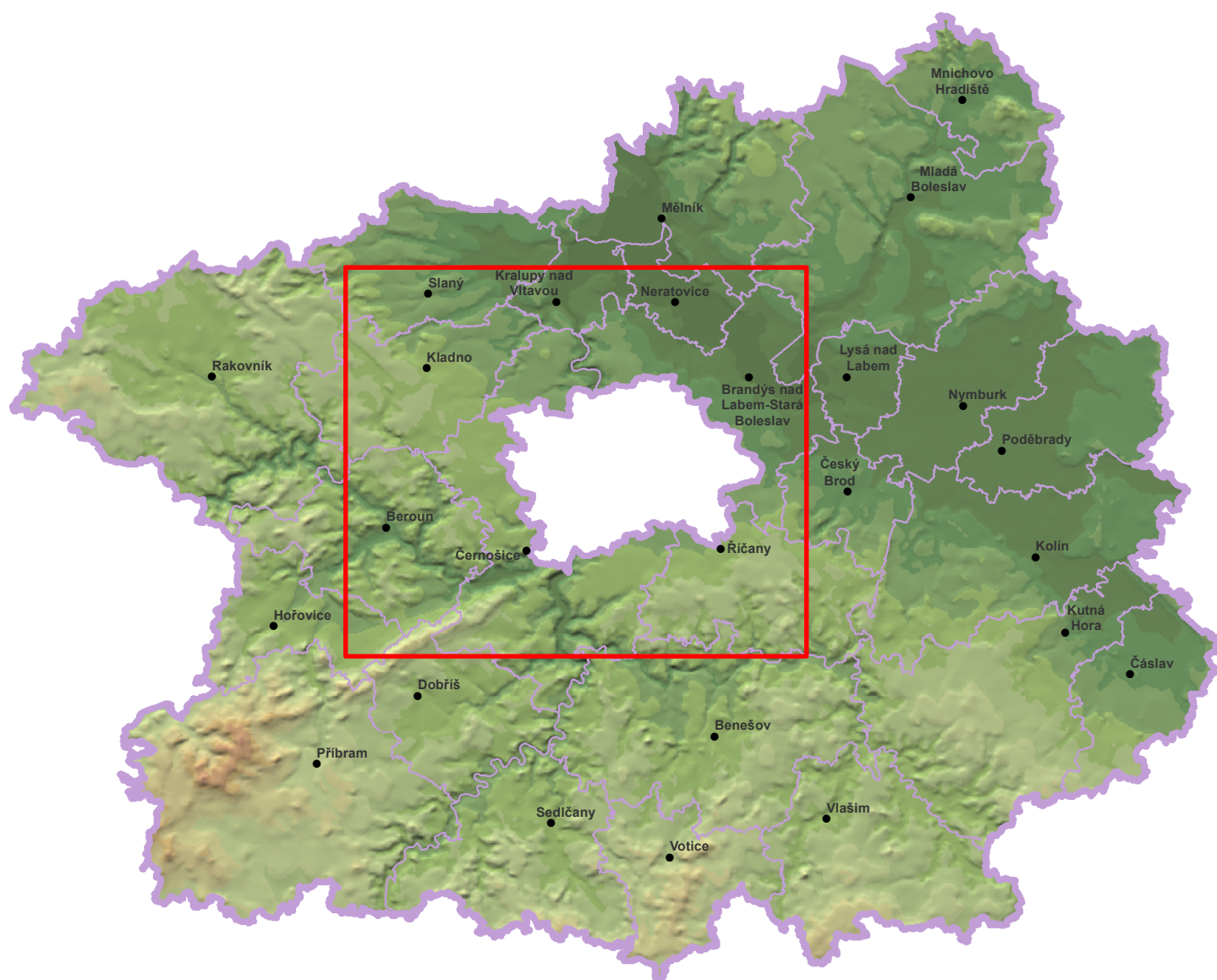


VYHODNOCENÍ VLIVU

2. AKTUALIZACE ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE STŘEDOČESKÉHO KRAJE NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ



OBSAH TEXTOVÉ ČÁSTI VYHODNOCENÍ VLIVŮ 2. AKTUALIZACE ZÚR STŘEDOČESKÉHO KRAJE NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ

Svazek I

- A. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona

Svazek II

- B. Vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Svazek III

- C. Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech
- D. Vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti ovlivněné navrženým řešením avšak nepodchycené v územně analytických podkladech
- E. Vyhodnocení přínosu k naplnění priorit územního plánování obsažených v Politice územního rozvoje ČR
- F. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území - shrnutí

Obsah je uveden na začátku každého svazku. Součástí svazků A a B je výkresová část v měřítku 1:100 000.

Svazek I



Objednatel:
Středočeský kraj
Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Pořizovatel:
Krajský úřad Středočeského kraje,
Odbor územního plánování a stavebního rádu
Zborovská 11, 150 21 Praha 5



Projektant:
Atelier T-plan, s.r.o.
Na Šachtě 497/9, Praha 7 – Holešovice, 170 00

2. AKTUALIZACE ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE STŘEDOČESKÉHO KRAJE

A. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Upravená verze před vydáním 2A-ZÚR SK dle § 41 stavebního zákona

RNDr. Libor Krajíček
jednatel a ředitel společnosti

Mgr. Alena Kubešová, Ph.D.
zodpovědný řešitel
autorizace dle § 19 zák. č. 100/2001 Sb.,
ve znění pozdějších předpisů, čj. 14168/ENV/16

říjen 2017
zakázka č. 2015001

OBSAH TEXTOVÉ ČÁSTI

ÚVOD	1
Důvody pořízení a obsah posuzované ÚPD	1
Vybrané rozsudky k ZÚR Středočeského kraje	2
Obsah a metodika hodnocení 2A-ZÚR SK.....	10
1. STRUČNÉ SHRNUÍ OBSAHU A HLAVNÍCH CÍLŮ 2. AKTUALIZACE ZÚR SK, VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM.....	21
1.1. Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů 2A-ZÚR SK	21
1.1.1. Obsah 2A-ZÚR SK	21
1.1.2. Popis koridorů a ploch vymezených 2A-ZÚR SK a zdůvodnění jejich vymezení	27
1.2. Vztah 2A-ZÚR SK k jiným koncepcím	35
2. ZHODNOCENÍ VZTAHU 2. AKTUALIZACE ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE STŘEDOČESKÉHO KRAJE K CÍLŮM OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘIJATÝM NA VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI	43
3. ÚDAJE O SOUČASNÉM STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ A JEHO PŘEDPOKLÁDANÉM VÝVOJI, POKUD BY NEBYLY UPLATNĚNY ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE	55
3.1. Ovzduší.....	55
3.2. Obyvatelstvo, Hluková zátěž, veřejné zdraví	74
3.3. Povrchové a podzemní vody.....	87
3.3.1. Vodní režim.....	87
3.3.2. Hydrogeologické poměry	89
3.3.3. Povodňová rizika, záplavová území a ochrana před povodněmi.....	91
3.3.4. Čistota a jakost vod, vodní zdroje	93
3.4. Půda	98
3.4.1. Zemědělský půdní fond.....	98
3.4.2. Pozemky určené k plnění funkcí lesa	103
3.5. Horninové prostředí	106
3.6. Flóra, fauna, biologická rozmanitost.....	110
3.7. Krajina	116
3.8. Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky.....	119
4. CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ BY MOHLY BÝT UPLATNĚNÍM ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY	123
4.1. Složková analýza.....	123
4.1.1. Ovzduší	127
4.1.2. Obyvatelstvo, hluková zátěž, veřejné zdraví.....	127
4.1.3. Povrchové a podzemní vody	131
4.1.4. Půda	131
4.1.5. Horninové prostředí	132
4.1.6. Flóra, fauna, biologická rozmanitost	132
4.1.7. Krajina	133

4.1.8.	Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky	133
4.2.	Prostorová analýza.....	133
4.2.1.	Popis území s rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů	134
5.	SOUČASNÉ PROBLÉMY A JEVY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ BY MOHLY BÝT UPLATNĚNÍM ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY, ZEJMÉNA S OHLEDEM NA ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ A PTAČÍ OBLASTI	138
5.1.	Současné problémy životního prostředí dle rozboru udržitelného rozvoje území	138
5.1.1.	Současné problémy životního prostředí dle ÚAP Středočeského kraje.....	138
5.1.2.	Současné problémy životního prostředí dle ÚAP ORP dotčených obcí SK	140
5.1.3.	Současné problémy životního prostředí dle ÚAP Hlavního města Prahy.....	145
5.2.	Současné problémy životního prostředí dle sledovaných složek ŽP	145
5.2.1.	Ovzduší	145
5.2.2.	Obyvatelstvo, hluková zátěž, veřejné zdraví.....	147
5.2.3.	Povrchové a podzemní vody	149
5.2.4.	Půda	149
5.2.5.	Horninové prostředí	151
5.2.6.	Flóra, fauna, biologická rozmanitost	151
5.2.7.	Krajina	152
5.2.8.	Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky	153
6.	ZHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍCH A PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ VARIANT 2A-ZÚR SK.....	154
6.1.	Souhrnné hodnocení vlivu ploch a koridorů na složky životního prostředí	155
6.2.	Hodnocení kumulativních a synergických vlivů.....	183
6.2.1.	Metodologie hodnocení kumulativních a synergických vlivů	183
6.2.2.	Výsledky vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů	186
6.3.	Hodnocení vlivů přesahujících hranice kraje	213
7.	POROVNÁNÍ ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH Kladných a záporných vlivů variant řešení a jejich zhodnocení, popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení	220
8.	POPIS NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, SNÍŽENÍ NEBO KOMPENZACI VŠECH ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH ZÁVAŽNÝCH ZÁPORNÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	231
9.	ZHODNOCENÍ ZPŮSOBU ZAPRACOVÁNÍ VNITROSTÁTNÍCH CÍLŮ OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ DO 2. A-ZÚR SK	235
10.	NÁVRH UKAZATELŮ PRO SLEDOVÁNÍ VLIVU 2A-ZÚR SK NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	237
11.	NÁVRH POŽADAVKŮ NA ROZHODOVÁNÍ VE VYMEZENÝCH PLOCHÁCH A KORIDORECH Z HLEDISKA MINIMALIZACE NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	239
11.1.	Společné požadavky	240
11.2.	Specifické požadavky.....	242
12.	NETECHNICKÉ SHRNUÍ VÝŠE UVEDENÝCH ÚDAJŮ	252
12.1.	Předmět vyhodnocení a jeho struktura	252
12.2.	Metodika hodnocení.....	253
12.3.	Stručná charakteristika stavu životního prostředí	253
12.4.	Shrnutí výsledků hodnocení 2A-ZÚR SK	259
12.5.	Porovnání variant řešení.....	265

12.6.	Závěr hodnocení vlivů 2. A-ZÚR SK na EVL a PO dle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.....	265
13.	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....	266
14.	SEZNAM POUŽITÝCH PODKLADŮ.....	269

TABELÁRNÍ A TEXTOVÉ PŘÍLOHY

Příloha č. 1:	Posouzení ploch a koridorů vymezených v návrhu 2A-ZÚR SK (hodnotící tabulky)
Příloha č. 2:	Návrh opatření pro plochu D300 (výtah ze stanoviska MŽP ČR č. j. 68161/ENV/11 ze dne 26. 10. 2011) + garance opatření ke snížení hluku z provozu letiště

GRAFICKÉ PŘÍLOHY

Příloha č. 1 – Složkové indikátory

A.1.A1:	Překročení některého z imisních limitů pro ochranu zdraví lidí (2013)
A.1.A2:	Hluková zátěž
A.1.B1:	Vodohospodářský význam území
A.1.B2:	Záplavová území a jejich význam
A.1.C1a:	Podíl ZPF
A.1.C1b:	Změna podílu ZPF v období 2004 - 2014
A.1.C2a:	Podíl nejkvalitnější půdy na celkové výměře ZPF v obci
A.1.D1a:	Lesnatost území dle obcí
A.1.D1b:	Změna lesnatosti v období 2004 - 2014 dle obcí
A.1.E1:	Zátěž území těžbou nerostných surovin
A.1.E2:	Geologické podmínky pro umístování staveb
A.1.F1:	Přírodní potenciál území
A.1.G1:	Fragmentace krajiny významnými liniovými stavbami
A.1.G2a:	Podíl zastavěných a ostatních ploch na rozloze obce
A.1.G2b:	Změna výměry zastavěných a ostatních ploch v období 2004 - 2014
A.1.G3:	Podíl krajinných hodnot na rozloze obce

Příloha č. 2 – Syntéza indikátorů

A.2.A1-s:	Překročení některého z imisních limitů pro ochranu zdraví lidí - syntéza indikátorů
A.2.A2-s:	Hluková zátěž - syntéza indikátorů
A.2.C-s:	Zemědělská půda - syntéza indikátorů
A.2.D-s:	Pozemky určené k plnění funkcí lesa - syntéza indikátorů
A.2.G-s:	Krajina - syntéza indikátorů

OBSAH VÝKRESOVÉ ČÁSTI

Výkres A.I:	Vlivy na obyvatelstvo a vlivy na kulturně historické hodnoty
Výkres A.II:	Vlivy na povrchové a podzemní vody
Výkres A.III:	Vlivy na přírodu (fauna, flóra, biologická rozmanitost) a krajinu
Výkres A.IV:	Vlivy na horninové prostředí
Výkres A.V:	Vlivy na ZPF a PUPFL
Výkres A.VI:	Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů

ÚVOD

DŮVODY POŘÍZENÍ A OBSAH POSUZOVANÉ ÚPD

Pořízení 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen „2A-ZÚR SK“) schválilo Zastupitelstvo Středočeského kraje usnesením č. 054-12/2014/ZK ze dne 23. 06. a 27. 06. 2014.

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje je pořizována na základě ust. § 42 odst. (6) stavebního zákona¹, z důvodu zrušení některých částí vydaných ZÚR Středočeského kraje rozsudky Krajského soudu v Praze, respektive Nejvyššího správního soudu. Předmětem 2A-ZÚR SK je opětovné vymezení těchto ploch a koridorů, zrušených příslušnými judikáty:

Tab. 1 Přehled ploch a koridorů vymezených návrhem 2A-ZÚR SK a dotčených správních území

Kód	Název	ORP	Dotčené obce
D001 ²	Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK)	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	Zdiby
		Černošice	Horoměřice
D006	Doplnění MÚK Odolena Voda	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	Odolena Voda
		Kralupy nad Vltavou	
D011	Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), úsek Březiněves (D8) - D10 (+1x MÚK)	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	Veleň
			Přezletice
			Podolanka
			Jenštejn
			Radonice
D054	Propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka	Černošice	Vestec
			Jesenice
			Průhonice
D204	Železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (Krajským soudem v Praze zrušený úsek Praha – Stránčice)	Říčany	Říčany
			Stránčice
D300	Plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha)	Černošice	Dobrovíz
			Hostivice

Předkládaný text je upraven na základě výsledků projednání návrhu 2A-ZÚR SK a Vyhodnocení vlivů návrhu 2AS-ZÚR SK na udržitelný rozvoj území dle § 37 a § 39 zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů.

Přehled hlavních úprav provedených v textové a grafické části 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje po společném jednání ve smyslu § 37 zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů:

- úprava vymezení koridoru D204
- úprava požadavků na využití vymezených ploch a koridorů
- úprava úkolů pro územní plánování vymezených ploch a koridorů

¹ Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění (dále jen „SZ“ nebo „stavební zákon“)

² Alfnumerický kód označující vymezenou plochu (koridor) ve výkresové části Vyhodnocení vlivů 2A-ZÚR SK na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona.

Přehled hlavních úprav provedených v textové a grafické části Vyhodnocení vlivů 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na životní jednání po společném jednání ve smyslu § 37 zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů:

- aktualizace hodnocení koridoru D204 z důvodu úpravy vymezení koridoru ve 2. aktualizaci ZÚR SK;
- aktualizace hodnocení na základě rozsudku 50A – 14/2014 -157, kterým byl zrušen koridor D204 pro trať Praha - České Budějovice, úsek Strančice – Bystřice u Benešova;
- zapracování podmínek stanovisek a připomínek uplatněných po společném jednání ve smyslu § 37 zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Na základě výsledků veřejného projednání nedošlo v návrhu 2A-ZÚR SK k žádným věcným změnám. Také úpravy posouzení SEA po veřejném projednání měly převážně technický charakter ve smyslu formulačního zpřesnění požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace zjištěných negativních vlivů na složky životního prostředí, doplnění aktuálních koncepčních dokumentů zaměřených na plánování v oblasti vod a odstranění některých faktografických nepřesností v analytické části dokumentace (kap. 3.5.). Závěry SEA posouzení i posouzení vlivů na PO a EVL soustavy Natura 2000, jak byly prezentovány na veřejném projednání, se proto nemění.

VYBRANÉ ROZSUDKY K ZÚR STŘEDOČESKÉHO KRAJE

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje byly pořízeny dle ust. §§ 36 – 41 stavebního zákona, v platném znění. Zastupitelstvo Středočeského kraje rozhodlo o vydání ZÚR SK dne 19. 12. 2011 usnesením č. 4-20/2011/ZK. ZÚR SK byly vydány formou opatření obecné povahy dne 7. 02. 2012 a nabyly účinnosti dne 22. 02. 2012.

Po svém vydání byly ZÚR SK napadeny několika žalobami, které se domáhaly zrušení celých ZÚR SK, případně dílčích částí ZÚR SK. V následujícím výčtu jsou uvedeny rozsudky Krajského soudu v Praze a Nejvyššího správního soudu a výsledky soudních přezkumů včetně navazujících kasačních stížností týkající se ploch a koridorů, řešených v rámci 2A-ZÚR SK. Hlavním důvodem zrušení ploch a koridorů uvedených výše, byly nedostatky ve zpracovaném Vyhodnocení vlivů ZÚR SK na životní prostředí dle přílohy SZ, zejména pak nedostatečné zjištění skutkového stavu složek životního prostředí v řešeném území s následným průmětem do vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Tab. 2 Přehled rozsudků a přezkumů KS a NSS

Plochy a koridory (veřejně prospěšné stavby)		Rozsudek KS		Kasace - rozsudek NSS	
Kód	Název	č.j.	Výsledek	č.j.	Výsledek
D001	Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK)	50 A 13/2013 - 85	zrušeno	9 Aos 6/2013 - 44	zamítnuto
D006	Doplnění MÚK Odolena Voda	50 A 1/2014 - 94	zrušeno	-	-
D011	Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), úsek Březiněves (D8) - R10 (+1x MÚK)	50 A 12/2013 - 87	zrušeno	2 Aos 4/2013 - 54	zamítnuto
D054	Propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka	50 A 24/2012 - 64	zrušeno	4 Aos 1/2013 - 125	zamítnuto
D204³	Železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (Krajským soudem v Praze zrušený úsek Praha – Strančice)	50 A 16/2013 - 97	zrušeno	-	-

³ Úsek Strančice – Bystřice podléhá soudnímu přezkumu. V době zpracování SEA 2A-ZÚR SK nedošlo k vynesení rozsudku.

Plochy a koridory (veřejně prospěšné stavby)		Rozsudek KS		Kasace - rozsudek NSS	
Kód	Název	č.j.	Výsledek	č.j.	Výsledek
D204	Železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (úsek Strančice – Bystřice u Benešova)	50 A 14/2014 - 157	zrušeno	-	-
D300	Plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha)	50 A 8/2013 - 129	zrušeno	9 A os 5/2013 - 73	zamítnuto

Kasační stížnosti podané Středočeským krajem, týkající se ploch a koridorů obsažených v návrhu 2A-ZÚR SK byly zamítnuty. Rešerše soudních přezkumů je z těchto důvodů provedena pouze pro platné rozsudky krajského soudu a zahrnuje stručné shrnutí hlavních bodů odůvodnění částí jednotlivých rozsudků se vztahem k Vyhodnocení vlivů ZÚR SK na životní prostředí (SEA).

D001 – SILNIČNÍ OKRUH KOLEM PRAHY (SOKP), ÚSEK RUZYNĚ - BŘEZINĚVES (+2x MÚK)

- Koridor D001 zrušen z důvodu nedostatečně vyhodnocených kumulativních a synergických vlivů a veřejné zdraví.

Rozsudek	Navrhovatel	Odpůrce	Rozhodnutí
50 A 13/2013 - 85	Ing. Andrea Smejtková, Vladimír Přáda,	Středočeský kraj	Opatření obecné povahy – Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, schválené usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje č. 4-20/2011/ZK ze dne 19. 12. 2011, se zrušuje v části textového i grafického vymezení koridoru veřejně prospěšné stavby D001 označené jako „Koridor silničního okruhu kolem Prahy: úsek Ruzyně-Březiněves (+2 x MÚK).

Komentář k bodům rozsudku 50 A 13/2013 – 85

- Rozpor s § 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů a s bodem f) přílohy č. 1 Směrnice Evropského parlamentu a rady 2001/42/ES (směrnice SEA), z důvodu neposouzení kumulativních a synergických vlivů.

Krajský soud se odkazuje na rozsudek NSS č. j. 1 Ao 7/2011-526. KS bylo shledáno, že vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů neobsahuje veškeré obsahové náležitosti včetně metodologie, neboť nestačí zjištěné vlivy pouze identifikovat (jak bylo provedeno v SEA ZÚR SK – v příloze č. 3 SEA vliv na ZPF), ale je nutné též provést jejich vyhodnocení, což provedeno nebylo.

Krajský soud mj. uvedl, že kumulativní a synergické vlivy měly být hodnoceny např. mezi tímto záměrem a záměry D300 (Plocha rozvoje Letiště Praha/Ruzyně), D010 (Koridor rychlostní silnice R7), D017 (Koridor silnice I/9) a D057 (Koridor silnice II/101 a II/240) jejichž vzájemné spolupůsobení nelze vyloučit. Z hodnocení SEA ZÚR SK není zřejmé jakým způsobem a s jakým výsledkem bylo vyhodnocení provedeno.

Na základě nedostatečně zjištěného skutkového stavu nemohlo být provedeno ani dostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. **Námítka byla shledána důvodnou.**

- Absence vyhodnocení vlivů s ohledem na jejich lokalizaci.

Vyhodnocení koridoru bylo v rámci SEA ZÚR SK provedeno jako celek, tzn. současně pro jednotlivé úseky. Krajský soud uvedl, že na území Středočeského kraje nacházejí pouze dva krátké izolované úseky Silničního okruhu kolem Prahy (dále jen SOKP)

nedaleko od sebe přičemž stěžejní část se nachází ve správním obvodu Hlavního města Prahy. Z tohoto důvodu Krajský soud konstatoval, že záměr není nutno považovat na území Středočeského kraje za rozsáhlý a je tedy akceptovatelné, byl-li hodnocen komplexně jako cele. Nenaplní tedy parametry „rozsáhlé liniové stavby“ dle vyhlášky č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, v platném znění. **Námítka nebyla shledána důvodnou.**

- Absence vyhodnocení vlivů MÚK.

Krajský soud v Praze ve vazbě na rozsudek NSS čj. 8 Ao 2/2010-644 uvedl, že hodnocení mimoúrovňových křižovatek (dále jen MÚK) musí být součástí vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. Je zřejmé, že plánované MÚK na SOKP vzhledem k povaze budoucí stavby, podléhají měřítku řešitelnosti v ZÚR. **Námítka byla shledána důvodnou.**

- Nevyhodnocení vlivů na veřejné zdraví⁴.

Dle bodu č. 6 přílohy stavebního zákona v platném znění je v rámci SEA nutno provést vyhodnocení vlivů na lidské zdraví a obyvatelstvo. Krajský soud v Praze se odkazuje na rozsudek čj. 50 A 24/2012-64. Dle zmíněného rozsudku, byť v době zpracování SEA ZÚR SK doposud nenabyla účinnosti novela stavebního zákona 350/2012 Sb., mělo být toto vyhodnocení provedeno v rámci vlivů na obyvatelstvo, což provedeno nebylo. Absence vyhodnocení na lidské zdraví vyplývá z nedostatečně zjištěného skutkového stavu. **Námítka byla shledána důvodnou.**

- Věcná nesprávnost posouzení.

Vzhledem k výše vyřčeným závěrům nebyla Krajským soudem v Praze tato námitka nijak zkoumána. Nedostatečně provedené zjištění skutkového stavu může být logicky též zatíženo nesprávností. **Námítka nebyla shledána důvodnou.**

- Chybějící návrh kompenzačních opatření.

V rámci SEA ZÚR SK byla pro zjištěné negativní vlivy navržena odpovídající kompenzační opatření. Vzhledem k měřítku ZÚR byla tato opatření shledána za dostačující, byť vyšší míra podrobnosti by nebyla na škodu. **Námítka nebyla shledána důvodnou.**

D006 - DOPLNĚNÍ MÚK ODOLENA VODA

- Plocha D006 zrušena z důvodu nedostatečně vyhodnocených vlivů na veřejné zdraví.

Rozsudek	Navrhovatel	Odpůrce	Rozhodnutí
50 A 1/2014 - 94	Bc. Michal Dobeš, Zdeněk Vrtiška, Zuzana Švecová, Obec Panenské Břežany	Středočeský kraj	Opatření obecné povahy – Zásady územního rozvoje Středočeského kraje schválené usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje dne 19. 12. 2011 pod č. 4-20/2011/ZK se zrušuje v části textového i grafického vymezení koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu D006 s označením „Koridor dálnice D8: doplnění MÚK Odolena Voda“.

Komentář k bodům rozsudku 50 A 1/2014 - 94

- Nevyhodnocení kumulativních a synergických vlivů.

Z tabelární přílohy č. 3 a výkresu č. 6 SEA vyplývá, že kumulativní a synergické vlivy nebyly u záměru zjištěny. Vzhledem k povaze záměru a vzdálenosti ostatních záměrů

⁴ Pojem lidské zdraví (dle bodu č. 6 přílohy stavebního zákona v platném znění) byl do stavebního zákona přidán po novele č. 350/2012 Sb., jenž nabyla účinnosti 1.1.2013.

soud toto tvrzení akceptuje (MÚK D006, dálnice D8, komunikace III/0087, letiště Vodochody, vysokorychlostní trať Praha – Lovosice (VPS D201) a emisní spady z chemických provozů v Neratovicích a Kralupech). Tzn. MÚK sám o sobě nemůže do území přinést novou významnou zátěž, neboť pouze odvede dopravu, která se na dálnici D8 již nachází (byť určité zvýšení dopravy vyloučit nelze). **Námítka nebyla shledána důvodnou.**

- Nevyhodnocení vlivů na veřejné zdraví.

Soud konstatoval, že SEA vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví neobsahuje a není tedy co přezkoumávat. Skutkový stav, z něhož bylo vycházeno, tuto problematiku zcela postrádá. Dle bodu č. 6 přílohy stavebního zákona v platném znění je v rámci SEA nutno provést vyhodnocení vlivů na lidské zdraví a obyvatelstvo. Krajský soud v Praze se odkazuje na rozsudek čj. 50 A 24/2012-64. Dle zmíněného rozsudku, byť v době zpracování SEA ZÚR SK doposud nenabyla účinnosti novela stavebního zákona č. 350/2012 Sb., mělo být toto vyhodnocení provedeno v rámci vlivů na obyvatelstvo, což provedeno nebylo. Absence vyhodnocení na lidské zdraví vyplývá z nedostatečně zjištěného skutkového stavu. **Námítka byla shledána důvodnou.**

D011 - SILNIČNÍ OKRUH KOLEM PRAHY (SOKP) úsek Březiněves – D10 (+1x MÚK)

- Koridor D011 zrušen z důvodu nedostatečně vyhodnocených kumulativních a synergických vlivů.

Rozsudek	Navrhovatel	Odpůrce	Rozhodnutí
50 A 12/2013 - 87	Obec Radonice	Středočeský kraj	Opatření obecné povahy – Zásady územního rozvoje Středočeského kraje schválené usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje dne 19. 12. 2011 pod č. 4-20/2011/ZK se v části vymezující koridor pro veřejně prospěšnou stavbu D011 - silniční okruh kolem Prahy v úseku Březiněves (D 8) – R10 (+ 1x MÚK), zrušuje .

Komentář k bodům rozsudku 50 A 12/2013 - 87

- Neposouzení kumulativních a synergických vlivů.

Krajský soud se odkazuje na rozsudek NSS č. j. 1 Ao 7/2011-526. KS bylo shledáno, že vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů neobsahuje veškeré obsahové náležitosti včetně metodologie, neboť nestačí zjištěné vlivy pouze identifikovat (jak bylo provedeno v SEA ZÚR SK – v příloze č. 3 SEA vliv na zemědělský půdní fond (dále jen ZPF), ale je nutné též provést jejich vyhodnocení, což provedeno nebylo.

Krajský soud uvedl, že ke kumulativním a synergickým vlivům může dojít se stávající komunikací R10 nebo plánovaným železničním koridorům.

Na základě nedostatečně zjištěného skutkového stavu nemohlo být provedeno ani dostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. **Námítka byla shledána důvodnou.**

- Hluková a imisní zátěž nad limity stanovené právními předpisy.

Krajský soud se odkazuje na rozsudek NSS č. j. 1 Ao 7/2011-526. Samo umístění záměru v ZÚR nemůže mít vliv na kvalitu ovzduší nebo hlukovou situaci, neboť není známo, jakým způsobem bude záměr realizován. V měřítku ZÚR tedy nemohou být imisní limity znečištění ovzduší či nejvyšší přípustné hodnoty hluku dotčeny. **Námítka nebyla shledána důvodnou.**

D054 – PROPOJENÍ VESTEC (II/603) – ÚJEZD (D1), tzv. Vestecká spojka

- Koridor D054 zrušen z důvodu nedostatečně vyhodnocených kumulativních a synergických vlivů a veřejné zdraví.

Rozsudek	Navrhovatel	Odpůrce	Rozhodnutí
50 A 24/2012 - 64	Městská část Praha – Křeslice, Ing. Pavla Šrámková, Jitky Kovalové, Aleše Smoly, Ing. Zdeňka Levého, Karla Říhy,	Středočeský kraj	Opatření obecné povahy – Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, schválené usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje č. 4-20/2011/ZK ze dne 19. 11. 2011, se zrušuje v části textového i grafického vymezení koridoru D054 s označením „Koridor propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka“.

Komentář k bodům rozsudku 50 A 24/2012 - 64

- Neposouzení kumulativních a synergických vlivů a absence vyhodnocení vlivů s ohledem na jejich lokalizaci.

Krajský soud se odkazuje na rozsudek NSS č. j. 1 Ao 7/2011-526. Krajským soudem bylo shledáno, že vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů neobsahuje veškeré obsahové náležitosti. Selhává v popisu metodologie vyhodnocení, tak v posouzení samotném. Což může v důsledku vést k nesprávně stanoveným kompenzačním opatřením, či způsobu monitoringu.

V příloze č. 3 SEA je uvedeno, že záměr nebude vykazovat kumulativní a synergické vlivy. Tento závěr Krajský soud považuje za sporný a nepřezkoumatelný. Neboť nelze vyloučit vznik kumulativních a synergických vlivů ve vztahu k samotné funkci Vestecké spojky (spojení D1, SOKP, okolních obcí a hl. m. Prahy), tak dále např. s plánovanou dálnicí D3, rozvojovou oblastí kolem Prahy OB1 (předpoklad intenzivní výstavby), vodovodního řádu V14 nebo vedení vysokého napětí E15. Dále není zřejmé, zda byly brány v potaz rozvojové oblasti a koridory vymezované v ZÚR HMP.

Krajský soud akceptuje skutečnost, že byl koridor Vestecké spojky hodnocen vcelku. Vzhledem k jeho délce cca 5 km by členění koridoru na dílčí úseky bylo absurdní.

Na základě nedostatečně zjištěného skutkového stavu nemohlo být provedeno ani dostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. **Námítka byla shledána důvodnou.**

- Nevyhodnocení vlivů na veřejné zdraví.

Dle bodu č. 6 přílohy stavebního zákona v platném znění je v rámci Vyhodnocení vlivů na životního prostředí (SEA) nutno provést vyhodnocení vlivů na lidské zdraví a obyvatelstvo. Byť v době zpracování SEA ZÚR SK doposud nenabyla účinnosti novela stavebního zákona 350/2012 Sb., mělo být toto vyhodnocení provedeno v rámci vlivů na obyvatelstvo, což provedeno nebylo. Absence vyhodnocení na lidské zdraví vyplývá z nedostatečně zjištěného skutkového stavu. **Námítka byla shledána důvodnou.**

- K Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) nebylo vydáno stanovisko MŽP.

Krajský soud porovnal verzi SEA z listopadu 2011 a verzi, k níž bylo MŽP vydáno stanovisko podle § 10i zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Zásadní rozdíly nebyly shledány. **Námítka nebyla shledána důvodnou.**

- Věcná nesprávnost posouzení.
Vzhledem k výše vyřčeným závěrům nebyla Krajským soudem tato námitka nijak zkoumána. Nedostatečně provedené zjištění skutkového stavu může být logicky též zatíženo nesprávností. **Námitka nebyla shledána důvodnou.**
- Rozpor s předpisy na ochranu veřejného zdraví a na ochranu ovzduší.
Krajský soud se odkazuje na rozsudek NSS č. j. 1 Ao 7/2011-526. Samo umístění záměru v ZÚR nemůže mít vliv na kvalitu ovzduší nebo hlukovou situaci, neboť není známo, jakým způsobem bude záměr realizován. V měřítku ZÚR tedy nemohou být imisní limity znečištění ovzduší či nejvyšší přípustné hodnoty hluku dotčeny. **Námitka nebyla shledána důvodnou.**
- Rozpor s předpisy na ochranu zemědělského půdního fondu (ZPF)
Krajský soud se odkazuje na rozsudek NSS č. j. 1 Ao 7/2011-526. Povinnost zpracování variant vyplývá ze zadání ZÚR nebo stanoviska MŽP, jinak je v kompetenci pořizovatele. Vestecká spojka je záměrem převzatým ze starší ÚPD, kde již byly varianty posouzeny. Ve vztahu k ochraně ZPF tedy není nezbytné záměr opět posuzovat ve variantách. **Námitka nebyla shledána důvodnou.**

D204 - ŽELEZNIČNÍ TRATĚ PRAHA – BYSTRICE U BENEŠOVA (úsek Praha – Strančice)

- Koridor D204 zrušen z důvodu nedostatečně vyhodnocených kumulativních a synergických vlivů.

Rozsudek	Navrhovatel	Odpůrce	Rozhodnutí
50 A 16/2013 - 97	OPTREAL, spol. s r.o.	Středočeský kraj	Opatření obecné povahy – Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, schválené usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje č. 4-20/2011/ZK ze dne 19. 12. 2011, se v části textového a grafického vymezení koridoru D204 s označením „Koridor pro trať Praha - České Budějovice, úsek Praha – Strančice“, <u>zrušují</u> .

Komentář k bodům rozsudku 50 A 16/2013 - 97

- Nedostatečné posouzení kumulativních a synergických vlivů.
Krajský soud se odkazuje na rozsudek NSS č. j. 1 Ao 7/2011-526. KS bylo shledáno, že vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů neobsahuje veškeré obsahové náležitosti včetně metodologie, neboť nestačí zjištěné vlivy pouze identifikovat (jak bylo provedeno v SEA ZÚR SK – v příloze č. 3 SEA vliv na obyvatelstvo a památky, přírodu a krajinu, PUPFL), ale je nutné též provést jejich vyhodnocení, což provedeno nebylo.
Krajský soud poukazuje na skutečnost, že koridor je vymezen v blízkosti silničního okruhu kolem Prahy, sousedí s koridorem silniční dopravy D003, křížuje jej koridor silniční dopravy D173 a v blízkosti se též nachází železniční trať vedoucí skrz město Říčany. V těchto případech proto vznik kumulativních a synergických vlivů nelze vyložit.
Na základě nedostatečně zjištěného skutkového stavu nemohlo být provedeno ani dostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. **Námitka byla shledána důvodnou.**

D204 - ŽELEZNIČNÍ TRATĚ PRAHA – BYSTŘICE U BENEŠOVA (úsek Strančice – Bystřice u Benešova)

- Koridor D204 zrušen z důvodu nedostatečně vyhodnocených kumulativních a synergických vlivů.

Rozsudek	Navrhovatel	Odpůrce	Rozhodnutí
50 A 14/2014 - 157	Obec Velké Popovice, Plzeňský Prazdroj, a.s., Marie Truhlářová, Ing. Kateřina Zikánová, Mgr. Vladimír Kozák, Olga Ilnická, Ing. Radek Bareš, Jiří Steklý, Thomas Křivý, Olga Troupová, Jiří Papánek, Ladislav Polák, Jiří Polák, SPORTEX plus s.r.o., Karel Aron, Šárka Strachová,	Středočeský kraj, Ing. Roman König, Ing. Ondřej Papánek, Dana Maryšková, Mgr. Dana Sauerová, Ing. Roman Sauer, Ing. Zdeněk Plecháč, MUDr. Ivana Plecháčová, Alexandr Šmíd, Ondřej Tomáš, Ing. Jiří Kudrnáč, Daniela Fenclová, Josef Fencel, Pavel Volf, Martin Volf, Helena Volfová, PhDr. et Mgr. Aimy Antonie Tissari, Josef Princ, Ondřej Princ, Petr Pavlišťík, Pavla Pavlišťíková, Iveta Aubrechtová, Jana Lehecká, Radka Krajzlová, František Ondřích, Marie Ondříchová, David Frydrych, Monika Frydrychová, Marek Chabr, Jaroslava Chabrová, Pavel Šindelář, Věra Šindelářová, Martin Brož, Marie Brožová, Lenka Zimáková, Jan Lodr, Vladimíra Kublová, Lukáš Kopsa, Obec Řehenice, Občanské sdružení Nové Habří, o. s.	Opatření obecné povahy – Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, schválené usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje č. 4-20/2011/ZK ze dne 19. 12. 2011, se v části textového a grafického vymezení koridoru D204 s označením „Koridor pro trať Praha - České Budějovice, úsek Strančice – Bystřice u Benešova“, <u>zrušují</u> .

