. Koridor pro VRT vytváří podmínky pro realizaci systému Rychlých spojení (RS), který schválila vláda České republiky usnesením č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice z 22. května 2017 a realizací systému dojde ke zkvalitnění a zrychlení železniční dopravy mezi jednotlivými části České republiky. Zpětnou kompatibilitou mezi vysokorychlostní a konvenční železnicí jsou navíc vytvořeny podmínky pro zlepšení nejen na úrovni relací mezi městy obsluhovanými VRT, ale i v rámci dopravního systému krajů. Tímto způsobem výše uvedené podmínky naplňuje koridor pro spojku VRT – Nymburk.

obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků).	Koridory železnice jsou s ohledem na sklonové poměry dráhy a minimální poloměr oblouků navrženy tak, aby vedly trať dále od zastavěných částí obcí a snižovaly jejich dopad na obyvatelstvo a samotná sídla, toto řešené je patrno například v okolí Červených Janovic, kde koridor obchází zastavěné území.
(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví a v souladu s principy rozvoje udržitelné mobility osob a zboží, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmínit. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).	9. aktualizace ZÚR SK prioritu naplňuje, když vymezením návrhových koridorů železnice vytváří podmínky pro zlepšování dostupnosti území a vzhledem k tomu, že jsou koridory vymezeny pro drážní dopravu, jsou posilovány podmínky pro udržitelnou mobilitu. Koridor VRT vytváří podmínky pro realizaci systému Rychlých spojení (RS), který schválila vláda České republiky usnesením č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice z 22. května 2017, čímž jsou vytvářeny územní podmínky pro rozvoj environmentálně šetrných forem dopravy. Navržené koridory železnice vytvářejí předpoklady pro posílení role železniční dopravy v dopravním mixu České republiky, čímž jsou přeneseně vytvářeny podmínky pro omezení automobilové dopravy a omezení dalších možných nežádoucích negativních externalit spojených s automobilovou dopravou prostřednictvím zrychlení vlakového spojení a jeho vyšší konkurenceschopnosti v porovnání s automobilovou dopravou na meziměstských spojeních.
(27) Vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury, včetně podmínek pro rozvoj digitální technické infrastruktury. Vytvářet rovněž podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky možnostem, poloze i infrastruktuře těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami. Při územně plánovací činnosti stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, včetně sítí regionálních letišť, efektivní dopravní sítě pro spojení městských oblastí s venkovskými oblastmi, stejně jako řešení přeshraniční dopravy, protože mobilita a dostupnost jsou klíčovými předpoklady hospodářského rozvoje ve všech regionech.	9. aktualizace ZÚR SK prioritu naplňuje, když koordinovala rozvoj veřejné infrastruktury a její využívání v rámci sídelní struktury prostřednictvím studie. Koridory železnice byly vymezeny na základě Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020. Aktualizace ZÚR SK vytváří vložením dvou nových koridorů železnice – konkrétně se jedná o koridor VRT a dále koridor pro odbočku z VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław, která bude sloužit pro pravidelné linky osobní dopravy směřující z Prahy do Nymburka a dále do Hradce Králové podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti přirozených center v území a současně posiluje vznik výkonné sítě osobní železniční dopravy. Vytvořením podmínek pro realizaci VRT jsou dále v území posilovány předpoklady pro přeshraniční dopravu, jelikož síť VRT je v České republice navržena jako součást transevropské dopravní sítě TEN-T, která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti. Má rovněž pomoci zabezpečit dostupnost a posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost.

(29) Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. Vytvářet územní podmínky pro upřednostňování veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.	9. aktualizace ZÚR SK prioritu naplňuje, když vymezením koridorů železnice vytváří územní podmínky pro rozvoj veřejné hromadné dopravy. Koridor VRT je součástí systému Rychlých spojení, jehož prostřednictvím je vytvářen účinný dopravní systém, který na nadmístní úrovni propojuje jednotlivé části České republiky. Zpětnou kompatibilitou mezi vysokorychlostní a konvenční železnicí jsou navíc vytvořeny podmínky pro zlepšení nejen na úrovni relací mezi městy obsluhovanými VRT, ale i v rámci dopravního systému krajů. Tímto způsobem výše uvedené podmínky naplňuje koridor pro spojku VRT-Nymburk.

ROZVOJOVÉ OBLASTI A ROZVOJOVÉ OSY

Území řešené 9. aktualizací ZÚR SK zasahuje částečně do rozvojové oblasti OB1 Metropolitní rozvojová oblast Praha. Z tohoto důvodu platí pro část řešeného území kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území a úkoly pro územní plánování stanovené pro rozvojové oblasti. 9. aktualizace ZÚR SK byla prověřena z hlediska souladu s kritérii a podmínkami pro rozhodování o změnách v území a s úkoly pro územní plánování, které se týkají předmětu této aktualizace:

PÚR ČR	**Vyhodnocení souladu návrhu 9. AZÚR SK s PÚR**
(38) Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území: Při rozhodování a posuzování záměrů na změny v území ve všech rozvojových oblastech a rozvojových osách je nutno sledovat zejména:	
a) možnosti využití stávající veřejné infrastruktury a potřebu jejího dalšího rozvoje a dobudování při současném respektování přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území,	9. aktualizace ZÚR SK požadavek splňuje. 9. aktualizace ZÚR SK navrhla rozvoj dopravní infrastruktury vymezením koridorů železnice, které svým vymezením zasahují do území následující rozvojové oblasti: OB1 a rozvojových os OS4 a OS5. V těchto územích lze předpokládat soustředění vyšší míry změn v území a vyšší intenzitu rozvoje území a ekonomických aktivit. Koridory železnice byly vymezeny bez konfliktů s přírodními, kulturními a civilizačními hodnotami kraje.
g) minimalizování ovlivnění přírodních a krajinných hodnot území.	9. aktualizace ZÚR SK požadavek splňuje. Vymezené koridory železnice se nedotýkají žádného zvláště chráněného území, nezasahuje do vymezených biocenter ÚSES a pouze v několika případech kříží biokoridor, avšak vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty jako například maloplošná zvláště chráněná území, přírodní parky geopark UNESCO. k charakteru VRT bude migrační prostupnost zajištěna a funkce ÚSES nebude narušena. Vzhledem k šířce koridoru a faktu, že se v případě obou koridorů jedná o trať určenou pro kolejovou dopravu, není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz.

(40) OB1 Metropolitní rozvojová oblast Praha	Úkoly pro územní plánování, které jsou stanoveny pro rozvojovou oblast OB1, se netýkají předmětu 9. aktualizace ZÚR SK.
(55) OS4 Rozvojová osa Praha–Hradec Králové/Pardubice (podél dálnice D11) – Trutnov–hranice ČR/Polsko (–Wroclaw). Další větev rozvojové osy je Praha–Kolín–Chvaletice–Pardubice (podél železničního spojení Praha–Kolín–Pardubice)	Úkoly pro územní plánování nejsou stanoveny.
(56) OS5 Rozvojová osa Praha–(Kolín)–Jihlava–Brno	Úkoly pro územní plánování nejsou stanoveny.

SPECIFICKÉ OBLASTI

Území řešené 9. aktualizací ZÚR SK spadá so specifické oblasti SOB9. Z tohoto důvodu platí pro řešené území kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území a úkoly pro územní plánování stanovené pro tuto specifickou oblast.

PÚR ČR	**Vyhodnocení souladu návrhu 9. AZÚR SK s PÚR**
(75b) SOB9 Specifická oblast, ve které se projevuje aktuální problém ohrožení území suchem	Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území a úkoly pro územní plánování se netýkají předmětu 9. aktualizace ZÚR SK.

KORIDORY A PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Předmětem 9. aktualizace ZÚR SK je vymezení koridoru vysokorychlostní dopravy. Z toho důvodu je nutné respektovat koncepční požadavky, které se týkají této problematiky.

PÚR	**Vyhodnocení souladu návrhu 9. AZÚR SK s PÚR**
(79) Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území: Při rozhodování a posuzování rozvojových záměrů je nutno sledovat zejména: a) zajištění vyšší kvality dopravy, např. zvýšení přepravní rychlosti dopravy a atraktivity železniční dopravy,	9. aktualizace ZÚR SK požadavek splňuje. Vymezené koridory železnice vytvářejí podmínky pro zajištění vyšší kvality dopravy, protože koridor pro VRT a i koridor pro spojku VRT – Nymburk vytváří předpoklady pro vyšší přepravní rychlost dopravy a snížení jízdních časů na dálkových spojeních, čímž je zvyšována atraktivity železniční dopravy.
b) minimalizování konfliktů s ochranou přírody a krajiny, kulturními a civilizačními hodnotami v území,	9. aktualizace ZÚR SK požadavek splňuje. Vymezené koridory železnice se nedotýkají žádného zvláště chráněného území, nezasahuje do vymezených biocenter ÚSES a pouze v několika případech kříží biokoridor, avšak vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty jako například maloplošná zvláště chráněná území, přírodní parky geopark UNESCO. k charakteru VRT bude migrační prostupnost zajištěna a funkce ÚSES nebude narušena. Vzhledem k šířce koridoru a faktu, že se v případě obou koridorů jedná o trať určenou pro kolejovou dopravu, není nutné očekávat výrazný negativní vliv na ekologickou stabilitu území, případně na krajinný ráz.

c) respektování požadavků mezinárodních dohod a Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T.	9. aktualizace ZÚR SK požadavek splňuje. Vysokorychlostní železnice v České republice je navržena v systému Rychlých spojení (RS). Přípravu systému Rychlých spojení schválila vláda České republiky usnesením č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice z 22. května 2017. Vysokorychlostní tratě jsou rovněž součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti. Koridory navržené v 9. aktualizaci ZÚR Středočeského kraje jsou součástí těchto rychlých spojení: • RS 1 Praha – Brno – Přerov – Ostrava – Katowice • RS 5 Praha – Wrocław
(80) Úkoly územního plánování: a) kraje v zásadách územního rozvoje upřesní vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování,	9. aktualizace ZÚR SK požadavek splňuje, když vymezuje koridor železnice pro VRT a pro spojku VRT – Nymburk (označení VPS D216 a D217), kterými jsou zpřesněny koridory vysokorychlostní železniční dopravy.
d) kraje při pořizování územně plánovací dokumentace řeší územní souvislosti vymezených koridorů a ploch.	9. aktualizace ZÚR SK požadavek splňuje. Při navrhování koridorů železnice pro VRT a pro spojku VRT – Nymburk byly koordinovány územní souvislosti a vazby, trasy jsou navrženy na základě Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, která vyhodnotila územní souvislosti a vybrala nejvhodnější variantu vedení trasy. Současně aktualizace ZÚR SK vyhodnotila územní souvislosti z hlediska mezikrajských vazeb a prověřila koordinaci vymezených koridorů a územních rezerv pro VRT mezi Středočeským krajem a Krajem Vysočina.
Železniční doprava	
(83d) ŽD4 Vymezení: RS1 úsek Praha-Brno. Důvody vymezení: Potřeba vymezit koridor vysokorychlostní železniční dopravy v úseku Praha–Brno. Propojení největších měst ČR páteřní vysokorychlostní železniční dopravou. Součást TEN-T. Úkoly pro územní plánování: Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor vysokorychlostní železniční dopravy v úseku Praha–Poříčany–Brno.	9. aktualizace ZÚR SK požadavek splňuje, koridor VRT byl vymezen na základě Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020.
(83h) ŽD8 Vymezení: RS5 úsek Praha–Hradec Králové–hranice ČR/Polsko (–Wrocław). Důvody vymezení: Potřeba propojení vysokorychlostní železniční dopravy směrem na Polsko. Součást sítě TEN-T. Úkoly pro územní plánování: Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit územní rezervu, případně vymezit koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu.	9. aktualizace ZÚR SK požadavek splňuje, část koridoru VRT byla vymezena na základě Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020. Zbylá část koridoru vymezena aktualizací č. 9 ZÚR SK nebyla, jelikož jeho

KORIDORY A PLOCHY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY A SOUVISEJÍCÍCH ROZVOJOVÝCH ZÁMĚRŮ

Nově vymezené koridory železnice jsou v potenciálním konfliktu s koridorem dálkovodu DV1, avšak vzhledem k povaze obou koridorů lze předpokládat, že realizace jednoho koridoru neznemožní realizaci toho druhého.

DALŠÍ ÚKOLY PRO ÚŘADY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

Předmětu 9. aktualizací ZÚR SK se netýká žádný úkol pro ministerstva či jiné ústřední správní úřady, ani žádný úkol pro územní plánování.

1.2. S CÍLI A ÚKOLY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

Cíle územního plánování	**Vyhodnocení respektování cílů územního plánování (ÚP) v 9. AZÚR SK**
(1) Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a udržitelný rozvoj, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj, soudržnost společenství obyvatel území, uspokojující potřeby současné generace a neohrožující podmínky života budoucí generace (zkrácené znění).	9. aktualizace ZÚR SK cíl splňuje. ZÚR Středočeského kraje, včetně jejich 9. aktualizace, vytvářejí územní předpoklady pro udržitelný rozvoj území. Jsou důsledně chráněny a respektovány přírodní a krajinné hodnoty kraje a zároveň jsou zásadami územního rozvoje vytvářeny podmínky pro jejich ochranu zejména vymezením ÚSES a stanovením cílových charakteristik krajin a podmínek pro další rozvoj přírodních a krajinných hodnot území kraje. Pro zajištění ekonomického rozvoje území kraje vytvářejí ZÚR Středočeského kraje, včetně jejich 9. aktualizace, odpovídající územní podmínky pro rozvoj veřejné infrastruktury na území kraje. 9. aktualizace ZÚR SK přispěla ke zlepšení podmínek dopravní obslužnosti území kraje vymezením koridorů železnice, které vytváří podmínky pro zvýšení atraktivity a rychlosti veřejné dopravy a je vymezen na základě Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020 tak, aby byly minimalizovány jeho dopady na zastavěné území, čímž je zajištěno, že nepředstavuje riziko pro narušení sídelních struktur.
(2) Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Za tím účelem sleduje společenský a hospodářský potenciál rozvoje.	9. aktualizace ZÚR SK cíl splňuje. 9. aktualizace ZÚR SK koordinuje veřejné a soukromé záměry změn v území. Řešení 9. aktualizace ZÚR SK respektuje a chrání veřejné zájmy vyplývající ze zvláštních právních předpisů. Vymezené koridory železnice byly dostatečně územně prověřeny, aby případné kolize záměrů nevylučovaly jejich realizaci, trasa koridorů byla vymezena na základě Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, která vyhodnocovala širší územní souvislosti a dopady jednotlivých variant koridorů železnice na území. Navržený koridor přispívá ke zlepšení dopravní obslužnosti a vytvořením podmínek pro zvýšení atraktivity železniční dopravy přispívá v multiplikačním efektu k ochraně lidského zdraví před negativními vlivy hluku a vibrací z automobilové dopravy v zastavěných územích sídel.
(3) Orgány územního plánování koordinují veřejné i soukromé záměry, výstavbu i činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů vyplývajících ze zvláštních právních předpisů (zkrácené znění).	9. aktualizace ZÚR SK cíl splňuje. 9. aktualizace ZÚR SK koordinuje veřejné a soukromé záměry změn v území a respektuje a chrání veřejné zájmy vyplývající ze zvláštních právních předpisů. Vymezené koridory železnice byly dostatečně územně prověřeny v rámci Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020. Výsledná varianta vymezená v aktualizací ZÚR SK minimalizovala riziko

	vzájemných konfliktů a kolize záměrů, koridory byly řešeny ve všech potřebných dlouhodobých souvislostech.
(4) Územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Chrání krajinu jako složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. S ohledem na to určuje podmínky pro hospodárné využití zastavěného území a zajišťuje ochranu nezastavěného území (zkrácené znění).	9. aktualizace ZÚR SK cíl splňuje. 9. aktualizací ZÚR SK nejsou nijak narušeny přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Nové koridory železnice jsou vymezeny v takovém místě a v takové šíři, aby nenarušovaly hodnoty území včetně zastavěného území, konkrétní vymezení koridorů vzešlo ze Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, která prověřila jednotlivé možné varianty koridorů s ohledem na jejich dopady na přírodní, kulturní hodnoty i z hlediska ekonomických dopadů. 9. aktualizace ZÚR SK chrání přírodní hodnoty kraje. Vymezené koridory železnice se nedotýkají žádného zvláště chráněného území, nezasahuje do vymezených biocenter ÚSES a pouze v několika případech kříží biokoridor, avšak vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty jako například maloplošná zvláště chráněná území, přírodní parky geopark UNESCO. k charakteru VRT bude migrační prostupnost zajištěna a funkce ÚSES nebude narušena. Záměr navržený v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazuje v kontextu velikosti kraje pouze malý vliv na ZPF a PUPFL. 9. aktualizace ZÚR SK důsledně chrání kulturní hodnoty vyplývající z platné legislativy. Všechny navržené záměry jsou vymezeny mimo kulturní hodnoty nadmístního významu a nepředstavují ani riziko pro fragmentaci sídelní struktury a nevyvolávají ani jakékoli další negativní vlivy na sídelní strukturu dotčených území. 9. aktualizace ZÚR SK chrání a rozvíjí všechny civilizační hodnoty nadmístního významu, navržený koridor hromadné dopravy je vymezen tak, aby byly minimalizovány negativní dopady na zastavěné území, koridor nevytváří ani nové hlukové či emisní zátěže pro zastavěné území.
(5) V nezastavěném území lze v souladu s jeho charakterem umísťovat pouze stavby a zařízení pro zemědělství, lesnictví, vodní hospodářství, těžbu nerostů, pro ochranu přírody a krajiny, pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, pro snižování nebezpečí katastrofických situací, dále pro účely rekreace a CR (zkrácené znění).	Netýká se řešení 9. aktualizace ZÚR SK, požadavek se týká územních plánů.
(6) Na nezastavitelných pozemcích lze výjimečně umístit technickou infrastrukturu způsobem, který neznemožní jejich dosavadní užívání.	Netýká se řešení 9. aktualizace ZÚR SK, nezastavitelné pozemky jsou v § 2 odst. (1) písm. e) definovány jako pozemky, jenž nelze zastavět na území obce, která nemá vydaný územní plán.

Hlavní úkoly územního plánování	**Vyhodnocení respektování hlavních úkolů územního plánování v 9. AZÚR SK**
1a) zjišťovat a posuzovat stav území, jeho přírodní, kulturní a civilizační hodnoty.	9. aktualizace ZÚR SK úkol splňuje. 9. aktualizací ZÚR SK nejsou nijak narušeny přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území. 9. aktualizace ZÚR SK je zpracována s ohledem na přírodní limity rozvoje území. Vymezený koridor hromadné dopravy byl dostatečně územně prověřen. Navržený koridor bude mít pouze lokální vliv na zvýšení fragmentace krajiny. Záměry navržené v 9. aktualizaci ZÚR SK vykazují v kontextu velikosti kraje jen malý vliv na ZPF a PUPFL. 9. aktualizace ZÚR SK důsledně chrání kulturní hodnoty vyplývající z platné legislativy. Všechny navržené záměry jsou vymezeny mimo kulturní hodnoty nadmístního významu a nepředstavují ani riziko pro fragmentaci sídelní struktury a nevyvolávají ani jakékoli další negativní vlivy na sídelní strukturu dotčených území. 9. aktualizace ZÚR SK chrání a rozvíjí všechny civilizační hodnoty nadmístního významu, navržený koridor hromadné dopravy je vymezen tak, aby byly minimalizovány negativní dopady na zastavěné území, koridor nevytváří nové hlukové či emisní zátěže pro zastavěné území.
1b) stanovovat koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území.	9. aktualizace ZÚR SK úkol splňuje. Koncepce rozvoje území kraje je odpovídajícím způsobem stanovena v platných ZÚR SK. 9. aktualizace ZÚR SK nemění nijak základní koncepci rozvoje území kraje vyjádřenou návrhem uspořádání území kraje a nemění ani koncepci rozvoje dopravní a technické infrastruktury, krajiny ani dalších systémů a struktur v území kraje.
1c) prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání.	9. aktualizace ZÚR SK cíl splňuje. 9. aktualizace ZÚR SK koordinuje veřejné a soukromé záměry v území. 9. aktualizace ZÚR SK respektuje a chrání veřejné zájmy vyplývající z platných právních předpisů a dbá na jejich ochranu. Vymezený koridor železnice byl vymezen na základě Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, která prověřila různé varianty vedení trasy a vybrala tu nejvhodnější z hlediska dopadů na životní prostředí, geologickou stavbu území, veřejné zdraví i z hlediska vlivů na ostatní veřejnou infrastrukturu. Záměry navržené v 9. aktualizaci ZÚR SK vytváří základní předpoklad pro hospodárné využití veřejné infrastruktury, když je umístěn do rozvojové oblastí i rozvojových os, kam jsou usměrňovány záměry na intenzivnější rozvoj území a záměry předpokládající vyšší míru změn v území, právě v souvislosti s rozvojem veřejné dopravní a technické infrastruktury, ale také například občanského vybavení.
1d) stanovovat urbanistické, architektonické a estetické požadavky na využívání a prostorové	9. aktualizace ZÚR SK úkol splňuje. Předpoklady pro naplňování daného cíle územního plánování splňují odpovídajícím

uspořádání území a na jeho změny, zejména na umístění, uspořádání a řešení staveb.	způsobem platné ZÚR SK, a to s ohledem na měřítko a obsahový standard ZÚR zejména stanovením priorit územního plánování kraje a úkolů pro územní plánování pro vymezené rozvojové oblasti a rozvojové osy, které se zaměřují na vytváření územních podmínek jednotlivých obcí například pro zachování historické sídelní struktury obcí, pro zachování prostorového oddělení sídel nebo pro ochranu hodnot území obcí.
1e) stanovovat podmínky pro provedení změn v území, zejména pak pro umístění a uspořádání staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty území	Platné ZÚR SK tento úkol dostatečně splňují, neboť stanoví pro oblasti dopravní infrastruktury a technické infrastruktury zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území a úkoly pro územní plánování, které stanoví podmínky provedení změn v území a pro umístění a uspořádání staveb v jednotlivých plochách a koridorech vymezených v ZÚR v podrobnějším měřítku, při zpřesňování předmětných ploch či koridorů v územních plánech.
1f) stanovovat pořadí prováděných změn v území (etapizace)	V rámci zpracování 9. aktualizace ZÚR SK nevyplynul požadavek na stanovení pořadí změn v území (etapizace). Nový záměr na změnu v území navrhovaný v 9. aktualizaci ZÚR SK není koncepčního charakteru (jedná se o dílčí změny bez vlivu na celkovou koncepci ZÚR a koncepci veřejné infrastruktury či krajiny) a neklade tak nároky na zajištění podmíněnosti postupu realizace záměrů či koordinaci logického postupu jejich realizace.
1g) vytvářet územní podmínky pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků, a to přírodě blízkým způsobem	9. aktualizace ZÚR SK úkol splňuje. Koncepce systému ÚSES byla stanovena v platných ZÚR SK a 9. aktualizací nebyla nijak měněna. Další opatření ke snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof (např. plochy morfologicky, hydrologicky a geologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod) v nadmístních souvislostech jsou řešeny v rámci platných ZÚR Středočeského kraje, bez nároků na aktualizaci.
1h) vytvářet v území podmínky pro odstraňování důsledků náhlých hospodářských změn	9. aktualizace ZÚR SK úkol splňuje. Jedním ze základních předpokladů atraktivity území pro potenciální investory, a tedy pro ekonomickou stabilitu a ekonomický rozvoj území je dobrá dopravní dostupnost území a napojení území na republikovou a mezinárodní silniční a železniční síť a dále kapacitně odpovídající technická infrastruktura. Podmínky dopravní obslužnosti jsou zajištěny v platných ZÚR SK návrhem ucelené koncepce dopravní infrastruktury, zásobování plynem a elektrickou energií je podpořeno vymezením koridorů pro přenosovou i distribuční soustavu, přičemž 9. aktualizace ZÚR SK navrhuje na území Středočeského kraje další záměr vedoucí ke zlepšení dopravní obslužnosti kraje a jeho napojení na transevropskou síť TEN-T prostřednictvím vymezení koridorů železnice pro VRT a pro spojku VRT – Nymburk.

1i) stanovovat podmínky pro obnovu a rozvoj sídelní struktury, pro kvalitní bydlení a pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu	9. aktualizace ZÚR SK úkol splňuje. ZÚR SK ovlivňují podmínky pro obnovu sídelní struktury a pro kvalitní bydlení stanovením priorit územního plánování kraje a úkolů pro územní plánování, především pro rozvojové oblasti a osy, které jsou zaměřené na ochranu sídelní struktury a brání vzniku prostorově izolovaných vyloučených lokalit a na zajištění dostupnosti občanského vybavení a rekreace pro většinu obyvatel. 9. aktualizace ZÚR SK neměnila vymezení vybraných rozvojových oblastí a os a specifických oblastí krajského významu, taktéž nezměnila zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území a úkoly pro územní plánování pro dotčené obce.
1j) prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území	9. aktualizace ZÚR SK úkol splňuje. Základní předpoklady pro umístění veřejné infrastruktury vytvářejí vymezením ploch a koridorů platné ZÚR SK. 9. aktualizace vymezila koridory železnice podle výsledků Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020 takovým způsobem, aby bylo možné prostředky na výstavbu nového dopravního systému vynakládat hospodárným způsobem.
1k) vytvářet v území podmínky pro zajištění civilní ochrany	9. aktualizace ZÚR SK úkol splňuje. Podmínky pro zajištění civilní ochrany jsou odpovídajícím způsobem řešeny v rámci platných ZÚR Středočeského kraje. 9. aktualizace ZÚR SK tyto podmínky neměnila.
1l) určovat nutné asanační, rekonstrukční a rekultivační zásahy do území	9. aktualizace ZÚR SK neurčila v závislosti s vymezením nového koridoru hromadné dopravy žádné asanační, rekonstrukční či rekultivační zásahy.
1m) vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhovat kompenzační opatření, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak	9. aktualizace ZÚR SK úkol splňuje. Vymezené koridory železnice byly dostatečně územně prověřen Studií proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020 a vybranou variantou byly vytvořeny podmínky pro minimalizaci negativních vlivů VRT na okolí. Koridory byly prověřeny a posouzeny s ohledem na jejich možné přínosy, problémy či rizika ve vztahu k chráněným veřejným zájmům v území a ve vztahu k vlastnostem území.
1n) regulovat rozsah ploch pro využívání přírodních zdrojů	9. aktualizace ZÚR SK nevymezila žádné plochy nadmístního významu pro těžbu nerostných surovin ani těžbu a využívání jiných přírodních zdrojů.
1o) uplatňovat poznatky zejména z oborů architektury, urbanismu, územního plánování a ekologie a památkové péče.	9. aktualizace ZÚR SK úkol splňuje. Hlavním projektantem 9. aktualizace ZÚR SK je Ing. arch. Michal Hadlač, autorizovaný architekt v oboru urbanismu a územního plánování. Zpracovatelský tým je mj. tvořen odborníky z výše uvedených oborů. Poznatky z architektury, urbanismu a územního plánování byly využity především pří samotném řešení jednotlivých změn a při vyhodnocování souladu s nadřazenou dokumentací a právními předpisy, poznatky z ekologie byly použity ve

	Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) a poznatky z památkové péče byly aplikovány při řešení případné ochrany hodnot, které mohly být provedenými změnami narušeny. Při zpracování 9. aktualizace ZÚR SK byly výsledně zkoordinovány poznatky ze všech uvedených oborů.
(2) Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů politiky územního rozvoje, zásad územního rozvoje nebo územního plánu na udržitelný rozvoj území (§ 18 odst. 1). Pro účely tohoto posouzení se zpracovává vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Jeho součástí je také vyhodnocení vlivů na životní prostředí s náležitostmi stanovenými v příloze k tomuto zákonu, včetně posouzení vlivu na evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast.	9. aktualizace ZÚR SK úkol splňuje. 9. aktualizace ZÚR SK byla posouzena z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území, včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí a na evropsky významné lokality a ptačí oblasti Natura 2000. Závěry vyhodnocení jsou uvedeny v kapitole 2.1 Zpráva o vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahující základní informace o výsledcích tohoto vyhodnocení včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

1.3. S POŽADAVKY STAVEBNÍHO ZÁKONA A JEHO PROVÁDĚCÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

9. aktualizace ZÚR SK byla pořízena v souladu s § 42 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, na základě usnesení zastupitelstva Středočeského kraje č. 029-14/2018/ZK ze dne 25. 6. 2018.

9. aktualizace ZÚR SK splňuje požadavky na obsah této územně plánovací dokumentace uvedené ve stavebním zákonu a ve vyhlášce č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti.

Součástí 9. aktualizace ZÚR SK je podle § 6 odst. 1 vyhlášky č. 500/2006 Sb. textová část, jejíž obsah je stanoven částí I., odst. 1 přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb. a grafická část, jejíž obsah je stanoven částí I., odst. 2 přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.

Dále je součástí 9. aktualizace ZÚR SK textová část odůvodnění, jejíž obsah je stanoven částí II., odst. 1 přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., ustanovením § 23 odst. 1 písm. a), b) a c) vyhlášky č. 500/2006 Sb. a zákonem č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů.

Součástí odůvodnění 9. aktualizace ZÚR SK je i grafická část, jejíž obsah je stanoven částí II., odst. 2 přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb. a ustanovením § 23 odst. 1 písm. c) této vyhlášky.

Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace ZÚR SK na udržitelný rozvoj území je zpracováno v souladu s přílohou č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, v platném znění.

Vyhodnocení vlivů 9. aktualizace ZÚR SK na životní prostředí (SEA) je zpracováno podle ustanovení §10i zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění a ustanovení § 19 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Obsah je v souladu s přílohou zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů, v platném znění.

1.4. S POŽADAVKY ZVLÁŠTNÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ A SE STANOVISKY DOTČENÝCH ORGÁNŮ PODLE ZVLÁŠTNÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ, POPŘÍPADĚ S VÝSLEDKEM ŘEŠENÍ ROZPORŮ

9. aktualizace ZÚR SK byla zpracována v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů takto:

• Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů,

9. aktualizace ZÚR SK zachovává a nezhoršuje podmínky pro ochranu povrchových a podzemních vod a není v konfliktu s ochrannými pásmy vodních zdrojů. Vymezené koridory železnice jsou v souladu s protipovodňovými opatřeními a nezasahují nevhodným způsobem do vymezených záplavových území vodotečí v území, kterými koridor prochází (např. Šembera).

• Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů

9. aktualizace ZÚR SK svým řešením respektuje zájmy ochrany přírody a krajiny; koncepce ochrany přírody a krajiny nebyla 9. aktualizací ZÚR SK měněna.

• Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů

9. aktualizace ZÚR SK nevymezuje žádné plochy nebo koridory pro vyjmenované stacionární zdroje dle přílohy č. 2 k zákonu č. 201/2012 Sb.

• Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů

9. aktualizace ZÚR SK respektuje zásady ochrany zemědělského půdního fondu; zábor půdního fondu je podrobně vyhodnocen v kap. 8. Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu.

• Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů

9. aktualizace ZÚR SK neovlivňuje svým řešením evidované památkově chráněné objekty.

• Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů

9. aktualizace ZÚR SK lesní zákon respektuje zásady ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) zábor PUPFL je podrobně vyhodnocen v kap. 8. Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu.

• Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů

9. aktualizace ZÚR SK není v rozporu se zájmy požární ochrany, způsob zajištění požární ochrany v kraji i v obcích se nemění.

• Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

9. aktualizace ZÚR SK není v konfliktu s tímto zákonem. Nově vymezený koridor je určen pro kolejovou dopravu.

• Zákon č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů

9. aktualizace ZÚR SK vymezuje koridory železniční dopravy, které jsou v konfliktu s nevýhradními ložisky nerostných surovin – písky, štěrkopísky Chotouň, Chrášťany u Českého Brodu a Nymburk. Trasa

VRT byla vymezena na základě Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020 a podle ní vyšla tato jako nejméně konfliktní a dopad na ložiska nerostných surovin je minimalizován. Zásah do výše jmenovaných ložisek lze na základě výsledků studie proveditelnosti odůvodnit tím, že převládá veřejný zájem na výstavbě VRT spojení a zlepšení dopravní obslužnosti území nad veřejným zájmem využití ložiska nerostů.

• Zákon č. 164/2001 Sb., o přírodních léčivých zdrojích, zdrojích přírodních minerálních vod, přírodních léčebných lázních a lázeňských místech a o změně některých souvisejících zákonů (lázeňský zákon), ve znění pozdějších předpisů

9. aktualizace ZÚR SK neovlivňuje svým řešením přírodní léčivé zdroje, zdroje přírodních minerálních vod, přírodní léčebné lázně ani lázeňská místa.

• Zákon č. 62/1988 Sb., o geologických pracích, ve znění pozdějších předpisů

9. aktualizace ZÚR SK svým řešením neznemožňuje provádění geologických výzkumů a průzkumů.

• Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů

9. aktualizace ZÚR SK je v souladu s ochranou veřejného zdraví. Návrh 9. aktualizace byl v rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí vyhodnocen i z hlediska vlivů na veřejné zdraví, aniž byly zjištěny významné negativní vlivy, viz kap. 2.1 Zpráva o vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahující základní informace o výsledcích tohoto vyhodnocení včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

Námitky a připomínky, které vzešly z veřejného projednání 9. AZÚR SK, konaného dne 11. 5. 2022, pořizovatel vyhodnotil s ohledem na veřejné zájmy a návrh rozhodnutí o námitkách a návrh vyhodnocení připomínek zaslal dotčeným orgánům a MMR k uplatnění stanoviska dle § 42b odst. 4 stavebního zákona. Na základě těchto stanovisek nebylo potřebné zajistit úpravu návrhu 9. AZÚR SK,

9. Aktualizace ZÚR SK je zpracována v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů. Stanoviska a vyjádření dotčených orgánů, vyplývající ze zvláštních právních předpisů a územně plánovacích podkladů uplatněné k návrhu 9. Aktualizace ZÚR SK byly vyhodnoceny a jejich výsledky zapracovány. Vyhodnocení stanovisek dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů je obsahem samostatné přílohy.

2. ZÁKLADNÍ INFORMACE O VÝSLEDCÍCH VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ VČETNĚ VÝSLEDKŮ VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, STANOVISKO MINISTERSTVA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PODLE § 37 ODST. 6 ZÁKONA Č. 183/2006 SB. A SDĚLENÍ, JAK BYLO STANOVISKO PODLE § 37 ODST. 6 ZÁKONA Č. 183/2006 SB. ZOHLEDNĚNO, S UVEDENÍM ZÁVAŽNÝCH DŮVODŮ, POKUD NĚKTERÉ POŽADAVKY NEBO PODMÍNKY ZOHLEDNĚNY NEBYLY

2.1. ZÁKLADNÍ INFORMACE O VÝSLEDCÍCH TOHOTO VYHODNOCENÍ VČETNĚ VÝSLEDKŮ VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Zpracovatelem vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále též 9A ZÚR SK) je Atelier T-plan, s.r.o. Hlavní řešitelem je RNDr. Libor Krajíček, zodpovědným řešitelem části A je Mgr. Alena Smrčková, Ph.D., zodpovědným řešitelem částí C až F je Ing. Roman Soukup.

2.1.1. Výsledky vyhodnocení vlivů na životní prostředí

Shrnutí výsledků vyhodnocení je obsaženo v části A, kap 12.2. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí je shrnuto takto:

Vlivy na ovzduší, klima

Po vybudování vysokorychlostních tratí lze očekávat mírné pozitivní vlivy na kvalitu ovzduší a klima. Realizace obou koridorů vytváří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční, což se potenciálně projeví snížením emisí skleníkových plynů a mírným poklesem imisní zátěže v okolí hlavních silničních tahů ve srovnatelných relacích. U vlivů na klima je uvažováno též lokální ovlivnění způsobené zpevněním ploch apod., které však bude na úrovni velmi mírných až zanedbatelných vlivů.

Vlivy na obyvatelstvo, veřejné zdraví

Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území. Míra vlivu pak bude záležet zejména na pozici jednotlivých úseků trati vůči chráněné zástavbě, souhrnně se bude jednat o vliv mírný až významný. V rámci předkládaného vyhodnocení byl proveden odhad polohy limitních izofon pro denní

a noční hluk v okolí hodnocených koridorů, podle jejichž výsledků je nutno bez dodatečných opatření očekávat překračování limitu až do vzdálenosti 650 m pro trať Praha – Brno (koridor D216) a 450 m pro trať Poříčany – Nymburk (koridor D217). Území potenciálně zasažené překračováním hlukových limitů zahrnuje řádově stovky chráněných objektů, u nichž bude nutno realizovat odpovídající protihlukovou ochranu. U těchto objektů pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob).

Dopady lze poměrně významně omezit vhodným řešením tras tratí v rámci daných koridorů, případně umístěním některých úseků tratí do zářezu. S ohledem na výše popsanou stávající úroveň hlukové zátěže v území je nutno věnovat pozornost kumulativním vlivům hluku, tzn. spolupůsobení hluku z provozu VRT a dalších zdrojů v území.

Realizace vysokorychlostních tratí však bude mít kromě toho i pozitivní vlivy tím, že vytvoří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční, a tak přispěje ke snížení hlukové zátěže v jejich okolí. Tyto vlivy budou lokalizovány do okolí hlavních tahů ve srovnatelných relacích, u koridoru D216 se jedná zejména o dálnici D1 (mírněji o D11 a další silniční tahy), u D217 o trasy Praha – Nymbursko. Snížení hluku bude ovšem až na výjimky spíše mírné.

Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území. V rámci realizace stavby je nutno provést vegetační úpravy, které ji začlení do okolní krajiny a zmírní její vizuální působení, a zároveň zajistí bezkolizní průchodnost území.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

V důsledku umístění a realizace stavby v obou vymezených koridorech může dojít ke změněn odtokových poměrů v místech křížení vodních toků a dále v úsecích, kde bude drážní těleso přecházet terénní deprese přirozeného reliéfu (riziko vzniku bezodtokých depresí). Minimalizace těchto vlivů je řešitelná návrhem přemostění nebo propustků v odpovídajících parametrech na základě hydrotechnických výpočtů, které budou předmětem navazujících fází projektového řešení záměru. V měřítku ZÚR je za prioritní považováno řešení této problematiky v úsecích, kde vymezené koridory procházejí stanoveným záplavovým územím vybraných vodních toků. V případě koridoru D216 jsou to Šembera, Výrovka a Bečvárka, v případě koridoru D217 pouze Šembera a Výrovka. Vzhledem k tomu, že řešení této problematiky je technicky i procesně zvládnutelné standardními postupy, je tento vliv u obou koridorů hodnocen jako mírně negativní (-1).

V rámci koridoru D216 se nacházejí lokální zdroje podzemní vody se stanoveným OP 1. a 2. stupně na k. ú. Dolní Chvatliny a na k. ú. Chlístovice.

Koridor D217 nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů a v jejich ploše se nenacházejí zdroje vody určené k zásobování obyvatelstva.

Koridor D217 prochází územím ochranného pásma II. stupně zdrojů přírodních léčivých minerálních vod lázní Poděbrady. Tento vliv je hodnocen jako málo významný.

Vlivy na zemědělský půdní fond

Využitím koridorů D216 a D217 dojde k záboru ZPF v rozsahu 246,24 ha. Pro koridor D216 činí celkový zábor ZPF 198,85 ha, z toho 135,35 ha půd 1. a 2. třídy ochrany (tj. 68 %). Pro koridor D217 činí celkový zábor ZPF 47,39 ha, z toho 34,62 ha půd 1. a 2. třídy ochrany (tj. 73 %).

Vlivy na lesy a PUPFL

Vlivy na les budou vyvolány v důsledku využití koridoru D216. Koridor D216 zasahuje do pozemků určených k plnění funkce lesa v délce cca 3,5 kilometrů, což při předpokládané šířce koridoru 40 metrů znamená celkový zábor PUPFL v rozsahu cca 14,23 ha. Využití koridoru D217 nebude spojeno se záborem lesa.

Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Vyhodnocením koridoru byly identifikovány tyto vlivy ve vztahu k limitům v oblasti ochrany horninového prostředí a přírodních zdrojů:

Koridor D216 prochází dvěma nevýhradními ložisky štěrkopísků a technických zemin Chrášťany u Českého Brodu (ID 3247900 - dosud netěženo) a Chotouň (ID 3248 300 - povrchová těžba z vody, severně od vymezeného koridoru směrem k obci). Na k. ú. Dobřeň u Kutné Hory se dostává do kontaktu s východním okrajem CHLÚ Solopysky u Kutné Hory výhradního ložiska stavebního kamene (ID16600000).

V případě obou nevýhradních ložisek se nejedná o střet ve smyslu Horního zákona, neboť tato ložiska jsou součástí dotčených pozemků**1**. V tomto smyslu je vliv hodnocen jako málo významný až zanedbatelný (0/-1).

Koridoru D216 minimálně kontaktuje okraj CHLÚ Solopysky u Kutné Hory vymezený pro výhradní ložisko stavebního kamene (ID16600000). Vlastní bloky zásob užitkové suroviny jsou vymezeny v západní části CHLÚ a jejich případné využití nebude vymezením a využitím koridoru zásadním způsobem znemožněno ani ztíženo**2**.

Koridor D217 prochází mezi dvěma bloky schváleného prognózního zdroje štěrkopísků Nymburk (ID 9370039), jejichž vymezení respektuje ochranný pilíř tělesa stávající železniční trati Poříčany – Nymburk. Ačkoliv koridor svoji šířkou v tomto úseku (cca 100 m) okrajově zasahuje do obou bloků, je i s ohledem na stupeň prozkoumanosti zásob vliv klasifikován jako nulový.

Koridor D217 okrajově zasahuje do nevýhradního ložiska – štěrkopísků Nymburk. V rámci zpřesnění koridoru lze tento vliv vyloučit.

Koridory D216 a D217 nezasahují do sesuvných území. V rámci koridoru D216 se nachází území s výskytem důlních děl menšího rozsahu na hranici obcí Dobrovítov a Zbýšov.

Vlivy koridorů na horninové prostředí jsou hodnoceny jako nulové až mírně negativní.

Vlivy na faunu, flóru, biodiverzitu a ekosystémy

V důsledku využití koridorů D216 a D217 dojde k ovlivnění stanovištních podmínek v rozsahu železniční trati a jejího blízkého okolí. Využitím koridorů dojde k významném ovlivnění podmínek pro migraci bioty.

Provedeným hodnocením byly identifikovány střety se skladebnými prvky územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální a regionální úrovně. Podmínkou využití koridorů je zajištění zachování funkcí dotčených biokoridorů a biocenter.

Využitím koridorů nebudou dotčena zvláště chráněná území a lokality soustavy Natura 2000. V koridoru D216 se nachází památné stromy, které mohou být negativně dotčeny.

---

[1] § 7 zák. č. 44/1988 Sb., horní zákon, ve znění pozdějších předpisů.

[2] § 16 odst. 2 horního zákona.

Vlivy na krajinu, krajinný ráz
Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahu v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude prostupnost území pro člověka.

Vlivy na kulturní, historické, architektonické a archeologické dědictví
Využití koridorů nebude spojeno s významnými vlivy na kulturní, historické, architektonické a archeologické dědictví. Využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahů mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou.

Vlivy na hmotný majetek
Posuzované koridory D216 a D217 jsou vymezeny v kontaktu s prvky dopravní a technické infrastruktury. Využití koridoru dojde k ovlivnění těchto prvků.

V koridoru D216 se stavební objekty vyskytují na území obcí Chlístovice (k. ú. Chlístovice) a Petrovice I (k. ú. Újezdec). Na k. ú. Chlístovice je obytný objekt situován v blízkosti osy koridoru, takže nelze vyloučit nutnost změny jeho využití, příp. demolici. Konkrétní způsob řešení přesahuje měřítko podrobnosti ZÚR. Do plochy zemědělského areálu v k. ú. Újezdec zasahuje koridor pouze okrajově a je pravděpodobné, že upřesněním trasy v podrobnějším měřítku bude možné (i s ohledem na šířku koridoru) zásah do areálu vyloučit.

V případě koridoru D217 se stavební objekty vyskytují na území obcí Poříčany (k. ú. Poříčany), Sadská (k. ú. Sadská), Hořátev (k. ú. Hořátev) a Nymburk (k. ú. Nymburk). Ve všech případech se jedná o výrobní nebo skladové areály. Rozsah zásahu do těchto ploch není možné v měřítku ZÚR stanovit a bude tedy předmětem řešení v rámci upřesnění trasy v ÚPD dotčených obcí a navazujících fázích projektové přípravy.

Vlivy na hmotný majetek jsou u obou koridorů hodnoceny jako mírně negativní (-1).

Kumulativní a synergické vlivy
Provedeným hodnocením byly identifikovány potenciálně negativní vlivy ve vztahu těmto složkám životního prostředí a veřejnému zdraví:

- hluk a obyvatelstvo
- půda
- podzemní a povrchové vody
- flóra, fauna a biologická rozmanitost
- krajina

Rozsah těchto vlivů je hodnocen jako mírně až významně negativní.

Přeshraniční vlivy
Využití koridorů D216 a D217 nebude spojeno s vlivy přesahujícími hranice kraje.

Využití koridorů D216 a D217 nebude spojeno s vlivy přesahujícími hranice České republiky.

Porovnání aktivní a nulové varianty
Návrh 9A ZÚR SK je zpracován invariantně. Vymezeny nejsou plochy ani koridory ve variantním řešení. V rámci předkládaného vyhodnocení bylo provedeno porovnání aktivní varianty (9A ZÚR SK) s nulovou variantou (ZÚR SK ve znění (vydaných) aktualizací č. 1. a 2.).

Z tohoto porovnání vyplývá, že variantou s nižší mírou negativních vlivů je varianta nulová. Vyhodnocením koridorů, které jsou vymezeny ve variantě aktivní, nebyly identifikovány vlivy, které by

neumožňovaly přijetí koncepce. S koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace.

Pro sledování dopadů koncepce 9A ZÚR SK na životní prostředí jsou stanoveny monitorovací ukazatele. Zpracovatel doporučuje sledovat indikátory těchto složek životního prostředí: Flóra, fauna a biologická rozmanitost, krajina, půda (ZPF a PUPFL) a veřejné zdraví.

Navržena byla opatření pro vyloučení a minimalizaci identifikovaných potenciálně negativních vlivů na sledované složky životního prostředí a veřejné zdraví.

Z provedeného hodnocení návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyplývá, že při uplatnění opatření k předcházení nebo minimalizaci zjištěných negativních vlivů obsažených v této dokumentaci jsou vlivy návrhu 9A ZÚR SK na obyvatelstvo a složky životního prostředí akceptovatelné.

1. Koridor D216 pro trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje

1.1 Opatření k omezení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví

a) Zajistit dodržení platných limitů pro hluk z železniční dopravy u veškeré chráněné zástavby sídel podél železniční trati včetně kumulativních vlivů ostatních zdrojů hluku v území.

Jedná se o základní podmínku umístění trati s ohledem na ochranu obyvatel. Opatření je záměrně formulováno tak, aby v místě, kde dochází ke křížení s dalšími železničními tratěmi a současně k přiblížení k obytné zástavbě, byla zdůrazněna podmínka splnění limitů pro hluk z železniční dopravy při uvažování provozu na všech tratích v dané lokalitě, a to s ohledem na eliminaci rizika vzniku nadlimitní zátěže v důsledku kumulativních vlivů.

Konkrétní rozsah protihlukové ochrany bude závislý na směrovém vedení trasy ve vztahu k chráněné zástavbě, morfologii terénu a konkrétnímu návrhu průchodu územím (zářez, násep, most, estakáda). Vedle toho bude nutné v dalších fázích projektové přípravy prověřit možnost použití všech dalších způsobů snížení hlukové zátěže, jako např. (SŽDC 2018):

- snížení hlučnosti u zdroje (aerodynamické řešení čela vlaku, zakrytí podvozků, kapotování přechodů mezi vlaky atd.);
- protihlukové bariéry a protihlukové valy (vzhledem k oddálení nejvyšší části valu od zdroje hluku musí být val pro dosažení stejného efektu vždy vyšší než stěna a klade zvýšené nároky na zábory pozemků)
- opatření u exponovaných objektů (zajištění nuceného odvětrání vnitřních chráněných prostor);
- případně odkup nebo změna užívání vybraných chráněných prostor, resp. objektů.