Komentář k bodům rozsudku 50 A 14/2014 - 157

- Nedostatečné posouzení kumulativních a synergických vlivů.
Krajský soud se odkazuje na rozsudek 50 A 16/2013 – 97, jímž zrušil část koridoru D204 v úseku Praha – Strančice, a to v textové i grafické části ZÚR. K tomuto judikátu proto soud při svých závěrech přihlédl (včetně starších ustálených judikátů zabývajících se problematikou hodnocení kumulativních a synergických vlivů).
Krajským soudem bylo shledáno, že vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů neobsahuje veškeré obsahové náležitosti. A to zejména z důvodu absentující metodologie hodnocení kumulativních a synergických vlivů, tak jejich samotné vyhodnocení (zjištěné vlivy nelze pouze identifikovat ale je nutné je též vyhodnotit), což provedeno nebylo.
Krajský soud poukazuje na skutečnost, že koridor D204 měl být hodnocen s přihlédnutím k dálnicím D1 a D3, pražskému okruhu a silnici 107. V těchto případech totiž vznik kumulativních a synergických vlivů nelze jednoznačně vyloučit.
Na základě nedostatečně zjištěného skutkového stavu nemohlo být provedeno ani dostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. **Námítka byla shledána důvodnou.**
- Nedostatečné odůvodnění vybrané varianty koridoru D204 ((varianta a) a varianta b))
Nedostatečně provedené vyhodnocení vlivů na životní prostředí, a to především v rámci kumulativních a synergických vlivů včetně nedostatečně zjištěného skutkového stavu mohlo vést k chybnému výběru výsledné varianty, neboť ten se o toto vyhodnocení opíral. V SEA byly rozdíly mezi oběma variantami hodnoceny jako mini-

mální, přičemž v měřítku zpracování SEA nelze jednoznačně vybrat variantu příznivější. V rámci komplexního vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území (svazky C-F VVURÚ) pak byla vybrána varianta a). Avšak stanovisko Ministerstva životního prostředí ze dne 7. 1. 2010, zn. 91985/ENV/09, pod bodem 13. preferovalo variantu b). Krajský soud proto Odůvodnění ZÚR shledal jako nedostatečné, neboť v něm ne-
nalezl důvody, proč se odpůrce od tohoto stanoviska odchýlil. **Námitka byla shle-
dána důvodnou.**

D300 - PLOCHA ROZVOJE LETIŠTĚ PRAHA/RUZYNĚ (LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA PRAHA)

- Plocha D300 zrušena z důvodu nedostatečně vyhodnocených kumulativních a syner-
gických vlivů a veřejné zdraví.

Rozsudek	Navrhovatel	Odpůrce	Rozhodnutí
50 A 8/2013 - 129	Andrea Smejtková, Miloš Junek, Josef Kuthan	Středočeský kraj	Opatření obecné povahy – Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, schválené usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje č. 4-20/2011/ZK ze dne 19. 12. 2011, se zrušuje v části textového i grafického vymezení plochy veřejně prospěšné stavby D300 označené jako „Plocha rozvoje Letiště Praha Ruzyně“.

Komentář k bodům rozsudku 50 A 8/2013 - 129

- Rozpor s § 2 zákona EIA a s bodem f) přílohy č. 1 směrnice SEA (neposouzení ku-
mulativních a synergických vlivů).

Krajský soud se odkazuje na rozsudek NSS č. j. 1 Ao 7/2011-526. Krajským soudem bylo shledáno, že vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů neobsahuje veškeré obsahové náležitosti včetně metodologie, neboť nestačí zjištěné vlivy pouze identifikovat (jak bylo provedeno v SEA ZÚR SK – v příloze č. 3 SEA vliv na obyvatelstvo a památky a ZPF), ale je nutné též provést jejich vyhodnocení, což provedeno nebylo.

Krajský soud upozorňuje, že vznik kumulativních a synergických vlivů nelze zcela vyloučit např. ve vztahu k záměrům D208 (Koridor železniční tratě č. 120: úsek Jeneč – letiště Ruzyně), D209 (Koridor železniční tratě č. 120: úsek Ruzyně - Kladno) a D010 (Koridor rychlostní silnice R7).

Na základě nedostatečně zjištěného skutkového stavu nemohlo být provedeno ani dostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. **Námitka byla shledána důvodnou.**

- Nevyhodnocení vlivů na veřejné zdraví.

Dle bodu č. 6 přílohy stavebního zákona v platném znění je v rámci SEA nutno provést vyhodnocení vlivů na lidské zdraví a obyvatelstvo. Krajský soud se odkazuje na rozsudek čj. 50 A 24/2012-64. Dle zmíněného rozsudku, byť v době zpracování SEA ZÚR SK doposud nenabyla účinnosti novela stavebního zákona 350/2012 Sb., mělo být toto vyhodnocení provedeno v rámci vlivů na obyvatelstvo, což provedeno nebylo. Absence vyhodnocení na lidské zdraví vyplývá z nedostatečně zjištěného skutkového stavu. **Námitka byla shledána důvodnou.**

- Rozpor s § 10g zákona EIA (ke schválenému znění SEA nebylo vydáno stanovisko MŽP).

Krajský soud se odkazuje na rozsudek 50 A 24/2012 – 64, v rámci něhož zásadní rozdíl mezi SEA z listopadu 2011 a SEA na níž bylo vydáno stanovisko MŽP, nebyly shledány. **Námitka nebyla shledána důvodnou.**

- Věcná nesprávnost posouzení.
Vzhledem k výše vyřčeným závěrům nebyla KS tato námitka nijak zkoumána. Nedo-
statečně provedené zjištění skutkového stavu může být logicky též zatíženo nesprávnos-
tí. **Námitka nebyla shledána důvodnou.**
- Chybějící návrh kompenzačních opatření.
V rámci SEA ZÚR SK byla navržena odpovídající opatření pro koridory, jejichž vyhod-
nocením byl identifikován významně negativní vliv na životní prostředí. Vzhledem
k měřítku ZÚR byla tato opatření shledána za dostačující, byť vyšší míra podrobnosti
by nebyla na škodu. **Námitka nebyla shledána důvodnou.**
- Rozpor s předpisy na ochranu veřejného zdraví (hluková zátěž) a na ochranu ovzduší
(překračování imisních limitů).
Krajský soud se odkazuje na rozsudek NSS č. j. 1 Ao 7/2011-526. Samo umístění
záměru v ZÚR nemůže mít vliv na kvalitu ovzduší nebo hlukovou situaci, neboť není
známo, jakým způsobem bude záměr realizován. V měřítku ZÚR tedy nemohou být
imisní limity znečištění ovzduší či nejvyšší přípustné hodnoty hluku dotčeny. **Námitka
nebyla shledána důvodnou.**

Ve vztahu ke kumulativním a synergickým vlivům byl ve výše popsaných případech
precedentem judikát NSS čj. 1 Ao 7/2011-526 k Zásadám územního rozvoje Jihomoravského
kraje. Jeho rozklad je uveden v kap. 6.

OBSAH A METODIKA HODNOCENÍ 2A-ZÚR SK

Postup vyhodnocení vlivů 2A-ZÚR SK na životní prostředí vychází z Metodického do-
poručení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí vydaného ve Věstníku
MŽP ČR č. 02/2015.

Vyhodnocení vlivů 2A-ZÚR SK na životní prostředí je založeno na hodnocení celého
obsahu 2. aktualizace ZÚR SK, v míře podrobnosti dané měřítkem tiskových výstupů výkre-
sové části. 2. aktualizace ZÚR SK (měřítko 1:100 000). Výchozím principem posouzení vlivů
na životní prostředí je identifikace vzájemných vazeb jednotlivých částí (kapitol) vyhodnocení,
definovaných v příloze stavebního zákona. Z logického schématu na následující stránce lze
odvodit, jak zjištění (závěry) konkrétních kapitol, plní funkci výchozích informací (vstupů) pro
navazující kapitoly vyhodnocení. Z vymezení rámcového obsahu jednotlivých kapitol vyhod-
nocení vlivů na životní prostředí v příloze stavebního zákona lze dále dovodit rozdělení po-
stupu posuzování na tři hlavní části – „**analytickou**“ (kap. 1. až 5.) „**hodnotící**“ (kap. 6, 7 a
9) a část „**závěry a doporučení**“ (kap. 8, 10, 11).

ANALYTICKÁ ČÁST (KAP. 1. – 5.)

Z grafického schématu na následující stránce je patrné, že zpracování **analytické
části** probíhá ve dvou „**osách**“ – a to „**strategické**“ (kap. 1. a 2.) a „**složkové**“ (kap.3. až
5.), přičemž zjištění provedená v rámci obou „os“ plní funkci vstupů pro část hodnotící.

Strategická osa

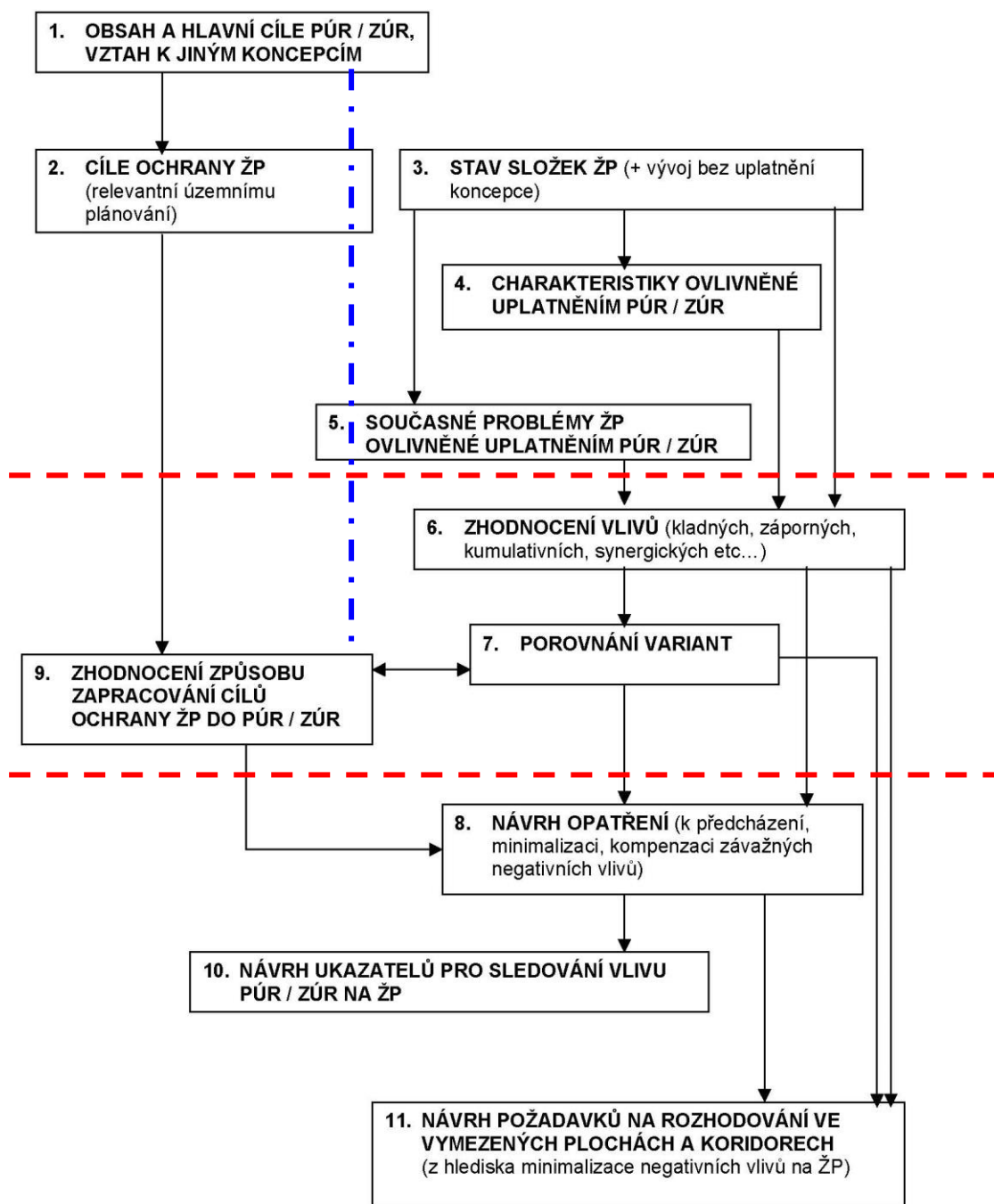
Úkolem kapitoly 1 je identifikovat relevantní strategické a koncepční dokumenty,
které:

- obsahují témata a podněty následně reflektované v řešení 2A-ZÚR SK,

- stanovují cíle (zejména v oblasti životního prostředí), jejichž dosažení je možné alespoň z části dosáhnout nástroji územního plánování.

Koncepce identifikované v rámci kap. 1 jsou podkladem pro výběr cílů ochrany životního prostředí přijatých na úrovni republikové a krajské. Vzhledem k možnému obsahovému překryvu cílů převzatých z různých dokumentů je obsahem kap. 2. řešení těchto cílů dle jednotlivých témat ochrany životního prostředí a na jejím základě zobecňující sady tzv. „**referenčních cílů ochrany životního prostředí**“, jako základního rámce pro posouzení 2A-ZÚR SK z hlediska způsobu zapracování těchto cílů do posuzovaných koncepcí (kap. 9.).

**Schéma vzájemných vazeb jednotlivých částí vyhodnocení vlivů ZÚR
na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona⁵,**



⁵ Značení kapitol odpovídá členění dle přílohy k zák. č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Červená čára (čárkovaná) vyznačuje rozdělení na části „analytickou“, „hodnotící“ a „závěry a doporučení“. Modrá čára (čerchovaná) odděluje osy „strategickou“ a „složkovou“.

Složková osa

V rámci kapitol 3. až 5. jsou shrnuty a vyhodnoceny informace o stavu složek ŽP a dále údaje o obyvatelstvu, hygieně prostředí a významných kulturních, hodnotách (včetně architektonických a archeologických) v řešeném území. Pro naplnění požadavků formulovaných přílohou SZ je na základě těchto informací obsahem jednotlivých kapitol:

- popis dosavadního vývoje a současného stavu jednotlivých složek životního prostředí v řešeném území včetně extrapolace jejich předpokládaného vývoje bez uplatnění 2A-ZÚR SK (kap. 3)
- hlavní charakteristiky, jevy a problémy, které mohou být uplatněním 2A-ZÚR SK ovlivněny (kap. 4. a 5., grafické přílohy č. 1 a 2).

Společným úkolem těchto kapitol je diferenciací řešeného území na základě sledovaných charakteristik, zejména se zaměřením na nejvíce exponované (zatížené) oblasti, příp. na území s největší koncentrací sledovaných jevů jako podklad pro následné posouzení kumulativních a synergických vlivů, přičemž je třeba rozlišit:

- složkové vlivy – tj. vlivy jednotlivých částí (kapitol) koncepce na jednu složku životního prostředí, (ovzduší, voda, půda, atd.). S ohledem na to, že působí na jednu složku území, považujeme tyto vlivy v principu za „kumulativní“.
- prostorové vlivy – vlivy vzniklé koncentrací navrhovaných ploch a koridorů (= záměrů) na prostorově omezené části řešeného území. Ze své povahy mohou být tyto vlivy jak „kumulativní“, tak „synergické“, přičemž jejich konkrétní rozlišení nemusí být v měřítku ZÚR vždy možné.

ZÁSADY PRO ZPRACOVÁNÍ „HODNOTÍCÍ ČÁSTI“ (KAP. 6, 7 a 9)

Výroková část 2A-ZÚR SK je posuzována jako celek. S ohledem na rozdílný charakter a formu specifikace předmětu posouzení (verbální / verbální + graficky zobrazený územní průmět) v jejich jednotlivých částech vyžaduje jejich hodnocení odlišný přístup. Ve všech případech se jedná o vlivy předpokládané (potenciální), které se následně konkretizují uplatňováním v rámci navazujících nástrojů územního plánování.

Hodnocení každého článku se v rámci kap. 6 týká jak vlivů negativních, tak vlivů kladných a skládá se z těchto složek:

- identifikace dotčených jevů a charakteristik,
- kvalitativní hodnocení (popis vlivu s rozlišením doby působení trvalé / dočasné),
- kvantitativní hodnocení (odhad významnosti a rozsahu působení vlivu včetně vlivů přesahujících hranice kraje, resp. státní hranice ČR),
- návrh opatření pro eliminaci, omezení nebo kompenzaci vlivu (jednotlivé typy navrhovaných opatření popisuje kap. 8.).

Verbální výroky jsou ve vztahu ke složkám životního prostředí posuzovány formou extrapolace předpokládaných vlivů. Hodnocení graficky vymezených ploch a koridorů je kromě toho provedeno formou samostatných hodnotících tabulek (viz příloha 2) s uvedením závěru zda z hlediska vlivů na životní prostředí je možné danou plochu či koridor vymezit a návrhů opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů. Odhad významnosti vlivů je proveden expertním odhadem vyjádřeným semikvantitativně v 5ti stupňové Likertově škále:

- **-2 – potenciálně významný negativní vliv**

Využití dané plochy/koridoru je pravděpodobně spojeno s potenciálně významným negativním vlivem na danou složku životního prostředí, sledovaný jev nebo charakteristiku. Zjištění vlivu však automaticky neznamená, že k významně negativnímu ovlivnění vždy dojde. Vymezená plocha (koridor) může zůstat součástí řešení posuzované

koncepce pouze za podmínky současného návrhu opatření k minimalizaci nebo kompenzaci zjištěných vlivů formou věcné úpravy daného článku výrokové části.

➤ **-1** – potenciálně mírně negativní vliv

Využitím dané plochy/koridoru nelze vyloučit vlivy na danou složku životního prostředí, sledovaný jev nebo charakteristiku. Využití dané plochy / koridoru je možné za předpokladu zohlednění navrhovaných opatření k omezení nebo kompenzaci vlivů v rámci každého jednotlivého uplatnění příslušného článku Aktualizace č. 2 ZÚR SK.

➤ **0** – bez vlivu nebo zanedbatelný vliv

V podrobnosti měřítka 2A-ZÚR SK nebyl identifikován negativní vliv na danou složku životního prostředí; zpracovatel hodnocení nepředpokládá ovlivnění sledovaných jevů nebo charakteristik.

➤ **+1** – potenciálně mírně pozitivní vliv

Využitím dané plochy/koridoru se předpokládá mírně pozitivní vliv na danou složku životního prostředí, její charakteristiky nebo sledované jevy v dotčeném území.

➤ **+2** – potenciálně významný pozitivní vliv

Využití dané plochy/koridoru významně pozitivně ovlivní danou složku životního prostředí, její charakteristiky nebo sledované jevy v dotčeném území.

V případě přetrvávajících nejistot při hodnocení nebo při nedostatku potřebných údajů je možné vyjádřit odhad významnosti vlivu vyjádřit jako zlomek vyjadřující hodnoty dvou sousedních kategorií (tzn. 0/-1, -1/-2 atp.).

Kromě vlivů na jednotlivé složky životního prostředí se dále vyhodnocují vlivy kumulativní a synergické, přičemž z hlediska dotčeného území považujeme za:

- kumulativní – vlivy dvou nebo více částí koncepce na jeden sledovaný jev nebo charakteristiku v rámci dané složky životního prostředí, resp. hodnoceného „tématu“⁶.
- synergické – vlivy dvou nebo více částí na dva nebo více sledovaných jevů nebo charakteristik dané složky životního prostředí, případně vlivy dvou nebo více výroků na složky životního prostředí v prostorově omezené části řešeného území.

Metodika hodnocení K+S vlivů je uvedena v kapitole 6.

- Krátkodobý vliv je vliv působící na danou složku životního prostředí po dobu provádění realizace záměru.
- Střednědobý vliv je vliv působící na danou složku životního prostředí, jenž není spojen výhradně s realizací záměru, ale nastane v případě realizace záměru v etapách.
- Dlouhodobý vliv je vliv působící na danou složku životního prostředí po dobu provozu (užívání) zrealizovaného záměru.
- Trvalý vliv je vliv působící na danou složku životního prostředí, jehož působení je při zachování realizovaného záměru nevratné.
- Přechodný vliv je vliv, jehož působení je dáno časově omezenými poměry v území.
- Přímý vliv je vliv přímo působící na danou složku životního prostředí.
- Sekundární vliv je vliv působící na danou složku životního prostředí nepřímo přes jinou (druhou) složku životního prostředí (např. ovlivnění zdravotního stavu dřevin v důsledku ovlivnění kvality půd).

Pokud bylo k záměru, pro jehož umístění jsou předmětná plocha či koridor vymezovány návrhem 2A-ZÚR SK, již vydáno stanovisko příslušného úřadu dle §10 zák. č. 100/2001

⁶ Viz příloha č. 4. - témata A. až I (Věstník MŽP ročník XV – únor 2015 – částka 2).

Sb., v platném znění, jsou opatření, která svojí podrobností odpovídají měřítku ZÚR využita jako podklad pro formulaci požadavků na rozhodování ve vymezené ploše nebo koridoru (kap. 11).

Relevantní cíle ochrany životního prostředí, sestavené do tzv. „sady referenčních cílů“ pro posouzení koncepce v rámci kap. 9. jsou převzaty z koncepčních dokumentů celostátní a krajské úrovně na základě jejich celkového zhodnocení v kapitolách 1 a 2 (viz výše). Pro prezentaci tohoto hodnocení je vhodný jednoduchý přehled s následujícím obsahem:

- téma (složka) životního prostředí
- referenční cíl
- způsob zohlednění daného cíle v konkrétní prioritě nebo prioritách
- doporučení případných úprav a doplnění

ZÁSADY PRO ZPRACOVÁNÍ „ČÁSTI ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ“ (KAP. 8., 10. A 11.)

Návrhy opatření k vyloučení, omezení, případně kompenzaci identifikovaných negativních vlivů (kap. 8) se formulují na základě zjištění a vyhodnocení potenciálních vlivů provedených v kap. 6 a 7. Uvedená opatření jsou rozdělena dle jejich charakteru na:

- opatření „koncepční“ - tj. požadavky na výběr koncepčních variant, úpravy, doplnění nebo vypuštění jednotlivých výroků
- opatření „prostorová“ - požadavky na prostorové vymezení navrhovaných ploch a koridorů v rámci ZÚR s cílem minimalizace vlivů na potenciálně dotčené složky životního prostředí,
- opatření „projektová“ - požadavky na řešení identifikovaných problémů v dalších fázích projektové přípravy záměrů včetně „projektové“ EIA.

Návrh ukazatelů pro sledování vlivů 2A-ZÚR SK na životní prostředí (kap. 10) vychází z existujících databází spravovaných jednak orgány územního plánování a dále zejména MŽP a ostatními ústředními úřady prostřednictvím pověřených organizací. Hlavním kritériem pro výběr konkrétních ukazatelů je jejich přímá vazba na uplatňování posuzovaných koncepcí a dále dostupnost těchto údajů pro orgány územního plánování

Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí (kap. 11) vychází z koncepčních a (zejména) prostorových opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů, formulovaných v kap. 8. S ohledem na jejich předpokládané uplatnění ve výroku 2A-ZÚR SK jsou jednotlivá opatření doplněna stručným odůvodněním, vyplývajícím ze zjištění předchozích částí posouzení.

SPECIFIKA POSOUZENÍ VLIVŮ 2A-ZÚR SK

Postupy výše uvedené metodiky jsou pro potřeby vyhodnocení vlivů 2. aktualizace ZÚR SK modifikovány⁷.

Plochy a koridory vymezené 2A-ZÚR SK jsou vymezeny při administrativní hranici území Hlavního města Prahy a jsou funkčně propojeny. Z tohoto důvodu vyhodnocení vlivů 2A-ZÚR SK zohledňuje závěry vyhodnocení vlivů ZÚR hl. m. Prahy – aktualizace č.1.

Grafická část Vyhodnocení vlivů na životní prostředí 2A-ZÚR SK byla proto zpracována také v měřítku 1:100 000. S ohledem na lokalizaci posuzovaných záměrů nezahrnuje výkresová část celé území Středočeského kraje, ale pouze tu část území kraje, ve kterém se

⁷ Upraven postup zpracování kartogramů (grafická příloha č.1).

vymezené plochy a koridory nacházejí včetně dostatečně rozsáhlého „zázemí“ které umožňuje komplexní posouzení všech vlivů⁸ 2A-ZÚR SK na sledované složky životního prostředí. Způsob a rozsah vyhodnocení 2. aktualizace ZÚR SK zohledňuje výsledky rozsudků a soudních přezkumů s vazbou na ZÚR SK. Ve vztahu ke kumulativním a synergickým vlivům je precedentem judikát NSS čj. 1 AOs 7/2011-526 k Zásadám územního rozvoje Jihomoravského kraje.

Za účelem provedení analýz území a identifikace vlivů sledovaných v rámci zpracování dokumentace Vyhodnocení vlivů 2A-ZÚR SK na životní prostředí byla ke každému koridoru/ploše vytvořena obalová křivka ve vzdálenosti 3 km od okraje plochy/koridoru. Toto řešení zajišťuje vyhodnocení vlivů i ve vztahu k jevům, které se nenachází ve vymezeném koridoru/ploše, ale mohly by být navrhovaným řešením dotčeny. Přehled administrativních celků, ve kterých jsou koridory/plochy vymezeny a zasahují do uvedené obalové křivky, je uveden v tabulce č.3 v závěru této kapitoly.

Z důvodu zajištění možnosti komplexního posouzení vlivů 2. aktualizace ZÚR SK na životní prostředí včetně vlivů přesahujících hranice kraje je v grafické části zobrazeno též území Hlavního města Prahy. Pro území HMP jsou v grafické části zobrazeny návrhové jevy dle výkresu č. 2 ZÚR HMP - Plochy a koridory nadmístního významu - dopravní infrastruktura a vybrané limity využití území, které by mohly být uplatňováním 2A-ZÚR SK ovlivněny. Vzhledem charakteru a umístění ploch a koridorů vymezených 2. aktualizací ZÚR SK je zpracovatelem SEA území Hlavního města Prahy vnímáno jako součást řešeného území, zejména v oblasti potenciálně možných kumulativních, synergických a sekundárních vlivů.

Dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí, tvoří část A svazku Vyhodnocení vlivů 2A-ZÚR SK na udržitelný rozvoj území. Tato část je prezentována textovou a grafickou částí. Textová část zpracovaná ve struktuře přílohy stavebního zákona je doplněna přílohami č. 1 a 2 a grafickými přílohami č. 1 a 2 (kartogramy). Grafická část je tvořena tematickými výkresy v měřítku 1:100 000.

POSTUP ZPRACOVÁNÍ GRAFICKÝCH PŘÍLOH Č. 1 A 2

Pro potřeby SEA byla vyhotovena celá řada kartogramů (grafických schémat), jejichž skladba a postup tvorby vychází z Metodiky vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (Atelier T-plan, s.r.o., 2014) zveřejněné ve Věstníku MŽP ročník XV – únor 2015 – částka 2. Tyto grafické přílohy a jejich následná syntéza slouží jako podklad pro provedení složkové a prostorové analýzy (kap. 4 a 5.) a vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů (kap. 6). Jde zejména o identifikaci aktuálního stavu v území včetně zmapování vývoje v období 2004-2014 pro vybrané složky ŽP a následně o vymezení limitně zatížených území. Řazení jednotlivých témat je následující:

- A – Ovzduší, obyvatelstvo a hygiena prostředí
- B – Povrchové a podzemní vody
- C – Zemědělský půdní fond
- D – Pozemky určené k plnění funkcí lesa
- E – Horninové prostředí
- F – Flóra, fauna, biologická rozmanitost
- G – Krajina

⁸ Vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, dlouhodobých, trvalých, krátkodobých, střednědobých, přechodných, kladných a záporných.

Datové podklady a způsob výpočtu

Aktuální datové podklady pocházejí z průběžně aktualizované sady ÚAP Středočeského kraje (2015), úhrnných hodnot druhů pozemků (ÚHDP; k 31. 12. 2013) a vlastních modelových výpočtů. Detailní popis způsobu výpočtu tzv. indikátorů je popsán v metodice. Obecně se jedná o podíl územního rozsahu sledovaného jevu/jevů na rozloze obce v jejích administrativních hranicích⁹. Význam a územní překryv jednotlivých prvků je řešen pomocí tzv. diferenčních koeficientů. Výsledná hodnota pro danou obec je pak stanovena v procentech nebo jako bezrozměrné číslo (míra). Pro potřeby vizualizace bylo zvoleno klasifikační schéma využívající směrodatnou odchylku (σ) v kroku 1σ . Hodnoty jsou rozmístěny v třídách dle toho, jak moc se jejich hodnoty liší od průměru. V grafických schématech jsou pro přehlednost uvedeny i skutečné hodnoty v jednotlivých třídách (procenta, míra).

Stanovení limitně zatížených území

Limitně zatížená území byla stanovena pro témata ovzduší, obyvatelstvo a hygiena prostředí (A - zvlášť pro hluk a ovzduší), zemědělský půdní fond (C), pozemky určené k plnění funkcí lesa (D) a krajina (G). Výběr témat, pro které byla stanovena limitně zatížená území, vycházel z expertního odhadu na základě výsledků zobrazených v dílčích grafických přílohách (grafická příloha č. 1).

Postup pro stanovení limitně zatížených území byl následující:

- Témata C, D a G - Z dílčích tematických kartogramů byly vybrány ty obce, jejichž hodnoty jsou vzdáleny od průměru více jak $0,5\sigma$ tím směrem, který vystihuje charakter sledovaného jevu. Toto bylo expertním odhadem použito jako „extrémní“ míra ať už na kladné nebo záporné straně od průměru. Limitně zatížená území je pak takové, na kterém dochází k jejich překryvu. Výběr dílčích kartogramů pro jednotlivé syntézy je uveden na příslušných syntetických kartogramech.
- Téma A – S ohledem na specifičnost problematiky ovzduší a hluku byl zvolen následující postup. Jako limitně zatížená území (obce) jsou označeny ty, jejichž zástavba (dle dat ZABAGED©) zasahuje do sledovaného jevu. Tj. pro ovzduší čtverec $1 \times 1 \text{ km}^2$ s překročením některého ze sledovaných limitů, pro hluk pak noční izofonu staré hlukové zátěže 60 dB a hlukových ochranných pásem Letiště Praha/Ruzyně.

Stanovení území s rizikem ovlivnění více složek životního prostředí

Území s rizikem ovlivnění více složek životního prostředí je stanovena jako průnik dvou a více limitně zatížených území - obcí (viz výše) a je prezentováno ve výkrese A.VI Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů (včetně dílčích limitně zatížených území za sledované složky ŽP).

Obr. 1 Schéma stanovení území s rizikem ovlivnění více složek ŽP



⁹ Výjimku tvoří téma A, kde jsou ve schématech prezentovány čtverce $1 \times 1 \text{ km}^2$ s překročením jednoho ze sledovaných imisních limitů znečištění ovzduší, noční izofonu staré hlukové zátěže pro 60 dB a ochranné hlukové pásmo Letiště Praha/Ruzyně.

Tab. 3 Přehled administrativních celků v rámci 3 km zóny předpokládaných vlivů 2A-ZÚR SK na životní prostředí

Označení koridoru/plochy	Název koridoru/plochy	Středočeský kraj			Hlavní město Praha	
		ORP	Obce dotčené vymezením koridoru nebo plochy)	Obce v zóně 3 km	Správní obvody v zóně 3 km	Městské části v zóně 3 km
D001	SOKP: úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK)	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	Zdiby	Zdiby	Praha 6	Praha 6
		Černošice	Horoměřice	Klecany Sedlec Bořanovice Horoměřice Roztoky Únětice Úholičky Velké Přílepy Statenice Tuchoměřice Lichoceves	Praha 7 Praha 8 Praha 18	Praha-Přední Kopanina Praha-Nebužice Praha-Lysolaje Praha-Suchbátov Praha-Troja Praha 8 Praha-Dolní Chabry Praha-Březiněves Praha-Řepka Praha-Čakovice
D006	doplnění MÚK Odolena Voda	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	Odolena Voda	Odolena Voda Máslovice Vodochody Větrušice Klecany Klíčany Panenské Břežany Bašť Veliká Ves Zlončice Kozomín Postřizín Úžice		

Označení koridoru/plochy	Název koridoru/plochy	Středočeský kraj			Hlavní město Praha	
		ORP	Obce dotčené vymezením koridoru nebo plochy)	Obce v zóně 3 km	Správní obvody v zóně 3 km	Městské části v zóně 3 km
D011	SOKP: úsek Březiněves (D8) - D10 (+1x MÚK)	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	Veleň	Veleň	Praha 8	Praha-Březiněves
			Přezletice Podolanka Jenštejn Radonice	Přezletice Podolanka Jenštejn Radonice Bořanovice Hovorčovice Líbeznice Měšice Mratín Sluhy Brázdim Brandýs nad La- bem-Stará Bole- slav Dřevčice Svémyslice Zeleneč	Praha 18 Praha 19 Praha 20 Praha 14	Praha-Řáblice Praha-Čakovice Praha 18 Praha-Čakovice Praha 19 Praha-Satalice Praha-Vinoř Praha 20 Praha 14
D054	Propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka	Černošice	Vestec	Vestec	Praha 12	Praha 12
			Jesenice Průhonice	Jesenice Průhonice Dolní Břežany Zlatníky-Hodko- vice Čestlice	Praha 4 Praha 11 Praha 15	Praha-Libuš Praha-Kunratice Praha 11 Praha-Šeberov Praha-Újezd Praha-Křeslice Praha-Petrovice
		Říčany				

Označení koridoru/plochy	Název koridoru/plochy	Středočeský kraj			Hlavní město Praha	
		ORP	Obce dotčené vymezením koridoru nebo plochy)	Obce v zóně 3 km	Správní obvody v zóně 3 km	Městské části v zóně 3 km
D204	Žel. trať Praha - Bystřice, úsek Praha - Strančice	Říčany	Říčany Strančice	Říčany Strančice Čestlice Nupaky Modletice Popovičky Petříkov Velké Popovice Kunice Mnichovice Všestary Světlce Tehov	Praha 22	Praha-Benice Praha-Kolovraty Praha-Nedvězí
D300	Plocha rozvoje letiště Ruzyně	Černošice Kladno	Dobrovíz Hostivice	Dobrovíz Hostivice Červený Újezd Jeneč Chýně Kněževes Středokluky Tuchoměřice Hostouň Bělky Pavlov	Praha 6 Praha 17	Praha 6 Praha-Přední Kopa- nina Praha-Nebušice Praha-Zličín

1. STRUČNÉ SHRNUÍ OBSAHU A HLAVNÍCH CÍLŮ 2. AKTUALIZACE ZÚR SK, VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM

1.1. STRUČNÉ SHRNUÍ OBSAHU A HLAVNÍCH CÍLŮ 2A-ZÚR SK

1.1.1. Obsah 2A-ZÚR SK

2. aktualizace Středočeského kraje je zpracována s cílem zapracování koridorů a ploch silniční infrastruktury, které byly z dokumentace ZÚR SK (2011) vypuštěny na základě rozhodnutí Krajského soudu a Nejvyššího správního soudu.

Předmětem 2. aktualizace jsou tyto zrušené části ZÚR SK:

- D001 – Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK).
- D011 – Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Březiněves (D8) – D10 (+1x MÚK).
- D006 – doplnění MÚK Odolena Voda.
- D054 – propojení Vestec (II/603 – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka.
- D204 – železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (Krajským soudem v Praze zrušený úsek Praha – Strančice).
- D300 – plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha).

Zapracování uvedených veřejně prospěšných staveb se promítá do níže uvedených kapitol 2. aktualizace ZÚR SK.

1. STANOVENÍ PRIORIT ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ KRAJE PRO ZAJIŠTĚNÍ UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ

V článku (05) je uvedena priorita „Vytvářet podmínky pro umístění a realizaci potřebných staveb a opatření pro zlepšení dopravní dostupnosti a dopravní obslužnosti kraje, zejména zlepšit dopravní vazby.“ Dále jsou v ZÚR SK uvedeny významné stavby pro naplnění této priority. 2. aktualizace ZÚR SK vkládá písmeno a1), které se týká SOKP.

„a1) Silniční okruh kolem Prahy (dále též SOKP) v chybějících segmentech sever (D7 – D8 – D10) a jihovýchod (D1 - I/12) v úsecích mimo území hl. m. Prahy;“.

2. ZPŘESNĚNÍ VYMEZENÍ ROZVOJOVÝCH OBLASTÍ A ROZVOJOVÝCH OS, VYMEZENÝCH V PÚR ČR A VYMEZENÍ ROZVOJOVÝCH OBLASTÍ, ROZVOJOVÝCH OS A ROZVOJOVÝCH CENTER KRAJSKÉHO VÝZNAMU

Do kapitoly 2.1. Rozvojová oblast republikové významu, do článku (11), ve kterém jsou stanoveny zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území, je vložen odstavec c. 1) *Odolena Voda na D8.*

3. ZPŘESNĚNÍ PLOCH A KORIDORŮ VYMEZENÝCH V PÚR A VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ KRAJSKÉHO VÝZNAMU

Úprava článku (116)

*„ZÚR zpřesňují na území Středočeského kraje koridor republikového významu (vy-
mezený v PÚR ČR) pro umístění stavby Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) v
chybějících segmentech sever (D7 - D8 - D10) a jihovýchod (I/12 - D1) v úsecích*

mimo území hl. m. Prahy jako koridor pro veřejně prospěšné stavby D001, D011 a D003;“

Úprava článku (117), do kterého byl vložen odstavec a) *na dálnici D8 MÚK Odolena Voda jako VPS D006;*

Úprava článku (119), odstavce a), text zní:

„a) pro dálnice a rychlostní silnice (v souladu s dikcí dnešního zákona též dálnice) koridor v šířce 600 m (v případě rekonstrukcí v šířce 300 m), neuvádí-li se u konkrétního koridoru jinak;

- koridor dálnice D3 se vymezuje v proměnné šířce od 290 m do 690 m;

- koridor Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) v chybějícím segmentu sever (D7-D8-D10) se vymezuje v proměnné šířce od 310 m do 710 m, ve výjimečných případech, prochází-li koridorem hranice kraje, méně (vymezení viz výkres 1/2 Plochy a koridory nadmístního významu)“.