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat minimalizaci zdravotních rizik z hlukové zátěže v prostorech souběžného působení hluku z více železničních tratí a v územích zatížených současně hlukem ze silniční dopravy (viz kap. 6.3.). V těchto případech nelze ani přímo stanovit společnou limitní hodnotu, ani vymáhat redukci hluku z provozu železnice pod úroveň platných limitů. Z tohoto důvodu lze doporučit zpracování komplexní akustické studie zahrnující všechny zdroje hluku v území a na jejím podkladě i vyhodnocení zdravotních rizik s tím, že teprve na základě těchto podkladů bude v součinnosti s orgánem ochrany veřejného zdraví charakter a rozsah opatření pro minimalizaci negativních dopadů na zdraví obyvatel.

b) Minimalizace vlivů na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí stávající zástavby včetně vytvoření územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných opatření dále uvedených sídel:

Katastr (obec)	Počet nadlimitně zasažených objektů
Klučov u Českého Brodu (Klučov)	vyšší desítky objektů
Lstiboř (Klučov)	vyšší desítky objektů
Chrášťany u Českého Brodu (Chrášťany)	vyšší desítky objektů

Katastr (obec)	Počet nadlimitně zasažených objektů
Klášterní Skalice (Klášterní Skalice)	nižší desítky objektů
Svojšice u Kouřimi (Svojšice)	vyšší desítky objektů
Dolní Chvatliny (Dolní Chvatliny)	vyšší desítky objektů
Pučery (Kořenice)	vyšší desítky objektů
Solopysky u Kutné Hory (Suchdol)	vyšší desítky objektů
Polánka u Malešova (Malešov)	jednotky objektů
Miletice u Nepoměřic (Nepoměřice)	nižší desítky objektů
Zdeslavice u Chlístovic (Chlístovice)	jednotky objektů
Bahno (Černíny)	vyšší desítky objektů
Opatovice I (Opatovice I)	vyšší desítky objektů
Korotice (Úmonín)	vyšší desítky objektů
Vilémovice u Červených Janovic (Červené Janovice)	nižší desítky objektů
Paběnice (Paběnice)	vyšší desítky objektů
Újezdec (Petrovice I)	nižší desítky objektů
Senetín (Petrovice I)	nižší desítky objektů
Čejkovice u Zbýšova (Čejkovice)	nižší desítky objektů
Damírov (Zbýšov)	nižší desítky objektů
Chlum u Zbýšova (Zbýšov)	nižší desítky objektů

1.2 Opatření k omezení vlivů na vodu.

a) Minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým území Šembery, Výrovky a Bečvárky.

b) Minimalizace vlivů na režim a jakost vodních zdrojů Dolní Chvatliny a Chlístovice, případně kompenzace zajištěním náhradního zdroje pro zásobování dotčené obce.

V měřítku ZÚR nelze kvantifikovat vliv záměru na uvedené vodní zdroje. Konkrétní vliv se bude odvíjet od navrženého způsobu založení drážního tělesa a s tím spojeného zásahu do horninového prostředí v daném úseku stavby na základě výsledků inženýrskogeologického a hydrogeologického průzkumu provedených v dalších fázích projektové přípravy záměru. Pokud hydrogeologický průzkum prokáže nemožnost zajištění ochrany některého z uvedených vodního zdrojů v rozsahu podmínek stanovených vodoprávním rozhodnutím pro jeho ochranná pásma, bude nutné dotčené obci kompenzovat ztrátu této kapacity zajištěním náhradního zdroje. Vzhledem k lokálnímu významu obou vodních zdrojů a skutečnosti, že řešení této problematiky bude probíhat převážně v režimu zák. č. 254/2001 Sb., vodní zákon, ve znění pozdějších předpisů, není toto opatření transponováno do kapitoly 11.

1.3 Opatření k omezení vlivů na ZPF a PUPFL

a) Minimalizace záboru ZPF I. a II. třídy ochrany;

b) Minimalizace vlivů na PUPFL a lesní porosty;

1.4 Opatření k omezení vlivů na horninové prostředí

a) Prověřit případnou možnost využití nevýhradních ložisek štěrkopísku a technických zemin Chrášťany (ID 324 7900) a Chotouň (ID 3248300).

Z výkresu č. 4 je patrné, že vymezený koridor zasahuje do obou ložisek poměrně výrazně. Ložiska sice nejsou chráněna podle horního zákona, ale s ohledem na dlouhodobě se snižující objem disponibilních zásob aktuálně využívaných ložisek těženého kameniva doporučujeme prověřit možnost jejich využití v rámci výstavby. Toto opatření bude uplatňováno prostřednictvím zák. č. 62/1988 Sb., o geologických pracích, ve znění pozdějších předpisů a není proto převzato do kap. 11.

b) V dalších fázích projektového řešení stavby zohlednit možný výskyt starých důlních děl v rámci koridoru na rozhraní obcí Dobrovítov a Zbýšov.

Jak vyplývá z kap. 6.2.8 a z výkresu č. 4, v rámci v uvedené části vymezeného koridoru jsou evidovány pozůstatky pro historické důlní činnosti spojené s těžbou zlata. S ohledem na nedostatek údajů o jejím charakteru a rozsahu je nutné tomuto aspektu věnovat náležitou pozornost v rámci inženýrskogeologického průzkumu území v dalších fázích projektové přípravy záměru. V měřítku ZÚR není možné, mj. i s ohledem na ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona, významnost tohoto vlivu podrobněji vyhodnotit. Z tohoto důvodu není toto opatření převzato do kap. 11.

1.5 Opatření k omezení vlivů na biodiverzitu, flóru, faunu a ekosystémy

a) Minimalizace vlivů na funkčnost dotčených skladebných prvků ÚSES regionální úrovně.

b) Na k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova zajistit prostupnost drážního tělesa pro velké savce.

1.6 Opatření k omezení vlivů na krajinu a kulturně historické dědictví

Opatření jsou navržena společně z toho důvodu, že kulturně historické hodnoty území patří (vedle hodnot přírodních) mezi zásadní krajinotvorné struktury, které se významně spolupodílejí na vytváření esteticky, kompozičně či spirituálně vnímaných prvků v krajině včetně jejich vzájemných vazeb.

a) Začlenění stavby do krajiny s cílem minimalizace vlivu na krajinný ráz území;

Opatření je navrhováno s cílem minimalizace vlivu využití koridoru na krajinný ráz. Nová železniční trať se stane významnou antropogenní osou v území. Míra jejího uplatnění v krajině bude závislá především na řešení nivelety stavby vůči reliéfu území (násypy, estakády, zářezy, tunely) a parametrech protihlukových opatření v konkrétních úsecích trati. Tyto aspekty jsou s ohledem na svoji podrobnost, řešeny až v navazujících fázích projektové staveb toto opatření proto nebude převzato do návrhu podmínek pro rozhodování v kap. 11.

b) Zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě.

c) Minimalizace vlivů na charakter a genius loci dotčených částí regionů lidové architektury Českobrodsko a Kutnohorsko

1.7 Opatření k omezení vlivů na hmotný majetek

a) Upřesněním trasy v rámci koridoru minimalizovat vliv na zastavěné území v k. ú. Újezdec (obec Petrovice I)

2. Koridor D 217 pro trať (spojku) VRT – Nymburk

2.1 Opatření k omezení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví

a) Zajistit dodržení platných limitů pro hluk z železniční dopravy u veškeré chráněné zástavby sídel podél železniční trati včetně kumulativních vlivů ostatních zdrojů hluku v území.

Důvody pro návrh tohoto opatření stejně jako možné způsoby jeho uplatnění jsou identické, jako v případě koridoru D216 a proto odkazujeme na výše uvedený text k opatření 1a). Z totožných důvodů také není toto opatření zahrnuto do kap. 11.

b) Minimalizace vlivů na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí stávající zástavby včetně vytvoření územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných opatření dále uvedených sídel:

Katastr (obec)	Počet nadlimitně zasažených objektů
Poříčany (Poříčany)	jednotky objektů
Třebestovice (Třebestovice)	jednotky objektů
Sadská (Sadská)	vyšší desítky objektů
Hořátev (Hořátev)	nižší desítky objektů
Nymburk (Nymburk)	jednotky objektů

2.2 Opatření k omezení vlivů na vodu a přírodní léčivé zdroje

a) Minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým území Šembery a Výrovky.

b) Minimalizovat narušení ochranných podmínek jakosti a vydatnosti přírodních léčivých zdrojů a minerálních vod lázní Poděbrady

2.3 Opatření k omezení vlivů na ZPF

a) Minimalizace minimalizací rozsahu záboru ZPF I. a II. třídy ochrany;

Opatření k minimalizaci vlivů na PUPFL a lesní porosty nejsou v případě koridoru D217 navrhována. Dané vlivy nebyly v rámci vyhodnocení zjištěny.

2.4 Opatření k omezení vlivů na horninové prostředí

Pro koridor D217 nejsou opatření navrhována. Jak je uvedeno v kap. 6.2.7 prochází koridor mezi dvěma bloky schváleného prognózního zdroje štěrkopísků Nymburk (ID 9370039), jejichž vymezení respektuje ochranný pilíř tělesa stávající železniční trati Poříčany – Nymburk. Vliv na tento prognózní zdroj byl vyhodnocen jako nulový.

2.5 Opatření k omezení vlivů na biodiverzitu, flóru, faunu a ekosystémy

a) Minimalizace vlivů na zajištěním zachování funkčnost dotčených skladebných prvků ÚSES regionální úrovně.

b) Na k. ú. Hořátev a Zvěřínek zajistit prostupnost drážního tělesa pro velké savce.

2.6 Opatření k omezení vlivů na krajinu a kulturně historické dědictví

Tak jako u koridoru D216 jsou opatření navržena společně, neboť kulturně historické hodnoty území patří (vedle hodnot přírodních) mezi zásadní krajinotvorné struktury, které se významně spolupodílejí na vytváření esteticky, kompozičně či spirituálně vnímaných prvků v krajině včetně jejich vzájemných vazeb.

a) Začlenění stavby do krajiny s cílem minimalizace vlivu na krajinný ráz území

Opatření je navrhováno ze stejných důvodů jako v případě koridoru D216 (viz ad 1.6.a). Pozitivními předpoklady pro zmírnění tohoto vlivu jsou fixace části koridoru D217 (úsek Nymburk – Sadská) na těleso stávající železniční trati č. 060 Poříčany – Nymburk a celkově rovinatý reliéf této části dotčeného území. Míra uplatnění této stavby v krajině bude (na rozdíl od koridoru D216) závislá pouze na parametrech protihlukových opatření v konkrétních úsecích trati. Ze stejných důvodů jako v případě koridoru D216 není toto opatření převzato do kapitoly 11.

b) Zajištěním prostupnosti území pro člověka

Opatření k minimalizaci vlivů na region lidové architektury Nymbursko a Městecko není navrženo z následujících důvodů:

- na území tohoto RLA (severně od silnice II/611 Sadská – Poděbrady) je koridorD217 je vymezen v peáži se stávající železniční tratí č. 060 Poříčany – Nymburk;
- ve volné krajině, mimo intravilány sídel se ve volné krajině nenacházejí žádné nemovité kulturní památky ani jiné architektonicky nebo urbanisticky hodnotné objekty nebo soubory staveb;
- rovinatý reliéf vytváří předpoklad pro minimalizaci vizuálního uplatnění stavby v krajině.

2.7 Opatření k omezení vlivů na hmotný majetek

a) Upřesněním trasy v rámci koridoru minimalizovat vliv na zastavěná území v k. ú. Poříčany, Sadská, Hořátev a Nymburk.

Opatření, která je možné zcela nebo částečně uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování jsou uvedena zde:

Návrh na úpravu článku (129):

V kapitole 4.1.1.2. Železniční doprava navrhujeme doplnit článek (129) ZÚR SK o nová písm. d) a e) v tomto znění:

d) koridor D216 trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje:

ZÚR stanovují tyto kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru:

⇒ minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým území Šembery, Výrovky a Bečvárky;

⇒ minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost;

⇒ zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova;

⇒ minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;

⇒ minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko.

ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování:

⇒ Upřesněním trasy v rámci vymezeného koridoru:

✓ minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel včetně vytvoření územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných opatření sídel v území dále uvedených obcí, resp. jejich katastrálních území:

OBEC	KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ
Klučov	Klučov u Českého Brodu, Lstiboř
Chrášťany	Chrášťany u Českého Brodu
Klášterní Skalice	Klášterní Skalice
Svojšice	Svojšice u Kouřimi
Dolní Chvatliny	Dolní Chvatliny
Kořenice	Pučery
Suchdol	Solopysky u Kutné Hory
Malešov	Polánka u Malešova
Nepoměřice	Miletice u Nepoměřic
Chlístovice	Zdeslavice u Chlístovic
Černíny	Bahno
Opatovice I	Opatovice I
Úmonín	Korotice
Červené Janovice	Vilémovice u Červených Janovic
Paběnice	Paběnice
Petrovice I.	Újezdec a Senetín,
Čejkovice	Čejkovice u Zbýšova
Zbýšov	Damírov, Chlum u Zbýšova

✓ minimalizovat rozsah záboru ZPF I. a II. třídy ochrany

✓ minimalizovat narušení lesních porostů na území obcí Suchdol (k. ú. Dobřeň u Kutné Hory), Čejkovice (k. ú. Čejkovice u Zbýšova) a Zbýšov (k. ú. Zbýšov v Čechách a Chlum u Zbýšova).

✓ Vytvořit územní podmínky pro minimalizaci negativních dopadů na zastavěná území v ploše koridoru.

e) koridor pro vysokorychlostní trať D217 (spojka) VRT – Nymburk:

ZÚR stanovují tyto kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru:

⇒ minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým území Šembery a Výrovky;

⇒ nenarušení ochranných podmínek zdrojů jakosti a vydatnosti přírodních léčivých zdrojů a minerálních vod lázní Poděbrady;

⇒ minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost

⇒ zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Hořátev a Zvěřínek;

⇒ minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;

ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování:

⇒ Upřesněním trasy v rámci vymezeného koridoru:

✓ minimalizovat vliv na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel včetně vytvoření územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných opatření sídel v území dále uvedených obcí, resp. jejich katastrálních území:

OBEC	KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ
Poříčany	Poříčany
Sadská	Sadská
Hořátev	Hořátev

✓ minimalizovat rozsah záboru ZPF I. a II. třídy ochrany

✓ Vytvořit územní podmínky pro minimalizaci negativních dopadů na zastavěná území v ploše koridoru.

Odůvodnění navrhovaných požadavků

d) koridor D216 trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje:

Kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru

⇒ Minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým území Šembery, Výrovky a Bečvárky (1.2.a)

Koridor D216 kříží řadu vodních toků, jejichž křížení přemostěním nebo realizací propustků v odpovídajících parametrech na základě hydrotechnických výpočtů v navazujících fází projektového řešení záměru. Vyšší vodnost a rozsáhlejší povodí včetně stanovených záplavových území mají pouze Šembera, Výrovka a Bečvárka. Opatření je navrhováno s cílem vyloučení nepříznivého ovlivnění odtokových poměrů v území, vzniku bariér zhoršující odtok vody v území. Koridor D216 kříží jejich záplavová území Q_{100} na území obcí Klučov (Šembera), Klášterní Skalice (Výrovka) a Svojšice (Bečvárka).

⇒ Minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost (1.5.a)

Opatření je navrhováno s cílem zajištění zachování funkcí skladebných prvků ÚSES, které jsou v kontaktu s vymezeným vymezený koridorem D216 kříží nebo do nich zasahuje (viz kap. 6.2.8). V převážné většině případů, kdy ke vzájemnému křížení dochází pod dostatečně velkým úhlem, by mělo řešení spočívat v zajištění prostupnosti drážního tělesa parametrech odpovídajících charakteru migrující bioty. Složitější podmínky byly zjištěny v následujících případech:

- Na území obce Svojšice koridor kříží RC958 Svojšická Bažantnice vymezené v zamokřených plochách údolní nivy Bečvárky mezi rybníky Svojšický a Utopenec. V tomto případě je nutné, aby technické řešení zahrnulo též minimalizaci vlivů na

hydrologické poměry údolní nivy, které zá-sadním způsobem podmiňují charakter společenstev a stanovišť tohoto biocentra.

- Na území obce Suchdol přechází koridor přes RC 1846 Dobřeňský les a oba biokoridory směřující k severu (RK 1293 Dobřeňský les – Na soutoku) i k jihu (RK Dobřeňský les – Švadlenka) jsou z části vedeny víceméně paralelně s osou koridoru D216. Upřesnění trasy koridoru musí být v této části území řešeno s ohledem na minimalizaci vlivů na funkčnost obou uvedených bioko-ridorů a minimalizaci zásahu do porostů lesního komplexu, resp. do jeho části, ve kterém je vy-mezeno RC Dobřeňský les.

⇒ Minimalizace omezení prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova (1.5.b)

Páteřní stavby dopravní infrastruktury představují téměř vždy vznik další bariéry zvyšující fragmentaci krajiny a snižující její migrační prostupnost. Vedle „standardní" úrovně prostupnosti pro migrující organismy v místech křížení biokoridorů a vodních toků a jejich údolních niv, vyžadují specifický způsob řeše-ní místa křížení dopravních staveb s migračními koridory chráněných druhů velkých savců. Z výkresu č. 3 a z obr. 57 v kap. 6.2.8 textové části je patrné, že v případě koridoru D216 dochází k jejich křížení ve výše uvedených katastrálních územích. Pozitivním aspektem obou zjištěných případů je skutečnost, že se v blízkosti nenacházejí žádné objekty chráněné zástavby, které by vyžadovali realizaci ochranných opat-ření ke snížení hlukové zátěže (protihlukové stěny nebo valy) zvyšujících bariérový efekt každé stavby.

⇒ Zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě (1.6.b).

Opatření je navrhováno s cílem zajištěním prostupnosti území pro člověka v zájmu zachování jeho sebeidentifikace s okolní krajinou, podmínek pro rozvoj šetrných druhů dopravy a ochrany potenciálu pro provozování sportovně rekreačních aktivit (pěší turistika, cykloturistika). Preference míst, kde vymezený koridor kříží stávající silnice, místní komunikace a cesty pro pěší a cyklisty je dána jednak minimalizací územních nároků spojených s jejich přeložkami a zachováním stávajících směrů propojení sídel, která může přispět k rychlejší akceptaci realizované stavby obyvateli dotčeného území.

⇒ Minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko (1.6.c)

Vymezený koridor prochází oběma regiony v délce 10 (Českobrodsko), resp. 8 km (Kutnohorsko). Dochované objekty nebo soubory staveb lidové architektury nejsou vymezením koridoru dotčeny. K ovlivnění charakteru obou regionů může dojít zejména z hlediska narušení stávajících kompozičních vazeb sídel s okolní krajinou. Rozsah a významnost jejich narušení se bude přímo úměrná úspěšnosti začlenění nové železniční trati do krajiny a minimalizaci vlivů na omezení prostupnosti území a fragmentaci krajiny.

Úkoly pro územní plánování

⇒ Minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel včetně vytvoření územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných opatření sídel v území dále uvedených obcí, resp. jejich katastrálních území (1.1.b)

Železniční tratě obecně představují v závislosti na intenzitě provozované dopravy významným zdrojem hlukové zátěže s dopadem na zastavěná území sídel, zejména objekty tzv. chráněné zástavby. Povinnost realizace opatření k dodržení platných hlukových limitů u těchto objektů vyplývá z ust. § 30 odst. 1 a 3 zák. č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů. Jejich konkrétní rozsah bude stanoven až v rámci přípravy podkladů pro navazující rozhodování o území (viz kap. 8, opatření 1.a) a není proto primárním důvodem pro návrh této podmínky.
Navržený úkol je formulován šířeji s cílem minimalizace hlukové zátěže v dotčené zástavbě, která sice nemusí být nutně exponována nad úroveň platných hlukových limitů, přesto však provoz na železnici může být (v porovnání se současným stavem) zdrojem narušení faktorů pohody, včetně psychologických vlivů. Upřesnění trasy ve vztahu k chráněné zástavbě může

kromě toho významně ovlivnit rozsah a charakter protihlukových opatření a zmírnit omezení dalšího územního rozvoje dotčených sídel.
K celkovému zmírnění zátěže dále pozitivně přispívá vytvoření územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných nebo kompenzačních opatření. SEA proto návrhem tohoto úkolu ukládá řešit v územních plánech uvedených obcí takové upřesněné vedení trasy, které bude vyvolávat co nejmenší vliv na kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby, přičemž vymezené plochy musí umožnit nejen vyhledání optimální trasy komunikace, ale také případnou realizaci ochranných protihlukových opatření (protihlukové valy nebo stěny, vegetační pásy ochranné zeleně).
Územní podmínky pro realizaci protihlukových opatření je žádoucí v konkrétních případech vytvářet s rezervou 3dB. Důvody pro stanovení této rezervy vycházejí z principu předběžné opatrnosti, neboť reálná hluková zátěž v době realizace stavby může být z důvodu vyšších než předpokládaných dopravních intenzit vyšší než udávají modelové výpočty a může tak vyžadovat větší rozsah ochranných opatření včetně s tím souvisejících územních nároků. Stejně tak ve využití území v okolí budoucí stavby může dojít ke změnám, přičemž významným aspektem pro rozsah protihlukových opatření jsou kromě funkce objektů a jejich vzdálenosti od komunikace také jejich konkrétní technické parametry Výše této rezervy (3dB) je stanovena na základě dosavadních zkušeností a dobré praxe, vyplývající ze zjištěných odchylek mezi výsledky modelových výpočtů (akustické studie) a reálné hlukové situace po dokončení stavby. Druhým důvodem je měřítko podrobnosti ZÚR, ve kterém není možné zohlednit technické řešení dané stavby.
Součástí těchto ochranných opatření může být také realizace vegetačních bariér, která opticky oddělí těleso železnice od přilehlé zástavby a přispěje ke zmírnění jeho vizuální působení a celkovému začlenění do krajiny. K tomuto účelu bude v hodné (v závislosti na místních podmínkách) využít zejména úseků s protihlukovými stěnami nebo protihlukovými valy
Do výčtu obcí, ve kterých je doporučeno tuto problematiku řešit (viz tabulka výše) byla v prvním kroku zahrnuta všechna sídla, ve kterých byly v měřítku ZÚR identifikovány části zástavby exponované hlukem nad úrovní limitů platných pro denní dobu, tzn. 60 dB (viz kap. 6.2.2 Tabulka 21). Toto vymezení bylo provedeno „na straně bezpečnosti“ neboť rozsah nadlimitně zatíženého území je v tomto případě větší než při použití limitu 50 dB, platného pro hlukovou zátěž v noční době (22 – 6 hod.). Následně byl tento výčet upřesněn na základě podrobnějšího odhadu protihlukových opatření provedeného v rámci „*Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav, část A.2.6.1 Posouzení vlivů stavby na složky životního prostředí*“ [3].

⇒ Minimalizovat rozsah záboru ZPF I. a II. třídy ochrany (1.3.a)

Opatření je navrhováno s cílem minimalizace rozsahu vlivu na zemědělských půdní fond, zejména půd I. a II. třídy ochrany. Pro koridor D216 činí celkový zábor ZPF 198,85 ha, z toho 135,35 ha půd 1. a 2. třídy ochrany (tj. 68 %). Kvalitní zemědělské půdy se nacházejí v celém zájmovém území, vysoké zastoupení kvalitních zemědělských půd je pak zejména na území obcí Bečváry, Kořenice, Dolní Chvatliny, Svojšice, Zalešany, Klášterní Skalice, Třebovle, Chrášťany, Kounice a Klučov.

⇒ Minimalizovat narušení lesních porostů na území obcí Suchdol (k. ú. Dobřeň u Kutné Hory), Čejkovice (k. ú. Čejkovice u Zbýšova) a Zbýšov (k. ú. Zbýšov v Čechách a Chlum u Zbýšova) – viz 1.3.b

Opatření je navrhováno s cílem minimalizace záboru lesa, pozemků určených k plnění funkcí lesa. Ochrana lesa je požadována nejen z důvodu ochrany tohoto typu ploch, ale také z důvodu ochrany přírodního prvku pozitivně ovlivňující ekologickou stabilitu území, biologickou rozmanitost, retenci vody v území atd. K největšímu zásahu do lesních porostů dochází zejména na území obcí Čejkovice a Zbýšov. Negativní význam zásahu na území obce Suchdol zvyšuje skutečnost, že dotčená část lesního porostu plní zároveň funkci regionálního biocentra RC 1846 Dobřeňský les.

⇒ Vytvořit územní podmínky pro minimalizaci dopadů na zastavěná území v ploše koridoru (1.7.a).

[3] SUDOP Praha a.s. (2020).

Vyhodnocení vlivů na hmotný majetek v rámci SEA je nutně limitováno měřítkem podrobnosti posuzované koncepce. Řešení této problematiky je standardní součástí navazujících procesů dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (EIA), resp. dle stavebního zákona (ÚPD obcí, rozhodování o území), v rámci kterých dochází k upřesnění trasy liniové stavby, pro kterou návrh 9A ZÚR SK vymezuje posuzovaný koridor.
V kap. 6.2.10 byly v ploše koridoru identifikovány stavební objekty na území obcí Chlístovice a Petrovice I. V případě obytného objektu v k. ú. Chlístovice není možné v měřítku ZÚR navrhnout konkrétní opatření k vyloučení nebo minimalizaci vlivu. Objekt je situován v blízkosti osy koridoru a způsob řešení tohoto střetu bude možné stanovit až v podrobnějším měřítku na základě projektového řešení a provedení tohoto úseku stavby. V měřítku ZÚR byl v ploše vymezeného koridoru identifikován pouze zemědělský areál v k. ú. Újezdec (obec Petrovice I).

e) koridor D217 pro trať (spojku) VRT - Nymburk:

Kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru

⇒ Minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým území Šembery a Výrovky (2.2.a)

Také koridor D217 přes svůj menší rozsah přechází několik vodních toků, jejichž křížení přemostěním nebo realizací propustků v odpovídajících hydrotechnických parametrech bude předmětem navazujících fází projektového řešení záměru. Vyšší vodnost a rozsáhlejší povodí včetně stanovených záplavových území mají pouze Šembera a Výrovka, které koridor v území mezi Sadskou a Hořátví, krátce před jejich vzájemným soutokem. Opatření k vyloučení nepříznivého ovlivnění odtokových poměrů (ve smyslu vzniku bariér zhoršujících přirozený odtok) je navrhováno i z toho důvodu, že významná část je součástí údolní nivy Labe a jejíž hydrologické a hydrogeologické poměry jsou přímo ovlivňovány vodním režimem řeky.

⇒ Nenarušení ochranných podmínek jakosti a vydatnosti přírodních léčivých zdrojů a minerálních vod lázní Poděbrady (2.2.b)

Koridor D217 větší částí svého vymezení (Nymburk – Třebestovice) prochází ochranným pásmem II. stupně PLZ lázní Poděbrady. Vzhledem k celostátnímu významu tohoto lázeňského místa je nutné v rámci směrového a výškové řešení trasy, jakož i při vlastním provedení stavby uplatnit opatření k minimalizaci zásahů do stanovených podmínek ochrany jeho přírodních léčivých zdrojů. Zásadní podmínkou ochrany PLZ je nenarušení režimu a jakosti podzemních vod v křídových sedimentech a povrchové vody v kvartérních uloženinách Labe a jeho přítoků v rozsahu území zahrnutého do tohoto ochranného pásma.

⇒ Minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost (2.5.a)

Opatření je navrhováno s cílem zajištění zachování funkcí skladebných prvků ÚSES, které jsou v kontaktu s vymezeným koridorem D217.vymezený koridor D217 kříží nebo do nich zasahuje (viz kap. 6.2.8). V převážné většině případů, kdy ke vzájemnému křížení dochází pod dostatečně velkým úhlem, by mělo řešení spočívat v zajištění prostupnosti drážního tělesa parametrech odpovídajících charakteru migrující bioty. Kromě minimalizace vlivů na RC1205 Kersko I, do kterého okrajově zasahuje západní koncový úsek koridoru (k. ú. Poříčany) je nutné věnovat pozornost zajištění prostupnosti drážního tělesa na k. ú. Třebestovice, kde je nutné řešit křížení s RK 1234 Kersko I – Šembera v koordinaci prostupností stávajícího tělesa dálnice D11, která je vedena v souběhu se severní hranicí vymezeného koridoru.

⇒ Zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Hořátev a Zvěřínek (2.5.b)

Jak již bylo uvedeno výše (viz koridor D216) páteřní stavby dopravní infrastruktury představují téměř vždy vznik další bariéry zvyšující fragmentaci krajiny a snižující její migrační prostupnost, přičemž specifický způsob řešení vyžadují místa křížení dopravních staveb s migračními koridory chráněných druhů velkých savců. Z výkresu č. 3 a z obr. 57 v kap. 6.2.8 textové části je patrné, že v případě koridoru D217 dochází k jeho křížení v místě přechodu údolí Šembery (též RK ÚSES) na k. ú. Hořátev a Zvěřínek. Pozitivním aspektem v daném úseku je koridor fixován stávající železniční tratí Poříčany – Nymburk s existujícím přemostěním říčního údolí. Význam odpovídajícího řešení prostupnosti drážního tělesa v tomto místě posiluje skutečnost, že v důsledku realizace této traťové spojky dochází k posílení k prostorové izolaci nepříliš rozsáhlého území v trojúhelníku Milčice (křížení D217 s dálnicí

D11) – Nymburk – Liblice n. Cidlinou, jehož strany (prostorové bariéry) tvoří posuzovaný koridor D217, dálnice D11 a řeka Labe společně se silnicí I/38 a železniční tratí č. 231 Nymburk - Kolín na levém, resp. na pravém břehu řeky.

⇒ Minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě (2.6.b)

Stanovení tohoto požadavku pro tento koridor bylo vysvětleno výše ve vztahu ke koridoru D216. V případě koridoru D217 jsou tyto důvody totožné.

Úkoly pro územní plánování

⇒ Minimalizovat vliv na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel včetně vytvoření územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných opatření sídel v území dále uvedených obcí, resp. jejich katastrálních území (2.1.b).

Důvody pro návrh tohoto opatření stejně jako postup při identifikaci dotčených sídel jsou stejné jako u koridoru D216 a proto odkazujeme na výše uvedený úkol v rámci písm. d).

⇒ Minimalizovat rozsah záboru ZPF I. a II. třídy ochrany (2.3.a)

Opatření je navrhováno s cílem minimalizace rozsahu vlivu na zemědělských půdní fond, zejména půd I. a II. třídy ochrany. Pro koridor D217 činí celkový zábor ZPF 47,39 ha, z toho 34,62 ha půd 1. a 2. třídy ochrany (tj. 73%). Kvalitní zemědělské půdy se nacházejí v celém zájmovém území, vysoké zastoupení kvalitních zemědělských půd je pak zejména na území obcí Poříčany, Třebestovice a Sadská.

⇒ Vytvořit územní podmínky pro minimalizaci dopadů na zastavěná území v ploše koridoru (2.7.a).

Vyhodnocení vlivů na hmotný majetek v rámci SEA je nutně limitováno měřítkem podrobnosti posuzované koncepce. Řešení této problematiky je standardní součástí navazujících procesů dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (EIA), resp. dle stavebního zákona (ÚPD obcí, rozhodování o území), v rámci kterých dochází k upřesnění trasy liniové stavby, pro kterou návrh 9A ZÚR SK vymezuje posuzovaný koridor.
Z kap. 6.2.10 vyplývá, že vymezený koridor zasahuje do ploch skladových a výrobních areálů v k. ú. Poříčany, Sadská, Hořátev a Nymburk. S výjimkou k. ú. Poříčany se jedná o areály přilehající ke stávající železniční trati č. 060 Poříčany – Nymburk, kde lze předpokládat omezenější územní nároky než v úsecích nově realizovaných.

2.1.2. Výsledky vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality

Část B – Vyhodnocení vlivů 9A ZÚR SK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti nebylo zpracováno.

Krajský úřad Středočeského kraje odbor životního prostředí a zemědělství jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 77a odst. 4, písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů ve svém stanovisku 072040/2020/KUSK ze dne 3. 6. 2020 v souladu s ustanovením § 45i zákona č. 114/1992 Sb. vyloučil významný vliv zamýšlené aktualizace ZÚR SČK (vymezení VRT Poříčany – Nymburk) na EVL a PO soustavy Natura 2000.

V rámci posouzení vlivů návrhu 9A ZÚR SK z hlediska vlivů na životní prostředí (viz část A této dokumentace) nebyly zjištěny negativní vlivy na předměty ochrany nebo územní celistvost EVL a PO soustavy Natura 2000.

2.1.3. Výsledky vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území

Shrnutí výsledků vyhodnocení je obsaženo v části F. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – shrnutí.

A. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona

Závěry vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životní prostředí a kulturní a historické dědictví jsou stručně shrnuty výše v kap. 1.1.1. Na základě těchto zjištění se doporučuje příslušnému orgánu vydat k návrhu 9A ZÚR SK „souhlasné stanovisko“ dle § 10 g) zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, při stanovení těchto požadavků na minimalizaci vlivů:

Pro koridor D216 trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje:

(1) Minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel včetně vytvoření územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných opatření sídel v území dále uvedených obcí, resp. jejich katastrálních území:

OBEC	KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ
Klučov	Klučov u Českého Brodu, Lstiboř
Chrášťany	Chrášťany u Českého Brodu
Klášterní Skalice	Klášterní Skalice
Svojšice	Svojšice u Kouřimi
Dolní Chvatliny	Dolní Chvatliny
Kořenice	Pučery
Suchdol	Solopysky u Kutné Hory
Malešov	Polánka u Malešova
Nepoměřice	Miletice u Nepoměřic
Chlístovice	Zdeslavice u Chlístovic
Černíny	Bahno
Opatovice I	Opatovice I
Úmonín	Korotice
Červené Janovice	Vilémovice u Červených Janovic
Paběnice	Paběnice
Petrovice I.	Újezdec a Senetín,
Čejkovice	Čejkovice u Zbýšova
Zbýšov	Damírov, Chlum u Zbýšova

(2) Minimalizovat vlivy na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým území Šembery, Výrovky a Bečvárky.

(3) Minimalizovat zásah do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivy na jejich funkčnost.

(4) Zajistit prostupnost území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova.

(5) Minimalizovat omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě.

(6) Minimalizovat vlivy na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko.

(7) Minimalizovat rozsah záboru ZPF I. a II. třídy ochrany

(8) Minimalizovat narušení lesních porostů na území obcí Suchdol (k. ú. Dobřeň u Kutné Hory), Čejkovice (k. ú. Čejkovice u Zbýšova) a Zbýšov (k. ú. Zbýšov v Čechách a Chlum u Zbýšova).

(9) Vytvořit územní podmínky pro minimalizaci dopadů na zastavěná území v ploše koridoru.

Pro koridor pro vysokorychlostní trať D217 (spojka) VRT – Nymburk:

(10) Minimalizovat vliv na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel včetně vytvoření územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných opatření sídel v území dále uvedených obcí, resp. jejich katastrálních území:

OBEC	KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ
Poříčany	Poříčany
Sadská	Sadská
Hořátev	Hořátev

(11) Minimalizovat vlivy na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým území Šembery a Výrovky.

(12) Nenarušit ochranné podmínky jakosti a vydatnosti zdrojů přírodních léčivých zdrojů a minerálních vod lázní Poděbrady.

(13) Minimalizovat zásah do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost

(14) Zajistit prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Hořátev a Zvěřínek;

(15) Minimalizovat omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;

(16) Minimalizovat rozsah záboru ZPF I. a II. třídy ochrany

(17) Vytvořit územní podmínky pro minimalizaci dopadů na zastavěná území v ploše koridoru.

Společný požadavek

(18) Pro sledování vlivů uplatňování návrhu 9. aktualizace ZÚR Středočeského kraje na životní prostředí budou přednostně použity indikátory definované v kapitole 10. tohoto vyhodnocení SEA.

B. Vyhodnocení vlivů na EVL a PO soustavy natura 2000

Předmětné vyhodnocení nebylo v rámci VVURÚ zpracováno.

Krajský úřad Středočeského kraje odbor životního prostředí a zemědělství jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 77a odst. 4, písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů ve svém stanovisku 072040/2020/KUSK ze dne 3. 6. 2020 v souladu s ustanovením § 45i zákona č. 114/1992 Sb. vyloučil významný vliv zamýšlené aktualizace ZÚR SČK (vymezení VRT Poříčany – Nymburk) na EVL a PO soustavy Natura 2000.

V rámci posouzení vlivů návrhu 9A ZÚR SK z hlediska vlivů na životní prostředí (viz část A této dokumentace) nebyly zjištěny negativní vlivy na předměty ochrany nebo územní celistvost EVL a PO soustavy Natura 2000.

C. Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v ÚAP SK

Návrh 9A ZÚR SK může mít, vzhledem ke svému rozsahu, pouze omezený vliv na jednotlivé jevy z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území vymezených v 5A ÚAP SK. Návrh nebude mít 9A ZÚR SK vliv na většinu jevů vymezených v ÚAP SK. Návrh 9A ZÚR SK vykazuje přímé i nepřímé vlivy na jednotlivé sledované jevy z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území.

Přímý pozitivní vliv byl stanoven pro jevy kvalita silniční a železniční sítě a dopravní obsluha území. Nepřímý pozitivní vliv pak pro jev kvalita dopravní obsluhy v území. Zlepšením dopravní infrastruktury mohou být také nepřímo pozitivně ovlivněny jevy vývoj počtu obyvatelstva, nezaměstnanost, dojížďka za prací, ekonomická výkonnost okresů podle statistických údajů, zatížení území dopravou, znečištění ovzduší nebo intenzita výstavby nových bytů.

Přímý negativní vliv byl vyhodnocen pro jevy zastoupení území ochrany přírody, ÚSES a kvalita zemědělské půdy, podíl ZPF, podíl vinic, chmelnic a sadů, ZPF jako potenciál zemědělské výroby a podíl lesů (lesnatost), stupeň přirozenosti. Nepřímý negativní vliv byl vyhodnocen pro koeficient ekologické stability, oblasti zranitelnosti podzemních vod, ochranu léčivých přírodních zdrojů, území významná pro těžbu štěrkopísků a vápenců, zatížení území dopravou aj.

D. Vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti nepodchycené v ÚAP SK

Jiné skutečnosti podstatné pro vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj v řešeném území nebyly zjištěny.

E. Vyhodnocení přínosu k naplnění priorit územního plánování obsažených v ZÚR SK

Soulad 9. aktualizace Zásad územního rozvoje je v souladu s § 31 odst. 4 stavebního zákona s platnou Politikou územního rozvoje ČR. V kapitole E. Vyhodnocení přínosu ZÚR k naplnění priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území obsažených v Politice územního rozvoje ČR byl vyhodnocován přínos a míra naplnění zásad, uvedených v 9A ZÚR SK ve vztahu k republikovým prioritám, ve znění po vydání Aktualizace č. 4 PÚR ČR. Byly vyhodnoceny dva přímé negativní vlivy na priority týkající se ochrany zemědělského půdního fondu (14a) a migrační prostupnosti krajiny (20a) Zároveň však byly vyhodnoceny pozitivní přímé vlivy v republikových prioritách č. 14, 16, 16a, 20, 23, 24, 27.

Závěr

Z výše uvedeného shrnutí je patrné, že při uplatnění opatření k předcházení nebo minimalizaci zjištěných negativních vlivů obsažených v této dokumentaci jsou vlivy návrhu 9A-ZÚR SK na obyvatelstvo a složky životního prostředí akceptovatelné.

Ve vztahu k územním podmínkám pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území nebyly v případě posuzované změny zjištěny žádné významné negativní vlivy.

Na základě těchto skutečností je možné konstatovat, že návrh 9. aktualizace ZÚR Středočeského kraje významně nenarušuje vyvážený vztah územních podmínek udržitelného rozvoje území ve smyslu § 18 odst. 1 stavebního zákona.

3. STANOVISKO PODLE § 37 ODST. 6 STAVEBNÍHO ZÁKONA

Stanovisko dle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí k návrhu koncepce č. j.: MZP/2024/710/3807 ze dne 30. 8. 2024

Níže je přiložen přepis obsahu uvedeného stanoviska:

STANOVISKO

Ministerstva životního prostředí

podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů

k návrhu koncepce

„Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje"

Předkladatel koncepce:	**Krajský úřad Středočeského kraje** Odbor územního plánování a krajský stavební úřad Zborovská 81/11 150 00 Praha 5
Zpracovatel koncepce:	**Institut regionálních informací, s.r.o.** Chládkova 2 616 00 Brno
Zpracovatelé hodnocení:	**Mgr. Alena Smrčková, Ph.D.** *(držitelka autorizace dle ustanovení § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, osvědčení č. j.: 3269/468/OPVŽP/99, rozhodnutí o prodloužení autorizace č. j.: MZP/2021/710/5060)* **a kolektiv**

Stručný popis koncepce:
Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále také „A9 ZÚR SČK") vychází z rozhodnutí Zastupitelstva Středočeského kraje, které usnesením č. 031-02/2020/ZK ze dne 14. 12. 2020 rozhodlo dle § 42a odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon") o pořízení A9 ZÚR SČK zkráceným postupem, tj. postupem podle § 42a až 42b stavebního zákona, a jejím obsahu.

Předmětem řešení A9 ZÚR SČK je zejména:

- vymezení koridorů vysokorychlostních tratí (dále také „VRT") železniční dopravy zařazených mezi veřejně prospěšné stavby v oblasti dopravy
  - **D216** pro trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje
  - **D217** pro trať (spojku) VRT – Nymburk,

- vypuštění koridoru územní rezervy pro VRT ve směru Brno (úsek Poříčany – hranice kraje),
- stanovení požadavku na koordinaci územně plánovací činnosti dotčených obcí při zpřesňování vymezení koridorů vysokorychlostních tratí a při vymezování ploch a koridorů pro stavby, zařízení a opatření navazující na stavby vysokorychlostních tratí či podmiňující jejich realizaci.

Průběh posuzování:
Oprávněný investor, Správa železnic, státní organizace, zažádal dopisem ze dne 16. 6. 2020 pod č. j.: 38712/2020-SŽ-GŘ-O6 v rámci zkráceného postupu pořizování návrhu obsahu Aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále také „AZÚR SČK" či „aktualizace") dle ustanovení § 42a stavebního zákona Ministerstvo životního prostředí (dále také „MŽP") k vydání stanoviska dle ustanovení § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona, zda má být návrh obsahu AZÚR SČK posouzen z hlediska jeho vlivů na životní prostředí. Návrhem obsahu aktualizace bylo tedy jednak převedení územní rezervy pro koridor VRT z Poříčan do Světlé nad Sázavou do návrhové plochy, tak také vymezení koridoru pro napojení VRT ve směru Nymburk, a to jako veřejně prospěšné stavby, včetně staveb souvisejících. MŽP vydalo dne 4. 8. 2020 pod č. j.: MZP/2020/710/2988 stanovisko se sdělením, že návrh obsahu aktualizace může mít významný vliv na životní prostředí, a proto bude posouzen z hlediska vlivů na životní prostředí. Rovněž byly stanoveny podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí (dále také „vyhodnocení SEA"). Jelikož Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako příslušný orgán ochrany přírody svým stanoviskem dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody a krajiny") ze dne 3. 6. 2020, č. j.: 072040/2020/KUSK vyloučil významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany a celistvost evropsky významných lokalit (dále také „EVL") nebo ptačích oblastí (dále také „PO") v jeho působnosti, nebylo nutné zpracovat posouzení vlivů této aktualizace na EVL a PO podle § 45i odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny. Krajský úřad Středočeského kraje, Odbor územního plánování a krajský stavební úřad, jako příslušný orgán územního plánování (dále také „pořizovatel") dle ustanovení § 42b odst. 2 stavebního zákona zaslal dopisem ze dne 24. 3. 2022 MŽP pod č. j.: 035585/2022/KUSK pozvánku k veřejnému projednání návrhu A9 ZÚR SČK a vyhodnocení jeho vlivů na udržitelný rozvoj území, které proběhlo dne 11. 5. 2022 v sále hasičské zbrojnice v obci Uhlířské Janovice a rovněž formou vzdáleného přístupu. MŽP vydalo dle § 42b odst. 4 stavebního zákona dne 17. 5. 2022 pod č. j.: MZP/2022/710/1398 stanovisko k návrhu A9 ZÚR SČK a vyjádření k vyhodnocení vlivů návrhu na udržitelný rozvoj území, resp. životní prostředí. MŽP vyjádřilo ve svém stanovisku nesouhlas s navrženým řešením návrhu aktualizace z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně ZPF") s ohledem na skutečnost, že záměr předpokládá vymezit koridory podle kvalifikovaného odhadu zpracovaného pro průměrnou šířku tratě 40 m, zábor 198,85 ha zemědělského půdního fondu (dále také „ZPF") pro trasu D216 a 47,39 ha pro trasu D217, z toho celkem cca 122,3 ha půdy zařazené do I. třídy ochrany a 47,67 ha zařazené do II. třídy ochrany. Odůvodnění návrhu A9 ZÚR SČK, které bylo předloženo pro veřejné projednání, nesplňovalo povinnosti podle ustanovení § 5 odst. 1 zákona o ochraně ZPF, podle něhož jsou pořizovatelé a projektanti územně plánovací dokumentace povinni za účelem zajištění ochrany ZPF řídit se obecnými zásadami ochrany podle § 4 zákona o ochraně ZPF a navrhnout a zdůvodnit takové řešení, které je z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější, přičemž musí vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení na

ZPF. Nesouhlasné stanovisko bylo uplatněno též z hlediska zákona o ochraně přírody a krajiny (z hlediska druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků), neboť z předložených materiálů vyplývá, že koridory D216 a D217 jsou navrženy ve střetu s biotopem zvláště chráněných velkých druhů savců a návrh aktualizace musí zohlednit funkčnost takovéhoto biotopu. Dále z hlediska zákona o ochraně přírody a krajiny (v oblasti zvláštní územní ochrany přírody a krajiny) a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále také „vodní zákon") MŽP k návrhu této aktualizace neuplatnilo žádné připomínky a souhlasilo s ním. Z hlediska zákona č. 62/1988 Sb., o geologických pracích a o Českém geologickém úřadu, ve znění pozdějších předpisů (dále také „geologický zákon") a zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále také „horní zákon") MŽP upozornilo na skutečnost, že v navržené trase koridorů VRT se nacházejí nevýhradní ložiska nerostných surovin písků a štěrkopísků Chotouň, Chrášťany u Českého Brodu a Nymburk a zjištěné poddolované území Zbýšov v Čechách – Dobrovítov č. 2740 po dávné těžbě zlatonosné rudy. Do návrhu aktualizace požadovalo doplnit ve vztahu k ochraně horninového prostředí ustanovení s prověřením případné možnosti využití nevýhradních ložisek štěrkopísku a technických zemin Chrášťany (ID 324 7900) a Chotouň (ID 3248300), která budou trasou VRT dotčeny, a pro která platí, že s ohledem na dlouhodobě se snižující objem disponibilních zásob aktuálně využívaných ložisek těženého kameniva lze tato využít v rámci výstavby VRT, a to především jako stabilizační materiály. V případě, že nedojde k využití těchto ložisek, je třeba včas vypořádat zásoby nerostných surovin dohodou s těžební organizací a majitelem pozemku. Rovněž požadovalo v rámci projektového řešení stavby zohlednit možný výskyt starých důlních děl v rámci koridoru především na rozhraní obcí Dobrovítov a Zbýšov v Čechách (č. poddolovaného území 2740). S ohledem na nedostatek údajů o jejím charakteru a rozsahu je nutné v rámci přípravy projektu provést řádný inženýrsko-geologický průzkum. V případě potvrzení poddolovaného území je pro stavbu nutné zpracování odborného znaleckého posudku včetně zařazení staveniště podle ČSN 73 00 39 „Navrhování objektů na poddolovaném území." Z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí") byl pořizovatel upozorněn, že předložený návrh aktualizace, resp. příloha č. 2 Odůvodnění návrhu aktualizace již obsahuje zpracovaný text návrhu prohlášení dle ustanovení § 10g odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „prohlášení"). V této fázi pořizování A9 ZÚR SČK však nebylo možné předjímat závěry tzv. procesu SEA a znění stanoviska k návrhu koncepce dle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (dále také „stanovisko SEA"), které má být teprve vydáno. V tomto smyslu MŽP požadovalo, aby byl uvedený návrh prohlášení následně přepracován ve vazbě na výsledky procesu SEA, resp. na vydání stanoviska SEA. Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů upozornilo na skutečnost, že posuzované vysokorychlostní tratě budou elektrifikovány a ve fázi provozu nebudou představovat zdroj znečišťování ovzduší. Pouze ve fázi výstavby bude nutné vyhodnotit vlivy na ovzduší a navrhnout opatření k minimalizaci těchto vlivů. Ve svém vyjádření k vyhodnocení vlivů návrhu A9 ZÚR SČK na udržitelný rozvoj území pak MŽP uvedlo požadavky na dopracování vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (dále také „VVURÚ"), konkrétně části A., tedy vyhodnocení SEA. Méně podstatné a formální připomínky byly uvedeny formou komentářů přímo do dokumentu vyhodnocení SEA, resp. VVURÚ, který byl přílohou tohoto stanoviska. Pořizovatel zaslal dopisem ze dne 9. 10. 2023 návrh na vypořádání výše uvedeného stanoviska MŽP (č. j.: MZP/2022/710/1398). Dle návrhu pořizovatele bude požadavku MŽP, který uplatnilo dle zákona o ochraně přírody a krajiny vyhověno tak, že do návrhu

aktualizace budou doplněna specifická opatření, která se uplatní jako požadavky na využití koridorů a úkoly pro územní plánování v rámci článku (129) návrhu A9 ZÚR SČK. Tento návrh vzalo MŽP na vědomí a vyslovilo s ním souhlas. Na nesouhlasné stanovisko MŽP z hlediska ochrany ZPF pořizovatel reagoval tak, že k němu zaslal pouze obecné sdělení, avšak požadované přepracované Odůvodnění návrhu aktualizace, resp. jeho část obsahující kapitolu pojednávající o kvalifikovaném odhadu záborů zemědělského půdního fondu upravenou ve smyslu požadavků MŽP nepředložil. Z tohoto důvodu MŽP s předloženým návrhem v této části nesouhlasilo a dopisem ze dne 22. 11. 2023 pod č. j.: MZP/2023/710/3609 opětovně vyzvalo pořizovatele ke konání a respektování povinností plynoucích ze zákona o ochraně ZPF. Následně dopisem ze dne 4. 1. 2024 pod č. j.: MMR-1002/2024-81 bylo Ministerstvem pro místní rozvoj (dále také „MMR") jakožto ústředním orgánem státní správy ve věcech územního plánování a stavebního řádu MŽP vyzváno k účasti na přípravném jednání ve věci rozporu, který nastal za okolností uvedených viz výše, a to za účelem vyjasnění a upřesnění stanovisek obou stran sporu. Na základě informací získaných na jednání, které proběhlo za účasti MŽP, pořizovatele, MMR a Ministerstva dopravy jakožto ústředního orgánu státní správy ve věcech dopravy dne 23. 2. 2024, vypracovalo MMR dohodu o řešení rozporu (č. j.: MMR-30403/2024-81), ve které dalo MŽP za pravdu a za účelem odstranění rozporu uložilo pořizovateli dopracovat příslušnou pasáž Odůvodnění návrhu aktualizace ve smyslu náležitostí daných zákonem o ochraně ZPF a vyhláškou č. 271/2019 Sb., o stanovení postupů k zajištění ochrany ZPF, ve znění pozdějších předpisů. Dopisem ze dne 22. 4. 2024 pod č. j.: MZP/2024/210/1427 MŽP tuto dohodu stvrdilo. Vyhodnocení SEA bylo v průběhu měsíců června až srpna 2024 několikrát ve spolupráci s autorizovanou osobou, pořizovatelem a projektantem neformálně konzultováno a následně dopracováno a upraveno do podoby, která byla dne 19. 8. 2024 MŽP odsouhlasena. Nicméně již dne 12. 8. 2024 obdrželo MŽP žádost od pořizovatele pod č. j.: A9 ZÚR SČK o vydání stanoviska MŽP dle ustanovení § 10g o posuzování vlivů na životní prostředí k posouzení vlivů provádění A9 ZÚR SČK na životní prostředí a veřejné zdraví (dále také „stanovisko SEA"). Zmíněná žádost o stanovisko SEA však neobsahovala všechny náležitosti ve smyslu § 42b odst. 6 stavebního zákona, a proto byl pořizovatel e-mailovou formou vyzván k doplnění, což učinil e-maily zaevidovanými pod č. j.: MZP/2024/710/3808, č. j.: MZP/2024/710/3818, č. j.: MZP/2024/710/3819 a č. j.: MZP/2024/710/3869. Součástí byl i internetový odkaz, jenž sloužil ke stažení podkladů ve smyslu citovaného usnesení stavebního zákona. Poskytnuté podklady obsahovaly návrh A9 ZÚR SČK a VVURÚ zpracované pro veřejné projednání, stanoviska a vyjádření, připomínky a námitky uplatněné v rámci veřejného projednání návrhu A9 ZÚR SČK a VVURÚ, které se uskutečnilo dne 11. 5. 2022. Nakonec bylo předloženo dohodnuté znění vyhodnocení SEA včetně upraveného návrhu aktualizace včetně jeho odůvodnění.