Úprava článku (120), mezi slova „opatření“ a „v případě“ se vkládají slova „která se uplatní jako požadavky na využití koridorů, kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách změn v jejich využití a jako úkoly pro územní plánování;“ Za písm. c) se vkládají nová písm. d), e) a f), která zní:

„d) koridor Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP), úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK):

- při rozhodování o možných variantách změn ve využití koridoru uplatnit následující kritéria a podmínky:

- minimalizovat vliv na předměty ochrany přírodní památky Housle, zejména v období výstavby,*
- minimalizovat dopad výstavby na kulturní dědictví a na historickou, kulturní krajinu*

- na základě opatření navržených VVURÚ, část A – SEA se stanoví tyto úkoly pro územní plánování:

- v úsecích, ve kterých by vlivem umístění pozemní komunikace (s ohledem na § 11 odst. 1, písm. b) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů) došlo v oblasti jejich vlivů na úroveň znečištění k překročení některého z imisních limitů s dobou průměrování 1 kalendářní rok uvedeného v bodech 1 a 3 přílohy č. 1 k uvedenému zákonu, nebo je jeho hodnota v této oblasti již překročena, vytvořit územní podmínky pro realizaci opatření v takovém rozsahu, která zajistí na území obcí Horoměřice a Zdiby, že imisní příspěvky PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂ a B(a)P v okrajové obytné zástavbě nepřesáhnou 1% ročního imisního limitu,*
- v prostoru jižního okraje přilehlé chráněné zástavby Horoměřic vytvořit územní podmínky pro realizaci protihlukových opatření s rezervou 3dB,*
- v ÚP Zdiby upřesnit vymezení koridoru s cílem minimalizace vlivů na lesní remíz jižně od cesty Zdiby – Březiněves, v jihovýchodní části správního území obce;*

e) koridor Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP), úsek Březiněves – D10 (+1x MÚK):

- při rozhodování o možných variantách změn ve využití koridoru uplatnit následující kritéria a podmínky:

- minimalizovat vliv na odtokové poměry Mratínského potoka při křížení jeho záplavového území,*
- minimalizovat zásah do lesních porostů podél Mratínského a Vinořského potoka (na území obcí Veleň a Jenštejn),*

- *minimalizovat dopady výstavby na funkčnost biokoridoru RK1151, zejména s ohledem na zachování propojení se sousedními biokoridory,*
 - *minimalizovat dopad výstavby na kulturní dědictví a na historickou, kulturní krajinu*
- *na základě opatření navržených VVURÚ, část A – SEA se stanoví tyto úkoly pro územní plánování:*
- *v ÚP obcí Přezletice a Podolanka upřesnit vymezení koridoru s ohledem na minimalizaci zásahu do zastavěného území; v případě ÚP obce Veleň a Podolanka též koordinovat řešení s ÚP hl. m. Prahy (k. ú. Miškovice, Vinoř),*
 - *v úsecích, ve kterých by vlivem umístění pozemní komunikace (s ohledem na § 11 odst. 1, písm. b) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů) došlo v oblasti jejich vlivů na úroveň znečištění k překročení některého z imisních limitů s dobou průměrování 1 kalendářní rok uvedeného v bodech 1 a 3 přílohy č. 1 k uvedenému zákonu, nebo je jeho hodnota v této oblasti již překročena, vytvořit územní podmínky pro realizaci opatření v takovém rozsahu, která zajistí na území obcí Veleň, Přezletice, Podolanka a Jenštejn, že imisní příspěvky PM_{10} , $PM_{2,5}$, NO_2 a $B(a)P$ v okrajové obytné zástavbě nepřesáhnou 1% ročního imisního limitu,*
 - *na území obcí Veleň, Přezletice, Podolanka, Jenštejn a Radonice vytvořit územní podmínky pro realizaci protihlukových opatření ke splnění platných hygienických limitů u veškeré chráněné zástavby s rezervou 3dB,*

f) *koridor dálnice D8 - doplnění MÚK Odolena:*

- *při rozhodování o možných variantách změn ve využití koridoru uplatnit následující kritéria a podmínky:*
 - *minimalizovat dopady výstavby na kulturní dědictví a na historickou kulturní krajinu,*
- *na základě opatření navržených VVURÚ, část A – SEA se stanoví tyto úkoly pro územní plánování:*
 - *při návrhu využití území, které navazuje na koridor dálnice D8 v prostoru navržené MÚK, zohlednit možné dopady dopravy na hygienu prostředí a do blízkosti budoucí MÚK neumísťovat nově citlivé funkce (zejména bydlení, školství, zdravotnictví).“*

Úprava znění článku (120)

(120a) *ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování pro umístění stavby Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) v chybějících segmentech sever (D7 - D8 - D10):*

- *s ohledem na rovinatý charakter krajiny vytvořit územní podmínky pro začlenění stavby do krajiny s důrazem na ochranu stávající zástavby před negativními vlivy dopravy,*
- *vytvořit územní podmínky pro založení zelených pásů podél komunikací s přihlédnutím k územně-technickým a prostorovým podmínkám,*
- *koordinovat řešení stavby v území se záměry nadřazených vedení technické infrastruktury s cílem minimalizovat negativní krajinářské a urbanistické dopady,*
- *neumísťovat nově citlivé funkce (zejména bydlení, školství, zdravotnictví) podél koridoru SOKP,*
- *upřesnit návrhy mimoúrovňových křižovatek s cílem co nejefektivněji napojit nižší komunikační síť.“*

Úprava znění článku (122)

„ZÚR zpřesňují koridor železniční tratě č. 221 a č. 220 Praha – Benešov – Mezno (- Tábor), (vymezený v PÚR ČR jako C-E551), který je součástí IV. tranzitního koridoru AGC E55, jako veřejně prospěšnou stavbu D204 (úsek Praha – Strančice) a jako veřejně prospěšnou stavbu D205 (úsek Bystřice u Benešova - hranice kraje).“

Úprava znění článku (128):

„ZÚR stanovují pro územní plánování úkol zajistit vymezení a územní ochranu koridorů pro železniční dopravní stavby v šířce 600 m, neuvádí-li se u konkrétních koridorů jinak; koridor pro umístění železniční tratě č. 221 Praha – Benešov (úsek Praha – Strančice) se vymezuje v proměnné šířce od 150 m do 200 m; koridory pro zdvojkolejnění se vymezují v šířce 200 m (vymezení viz výkres 1/2 Plochy a koridory nadmístního významu). Tato územní ochrana se vztahuje i pro tratě nadmístního významu (kap. 4.1.2.2.)“.

Úprava článku (129), mezi slova „opatření“ a „v případě“ se vkládají slova „která se uplatní jako požadavky na využití koridorů, kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách změn v jejich využití a jako úkoly pro územní plánování“. Za písm. b) se vkládá nové písm. c), které zní:

„c) koridor D204 - Železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (úsek Praha – Strančice) - při rozhodování o možných variantách změn ve využití koridoru uplatnit následující kritéria a podmínky:

- *minimalizovat vlivy na přilehlou obytnou zástavbu okolních sídel (Světlce, Otice, Svojšovice) včetně splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby v povrchových úsecích stavby, a to i v období výstavby,*
- *minimalizovat dopady výstavby a kulturní dědictví a na historickou krajinu,*
- *minimalizovat vlivy na režim a jakost povrchových a podzemních vod, zejména v tunelových úsecích stavby,*
- *minimalizovat zhoršení odtokových poměrů v území,*
- *minimalizovat zásah do lesních porostů na území obce Strančice (k. ú. Otovice u Svojšovic).“*

Za článek (131) se vkládá název nové kapitoly, a nový článek (132), který zní:

„4.1.1.4. Letecká doprava

ZÚR zpřesňují rozvoj letiště Praha/Ruzyně - Letiště Václava Havla Praha (dále jen letiště Praha/Ruzyně), který se projeví částečně na území Středočeského kraje rozšířením dráhového systému (plocha pro novou paralelní dráhu RWY 06R/24L a plocha pro vzletové a přiblížovací prostory), veřejně prospěšná stavba D300“.

Vložen nový článek (133), který zní:

„ZÚR stanovují úkoly pro územní plánování:

- *územní rozvoj obcí Dobrovíz, Horoměřice, Hostivice, Hostouň, Jeneč, Kněžves, Pavlov, Tuchoměřice a Unhošť dotčených rozvojem letiště Praha/Ruzyně, bude řešen tak, aby nově vymezované plochy pro bydlení včetně ploch smíšených obytných a ploch veřejného občanského vybavení (zejména pro vzdělání a výchovu, sociální a zdravotní služby) nebyly zasaženy hlukem přesahujícím hlukové limity stanovené příslušnými předpisy pro tyto plochy, vyvolaným stávajícím provozem letiště i jeho navrženým rozvojem,*
- *vytvářet územní podmínky pro napojení letiště na ostatní druhy dopravy, zejména železniční, především s cílem zajistit spojení s centrem hl. m. Prahy,*
- *upřesnit vymezení ploch pro rozvoj letiště Praha/Ruzyně v územních plánech obcí Hostivice a Dobrovíz,“*

Vložen nový článek (134), který zní:

„ZÚR stanovují tyto požadavky na využití plochy veřejně prospěšné stavby D300::

- *odvádění srážkových vod řešit v rámci kanalizačního systému Letiště Praha/Ruzyně a vytvořit územní podmínky pro realizaci opatření k vyloučení znečištění příslušné části povodí Únětického a Kopaninského potoka,*
- *vytvořit územní podmínky pro realizaci opatření k ochraně příslušné části povodí Zákolanského potoka z důvodu ochrany stanoviště chráněného druhu raka kamenáče s ohledem na riziko kumulativních a synergických vlivů spojených s případným vymezením nových rozvojových ploch pro aktivity navazující na rozšíření kapacity letiště Praha/Ruzyně,*
- *minimalizovat dopady výstavby na kulturní dědictví a na historickou kulturní krajinu,*
- *při následném rozhodování o změnách v území nepřekročit maximálně možný počet pohybů letadel v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin) pro celé letiště Praha-Ruzyně po zprovoznění nové paralelní RWY 06R/24L: 820 pohybů letadel, z toho v denní době (06.00 - 22.00) 780 pohybů letadel, v noční době (22.00 - 6.00) 40 pohybů letadel. “*

Úprava článku (138) písmeno b) zní:

„b) pro silnice II. (III.) třídy koridor v šířce 180 m, neuvádí-li se u konkrétního koridoru jinak:

- *koridor pro umístění stavby D081 Václavické spojky se vymezuje v proměnné šířce od 120 m do 610 m;*
- *koridor pro umístění stavby D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1) dále též Vestecká spojka) se vymezuje v proměnné šířce od 80 m do 180 m“.*

Do článku (142) se vkládá za bod 140) nový bod 141), který se týká Vestecké spojky a zní *„141) koridor pro umístění stavby D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), Vestecká spojka.“*

Úprava článku (143), mezi slova „opatření“ a „v případě“ se vkládají slova *„která se uplatní jako požadavky na využití koridorů a jako úkoly pro územní plánování“*. Zároveň se vkládá nové písm. o), které zní:

„o) koridor D054 (Vestecká spojka) - pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na životní prostředí:

- *při rozhodování o možných variantách změn ve využití koridoru uplatnit následující kritéria a podmínky, které vyplývají z opatření navržených ve VVURÚ – část A – SEA:*
 - *zajistit splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby na území obcí Vestec, Jesenice a Průhonice, zejména v případě lokalit Rozkoš a Drazdy a dále na jižním a východním okraji městské části Praha - Šeberov (Hrnčíře),*
 - *minimalizovat vlivy na zhoršení odtokových poměrů Vesteckého potoka a Olšanského potoka zejména při křížení záplavových území a na retenční nádrž Vestec,*
 - *minimalizovat vlivy na předměty ochrany přírodní památky a RBC ÚSES Hrnčířské louky, zejména v období výstavby;*
 - *minimalizovat dopady výstavby na kulturní dědictví a na historickou kulturní krajinu,*
 - *zajistit koordinaci umístění veřejně prospěšných staveb D054 (Vestecká spojka) a E15 (elektrické nadzemní vedení 110 kV Chodov – Uhřetěves),*

- na základě opatření navržených VVURÚ, část A – SEA se stanoví tyto úkoly pro územní plánování:

- příprava záměru Vestecké spojky pro územní řízení bude obsahovat optimalizované řešení napojení Vestecké spojky přes EXIT 4 na dálnici D1 ve vztahu ke stávajícím odpočívákům a vzdálenostem stávajících křižovatek,
- *v ÚP Vestec, Jesenice a Průhonice a v koordinaci s ÚP hl. m. Prahy upřesnit vymezení koridoru s ohledem na minimalizaci vlivů na kvalitu obytného prostředí zejména v lokalitách Rozkoš a Drazdy a dále na jižním a východním okraji městské části Praha - Šeberov (Hrnčíře),
- v ÚP Jesenice upřesnit vymezení koridoru s cílem minimalizace vlivů na lesní porost v k. ú. Zdiměřice u Prahy,
- v ÚP Vestec upřesnit vymezení koridoru s ohledem na ochranu retenční nádrže na Olšanském potoce.“
- Vesteckou spojku v úseku mezi ulicí Vídeňskou a dálnicí D1 řešit s úrovněnými křižovatkami,
- prověřit možnosti zkvalitnění řešení Vestecké spojky pro příznivější začlenění do příměstské krajiny.“

Za článek (191a) se vkládají nové články (191b) a (191c), které zní:

„(191b) Na základě opatření navržených ve VVURÚ, část A – SEA, se pro plochy a koridory vymezené 2. aktualizací ZÚR SK pod označením D001, D006, D011, D054, D204 a D300 stanovují tato společná kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách změn ve využití vymezených ploch a koridorů:

- minimalizace vlivů na kvalitu obytného prostředí,
- využívání dostatečně vodných recipientů pro odvádění srážkových vod ze zpevněných ploch, preference řešení umožňující jejich zasakování,
- ochrana odtokových poměrů při křížení vodních toků,
- minimalizace záborů ZPF I. a II. třídy ochrany,
- minimalizace vlivů na přírodní a krajinné hodnoty území a zachování průchodnosti dotčeného území,
- koordinovat v podrobnější dokumentaci veřejně prospěšné stavby v plochách a koridorech se sítěmi technické infrastruktury.

(191c) Na základě opatření navržených ve VVURÚ, část A – SEA, se pro plochy a koridory vymezené 2. aktualizací ZÚR SK pod označením D001, D006, D011, D054, D204 a D300 stanovují tyto úkoly pro územní plánování:

- v ÚP dotčených obcí upřesnit vymezení ploch dopravy (u silničních staveb včetně polohy mimoúrovňových křižovatek) s ohledem na:
 - přednostní zajištění minimalizace vlivů emisí a hlukové zátěže na kvalitu obytného prostředí; za tímto účelem v úsecích s prokázanými vlivy zajistit územní podmínky pro realizaci nezbytných ochranných opatření,
 - zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;
- při umísťování nových areálů výroby, skladování nebo občanského vybavení v blízkosti ploch a koridorů vymezených v rámci 2. aktualizace ZÚR SK zohledňovat aktuální stav hlukové a imisní zátěže dotčeného území ve vztahu k riziku možného překročení platných hygienických limitů v důsledku umístění nové stavby.“

7. *VYMEZENÍ VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÝCH STAVEB A OPATŘENÍ, STAVEB A OPATŘENÍ K ZAJIŠŤOVÁNÍ OBRANY A BEZPEČNOSTI STÁTU A ASANAČNÍCH ÚZEMÍ NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU, PRO KTERÉ LZE PRÁVA K POZEMKŮM A STAVBÁM VYVLASTNIT*

Úprava tabulky, ve které jsou uvedeny základní informace o vymezených veřejně prospěšných stavbách. Změny se týkají vymezených koridorů a plochy.

8. *STANOVENÍ POŽADAVKŮ NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU NA KOORDINACI ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ ČINNOSTI OBCÍ*

Úprava tabulky, ve které jsou uvedeny základní informace o administrativní příslušnosti řešených koridorů (veřejně prospěšných stavbách) s cílem zajištění jejich zapracování do územních plánů dotčených obcí. Změny se týkají vymezených koridorů a plochy.

13. *STANOVENÍ POŘADÍ ZMĚN V ÚZEMÍ (ETAPIZACE)*

ZÚR SK nestanovují pořadí změn, jsou však uvedeny priority v oblasti veřejných investic, směřujících zejména do dopravní infrastruktury.

V článku (245) se zrušují slova „*Pořadí změn se nestanovuje, jsou však uvedeny*“ a nově se uvádí „*Stanovují se*“

Článek (247), písmeno a) zní:

„a) D0 - Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), zejména propojení D7- D8 (severozápad) a I/12- D1 (jihovýchod) - VPS s označením D001 a D003;“

V článku (247) se za písmeno f) vkládá nové písmeno g), které zní:

„g) Doplnění MÚK Odolena Voda (D8) – VPS s označením D006;“

V článku (249) se za písmeno f) vkládá nové písmeno g), které zní:

„g) II/603 - Vestec – D1 (Vestecská spojka) - VPS s označením D054;“

Za článek (251) se doplňuje nový článek (251a), který zní: „ZÚR SK stanovují pořadí změn v území:

- D011 - Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), úsek Březiněves – D10 (+1x MÚK) zprovoznit až po zprovoznění úseku Ruzyně – Březiněves (koridor D001), do doby splnění této podmínky nelze stavbu uvést ani do zkušebního provozu;

- D054 - propojení Vestec (II/603) – Újezd (dálnice D1), tzv. Vestecská spojka zprovoznit až po zprovoznění úseku SOKP Běchovice - dálnice D1, do doby splnění této podmínky nelze stavbu uvést ani do zkušebního provozu“.

1.1.2. Popis koridorů a ploch vymezených 2A-ZÚR SK a zdůvodnění jejich vymezení

D001 – SILNIČNÍ OKRUH KOLEM PRAHY (SOKP), ÚSEK RUZYNĚ - BŘEZINĚVES (+2x MÚK)

Koridor D001 vymezen na území dvou obcí Středočeského kraje - Horoměřice a Zdice.

Na území obce Horoměřice prochází koridor v šíři cca 350 - 400 m jižně a jihovýchodně od sídla přes zemědělsky využívanou krajinu. Koridor byl ve 2. aktualizaci ZÚR SK zúžen tak, aby nezasahoval do plochy nové obytné zástavby na jihovýchodě sídla, takže nedochází ke střetu koridoru a zastavěného či zastavitelného území. Křížení se stávající silnicí II/240 bude řešeno mimoúrovňově. V územním plánu Horoměřic je koridor zakreslen.

Na území obce Zdiby prochází koridor po jižním okraji území obce a současně Středočeského kraje zemědělsky obhospodařovanou krajinou. Hranice krajů koridor podélně prochází, takže na území Středočeského kraje má šířku proměnnou do cca 320 m (viz výkres I/2 Plochy a koridory nadmístního významu). Nedochází k žádným střetům koridoru se stávající ani navrženou zástavbou. Křížení se stávající silnicí II/608 bude řešeno mimoúrovňově. V územním plánu Zdiby je plocha pro Silniční okruh kolem Prahy včetně MÚK a ochranných pásem zakreslena.

Zrušení VPS D001 v ZÚR SK

Rozsudky: Rozsudek KS 50 A 13 2013 - 85, Rozsudek NSS 9 AOs 6 2013 – 44

Opatření obecné povahy - ZÚR SK bylo napadeno žalobou ing. A. Smejtkové, Ph.D. a V. Přády, ve které se domáhali zrušení části grafického i textového vymezení koridoru veřejně prospěšné stavby s označením D001 a popisem „Koridor Silničního okruhu kolem Prahy: úsek Ruzyně – Březiněves (+ 2x MÚK)“. Krajský soud v Praze ve svém rozsudku ze dne 14. srpna 2013, č. j. 50 A 13/2013 - 85 veřejně prospěšnou stavbu zrušil. Středočeský kraj podal dne 30. 9. 2013 dopl. 25. 10. (č. j. NSS 9 AOs 6/2013) do rozsudku Krajského soudu v Praze kasační stížnost. Nejvyšší správní soud svým rozsudkem ze dne 17. 4. 2014 č. j. 9 AOs 6/2013 – 44 tuto kasační stížnost zamítl.

Důvodem zrušení bylo nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů a vlivů na veřejné zdraví.

D011 - SILNIČNÍ OKRUH KOLEM PRAHY (SOKP) ÚSEK BŘEZINĚVES (D8) – D10 (+1x MÚK)

Koridor D011 vymezen na území obcí Veleň, Přezletice, Podolanka, Jenštejn a Radonice.

Koridor prochází po jižním okraji území obce Veleň zemědělsky obhospodařovanou krajinou přes hranice Středočeského kraje a Hlavního města Prahy. V blízkosti sídla Mírovice byl koridor ve 2. aktualizaci ZÚR SK zúžen, takže nezasahuje stávající zástavbu u ulice Pražská. Dále překračuje Červenomlýnský potok, kde se přibližuje areálu ČOV. Přejechod přes potok se předpokládá mostním objektem.

V územním plánu Veleně je plocha pro SOKP včetně ochranných pásem zakreslena jako územní rezerva o šířce cca 230 m.

Koridor prochází územím obce Přezletice zemědělsky obhospodařovanou krajinou severně od sídla. V územním plánu je koridor vymezen jako územní rezerva o šířce cca 230 m. Koridor ve 2. aktualizaci ZÚR SK byl zúžen kvůli stávající zástavbě v ulici Jilmová. Další stávající zástavba (halový objekt v ulici Na Kocandě) a navržená smíšená plocha jsou v koridoru vymezeném pro SOKP ve 2. aktualizaci ZÚR SK a jejich zachování bude předmětem řešení navazující podrobnější dokumentace.

Územím obce Podolanka prochází koridor zemědělsky obhospodařovanou krajinou na jejím jihozápadním okraji. V územním plánu je koridor vymezen v šířce cca 300 m včetně zakreslení MÚK na křížení se silnicí II/610. Ve 2. aktualizaci ZÚR SK je koridor zúžen s cílem oddálení od zástavby zejména v prostoru křížení s Pražskou ulicí. Křížení Víněšského potoka je řešeno mostním objektem. V místě uvažované MÚK přechází koridor na území hlavního města Prahy, ale záhy se opět vrací na území sousední obce Jenštejn do Středočeského kraje.

Územím obce Jenštejn prochází koridor zemědělsky obhospodařovanou krajinou na jejím západním okraji. V územním plánu je koridor vymezen v šíři ochranného pásma (cca 230 m). Koridor ve 2. aktualizaci ZÚR SK byl zúžen na cca 320 m s cílem jeho oddálení od Radonického potoka západně od Jenštejna. Na hranicích s územím Hlavního města Prahy protéká Víněšský potok, jehož křížení je řešeno mostním objektem.

Územím obce Radonice prochází koridor zemědělsky obhospodařovanou krajinou na jejím severozápadním okraji. V územním plánu je koridor vymezen jako územní rezerva o šířce cca 100 m. Koridor je ve 2. aktualizaci ZÚR SK vymezen v šíři 400 m.

Zrušení VPS D011 v ZÚR SK

Rozsudky: Rozsudek KS 50 A 12 2013 - 87, Rozsudek NSS 2 AOs 4 2013-54

Opatření obecné povahy - ZÚR SK bylo napadeno žalobou obce Radonice, ve které se domáhala zrušení části grafického i textového vymezení koridorů veřejně prospěšných staveb: s označením D003 a popisem „Koridor Silničního okruhu kolem Prahy: úsek D1 – Nupaky – Říčany (- Běchovice) (+ 1x MÚK)“ a s označením D011 a popisem „Koridor Silničního okruhu kolem Prahy: úsek Březiněves D8 – D10 (+ 1x MÚK)“. Krajský soud v Praze ve svém rozsudku ze dne 13. srpna 2013, č. j. 50 A 12/2013 - 87 veřejně prospěšnou stavbu rozhodl tak, že v části ZÚR SK vymežující koridor D003 se žaloba zamítá; část ZÚR SK vymežující koridor D011 se zrušuje. Středočeský kraj podal dne 30. 10. 2013 dopl. 9. 12. (č. j. NSS 2 AOs 4/2013) do rozsudku Krajského soudu v Praze kasační stížnost. Nejvyšší správní soud svým rozsudkem ze dne 15. 4. 2014 č. j. 2 AOs 4/2013 – 54 tuto kasační stížnost zamítl.

Rozsudky: Rozsudek KS 50 A 12 2013 - 87, Rozsudek NSS 2 AOs 4 2013-54

Důvodem zrušení bylo nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů a vlivů.

Důvod vymezení D001 Silniční okruh kolem Prahy (SOKP): úsek Ruzyně – Březiněves a D011 Silniční okruh kolem Prahy (SOKP): úsek Březiněves – D10

SOKP je hlavní součástí celkové koncepce silniční sítě v Metropolitní rozvojové oblasti Praha. Umožňuje propojení radiálních tras a tedy převedení tranzitní dopravy. Je veden v Praze mimo území kompaktního města. Části okruhu zasahují do území Středočeského kraje. Umožňuje rozváděcí funkci k cílům uvnitř okruhu, které jsou vysoce převažujícím zdrojem indukce dopravy. Umožňuje dobrý přístup k terminálům metra (stávající Zličín a Černý Most, budoucí Písnice, resp. Jesenice).

Svou polohou umocňuje i propojení vnějších částí Prahy, a tím odlehčení centrálního území města i realizaci tangenciálních vazeb území vně okruhu, a to jak rozvojových obcí Středočeského kraje, tak městských částí Prahy, které jsou na východě města vzdáleny od městského centra více než 12 až 20 km.

SOKP byl v severozápadním segmentu v rámci ÚP VÚC Pražského regionu ověřován ve dvou variantách. Tyto varianty mají širší systémové souvislosti.

Základní (jižní) varianta vede dle územního plánu Prahy téměř v celém rozsahu na území hl. města. Ve dvou úsecích z tohoto území vybočuje, je však v souladu s územními plány sousedních obcí Horoměřice a Zdiby. Toto řešení výrazně přispívá k propojení severních částí hl. města, a tím umožňuje udržet zatížení městského okruhu (MO), který prochází tunelem systémem Blanka po obvodě Pražské památkové rezervace, na přijatelné úrovni.

Severní varianta (iniciovaná MČ Prahy Suchdol a Dolní Chabry) je celá vedena po území Středočeského kraje a žádná z dotčených obcí s tímto koridorem nesouhlasí, a tudíž je v zásadním rozporu s jejich územními plány i již realizovaným rozvojem převážně obytné funkce.

Tato varianta by musela být doprovázena dalšími investicemi, tj.:

- Mostem Sedlec – Bohnice pro řešení vnitroměstských vazeb Prahy - není v ÚP hl. města.
- Levobřežním přivaděčem vedeným na území Prahy MČ Suchdol a na území Středočeského kraje rozvojovým územím obcí Statenice (Černý Vůl), Únětice a Úholičky. Průchodný koridor pro tento přivaděč není reálně vymezit. V rámci základní varianty je levobřežní přivaděč velmi krátký, v prostoru Suchdola je řešen tunelem Rybářka.
- Územní rezerva je v severozápadním sektoru Prahy pro vedení okruhu sledována již více než 50 let, neznamená tedy pro vlastníky pozemků a nemovitostí žádnou novou

skutečnost ve vztahu ke znehodnocení pozemků či ovlivnění kvality obytného prostředí.

- Navrhované řešení svým urbanistickým a technickým řešením umožňuje ve vysoké míře předcházení možným nepříznivým důsledkům trasy na okolí. Trasa je v prostoru Suchdola téměř v celém rozsahu vedena v tunelech, takže její bariérový účinek (prostupnost území) je eliminován. Minimalizovány jsou též dopady exhalací.
- Naopak pro obyvatele příměstských měst a obcí by severní koridor znamenal nový zásadní zásah do současné stability území znehodnocením jejich přírodního i obytného prostředí. Kvalita tohoto prostředí byla po r. 1990 důvodem pro poměrně velký rozvoj bydlení v tomto území.
- SOKP umožňuje propojení radiální silniční sítě a optimalizuje vazby k území uvnitř i vně své trasy. Nadregionální tranzit (a to i v nákladní dopravě) je poměrně nízký. Naprostou většinu vazeb generuje Praha a její příměstské území vytvářející jádro Pražské metropolitní rozvojové oblasti.
- Toto území vyvolává nároky na dopravu jak svým mimořádným populačním potenciálem, tak zejména vysokou ekonomickou výkonností (a s tím související spotřebou i rozsáhlou výstavbou bytů, obslužných i dalších komerčních zařízení), vysokou atraktivitou promítající se do mimořádně rozvinutého cestovního ruchu.

D006 - DOPLNĚNÍ MÚK ODOLENA VODA

Plocha pro MÚK je vymezena na území města Odolena Voda. Jedná se o doplnění nové MÚK na dálnici D8. Územní plán Odolena Voda respektuje vymezení MÚK v místě napojení na silnici III/0087.

Zrušení VPS D006 v ZÚR SK

Rozsudek: Rozsudek KS 50 A 1/2014 – 94

Opatření obecné povahy - ZÚR SK bylo dne 15. 1. 2014 napadeno u Krajského soudu v Praze žalobou Bc. Michala Dobeše, Zdeňka Vrtišky, Zuzany Švecové a obce Panenské Břežany, ve které se domáhají zrušení části grafického i textového vymezení veřejně prospěšné stavby s označením D006 a popisem „Koridor dálnice D8: doplnění MÚK Odolena Voda“. Krajský soud v Praze ve svém rozsudku ze dne 1. července 2014, č. j. 50 A 1/2014 - 94 veřejně prospěšnou stavbu zrušil.

Důvodem zrušení bylo nedostatečné vyhodnocení na veřejné zdraví.

Důvod vymezení D006 MÚK Odolena Voda

Nová MÚK je navrhována v místě křížení dálnice D8 a silnice III/0087, tedy s přímou vazbou na dnešní areál letiště a výrobní areál Aera Vodochody. V navazujícím území dochází k výraznému rozvoji skladových a komerčních ploch, které jsou vázány výhradně na starou trasu silnice I/8 (dnes II/608) a jejich napojení na D8 je možné pouze z křižovatek MÚK Zdiby a MÚK Úžice. Vzdálenost těchto křižovatek je poměrně značná a činí cca 10 km. To spolu přináší značné dopravní zatížení současné silnice II/608, která prochází zastavěným obytným územím obcí Kozomín, Postřižín a Klíčany.

Situování křižovatky v tomto prostoru umožňuje i výrazné zlepšení napojení Odolena Vody na dálnici D8.

D054 - PROPOJENÍ VESTEC (II/603 – ÚJEZD (D1), TZV. VESTECKÁ SPOJKA)

Koridor D054 je vymezen na území obce Vestec, Jesenice a Průhonice.

Na území obce Vestec prochází trasa zemědělsky obhospodařovanou krajinou za hranicí hl. m. Prahy severovýchodně od sídla. V územním plánu Vestec je trasa Vestecké spojky navržena a zakreslena včetně ochranného pásma s napojením do kruhové křižovatky na Vídeňské (dnes II/603). V územním plánu není navrženo zastavění ve vazbě na uvažovanou silnici, trasa není v konfliktu se stávající ani navrženou zástavbou. Ve 2. aktualizaci ZÚR SK bylo provedeno zúžení koridoru oproti původním ZÚR SK na křížení s touto vodotečí na 80 m.

Na území obce Jesenice prochází trasa zemědělsky obhospodařovanou krajinou za hranicí hl. m. Prahy (Hrnčíře) v blízkosti místní části Drazdy. V územním plánu Jesenice je trasa Vestecké spojky navržena a zakreslena včetně ochranného pásma. V územním plánu není navrženo zastavění ve vazbě na uvažovanou silnici, trasa není v konfliktu se stávající ani navrženou zástavbou. Na křížení s ulicí K Šeberovu je v ÚP navržena křižovatka.

Vestecká spojka po průchodu územím obce Jesenice přechází na území hl. m. Prahy, aby se po cca 500 m vrátila opět na území Středočeského kraje a pokračovala na severozápadním okraji území obce Průhonice. V územním plánu Průhonic je zakreslen koridor pro Vesteckou spojku cca v šíři ochranného pásma. Vzhledem k tomu, že v územním plánu jsou navrženy rozsáhlé plochy pro výstavbu jihovýchodně od Vestecké spojky, je v ÚP navržena také křižovatka pro napojení těchto ploch. Ve 2. aktualizaci ZÚR SK byl koridor zúžen v souladu s upřesněním provedeným v ÚP kvůli uvedeným rozvojovým plochám (zúžení až na cca 100 m).

Napojení na dálnici D1, respektive na Chodovskou radiálu, bude realizováno v navržené MÚK Exit 4 na území hl. m. Prahy.

Zrušení VPS D054 v ZÚR SK

Rozsudky: Rozsudek KS 50 A 24 2012 - 64, Rozsudek NSS 4 AOs 1 2013 – 125

Opatření obecné povahy - ZÚR SK bylo napadeno žalobou Městské části Praha – Křeslice, Ing. Pavla Šrámk, Zdeňka Škáchy, Jitky Kovalové, Aleše Smoly, Ing. Zdeňka Levého a Karla Říhy, ve které se domáhali zrušení části grafického i textového vymezení koridoru veřejně prospěšné stavby s označením D054 a popisem „Koridor propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. vestecká spojka“. Krajský soud v Praze ve svém rozsudku ze dne 14. 6. 2013, č. j. 50 A 9/2013 - 85 veřejně prospěšnou stavbu zrušil. Středočeský kraj podal dne 12. 3. 2013 dopl. 12. 4. (č. j. NSS 4 AOs 1/2013) do rozsudku Krajského soudu v Praze kasační stížnost. Nejvyšší správní soud svým rozsudkem ze dne 24. 4. 2014 č. j. 4 AOs 1/2013 – 125 tuto kasační stížnost zamítl.

Důvodem zrušení bylo nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů a na veřejné zdraví.

Rada Středočeského kraje vydala Územní opatření o stavební uzávěře pro Koridor Vestecké spojky dne 2. 12. 2013 usnesením č. 010-41/2013/RK. Stavební uzávěra byla vydána pro koridor trasy silničního propojení Vestec (II/603) - Újezd (D1), tzv. "vestecká spojka", který byl vymezen v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje vydaných Zastupitelstvem Středočeského kraje dne 19. 12. 2011 usnesením č. 4-20/2011/ZK. Stavební uzávěra se týká částí správních území obcí Vestec, Jesenice a Průhonice (k. ú. Vestec u Prahy, Zdiměřice u Prahy, Hole u Průhonic).

Důvod vymezení D054 propojení Vestec: II/603 – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka

Navrhovaná Vestecká spojka umožňuje propojení mezi dnešní silnicí II/603 a dálnicí D1. V místě jejího připojení na silnici II/603 je dnes zaústěn přívaděč od SOKP. Dopravní zatížení v radiálním směru ulice Vídeňské je však značné a dle výsledků celostátního sčítání z roku 2010 přesahuje hodnoty 15 000 vozidel za průměrný den roku. To značně převyšuje její kapacitní možnosti. Vzhledem k tomu, že ulici Vídeňskou nelze vzhledem ke stávající zástavbě

přestavět do odpovídajících parametrů, je tedy nezbytné maximálně odlehčit tomuto radiálnímu směru a převést část intenzit prostřednictvím „Vestecké spojky“ do jiného kapacitního radiálního tahu, a to na dálnici D1. Význam „Vestecké spojky“ spočívá především v tom, že umožňuje vyšší využívání SOKP pro vnitroměstské vazby a dále umožňuje rozvedení cílové regionální dopravy z příměstského prostoru jižně od Prahy. Též umožňuje i rozvedení cílové dopravy od budoucí dálnice D3, a to především z území přímo navazujících na novou trasu dálnice D3 jižně od Prahy. Vedení cílové dopravy z prostoru Benešova směřující do východní části Prahy zůstane v současném koridoru silnice I/3 a D1.

Vedení tranzitní dopravy se „Vestecké spojky“ nedotýká. Vestecká spojka by po dokončení SOKP neměla přenášet nadregionální dopravu včetně těžké nákladní dopravy. Těžká nákladní doprava je v koncepci vedena po SOKP. Zcela převažuje doprava osobní (hromadná i individuální), která má radiální charakter – dojíždka z příměstského území za zaměstnáním a dalšími aktivitami v Praze.

Výběr variant byl ukončen při zpracování ÚP VÚC Pražského regionu (2006). Vestecká spojka je součástí ÚP příslušných obcí (již od poloviny 90. let). ÚP počítají dlouhodobě s tímto záměrem a nové obytné soubory do blízkosti této komunikace by neměly navrhovat.

Vzhledem k obavě z nadměrného zatížení Vestecké spojky, pokud nebude realizován úsek SOKP – stavba 511 (Běchovice – dálnice D11), je realizace tohoto úseku SOKP před stavbou Vestecké spojky podmínkou stanovenou ve 2. aktualizaci ZÚR SK.

D204 - ŽELEZNIČNÍ TRAŤ PRAHA – BYSTŘICE U BENEŠOVA

(Krajským soudem v Praze zrušený úsek Praha – Strančice)

Koridor D204 je vymezen na území obce Říčany a Strančice. Na území obce Světlice koridor nezasahuje, ale k obci se přibližuje. Situace tohoto koridoru je specifická v tom, že v úseku Praha – Strančice vede převážně tunely (s výjimkou prostoru mezi sídly Otín, Světlice a Svojšovice)

Je zřejmé, že západně od Říčan je trasa vedena po okraji silně urbanizovaného území. Koridor je vymezen v šířce 600 m. V územním plánu Říčany je vymezena územní rezerva pro tuto železniční trať v šířce cca 200 m, u lokality Voděradská cca 120 m.

Obdobná je situace v jižní části území obce Strančice, kde je koridor veden přes stávající zástavbu obce Všechnomy, kříží dálnici D1 a přilehlou komerční zónu Všechnomy (Exit 15). Předpokládá se zde vedení tratě v tunelu.

Naopak v severní části území Strančic, mezi sídly Otín, Světlice a Svojšovice, kde se uvažuje povrchové vedení tratě, byl koridor ve 2. aktualizaci ZÚR SK oproti územnímu plánu zúžen na 200 m tak, aby vedení tratě nekolidovalo se stávající ani navrženou zástavbou. Území obce Světlice zůstává mimo navržený koridor tratě. Koridor se přibližuje – tanguje lokalitu Na Spoje II., která z hlediska administrativního leží na území obce Strančice, ale navazuje na sídlo Světlice.

Zrušení VPS D204 v ZÚR SK

Rozsudek: Rozsudek KS 50 A 16 2013 - 97, Rozsudek NSS 8Aos 5/2013 – 87

Opatření obecné povahy - ZÚR SK bylo napadeno žalobou firmy OPTREAL, spol. s r. o., ve které se domáhala zrušení části grafického i textového vymezení koridoru veřejně prospěšné stavby s označením D204 a popisem „Koridor železniční tratě č. 220: úsek Praha – Bystřice u Benešova“. Krajský soud v Praze ve svém rozsudku ze dne 13. září 2013, č. j. 50 A 16/2013 – 97, který Středočeský kraj obdržel dne 12. 12. 2013, část této veřejně prospěšné stavby zrušil: v úseku Praha – Strančice. Středočeský kraj podal dne 18. 12. 2013 dopl. 17. 1. 2014 (č. j. NSS 8 Aos 5/2013) do rozsudku Krajského soudu v Praze kasační stížnost. Nejvyšší správní soud svým rozsudkem ze dne 15. 4. 2015 č. j. 8 Aos 5/2013 – 87 tuto kasační stížnost zamítl.