Stručný popis posuzování:
Vyhodnocení SEA k návrhu A9 ZÚR SČK bylo provedeno v souladu se stavebním zákonem a zpracováno v rozsahu přílohy ke stavebnímu zákonu a § 10i zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Dále bylo při hodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí a veřejné zdraví respektováno „Metodické doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí" zveřejněného ve Věstníku MŽP (ročník XV – únor 2015 – částka 2). Hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví vychází z identifikace potenciálních vlivů a z expertního odhadu jejich rozsahu a významnosti. Podrobnost hodnocení odpovídá míře podrobnosti, v jaké jsou předmětné koridory v rámci návrhu A9 ZÚR SČK vymezeny. Vlastní identifikace vlivů hodnocených koridorů na sledované složky životního prostředí byla provedena v mapách měřítka 1: 100 000.

V rámci hodnocení byly sledovány vlivy na potenciálně dotčené jevy, a sice:

- vlivy na klima a ovzduší – imisní zátěž ovzduší;
- vlivy na obyvatelstvo a zdraví – plochy zástavby, míra hlukové zátěže;
- povrchové a podzemní vody – vodní toky, vodní plochy, vodní zdroje, ochranné pásmo vodního zdroje, záplavové území Q100, aktivní zóna záplavového území, chráněná oblast přirozené akumulace vod, citlivé a zranitelné oblasti;
- zemědělská půda – třídy ochrany ZPF;
- lesy – plochy PUPFL (dále také „PUPFL"), pásmo 50 m od okraje lesa;
- horninové prostředí a přírodní zdroje – chráněná ložisková území, dobývací prostory, nevýhradní ložiska nerostných surovin, sesuvná území;
- příroda, biologická rozmanitost a krajina – zvláště chráněná území, lokality Natura 2000
  – evropsky významné oblasti, ptačí oblasti, přírodní parky, územní systém ekologické stability (dále také „ÚSES") regionální a nadregionální úrovně; významné krajinné prvky (dále také „VKP"), charakter krajiny, migrační prostupnost, prostupnost krajiny pro obyvatele, krajinný ráz;
- kulturní a historické hodnoty území, hmotné statky, využití území – památkové zóny, národní kulturní památky, nemovité kulturní památky, území s archeologickými nálezy, plochy zástavby, způsob využití území;
- přeshraniční vlivy;

Pro účely hodnocení byla stanovena stupnice číselného vyjádření míry vlivu od -2, -1, 0, +1, +2, tedy od potenciálně významného negativního vlivu po potenciálně významný pozitivní vliv. Dále byly sledovány vlivy přímé, nepřímé, sekundární, krátkodobé, střednědobé, dlouhodobé, trvalé a přechodné. V rámci vyhodnocení SEA byly rovněž hodnoceny potenciální kumulativní, synergické vlivy a vlivy z hlediska lokalizace přesahující hranice řešeného území i hranice státu, a to na základě zhodnocení stávajícího stavu území. Bylo hodnoceno, jak může být v důsledku uplatnění A9 ZÚR SČK ovlivněna zátěž území. Podkladem pro hodnocení byly údaje uvedené v kapitolách 3, 4 a 5 vyhodnocení SEA, které obsahují informace o současném stavu životního prostředí v dotčeném území, jeho charakteristiky a problémy životního prostředí významné pro koncepci. V rámci provedené složkové a prostorové analýzy byl sledován charakter a míra zatížení oblastí dotčených předměty návrhu A9 ZÚR SČK a také zda jsou v daném území připravovány jiné záměry (hodnocení tedy proběhlo nejen ve vztahu k již realizovaným činnostem, ale i z hlediska činností plánovaných). Následně bylo provedeno hodnocení koridorů D216 a D217 s cílem identifikace rizika vzniku kumulativních a synergických vlivů. V případě identifikace rizika vzniku negativních kumulativních a synergických vlivů byla provedena jejich klasifikace a identifikované vlivy byly okomentovány. Zjištěné vlivy vymezených ploch a koridorů v rámci návrhu A9 ZÚR SČK na sledované složky životního prostředí jsou prezentovány v hodnotících tabulkách v kapitole 15, které jsou podrobněji okomentovány v textu v kapitole 6. K zjištěným vlivům jsou následně v kapitole 8, resp. 11 „Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace zjištěných negativních vlivů na životní prostředí" navržena opatření k omezení či vyloučení identifikovaných potencionálních negativních vlivů (dále také „minimalizační opatření"). Při pořizování návrhu A9 ZÚR SČK probíhala nezbytná vzájemná spolupráce mezi pořizovatelem, resp. zpracovatelem koncepce a posuzovatelkou vyhodnocení SEA, která je v rámci posuzování vlivů tohoto návrhu aktualizace na životní prostředí informovala o výsledcích prováděného hodnocení. Rovněž posuzovatelka v rámci vyhodnocení SEA navrhla ukazatele pro sledování zjištěných potenciálních (negativních) vlivů aktualizace na životní prostředí.

Závěry posuzování:

I. Kromě zanesení koridorů VRT D216 a D217 do výrokové části aktualizace došlo v této části aktualizace dále zejména k *„vypuštění koridoru územní rezervy pro VRT ve směru Brno (úsek Poříčany – hranice kraje)* a ke *stanovení požadavku na koordinaci územně plánovací činnosti dotčených obcí při zpřesňování vymezení koridorů vysokorychlostních tratí a při vymezování ploch a koridorů pro stavby, zařízení a opatření navazující na stavby vysokorychlostních tratí či podmiňující jejich realizaci*. Ačkoliv nebylo provedeno hodnocení

těchto verbálních výroků A9 ZÚR SČK, lze tvrdit, že samotné vypuštění územní rezervy nebude ke sledovaným složkám životního prostředí a na veřejné zdraví generovat žádné vlivy. Rovněž v případě požadavku na koordinaci územně plánovací činnosti dotčených obcí se lze domnívat, že může docházet zprostředkovaně až k pozitivním vlivům na životní prostředí a veřejné zdraví, resp. při správně nastavené koordinaci při vymezování zmíněných koridorů lze i částečně předcházet potenciálním negativním vlivům na některé složky životního prostředí a veřejné zdraví. Posouzení koridorů VRT a případná minimalizace zjištěných negativních vlivů je uvedena níže v závěrech posuzování na všechny sledované složky životního prostředí. Hodnocení vlivů vymezených koridorů VRT (D216 a D217) v návrhu A9 ZÚR SČK bylo provedeno pro každou potencionálně ovlivněnou složku životního prostředí zvlášť. Zrychlování a zesilování změny klimatu, k němuž dochází v posledních letech, je podle většinového názoru odborníků příčinně spojeno s nárůstem antropogenních emisí tzv. skleníkových plynů. Pro zhodnocení vlivů A9 ZÚR SČK na **klimatický systém** je tedy podstatný vliv hodnocených koridorů na produkci emisí skleníkových plynů. Tento vliv je hodnocen jako potenciálně pozitivní, dlouhodobý, trvalý, přímý. Realizace obou koridorů vytváří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční, přičemž dle příslušných metodik platí, že měrné emise skleníkových plynů jsou u vysokorychlostních tratí (pro osobní dopravu), resp. u elektrifikovaných železnic (pro nákladní dopravu) cca 8-9× nižší než u dopravy silniční. Významnější vliv pak lze přisoudit koridoru D216, který představuje součást relace Praha – Brno, kde je dle podkladů Správy železnic, státní organizace, prognózováno až 50 tisíc přepravených cestujících a 130 nákladních vlaků denně. Lokální vlivy na klima pak zahrnují ovlivnění mikroklimatických poměrů v bezprostřední blízkosti obou tratí. Lze konstatovat, že tyto vlivy budou vzhledem k charakteru železničních tratí (alespoň částečně propustný povrch, alespoň dílčí ozelenění) zanedbatelné až potenciálně mírně negativní, a proto na úrovni podrobnosti řešení ZÚR není třeba navrhovat žádná minimalizační opatření. Krátkodobé a střednědobé vlivy na klima nelze předpokládat. Rovněž v případě vlivů na kvalitu **ovzduší** lze za hlavní vliv považovat převzetí části výkonu automobilové dopravy. Hodnocení je prakticky shodné jako v případě vlivů na klima, dlouhodobé vlivy jsou tudíž hodnoceny jako potenciálně pozitivní, přímé, trvalé, neboť realizace obou koridorů vytváří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční, a tím přispívá ke snížení imisní zátěže v okolí hlavních silničních tahů ve srovnatelných relacích. V případě koridoru D216 se jedná zejména o dálnici D1, částečně i D11 a v menší míře též souběžně vedené silnice. U koridoru D217 lze očekávat potenciálně pozitivní vlivy zejména v okolí komunikací propojujících region Nymburska a Prahu. Přesun cestujících na železnici má kromě tohoto potenciálně pozitivního vlivu také vliv na kvalitu ovzduší v sídlech, která jsou zdrojem a cílem příslušných cest, pokud je zajištěno odpovídající provázání na místní veřejnou dopravu. Celoplošně pak lze očekávat mírné snížení produkce emisí z nákladní dopravy, neboť realizace VRT přispěje k uvolnění kapacit pro přepravu nákladu i na dalších tratích. Celkově tak lze dlouhodobé vlivy A9 ZÚR SČK na kvalitu ovzduší hodnotit jako potenciálně pozitivní. Krátkodobé vlivy jsou spojeny se samotnou realizací záměru, jedná se o obvyklé vlivy stavební činnosti (zejm. prašnost). Tyto vlivy jsou lokálního charakteru a jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní. Nebudou přesahovat běžný rámec typický pro stavby daného typu a jsou řešitelné pomocí obvyklých opatření na úrovni přípravy projektu – minimalizace průjezdů nákladních vozidel a stavební techniky přes obytnou zástavbu, neumisťování deponií a souvisejících provozů (např. příprava stavebních hmot) do blízkosti zástavby, skrápění prašných ploch, omývání vozidel vyjíždějících ze stavby atd. Střednědobé vlivy na kvalitu ovzduší se nepředpokládají. Realizace koridorů vysokorychlostní trati bude mít potenciálně mírně pozitivní vlivy na **hlukovou situaci** v obdobném smyslu jako u znečištění ovzduší – tím, že vytvoří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční. Přispěje ke snížení objemu automobilové dopravy na komunikacích, a tedy i ke snížení hlukové zátěže v jejich okolí.
Lokalizace těchto vlivů je obdobná jako u ovzduší, u koridoru D216 se jedná zejména o dálnici D1 (méně pak o D11 a další silniční tahy), u D217 o trasy Praha – Nymbursko. Uvedené potenciálně pozitivní vlivy budou většinou mírné (v řádu desetin dB, což je považováno za nehodnotitelné změny), avšak podél dálnice D1 u nejvíce hlukem exponovaných oblastí může při očekávaných výkonech osobní a nákladní dopravy na

plánované VRT dojít k poklesu hlukové zátěže již ve střednědobém horizontu (do roku 2035) až o 2 dB, což již představuje poměrně významný přínos. Naproti tomu se nová železniční trať projeví jako liniový zdroj hluku v území, do něhož bude umístěna, s potenciálně negativním vlivem na hlukovou zátěž u chráněné zástavby. Míra vlivu pak bude záležet zejména na pozici jednotlivých úseků trati vůči chráněné zástavbě, souhrnně se bude jednat o vliv potenciálně mírně až významně negativní, dlouhodobý, trvalý, přímý. Bez dodatečných opatření by docházelo k překračování limitu až do vzdálenosti 650 m a týkalo by se cca 15-20 tis. osob. U těchto objektů pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob). Dopady lze poměrně významně omezit vhodným řešením trasy trati v rámci daného koridoru, případně umístěním některých úseků trati do zářezu. Konkrétní rozsah a typ opatření může být předmětem posouzení až po ukotvení trasy trati v rámci posuzovaného koridoru. Ve vazbě na výše uvedené byla pro koridor D216 navržena minimalizační opatření požadující (1) „Zajistit dodržení platných limitů pro hluk z železniční dopravy u veškeré chráněné zástavby sídel podél železniční trati včetně kumulativních vlivů ostatních zdrojů hluku v území" a (2) „Minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí stávající zástavby včetně vytvoření územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných opatření dále uvedených sídel:"

OBEC	KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ
Klučov	Klučov u Českého Brodu, Lstiboř
Chrášťany	Chrášťany u Českého Brodu
Klášterní Skalice	Klášterní Skalice
Svojšice	Svojšice u Kouřimi
Dolní Chvatliny	Dolní Chvatliny
Kořenice	Pučery
Suchdol	Solopysky u Kutné Hory
Malešov	Polánka u Malešova
Nepoměřice	Miletice u Nepoměřic
Chlístovice	Zdeslavice u Chlístovic
Černíny	Bahno
Opatovice I	Opatovice I
Úmonín	Korotice
Červené Janovice	Vilémovice u Červených Janovic
Paběnice	Paběnice
Petrovice I.	Újezdec a Senetín,
Čejkovice	Čejkovice u Zbýšova
Zbýšov	Damírov, Chlum u Zbýšova

Pro koridor D217 byla navržena obdobná minimalizační opatření požadující (3) „Zajistit dodržení platných limitů pro hluk z železniční dopravy u veškeré chráněné zástavby sídel podél železniční trati včetně kumulativních vlivů ostatních zdrojů hluku v území" a (4) „Minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí stávající zástavby včetně vytvoření územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných opatření dále uvedených sídel":

OBEC	KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ
Poříčany	Poříčany
Sadská	Sadská
Hořátev	Hořátev

Uvedené požadavky na minimalizaci potenciálních negativních vlivů na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel (1), (2), (3) a (4) nebyly do textové části výroku aktualizace zapracovány, neboť jejich podstata je zachována a uvedena ve výrokové části platných Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále také „ZÚR SK") v článku (190) bod a) „minimalizovat vlivy dopravních staveb na kvalitu obytného prostředí, zejména přednostním zajištěním minimalizace vlivů emisí a hlukové zátěže za tímto účelem v úsecích s prokázanými vlivy zajistit územní podmínky pro realizaci nezbytných ochranných opatření". Ochrana proti hluku a vibracím je podrobně mj. řešena také v prováděcí dokumentaci pro povolení záměru jednotlivých staveb dopravní infrastruktury, která musí být v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů a nařízením vlády, kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění nařízení vlády č. 217/2016 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Platí, že záměry s možnými negativními vlivy na akusticky chráněné prostory návrhové či stávající lze do území umístit za předpokladu splnění povinností stanovených uvedenými právními předpisy. Nejpozději v rámci rozhodnutí o záměru/povolování záměru musí být prokázáno, že hluková zátěž nepřekročí hodnoty hygienických limitů hluku stanovených pro chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb, případně je nutné doložit reálnost provedení navržených protihlukových opatření. Z výše uvedeného plyne, že vysokorychlostní trať nelze do území umístit, pokud nesplní požadovaná kritéria z hlediska ochrany proti hluku a vibracím a lze tudíž konstatovat, že požadavek na minimalizaci vlivů na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby platí pro všechny koridory dopravní infrastruktury a není nutné jej speciálně vyžadovat u předmětných koridorů, resp. u dotčených katastrálních území. Lze tedy shrnout, že míra ochrany obytného prostředí je v platných ZÚR SK dostatečná a odpovídá jejich měřítku. Krátkodobé vlivy jsou spojeny se samotnou realizací obou staveb, jedná se o obvyklé vlivy hluku ze stavební činnosti a související dopravy. Tyto vlivy jsou lokálního charakteru a jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní. Nebudou přesahovat běžný rámec typický pro stavby daného typu a jsou řešitelné pomocí obvyklých opatření na úrovni přípravy projektu – minimalizace průjezdů nákladních vozidel a stavební techniky přes obytnou zástavbu, neumisťování souvisejících provozů (např. příprava stavebních hmot) do blízkosti zástavby, neprovádění hlučných operací v noční době, a především pak splnění limitů pro hluk ze stavební činnosti. Střednědobé vlivy se nepředpokládají. Vlivy na **veřejné zdraví** pak odpovídají výše popsaným vlivům na kvalitu ovzduší a hluk. V okolí dopravních tahů na odpovídajících relacích (Praha – Brno, Praha – Nymburk) je možné očekávat velmi mírné snížení vlivů automobilové dopravy na lidské zdraví. V okolí hodnocených koridorů pak je nutno očekávat vlivy na obyvatele v důsledku hluku z provozu vysokorychlostních tratí. Na rozdíl od hluku ze silniční dopravy nejsou pro hluk z provozu železničních tratí v současnosti prokázány přímé účinky na lidské zdraví (ve smyslu např. kardiovaskulárních onemocnění). V rámci realizace záměrů na vybudování vysokorychlostních tratí bude nutné zajistit splnění hlukových limitů, které jsou podrobně komentovány výše (v ochranném pásmu dráhy 60 dB ve dne a 55 dB v noci, mimo ochranné pásmo 55 dB ve dne a 50 dB v noci). Rovněž míra působení vlivu bude stejná jako u vlivů na kvalitu ovzduší a hluk, půjde tedy o vliv potenciálně mírně až významně negativní, dlouhodobý, trvalý, přímý. Stejná jsou též opatření navržená k minimalizaci těchto vlivů, jež byla popsána výše a stejný je i výsledek jejich nezohlednění ve výrokové části aktualizace. Důvodem je skutečnost, že výroková část platných ZÚR SK již obsahuje opatření k minimalizaci těchto potenciálních negativních vlivů v článku (190) bod a) „minimalizovat vlivy dopravních staveb na kvalitu obytného prostředí, zejména přednostním zajištěním minimalizace vlivů emisí a hlukové zátěže za tímto účelem v úsecích s prokázanými vlivy zajistit územní podmínky pro realizaci

nezbytných ochranných opatření". Ochrana proti hluku a vibracím je stejně, jak bylo uvedeno výše, zajištěna také platnými právními předpisy a lze tedy shrnout, že míra ochrany obytného prostředí je v platných ZÚR SK dostatečná a odpovídá jejich měřítku. Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území. Samotná VRT může působit též jako rušivý vizuální prvek v území (jakkoli bude tento faktor pravděpodobně převážen vlivem hluku z provozu trati). V rámci realizace stavby je nicméně nutno provést vegetační úpravy, které ji začlení do okolní krajiny a zmírní alespoň její vizuální působení. To se týká zejména úseků s dlouhými a vysokými protihlukovými stěnami. Co se týče prostupnosti území, komunikace naruší cestní propojení využívaná obyvateli žijícími v okolí koridorů. V tomto případě je nezbytnou podmínkou zajištění bezkolizních propojení pro pěší a cyklistickou dopravu. Za předpokladu dodržení výše uvedených podmínek je vliv obou koridorů na obyvatelstvo hodnocen jako přijatelný, byť poměrně značně negativní (na hranici potenciálně mírného a významného negativního vlivu). Za účelem minimalizace tohoto potenciálně negativního, dlouhodobého, trvalého, přímého vlivu bylo pro oba koridory VRT navrženo stejné opatření (5) *„Zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě.*" Opatření je navrhováno s cílem zajištěním prostupnosti území pro člověka v zájmu zachování jeho sebeidentifikace s okolní krajinou, podmínek pro rozvoj šetrných druhů dopravy a ochrany potenciálu pro provozování sportovně rekreačních aktivit (pěší turistika, cykloturistika). Preference míst, kde vymezený koridor kříží stávající silnice, místní komunikace a cesty pro pěší a cyklisty, je dána minimalizací územních nároků spojených s jejich přeložkami a zachováním stávajících směrů propojení sídel, která může přispět k rychlejší akceptaci realizované stavby obyvateli dotčeného území. Požadavek nebyl do textové části výroku aktualizace zapracován, neboť požadavek na minimalizaci omezení prostupnosti území je uveden ve výrokové části platných ZÚR SK v článku (190) bod a) „zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě". Požadavek na minimalizaci omezení prostupnosti území tak platí pro všechny záměry dopravní infrastruktury, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru. Požadavek na zachování prostupnosti území je navíc podrobně řešen v prováděcí dokumentaci pro povolení záměru jednotlivých staveb dopravní infrastruktury. Požadavek na zachování prostupnosti území navíc svou podrobností neodpovídá měřítku zásad územního rozvoje. Z výše uvedených skutečností vyplývá, že požadavky na prostupnost území jsou v platných ZÚR SK dostatečné a odpovídají měřítku zásad územního rozvoje. Krátkodobé vlivy jsou spojeny se samotnou realizací záměru, jedná se o obvyklé vlivy hluku ze stavební činnosti a související dopravy. Tyto vlivy se týkají znečištění ovzduší a hluku a jsou tudíž popsány výše. Jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní a jsou řešitelné pomocí obvyklých opatření na úrovni přípravy projektu. Střednědobé vlivy se nepředpokládají. Potenciální vlivy ve vztahu ke kvalitě **povrchových, podzemních vod a vodních zdrojů** jsou maximálně hodnoceny jako nulové až mírně negativní, dlouhodobé, trvalé, přímé. Koridor D216 kříží několik vodních toků. Ve směru od Kounice jsou to Poříčanský potok, Šembera, Mlýnský potok, Bylanka, Výrovka, Bečvárka, Voděradský potok, Solopyský potok, Švadlenka, Košický potok, Bedřichovský potok, Chlístovický potok, Zdeslavický potok, Vrchlice, Opatovický potok, Vilémovický potok, Medenický potok, Paběnický potok, Zbožňovský potok, Senetínský potok, Krchlebský potok, Chlumský potok a několik bezejmenných vodotečí. V koridoru D216 se nachází vodní plocha Steklík na Chlístovickém potoce u Chroustkova, část plochy rybníku Katovně na Opatovickém potoce na území obce Opatovice I. Koridor D217 kříží tyto vodní toky (ve směru od Poříčan) – Šembera (několikanásobně), Výrovka, Kopanický potok a několik bezejmenných