Důvodem zrušení byl zjištěný rozpor s PÚR ČR a nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů.

Důvod vymezení D204: železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (Krajským soudem v Praze zrušený úsek Praha – Strančice)

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

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

V úseku Praha - Strančice je přeložení trati vyvoláno i tím, že v příměstském území je pro zlepšení hromadné dopravy limitem vedení dálkové a regionální dopravy v jednom koridoru. ZÚR proto sledují realizaci výstupního úseku v nové trase, a tím uvolnění stávající trati pro intervalovou a taktovou regionální dopravu.

V rámci zpracování ZÚR SK (2011) bylo provedeno vyhodnocení dvou variant této trasy: „západní“ a „východní“. V rámci hodnocení SEA nebylo možné určit variantu šetrnější z hlediska vlivů na životní prostředí. Identifikované rozdíly byly označeny za minimální. S přihlédnutím k výsledkům komplexního vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území, které doporučilo variantu „západní“ byla vybrána tato varianta. Více se vyhýbá sídlům a má lepší předpoklady pro technicky poněkud méně náročné řešení trasy než trasa východní. Je také výhodnější z hlediska širších vazeb trati a napojení Benešova.

2. aktualizace ZÚR SK vkládá do území zrušený úsek tratě č. 221 Praha – Strančice, která je v ZÚR SK (2011) vedena v západní variantě. Z výše uvedených důvodů je 2. aktualizace ZÚR SK invariantní.

V navrhovaném úseku hranice Prahy – Strančice se předpokládá převážně tunelové vedení tratě s výjimkou prostoru mezi sídly Otice, Světlá a Svojšovice (viz výkres II.4. Konceptu dopravy). To je významné z hlediska hodnocení potenciálních střetů s existující, respektive plánovanou, výstavbou (například lokalita Voděradská v Říčanech). Projektant 2. aktualizace ZÚR SK měl k dispozici územní plán Říčan, kde je vymezena územní rezerva pro sledovanou trať v blízkosti lokality Voděradská. Vzhledem k předpokládanému tunelovému řešení v tomto území byl zde koridor ponechán v šířce 600 m, jeho zužování není potřebné, ani vhodné. Naopak u obce Strančice byl mezi sídly Otín, Světlá a Svojšovice koridor ve 2. aktualizaci ZÚR SK zúžen (a to i oproti územnímu plánu) na cca 210 m tak, aby vedení tratě nekolidovalo se stávající ani navrženou zástavbou a byl minimalizován vliv na přírodní prvky (ÚSES). Území obce Světlá zůstává mimo navržený koridor tratě.

Poznámka:

Opatření obecné povahy - ZÚR SK bylo napadeno žalobou, která se domáhala zrušení části grafického i textového vymezení koridoru veřejně prospěšné stavby s označením D204 a popisem „Koridor železniční tratě č. 220: úsek Strančice – Bystřice u Benešova“. Krajský soud v Praze ve svém rozsudku č. j. 50 A 14/2014 – 157 část této veřejně prospěšné stavby zrušil.

D300 - PLOCHA ROZVOJE LETIŠTĚ PRAHA / RUZYNĚ (LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA PRAHA)

Plocha, která má dvě části, zasahuje na území obcí Hostivice a Dobrovíz, dotýká se hranice obce Jeneč. Územní plány reagují na záměr rozvoje letiště. Zastavěné a zastavitelné plochy s plochou pro rozvoj letiště Praha – Ruzyně nekolidují.

V 2. aktualizaci ZÚR SK je navržen významný úkol pro územní plánování, který je obsahem článku (133) a stanovuje řešit odpovídajícím způsobem územní rozvoj dotčených obcí. Za dotčené obce lze pokládat ve Středočeském kraji zejména obec Jeneč, Hostivice a Horoměřice.

Zrušení VPS D300 v ZÚR SK

Rozsudky: Rozsudek KS 50 A 8 2013 – 129, Rozsudek NSS 9 Aos 5 2013-73

Opatření obecné povahy - ZÚR SK bylo napadeno žalobou A. Smejtkové, M. Junka a J. Kuthana, ve které se domáhali zrušení části grafického i textového vymezení koridoru veřejně prospěšné stavby s označením D300 a popisem „Plocha rozvoje Letiště Praha Ruzyně“. Krajský soud v Praze ve svém rozsudku ze dne 12. 6. 2013, č. j. 50 A 8/2013 - 129 veřejně prospěšnou stavbu zrušil. Středočeský kraj podal dne 21. 8. 2013 dopl. 27. 9. (č. j. NSS 9 Aos 5/2013) do rozsudku Krajského soudu v Praze kasační stížnost. Nejvyšší správní soud svým rozsudkem ze dne 17. 4. 2014 č. j. 9 Aos 5/2013 – 73 tuto kasační stížnost zamítl.

Důvodem zrušení bylo nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů a vlivů na veřejné zdraví.

Důvod vymezení D300 Plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně

Mezinárodní letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) je určeno pro pravidelnou i nepravidelnou přepravu cestujících a nákladů. Na letišti jsou zabezpečovány i státně důležité lety, lety všeobecného letectví a lety vrtulníků Ministerstva vnitra. Letiště je vybaveno veškerým potřebným zázemím.

V letecké dopravě dlouhodobě dochází ke koncentraci výkonů na velké terminály, nabízející vysokou četnost spojů do velkého počtu destinací. Letiště Praha/Ruzyně (zatím max. 12,5 mil. cestujících v r. 2008, v roce 2014 přes 11 mil. cestujících) již dnes patří k významným středoevropským terminálům. Řádově se odlišuje od letišť v Brně či Ostravě, které v evropském kontextu jsou spíše letišti regionálními (300 až 500 tis. cestujících za rok).

Ve středočeském prostoru se uvažuje o změně využívání letiště Vodochody (neveřejné tovární letiště). Poměrně blízko Prahy je civilní provoz na letišti v Pardubicích (zatím výkon pod 100 tis. cest. / rok).

Letiště Praha - Ruzyně sleduje přestavbu dráhového systému. Nově by měla být budována paralelní RWY 06R/24L. Tato stavba částečně ve své západní části zasahuje do území Středočeského kraje.

Přínosem navrhovaného řešení bude zejména:

- zvýšení kapacity dráhového systému, a to zejména v oblasti počtu pohybů (letiště Praha/Ruzyně vykazuje vzhledem k tomu, že jsou na něj jako na jediný významný terminál v ČR soustředěny též charterové a nízkonákladové lety realizované různými typy letadel vysoký počet pohybů),
- výrazné zvýšení bezpečnosti při možnosti nezávislého využívání paralelních drah,
- snížení počtu obyvatel zatížených hlukem omezením využívání RWY 12/30; provoz na této dráze zatěžuje hlukem hustě obydlené území v severozápadní části hl. m. Prahy. Počet obyvatel, který bude nově zasažen hlukem v koridoru nové RWY 06R/24L, je výrazně nižší než počet obyvatel ve stávajícím koridoru RWY 12/30,
- realizace paralelní dráhy umožní optimalizaci příletových a odletových postupů, znamenající možnost celkového snížení hlukové zátěže širšího okolí letiště Praha/Ruzyně.

Plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně je tvořena ve 2. aktualizaci ZÚR SK dvěma částmi. Západní část plochy by měla umožnit výstavbu nové paralelní dráhy, severozápadní část plochy je určena pro rozšíření plochy letiště v prostoru u prahu THR 06 stávající hlavní dráhy RWY 06/24. V následujícím textu je podrobné zdůvodnění obou záměrů.

Západní část plochy pro rozvoj letiště Praha/Ruzyně

Zasahuje na území města Hostivice. Jedná se o plochu pro vybudování paralelní dráhy.

Využití směrů vzletových a přistávacích drah

Po dostavbě nové paralelní RWY 06R/24L bude zavedena tato základní preference jednotlivých RWY dráhového systému LKPR:

- RWY 24R převážně pro vzlety letadel všech kategorií v denní a noční době a přistání v noční době
- RWY 24L dráha převážně pro přistání letadel všech kategorií v denní době
- RWY 06L převážně pro vzlety letadel všech kategorií v denní a noční době a přistání v noční době
- RWY 06R převážně pro přistání letadel všech kategorií v denní době
- RWY 30 (dříve RWY 31) využití pouze za jasně definovaných mimořádných situací
- RWY 12 (dříve RWY 13) využití pouze za jasně definovaných mimořádných situací

Severozápadní část plochy pro rozvoj letiště Praha/Ruzyně

Zasahuje na území obcí Dobrovíz a města Hostivice a dotýká se hranice obce Jeneč. Jedná se o rozšíření plochy letiště v prostoru u prahu THR 06 stávající hlavní dráhy RWY 06/24. Toto rozšíření je vyvolané záměrem letiště na prodloužení stávající hlavní dráhy RWY 06/24 o 285 m ve směru 24 na požadovanou celkovou délku dráhy 4000 m. V souvislosti s rozšířením nedojde k rozšíření schváleného ochranného hlukového pásma letiště.

Územní požadavky pro dráhový systém je nutné plánovat na mnoho desítek let dopředu. Dlouhodobý pohled je potřebný z toho důvodu, že je nezbytné, aby dotčená území byla územně ochráněna před případnou zástavbou, či jinými aktivitami, které by v budoucnu znemožnily realizaci příslušného záměru. Včasná koordinace zájmů v územně plánovací dokumentaci dotčených obcí přispěje k minimalizaci případných střetů v území.

1.2. VZTAH 2A-ZÚR SK K JINÝM KONCEPCÍM

V rámci hodnocení vlivů 2. Aktualizace ZÚR SK je věnována pozornost strategickým a koncepčním dokumentům, které problematiku životního prostředí řeší přímo, či jejichž naplňování může ovlivnit kvalitu sledovaných složek životního prostředí.

Konkrétní vztah 2. Aktualizace ZÚR SK k Politice územního rozvoje ČR (ve znění Aktualizace č. 1 PÚR ČR) a národním a krajským strategickým dokumentům je vyjádřen pomocí tabelárního přehledu a jednoduché symboliky, která vyjadřuje, do jaké míry 2. Aktualizace ZÚR SK (v rámci svých kompetencí definovaných zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále také stavební zákon) reflektují problematiku řešenou předmětnými koncepcemi, resp. zda 2. Aktualizace ZÚR SK přispívá k naplňování priorit a cílů příslušné koncepce.

Tab. 1.1 Hodnocení vzájemných vztahů

3	velmi silný (přímý) vztah	Koncepce ve vztahu ke 2. Aktualizaci ZÚR SK obsahuje podněty, požadavky, priority nebo cíle s konkrétně definovaným územním nárokem, který vyžaduje řešení v rámci 2. Aktualizace ZÚR SK vymezením plochy nebo koridoru.
2	silný (přímý) vztah	Koncepce ve vztahu ke 2. Aktualizaci ZÚR SK obsahuje podněty, požadavky, priority nebo cíle bez definovaných územních nároků, které jsou do Aktualizace ZÚR SK promítnuty ve formě priorit, požadavků nebo podmínek (verbální vý- roky).
1	slabý nebo nepřímý vztah	Koncepce ve vztahu ke 2. Aktualizaci ZÚR SK obsahuje podněty, požadavky, priority, cíle bez přímé vazby na Aktualizaci ZÚR SK, které však mohou přeneseně k naplňování koncepce přispívat.
0	bez vztahu	Koncepce ve vztahu ke 2. Aktualizaci ZÚR SK obsahuje podněty, požadavky, priority, cíle, které nevyžadují řešení v Aktualizaci ZÚR SK.

REPUBLIKOVÉ STRATEGIE A KONCEPCE

Tab. 1.2 Politika územního rozvoje ČR

Priority / cíle životního prostředí	Vztah k 2A-ZÚR SK
(14) Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její kulturní, přírodní a užitné hodnoty. Bránit upadání venkovské krajiny jako důsledku nedostatku lidských zásahů.	2
(19) Vytvářet předpoklady pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu). Hospodárně využívat zastavěné území a zajistit ochranu nezastavěného území zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace.	2
(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, pokud je to možné a odůvodněné, respektovat veřejné zájmy např. biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a půdního fondu. Vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí krajiny 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 charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů	3
(21) Vymezit a chránit ve spolupráci s dotčenými obcemi před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně (zelené pásy) v rozvojových oblastech a v rozvojových osách a ve specifických oblastech, na jejichž území je krajina negativně poznamenána lidskou činností, s využitím její přirozené obnovy; cílem je zachování souvislých pásů nezastavěného území v bezprostředním okolí velkých měst, způsobilých pro nenáročnou formy krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny.	2
(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.	3
(24) 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).	3

Priority / cíle životního prostředí	Vztah k 2A-ZÚR SK
(25) Vytvářet podmínky pro zvýšení přirozené retence srážkových vod v území s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu, jako alternativy k umělé akumulaci vod.	2
(27) Při řešení problémů udržitelného rozvoje území využívat regionálních seskupení (klastřů) k dialogu všech partnerů, na které mají změny v území dopad a kteří mohou posilovat atraktivitu území investicemi ve prospěch územních rozvoje.	1
(31) Vytvářet územní podmínky pro rozvoj decentralizované, efektivní a bezpečné výroby energie z obnovitelných zdrojů, šetrné k životnímu prostředí, s cílem minimalizace jejich negativních vlivů a rizik při respektování přednosti zajištění bezpečného zásobování území energiemi.	2

Tab. 1.3 Státní politika životního prostředí 2012 – 2020

Priority / cíle životního prostředí	Vztah k 2A-ZÚR SK
Ochrana a udržitelné využívání zdrojů: <ul style="list-style-type: none"> • Zajištění ochrany vod a zlepšování jejich stavu; • Prevence a omezování vzniku odpadů a jejich negativního vlivu na životní prostředí; • Ochrana a udržitelné využívání půdního a horninového prostředí. 	2
Ochrana klimatu a zlepšení kvality ovzduší: <ul style="list-style-type: none"> • Snižování emisí skleníkových plynů; • Snižování úrovně znečištění ovzduší; • Efektivní a přírodě šetrné využívání obnovitelných zdrojů energie. 	1
Ochrana přírody a krajiny: <ul style="list-style-type: none"> • Ochrana a posílení ekologických funkcí krajiny; • Zachování přírodních a krajinných hodnot; • Zlepšení kvality prostředí v sídlech. 	2

Tab. 1.4 Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR 2010

Priority / cíle životního prostředí	Vztah k 2A-ZÚR SK
Společnost, člověk a zdraví: <ul style="list-style-type: none"> • Zlepšování podmínek pro zdravý život; • Zlepšování životního stylu a zdravotního stavu populace. 	2
Rozvoj území: <ul style="list-style-type: none"> • Upevňování územní soudržnosti; • Zvyšování kvality života obyvatel území. 	2
Krajina, ekosystémy a biodiverzita: <ul style="list-style-type: none"> • Ochrana krajiny jako předpoklad pro ochranu druhové diversity; • Odpovědné hospodaření v zemědělství a lesnictví; • Adaptace na změny klimatu. 	2

Tab. 1.5 Strategie regionálního rozvoje ČR 2014 – 2020

Priority / cíle životního prostředí	Vztah k 2A-ZÚR SK
Ochrana a udržitelné využívání zdrojů v regionech.	2
Odstraňování starých ekologických zátěží, revitalizace brownfields a území po bývalé těžbě nerostných surovin.	2
Snížení produkce komunálních odpadů a zvýšení jejich materiálního využití.	0
Využívání obnovitelných zdrojů energie a podpora úspor energie ve vazbě na místní podmínky.	2
Omezování negativních vlivů dopravy (hluk, prach atd.) na obyvatelstvo a krajinu.	3

Priority / cíle životního prostředí	Vztah k 2A-ZÚR SK
Udržitelné využívání vodních zdrojů.	2
Ochrana přírody a krajiny, kvalitní a bezpečné prostředí pro život.	3
Zlepšení kvality prostředí v sídlech, ochrana a rozvoj krajinných hodnot.	2
Posílení preventivních opatření proti vzniku živelných pohrom.	1
Obnova území po vzniku živelných pohrom.	1

Tab. 1.6 Program rozvoje venkova ČR na období 2014 – 2020

Priority / cíle životního prostředí	Vztah k 2A-ZÚR SK
Zachovat a obnovit cenná stanoviště zemědělské a lesní půdy a biodiverzitu, zvýšit ekologickou i estetickou hodnotu krajiny	2
Posílit prevenci degradace půdy, posílit retenční schopnost půdy a krajiny	2
Bránit degradaci vodních ekosystémů	1

Tab. 1.7 Plán hlavních povodí České republiky

Priority / cíle životního prostředí	Vztah k 2A-ZÚR SK
Ochrana vod jako složky životního prostředí – chránit povrchové a podzemní vody, umožnit udržitelné a vyvážené užívání vodních zdrojů, udržení a systematické zvyšování biologické rozmanitosti původních druhů.	2
Ochrana před povodněmi a dalšími škodlivými účinky vod.	3

Tab. 1.8 Státní program ochrany přírody a krajiny ČR

Priority / cíle životního prostředí	Vztah k 2A-ZÚR SK
Udržet a zvyšovat ekologickou stabilitu krajiny – s mozaikou vzájemně propojených biologicky funkčních prvků a částí, schopných odolávat vnějším negativním vlivům, udržet a zvyšovat přírodní a estetické hodnoty krajiny, zajistit udržitelné využívání krajiny jako celku především omezením zástavby krajiny, zachováním jejich prostupnosti a omezením další fragmentace s přednostním využitím ploch v sídelních útvarech, případně ve vazbě na ně, zajistit odpovídající péči o optimalizovanou soustavu ZCHÚ a vymezený ÚSES.	3
Obnovit přirozené hydro-ekologické funkce krajiny a posílit schopnosti krajiny odolávat a přizpůsobovat se očekávaným klimatickým změnám, zajistit udržitelné využívání vodního bohatství jako celku, zachovávat a zvyšovat biologickou rozmanitost vodních a mokřadních ekosystémů obnovením volné prostupnosti vodního prostředí a omezit jeho další fragmentaci.	2
Zabezpečit ochranu půdy jako nezastupitelného a neobnovitelného přírodního zdroje.	1
Zajistit vyšší kvalitu života v sídlech zapojením přírodních nebo přírodě blízkých prvků do struktury sídel.	1

Tab. 1.9 Státní energetická koncepce 2015

Priority / cíle životního prostředí	Vztah k 2A-ZÚR SK
<p>Vrcholové strategické cíle:</p> <ul style="list-style-type: none"> Bezpečnost dodávek energie – zajištění nezbytných dodávek energie pro spotřebitele v běžném provozu i při skokové změně vnějších podmínek (výpadky dodávek primárních zdrojů, cenové výkyvy na trzích, poruchy a útoky) v kontextu EU; cílem je garantovat rychlé obnovení dodávek v případě výpadku a současně garantovat plné zajištění dodávek všech druhů energie v rozsahu potřebném pro „nouzový režim“ fungování ekonomiky a zásobování obyvatelstva při jakýchkoliv nouzových situacích Konkurenceschopnost (energetiky a sociální přijatelnost) - konečné ceny energie (elektřina, plyn, ropné produkty) pro průmyslové spotřebitele i pro domácnosti srovnatelné v porovnání se zeměmi regionu a dalšími přímými konkurenty + energetické podniky schopné dlouhodobě vytvářet ekonomickou přidanou hodnotu Udržitelnost (udržitelný rozvoj) - struktura energetiky, která je dlouhodobě udržitelná z pohledu životního prostředí (nezhoršování kvality ŽP), finančně-ekonomického (finanční stabilita energetických podniků a schopnost zajistit potřebné investice do obnovy a rozvoje), lidských zdrojů (vzdělanost) a sociálních dopadů (zaměstnanost) a primárních zdrojů (dostupnost) 	0
<p>Strategické priority:</p> <ul style="list-style-type: none"> Vyvážený energetický mix Úspory a účinnost Infrastruktura a mezinárodní spolupráce Výzkum, vývoj a inovace V. Energetická bezpečnost 	0

Tab. 1.10 Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050

Priority / cíle životního prostředí	Vztah k 2A-ZÚR SK
<p>Vytváření podmínek pro konkurenceschopnost ČR.</p> <p>Modernizovat a dobudovat dopravní infrastrukturu v mezinárodním kontextu (prioritně síť TEN-T) s ohledem na konkurenceschopnost ČR a s ohledem na potřeby průmyslu, rozvoje cestovního ruchu a ostatních sektorů hospodářství. ČR se nesmí stát periferií uprostřed Evropy.</p>	3
<p>Vytváření podmínek pro soudržnost regionů.</p> <p>Modernizovat dopravní infrastrukturu s ohledem na zajištění kvalitní dostupnosti všech krajů a s ohledem na podporu regionů definovanou ve Strategii regionálního rozvoje. Stav dopravní infrastruktury nesmí být příčinou zvyšování meziregionálních rozdílů ekonomické výkonnosti jednotlivých regionů.</p>	3
<p>Nákladní doprava jako součást logistického procesu.</p> <p>Hledat účinná a udržitelná logistická řešení s využitím principu komodality s cílem podpořit multimodalitu přeprav, optimalizovat kapacitu dopravní infrastruktury a využít energií</p>	3

Tab. 1.11 Národní program snižování emisí

Priority / cíle životního prostředí	Vztah k 2A-ZÚR SK
<p>Snížit, s důrazem na podporu nových environmentálně šetrných technologií a využití potenciálu energetických úspor, zátěž životního prostředí látkami poškozujícími ekosystémy a vegetaci a vytvořit předpoklady pro regeneraci postižených složek životního prostředí a pro snižování rizik pro lidské zdraví, která plynou ze znečištění ovzduší.</p>	2
<p>Plnit stanovené hodnoty národních emisních stropů pro oxid siřičitý, oxidy dusíku, těkavé organické látky a amoniak.</p>	1
<p>Přispět ke snížení úrovně znečištění ovzduší PM₁₀ pod platné imisní limity.</p>	1
<p>Přispět ke snížení úrovně znečištění ovzduší benzo(a)pyrenem pod platný cílový imisní limit.</p>	1

Tab. 1.12 Národní program na zmírnění dopadů změny klimatu v ČR

Priority / cíle životního prostředí	Vztah k 2A-ZÚR SK
Zajištění přístupu k rozvodným sítím a decentralizované výroby elektřiny.	3
Zvýšení podílu obnovitelných zdrojů na výrobě energie.	2
Zvýšení průjezdnosti silničních komunikací.	3
Podpora cyklo dopravy výstavbou cyklostezek a doprovodné infrastruktury.	2
Realizace opatření vedoucích ke zvýšení retenční vlastnosti krajiny pro vodu, revitalizace dílčích systémů, zamezování znehodnocení vody kontaminacemi, bezpečností vodních děl proti přelítí, změně ovladatelného retenčního prostoru, zvětšení kapacity bezpečnostního přelivu.	3
Dosažení vyšší flexibility a efektivnosti vodohospodářských soustav a komplexního a integrovaného využívání vodních zdrojů	2
Průběžné zajišťování bezpečného průchodu povodní větších parametrů dotčeným územím a soustavné zvyšování schopnosti krajiny zadržovat vodu.	3
Zajištění reprodukce půdní úrodnosti, zvýšení stability půd z hlediska jejich erozního ohrožení či zlepšení a rozšíření využití závlah pro produkci speciálních plodin.	2

Tab. 1.13 Strategie ochrany před povodněmi pro území ČR

Priority / cíle životního prostředí	Vztah k 2A-ZÚR SK
Pro efektivní ochranu před povodněmi je třeba vycházet z kombinace opatření v krajině, která zvyšují přirozenou akumulaci a retardaci vody v území a technických opatření k ovlivnění povodňových průtoků.	2
S ohledem na charakter území a geografickou polohu ČR je nezbytné řešit ochranu před povodněmi v mezinárodním kontextu, zejména v rámci stávajících mezinárodních dohod o spolupráci v povodích řek přesahujících hranice státu.	1

Tab. 1.14 Akční plán zdraví a životního prostředí ČR

Priority / cíle životního prostředí	Vztah k 2A-ZÚR SK
Obnovovat území devastovaná hornickou činností.	1
Zajistit takovou strukturu využívání území, která povede ke zlepšení přírodní infrastruktury a bude podmínkou efektivní složkové ochrany (ochrana vod, horninového prostředí, půdy a klimatu a snižování hluchosti).	2
Chránit podzemní i povrchové vody před kontaminací.	2

Tab. 1.15 Zdraví 21

Priority / cíle životního prostředí	Vztah k 2A-ZÚR SK
Snižovat vliv dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel.	3

Tab. 1.16 Národní strategie ochrany biologické rozmanitosti

Priority / cíle životního prostředí	Vztah k 2A-ZÚR SK
Záchrana biotopů a ekosystémů a vytváření vhodných podmínek pro jejich další existenci.	2
Podporovat obnovu a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, líniová i mimolesní zeleň, travní porosty zvláště pak nívné louky atd.).	2
Zachovat nebo zvýšit současnou výměru lesů jako minimální základ pro uplatňování potřeb ochrany lesní biodiverzity při zachování všech ostatních funkcí lesa.	2
Zlepšit retenční funkci krajiny diverzifikací využíváním krajiny a krajinných prvků a odstraněním melioračních úprav v zemědělsky neperspektivních částech krajiny.	2

Priority / cíle životního prostředí	Vztah k 2A-ZÚR SK
Prosadit v kulturní krajině účinná protipovodňová opatření s využitím přirozených hydroekologických funkcí.	2
Podporovat význam zvláště chráněných území a ekologických sítí (zejména ÚSES) pro migraci složek biodiverzity.	3
Podporovat ekologicky šetrnou dopravu, zejména v chráněných krajinných oblastech a národních parcích.	1

Tab. 1.17 Surovinová politika v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů

Priority / cíle životního prostředí	Vztah k 2A-ZÚR SK
Zabezpečení ochrany surovinových zdrojů.	2
Regulace využívání nerostných zdrojů v území.	1

KRAJSKÉ KONCEPČNÍ A STRATEGICKÉ DOKUMENTY

Tab. 1.18 Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje

Priority / cíle životního prostředí	Vztah k 2A-ZÚR SK
Ochrana významných a chráněných území, krajiny a krajinných prvků, ochrana neživé přírody	3
Snížování emisí a zlepšování kvality ovzduší	3

Tab. 1.19 Koncepce ochrany přírody a krajiny Středočeského kraje

Priority / cíle životního prostředí	Vztah k 2A-ZÚR SK
Zvýšení výměry lesů důslednou ochranou stávajících a zalesněním vhodných lokalit nelesních půd.	0
Obnova vodního režimu krajiny, zvýšení retenční schopnosti krajiny	2
Omezení ztrát zemědělské a lesní půdy v důsledku nepřiměřené územní expanze suburbanizovaných území.	3
Ke krajině šetrná a bezbariérová infrastruktura.	1

Tab. 1.20 Územní energetická koncepce

Priority / cíle životního prostředí	Vztah k 2A-ZÚR SK
Zlepšení životního prostředí pro občany, zejména snížení emisí do ovzduší.	3

Tab. 1.21 Program zlepšování kvality ovzduší – Zóna Střední Čechy CZ02

Priority / cíle životního prostředí	Vztah k 2A-ZÚR SK
<p>Do roku 2020 dosáhnout na celém území zóny CZ02 Střední Čechy splnění imisních limitů daných zákonem o ochraně ovzduší v příloze č. 1 v bodě 1 a 3.</p> <p>Cíl programu je stanoven tak, aby k roku 2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> došlo ke snížení koncentrací znečišťujících látek v ovzduší, aby kvalita ovzduší byla zlepšena tam, kde jsou imisní limity na území zóny překračovány, byla kvalita ovzduší udržena a zlepšována také tam, kde jsou současné koncentrace znečišťujících látek pod hodnotami imisních limitů. 	3

Tab. 1.22 Plán péče o CHKO Kokořínsko - Máchův kraj na období 2014 – 2023

Priority / cíle životního prostředí	Vztah k 2A-ZÚR SK
Plně funkční ÚSES, tvořený vzájemně propojeným souborem přírodě blízkých ekosystémů (společenstev), schválený v územně plánovacích dokumentacích všech úrovní	3
Funkční propojení a návaznost skladebných částí ÚSES uvnitř i vně území CHKO	3
Na území kokořínské části CHKO zachovaný ráz typické kulturní krajiny písčivcové oblasti s vyrovnaným zastoupením lesů a harmonicky působících sídel	2
Na území dokeské části CHKO zachovaný ráz krajiny s rozsáhlými komplexy lesů a s množstvím rozptýlené nelesní zeleně v otevřené krajině bez narušení objekty, které jsou mimo harmonické měřítko krajiny	2
Uchování volné krajiny bez zástavby, rozvoj obcí a měst v souladu s místně typickou urbanistickou strukturou, charakterem zástavby a architektonickým výrazem staveb	2
Doprava s minimálním narušením krajinného rázu, bez zhoršení současné migrační propustnosti krajiny a bez zvyšování negativního vlivu na lokality chráněných druhů rostlin a živočichů	2
Krajina minimálně narušená technickými sítěmi a s omezeným negativním vlivem na krajinný ráz, migrační prostupnost a lokality chráněných druhů rostlin a živočichů	2
Zachování typického krajinného rázu, relativní neporušenosti krajiny a cenných přírodních fenoménů regionu při zohlednění hospodářských, kulturních a sociálně ekonomických potřeb obyvatelstva	2

Tab. 1.23 Plán péče o Chráněnou krajinnou oblast Český ráj na období 2014–2023

Priority / cíle životního prostředí	Vztah k 2A-ZÚR SK
Zachovat nebo zlepšit stav přírodních biotopů s celoevropsky významnými druhy v EVL	1
Zajišťovat ochranu typického krajinného rázu Českého ráje s důrazem na proporcionalitu mezi volnou krajinou a zastavěným územím při zachování urbanistické struktury sídel; nezastavovat volnou krajinu, usměrnit rozvoj území, zaměřit se na ochranu přírodních, kulturních a historických dominant krajiny	2
Zajistit ochranu významných lokalit a krajiny před fragmentací liniovými stavbami, zvláště dopravními	3

Tab. 1.24 Plán péče o Chráněnou krajinnou oblast Český kras na období 2010–2019

Priority / cíle životního prostředí	Vztah k 2A-ZÚR SK
Zamezit rozšiřování zástavby do volné krajiny, novou výstavbu usměrňovat tak, aby sídlo tvořilo kompaktní celek; zabránit narušování tradičního rázu obcí	2

Tab. 1.25 Plán péče o Chráněnou krajinnou oblast Blaník na období 2008 – 2017

Priority / cíle životního prostředí	Vztah k 2A-ZÚR SK
Spolupracovat se zadavateli i zpracovateli ÚPD na zapracování ÚSES a pravidel k zachování hodnot tradiční zástavby a krajinného rázu do územně plánovací dokumentace	1
Zabránit pronikání výstavby do volné krajiny a při povolování staveb i přestaveb využívat výsledků studií Preventivní hodnocení krajinného rázu v CHKO Blaník a Katalog sídel v CHKO Blaník	2

2. ZHODNOCENÍ VZTAHU NÁVRHU 2A-ZÚR SK K CÍLŮM OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘIJATÝM NA VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI

Zhodnocení vztahu 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje je zaměřeno na strategickou část koncepce, tj. na hodnocení vazeb priorit ZÚR SK (ve znění 1. a 2. aktualizace) k cílům životního prostředí stanovených národními a krajskými strategickými dokumenty. Pro výběr cílů ochrany životního prostředí k hodnocení ZÚR SK (ve znění 1. a 2. Aktualizace) byly použity následující dokumenty:

NÁRODNÍ KONCEPCE

- Státní politika životního prostředí ČR pro období 2012 – 2020 (2014) – aktualizace
- Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR (2010) - aktualizace
- Národní strategie ochrany biologické rozmanitosti (2005)
- Strategie regionálního rozvoje ČR 2014 – 2020 (2013) - aktualizace
- Zásady urbánní politiky (2010) - aktualizace
- Program rozvoje venkova ČR 2014-2020 (2014) - aktualizace
- Plán hlavních povodí České republiky (2007)
- Státní energetická koncepce ČR (2015) - aktualizace
- Státní program ochrany přírody a krajiny ČR (2009) - aktualizace
- Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (koncept 2013) - aktualizace
- Státní surovinová politika (2012) - aktualizace
- Národní program snižování emisí České republiky (2007)
- Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí (2014)
- Státní energetická koncepce ČR (2004)
- Státní program ochrany přírody a krajiny ČR (1998)
- Dopravní politika ČR 2005 – 2013 (2005)
- Státní surovinová politika (1999)
- Národní program snižování emisí České republiky (2007)
- Národní plán povodí Labe (schválen Usnesením vlády ČR č. 1083 ze dne 21. 12. 2015) včetně navazujících dokumentů¹⁰:
 - Plán dílčího povodí Horního a Středního Labe (Povodí Labe s. p., 01/2016)
 - Plán dílčího povodí Dolní Vltavy (Povodí Vltavy s. p., 01/2016)
- Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Labe (schválen Usnesením vlády ČR č. 1082 ze dne 21. 12. 2015)

¹⁰ Dále uvedené dokumenty rozsahem svého zájmového území přesahují území Středočeského kraje a nejsou proto považovány za „krajské koncepce“. Jejich cíle jsou v souladu s cíli hierarchicky nadřazené dokumentace.

KRAJSKÉ KONCEPCE

- Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje (2014) - aktualizace
- Koncepce ochrany přírody a krajiny Středočeského kraje 2006 – 2016 (2006)
- Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje (2013) - aktualizace
- Územní energetická koncepce (2004)
- Program zlepšování kvality ovzduší – Zóna Střední Čechy CZ02

Předkládané hodnocení vychází z hodnocení SEA k ZÚR SK (zpracovatel Ateliér T-Plan s.r.o., 2011). Způsob hodnocení vazeb a vztahů ZÚR SK vychází z výše uvedeného hodnocení, které je aktualizováno a doplněno o hodnocení vztahu ke koncepci z oblasti veřejného zdraví tj. Národní strategii ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020.

Následující tabulky obsahují hodnocení vazeb relevantních národních koncepcí a koncepcí Středočeského kraje k navrženým prioritám ZÚR SK za použití následující stupnice:

- **1** – koncepce je relevantní dané prioritě ZÚR SK,
- **0** – koncepce není relevantní dané prioritě ZÚR SK.

Uvedeny jsou vybrané cíle jednotlivých koncepcí jako základ pro stanovení referenčního hodnotícího rámce.

Tab. 2.1 Národní koncepce

Název koncepce	Oblasti priorit řešené v rámci ZÚR SK (ve znění 1. a 2. Aktualizace)									Relevantní cíle životního prostředí dané koncepce
	(01) Vyvážený rozvoj kraje	(02) Realizace významných záměrů	(03) Regiony se soustředěnou podporou státu	(04) Polycentrická struktura osídlení	(05) Dopravní dostupnost a obslužnost	(06) Přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území	(07) Rozvoj hospodářských činností	(08) Problémy ve specifických oblastech	(09) Zlepšení vazeb mezi kraji	
Státní politika životního prostředí	1	1	1	0	1	1	1	1	0	<p>Obsahuje následující cíle relevantní k hodnoceným záměrům 2. aktualizace ZÚR SK:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zajištění ochrany vod a zlepšování jejich stavu • Ochrana a udržitelné využívání půdního a horninového prostředí • Snížení úrovně znečištění ovzduší • Ochrana a posílení ekologických funkcí krajiny • Zachování přírodních a krajinných hodnot • Zlepšení kvality prostředí v sídlech
Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR	1	1	1	0	1	1	1	1	0	<p>Obsahuje následující cíle relevantní k hodnoceným záměrům 2. aktualizace ZÚR SK:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Snižovat zdravotní rizika související s negativními faktory životního prostředí a s bezpečností potravin • Zkvalitnit a zefektivnit dopravu a zvýšit její bezpečnost • Zvýšit a zkvalitnit dopravní dostupnost, technologickou, energetickou a znalostní úroveň sídel, a tím dosáhnout i zlepšení životního prostředí v sídlech • Udržet a zvýšit ekologickou stabilitu krajiny a podporovat její funkce, zejména udržitelným hospodařením v krajině • Chránit volnou krajinu • Zastavit pokles biologické rozmanitosti • Zlepšit vodní režim krajiny

Název koncepce	Oblasti priorit řešené v rámci ZÚR SK (ve znění 1. a 2. Aktualizace)									Relevantní cíle životního prostředí dané koncepce
	(01) Vyvážený rozvoj kraje	(02) Realizace významných záměrů	(03) Regiony se soustředěnou podporou státu	(04) Polycentrická struktura osídlení	(05) Dopravní dostupnost a obslužnost	(06) Přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území	(07) Rozvoj hospodářských činností	(08) Problémy ve specifických oblastech	(09) Zlepšení vazeb mezi kraji	
Národní strategie ochrany biologické rozmanitosti	0	0	0	0	1	1	1	0	0	<p>Obsahuje následující cíle relevantní k hodnoceným záměrům 2. aktualizace ZÚR SK:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Záchrana biotopů a ekosystémů a vytváření vhodných podmínek pro jejich další existenci. • Podporovat obnovu a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, travní porosty zvláště pak nívné louky atd.). • Zachovat nebo zvýšit současnou výměru lesů jako minimální základ pro uplatňování potřeb ochrany lesní biodiverzity při zachování všech ostatních funkcí lesa. • Zlepšit retenční funkci krajiny diverzifikací využíváním krajiny a krajinných prvků a odstraněním melioračních úprav v zemědělsky neperspektivních částech krajiny. • Prosadit v kulturní krajině účinná protipovodňová opatření s využitím přirozených hydroekologických funkcí. • Podporovat význam zvláště chráněných území a ekologických sítí (zejména ÚSES) pro migraci složek biodiverzity. • Podporovat ekologicky šetrnou dopravu, zejména v chráněných krajinných oblastech a národních parcích.
Strategie regionálního rozvoje ČR	1	1	0	0	1	1	1	0	0	<p>Obsahuje následující cíle relevantní k hodnoceným záměrům 2. aktualizace ZÚR SK:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rozšíření a zkvalitnění infrastruktury • Modernizace silniční infrastruktury • Zlepšení vnitřní a vnější obslužnosti území • Omezování negativních vlivů dopravy (hluk, prach atd.) na obyvatelstvo a na krajinu • Zlepšení kvality prostředí v sídlech, ochrana a rozvoj krajinných hodnot

Název koncepce	Oblasti priorit řešené v rámci ZÚR SK (ve znění 1. a 2. Aktualizace)									Relevantní cíle životního prostředí dané koncepce
	(01) Vyvážený rozvoj kraje	(02) Realizace významných záměrů	(03) Regiony se soustředěnou podporou státu	(04) Polycentrická struktura osídlení	(05) Dopravní dostupnost a obslužnost	(06) Přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území	(07) Rozvoj hospodářských činností	(08) Problémy ve specifických oblastech	(09) Zlepšení vazeb mezi kraji	
Zásady urbánní politiky 2007 – 2013	1	1	0	0	1	1	1	0	0	<p>Obsahuje následující cíle relevantní k hodnoceným záměrům 2. aktualizace ZÚR SK:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Podporovat spolupráci a propojování síť ť m ě st na národní a nadnárodní úrovni • Zlepšovat využití a uspořádání území • Pečovat o krajinu a chránit přírodní prostředí ve městech a v silně urbanizované krajině (města a příměstské oblasti) • Chránit plochy zeleně a nezastavěných pozemků s potenciálem naplnění rekreačních a ekologických funkcí v zájmu udržitelného rozvoje systému sídelní zeleně
Program rozvoje venkova ČR na období 2014-2020	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Neobsahuje následující cíle relevantní k hodnoceným záměrům 2. aktualizace ZÚR SK.
Plán hlavních povodí České republiky	0	0	0	0	0	1	0	0	0	<p>Obsahuje následující cíle relevantní k hodnoceným záměrům 2. aktualizace ZÚR SK:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Chránit povrchové a podzemní vody, umožnit udržitelné a vyvážené užívání vodních zdrojů. • Zajištění ochrany vodních poměrů v krajině a zlepšování retenční schopnosti krajiny. • Udržení a systematické zvyšování biologické rozmanitosti původních druhů. • Omezovat aktivity v záplavových územích zhoršující odtokové poměry a zvyšující povodňová rizika.

Název koncepce	Oblasti priorit řešené v rámci ZÚR SK (ve znění 1. a 2. Aktualizace)									Relevantní cíle životního prostředí dané koncepce
	(01) Vyvážený rozvoj kraje	(02) Realizace významných záměrů	(03) Regiony se soustředěnou podporou státu	(04) Polycentrická struktura osídlení	(05) Dopravní dostupnost a obslužnost	(06) Přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území	(07) Rozvoj hospodářských činností	(08) Problémy ve specifických oblastech	(09) Zlepšení vazeb mezi kraji	
Národní plán povodí Labe	0	0	0	0	0	1	0	0	0	Obsahuje následující cíle relevantní k hodnoceným záměrům 2. aktualizace ZÚR SK: <ul style="list-style-type: none"> • Zamezení zhoršení stavu všech útvarů povrchových vod. • Zajištění ochrany, zlepšení stavu a obnova všech útvarů povrchových vod. • Zamezení nebo omezení vstupů znečišťujících látek do podzemních vod a zamezení zhoršení stavu všech vodních útvarů těchto vod • Odvrácení jakéhokoliv významného a trvalého vzestupného trendu koncentrace nebezpečných. Zvláště nebezpečných a jiných závadných látek jako důsledku dopadů lidské činnosti, za účelem snížení znečištění podzemních vod.
Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Labe	1	0	0	0	0	1	0	0	0	Obsahuje následující cíle relevantní k hodnoceným záměrům 2. aktualizace ZÚR SK: <ul style="list-style-type: none"> • Zabránění vzniku nového rizika a snížení rozsahu ploch v nepřijatelném riziku • Snížení míry povodňového nebezpečí • Zvýšení připravenosti obyvatel a odolnosti staveb, objektů infrastruktury, hospodářských a jiných aktivit vůči negativním účinkům povodní.
Státní energetická koncepce ČR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	Neobsahuje cíle relevantní k hodnoceným záměrům 2. aktualizace ZÚR SK.

Název koncepce	Oblasti priorit řešené v rámci ZÚR SK (ve znění 1. a 2. Aktualizace)									Relevantní cíle životního prostředí dané koncepce
	(01) Vyvážený rozvoj kraje	(02) Realizace významných záměrů	(03) Regiony se soustředěnou podporou státu	(04) Polycentrická struktura osídlení	(05) Dopravní dostupnost a obslužnost	(06) Přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území	(07) Rozvoj hospodářských činností	(08) Problémy ve specifických oblastech	(09) Zlepšení vazeb mezi kraji	
Státní program ochrany přírody a krajiny ČR	1	0	1	0	1	1	0	0	1	<p>Obsahuje následující cíle relevantní k hodnoceným záměrům 2. aktualizace ZÚR SK:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Udržet a zvyšovat přírodní a estetické hodnoty krajiny. • Zajistit udržitelné využívání krajiny jako celku především omezením zástavby krajiny, zachováním její prostupnosti a omezením další fragmentace s přednostním využitím ploch v sídelních útvarech, případně ve vazbě na ně. • Zabezpečení ochrany půdy jako nezastupitelného a neobnovitelného přírodního zdroje, s uplatněním principů udržitelného rozvoje a s ohledem na ostatní složky životního prostředí, omezení negativního trendu snižování rozlohy kvalitní zemědělské půdy, snížení negativního působení ohrožujících činitelů na půdu, které ohrožují poskytování ekosystémových služeb půdními ekosystémy (produkční a ekologické funkce půdy).
Dopravní politika ČR	1	0	1	0	1	0	0	0	1	<ul style="list-style-type: none"> • Obsahuje následující cíle relevantní k hodnoceným záměrům 2. aktualizace ZÚR SK: • Postupně odstraňovat ekologické zátěže vyvolané stávající infrastrukturou, na stávající infrastrukturu uplatňovat opatření na ochranu před hlukem a vibracemi, a to přednostně v hustě obydlených místech s překročenými hygienickými limity hluku. • Minimalizovat negativní vlivy dopravy na veřejné zdraví, stabilitu ekosystémů v krajině, jejich struktury, vazby a funkce. • Postupně zvyšovat průchodnost dopravní infrastruktury pro volně žijící organismy a člověka. Při výstavbě a rekonstrukcích dopravních staveb využívat technická a jiná řešení zajišťující funkční prostupnost pro živočichy a zajistit zprůchodnění stávajících dopravních staveb v úsecích s prokázaným významným fragmentačním vlivem. • Dopravní koridory a stavby plánovat, navrhovat a realizovat s ohledem na požadavek zajištění konektivity populací volně žijících živočichů a zajištění jejich dostatečné migrační propustnosti.

Název koncepce	Oblasti priorit řešené v rámci ZÚR SK (ve znění 1. a 2. Aktualizace)									Relevantní cíle životního prostředí dané koncepce
	(01) Vyvážený rozvoj kraje	(02) Realizace významných záměrů	(03) Regiony se soustředěnou podporou státu	(04) Polycentrická struktura osídlení	(05) Dopravní dostupnost a obslužnost	(06) Přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území	(07) Rozvoj hospodářských činností	(08) Problémy ve specifických oblastech	(09) Zlepšení vazeb mezi kraji	
										<ul style="list-style-type: none"> Při přípravě a realizaci projektů rozvoje dopravní infrastruktury minimalizovat dopady na jednotlivé složky životního prostředí a na veřejné zdraví.
Státní surovinová politika	1	0	1	0	1	0	0	0	1	<p>Obsahuje následující cíle relevantní k hodnoceným záměrům 2. aktualizace ZÚR SK:</p> <ul style="list-style-type: none"> Minimalizace emisí poškozujících životní prostředí.
Národní program snižování emisí České republiky	1	0	1	0	1	0	0	0	1	<p>Obsahuje následující cíle relevantní k hodnoceným záměrům 2. aktualizace ZÚR SK:</p> <ul style="list-style-type: none"> Snížit, s důrazem na podporu nových environmentálně šetrných technologií a využití potenciálu energetických úspor, zátěž životního prostředí látkami poškozujícími ekosystémy a vegetaci a vytvořit předpoklady pro regeneraci postižených složek životního prostředí a pro snižování rizik pro lidské zdraví, která plynou ze znečištění ovzduší. Plnit stanovené hodnoty národních emisních stropů pro oxid siřičitý, oxidy dusíku, těkavé organické látky a amoniak. Přispět ke snížení úrovně znečištění ovzduší PM₁₀ pod platné imisní limity. Přispět ke snížení úrovně znečištění ovzduší benzo(a)pyrenem pod platný cílový imisní limit.
Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí	1	0	1	0	1	0	1	1	0	<p>Obsahuje následující cíle relevantní k hodnoceným záměrům 2. aktualizace ZÚR SK:</p> <ul style="list-style-type: none"> Podílet se na vytváření podmínek pro rozvoj odolných sociálních skupin, tedy komunit žijících v prostředí, které je příznivé pro jejich zdraví.

Tab. 2.2 Krajské koncepce

Název koncepce	Oblasti priorit řešené v rámci ZÚR SK (ve znění 1. a 2. Aktualizace)									Relevantní cíle životního prostředí dané koncepce
	(01) Vyvážený rozvoj kraje	(02) Realizace významných územních akcí	(03) Regiony se soustředěnou podporou státu	(04) Polycentrická struktura osídlení	(05) Dopravní dostupnost a obslužnost	(06) Přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území	(07) Rozvoj hospodářských činností	(08) Problémy ve specifických oblastech	(09) Zlepšení vazeb mezi kraji	
Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje	1	1	1	0	1	1	1	1	0	Obsahuje následující cíle relevantní k hodnoceným záměrům 2. aktualizace ZÚR SK: <ul style="list-style-type: none"> Ochrana významných a chráněných území, krajiny a krajinných prvků, ochrana neživé přírody Snížování emisí a zlepšování kvality ovzduší
Koncepce ochrany přírody a krajiny Středočeského kraje	1	1	1	0	1	1	1	1	1	Obsahuje následující cíle relevantní k hodnoceným záměrům 2. aktualizace ZÚR SK: <ul style="list-style-type: none"> Zvýšení výměry lesů důslednou ochranou stávajících a zalesněním vhodných lokalit nelesních půd. Obnova vodního režimu krajiny, zvýšení retenční schopnosti krajiny. Omezení ztrát zemědělské a lesní půdy v důsledku nepřiměřené územní expanze suburbanizovaných území. Ke krajině šetrná a bezbariérová infrastruktura. Zvýšení množství rozptýlené zeleně.
Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje	1	0	0	0	0	0	1	0	0	Neobsahuje cíle relevantní k hodnoceným záměrům 2. aktualizace ZÚR SK.
Územní energetická koncepce	1	0	0	0	1	1	1	0	0	Obsahuje následující cíle relevantní k hodnoceným záměrům 2. aktualizace ZÚR SK: <ul style="list-style-type: none"> Zlepšení životního prostředí pro občany, zejména snížení emisí do ovzduší.

Název koncepce	Oblasti priorit řešené v rámci ZÚR SK (ve znění 1. a 2. Aktualizace)									Relevantní cíle životního prostředí dané koncepce
	(01) Vyvážený rozvoj kraje	(02) Realizace významných územních strategií	(03) Regiony se soustředěnou podporou státu	(04) Polycentrická struktura osídlení	(05) Dopravní dostupnost a obslužnost	(06) Přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území	(07) Rozvoj hospodářských činností	(08) Problémy ve specifických oblastech	(09) Zlepšení vazeb mezi kraji	
Program zlepšování kvality ovzduší – Zóna Střední Čechy CZ02	1	0	0	0	1	0	0	0	0	<p>Obsahuje následující cíle relevantní k hodnoceným záměrům 2. aktualizace ZÚR SK:</p> <ul style="list-style-type: none"> do roku 2020 dosáhnout na celém území zóny CZ02 Střední Čechy splnění imisních limitů daných zákonem o ochraně ovzduší v příloze č. 1 v bodě 1 a 3. <p>Cíl programu je stanoven tak, aby k roku 2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> došlo ke snížení koncentrací znečišťujících látek v ovzduší, aby kvalita ovzduší byla zlepšena tam, kde jsou imisní limity na území zóny překračovány, byla kvalita ovzduší udržena a zlepšována také tam, kde jsou současné koncentrace znečišťujících látek pod hodnotami imisních limitů.

TÉMATÁ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A STANOVENÍ REFERENČNÍHO HODNOTÍCÍHO RÁMCE

Na základě analýzy relevantních národních a krajských dokumentů byla stanovena jednotlivá témata ochrany životního prostředí a k nim formulovány odpovídající cíle. Tato sada cílů představuje rámec pro hodnocení vazeb priorit 2 Aktualizace ZÚR SK k tématům ochrany životního prostředí.

Cíle byly formulovány takovým způsobem, aby vyjadřovaly očekávaný stav pro dané téma ochrany životního prostředí a zároveň postihovaly vazbu rozvoje a využití území na dané téma. Hlavní otázkou pro hodnocení bylo, zda a jak jsou daná témata (reprezentovaná příslušnými cíli ochrany životního prostředí) zohledněna v návrhu strategických priorit 2 Aktualizace ZÚR SK.

Téma: Hygiena životního prostředí

- Referenční cíl: Snižet počet obyvatel vystavených překročeným limitním koncentracím škodlivých látek v ovzduší.
 - ⇒ Indikátory: rozloha území s překročenými kritickými zátěžemi z ovzduší; počet obyvatel, žijících v územích s překročenými kritickými zátěžemi z ovzduší
 - ⇒ Zdroj dat: ČHMÚ, ČSÚ
- Referenční cíl: Snižovat hlukovou zátěž z dopravy.
 - ⇒ Indikátory: počet obyvatel žijících v územích, zatížených nadměrným hlukem z dopravy; podíl obydlených oblastí zatížených nadměrným hlukem z celkové rozlohy obydlených oblastí kraje
 - ⇒ Zdroj dat: Ministerstvo zdravotnictví – hlukové mapy, Zdravotní ústav ve Středočeském kraji
- Referenční cíl: Rozvíjet environmentálně šetrné formy dopravy.
 - ⇒ Indikátory: dosažitelnost MHD; počet spojů veřejné dopravy; délka cyklistických stezek
 - ⇒ Zdroj dat: IDOS, Český statistický úřad – počet spojů veřejné dopravy, Krajský úřad Středočeského kraje

Téma: Vodní režim

- Referenční cíl: Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před povodněmi.
 - ⇒ Indikátor: počet protipovodňových opatření
 - ⇒ Zdroj dat: Povodí Vltavy s. p., Povodí Labe s. p., Krajský úřad Středočeského kraje

Téma: Příroda a biodiverzita

- Referenční cíl: Ochrana přírody a biodiverzity.
 - ⇒ Indikátor: počet výjimek ze zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny
 - ⇒ Zdroj dat: krajský orgán ochrany přírody, Ministerstvo životního prostředí

Téma: Krajina

- Referenční cíl: Omezit fragmentaci krajiny.
 - ⇒ Indikátor: míra fragmentace krajiny dopravou – změna výměry dopravou nefragmentovaných území o plošném rozsahu větším než 100 km² (pozn.: limity fragmentace jsou silnice s intenzitou dopravy vyšší než 1000 vozidel/den a vícekolejné železniční tratě)
 - ⇒ Zdroj dat: Český statistický úřad – Statistická ročenka Středočeského kraje

- Referenční cíl: Zvýšit ekologickou stabilitu krajiny.
 - ⇒ Indikátor: koeficient ekologické stability
 - ⇒ Zdroj dat: Český statistický úřad
- Referenční cíl: Ochrana krajinného rázu a přírodních dominant.
 - ⇒ Indikátor: počet zásahů záporně ovlivňujících charakteristiky a hodnoty krajinného rázu
 - ⇒ Zdroj dat: krajský orgán ochrany přírody

Téma: Půda

- Referenční cíl: Omezit zábory nezastavěné půdy, zejména zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkcí lesa.
 - ⇒ Indikátory podíl/rozsah nových záborů půdy; podíl plochy vyňaté ze ZPF/PUPFL
 - ⇒ Zdroj dat: Český úřad zeměměřický a katastrální
- Referenční cíl: Přednostně využívat opuštěné dříve využívané plochy - brownfields.
 - ⇒ Indikátor: plocha znovu využitého území (brownfields)
 - ⇒ Zdroj dat: CzechInvest, Krajský úřad Středočeského kraje

3. ÚDAJE O SOUČASNÉM STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ A JEHO PŘEDPOKLÁDANÉM VÝVOJI, POKUD BY NEBYLY UPLATNĚNY ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE

3.1. OVZDUŠÍ

POUŽITÉ PODKLADY

Pro vyhodnocení emisní a imisní situace na území Středočeského kraje a v širším zájmovém území byly použity následující podklady:

- celková emisní bilance Středočeského kraje za rok 2013 v členění podle kategorií zdrojů emisí (Český hydrometeorologický ústav Praha);
- databáze individuálně sledovaných stacionárních zdrojů emisí (ČHMÚ Praha);
- výsledky Celostátního sčítání dopravy 2010 (Ředitelství silnic a dálnic ČR);
- výsledky sčítání intenzit dopravy na sledované komunikační síti hl. m. Prahy v roce 2013 (Technická správa komunikací hl. m. Prahy);
- ročenky Znečištění ovzduší na území České republiky za roky 2011 – 2013 (ČHMÚ Praha);
- Oblasti s překročenými imisními limity v roce 2011, 2013 a 2013 (ČHMÚ Praha).

IMISNÍ LIMITY

Imisní limity udávají maximální přípustné koncentrace znečišťujících látek v ovzduší. V současné době platí imisní limity stanovené v příloze č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Rozlišují se imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí, imisní limity vyhlášené pro ochranu ekosystémů a vegetace, imisní limity pro celkový obsah znečišťující látky v částicích PM₁₀ vyhlášené pro ochranu zdraví lidí a imisní limity pro troposférický ozón. U limitů, které mají dobu průměrování kratší než 1 rok, je v některých případech uveden přípustný počet překročení limitu během roku.

Předkládané vyhodnocení je zaměřeno na problematiku překračování imisních limitů pro ochranu zdraví lidí, jako hlavní hygienický problém z hlediska kvality ovzduší. Následující tabulky tedy uvádějí přehled limitů pro ochranu zdraví lidí a přípustných počtů překročení.

Tab. 3.1 Imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí

Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit	Maximální počet překročení
Oxid dusičitý	1 hodina	200 µg.m ⁻³	18
Oxid dusičitý	1 kalendářní rok	40 µg.m ⁻³	-
Oxid siřičitý	1 hodina	350 µg.m ⁻³	24
Oxid siřičitý	24 hodin	125 µg.m ⁻³	3
Oxid uhelnatý	max. denní 8hod průměr	10 mg.m ⁻³	-
Benzen	kalendářní rok	5 µg.m ⁻³	-
Suspendované částice PM ₁₀	24 hodin	50 µg.m ⁻³	35
Suspendované částice PM ₁₀	1 kalendářní rok	40 µg.m ⁻³	-
Suspendované částice PM _{2,5}	1 kalendářní rok	25 µg.m ⁻³	-

Znečišťující látka	Doba průměrování	Imisní limit	Maximální počet překročení
Olovo	1 kalendářní rok	0,5 $\mu\text{g.m}^{-3}$	-
Troposférický ozón	max. denní 8hod průměr	120 $\mu\text{g.m}^{-3}$	25
Arsen (obsah v PM ₁₀)	1 kalendářní rok	6 ng.m ⁻³	-
Kadmium (obsah v PM ₁₀)	1 kalendářní rok	5 ng.m ⁻³	-
Nikl (obsah v PM ₁₀)	1 kalendářní rok	20 ng.m ⁻³	-
Benzo[a]pyren (obsah v PM ₁₀)	1 kalendářní rok	1 ng.m ⁻³	-

CHARAKTERISTIKA CELKOVÉ SITUACE NA ÚZEMÍ STŘEDOČESKÉHO KRAJE

Pro Středočeský kraj jsou charakteristická určitá specifika, vyplývající z jeho polohy, která do určité míry determinují stav kvality ovzduší v regionu. Území kraje je velmi silně dopravně zatíženo, jelikož přes něj vedou silně frekventované pozemní komunikace spojující Prahu s ostatními kraji (zejména dálnice D1, D5, D8, D11 a dálnice D4, D6 a D10). Dálnice D1 na výjezdu z Prahy je s intenzitou dopravy 80 tisíc vozidel denně nejfrekventovanější extravilánovou silniční komunikací v ČR. Pro kraj je rovněž charakteristické poměrně vysoké zastoupení průmyslu (automobilového, chemického, potravinářského, slévárenského ad.) a energetických zdrojů.

Středočeský kraj nemá metropoli, největší město (Kladno) čítá cca 68 tisíc obyvatel. Stáří domovního fondu je dle SLDB 2011 zejména u bytových domů výrazně nižší v porovnání s celorepublikovým průměrem (45,4 oproti 52,4 let), u rodinných domů zhruba průměrné (48,7 proti 49,3 let). Převládajícím druhem vytápění je ústřední topení, nejčastěji byl jako zdroj energie používán k vytápění obydlených bytů v rámci kraje plyn (33 %), podíl uhlí a uhelných paliv činil 16 %.

Celková emisní bilance Středočeského kraje za rok 2013 je uvedena v následující tabulce.

Tab. 3.2 Produkce emisí na území STČK dle kategorií zdrojů (2013)

Rok	REZZO 1 (zvl. velké a velké zdroje)		REZZO 2 (střední zdroje)		REZZO 3 (malé zdroje)*		REZZO 4 (mobilní zdroje)		Celkem
	(t/rok)	%	(t/rok)	%	(t/rok)	%	(t/rok)	%	
TZL	1 156	14,8	4	0,1	5 371	68,9	1 267	16,2	7 798
SO ₂	16 637	78,8	0	0,0	4 446	21,1	24	0,1	21 107
NO _x	11 255	43,1	62	0,2	1 414	5,4	13 360	51,2	26 091
CO	3 797	5,3	15	0,0	52 093	72,3	16 101	22,4	72 006
VOC	2 897	12,5	3	0,0	15 947	68,9	4 309	18,6	23 157
amoniak	43	0,4	0	0,0	10 161	96,1	369	3,5	10 573

*) Skupina REZZO 3 zahrnuje lokální vytápění a emise ze stavebních činností, chovů hosp. zvířat, aplikace minerálních hnojiv a nesledovaných zdrojů použití rozpouštědel.

zdroj: ČHMÚ Praha

Z tabulky je patrné, že každá skupina zdrojů (s výjimkou REZZO 2) se určitým způsobem významně podílí na znečišťování ovzduší:

- hlavním zdrojem emisí tuhých látek je lokální vytápění (69 %), významný podíl má i doprava a velké průmyslové a energetické zdroje
- u oxidu siřičitého má dominantní podíl skupina zvl. velkých a velkých zdrojů (79 %), zbytek emisí tvoří zdroje malé
- u oxidů dusíku má nadpoloviční podíl doprava (51 %), velmi významný je však i vliv zvláště velkých a velkých zdrojů (43 %), naproti tomu podíl lokálních topenišť činí pouze 5 %

- v případě těkavých organických látek je rozhodující skupinou REZZO 3, kam je v tomto případě zařazena kromě lokálních topenišť též i plošná bilance emisí VOC z použití rozpouštědel
- obdobně je tomu u amoniaku, kde je skupina REZZO 3 reprezentována chovy hospodářských zvířat.

Celková úroveň znečištění ovzduší na území Středočeského kraje se postupně snižuje. Jako souhrnný ukazatel stavu imisní situace se standardně používá rozsah plochy překročení imisních limitů, vyjádřený v % území kraje. Z tohoto hlediska se imisní situace v posledních třech letech výrazně zlepšila, a to u obou imisních hodnot, které byly ve Středočeském kraji tradičně vnímány jako dlouhodobě problematické

- rozsah překročení 24hodinového limitu pro částice PM10 klesl skokově z 38 % území na méně než 1 %
- u benzo[a]pyrenu došlo k snížení z 31 – 41 % na 5 % území

Tento pokles je dán skutečností, že na řadě měřicích stanic imise oscilují blízko limitních hodnot, takže i mírné plošné zlepšení (např. díky lepším meteorologickým podmínkám daného roku) vede k výraznému poklesu rozlohy území s překročením limitu (za rok 2014 je tak na základě analýzy dat ze stanic imisního monitoringu očekáván opětovný mírný nárůst rozlohy nadlimitních oblastí). Nicméně celkové zlepšování situace je nepochybné. Kromě uvedených dvou veličin dochází zcela lokálně (tisíciny až setiny procent území) též k překračování limitů pro roční průměr PM10, oxid dusičitý a arsen.

Tab. 3.3 Rozsah překročení imisních limitů v % území Středočeského kraje (2013)

	PM10 – rok	PM10 – den	NO2	BaP	As	Ni	O3 – 8 hod
2011	–	37,84	–	30,99	0,04	0,38	–
2012	0,01	3,02	–	41,01	–	–	1,67
2013	0,02	0,86	0,002	5,21	0,03	–	0,26

zdroj: ČHMÚ Praha

CHARAKTERISTIKA EMISNÍ A IMISNÍ SITUACE V ŠIRŠÍM ZÁJMOVÉM ÚZEMÍ

Zdroje znečišťování ovzduší

Nejvýznamnější individuálně sledované stacionární zdroje emisí

V tabulce 3.4 je uveden přehled nejvýznamnějších individuálně sledovaných zdrojů znečišťování ovzduší z hlediska celkového objemu tuhých látek, oxidu siřičitého a oxidů dusíku.

Zdroje REZZO 1 a REZZO 2 uvedené v tabulce tvoří:

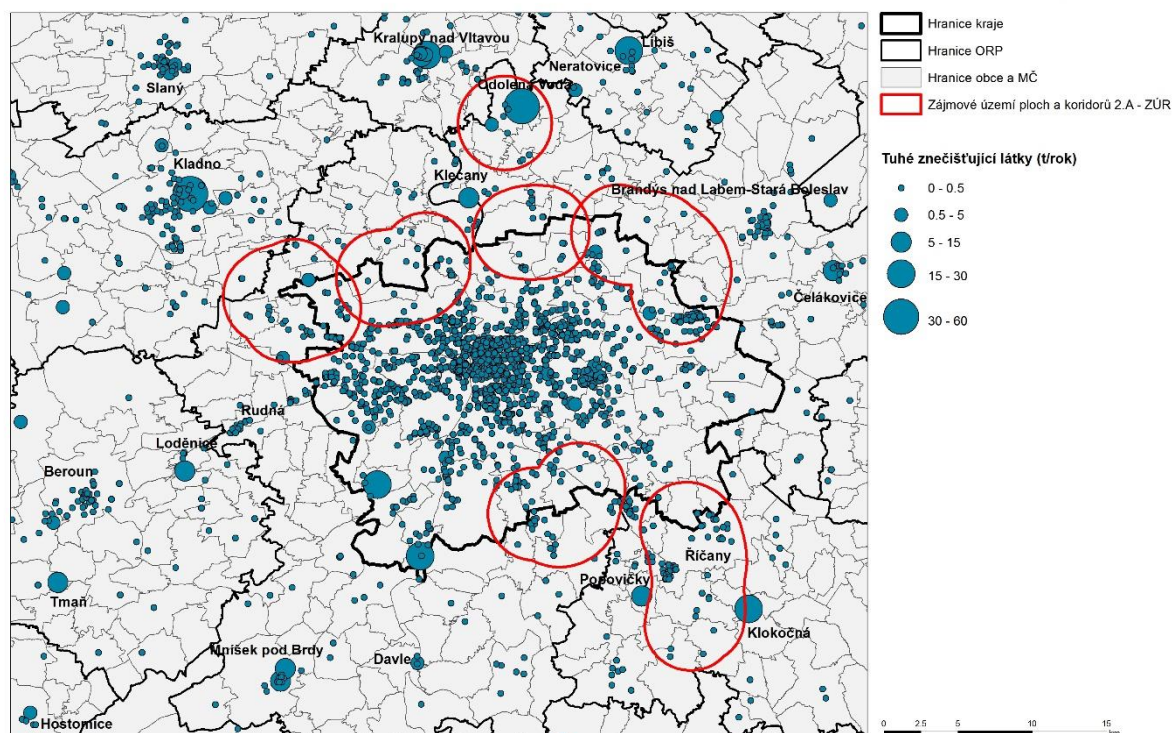
- 72 % celkových emisí TZL v širším zájmovém území 2. aktualizace ZÚR STČK (v celém výřezu, tj. na území Prahy + části STČK)
- 99 % celkových emisí SO2 v širším zájmovém území 2. aktualizace ZÚR STČK
- 85 % celkových emisí NOx v širším zájmovém území 2. aktualizace ZÚR STČK

Tab. 3.4 Nejvýznamnější individuálně sledované zdroje na území STČK (2013)

Látka	Kraj	Zdroj	(t.rok ⁻¹)
TZL	Středočeský	Alpiq Generation (CZ) s.r.o. - Elektrárna Kladno	59,8
	Středočeský	COLAS CZ, a.s. - obalovna živičných směsí a kamenolom Čenkov	44,5
	Praha	KÁMEN Zbraslav, spol. s r.o. - Praha, Žitavského	29,7
	Středočeský	SPOLANA a.s.	26,9
	Praha	Českomoravský cement, závod Králův Dvůr - Radotín, provozovna Ra-dotín	23,4
	Středočeský	ČESKÁ RAFINÉRSKÁ, a.s. - rafinérie Kralupy nad Vltavou	20,0
	Středočeský	KÁMEN Zbraslav, spol. s r.o. - Všestary	19,2
	Středočeský	Lom Klecany s.r.o. - kamenolom, Klecany	14,2
	Středočeský	Vápenka Čertovy schody a.s.	10,8
	Středočeský	TAMERO - Teplárna Kralupy	10,6
SO ₂	Středočeský	Alpiq Generation (CZ) s.r.o. - Elektrárna Kladno	2 748,1
	Středočeský	SPOLANA a.s.	1 049,4
	Středočeský	ČESKÁ RAFINÉRSKÁ, a.s. - rafinérie Kralupy nad Vltavou	979,2
	Praha	Pražská teplárenská a.s. - Teplárna Malešice	203,8
	Středočeský	S.P.T. spol. s r.o. - Mníšek pod Brdy	57,3
	Středočeský	TAMERO - Teplárna Kralupy	44,2
	Středočeský	Vápenka Čertovy schody a.s.	14,3
	Praha	TEDOM a.s. - kogenerační teplárna areál Daewo-Avia	7,2
	Středočeský	Zemědělské družstvo vlastníků - Dolní Břežany - Bioplynová stanice	6,9
	Praha	KNAUF Praha, spol. s r.o., výrobní závod Praha	6,0
	Praha	Jan Fiala - cihelna Štěrboholy	5,7
NO _x	Středočeský	Alpiq Generation (CZ) s.r.o. - Elektrárna Kladno	1 761,7
	Praha	Českomoravský cement, závod Králův Dvůr - Radotín, provozovna Ra-dotín	837,2
	Středočeský	SPOLANA a.s.	649,4
	Středočeský	TAMERO - Teplárna Kralupy	284,7
	Praha	Pražské služby, a.s. - Závod 14, Zařízení na energetické využití odpadů Malešice	181,2
	Středočeský	ČESKÁ RAFINÉRSKÁ, a.s. - rafinérie Kralupy nad Vltavou	175,4
	Praha	Pražská teplárenská a.s. - Teplárna Malešice	127,9
	Středočeský	Vápenka Čertovy schody a.s.	95,0
	Praha	MITAS a.s. - VÚ Praha	49,7
	Praha	Pražské vodovody a kanalizace, a.s. - ÚČOV Praha 6	44,5

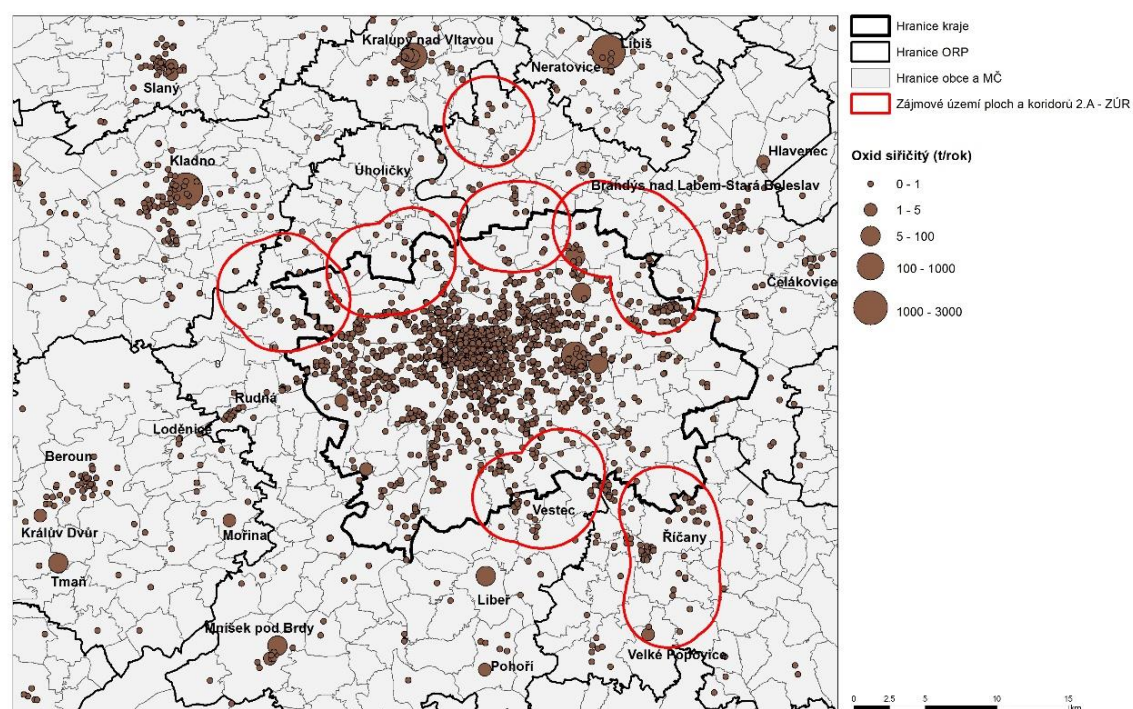
Obr. 3.1 Sledované zdroje emisí TZL pro STČK (2013)

Individuální sledované zdroje emisí - TZL (2013)



Obr. 3.2 Sledované zdroje emisí SO₂ pro STČK (2013)

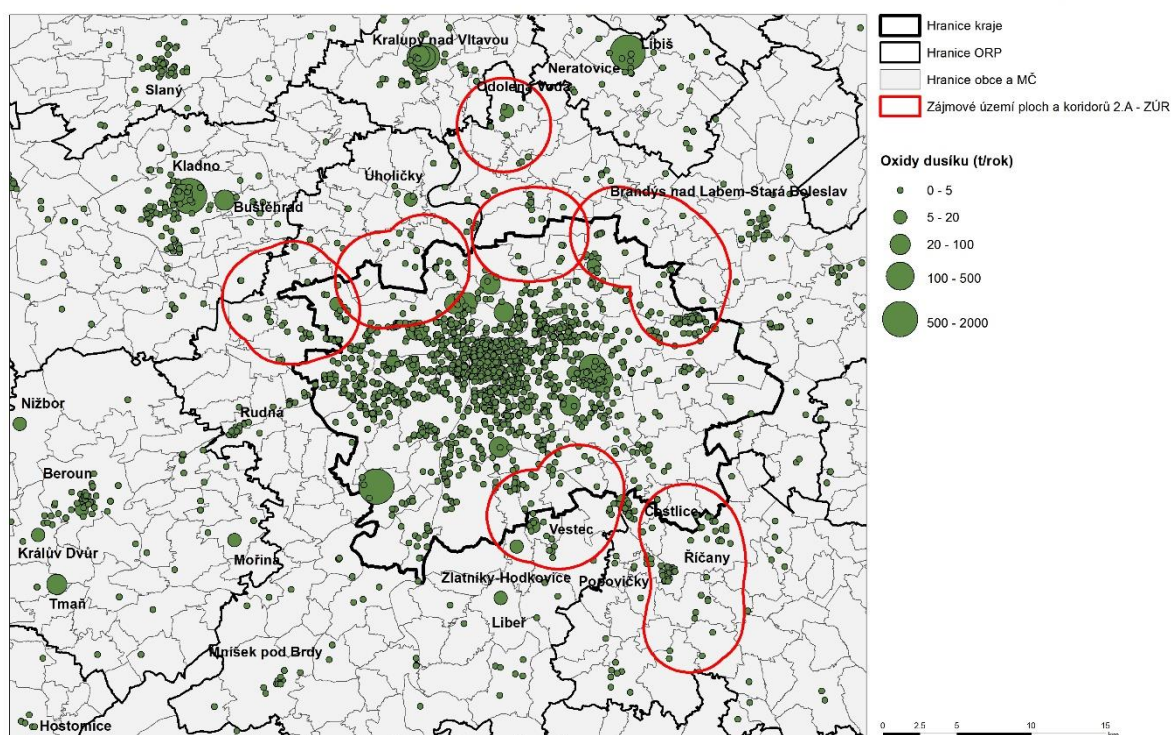
Individuální sledované zdroje emisí - SO₂ (2013)



Obr. 3.3 Sledované zdroje emisí NO_x pro STČK (2013)

Individuální sledované zdroje emisí - NO_x (2013)

Širší zájmové území



Automobilová doprava

Pro komunikace na území Středočeského kraje byly jako zdroj dat použity údaje z celostátního sčítání dopravy ŘSD 2010. Pro komunikace nacházející se na území hl. m. Prahy pak byly jako podkladová data použity údaje z dopravního sčítání intenzit dopravy na sledované síti TSK Praha pro rok 2013. Jelikož byly podklady o intenzitách automobilové dopravy z různých let, byly údaje ze sčítání dopravy ŘSD 2010 přepočítány rovněž pro rok 2013. K přepočtu těchto údajů byly použity vybrané koeficienty vývoje intenzit dopravy uvedené v TP 225 – Prognóza intenzit automobilové dopravy. V následujících tabulkách a kartogramech jsou prezentovány celkové denní intenzity automobilové dopravy (všech vozidel) a celkové denní intenzity nákladní automobilové dopravy.