vodotečí. V koridoru D217 se nenacházejí vodní plochy. Pro vodní toky Šembera a Výrovka je vymezeno nespojité záplavové území Q100 vyhlášené Krajským úřadem Středočeského kraje pod č. j.: 030255/2019/KUSK. Koridor D217 toto záplavové území překračuje v délce cca 2 200 m. V důsledku umístění a realizace stavby v obou vymezených koridorech může dojít ke změně odtokových poměrů v místech křížení vodních toků (omezení průchodu povodňové vlny) a dále v úsecích, kde bude drážní těleso přecházet terénní deprese přirozeného reliéfu (riziko vzniku bezodtokých depresí). Minimalizace těchto vlivů je řešitelná návrhem přemostění nebo propustků v odpovídajících parametrech na základě hydrotechnických výpočtů, které budou předmětem navazujících fází projektového řešení záměru. V měřítku zásad územního rozvoje (dále také „ZÚR") je za prioritní považováno řešení této oblasti v úsecích, kde vymezené koridory procházejí stanoveným záplavovým územím vybraných vodních toků. V případě koridoru D216 jsou to Šembera, Výrovka a Bečvárka, v případě koridoru D217 pouze Šembera a Výrovka. Vzhledem k tomu, že řešení je technicky i procesně zvládnutelné standardními postupy, je tento vliv u obou koridorů hodnocen jako potenciálně mírně negativní, dlouhodobý, trvalý, přímý. V rámci koridoru D216 se nacházejí lokální zdroje podzemní vody se stanoveným ochranným pásmem 1. a 2. stupně na k. ú. Dolní Chvatliny a na k. ú. Chlístovice. Oba zdroje jsou situovány v okrajových částech koridoru. V Dolních Chvatlinách je voda jímána hydrogeologickým vrtem z údolní nivy Voděradského potoka. V Chlístovicích se jedná o jímací zářez v zvodnělé části zvětralinového pláště a zóny přípovrchového rozpojení hornin skalního podkladu. Základním předpokladem minimalizace vlivů je v obou případech nenarušení hydrogeologických poměrů dotčených partií horninového prostředí, které by mohly vést k ovlivnění režimu nebo jakosti těchto vodních zdrojů. V měřítku ZÚR není možné tento vliv přesně kvantifikovat. Závažnost (význam) vlivu se bude odvíjet od navrženého způsobu založení drážního tělesa a s tím spojeného zásahu do horninového prostředí v daném úseku stavby na základě výsledků inženýrsko-geologického a hydrogeologického průzkumu provedených v dalších fázích projektové přípravy záměru. Pokud hydrogeologické posouzení v dalších fázích projektové přípravy záměru prokáže nemožnost zajištění ochrany některého z uvedených vodních zdrojů v rozsahu podmínek stanovených vodoprávním rozhodnutím pro jeho ochranná pásma, bude nutné dotčené obci kompenzovat ztrátu této kapacity zajištěním náhradního zdroje. Koridor D217 nezasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů a v jejich ploše se nenacházejí zdroje vody určené k zásobování obyvatelstva. Převážná část koridoru D217 (od Nymburka po Třebostovice) prochází územím ochranného pásma II. stupně zdrojů přírodních léčivých a minerálních vod lázní Poděbrady. Zásadní podmínkou ochrany přírodního léčivého zdroje je nenarušení režimu a jakosti podzemních vod v křídových sedimentech a povrchové vody v kvartérních uloženinách Labe a jeho přítoků v rozsahu území zahrnutého do tohoto ochranného pásma. Pozitivním aspektem je, že cca v úseku Nymburk – Sadská je koridor fixován na těleso stávající železniční trati Poříčany-Nymburk. Za předpokladu dodržení této i ostatních podmínek stanovených usnesením vlády č. 217 ze dne 2. června 1976, o stanovení ochranných pásem přírodních léčivých zdrojů lázeňských (dále také „PLZ") míst Poděbrady a Sadská a o změně ochranných pásem a ochranných opatření v ochranných pásmech příhodných léčivých zdrojů lázeňského města Karlovy Vary, resp. jeho přílohou, jsou vlivy koridoru D217 hodnoceny jako mírně negativní. Koridor D216 prochází z více než poloviny zranitelnou oblastí, koridor D217 je ve zranitelné oblasti vymezen v celé délce. Z hlediska vlivu na povrchové a podzemní vody je zásah do této oblasti hodnocen jako nulový. Koridor D216 kříží řadu vodních toků, jak již bylo uvedeno výše, jejichž křížení bude řešeno přemostěním nebo realizací propustků v odpovídajících parametrech na základě hydrotechnických výpočtů v navazujících fází projektového řešení záměru. Vyšší vodnost a rozsáhlejší povodí včetně stanovených záplavových území mají pouze vodní toky

Šembera, Výrovka a Bečvárka. Opatření je navrhováno s cílem vyloučení nepříznivého ovlivnění odtokových poměrů v území, vzniku bariér zhoršující odtok vody v území. Koridor D216 kříží jejich záplavová území Q100 na území obcí Klučov (Šembera), Klášterní Skalice (Výrovka) a Svojšice (Bečvárka). Za účelem minimalizace uvedených potenciálně negativních vlivů byla navržena opatření požadující (6) *„Minimalizovat vlivy na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým území Šembery, Výrovky a Bečvárky*", (7) *„Minimalizovat vlivy na režim a jakost vodních zdrojů Dolní Chvatliny a Chlístovice, případně kompenzovat zajištěním náhradního zdroje pro zásobování dotčené obce*" *a* (8) *„Minimalizovat narušení ochranných podmínek jakosti a vydatnosti přírodních léčivých zdrojů a minerálních vod lázní Poděbrady*"*.* Požadavek (6), který byl navržen pro oba koridory téměř totožně, nebyl do textové části výroku aktualizace zapracován, neboť požadavek na minimalizaci vlivů na odtokové poměry je uveden v platných ZÚR SK v článku (190) bod b) „minimalizovat vlivy na odtokové poměry dotčeného území, vymezení koridorů, které procházejí záplavovým územím; směrově řešit v nejkratší možné délce v závislosti na místních podmínkách". Požadavek na minimalizaci vlivů na odtokové poměry tak platí pro všechny záměry dopravní infrastruktury, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru, resp. pouze pro některé vybrané vodní toky. Podmínky pro činnosti v záplavových územích upravuje vodní zákon, a to především § 66 a § 67 tohoto zákona. Způsob průchodu záplavovým územním je podrobně řešen v dokumentaci pro povolení záměru dopravní infrastruktury vždy podle konkrétní situace v území. Z výše uvedených skutečností vyplývá, že požadavky na minimalizaci vlivů na odtokové poměry jsou v platných ZÚR SK dostatečné a odpovídají měřítku zásad územního rozvoje. Požadavek (7) nebyl do textové části výroku aktualizace rovněž zapracován, neboť v měřítku ZÚR nelze kvantifikovat vliv záměru na uvedené vodní zdroje a řešení bude probíhat převážně v režimu vodního zákona. Konkrétní vliv se bude odvíjet od navrženého způsobu založení drážního tělesa a s tím spojeného zásahu do horninového prostředí v daném úseku stavby na základě výsledků inženýrskogeologického a hydrogeologického průzkumu provedených v dalších fázích projektové přípravy záměru. Pokud hydrogeologický průzkum prokáže nemožnost zajištění ochrany některého z uvedených vodních zdrojů v rozsahu podmínek stanovených vodoprávním rozhodnutím pro jeho ochranná pásma, bude nutné dotčené obci kompenzovat ztrátu této kapacity zajištěním náhradního zdroje. Koridor D217 větší částí svého vymezení (Nymburk – Třebestovice) prochází ochranným pásmem II. stupně PLZ lázní Poděbrady. Vzhledem k celostátnímu významu tohoto lázeňského místa je nutné v rámci směrového a výškové řešení trasy, jakož i při vlastním provedení stavby uplatnit opatření k minimalizaci zásahů do stanovených podmínek ochrany jeho přírodních léčivých zdrojů. Zásadní podmínkou ochrany PLZ je nenarušení režimu a jakosti podzemních vod v křídových sedimentech a povrchové vody v kvartérních uloženinách Labe a jeho přítoků v rozsahu území zahrnutého do tohoto ochranného pásma. Požadavek (8) nebyl do textové části výrokové části zapracován, neboť požadavek nenarušit ochranné podmínky přírodních léčivých zdrojů a minerálních vod lázní Poděbrady je obsažen v platných ZÚR SK v článku (198) bod b) „chránit a podporovat plnění krajinných funkcí souvisejících s přírodními hodnotami, zejména ochranu vodního režimu, vydatnosti a jakosti zdrojů povrchových a podzemních vod a přírodních léčivých zdrojů". Ochrana přírodních zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod je obecně zajištěna zákonem č. 164/2001 Sb., o přírodních léčivých zdrojích, zdrojích přírodních minerálních vod, přírodních léčebných lázních a lázeňských místech a o změně některých souvisejících zákonů (lázeňský zákon), ve znění pozdějších předpisů, a to zejména § 37, který se zabývá činnostmi ve stanovených ochranných pásmech. Z uvedených skutečností vyplývá, že míra ochrany přírodních léčivých zdrojů a zdrojů minerálních vod lázní Poděbrady je v platných ZÚR SK dostatečná a odpovídá

měřítku zásad územního rozvoje. Krátkodobé vlivy jsou spojeny s rizikem zhoršení kvality povrchových vod po dobu provádění zemních prací. Jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní a jsou řešitelné pomocí obvyklých opatření na úrovni přípravy projektu. Střednědobé vlivy se nepředpokládají. Využitím koridorů D216 a D217, které jsou předmětem řešení této aktualizace, dojde k záboru **zemědělského půdního fondu** v rozsahu 246,24 ha. Pro koridor D216 činí celkový zábor ZPF 198,85 ha, z toho 135,35 ha půd 1. a 2. třídy ochrany (tj. 68 %). Pro koridor D217 činí celkový zábor ZPF 47,39 ha, z toho 34,62 ha půd 1. a 2. třídy ochrany (tj. 73 %). Provedený kvalifikovaný odhad záborů ZPF má orientační charakter. Dle § 36 odst. 5 stavebního zákona jsou ZÚR závazné pro pořizování a vydávání územních plánů. V rámci podrobnějších územně plánovacích dokumentací a v projektové přípravě staveb proto bude kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro vymezené koridory D216 a D217 dále postupně upřesněn a kvantifikován dle skutečné polohy a rozsahu stavby. S ohledem na technické parametry vedení trasy VRT (sklonové poměry a poloměr oblouků) a fyzickogeografické podmínky nebylo možné v území zasaženém koridorem železnice eliminovat zábory nejkvalitnějších půd dle třídy ochrany, je však nutno konstatovat, že skutečné reálné zábory budou nižší. Organizace půdního fondu a síť zemědělských komunikací budou tratí narušeny. Vlivy koridorů D216 a D217 na ZPF jsou hodnoceny jako potenciálně mírně až významně negativní, dlouhodobé, trvalé, přímé. Kvalitní zemědělské půdy se nacházejí v celém zájmovém území, vysoké zastoupení kvalitních zemědělských půd je pak zejména na území obcí Bečváry, Kořenice, Dolní Chvatliny, Svojšice, Zalešany, Klášterní Skalice, Třebovle, Chrášťany, Kounice a Klučov. Za účelem jejich minimalizace bylo navrženo opatření požadující (9) *„Minimalizovat rozsah záboru ZPF I. a II. třídy ochrany*". Požadavek (9) nebyl do textové části výroku aktualizace zapracován, neboť je uveden v platných ZÚR SK v článku (190) bod e) „minimalizovat zábor ZPF, především zábor půdy v 1. a 2. třídě ochrany ZPF". Požadavek na minimalizaci záborů ZPF tak platí pro všechny záměry dopravní infrastruktury, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru. Rozsah záborů půdního fondu je navíc podrobně řešen v prováděcí dokumentaci jednotlivých staveb dopravní infrastruktury, která musí být v souladu se zákonem o ochraně ZPF, především § 4 odst. 1 bod d), ve kterém je požadováno odnímat jen nejnutnější plochu zemědělského půdního fondu. Z uvedených skutečností vyplývá, že míra ochrany ZPF je v ZÚR SK dostatečná a odpovídá měřítku zásad územního rozvoje. Též lze podotknout, že po dobu realizace záměru dojde pravděpodobně k dalším záborům ZPF, nicméně tento vliv je považován za vliv dočasný, a proto je hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Naplněním koncepce A9 ZÚR SČK dojde v důsledku využití koridoru D216 k záboru pozemků určených k plnění funkce lesa. Koridor D216 zasahuje do PUPFL v délce cca 3,5 kilometrů, což při předpokládané šířce koridoru 40 metrů znamená celkový zábor PUPFL v rozsahu cca 14,23 ha. Trasa koridoru navržená podle studie proveditelnosti obchází většinu větších lesních celků. K významnější fragmentaci lesních komplexů dochází v prostoru lesního komplexu mezi Petrovicemi I a Zbýšovem. Využití koridoru D217 nebude spojeno se záborem PUPFL. Oba koridory zasahují do pásma vymezeného 50 m od okraje lesa. Vliv na PUPFL je hodnocen jako potenciálně mírně až významně negativní, dlouhodobý, trvalý, přímý. Vliv koridoru D217 je hodnocen jako nulový. Za účelem ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa, ochrany přírodního prvku pozitivně ovlivňující ekologickou stabilitu území, biologickou rozmanitost, retenci vody v území atd. bylo navrženo opatření požadující (10) „Minimalizovat narušení lesních porostů na území obcí Suchdol (k. ú. Dobřeň u Kutné Hory), Čejkovice (k. ú. Čejkovice u Zbýšova) a Zbýšov (k. ú. Zbýšov v Čechách a Chlum u Zbýšova)". Požadavek nebyl do textové části výroku aktualizace zapracován, neboť požadavek na minimalizaci narušení lesních porostů je uveden v platných ZÚR SK v článku (190) bod e) „minimalizovat zábor do PUPFL a lesních

porostů, především do lesů zvláštního určení a lesů ochranných", a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru, resp. jen u některých vybraných katastrálních území. Ochrana pozemků určených k plnění funkcí lesa vychází z § 13 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, především § 13 odst. 1, podle kterého veškeré pozemky určené k plnění funkcí lesa musí být účelně obhospodařovány podle tohoto zákona, jejich využití k jiným účelům je zakázáno, o výjimce z tohoto zákazu může rozhodnout orgán státní správy lesů na základě žádosti vlastníka lesního pozemku nebo ve veřejném zájmu, pokud jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem plnění funkcí lesa. Z výše uvedených skutečností vyplývá, že míra ochrany PUPFL je v ZÚR SK dostatečná a odpovídá měřítku zásad územního rozvoje. Obdobně jako u vlivů na ZPF, tak i v tomto případě po dobu realizace záměru dojde pravděpodobně k dalším záborům PUPFL, nicméně i tento vliv je považován za vliv dočasný, a proto je hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Vyhodnocením koridorů VRT byly identifikovány taktéž vlivy ve vztahu k limitům v oblasti ochrany horninového prostředí a přírodních zdrojů. Koridor D216 prochází dvěma nevýhradními ložisky štěrkopísků a technických zemin Chrášťany u Českého Brodu (ID 3247900 – dosud netěženo) a Chotouň (ID 3248 300 – povrchová těžba z vody, severně od vymezeného koridoru směrem k obci). Na k. ú. Dobřeň u Kutné Hory se dostává do kontaktu s východním okrajem chráněného ložiskového území („CHLÚ") Solopysky u Kutné Hory výhradního ložiska stavebního kamene (ID16600000). V případě obou nevýhradních ložisek se nejedná o střet ve smyslu horního zákona, neboť tato ložiska jsou součástí dotčených pozemků. V tomto smyslu je vliv hodnocen jako nulový až potenciálně mírně negativní, dlouhodobé, trvalé, přímé, a to i přesto, že posuzovaný koridor zasahuje do plochy obou ložisek poměrně výrazně. Upřesnit vymezení koridoru z tohoto důvodu není nezbytné. Naopak lze doporučit prověřit kvalitativní parametry obou ložisek z hlediska případné využitelnosti pro stavbu drážního tělesa (násypové zeminy). Vlastní bloky zásob stavebního kamene výhradního ložiska Solopysky u Kutné Hory (ID16600000) jsou vymezeny v západní části CHLÚ a jejich případné využití nebude vymezením a využitím koridoru zásadním způsobem znemožněno ani ztíženo. Koridor D217 prochází mezi dvěma bloky schváleného prognózního zdroje štěrkopísků Nymburk (ID 9370039), jejichž vymezení respektuje ochranný pilíř tělesa stávající železniční trati Poříčany – Nymburk. Ačkoliv koridor svojí šířkou v tomto úseku (cca 100 m) okrajově zasahuje do obou bloků, je i s ohledem na stupeň prozkoumanosti zásob vliv klasifikován jako nulový. Koridory D216 a D217 nezasahují do sesuvných území. Koridor D216 prochází územím s výskytem důlních děl menšího rozsahu na hranici obcí Dobrovítov a Zbýšov. Jedná se o pozůstatky historické těžby zlata (propadliny, haldy) ukončené nejpozději v 16. století. Rozsah důlních děl není s ohledem na nedostatečnou dokumentaci přesně vymezen. Z tohoto důvodu bude nutné tomuto aspektu věnovat pozornost v rámci inženýrsko-geologického průzkumu daného úseku stavby. S ohledem na předpokládané stáří důlních děl a geologickým poměrům dotčeného území jsou případné vlivy hodnoceny jako nulové až potenciálně mírně negativní, dlouhodobý, trvalý, přímý. Z důvodu, který byl popsán výše (zásah koridoru D216 do nevýhradních ložisek štěrkopísku a technických zemin Chrášťany (ID 324 7900) a Chotouň (ID 3248300) bylo navrženo opatření (11) *„Prověřit případnou možnost využití nevýhradních ložisek štěrkopísku a technických zemin Chrášťany (ID 324 7900) a Chotouň (ID 3248300)*" s cílem upozornit na dlouhodobě se snižující objem disponibilních zásob aktuálně využívaných ložisek těženého kameniva a doporučit prověřit možnost jejich využití v rámci výstavby VRT. Požadavek nebyl do textové části výroku aktualizace zapracován, neboť toto opatření bude uplatňováno prostřednictvím geologického zákona a zohledněno v dalších fázích projektové přípravy. Dále bylo navrženo opatření (12) *„V dalších fázích projektového řešení stavby zohlednit možný výskyt starých důlních děl v*

rámci koridoru na rozhraní obcí Dobrovítov a Zbýšov" s cílem upozornit na evidované pozůstatky po historické důlní činnosti spojené s těžbou zlata. S ohledem na nedostatek údajů o jejím charakteru a rozsahu je nutné tomuto aspektu věnovat náležitou pozornost v rámci inženýrsko-geologického průzkumu území v dalších fázích projektové přípravy záměru, jak již bylo uvedeno výše. V měřítku ZÚR není možné, mj. i s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona, významnost tohoto vlivu podrobněji vyhodnotit, a proto nebyl požadavek do textové části výroku aktualizace zapracován, neboť toto opatření bude uplatňováno prostřednictvím geologického zákona a zohledněno v dalších fázích projektové přípravy. Krátkodobé a střednědobé vlivy na horninové prostředí identifikovány nebyly. Z pohledu vlivů na **faunu, flóru, biodiverzitu a ekosystémy** dojde využitím vymezených koridorů D216 a D217 ke vzniku nové významné antropogenní linie v krajině. Ovlivněny budou stanovištní podmínky, prostupnost území pro biotu, konektivita území. Koridory D216 a D217 nejsou v kontaktu se zvláště chráněnými územími a lokalitami soustavy Natura 2000 – evropsky významnými lokalitami, ptačími oblastmi. Nejbližší součástí soustavy Natura 2000 je EVL Milčice (kód CZ0210719, vzdálenost 0,6 km), jejímž předmětem ochrany je evropské stanoviště Petrifikující prameny s tvorbou pěnovců (Cratoneurion). Vzhledem k uvedené vzdálenosti a povaze navrhované změny nelze předpokládat ovlivnění tohoto území. Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako příslušný orgán ochrany přírody svým stanoviskem dle § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny vyloučil významný vliv této aktualizace na předměty ochrany a celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí, proto nebylo zpracováno tzv. naturové posouzení. V rámci vymezeného koridoru D216 je evidováno několik památných stromů. Vzhledem k šířkovým parametrům vymezeného koridoru v místech jejich výskytu je možné upřesnit směrové řešení trasy VRT v předmětných úsecích s vyloučením jakýchkoliv negativních vlivů na tyto památné stromy. Sledované koridory nejsou v kontaktu s významnými krajinnými prvky registrovanými. Koridory D216 a D217 zasahují do významných krajinných prvků – vodních toků a jejich nivy, vodních ploch a lesů. Koridor D216 kříží skladebné prvky ÚSES (regionální biokoridor RK1236 Klučov – Tuchoraz, regionální biocentrum RC958 Svojšická Bažantnice, regionální biokoridor RK1292 Podbečvářský mlýn, regionální biokoridor RK1293 Dobřeňský les – Na soutoku a regionální biocentrum RC1846 Dobřeňský les, regionální biokoridor RK1294 Dobřeňský les – Švadlenka, regionální biokoridor RK1295 Švadlenka – Opatovicky les, regionální biokoridor RK1305 Paběnický les – Řeplice, regionální biocentrum RC1714 Paběnický les a regionální biokoridor RK1316 Opatovice – Chraňbožský les). Koridor D217 kříží skladebné prvky ÚSES (regionální biocentrum RC1025 Kersko I, regionální biokoridor RK1234 Kersko I – Šembera, regionální biokoridor RK1239 Šembera – K 10, nadregionální biokoridor NK10 Stříbrný vrch – Polabský chlum). Bez realizace opatření k minimalizaci vlivů dojde v důsledku umístění staveb včetně provedení souvisejících opatření (oplocení trati, protihlukové stěny) v obou vymezených koridorech k přerušení spojitosti systému ÚSES, snížení rozsahu ploch dotčených segmentů a k oslabení jeho funkčnosti včetně zhoršení podmínek pro migraci bioty. Z těchto důvodů je nutné v dalších stupních projektové přípravy záměru upřesněním trasy minimalizovat rozsah zásahů do dotčených segmentů ÚSES s cílem zachování jejich nezbytných prostorových parametrů garantujících jejich funkčnost a v rámci technického řešení zajistit prostupnost drážního tělesa pro biotu. S ohledem na výše uvedené jsou vlivy koridorů VRT hodnoceny jako potenciálně mírně až významně negativní, dlouhodobé, trvalé, přímé. Na úrovni řešení ZÚR byla k minimalizaci uvedených dopadů na ÚSES navržena opatření požadující (13) *„Minimalizovat vlivy na funkčnost dotčených skladebných prvků ÚSES regionální úrovně*" (pro koridor D216) a (14) *„Minimalizovat vlivy na zachování funkčnosti dotčených skladebných prvků ÚSES regionální úrovně*" (pro koridor D217). Požadavky nebyly do textové části výroku aktualizace