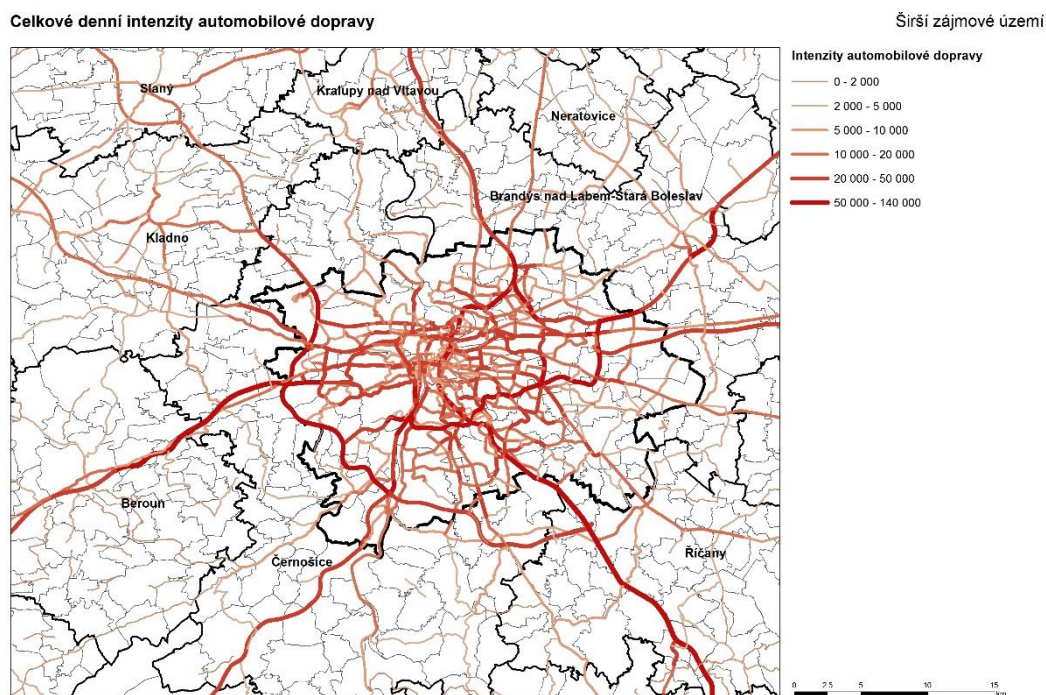
Následující tabulky a kartogramy uvádějí přehled nejvíce zatížených úseků silnic. Nejvíce zatížené úseky z hlediska celkové intenzity dopravy se nacházejí na území Prahy, jedná se o Barrandovský most s intenzitami přes 135 tis. vozidel za 24 hod, Jižní spojkou, Strakonickou ulici a dálnici D1. Naopak z hlediska intenzit nákladní automobilové dopravy se nejvíce zatížené úseky nacházejí ve Středočeském kraji, jedná se o dálnici D1 s téměř 20 tis. nákladních vozidel za 24 hod, na dalších místech jsou Jižní spojkou a Pražský okruh.

Tab. 3.5 Celkové denní intenzity automobilové dopravy (2013)

Komunikace	Kraj	Úsek	Číslo sčít. úseku	Počet vozidel/24 hod
MO	Praha	Barrandovský most (Jižní spojkou – Strakonická)	4100 - 5033	136 169
R1	Praha	Jižní spojkou (5. května – Vídeňská)	4016 - 4034	132 662
R1	Praha	Jižní spojkou (Chodovská – V Korytech)	4096 - 10065	122 200
MO	Praha	Strakonická (Barrandovský most - Dobříšská)	5033 - 5120	114 125
R1	Praha	Jižní spojkou (Průběžná – V Korytech)	10064 - 10065	112 800
R1	Praha	Jižní spojkou (Sulická – Braník)	4094 - 4101	111 762
D1	Praha	úsek D1 (Chodovec – přípojka Chodov)	4017 - 4018	111 400

Komunikace	Kraj	Úsek	Číslo sčít. úseku	Počet vozidel/24 hod
R1	Praha	Jižní spojka (Víteňská - Sulická)	4034 - 4094	109 362
R1	Praha	Jižní spojka (5. května – Víteňská)	4016 - 4096	103 900
R8	Praha	5. května (Jižní spojka – Ryšavého)	4016 - 4093	103 079
D1	Praha	úsek D1 (přípojka Chodov – přípojka Šeberov)	4018 - 4019	100 400
D1	Praha	úsek D1 (přípojka Šeberov – hranice Prahy)	4019 - 4020	99 400
R1	Praha	Jižní spojka (Barrandovský most - Braník)	4100 - 4101	98 262
R1	Praha	Jižní spojka (Průběžná – Průmyslová)	10064 - 10082	93 200
-	Praha	Wilsonova (Hlávkův most – Bulhar)	1043 - 1055	92 031
-	Praha	5. května (Na strži – Vyskočilova)	4014 - 4015	90 217
D1	Středočeský	úsek D1 (exit 12 – exit 15)	1-8027	89 544
D1	Středočeský	úsek D1 (exit 12- exit 10)	1-8023	86 060
R1	Praha	Pražský okruh (Ořešská - Chrástřany)	5064 - 5076	85 800
R1	Praha	Pražský okruh (Ořešská – K Barrandovu)	5064 - 5101	85 200

Obr. 3.4 Celkové denní intenzity automobilové dopravy (2013)



Tab. 3.6 Celkové denní intenzity nákladní automobilové dopravy (2013)

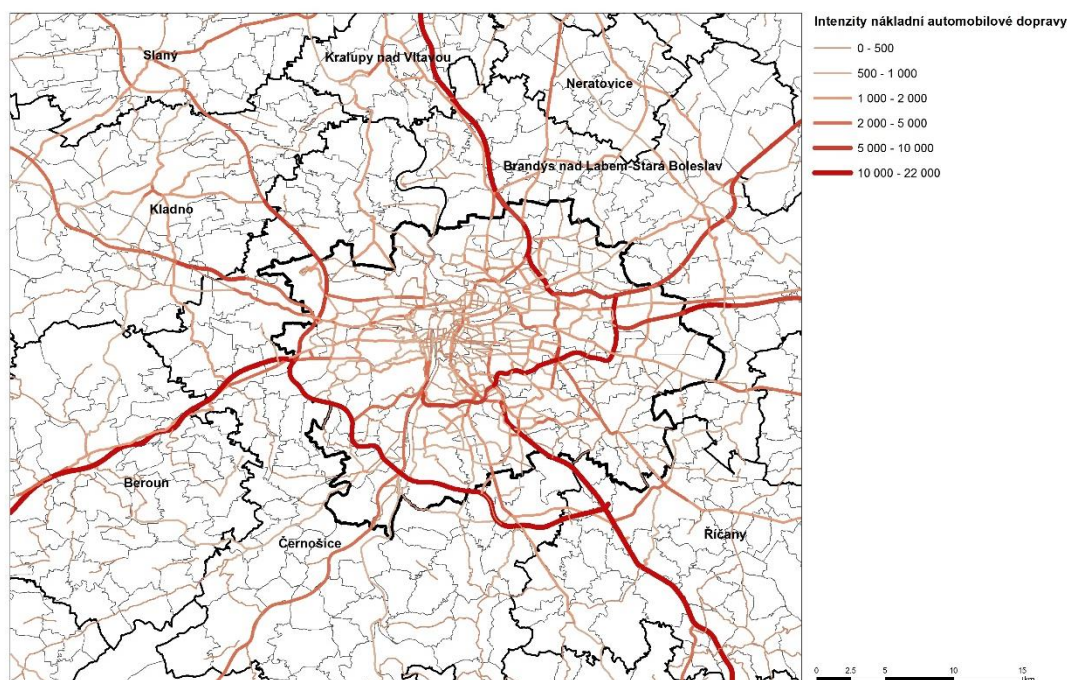
Komunikace	Kraj	Úsek	Číslo sčít. úseku	Počet vozidel/24 hod
D1	Středočeský	úsek D1 (exit 6 - exit 10)	1-8026	19 944
D1	Středočeský	úsek D1 (exit 12- exit 10)	1-8023	18 773
D1	Středočeský	úsek D1 (exit 12 – exit 15)	1-8027	17 609
D1	Středočeský	úsek D1 (exit 15 – exit 21)	1-8028	15 741
R1	Praha	Jižní spojka (Chodovská – V Korytech)	4096 - 10065	14 900
R1	Praha	Pražský okruh (Ořešská - Chrástřany)	5064 - 5076	14 900
R1	Praha	Pražský okruh (Ořešská – K Barrandovu)	5064 - 5101	14 900
R1	Praha	Jižní spojka (Průběžná – V Korytech)	10064 - 10065	14 600
R1	Praha	Pražský okruh (Chrástřany – Dálnice D5)	5076 - 5092	13 900
R1	Praha	Jižní spojka (Průběžná – Průmyslová)	10064 - 10082	13 400

Komunikace	Kraj	Úsek	Číslo sčít. úseku	Počet vozidel/24 hod
-	Praha	Štěrboholská spojka (Průmyslová – Národních hrdinů)	10082 - 10083	13 200
-	Praha	Štěrboholská spojka (Českokobrodská - Národních hrdinů)	9072 - 10083	13 100
R1	Praha	Pražský okruh (Dálnice D11 – Českokobrodská)	9033 - 9072	13 087
D5	Středočeský	úsek D5 (exit 1 – exit 5)	1-8100	13 043
R1	Praha	Pražský okruh (Libušská – Strakonická)	4066 - 5036	12 900
R1	Praha	Pražský okruh (K Barrandovu – Lochkov)	5101 - 5908	12 900
D8	Středočeský	úsek D8 (exit 1 – exit 9)	1-8200	12 835
D8	Středočeský	úsek D8 (hranice Prahy – exit 1)	1-6300	12 835
R1	Praha	Pražský okruh (Strakonická – Lochkov)	5036 - 5908	12 500
D1	Praha	úsek D1 (Chodovec – přípojka Chodov)	4017 - 4018	12 300

Obr. 3.5 Celkové denní intenzity nákladní automobilové dopravy (2013)

Celkové denní intenzity nákladní automobilové dopravy

Širší zájmové území



IMISNÍ SITUACE

Rozsah překročení imisních limitů v řešen oblasti

V následujícím textu je komentován a graficky prezentován rozsah překročení imisních limitů jednotlivých znečišťujících látek v období let 2011 – 2013.

Největší rozsah překročení imisního limitu byl zaznamenán v případě benzo[a]pyrenu. V roce 2011 došlo k překročení limitu pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu prakticky na celém území hlavního města, ve středočeské části území pak v jeho východní a severní části, v oblastech sousedících s Prahou a na území ORP Beroun. Celkově zabíraly oblasti s překročením imisního limitu přibližně 71 % rozlohy širšího zájmového území 2. aktualizace ZÚR STČ. Podíl území s překročením limitu tedy byl více než dvojnásobný v porovnání s podílem platným za celý kraj (31 %).

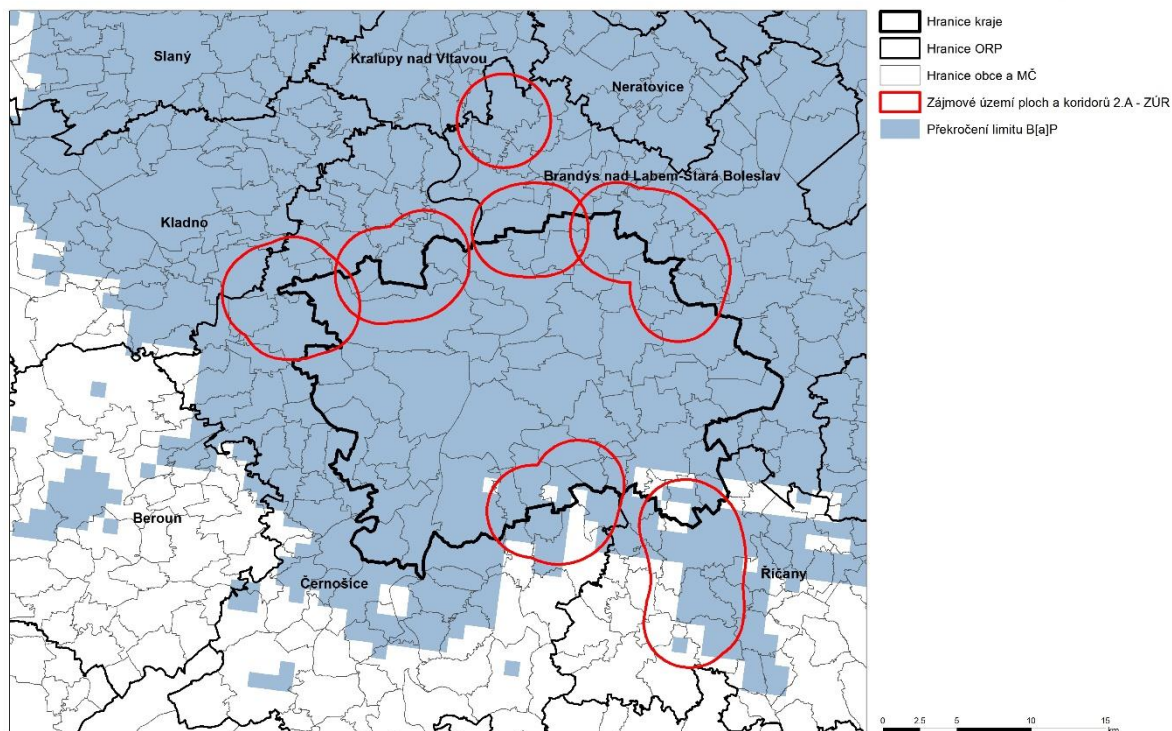
V roce 2012 byl imisní limit ve Středočeském kraji překročen v obdobných lokalitách jako v roce 2011, pouze v okrajových oblastech došlo k rozšíření nadlimitních ploch, naopak v Praze byly zaznamenány podlimitní hodnoty v centrální části města. Rozsah překročení imisního limitu činil pro rok 2012 přibližně 75 % rozlohy širšího zájmového území (v rámci celého STČK to bylo 41 %).

Zcela odlišná byla situace v roce 2013, kdy ve středočeské části širšího zájmového území bylo zaznamenáno překročení limitu již jen v izolovaných oblastech (ORP Beroun, Kladno, Slaný, Kralupy nad Vltavou a Neratovice) a u hranic s Prahou. Na území Prahy se překročení soustřeďuje převážně do západní poloviny území. Oblasti s překročenými imisními limity tvoří již pouze 22 % rozlohy širšího zájmového území (což je ovšem stále podstatně více než průměr za Středočeský kraj, který činí jen 5 %).

Obr. 3.6 Překročení imisního limitu B[a]P (2011)

Překročení imisního limitu B[a]P - 2011

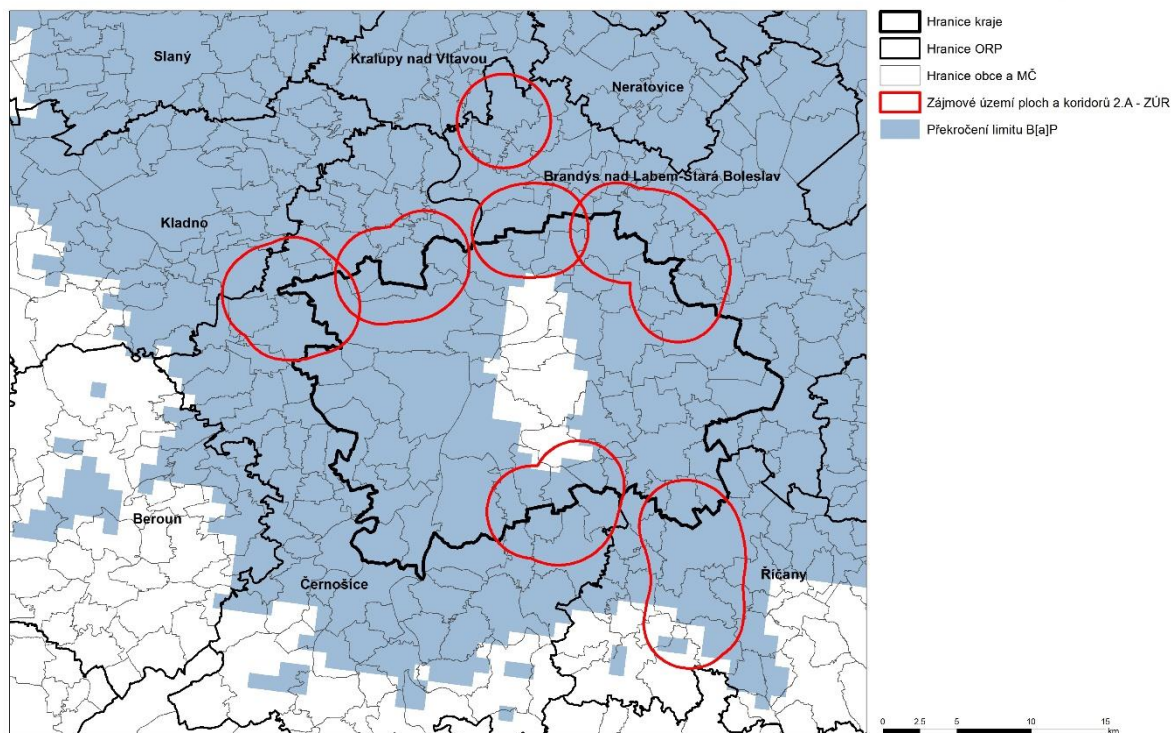
Širší zájmové území



Obr. 3.7 Překročení imisního limitu B[a]P (2012)

Překročení imisního limitu B[a]P - 2012

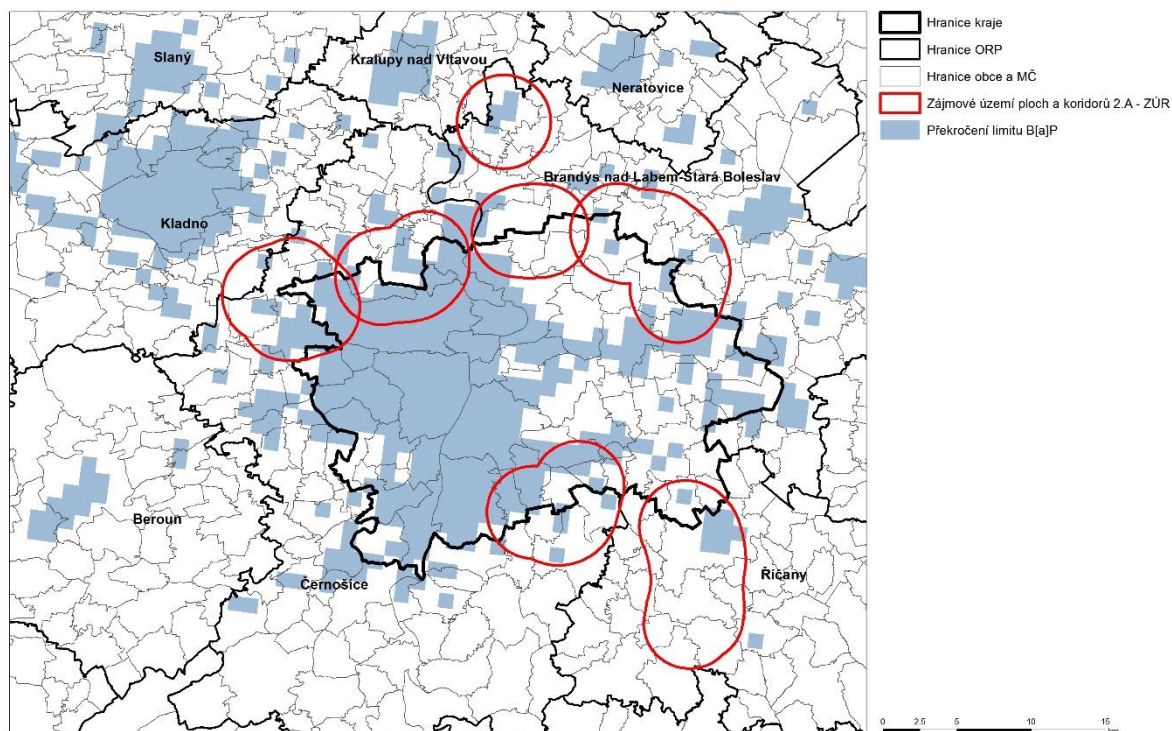
Širší zájmové území



Obr. 3.8 Překročení imisního limitu B[a]P (2013)

Překročení imisního limitu B[a]P - 2013

Širší zájmové území



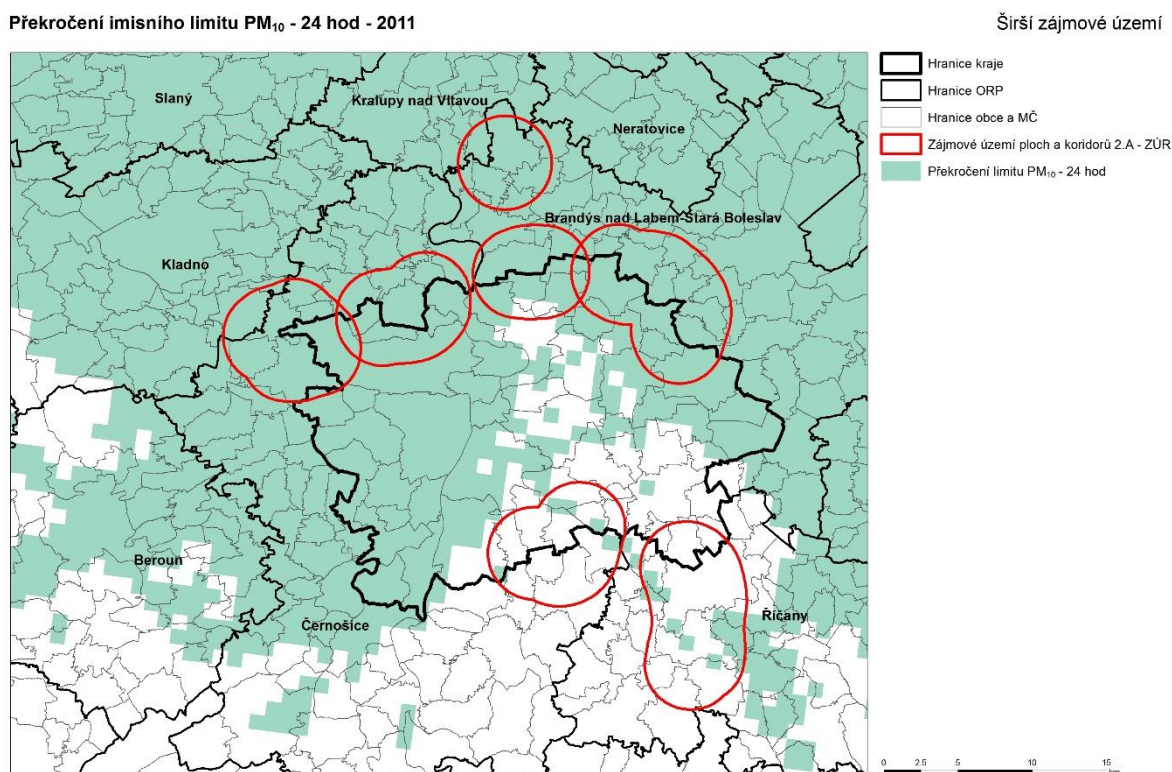
Rovněž pro 24hodinové koncentrace PM_{10} je charakteristické prudké zlepšení situace v období let 2011 – 2013. Zatímco v roce 2011 mělo překročení plošný charakter, v roce 2012 a 2013 se již jednalo jen o izolované lokality v menší části území.

V roce 2011 byl imisní limit plošně překročen v celé severní, východní a severozápadní části širšího zájmového území, lokálně pak k překročení limitu došlo i v jižní části území. V Praze došlo k plošnému překročení imisního limitu v západní polovině území a u severních a západních hranic se Středočeským krajem. Celkem zabíraly oblasti s překročenými imisními limity v roce 2011 přibližně 69 % rozlohy širšího zájmového území (hodnota za Středočeský kraj činila 38 %).

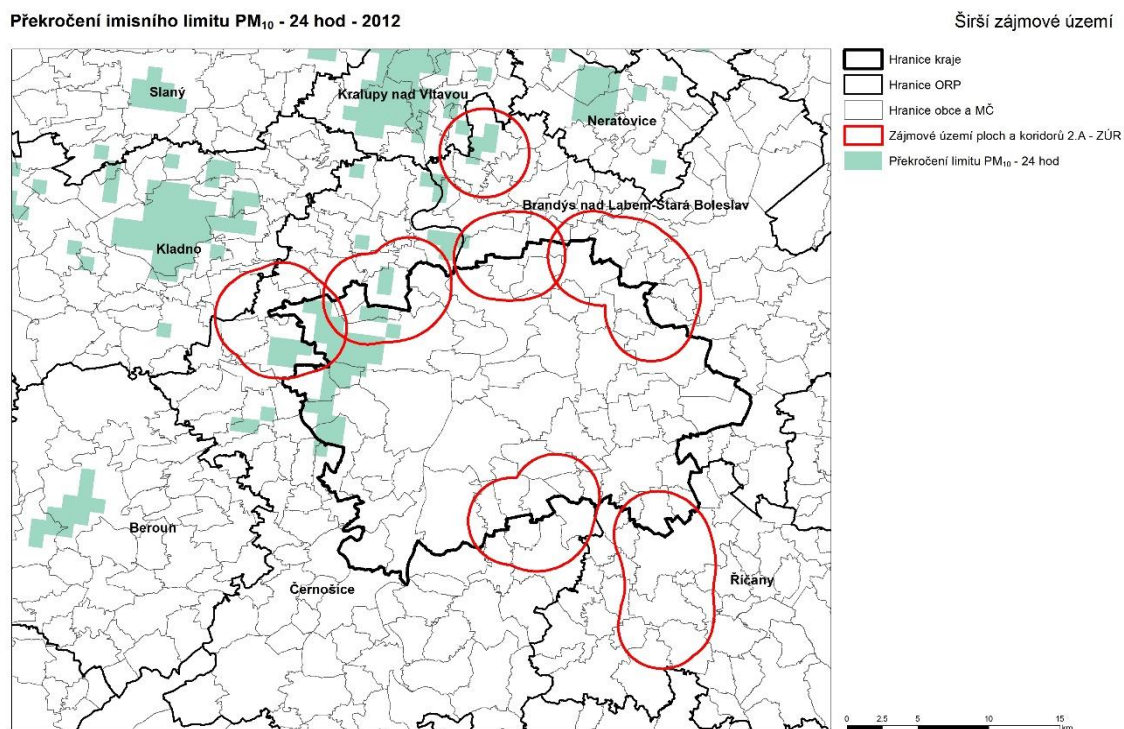
V roce 2012 se však již pásma nadlimitních hodnot limitu omezila ve Středočeském kraji již pouze na izolované lokality na území ORP Kladno, Kralupy nad Vltavou, Neratovice, Beroun, Černošice, Brandýs nad Labem – Stará Boleslav a Slaný. Rovněž v Praze došlo k překročení limitu pouze v západní části města. V roce 2012 došlo k výraznému snížení počtu oblastí s překročením imisního limitu a proto rozsah překročení imisního limitu průměrných denních koncentrací PM_{10} činil pouze 6 % rozlohy širšího zájmového území (v STČK 3 %).

V roce 2013 došlo v širším zájmovém území k lokálnímu překročení nadlimitních hodnot na území ORP Slaný a Kladno. V Praze došlo v tomto roce k překročení limitu v západní části města a to zcela lokálně na území městské části Řeporyje, současně v tomto místě dochází k částečnému přesahu na území ORP Černošice. V roce 2013 došlo opět k dalšímu snížení počtu oblastí s překročením imisního limitu. V tomto roce zabíraly oblasti s překročenými imisními limity průměrných denních koncentrací PM_{10} asi 3 % rozlohy širšího zájmového území (v STČK 0,9 %).

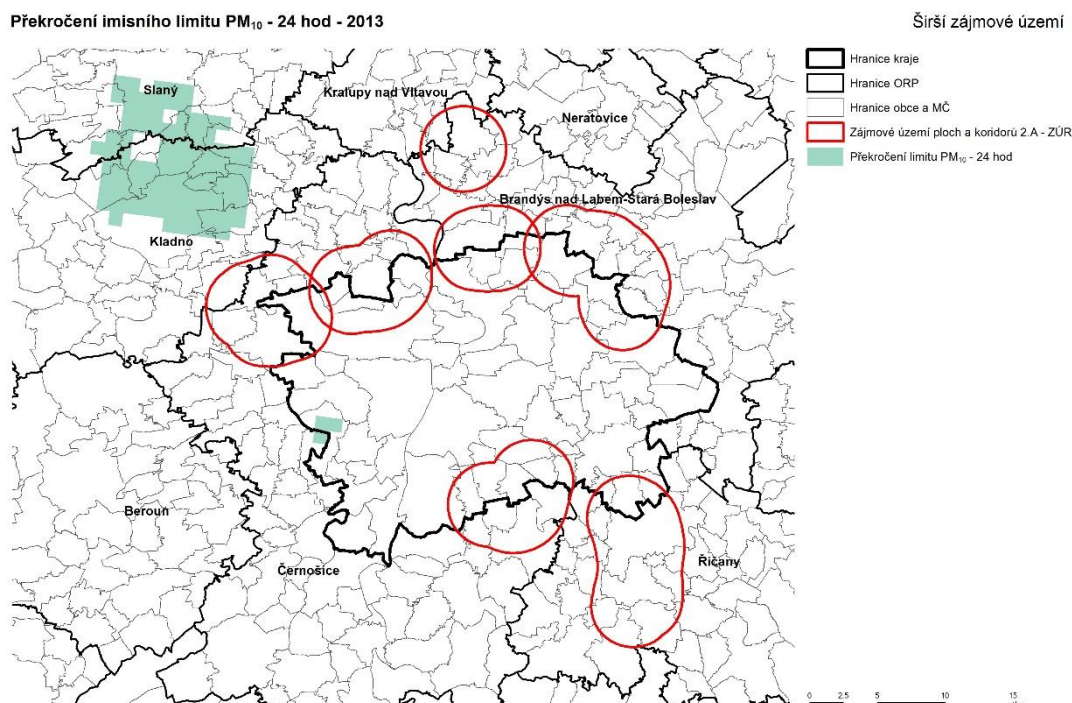
Obr. 3.9 Překročení imisního limitu PM_{10} – 24 hod (2011)



Obr. 3.10 Překročení imisního limitu PM₁₀ – 24 hod (2012)



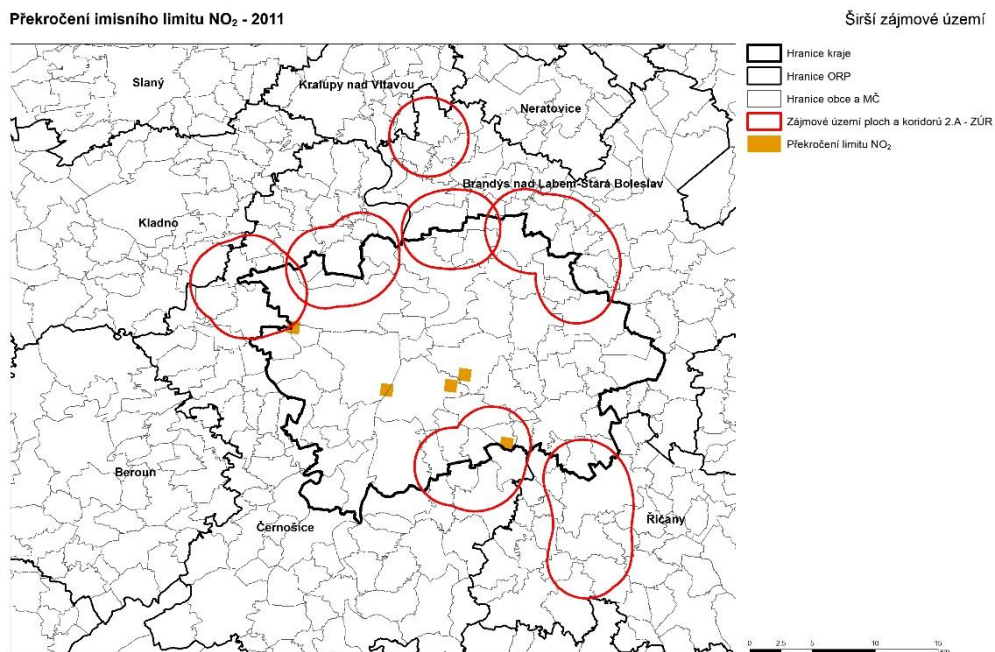
Obr. 3.11 Překročení imisního limitu PM₁₀ – 24 hod (2013)



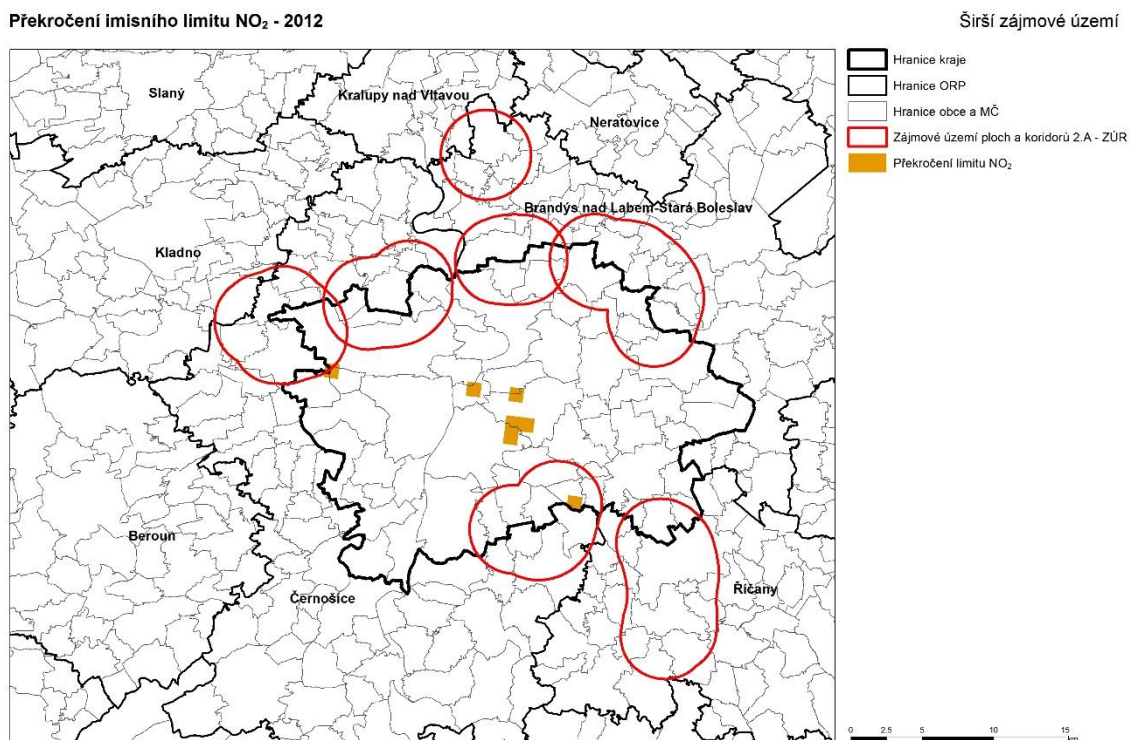
Na rozdíl od předchozích dvou polutantů mělo překročení imisního limitu oxidu dusičitého ve všech třech letech zcela lokální charakter s vazbou na nejvíce dopravně zatížené lokality. Jedná se o lokality při hranici obou krajů u Pražského okruhu a dálnice D1, v Praze pak při významných křižovatkách Jižní spojky s radiálními komunikacemi. Celkově zabírají

oblasti s překročenými imisními limity v letech 2011 a 2012 přibližně 0,2 % rozlohy širšího zájmového území 2. aktualizace ZÚR SK, v roce 2013 pak asi 0,1 % rozlohy.

Obr. 3.12 Překročení imisního limitu NO₂ (2011)



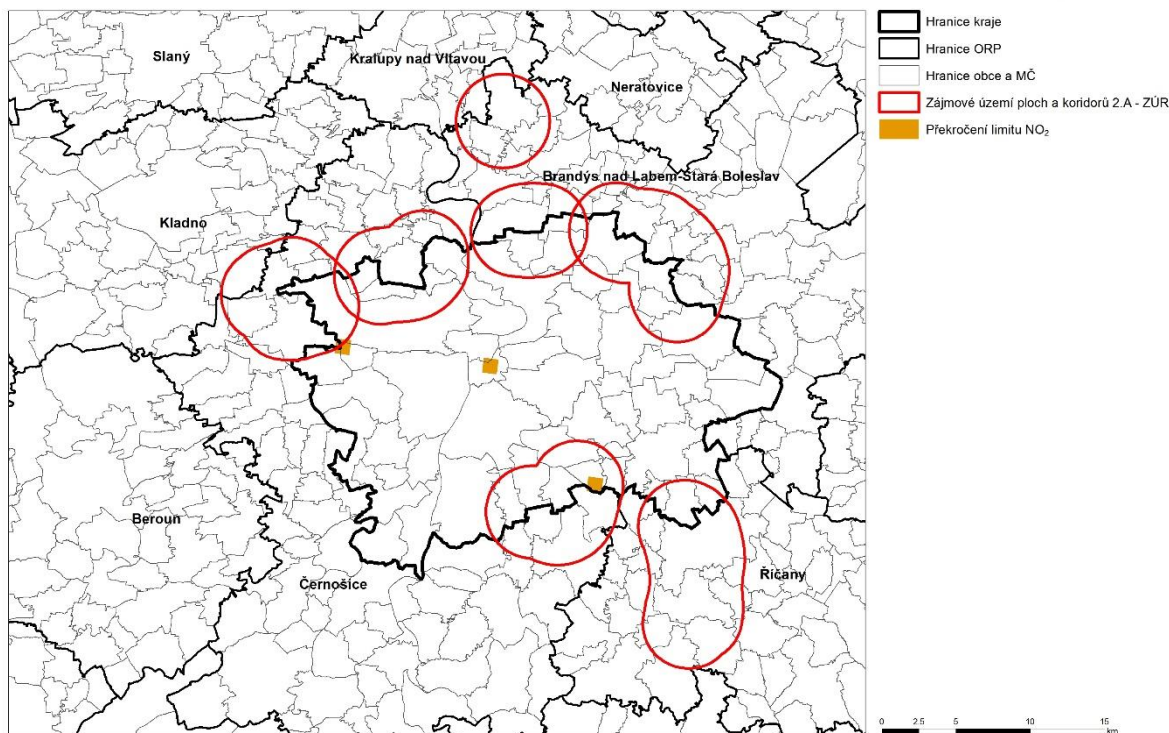
Obr. 3.13 Překročení imisního limitu NO₂ (2012)



Obr. 3.14 Překročení imisního limitu NO₂ (2013)

Překročení imisního limitu NO₂ - 2013

Širší zájmové území



Imisní limit pro maximální denní 8 hodinový klouzavý průměr koncentrace ozonu byl v roce 2011 překročen pouze v jedné izolované lokalitě v severní části Prahy. Ve Středočeském kraji k překročení limitu v roce 2011 nedošlo. Celkově tak oblast s překročením imisního limitu zabírá pouhých 0,05 % rozlohy širšího zájmového území 2. aktualizace ZÚR STČ.