zapracovány, neboť požadavek na minimalizaci zásahů do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a na jejich funkčnost je uveden v platných ZÚR SK v článku (190) bod c) „minimalizovat vlivy na předměty ochrany a územní celistvost maloplošných zvláště chráněných území a funkčnost segmentů nadregionálního a regionálního ÚSES". Požadavek na minimalizaci zásahů do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a na jejich funkčnost tak platí pro všechny záměry dopravní infrastruktury, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru. Z výše uvedených skutečností vyplývá, že míra ochrany skladebných prvků ÚSES je v ZÚR SK dostatečná a odpovídá měřítku zásad územního rozvoje. Využitím koridorů VRT může docházet rovněž k přímé likvidaci různě ekologicky cenných biotopů a k vytvoření ekologické bariéry tělesem železnice, která omezuje nebo dokonce znemožňuje migraci organismů, zejména velkých savců. Území dotčené využitím koridoru je zařazeno mezi území zvýšeného významu z hlediska výskytu a migrace velkých savců a zároveň kříží biotopy vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců. S ohledem na výše uvedené jsou vlivy koridorů VRT hodnoceny na tuto složku jako potenciálně mírně až významně negativní, dlouhodobé, trvalé, přímé. Za účelem minimalizace uvedených potenciálně negativních vlivů byla navržena opatření (15) *„Minimalizovat omezení prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova*" (pro koridor D216) a (16) *„Zajistit prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Hořátev a Zvěřínek*" (pro koridor D217). Požadavky byly do textové části výroku aktualizace zapracovány v článku (129) písm. d), resp. e) vzhledem k tomu, že ani platné ZÚR SK tento požadavek obecně neuvádějí, a to ani v prioritách územního rozvoje kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území, ani v opatřeních pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí, resp. ve společných požadavcích na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace vlivů na životní prostředí. Požadavek je uveden pouze u vybraných koridorů dopravní infrastruktury. Znění tohoto článku je blíže popsáno v druhé části těchto závěrů posuzování. Výstavbou železniční trati dojde také ke změně ekologických podmínek okolního prostředí a tím i ke změnám druhového složení biocenóz a k ohrožení významných krajinných segmentů, resp. Jejich funkcí (půdoochranná, hydrologická, mikroklimatická, homeostatická apod.). Zvýšením hlukové hladiny provozem vlakových souprav dojde v okolí trati ke zvýšení hladiny hluku, k omezení funkcí blízkých refugií živočichů – ke změnám ekologických podmínek okolního prostředí a tím i ke změnám druhového složení biocenóz. Liniové stavby jsou ohniskem šíření řady invazních druhů (např. trnovník akát (Robinia pseudoa-cacia), rukevník východní (Bunnias orientalis), celík kanadský a obrovský (Solidago canadensis, S. gigantea), na vlhčích místech javor jasanolistý (Acer negundo), z bylinných druhů pak turan roční (Erigeron annuus), netýkavka malokvětá (Impatiens parviflora). Invazní druhy, které jsou rovněž zvýšeným rizikem, zásadně ovlivňují druhovou skladbu původních ekosystémů. Krátkodobé vlivy jsou spojeny s rušením živočichů včetně ovlivnění stanovištních podmínek, a to pouze po dobu provádění stavebních prací. Jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní a jsou řešitelné pomocí obvyklých opatření na úrovni přípravy projektu. Střednědobé vlivy se nepředpokládají. Koridory jsou vymezeny v zemědělské až lesozemědělské krajině, což sebou nese vlivy na **krajinu a krajinný ráz**. Reliéf dotčeného území je rovinatý až mírně zvlněný. V jižní části koridoru D216 je modelace reliéfu výraznější, krajina má charakter pahorkatiny. Směrem k jihu vzrůstá krajinná heterogenita, zvyšuje se zastoupení lesních porostů a prvků drobné krajinné zeleně. Krajina, kterou jsou koridory trasovány, je převážně vizuálně otevřená, s velkým měřítkem členění intenzivně využívaných zemědělských ploch. Podíl lesů je vyšší v jižní až jihovýchodní části dotčeného území, ve směru k hranicím Kraje Vysočina. V krajině se nacházejí převážně menší sídla původně zemědělského charakteru. Kultivovaná zemědělská krajina po staletí intenzivně obhospodařovaná se v krajinných scenériích

projevuje stopami historického členění osami cest a mezí s liniovou zelení (alejemi) a se soustavou hospodářských dvorů často umisťovaných na vizuálních osách krajiny. Krajina se vyznačuje množstvím architektonických dominant kostelů, kaplí a hospodářských dvorů. Vodní prvky hrají v krajinném rázu oblasti spíše podružnou roli. Jsou tvořeny prameny, malými i velkými potoky, nečetnými malými i středně velkými rybníky. Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu. V širším zájmovém území, ve kterém jsou vymezeny koridory D216 a D217, nejsou vyhlášena velkoplošná chráněná území či přírodní parky, tj. území chráněná ve smyslu § 12 zákona o ochraně přírody a krajiny, ve kterých se nacházejí významné krajinné hodnoty. V měřítku předkládaného hodnocení byly identifikovány potenciální vlivy ve vztahu k prvkům krajinné zeleně, které jsou v zemědělské až lesozemědělské krajině významnou krajinnou hodnotou. Využitím koridoru D216 dojde k fragmentaci významného lesního porostu mezi Petrovicemi I a Zbýšovem. Další přírodní charakteristikou krajinného rázu, která bude využitím koridoru dotčena, jsou drobné vodní toky a jejich nivy a údolí. V bezprostřední blízkosti vymezených koridorů nejsou vyhlášena území v zájmu památkové péče ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o státní památkové péči"). Nelze vyloučit vlivy na drobné sakrální památky v krajině. Kulturní dominanty nebudou využitím koridoru dotčeny, nebude ovlivněn jejich vizuální projev v krajině. Koridor D216 a D217 prochází regiony lidové architektury. Architektonické hodnoty tohoto území nebudou dotčeny. Využitím vymezených koridorů D216 a D217 dojde k prohloubení procesu urbanizace krajiny v dotčeném území. Zejména severní část koridoru D216 a celý koridor D217 jsou trasovány územím, jehož charakter je významně ovlivněn blízkostí hlavního města Prahy a významných regionálních center (Nymburk, Kutná Hora). Území je již v současné době významně ovlivněno urbanizačními aktivitami. Vložením nové antropogenní linie do krajiny dojde k posílení tohoto procesu. Významná antropogenní nepropustná bariéra významně ovlivní charakter a vnímání krajiny. Ještě významnější vlivy tohoto charakteru lze predikovat zejména v případě koridoru D216. Koridor je ve své jižní polovině trasován poměrně harmonickou lesozemědělskou krajinou menšího rozsahu s harmonickým vztahem drobných sídel a krajinného rámce. Území v jižní části koridoru D216 je méně ovlivněno antropogenními aktivitami, má venkovský lesozemědělský charakter. Vznikem nové antropogenní linie doprovázené oplocením a dlouhými protihlukovými stěnami dojde k ovlivnění charakteru krajiny, tedy estetických hodnot krajiny. V důsledku využití navrhovaných koridorů dojde k omezení prostupnosti krajiny pro člověka. Budou přerušeny turistické trasy, polní a lesní cesty zajišťující prostupnost krajiny pro pěší a cyklisty. V případě koridoru D216 jsou vlivy v souhrnu hodnoceny jako potenciálně významně negativní, dlouhodobé, trvalé, přímé – v případě koridoru D217 jako potenciálně mírně až významně negativní. Za účelem zajištění prostupnosti území pro člověka v zájmu zachování jeho sebeidentifikace s okolní krajinou, podmínek pro rozvoj šetrných druhů dopravy a ochrany potenciálu pro provozování sportovně rekreačních aktivit (pěší turistika, cykloturistika) byla navržena opatření (17) *„Zajistit prostupnost území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě*" (pro koridor D216) a (18) *„Minimalizovat omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě*" *(pro koridor D217).* Požadavky nebyly do textové části výroku aktualizace zapracovány, neboť požadavek na minimalizaci omezení prostupnosti území je uveden v platných ZÚR SK v článku (190) bod a) „zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě". Požadavek na minimalizaci omezení prostupnosti území tak platí pro všechny záměry dopravní infrastruktury, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného

záměru. Požadavek na zachování prostupnosti území je navíc podrobně řešen v prováděcí dokumentaci jednotlivých staveb dopravní infrastruktury. Požadavek na zachování prostupnosti území navíc svou podrobností neodpovídá měřítku zásad územního rozvoje, průchodnost drážního tělesa pro chodce a cyklisty je podrobně řešena v prováděcí dokumentaci jednotlivých železničních staveb. Z výše uvedených skutečností vyplývá, že požadavky na prostupnost území jsou v ZÚR SK dostatečné a odpovídají měřítku zásad územního rozvoje. Krátkodobé vlivy jsou spojeny s horšením kvality krajinného prostředí po dobu provádění stavebních prací. Jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní a jsou řešitelné pomocí obvyklých opatření na úrovni přípravy projektu. Střednědobé vlivy se nepředpokládají. Pokud jde o vlivy na **kulturní, historické, architektonické a archeologické dědictví**, tak potenciální vlivy na území s archeologickými nálezy lze předpokládat u obou koridorů VRT. Podmínkou využití koridorů je proto zajištění zpracování archeologických průzkumů ve smyslu zákona o státní památkové péči. Využitím vymezených koridorů nedojde k ovlivnění národních kulturních památek a památkových zón a rezervací, neboť tyto hodnoty nejsou v koridorech D216 a D217 ani v jejich blízkosti přítomny. Koridory zasahují do území zařazených mezi regiony lidové architektury (dále také „RLA"). Tímto regionem se myslí rozsáhlejší území se zvýšeným výskytem hodnotných objektů lidové architektury (stavby, soubory staveb, prvky typu drobná architektura, sochy) dochovaných ve svém tradičním výrazu a v rámci hmotové a urbanistické skladby nebo materiálové charakteristiky. Koridor D216 prochází v délce cca 10 km regionem lidové architektury Českobrodsko a v délce cca 8 km regionem lidové architektury Kutnohorsko. Vzhledem k těmto okolnostem jsou vlivy hodnoceny jako potenciálně mírně negativní, dlouhodobé, trvalé, přímé. Koridor D217 prochází v délce cca 6 km RLA Nymbusko a Městecko. Stavby lidové architektury nebudou využitím koridoru dotčeny. Nedojde k ovlivnění charakteru a kulturně historických hodnot tohoto RLA. Koridor je z části fixován na stávající železniční trať 060 Poříčany – Nymburk. Ve zbývajícím úseku koridor prochází územím bez významnějších kulturně historických hodnot, zásadně ovlivněným tělesem dálnice D11 a železniční tratí 011 Praha – Kolín, a proto je hodnocen jako potenciálně mírně negativní, dlouhodobý, trvalý, přímý. Za účelem minimalizace ovlivnění charakteru obou regionů z hlediska narušení stávajících kompozičních vazeb sídel s okolní krajinou bylo navrženo opatření pro koridor D216 (19) „Minimalizovat vlivy na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko". Požadavek byl do textové části výroku aktualizace zapracován v čl. (129) písm. d) vzhledem k tomu, že ani platné ZÚR SK tento požadavek explicitně neuvádějí. Znění tohoto článku je blíže popsáno v druhé části těchto závěrů posuzování. Využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahů mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou. Jiné vlivy (např. krátkodobé) na kulturní, historické, architektonické a archeologické dědictví provedeným hodnocením nebyly zjištěny. Vymezením koridorů D216 a D217 dochází ke střetům s **hmotným majetkem**. V koridoru D216 se stavební objekty vyskytují na území obcí Chlístovice (k. ú. Chlístovice) a Petrovice I (k. ú. Újezdec). Na k. ú. Chlístovice je obytný objekt situován v blízkosti osy koridoru, takže nelze vyloučit nutnost změny jeho využití, příp. demolici. Konkrétní způsob řešení přesahuje měřítko podrobnosti ZÚR. Do plochy zemědělského areálu v k. ú. Újezdec zasahuje koridor pouze okrajově a je pravděpodobné, že upřesněním trasy v podrobnějším měřítku bude možné (i s ohledem na šířku koridoru) zásah do areálu vyloučit. V případě koridoru D217 se stavební objekty vyskytují na území obcí Poříčany (k. ú. Poříčany), Sadská (k. ú. Sadská), Hořátev (k. ú. Hořátev) a Nymburk (k. ú. Nymburk). Ve všech případech se jedná o výrobní nebo skladové areály. Rozsah zásahu do těchto ploch není možné v měřítku ZÚR stanovit a bude tedy předmětem řešení v rámci upřesnění trasy v ÚPD dotčených obcí a navazujících fázích projektové přípravy. Dále dochází v obou případech ke kontaktu s prvky dopravní a

technické infrastruktury. Využití koridoru dojde k ovlivnění těchto prvků. Vlivy na hmotný majetek jsou u obou koridorů hodnoceny jako potenciálně mírně negativní, dlouhodobý, trvalý, přímý. Za účelem minimalizace tohoto vlivu bylo navrženo opatření pro koridor D216 (20) *„Vytvořit územní podmínky pro minimalizaci dopadů na zastavěná území v ploše koridoru*" a totožné opatření (21) pro koridor D217. Požadavky byly do textové části výroku aktualizace zapracovány v čl. (129) písm. d), resp. e) vzhledem k tomu, že ani platné ZÚR SK tento požadavek explicitně neuvádějí. Znění tohoto článku je blíže popsáno v druhé části těchto závěrů posuzování. Krátkodobé vlivy jsou spojeny s dočasným ovlivněním technické a dopravní infrastruktury po dobu provádění stavebních prací. Jsou hodnoceny jako potenciálně mírně negativní a jsou řešitelné pomocí obvyklých opatření na úrovni přípravy projektu. Střednědobé vlivy se nepředpokládají. Sledované koridory D216 a D217 jsou vkládány do území, které lze považovat za oblast s rizikem vzniku **kumulativních a synergických vlivů**. Jedná se o území významně ovlivněné urbanizačními aktivitami, území s významným podílem urbanizovaných ploch a hustou sítí dopravní a technické infrastruktury. Prostor, do kterého je vkládán koridor D216 je zejména v jeho jižní polovině urbanizačními tlaky zatížen v menší míře. I zde však dochází k ovlivňování kvality složek životního prostředí v důsledku využívání území člověkem. Provedeným hodnocením byly identifikovány kumulativní a synergické vlivy ve vztahu ke složkám půda, podzemní a povrchové vody, flóra, fauna a biologická rozmanitost, krajina a k veřejnému zdraví (hluk a obyvatelstvo). Relevantním vlivem je kumulativní působení hluku z VRT a hluku z jiných dopravních staveb (železničních tratí, silnic a dálnic), a to jak stávajících, tak i plánovaných. Za lokality s potenciálním výskytem kumulativních vlivů jsou považována místa křížení koridoru s jinými liniovými zdroji hluku (železnice, silnice) při současném přiblížení k obytné zástavbě. Lokality potenciální kumulace jsou pak uvedeny v následujícím přehledu.

a) stávající železniční trati

Koridor D216:

- Klučov, trať 011
- Pučery, trať 014
- Bahno, trať 235

Koridor D217:

- Sadská – jižní část, trať 060

b) plánované železniční trati – podle ZÚR SK včetně rozpracovaných aktualizací

Koridor D216:

- Poříčany, D202 – koridor VRT Praha – Poříčany

Koridor D217:

- Poříčany, D202 – pokračování VRT směrem na Prahu (kumulace ve smyslu navýšení počtu spojů na D202)
- Nymburk, D322 dle rozpracované 3. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen „A3 ZÚR SK") – koridor pro modernizaci železnice Kolín – Děčín

c) stávající dálnice a silnice

Koridor D216:

- Klučov, II/330
- Vrbčany – Kubšovka, I/12
- Pučery, II/125
- Poďousy, I/2 a II/125
- Červené Janovice – Lány, II/339

Koridor D217:

- Třebestovice, D11
- Sadská, II/330 a II/611
- Nymburk, II/330

d) plánované silnice – podle ZÚR SK včetně rozpracovaných aktualizací

Koridor D216:

- Kounice, D144 – silnice II/272: Kounice obchvat
- Vrbčany – Kubšovka, D023 – silnice I/12: stavba MÚK Chotouň (dle platných ZÚR), resp. D302 – rekonstrukce I/12 (podle A3 ZÚR SK)
- Pučery, D105 – silnice II/125: úsek Pučery – Červený Hrádek, přeložka
- Poďousy, D105 – silnice II/125: úsek Pučery – Červený Hrádek, přeložka

Koridor D217:

- Sadská, D153 – silnice II/330: přeložka Nymburk (obchvat), vč. mostu přes Labe
- Nymburk, D154 – silnice II/330: Sadská, obchvat; nové napojení na dálnici D11 a D161 dle rozpracované A3 ZÚR SK – Nymburk obchvat

V případě potenciálních kumulací s železničními tratěmi platí, že je nutno splnit limity pro hluk z železniční dopravy při uvažování provozu na všech tratích v dané lokalitě. U kumulací s hlukem ze silniční dopravy je nutné pro jednotlivé lokality zpracovat akustickou studii se zahrnutím všech spolupůsobících zdrojů, následně vyhodnotit vlivy na veřejné zdraví a uplatnit opatření k minimalizaci vlivů na zdraví obyvatel v součinnosti s orgánem ochrany veřejného zdraví. Vliv je hodnocen jako potenciálně mírně až významně negativní, dlouhodobý, trvalý. Využitím koridorů D216 a D217, které jsou předmětem řešení aktualizace, dojde k záboru ZPF v rozsahu 246,24 ha. Na území Středočeského kraje je připravována řada záměrů místního a nadmístního významu, jejichž realizace je spojena s významným nárůstem záboru ZPF. Toto tvrzení je dokladováno kvalifikovaným odhadem záboru ZPF v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje a jejich zpracovaných aktualizacích. Identifikované kumulativní a synergické vlivy ve vztahu k ZPF jsou hodnoceny jako mírně až významně negativní. Není navrženo žádné kompenzační opatření k omezení identifikovaných kumulativních vlivů, nicméně v rámci zpracovaného hodnocení bylo navrženo opatření požadující „Minimalizovat rozsah záboru ZPF I. a II. třídy ochrany". Požadavek nebyl do textové části výroku aktualizace zapracován, neboť je uveden v platných ZÚR SK v článku (190) bod e) „minimalizovat zábor ZPF, především zábor půdy v 1. a 2. třídě ochrany ZPF". Požadavek na minimalizaci záborů ZPF tak platí pro všechny záměry dopravní infrastruktury, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru. Rozsah záborů půdního fondu je navíc podrobně řešen v prováděcí dokumentaci jednotlivých staveb dopravní infrastruktury, která musí být v souladu se zákonem o ochraně ZPF, především § 4 odst. 1 bod d), ve kterém je požadováno odnímat jen nejnutnější plochu zemědělského půdního fondu. Z uvedených skutečností vyplývá, že míra ochrany ZPF je v ZÚR SK dostatečná a odpovídá měřítku zásad územního rozvoje. Není navrženo žádné speciální monitorování kumulativních a synergických vlivů na ZPF. Pravidla monitorování vlivů na životní prostředí jsou navržena v kapitole 10 vyhodnocení SEA. Stanovení monitorovacích ukazatelů (indikátorů) vlivu koncepce na životní prostředí pokrývají dostatečně i monitorování kumulativních a synergických vlivů na půdu. Naplněním koncepce A9 ZÚR SČK dojde k dalšímu nárůstu zpevněných ploch v širším zájmovém území, které ve spojení se stávajícími zpevněnými plochami a využitím koridorů navrhovaných platnými Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje významně

ovlivní režim odtoku srážkových vod a podmínky jejich retence v širším zájmovém území. Tento kumulativní vliv je hodnocen jako potenciálně mírně negativní, dlouhodobý, trvalý. Není navrženo žádné kompenzační opatření k omezení identifikovaných kumulativních vlivů, nicméně v rámci zpracovaného hodnocení bylo navrženo opatření požadující vyloučení omezení průchodu povodňové vlny, resp. zajištění zachování odtokových poměrů v území. Toto opatření („Minimalizovat vlivy na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým území Šembery, Výrovky a Bečvárky") nebylo do textové části výroku aktualizace zapracováno, neboť požadavek na minimalizaci vlivů na odtokové poměry je uveden v platných ZÚR SK v článku (190) bod b) „minimalizovat vlivy na odtokové poměry dotčeného území, vymezení koridorů, které procházejí záplavovým územím; směrově řešit v nejkratší možné délce v závislosti na místních podmínkách". Požadavek na minimalizaci vlivů na odtokové poměry tak platí pro všechny záměry dopravní infrastruktury, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru, resp. pouze pro některé vybrané vodní toky. Podmínky pro činnosti v záplavových územích upravuje vodní zákon, a to především § 66 a § 67 tohoto zákona. Způsob průchodu záplavovým územním je podrobně řešen v dokumentaci pro povolení záměru dopravní infrastruktury vždy podle konkrétní situace v území. Z výše uvedených skutečností vyplývá, že požadavky na minimalizaci vlivů na odtokové poměry jsou v platných ZÚR SK dostatečné a odpovídají měřítku zásad územního rozvoje. Pravidla monitorování vlivů na životní prostředí jsou navržena v kapitole 10 vyhodnocení SEA. Stanovení monitorovacích ukazatelů (indikátorů) vlivu koncepce na životní prostředí pokrývají dostatečně i monitorování kumulativních a synergických vlivů na vodu (povrchové a podpovrchové vody). Koncepce A9 ZÚR SČK vytváří podmínky pro vložení nových významných antropogenních linií do krajiny. Využitím vymezených koridorů dojde k dalšímu snížení rozlohy přírodních a přírodě blízkých biotopů. V důsledku urbanizace krajiny dochází ke snižování rozlohy ekosystémů pozitivně ovlivňujících ekologickou stabilitu a biologickou diverzitu. A9 ZÚR SČK tento trend zesiluje. Míra tohoto vlivu je hodnocena jako potenciálně mírně až významně negativní, dlouhodobý, trvalý. Ve spojení se stávajícími silnicemi a železničními tratěmi a navrhovanými záměry dochází a dojde k zásadnímu ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Území je zásadně fragmentováno, hustota migračních bariér v území vzrůstá. A9 ZÚR SČK tento trend opět zesiluje. Míra kumulativních a synergických vlivů ve vztahu k prostupnosti území pro biotu je hodnocena jako potenciálně mírně až významně negativní, dlouhodobá, trvalá. Není navrženo žádné kompenzační opatření k omezení identifikovaných kumulativních vlivů, nicméně za účelem minimalizace uvedených potenciálně negativních vlivů byla navržena opatření „Minimalizovat omezení prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova" (pro koridor D216) a „Zajistit prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Hořátev a Zvěřínek" (pro koridor D217). Požadavky byly do textové části výroku aktualizace zapracovány v článku (129) písm. d), resp. e) vzhledem k tomu, že ani platné ZÚR SK tento požadavek obecně neuvádějí, a to ani v prioritách územního rozvoje kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území, ani v opatřeních pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí, resp. ve společných požadavcích na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace vlivů na životní prostředí. Požadavek je uveden pouze u vybraných koridorů dopravní infrastruktury. Kumulativní vlivy na ÚSES byly identifikovány hodnocením koridoru D217 v k.ú. Třebestovice. Regionální biokoridor RK1234 Kersko – Šembera je v současné době fragmentován tělesem dálnice D11. V důsledku využití koridoru D217 dojde k jeho další fragmentaci. Tento vliv je hodnocen jako potenciálně mírně až významně negativní, dlouhodobá, trvalá. Není navrženo žádné kompenzační opatření k omezení identifikovaných kumulativních vlivů, nicméně v rámci zpracovaného hodnocení bylo

navrženo opatření týkající se zachování prostupnosti území pro biotu „Minimalizovat vlivy na zachování funkčnosti dotčených skladebných prvků ÚSES regionální úrovně". Požadavky nebyly do textové části výroku aktualizace zapracovány, neboť požadavek na minimalizaci zásahů do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a na jejich funkčnost je uveden v platných ZÚR SK v článku (190) bod c) „minimalizovat vlivy na předměty ochrany a územní celistvost maloplošných zvláště chráněných území a funkčnost segmentů nadregionálního a regionálního ÚSES". Požadavek na minimalizaci zásahů do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a na jejich funkčnost tak platí pro všechny záměry dopravní infrastruktury, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru. Z výše uvedených skutečností opětovně vyplývá, že míra ochrany skladebných prvků ÚSES je v ZÚR SK dostatečná a odpovídá měřítku zásad územního rozvoje. Pravidla monitorování vlivů na životní prostředí jsou navržena v kapitole 10. Stanovení monitorovacích ukazatelů (indikátorů) vlivu koncepce na životní prostředí a pokrývají dostatečně i monitorování kumulativních a synergických vlivů na flóru, faunu a biologickou diverzitu. Koncepce A9 ZÚR SČK vytváří podmínky pro vložení nových významných antropogenních linií do krajiny, a to jak v prostorech silně ovlivněných urbanizačními aktivitami – oblast Českého Brodu – Kouřimi a Poříčany – Nymburk, tak v prostoru, který je těmito procesy ovlivněn méně, jako je Malešov – Červené Janovice – hranice s Krajem Vysočina. A9 ZÚR SČK vkládá do území koridory, které se stanou novou bariérou prostupnosti území, jejich využitím dojde k prohloubení procesu fragmentace krajiny. Tento vliv je hodnocen jako potenciálně mírně až významně negativní, dlouhodobý, trvalý. Není navrženo žádné kompenzační opatření k omezení identifikovaných kumulativních vlivů, nicméně v rámci zpracovaného hodnocení bylo navrženo opatření týkající se začlenění stavby do krajiny a zajištění zachování prostupnosti krajiny pro člověka „Zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě." Opatření je navrhováno s cílem zajištěním prostupnosti území pro člověka v zájmu zachování jeho sebeidentifikace s okolní krajinou, podmínek pro rozvoj šetrných druhů dopravy a ochrany potenciálu pro provozování sportovně rekreačních aktivit (pěší turistika, cykloturistika). Ani zde nebyl požadavek do textové části výroku aktualizace zapracován, neboť požadavek na minimalizaci omezení prostupnosti území je uveden ve výrokové části platných ZÚR SK v článku (190) bod a) „zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě". Požadavek na minimalizaci omezení prostupnosti území tak platí pro všechny záměry dopravní infrastruktury, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru. Požadavek na zachování prostupnosti území je navíc podrobně řešen v prováděcí dokumentaci pro povolení záměru jednotlivých staveb dopravní infrastruktury. Požadavek na zachování prostupnosti území navíc svou podrobností neodpovídá měřítku zásad územního rozvoje. Z výše uvedených skutečností vyplývá, že požadavky na prostupnost území jsou v platných ZÚR SK dostatečné a odpovídají měřítku zásad územního rozvoje. Pravidla monitorování vlivů na životní prostředí jsou navržena v kapitole 10. Stanovení monitorovacích ukazatelů (indikátorů) vlivu koncepce na životní prostředí pokrývají dostatečně i monitorování kumulativních a synergických vlivů na krajinu. VRT jsou součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti. Koridory navržené v A9 ZÚR SČK jsou součástí těchto rychlých spojení:

- RS 1 Praha – Brno – Přerov – Ostrava – Katowice
- RS 5 Praha – Wrocław

Koridor D216 je vymezen na území Středočeského kraje v úseku Poříčany – hranice kraje (hranice Kraje Vysočina). V Kraji Vysočina je pro navazující úsek VRT vymezen koridor územní rezervy v šíři 600 m. V souvislosti s realizací navazujícího úseku koridoru D216 vysokorychlostní trati na území Kraje Vysočina lze predikovat obdobné vlivy jako na území kraje Středočeského. Bude se jednat zejména o zábory ZPF a PUPFL, ovlivnění stanovištních podmínek, ovlivnění spojitosti územního systému ekologické stability, fragmentaci území, omezení prostupnosti území pro biotu a člověka, ovlivnění krajinného rázu a charakteru krajiny zejména v oblastech s nižší intenzitou urbanizace, ovlivnění odtokových poměrů v území. Využití koridoru D217 nebude spojeno s vlivy na sledované složky životního prostředí přesahující hranice kraje. Využití koridorů D216 a D217 nebude spojeno s vlivy přesahujícími hranice České republiky. Z hlediska koncepčního dojde na evropské úrovni ke zlepšení podmínek v železniční dopravě, kterou lze vnímat jako alternativu k dopravě silniční. Využití koridoru může významně přispět k omezení individuální automobilové dopravy.