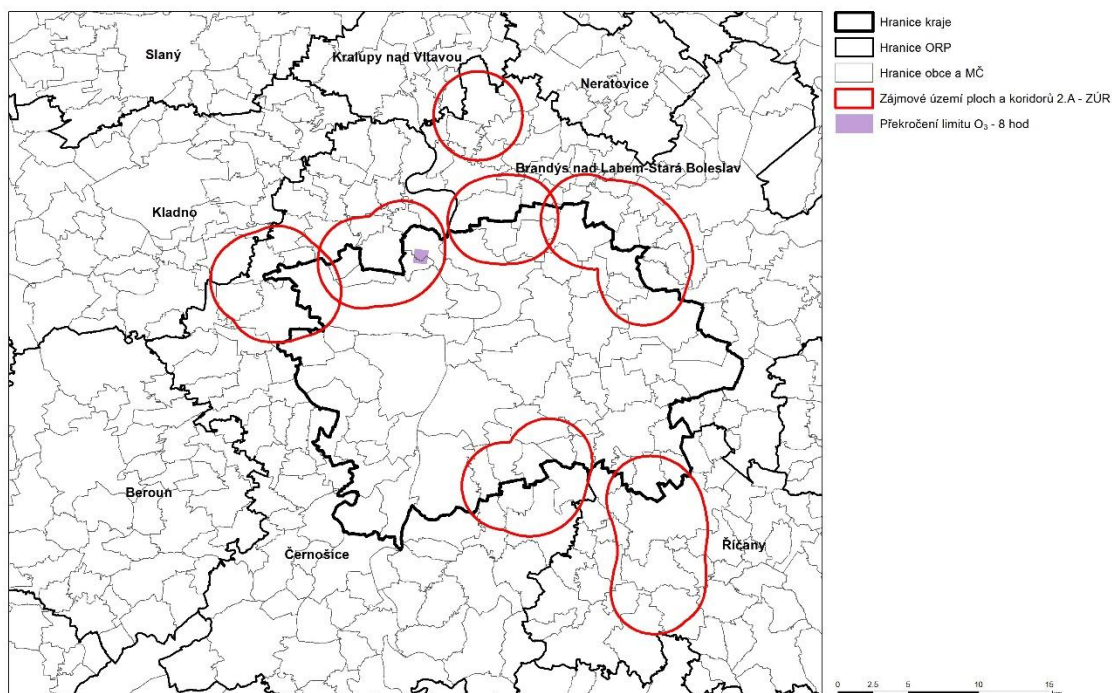
V roce 2012 již ve Středočeském kraji došlo k překročení imisního limitu a to v izolovaných lokalitách v jeho jihozápadní části na území ORP Beroun, Černošice a Dobříš. Na území Prahy je situace stejná jako v předchozím roce, limit je překročen pouze v jedné izolované lokalitě v severní části Prahy. Rozsah překročení imisního limitu činil pro rok 2012 přibližně 3 % rozlohy širšího zájmového území, což je dvakrát více než je průměr pro Středočeský kraj (1,67 %).

V roce 2013 došlo k překročení imisního limitu pro maximální denní 8 hodinový klouzavý průměr koncentrace ozonu opět v izolovaných lokalitách na území ORP Beroun a Dobříš, avšak v menším rozsahu než tomu bylo v roce 2012. Na území Prahy se opět jedná o izolovanou lokalitu v severní části města. Oblasti s překročenými imisními limity tvoří asi 1 % rozlohy širšího zájmového území (což je více než průměr za Středočeský kraj, který je roven 0,26 %).

Obr. 3.15 Překročení imisního limitu pro maximální denní 8 hodinový klouzavý průměr koncentrace O_3 (2011)

Překročení imisního limitu O_3 - 8 hod - 2011

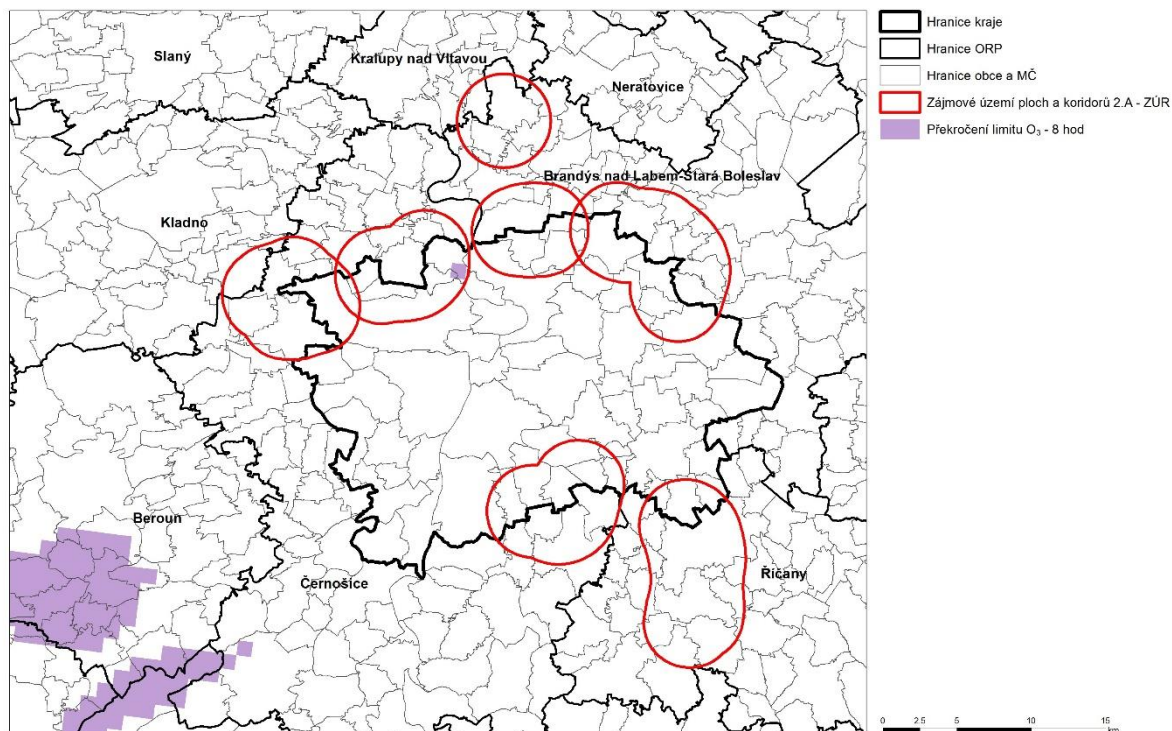
Širší zájmové území



Obr. 3.16 Překročení imisního limitu pro maximální denní 8 hodinový klouzavý průměr koncentrace O_3 (2012)

Překročení imisního limitu O_3 - 8 hod - 2012

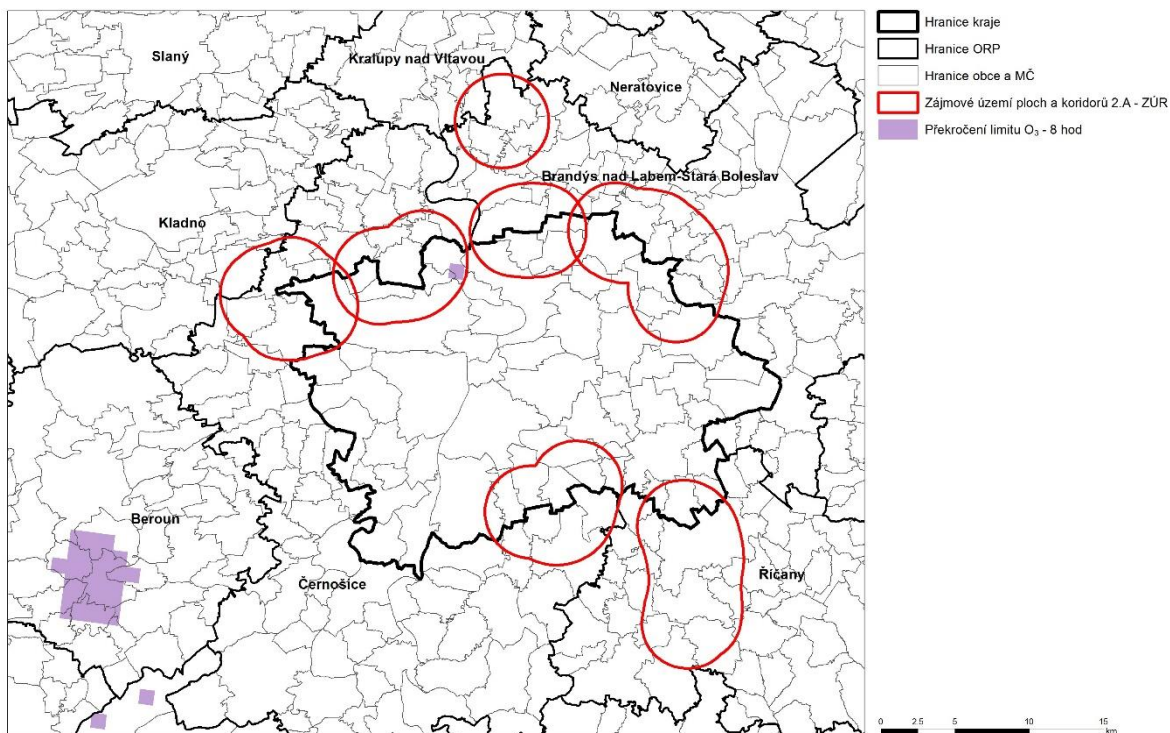
Širší zájmové území



Obr. 3.17 Překročení imisního limitu pro maximální denní 8 hodinový klouzavý průměr koncentrace O_3 (2013)

Překročení imisního limitu O_3 - 8 hod - 2013

Širší zájmové území



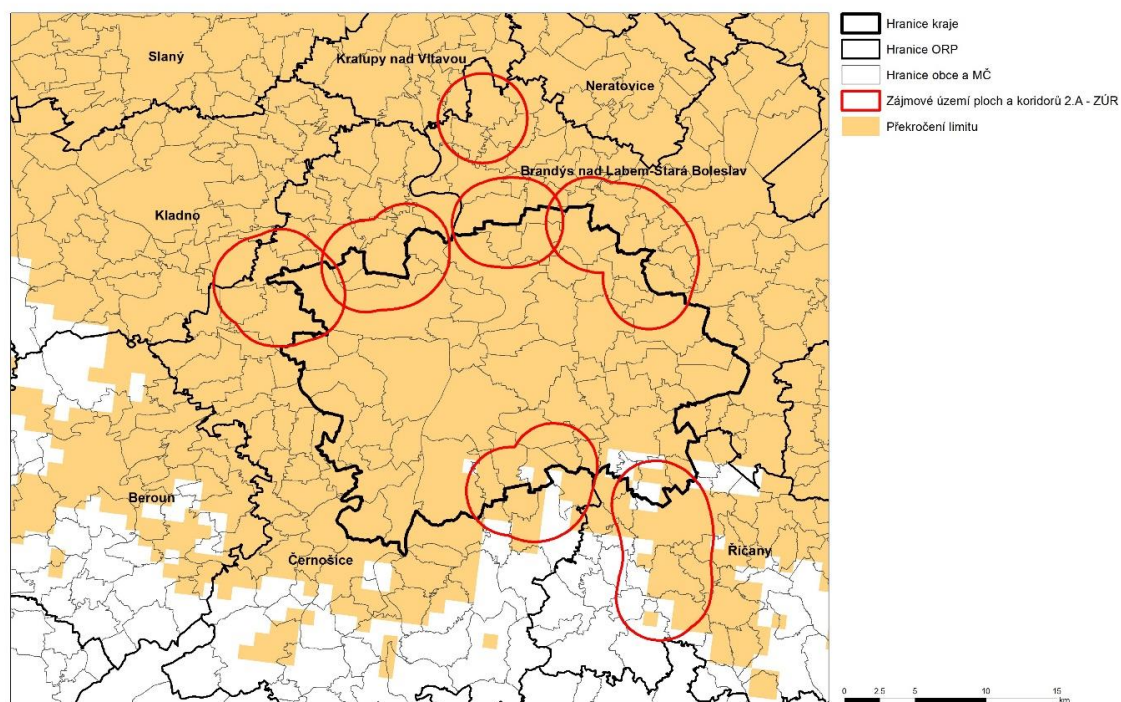
Souhrnný rozsah překročení všech uvedených imisních limitů v zásadě odpovídá nejrozsáhlejšímu z nich, tj. benzo[a]pyrenu:

- oblasti, ve kterých došlo v roce 2011 k překročení některého z imisních limitů, zabíraly přibližně 78 % rozlohy širšího zájmového území
- v roce 2012 tvořily oblasti s překročením některého z imisních limitů opět asi 78 % rozlohy širšího zájmového území
- pro rok 2013 pak byla rozloha území, na kterém došlo k překročení některého z imisních limitů, výrazně nižší, přibližně 24 %.

Obr. 3.18 Překročení některého z imisních limitů (2011)

Překročení některého z imisních limitů (B[a]P, NO₂, PM₁₀ - 24 hod, O₃ - 8 hod) - 2011

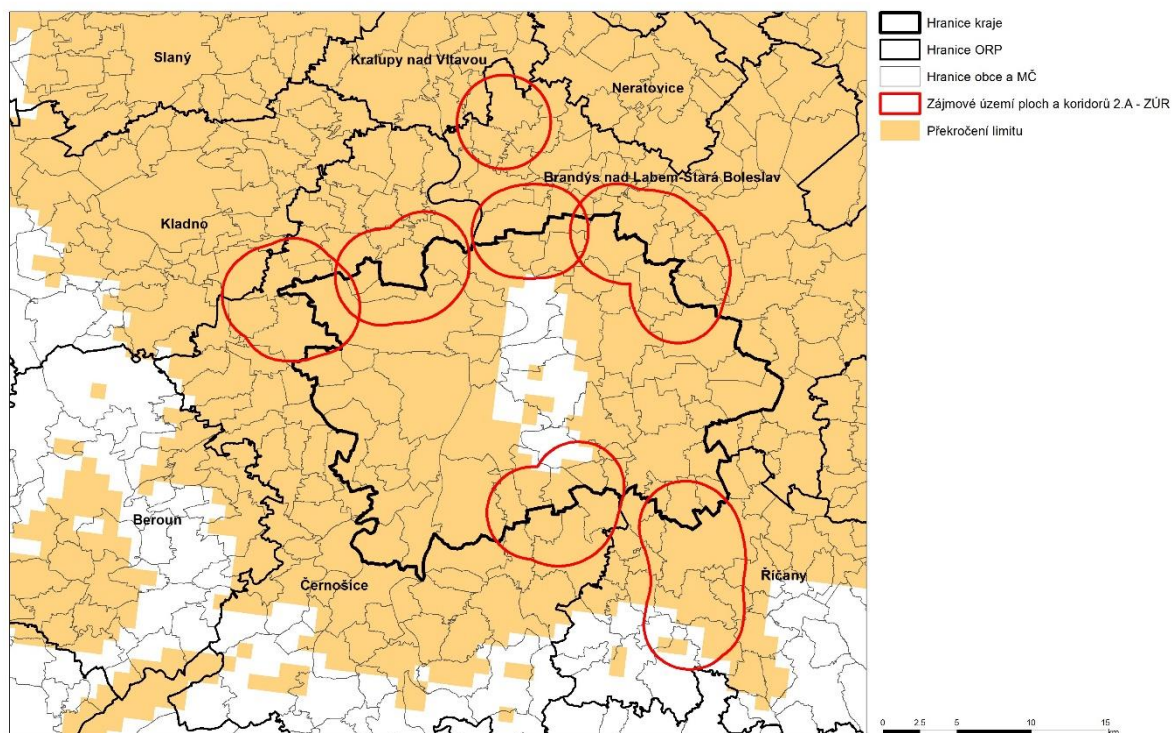
Širší zájmové území



Obr. 3.19 Překročení některého z imisních limitů (2012)

Překročení některého z imisních limitů (B[a]P, NO₂, PM₁₀ - 24 hod, O₃ - 8 hod) - 2012

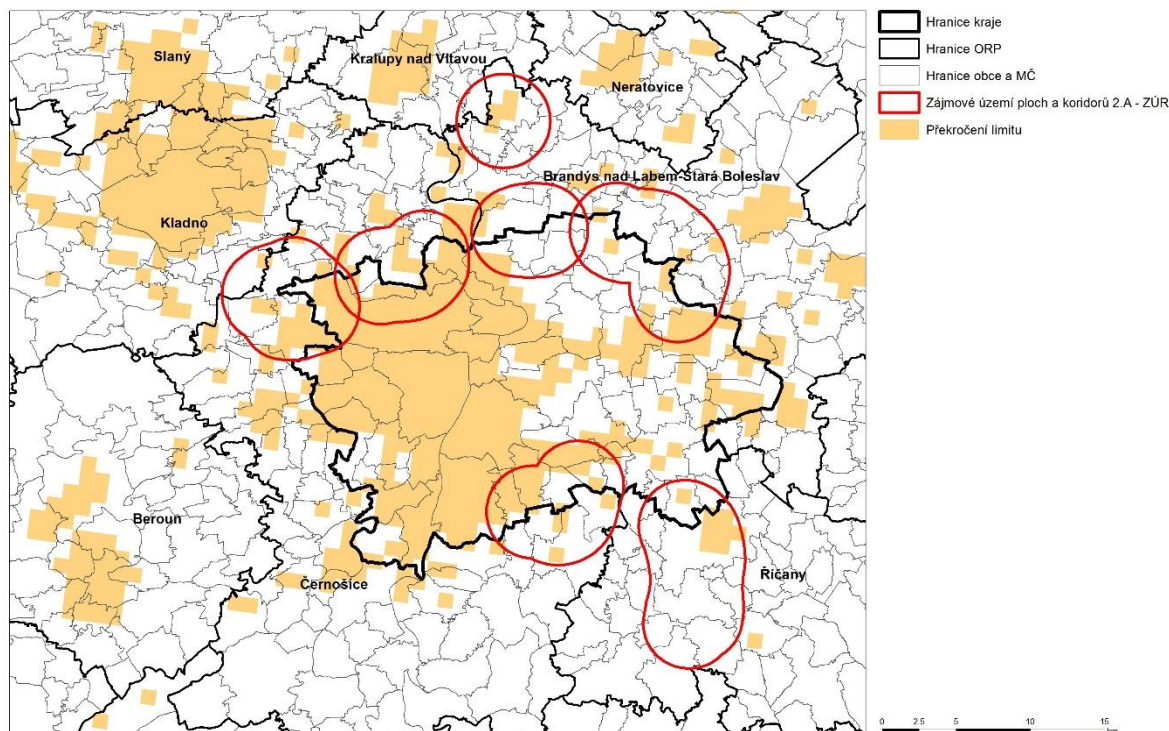
Širší zájmové území



Obr. 3.20 Překročení některého z imisních limitů (2013)

Překročení některého z imisních limitů (B[a]P, NO₂, PM₁₀ - 24 hod, O₃ - 8 hod) - 2013

Širší zájmové území



Výsledky imisního monitoringu ve staniční síti

Na základě výsledků imisního monitoringu v jednotlivých letech je také možné zhodnotit celkový vývoj kvality ovzduší v uplynulém období. Následující komentář shrnuje údaje o změnách koncentrací na stanicích v širším zájmovém území v období let 2010 - 2014:

- roční koncentrace PM₁₀ – v letech 2010 – 2012 docházelo k poklesu, od roku 2012 pak k mírnému nárůstu hodnot až do konce sledovaného období. Nejvyšší naměřené hodnoty byly zaznamenány na obou měřicích stanicích v Kladně, kde se blíží imisnímu limitu. Dále byly vysoké koncentrace naměřeny na stanici Praha 5 - Svornosti. Na žádné stanici nebyl překročen imisní limit.
- 24hodinové koncentrace PM₁₀ – v období 2010 – 2013 docházelo na téměř všech stanicích k poklesu naměřených hodnot, v roce 2014 pak k jejich mírnému nárůstu. Imisní limit byl ve sledovaném období překročen na více než polovině stanic v zájmovém území, a to především v oblasti města Kladno a dále pak na stanicích v hlavním městě Praha 2 - Legerova (hot - spot), Praha 8 - Karlín, Praha 10 - Vršovice a Praha 5 - Řeporyje.
- roční koncentrace PM_{2,5} – na stanicích na většině území dochází od roku 2010 k poklesu naměřených hodnot. V roce 2014 byl zaznamenán mírný nárůst koncentrací na většině stanicích v Praze, na mimopražských stanicích však tento trend nebyl zaznamenán. Na žádné ze stanic nebyl překročen limit, kromě stanice Praha 2 - Legerova (hot-spot).
- roční koncentrace NO₂ – na stanicích zájmového území hodnoty koncentrací ve sledovaném období 2010 – 2014 mírně klesaly. K překročení imisního limitu docházelo opakovaně na stanicích Praha 2 - Legerova (hot-spot) a Praha 5 - Smíchov. Na ostatních stanicích v Praze i mimo hlavní město docházelo ve sledovaném období k postupnému poklesu naměřených hodnot.

- hodinové koncentrace NO₂ – během celého sledovaného období docházelo převážně k poklesu naměřených hodnot. V roce 2013 byl zaznamenán mírný nárůst koncentrací, v následujícím roce pak opět pokles hodnot. Překročení limitu bylo zaznamenáno pouze na stanici Praha 2 - Legerova, a to v letech 2010 - 2011. Další vyšší hodnoty byly naměřeny na stanici Praha - Smíchov, imisní limit nebyl na stanici překročen.
- roční koncentrace SO₂ – na stanicích zájmového území docházelo v letech 2010 - 2011 k poklesu naměřených hodnot, v roce 2012 došlo k nárůstu a v dalších sledovaných letech 2013 - 2014 opět k poklesu koncentrací. Na žádné stanici nebyl překročen imisní limit.
- 24hodinové koncentrace SO₂ – mezi lety 2010 – 2011 došlo k výraznému poklesu měřených hodnot na všech sledovaných stanicích. V roce 2012 – 2013 došlo k nárůstu naměřených hodnot na většině měřicích stanic, v roce 2014 byl opět zaznamenán pokles hodnot. Nejvyšší koncentrace byly naměřeny na stanicích Kladno - Švermov a Praha - Suchdol.
- hodinové koncentrace SO₂ – obdobná situace jako u 24hodinových koncentrací, v roce 2011 bylo zaznamenáno snížení hodnot na všech sledovaných stanicích. V letech 2012 - 2013 došlo k nárůstu hodnot a v roce 2014 byly hodnoty opět nižší na všech stanicích. Nejvyšší hodnoty byly naměřeny na stanici Kladno-Švermov. Imisní limit nebyl překročen.
- 8hodinové koncentrace CO – během sledovaného období 2010 - 2014 byl zaznamenán pokles měřených hodnot na většině stanicích v Praze a v Berouně. Výjimkou je stanice Tobolka - Čertovy schody, kde byl zaznamenán nárůst hodnot až do roku 2013, v roce 2014 došlo také zde ke snížení hodnot. Naproti tomu na stanici Beroun byl v 2014 zaznamenán mírný nárůst koncentrací. Imisní limit nebyl překročen.
- roční koncentrace BZN – ve sledovaném období hodnoty koncentrací mírně kolísaly, ale převážně docházelo ke snižování koncentrací na všech měřicích stanicích. Nejvyšší koncentrace byly naměřeny na stanici Praha 2 - Legerova (hot-spot). U všech stanic byl zaznamenán pokles měřených hodnot v posledních dvou sledovaných letech. Imisní limit nebyl překročen na zájmovém území.
- roční koncentrace B[a]P – ve sledovaném období 2010 - 2014 docházelo ke kolísání hodnot. Mezi lety 2010 - 2011 došlo ke snížení hodnot na většině stanicích. V roce 2012 byl zaznamenán nárůst po té opětovné snížení hodnot. Na většině stanicích byl překročen imisní limit a to v celém období jak na stanici Praha 4 - Libuš, tak i na stanici Brandýs n. Labem a Kladno - Švermov. Na stanici Kladno byl limit překročen v roce 2012 až čtyřnásobně. Naproti tomu v letech 2012 - 2014 došlo k poklesu hodnot pod imisní limit na stanici Praha 10 - Šrobárova.
- roční koncentrace As – ve sledovaném období byly na stanicích naměřeny kolísavé hodnoty, mezi lety 2010 - 2012 byl zaznamenán převážně klesající trend. Od roku dochází k mírnému nárůstu na většině stanicích. Imisní limit byl překročen na stanicích Kladno - Švermov po celé období a dále na stanici v Praze 5 - Řeporyje v letech 2010 - 2011 a 2014.
- roční koncentrace Cd – ve sledovaném období docházelo u většiny stanic k postupnému poklesu naměřených hodnot. Mírný nárůst hodnot byl naměřen v roce 2011 na většině stanicích Praze, v dalších letech odcházelo ke snižování hodnot. Imisní limit nebyl překročen.
- roční koncentrace Ni – na většině stanicích docházelo k postupnému snižování hodnot v celém sledovaném období. Výjimkou jsou stanice v Kladně, kde v roce 2014 byl zaznamenán nepatrný nárůst. Imisní limit nebyl překročen na žádné stanici.
- roční koncentrace Pb – na většině stanic docházelo v letech 2010 – 2014 k postupnému poklesu naměřených hodnot, pouze v roce 2014 byl zaznamenán mírný nárůst

na měřicích stanicích na Kladensku (Kladno - Švermov, Buštěhrad a Kladno - Vrapice). Imisní limit nebyl překročen.

- max. denní 8h klouzavý průměr O₃ – v průběhu let 2011 – 2012 dochází na většině sledovaných stanic k mírnému zvýšení měřených hodnot. V roce 2013 pak došlo na stanicích k mírnému poklesu koncentrací. Hodnoty blížící se imisnímu limitu byly naměřeny v roce 2013 na stanicích Praha – Suchdol a Tobolka – Čertovy schody. K překročení imisního limitu došlo letech 2011 – 2012 na stanici Praha – Suchdol a na stanici Tobolka - Čertovy schody v roce 2012.

PŘEDPOKLADY DALŠÍHO VÝVOJE BEZ PROVEDENÍ KONCEPCE

V oblasti silniční dopravy je i v následujících letech očekáván nárůst celkového objemu osobní i nákladní automobilové dopravy. V případě, že by nedošlo k realizaci záměrů D001, které jsou součástí Silničního okruhu kolem Prahy (koridory D001 a D011), je nutné očekávat v centrální části hl. m. Prahy nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu, ale spíše jeho zhoršování. K dalšímu zhoršení kvality ovzduší by tak docházelo na území městských částí Praha 6, Praha 7 a Praha 8, zejména pak na území Dejvic, Bubenče, Holešovic, Libně a Karlína. Současně však nedojde k nárůstu imisní zátěže v území podél nového koridoru Silničního okruhu kolem Prahy.

V případě záměru D011 je situace složitější, neboť je nutno uvažovat i jeho nerealizaci v případě současné realizace záměru D001. V takovém případě by došlo k přenesení tranzitní dopravy do oblasti Proseka a částečně Letňan, se souvisejícími dopady na kvalitu ovzduší v této oblasti. Na druhé straně by se neprojevil jinak vcelku významné dopady podél trasy tohoto úseku SOKP, která bude vedena v těsném kontaktu se zástavbou, zejména v lokalitách Podolanka - Vinoř a Mírovice.

Pokud nedojde k realizaci záměru D054, očekává se v jižní části hl. m. Prahy pokračování růstu intenzit dopravy na silnici II/603 (ulice Vídeňská) a komunikacích na území městské části Praha - Šeberov a její části Hrnčíře. Jelikož nedojde k odvedení části vnější zdrojové a cílové dopravy mimo stávající obytnou zástavbu bude docházet k nárůstu imisní zátěže u zástavby v okolí těchto komunikací. Nedojde však ke zhoršení kvality ovzduší u obytné zástavby v obci Průhonice - Rozkoš a jižní a východní oblasti městské části Praha - Šeberov (Hrnčíře).

V případě, že nedojde k realizaci záměru D006, je nutné očekávat na území obcí Postřižín, Kozomín a Klíčany nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu, ale spíše jeho zhoršování. Důvodem ke zhoršení imisní zátěže bude nutnost projíždět přes tyto obce po silnici II/608 z důvodu napojení na dálnici D8. Nedojde však k nárůstu v části města Odolena Voda, kde je jinak nutno po realizaci záměru očekávat zvýšení zátěže.

V oblasti železniční dopravy se očekává, že navržené záměry posílí její podíl na celkové přepravě na úkor individuální automobilové dopravy. Nerealizace záměru D204 tudíž může přispět k většímu nárůstu automobilové dopravy se všemi negativními dopady na kvalitu ovzduší. Záměr D204 nebude zdrojem znečištění ovzduší ve svém okolí.

Letiště Václava Havla Praha je dle provedených analýz sice významným plošným zdrojem emisí, jeho vlivy na kvalitu ovzduší se však omezují v zásadě do prostoru letiště a nejbližšího okolí. Případná nerealizace záměru D300 tak bude spojena s mírným navýšením imisní zátěže v o okrajové části Prahy (ve směru dráhy RWY 12/30) a s obdobně mírným snížením imisní zátěže v přilehlých obcích, dotčených provozem na plánované dráze 06R/24L.

3.2. OBYVATELSTVO, HLUKOVÁ ZÁTĚŽ, VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Středočeský kraj je nejlidnatějším a z hlediska rozlohy největším krajem v České republice. Rozloha kraje je asi 11 015 km². Podle dat SLDB 2011 byl počet obyvatel s obvyklým

pobytem 1 289 211, k roku 2015 byl pak 1 317 605 obyvatel. Středočeský kraj nemá monocentrický charakter, tak jak je tomu u většiny krajů na území ČR. To je dáno polohou kraje, který zcela obklopuje hlavní město Prahu. Na území kraje se nachází několik správních obvodů ORP (dále SO ORP), které mají počet obyvatel přesahující 100 tis., díky jejich poloze v rámci kraje tak můžeme charakter kraje uvažovat spíše jako polycentrický. Jedná se o SO ORP Černošice, Kladno a Mladá Boleslav. K této hranici se ještě blíží SO ORP Brandýs nad Labem – Stará Boleslav (cca 90 tis. obyvatel), z hlediska počtu obyvatel jsou významné i SO ORP Kolín (cca 80 tis. obyvatel) a Příbram (cca 70 tis. obyvatel). Počet obyvatel do 25 tis. dosahuje ve Středočeském kraji 7 z 26 SO ORP, populačně nejmenší je SO ORP Votice s přibližně 12 tis. obyvateli.

Rozpětí mezi jednotlivými SO ORP je patrné i v ukazatelích rozlohy a hustoty zalidnění. Plošně nejrozsáhlejším obvodem je ORP Příbram s 925 km², naopak nejmenším SO ORP jsou Neratovice s pouhými 113 km². Hustota zalidnění pro celý kraj je 117 obyvatel/km² (k údajům ze SLDB 2011), což je podprůměrná hodnota ve srovnání s ostatními kraji v ČR. SO ORP s nejvyšší hustotou zalidnění je Kladno s hodnotou 340 obyvatel/km². Obecně se v rámci kraje ORP s nejvyšší hustotou nacházejí v okolí Prahy, což má souvislost se významným vlivem suburbanizace v této oblasti. Dále jsou pak hustě osídlena i SO ORP, v kterých se nachází významná centra průmyslu. Nadpoloviční většina SO ORP v kraji má podprůměrnou hustotu zalidnění, a to nejen při srovnání s krajem, ale i s republikou. Nejméně zalidněnou částí kraje jsou okrajové části kraje v jeho jižní a severozápadní části, k tomu přispívají i přírodní podmínky v těchto částech kraje. ORP s nejnižší hustotou osídlení jsou opět Votice s 42 obyvateli/km².

Dlouhodobý populační vývoj Středočeského kraje přibližně odpovídá celorepublikové úrovni. Až do roku 1990 obyvatelstvo pravidelně přibývalo, poté dochází k obratu. V 90. letech již počet obyvatel kraje mírně klesá, po roce 2000 dochází opět k růstu počtu obyvatel a tento trend pokračuje až do současné doby. Největší dynamiku populačního vývoje zaznamenávají SO ORP v zázemí Prahy (Říčany a Černošice), kde došlo k výraznému nárůstu obyvatel (přibližně 35 - 40 %) v porovnání se stavem v roce 1991. To je opět důsledkem suburbanizačního procesu. Úbytek obyvatelstva v letech 1991 – 2011 vykázalo 5 ORP, nejvyšší relativní úbytky obyvatelstva proběhly v SO ORP Vlašim (5 %), Sedlčany (3 %) a Kutná Hora (3 %).

POUŽITÉ PODKLADY

Jako podklad pro vyhodnocení hlukové zátěže na území Středočeského kraje byly použity:

- Strategické hlukové mapy, publikované Ministerstvem zdravotnictví na mapovém portálu INSPIRE
- Výpočtová hluková mapa automobilové dopravy v Praze, publikovaná Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy
- Výpočtový odhad orientační polohy limitních izofon pro okolí hlavních komunikací, zpracovaný pro účely tohoto vyhodnocení (ATEM)

Strategické hlukové mapy (SHM) jsou vytvářeny na základě ustanovení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES o hodnocení a snižování hluku ve venkovním prostředí (Environmental Noise Directive – END). Tato směrnice byla v roce 2006 implementována do naší legislativy pomocí novely zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a vyhláškou č. 523/2006 Sb., o hlukovém mapování. V České republice jsou mapy zpracovány pro aglomerace Prahy, Brna a Ostravy, pro letiště Praha/Ruzyně, pro hlavní silnice s intenzitami dopravy přesahujícími 6 mil. vozidel za rok a hlavní železniční tratě s intenzitami dopravy přesahujícími 60 tis. vlaků za rok. Hlukové zatížení je zde vymezeno pomocí hlukových ukazatelů pro celkové obtěžování hlukem (L_{dn} - den-večer-noc) a pro hladinu hluku v noční době (L_n - noc). V rámci předkládaného vyhodnocení byly využity mapy pro:

- aglomeraci Praha
- Letiště Václava Havla Praha
- hlavní silnice ve Středočeském kraji
- hlavní železniční tratě ve Středočeském kraji (pouze jedna trať, viz níže).

Publikované mapy byly vytvořeny v roce 2007 na podkladě dat z roku 2005. V současné době probíhá II. etapa mapování na podkladě dat z r. 2010, tato data však zatím nebyla na portálu zveřejněna.

Výpočtová hluková mapa automobilové dopravy v Praze pro denní a noční dobu byla vytvořena na základě dopravně-inženýrských dat Technické správy komunikací hlavního města Prahy za rok 2010 a pokrývá celé území hlavního města. Mapa je zpracována metodicky poněkud odlišně v porovnání se SHM, neboť zatímco SHM je založena na jednotné evropské metodice zpracování, pro vytvoření hlukové mapy Prahy byla použita národní metodika, optimalizovaná na podmínky vozového parku ČR. Dalším rozdílem je postup vyhodnocení, který je u SHM vztažen k mezním hodnotám dle výše uvedené směrnice, zatímco u hlukové mapy Prahy je vyhodnocení provedeno k limitům podle české legislativy. Pro posouzení akustické zátěže v okolí sledovaných komunikací se údaje z hlukové mapy Prahy jeví jako nejvhodnější, nevýhodou je ovšem skutečnost, že neřeší komunikace na území Středočeského kraje, ale pouze v Praze.

Výpočtový odhad orientační polohy limitních izofon slouží jako doplňující podklad, zpracovaný pro účely tohoto vyhodnocení. Poloha izofon byla odvozena z počtu vozidel dle Celostátního sčítání dopravy 2010 a pokrývá tedy všechny komunikace ve Středočeském kraji, pro něž jsou výsledky sčítání k dispozici. Pro určení polohy izofon byly použity výpočetní algoritmy dle národní metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy, avšak s aplikací zjednodušujících předpokladů (např. není zohledněn sklon komunikace, vedení silnice mimo terén či protihluková opatření, nastavení některých parametrů je zprůměrováno atd.). Výhodou tohoto řešení je celoplošné pokrytí hodnoceného území (v rozsahu sčítání dopravy), nevýhodou je ovšem snížení přesnosti výpočtu. Provedený odhad proto nemůže nahradit hlukovou mapu, může však sloužit pro určitou představu o úrovni hlukové zátěže u komunikací, pro něž nebyla mapa zpracována.

HLUKOVÉ LIMITY

Ochrana před vnějším hlukem je zakotvena v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, samotné limity pro vnější hluk pak stanovuje nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Limit je stanoven vždy jako součet základní hladiny a korekce podle typu území a zdroje hluku. V následujícím přehledu jsou uvedeny limitní hladiny pro chráněný venkovní prostor staveb (u bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely), k nimž je vztaženo předkládané vyhodnocení.

Tab. 3.7 Použité hlukové limity

Zdroj hluku	denní doba – L_d (dB)	noční doba – L_n (dB)
Silniční doprava – stará zátěž (vzniklá před koncem roku 2000)	70	60
Silniční doprava – hlavní komunikace (dálnice a silnice I. a II. třídy)	60	50
Železniční doprava (mimo ochranné pásmo drah)	55	50
Letecká doprava (mimo ochranné hlukové pásmo letiště)	60	50

Dalším legislativním podkladem, který řeší ochranu před hlukem je výše uvedená směrnice 2002/49/ES o hodnocení a snižování hluku ve venkovním prostředí. Směrnice stanoví dva hlukové deskriptory, a to pro den-večer-noc (L_{dvn}) a pro noc (L_n). Pro oba ukazatele pak stanoví tzv. mezní hodnoty, uvedené v následující tabulce.