II. *Níže jsou uvedena navržená prostorová či projektová specifická opatření v podrobnosti ZÚR, která jsou nově doplněna v rámci návrhu A9 ZÚR SČK, konkrétně ve výrokové části, která se uplatní jako požadavky na využití koridorů a úkoly pro územní plánování, a to za účelem zmírnění uvedených potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví:*

Kapitola 4.1.1.2. Železniční doprava

[článek 129 písm. d)]

koridor D216 – trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje

- *zajistit prostupnost území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova,*
- *minimalizovat vlivy na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko,*
- *vytvořit územní podmínky pro minimalizaci dopadů na zastavěná území v ploše koridoru.*

[článek 129 písm. e)]

- *koridor D217 – trať (spojka) VRT – Nymburk*
- *zajistit prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Hořátev a Zvěřínek,*
- *vytvořit územní podmínky pro minimalizaci dopadů na zastavěná území v ploše koridoru.*

III. **V návaznosti na výše uvedené lze uzavřít, že návrh Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje jako celek bude mít dle provedeného hodnocení potenciálně mírně pozitivní až potenciální významný negativní vliv na životní prostředí a veřejné zdraví. Naplnění A9 ZÚR SČK bude spojeno s potenciálně významně negativními vlivy (-2), a to trvalými, dlouhodobými a přímými na ZPF a krajinu a krajinný ráz. Také s potencionálně mírně negativními až významně negativními vlivy (-1/-2), trvalými, dlouhodobými a přímými na PUPFL, flóru, faunu, ekosystémy, hlukovou zátěž a veřejné zdraví a povrchové a podzemní vody. A dále s potencionálně mírně negativními (-1), trvalými, dlouhodobými a přímými vlivy na kulturní dědictví a hmotný majetek. V neposlední řadě bude naplnění A9 ZÚR SČK spojeno s nulovými až potenciálně mírně negativními trvalými, dlouhodobými a přímými vlivy na horninové prostředí a potencionálně mírně pozitivními vlivy (+1) na ovzduší a klima. Všechny potenciální vlivy negativního charakteru na sledované složky životního prostředí**

a veřejné zdraví, které byly identifikovány v rámci vyhodnocení SEA, jsou minimalizovány či vyloučeny stanovenými opatřeními stávajícími nebo zapracovanými do výrokové části této aktualizace, a proto lze předpokládat, že aktualizace nevyvolá významně negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Na základě těchto skutečností lze konstatovat, že návrh Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje jako celek i jeho jednotlivé části jsou hodnoceny jako akceptovatelné, resp. lze s nimi souhlasit za dodržení všech uvedených požadavků.

MŽP jako příslušný úřad v souladu s ustanovením § 21 písm. k) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, na základě návrhu A9 ZÚR SČK, podkladů dle ustanovení § 42b odst. 6 stavebního zákona a dopracovaného vyhodnocení vlivů návrhu A9 ZÚR SČK na životní prostředí, vydává postupem podle ustanovení § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví:

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k návrhu koncepce

„Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje".

MŽP upozorňuje na zákonná ustanovení, která je nutné legitimně zohlednit:

1) MŽP upozorňuje na povinnost schvalujícího orgánu podle ustanovení § 10g odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a příslušných ustanovení stavebního zákona zohlednit požadavky vyplývající z tohoto stanoviska.

2) Předkladatel, resp. pořizovatel Aktualizace č. 9 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje je povinen postupovat podle ustanovení § 10g odst. 5 a 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a zveřejnit schválenou koncepci včetně zpracovaného prohlášení. Metodické sdělení Ministerstva pro místní rozvoj a MŽP k prohlášení předkladatele je k dispozici v Informačním systému SEA, na internetové adrese:
https://portal.cenia.cz/eiasea/dokumenty/sea_metodicka_doporuceni?lang=cs.

3) MŽP rovněž upozorňuje na povinnost zajistit sledování a rozbor vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a další povinnosti plynoucí z ustanovení § 10h zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a bodu 10 přílohy ke stavebnímu zákonu.

4) Předkladatel, resp. pořizovatel zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup vypořádání všech stanovisek dotčených orgánů, vyjádření, námitek a připomínek obdržených po celou dobu přípravy koncepce včetně veřejného projednání, a to jak ke koncepci, tak i k jejímu vyhodnocení vlivů na životní prostředí. Toto stanovisko není závazným stanoviskem ani rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

4. SDĚLENÍ, JAK BYLO STANOVISKO PODLE § 37 ODST. 6 STAVEBNÍHO ZÁKONA ZOHLEDNĚNO, S UVEDENÍM ZÁVAŽNÝCH DŮVODŮ, POKUD NĚKTERÉ POŽADAVKY NEBO PODMÍNKY ZOHLEDNĚNY NEBYLY

Sdělení, jak bylo stanovisko podle § 37 odst. 6 stavebního zákona zohledněno je uveden v textové části odůvodnění v podkapitole 2.3.

5. KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ PŘIJATÉHO ŘEŠENÍ VČETNĚ VYBRANÉ VARIANTY

5.1. Zdůvodnění změn v názvech kapitol

V 9. aktualizace ZÚR SK byly provedeny jen nejnutnější úpravy názvů kapitol, aby byl zajištěn lepší soulad dokumentace s platným zněním přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb. Komplexní úprava struktury dokumentace je prováděna ve 3. aktualizaci, která je pořizována v souběhu s touto aktualizací, a tudíž není vhodné provádět obdobné úpravy i v této dokumentaci. Byly provedeny pouze tyto dílčí úpravy spíše technického charakteru:

- Z názvu kapitoly 2. byl vypuštěn letopočet 2008 vzhledem k tomu, že v současnosti je závazná Politika územního rozvoje České republiky ve znění planém k 1. 9. 2021., tedy novější verze, než byla PÚR 2008. Pro nadpis kapitoly je zkratka „PÚR“ dostačující.
- Název kapitoly 6. byl uveden do souladu s odstavcem (1), bodem f) přílohy č. 4

5.2. Zdůvodnění změn v kapitole 4.

V kapitole 4.1.1.2. Železniční doprava byl rozšířen článek (126), který obsahuje výčet koridorů pro vysokorychlostní tratě na území Středočeského kraje, které jsou zároveň koridory pro veřejně prospěšné stavby. Jedná se o tyto body:

e) D216 pro trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje;

f) D217 pro trať (spojku) VRT – Nymburk.

V souvislosti s rozšířením článku (126) byl upraven článek (127), ze kterého byl vypuštěn koridor územní rezervy pro vysokorychlostní trať Praha – Brno v úseku Poříčany – hranice kraje, který byl nahrazen návrhovým koridorem D216.

Uvedené úpravy byly provedeny z důvodu zajištění podmínek pro rozvoj vysokorychlostních tratí na území Středočeského kraje, potažmo v celé ČR. Vysokorychlostní železniční trať je železniční trať, na které jsou umožněny vyšší rychlosti než na tradiční železniční trati. Obecně se za vysokorychlostní tratě považují tratě s projektovanou rychlostí 250 km/h nebo vyšší.

Vysokorychlostní železnice v České republice bude provozována v systému Rychlých spojení (RS). Jde o provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice, který zahrnuje kromě novostaveb vysokorychlostních tratí (VRT), modernizovaných konvenčních tratí s vysokorychlostními parametry a dalších modernizovaných tratí také odpovídající vozidlový park a provozní koncept. Navrhován je systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční trať. Je to možné díky zpětné kompatibilitě mezi vysokorychlostní a běžnou železnicí. Přípravu systému Rychlých spojení schválila vláda České republiky usnesením č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice z 22. května 2017.

Rozvoj vysokorychlostních tratí má výrazný pozitivní dopad na všechny aspekty lidských činností i na ochranu životního prostředí. Vysokorychlostní tratě zvyšují mobilitu obyvatel, podporují ekonomický rozvoj regionů, rozšiřují pracovní trh a to všechno při nižší zátěži silničních sítí, výrazné časové úspoře a minimalizaci uhlíkové stopy.

Vysokorychlostní tratě jsou rovněž součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti. Má rovněž pomoci zabezpečit dostupnost a posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost. Podporuje právo všech občanů EU na volný pohyb v rámci území členských států. Navíc zahrnuje požadavky na ochranu životního prostředí a podporuje tak udržitelný rozvoj.

Koridory navržené v 9. aktualizaci ZÚR Středočeského kraje jsou součástí těchto rychlých spojení:

- RS 1 Praha – Brno – Přerov – Ostrava – Katowice
- RS 5 Praha – Wrocław

Koridor DS216 je součástí VRT Praha – Brno – Ostrava, resp. Brno – Břeclav, která se v budoucnu pravděpodobně stane nejvytíženější tratí v ČR, neboť totiž spojí tři největší města v zemi.

Vysokorychlostní vlaky na této trati ale obslouží také Jihlavu, Olomouc a další regionální centra. Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava – Praha na zhruba na hodinu a půl.

Na trati budou kromě nejrychlejších vlaků s rychlostí 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejová propojení vysokorychlostní a stávající železnice. Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou nebo Hranic na Moravě.

Koridor DS217 je součástí VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław, která propojí hlavní město s východočeskými aglomeracemi, ve kterých žije dohromady více než 200 000 obyvatel. Cesta z Prahy bude trvat okolo 30 minut, trať zajistí rychlou dopravu do turistických oblastí Krkonoš a Orlických hor. První část této VRT bude realizována současně s VRT Praha – Brno, protože úsek Praha-Běchovice – Poříčany (VRT Polabí) je pro obě tratě společný.

Koridory byly vymezeny na základě Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020. Studie proveditelnosti Studie prověřila možnosti vedení této vysokorychlostní tratě. Jejím cílem bylo posoudit ekonomičnost výstavby tratě a provozu na ní, základní technické řešení, možnou průchodnost územím a vliv stavby na životní prostředí. Studie proveditelnosti v I. etapě prověřila 10 variant řešení, a to jak z hlediska územně technického a dopravně technologického, tak i z pohledu přepravní prognózy a ekonomického hodnocení. Na základě výsledků I. etapy byl ve II. etapě proveden užší výběr variant, které byly vyhodnoceny z těchto hledisek:

- hlediska přepravní prognózy
- hledisko cílů projektu – POTŘEBNOST
- hledisko dopadů na životní prostředí – PRŮCHODNOST
- hledisko ekonomické efektivity – PROVEDITELNOST

Nejlepší hodnocení získala varianta SK4-320, která byla doporučena pro realizaci. Jedná se o variantu s maximální uvažovanou rychlostí 320 km/h, která oproti ostatním variantám lépe obsluhuje Jihlavu a okolí díky přímým sjezdům z VRT do Jihlavy ve směrech od/do Prahy i Brna. Dále také umožňují výrazné zkrácení cestovních časů i do dalších směrů – např. pro spojení Českých Budějovic a Brna, nebo Prahy a Třebíče. Umístění terminálu v Pávově je také ve výhodnější poloze oproti lokalitě Svatý Kříž, protože je vůči Jihlavě umístěn výrazně blíže, umožňuje přímý přestup na trať č. 225 a lze také uvažovat o jeho napojení na jihlavskou MHD, např. pomocí trolejbusů.

Pro vybranou variantu byl Správou železnic s.o., odborem přípravy VRT, na základě podkladů ze studie proveditelnosti vytvořen digitální vektorový podklad, který obsahuje vymezení koridorů VRT v takovém rozsahu, aby v nich bylo možné realizovat hlavní stavbu vysokorychlostní tratě včetně navazujících staveb, zařízení a opatření. Tento podklad byl zpracovateli 9. aktualizace ZÚR Středočeského kraje předán dne 10. 9. 2021.

Součástí podkladu je i vymezení koridoru pro odbočku z VRT, která bude sloužit pro pravidelné linky osobní dopravy směřující z Prahy do Nymburka a dále do Hradce Králové. Dále na této odbočce bude zřízena údržbová základna VRT, ze které se bude pravidelně udržovat VRT, aby byla dosažena požadovaná bezpečnost a spolehlivost dopravy.

Oba koridory byly v 9. aktualizaci ZÚR SK vymezeny v proměnlivé šířce v závislosti na předpokládané podobě tratí. Pro vymezení koridorů platí tyto obecné principy.

- Minimální běžně využitelný poloměr tratě je cca 7000 m, ve výjimečných a specifických případech je možné ho snížit až na 6600 m, podélný sklon je možné navrhnout až 35 ‰, ale je nutné ho přizpůsobit možnostem vlakových souprav tak, aby v daném místě trasy byly schopny držet rychlost v požadovaném rozsahu. Proto se standardně využívá sklonů menších (ca 20 ‰). Směrové i výškové parametry je nutné vzájemné koordinovat, proto nemusí být reálné v každém místě trasy navrhnout minimální směrový poloměr v současně maximálním sklonu.
- Koridor je standardně vymezován v šíři 200 m. V místech, kde lze trasu upravit např. dle požadavků místních samospráv nebo jiných subjektů, je koridor vymezen ve větší šířce, aby

bylo možné v detailním řešení např. oddálit trasu od obytných budov či jiných významných objektů, přičemž je ovšem nutné dodržovat výše uvedené technické parametry.

- V rámci stavby VRT musí dojít k mimoúrovňovému křížení VRT se stávajícími železničními tratěmi, které budou upraveny (zejména jejich výškový průběh). Aby nedošlo k zbytečným nedorozuměním, zda jsou nebo nejsou stávající železniční tratě součástí hlavní stavby, byl koridor VRT rozšířen částečně i na těchto stávajících tratích.

Popis vymezení koridoru D216

Koridor vymezený jako územní rezerva byl aktuální před více jak 20 lety. Současný návrh koridoru VRT vychází ze Studie proveditelnosti, která měla mj. za úkol v co největší míře minimalizovat střety na trase VRT, zejména s obcemi (obytné budovy) a přírodním bohatstvím (chráněná území). Jedná se zejména o oblast v okolí Červených Janovic, kde trasa vymezená v původní územní rezervě ovlivňuje více obyvatel, než trasa navržená ve studii proveditelnosti.

Koridor navazuje na již vymezený koridor stávající koridor VRT, úsek Praha – Poříčany, severně od obce Kounice, přičemž esovitě obchází zastavěné území obcí Klučov a Chrášťany. Tato trasa se jeví jako výhodnější z hlediska možných negativních dopadů na zastavěné území Klučova, než u původní územní rezervy. Rozšířením koridoru zde byly vytvořeny podmínky pro křížení s konvenční železniční tratí č. 011 Praha – Česká Třebová. Následně koridor pokračuje ve stopě původní územní rezervy, ze které se odpojuje východně od Klášterní Skalice, kde bylo navrženo rozšíření koridoru z důvodu zajištění křížení s konvenční železniční tratí č. 013 Pečky – Bošice. Původní územní rezerva zde byla zúžena v trase zamýšlené estakády přes nivu Bečvárky, Ta však byla nyní odsunuta mírně na západ, aby bylo více ochráněno zastavěné území Svojšic. Pravým obloukem, který byl rozšířen z důvodů nalezení optimálního vedení tratě v okolí obce Dolní Chvatliny, se koridor vrací zpět do původní územní rezervy s rozšířením pro křížení s konvenční železniční tratí č. 014 Kolín – Ledečko. V navazujícím levém oblouku byl koridor opět rozšířen z důvodu nalezení optimálního vedení tratě, tentokrát mezi obytnými lokalitami Poďousy a Pučery. Nejvýznamnější odklon navrženého koridoru železnice od původní území rezervy je možno identifikovat v okolí Červených Janovic, kde je koridor veden východněji táhlým obloukem z důvodu vymístění tratě dál od Červených Janovic a omezení potenciálního křížení s návrhovaným koridorem silničního obchvatu této obce. Dále až k hranicím kraje koridor železnice pokračuje ve ploše původní územní rezervy.

Popis vymezení koridoru D217

Koridor byl západně od obce Poříčany vymezen až po křížení s dálnici D11 jako součást vysokorychlostní tratě Praha – Wroclav, která bude kopírovat trasu dálnice D11, přičemž zbývající část bude sloužit jako přechod s postupně klesající rychlost z VRT na konvenční železniční trať č. 060 Poříčany – Nymburk, na kterou se napojuje východně od Sadské. V tomto úseku bude zřízena údržbová základna VRT, čemuž odpovídá i šířka vymezeného koridoru 200 m. Ve zbývající části je koridor veden po tělese železniční tratě do Nymburka, koridor je zde vymezen v minimální potřebné šířce.

Článek (127) byl upraven vzhledem ke skutečnosti, že úsek VRT Poříčany – hranice kraje byl zařazen mezi návrhové koridory v článku (126).

V kapitole 4.1.1.2. Železniční doprava byl rozšířen článek (129), který obsahuje na základě doporučení SEA prostorová či projektová specifická opatření, která se uplatní jako požadavky na využití koridorů a úkoly pro územní plánování. Jedná se o tyto body:

a) koridor D216 – trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje
- zajistit prostupnost území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova,
- minimalizovat vlivy na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko,
- vytvořit územní podmínky pro minimalizaci dopadů na zastavěná území v ploše koridoru.

b) koridor D217 – trať (spojka) VRT – Nymburk
- zajistit prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Hořátev a Zvěřínek,
- vytvořit územní podmínky pro minimalizaci dopadů na zastavěná území v ploše koridoru.

Návrh 9. aktualizace ZÚR SK byl zpracován nad úplným zněním ZÚR SK po vydání aktualizace č. 2. Tato dokumentace je v textu níže označována jako „tehdejší ZÚR SK“.

V současné době platí ZÚR SK ve znění po vydání 1., 2., 3., 6., 7., 10. a 11. aktualizace. Tato dokumentace je v textu níže označována jako „platné ZÚR SK“.

Především 3. aktualizace ZÚR SK provedla výraznější změny v prioritách územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území a společných požadavcích na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace vlivů na životní prostředí. V zásadě však spíš šlo o formální úpravy, než o změny věcného obsahu.

Požadavek na zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova v případě koridoru D216 byl do dokumentace zapracován vzhledem k tomu, že ani tehdejší ZÚR SK, ani platné ZÚR SK tento požadavek obecně neuvádějí, a to ani v prioritách územního rozvoje kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území, ani v opatřeních pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí, resp. ve společných požadavcích na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace vlivů na životní prostředí; požadavek je uveden pouze u vybraných koridorů dopravní infrastruktury.

Požadavek na minimalizaci vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko v případě koridoru D216 byl do dokumentace zapracován vzhledem k tomu, že ani tehdejší ZÚR SK, ani platné ZÚR SK tento požadavek explicitně neuvádějí; obecně se v obou dokumentacích vyskytují pouze požadavky např. na minimalizaci vlivů na kulturně historické hodnoty památkově chráněných území apod.

Požadavek na vytvoření územních podmínek pro minimalizaci dopadů na zastavěná území v ploše koridoru v případě koridoru D216 byl do dokumentace zapracován, neboť v ploše koridoru byly identifikovány stavební objekty na území obcí Chlístovice a Petrovice I, pro které není možné v měřítku ZÚR navrhnout konkrétní opatření k vyloučení nebo minimalizaci vlivu, neboť objekty se nacházejí v blízkosti osy koridoru a způsob řešení tohoto střetu bude možné stanovit až v podrobnějším měřítku na základě projektového řešení.

Požadavek na zajistit prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Hořátev a Zvěřínek v případě koridoru D217 byl do dokumentace zapracován vzhledem k tomu, že ani tehdejší ZÚR SK, ani platné ZÚR SK tento požadavek v obecné podobě neuvádějí (v prioritách územního rozvoje kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území nebo v opatřeních pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí, resp. ve společných požadavcích na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace vlivů na životní prostředí, požadavek je uveden pouze u vybraných koridorů dopravní infrastruktury).

Požadavek na vytvoření územních podmínek pro minimalizaci dopadů na zastavěná území v ploše koridoru v případě koridoru D217 byl do dokumentace zapracován, neboť v ploše koridoru byly identifikovány skladové a výrobní areály v k. ú. Poříčany, Sadská, Hořátev a Nymburk, přičemž s výjimkou k. ú. Poříčany se jedná o areály přilehající ke stávající železniční trati č. 060 Poříčany – Nymburk, pro které není možné v měřítku ZÚR navrhnout konkrétní opatření k vyloučení nebo minimalizaci vlivu, neboť objekty se nacházejí v blízkosti osy koridoru a způsob řešení tohoto střetu bude možné stanovit až v podrobnějším měřítku na základě projektového řešení.

7.3.Zdůvodnění změn v kapitole 7.

Tabulka s vymezenými veřejně prospěšnými stavbami byla v podkapitole 7.1., článku (230) doplněna z důvodu vymezení nových koridorů železniční dopravy, pro stavby vysokorychlostních tratí, viz podkapitola 4.1.1.2. Železniční doprava. Vzhledem k tomu, že se v koridoru předpokládá realizace staveb veřejné dopravní infrastruktury, byly tyto stavby v souladu s § 170, odst. 1, bodem a), zařazeny mezi veřejně prospěšné stavby, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit. Stavba byla označena D216 a D217.

7.4.Zdůvodnění změn v kapitole 8.

V podkapitole 8.1 Požadavky na koordinaci plocha koridorů VPS a VPO, článek (238) byly do tabulky s požadavky na koordinaci ploch a koridorů VPS a VPO u dotčených obcí doplněny veřejně prospěšné stavby D216 a D217. Jedná se o technickou úpravu.

Článek (240) byl do podkapitoly doplněn především z důvodu zajištění podmínek pro realizaci staveb, zařízení a opatření navazujících na hlavní stavby vysokorychlostních tratí či podmiňujících jejich realizaci. Koridory pro VRT nesmí být v ÚP obcí natolik zúženy, aby se znemožnila realizace těchto staveb, u staveb, zařízení a opatření, které bude nutné realizovat mimo vymezené koridory, bude nutné příslušné plochy či koridory vymezit v územních plánech obcí.