Tab. 3.8 Mezní hodnoty hlukových ukazatelů definovaných v České republice

Zdroj hluku	den-večer-noc, L_{dvn} (dB)	noc, L_n (dB)
Silniční doprava	70	60
Železniční doprava	70	65
Letecká doprava	60	50

CHARAKTERISTIKA CELKOVÉ SITUACE NA ÚZEMÍ STŘEDOČESKÉHO KRAJE

Hlavním zdrojem hluku v území obecně je doprava, především doprava automobilová, v blízkosti železničních koridorů a ve městech v ulicích, kde jsou vedeny tramvaje pak též hluk z dopravy kolejové, dalším možným zdrojem hluku je letecká doprava. Komunikace a dráhy působí jako liniový zdroj hluku. Úroveň hladiny hluku emitované vozidlem je závislá zejména na jeho rychlosti – zatímco u nižších rychlostí je rozhodujícím zdrojem hluku motor, se stoupající rychlostí se zvyšuje význam hluku emitovaného z převodové soustavy. Ve vyšších rychlostech začíná převažovat hluk ze styku pneumatika – vozovka (kolo/kolejnice) a u velmi vysokých rychlostí je rozhodující aerodynamický hluk. Mezi další faktory, které ovlivňují hluk z dopravy, patří zejména stáří vozidel, jejich technický stav a způsob jízdy. Díky technickému vývoji se na komunikacích a drahách pohybuje stále větší podíl vozidel s příznivějšími hlukovými charakteristikami, avšak pro vysoké rychlosti je omezování hluku z dopravy zlepšováním technické úrovně vozidel problematické.

Hluk z automobilové dopravy

Pro území Středočeského kraje bylo provedeno vyhodnocení hlavních zdrojů hluku způsobovaného automobilovou dopravou. Jako podklad byla použita Strategická hluková mapa pro vybrané hlavní silnice s intenzitami dopravy vyšší než 6 mil. vozidel za rok a data získaná výpočtem hlukové emise jednotlivých úseků silnic, kde byla vypočtena vzdálenost, do níž zasahuje limitní izofona pro noční hluk. Na základě tohoto podkladu byly vybrány komunikace s nejvyšší hlukovou zátěží, v tomto případě se jedná o úseky dálnic, které se na území Středočeského kraje nacházejí.

Nejvýznamnější komunikace s nejvyšší hlukovou zátěží na území Středočeského kraje:

- dálnice D1 (úsek Průhonice - Mirošovice)
- dálnice D5 (úsek Chrástany – Zdice)
- dálnice D8 (úsek Zdiby – Nová Ves)
- dálnice D11 (úsek Horní Počernice – exit na Poděbrady)
- dálnice D7 (úsek Kněžves – exit na Kladno)
- dálnice D6 (úsek Hostivice – Jeneč)
- dálnice D10 (úsek Horní Počernice – exit na Tuřice)
- SOKP (úsek MÚK Písnice – napojení na D1)

Hluk z železniční dopravy

Železniční doprava může být velmi významným zdrojem hluku zejména v úsecích tzv. koridorů, kde se velké dopravní zatížení spojuje s rychlostmi vlaků až 160 km/h. Hluk z železniční dopravy je méně vyrovnaný než hluk z dopravy automobilové, průjezdy vlaku mají menší frekvenci, o to však vyšší špičkové hladiny hluku. Kromě hluku způsobuje železniční doprava i významnější vibrace.

V oblasti železniční dopravy je podkladem pro hodnocení hluku strategická hluková mapa železniční dopravy, kterou pro MZd ČR vypracoval Zdravotní ústav Ostrava v r. 2007. Toto mapování se ale zabývalo pouze nejvíce zatíženými úseky tratí (nad 60 tisíc vlaků za rok). Na území Středočeského kraje se jedná o úsek trati č. 11 (Praha – Kolín), kde hladina hluku v noční době dosahuje hodnot mezi 60 až 70 dB, zcela lokálně pak až 75 dB. Další tratí je pak trať č. 231 Praha – Lysá nad Labem – Kolín, zde jsou hodnoty L_n v okolí trati opět v rozmezí 60 až 70 dB, lokálně až 75 dB.

Hluk z letecké dopravy

K produkci hluku z letecké dopravy dochází především v okolí příletových a odletových drah. V širším okolí letiště pak dochází ke zvýšené hlukové zátěži i ve směru letových drah letadel. Proto je jedním z opatření pro snížení hluku omezení či zákaz používání některých vzletových a přistávacích drah v noční dobu. Jako hlavní zdroj hluku z letecké dopravy jsou považovány letouny, provozní vozidla na letišti nejsou považována jako zásadní zdroj hluku. Hluk z letecké dopravy je produkován ve všech fázích letu i při pojíždění letadel po dráze, hlavním zdrojem hluku na letounech jsou především rotující části a vstupní a výstupní části motoru.

Letiště Praha/Ruzyně je jediné letiště v České republice, na které se vztahují podmínky strategického hlukového mapování, tj. 50 000 startů a přistání za rok. Hluková mapa, výsledek strategického hlukového mapování z roku 2005, byla použita jako jeden z podkladů pro hodnocení hluku z letecké dopravy. Hlukovým ukazatelem pro noční dobu je L_n (hlukový indikátor pro rušení spánku), jehož hodnoty se pohybují v zájmovém území v rozmezí 45 - 65 dB.

CHARAKTERISTIKA HLUKOVÉ ZÁTĚŽE V OKOLÍ HODNOCENÝCH ZÁMĚRŮ

Podrobnější hodnocení stávajícího hlukového zatížení a překročení limitů a mezních hodnot bylo provedeno pro oblasti, v nichž se nacházejí jednotlivé záměry silničních staveb, které jsou předmětem 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje (záměry D001, D006, D011 a D054), a dále pro oblast záměru D300 – plocha rozvoje Letiště Václava Havla Praha. Hodnocení nebylo provedeno pro oblast záměru D204 - železniční trať Praha – Bystřice u Benešova, jelikož plánovaná vysokorychlostní trať je novým záměrem v území, nejedná se o „přeložku“ stávající železnice a hodnocení hluku ze stávající železniční dopravy by zde bylo zavádějící.

Hluk z automobilové dopravy v okolí záměrů D001, D006, D011 a D054

Podrobnější hodnocení hlukového zatížení a překročení limitů a mezních hodnot bylo provedeno pro oblasti, v nichž se nacházejí jednotlivé záměry silničních staveb, které jsou předmětem 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje. Hodnocena byla data pro hladinu hluku v noční době (L_n - noc) ze Strategické hlukové mapy a data získaná výpočtem hlukové emise jednotlivých úseků silnic, kde byla vypočtena vzdálenost, do níž zasahují limitní izofony. Vzdálenosti byly vypočteny pro následující případy:

- překročení limitů pro starou zátěž ve dne, tj. 70 dB ve dne
 - překročení limitů pro starou zátěž v noci, tj. 60 dB v noci
 - překročení limitů pro hluk v okolí hlavních komunikací ve dne, tj. 60 dB ve dne
 - překročení limitů pro hluk v okolí hlavních komunikací v noci, tj. 50 dB v noci
- V zájmovém území záměru **D001 – SOKP (Ruzyně – Březiněves)** se nejvyšší hodnoty L_n nacházejí v severovýchodní části zájmového území záměru v okolí dálnice D8, kde max. hodnoty dosahují až 80 dB. Tyto hodnoty se vyskytují také v západní části zájmového území v okolí dálnice D7. K překročení limitů pro starou hlukovou zátěž v noční době (60 dB) dochází u zástavby v okolí dálnice D8 a silnice II/608 na území obce Zdiby a v okolí dálnice D8 na území obce Sedlec. Limit pro hluk v okolí hlavních komunikací v noci je překročen u zástavby v okolí silnice II/243 na území

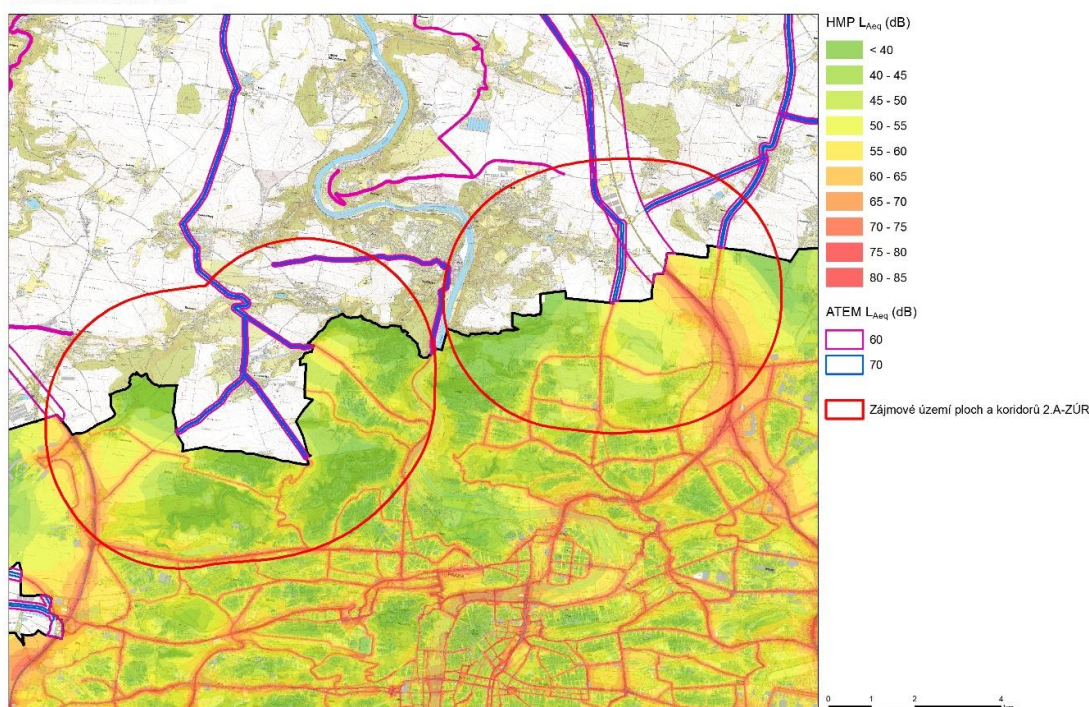
obce Bořanovice a u zástavby v okolí silnic II/240 a II/241 na území obcí Statenice a Horoměřice. Dále dochází k překročení limitu pro hluk v noční době u zástavby v okolí komunikací na území Prahy. V případě překročení limitů pro hladinu hluku ve dne (jak pro starou zátěž tak i okolí hlavních komunikací) je rozsah ovlivněné zástavby obdobný jako u hladin nočního hluku.

- U záměru **D006 – MÚK Odolena Voda** dosahují v zájmovém území nejvyšší hodnoty L_n 85 dB a nachází se lokálně v jižní části zájmového území v přímém okolí dálnice D8. U zástavby dochází k překročení limitních hodnot pro starou zátěž v noci v okolí dálnice D8 na území obcí Klíčany, Panenské Břežany, Postřižín a města Odolena Voda. U ostatních limitních hodnot je rozsah ovlivněné zástavby obdobný jako u limitních hodnot pro starou zátěž v noci.
- U zájmového území záměru **D011 - SOKP (Březiněves – D10)** dosahují maximální hladiny hluku v noci 75 dB. Tyto hodnoty se nachází v jihovýchodní části záměru v okolí dálnice D10. Překročení limitu pro starou hlukovou zátěž v noční době je patrné u zástavby v okolí silnice II/610 na území obcí Dřevčice a Podolanka a podél silnice III. třídy na území obce Hovorčovice. K překročení limitu pro hluk v okolí hlavních komunikací v noci dochází podél silnice III. třídy na území obcí Sluhy, Veleň a Přezletice. Dále dochází k překročení limitu pro hluk v noční době u zástavby v okolí komunikací na území Prahy. Rozsah zástavby, kde dochází k překročení limitu pro hladinu hluku ve dne (jak pro starou zátěž tak i okolí hlavních komunikací) odpovídá zástavbě zasažené překročením limitu hladin nočního hluku.
- V zájmovém území záměru **D054 - Vestecká spojka** se vyskytují hodnoty hluku v noci až 85 dB, a to ve východní části zájmového území v blízkém okolí dálnice D1. K překročení limitních hodnot pro starou zátěž v noci dochází u zástavby v okolí dálnice D1 na území obce Průhonice, v okolí silnice II/603 u zástavby na území obcí Vestec a Jesenice a u zástavby podél komunikace II/101 na území obce Jesenice (vč. části Osnice). K překročení limitu opět dochází i v okolí komunikací na území Prahy. U ostatních limitních hodnot je rozsah ovlivněné zástavby obdobný jako u limitních hodnot pro starou zátěž v noci.

Obr. 3.21 Hladina hluku v denní době v oblasti záměru D001 - SOKP Ruzyně - Březiněves

D001 - SOKP Ruzyně - Březiněves

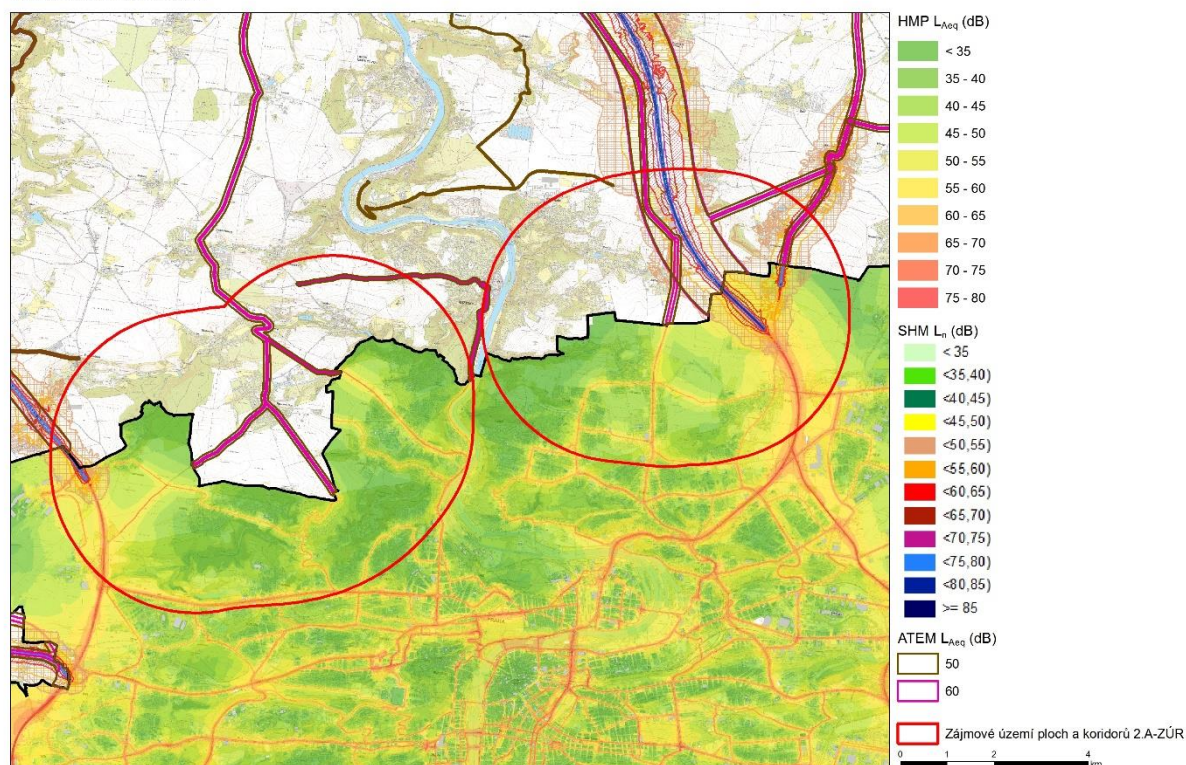
Hladina hluku v denní době



Obr. 3.22 Hladina hluku v noční době v oblasti záměru D001 - SOKP Ruzyně - Březiněves

D001 - SOKP Ruzyně - Březiněves

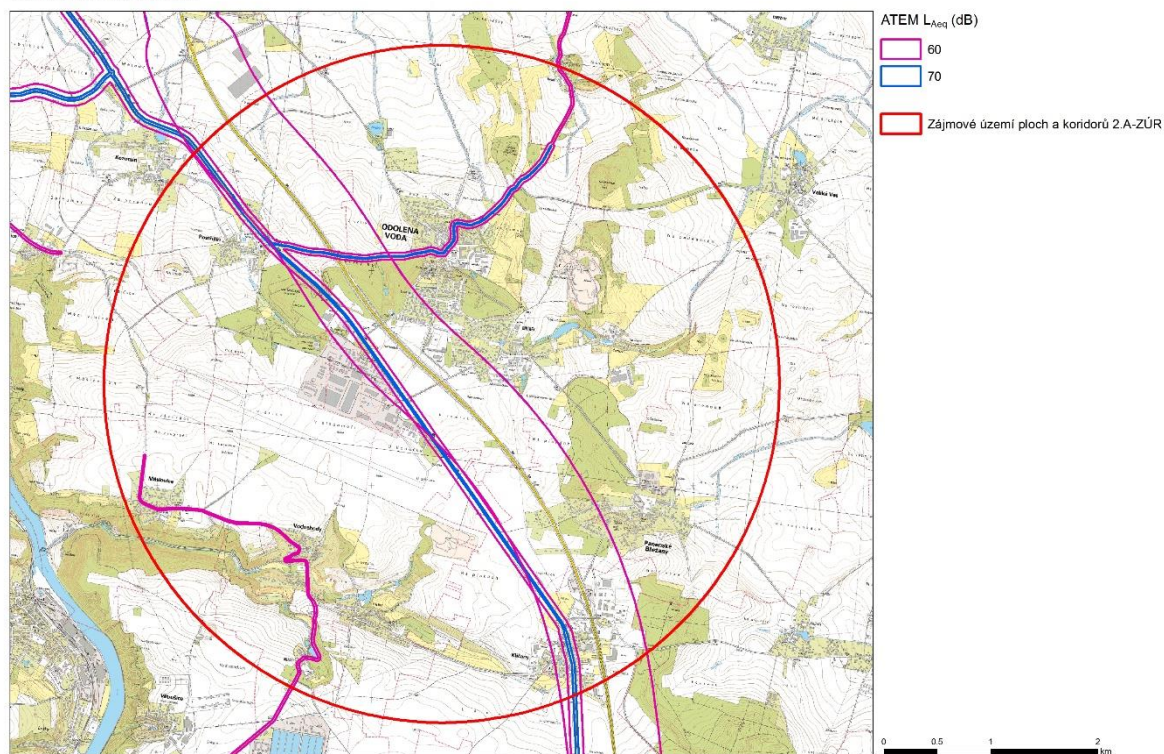
Hladina hluku v noční době



Obr. 3.23 Hladina hluku v denní době v oblasti záměru D006 – MÚK Odolena Voda

D006 - MÚK Odolena Voda

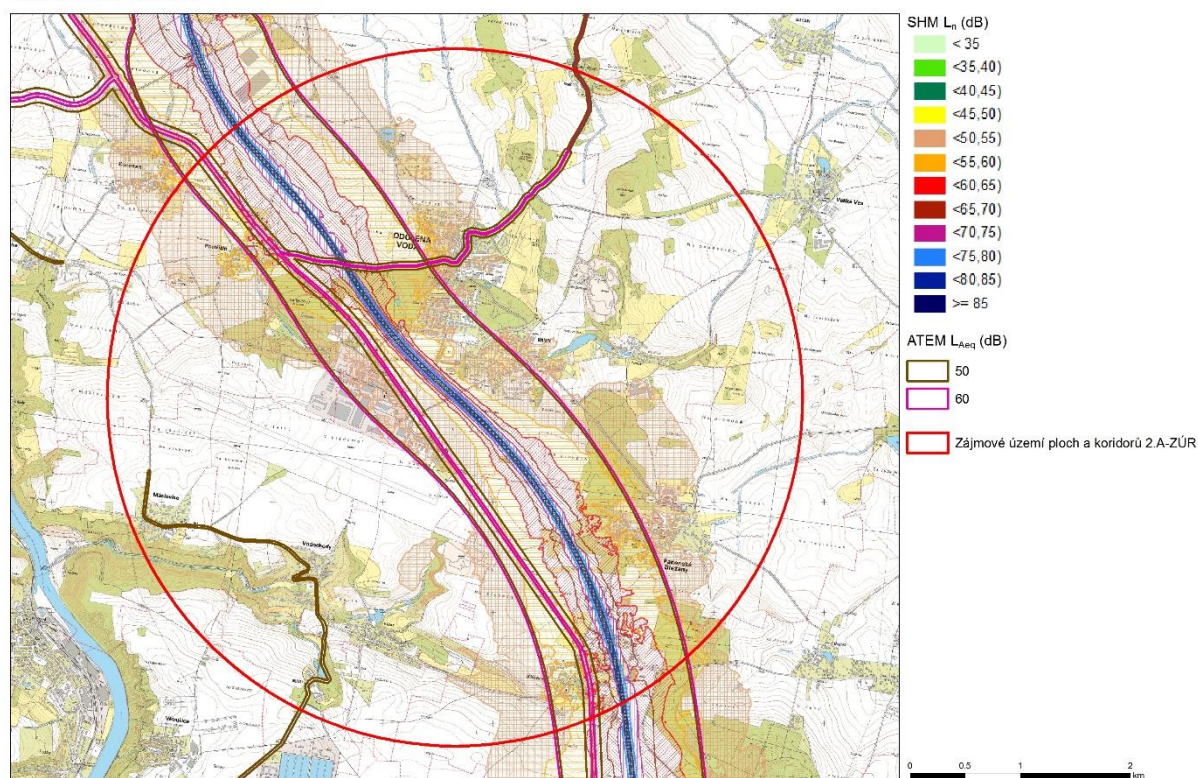
Hladina hluku v denní době



Obr. 3.24 Hladina hluku v noční době v oblasti záměru D006 – MÚK Odolena Voda

D006 - MÚK Odolena Voda

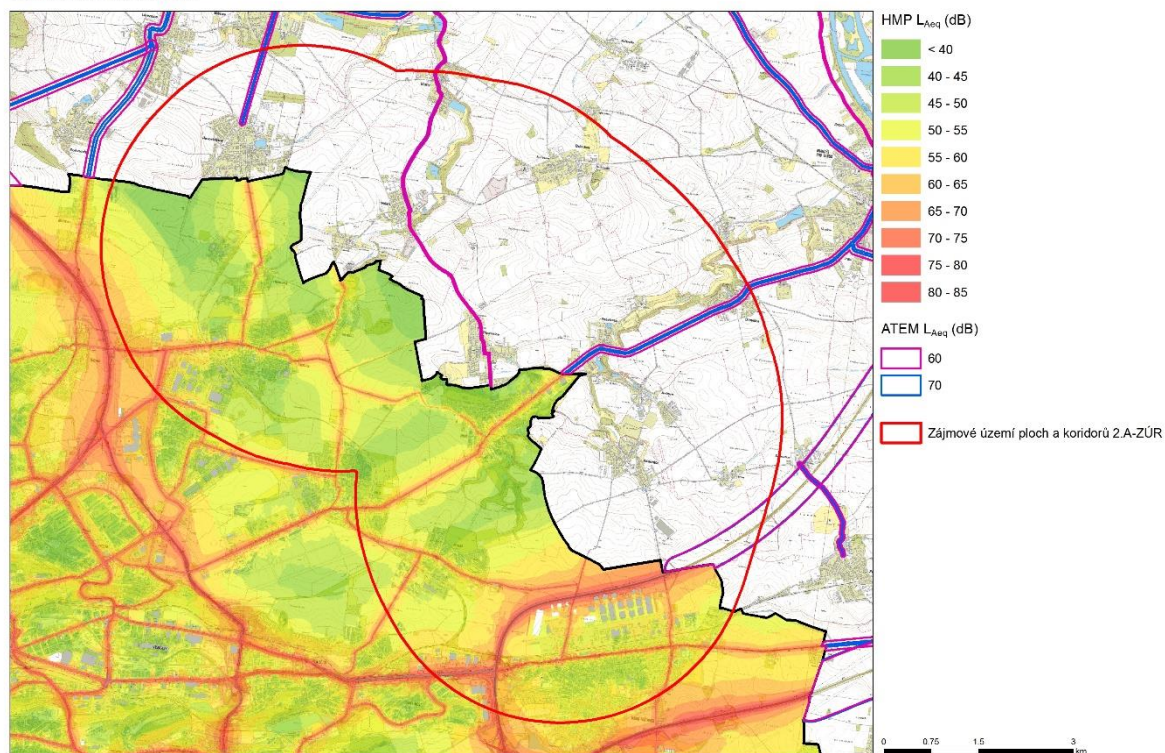
Hladina hluku v noční době



Obr. 3.25 Hladina hluku v denní době v oblasti záměru D011 - SOKP (Březiněves – D10)

D011 - SOKP Březiněves – R10

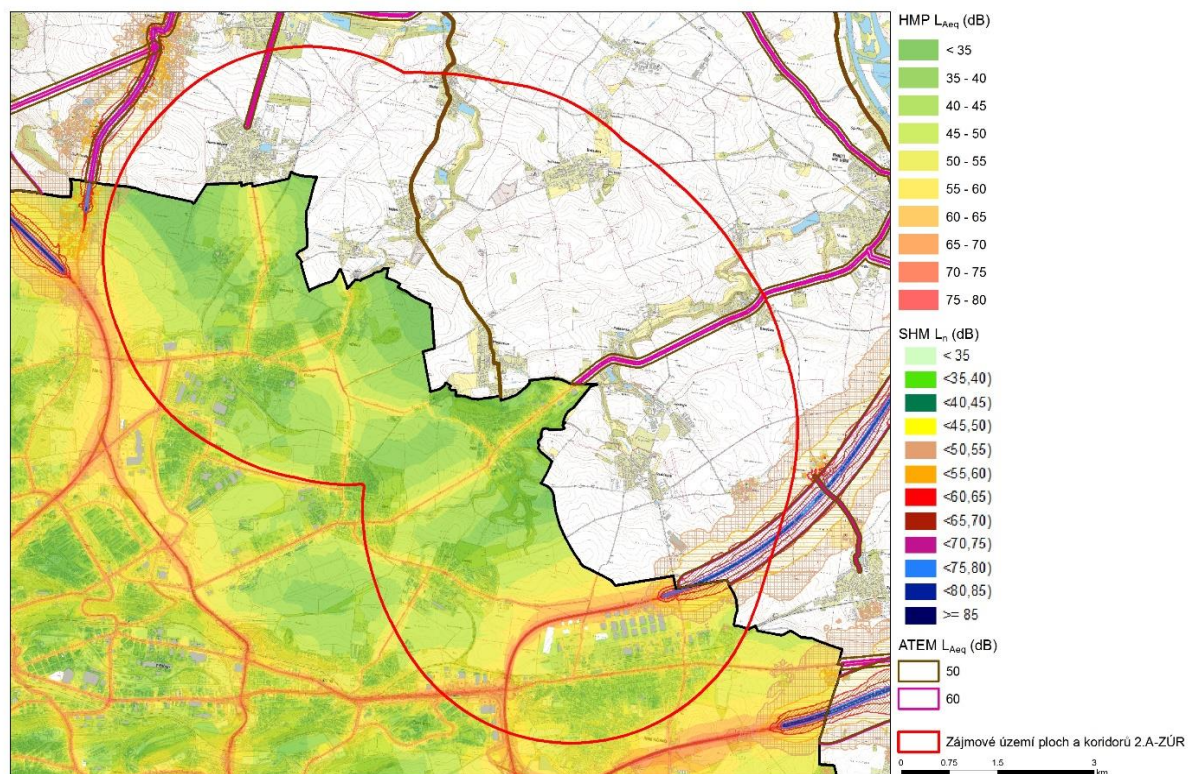
Hladina hluku v denní době



Obr. 3.26 Hladina hluku v noční době v oblasti záměru D011 - SOKP (Březiněves – D10)

D011 - SOKP Březiněves – R10

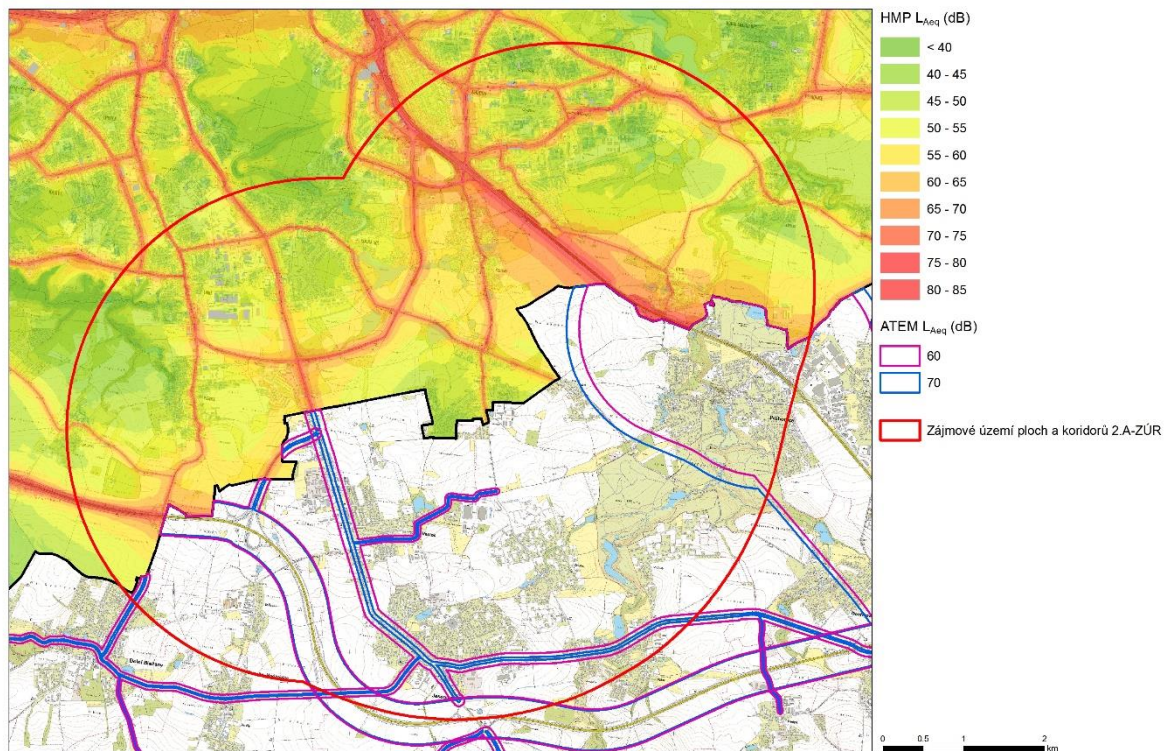
Hladina hluku v noční době



Obr. 3.27 Hladina hluku v denní době v oblasti záměru D054 - Vestecká spojka

D054 - Vestecká spojka

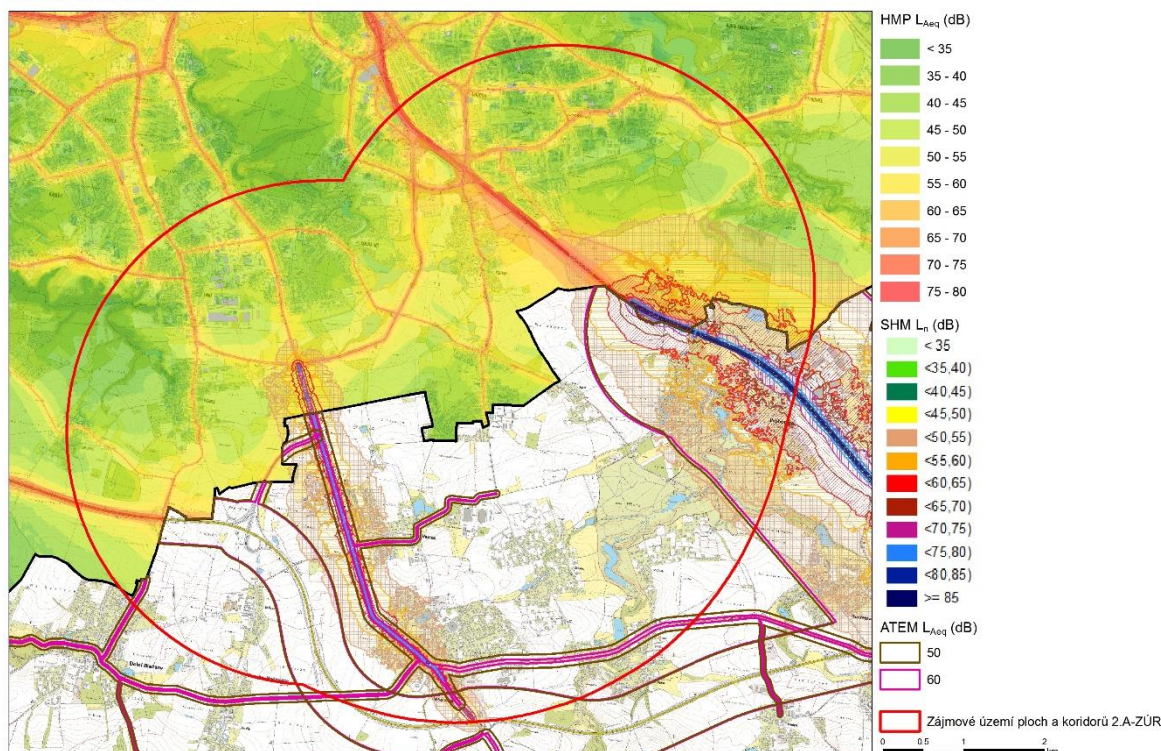
Hladina hluku v denní době



Obr. 3.28 Hladina hluku v noční době v oblasti záměru D054 - Vestecká spojka

D054 - Vestecká spojka

Hladina hluku v noční době



Hluk z letecké dopravy v oblasti záměru D300

Pro vyhodnocení úrovně akustické zátěže v okolí Letiště Václava Havla Praha jsou nejvhodnějším podkladem strategické hlukové mapy, zpracované přímo pro toto letiště, jejichž výstupy jsou prezentovány na obrázcích 29 a 30. Mapy zobrazují situaci v roce 2005. Pro úplnost jsou v tomto případě uvedeny hodnoty jak pro noční hluk, tak i pro ukazatele den-večer-noc.

Letecký provoz Letiště Václava Havla Praha je celoroční, provozní doba je 24 hodin. Převážnou část leteckého provozu představuje pravidelná doprava, v letní sezóně jsou poměrně časté charterové lety. Málo významné pro hlukovou zátěž okolí jsou ostatní lety vrtulníků a letadel všeobecného letectví. Celkový počet přepravených cestujících se ročně pohybuje na úrovni 11 – 12 mil. osob, počet pohybů letadel v posledním období mírně klesá a v roce 2014 činil cca 125 tis. za rok.

Z výsledků hlukového mapování vyplývá, že u nejvíce ovlivněné zástavby v okolí letiště se hladiny hluku, u hlukového indikátoru pro noční dobu, který charakterizuje rušení spánku, v roce 2005, pohybovaly v pásmech 50 – 60 dB (část zástavby obcí Horoměřice, Jeneč a Kněžves). Na základě limitních hodnot ukazatele L_{Aeq} pro denní a noční dobu, vztažených k charakteristickému letovému dni, pak bylo v dané oblasti vymezeno ochranné hlukové pásmo letiště. Hladiny nočního hluku mezi 45 a 50 dB (tedy mírně podlimitní) zasahují již prakticky všechny obce v okolí letiště.

V případě ukazatele den-večer-noc je možné zaznamenat hodnoty přesahující mezní hodnotu dle směrnice END 60 dB opět v části zástavby obcí Horoměřice, Jeneč a Kněžves, rozsah ovlivněné zástavby je obdobný jako u hladin nočního hluku nad 50 dB.

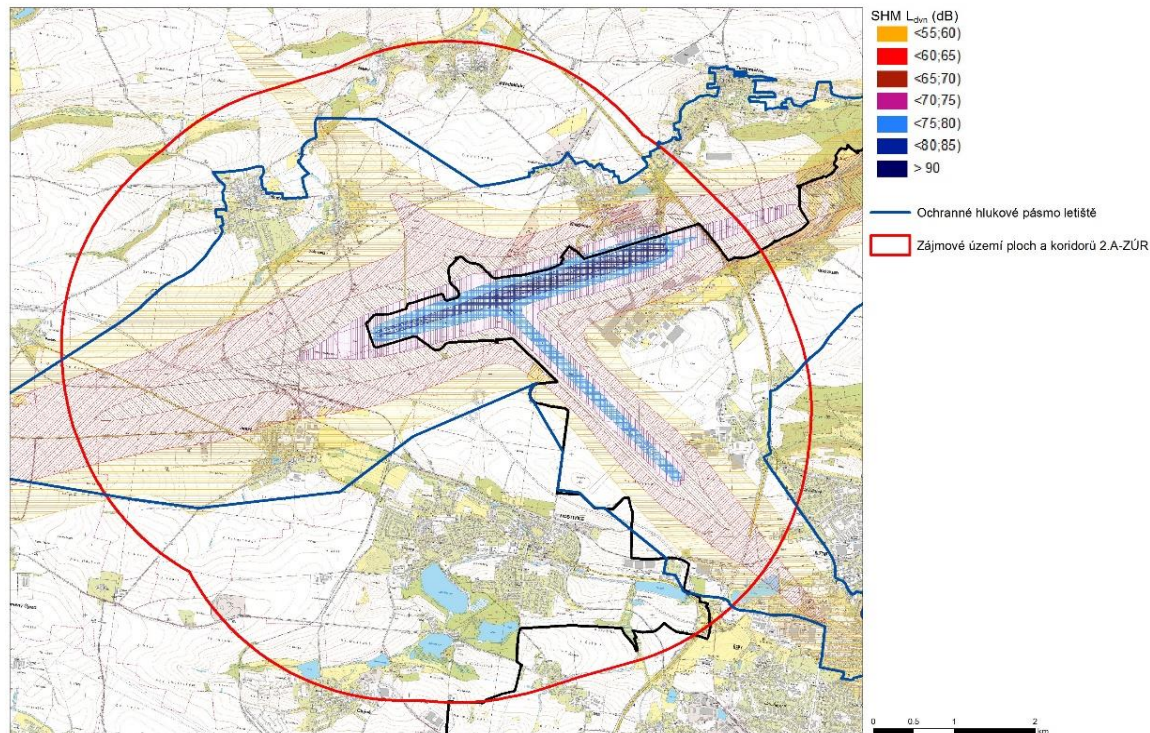
Ochranné hlukové pásmo vymezuje území, na němž předpokládáno překročení limitní úrovně hluku (50/60 dB) z plánovaného leteckého provozu. Umožňuje regulaci využití území v okolí letiště a zákonným způsobem regulovat proces územního plánování a vytvářet podmínky pro řešení vzájemného vztahu mezi letištěm a jeho okolím. Na území ochranného

hlukového pásma se nachází obce Hostouň, Dobrovíz, Kněžves, Tuchoměřice, Horoměřice, Jeneč a městské části Praha-Přední Kopanina, Praha 17 a Praha 6.

Obr. 3.29 Hladina hluku v denní době v oblasti záměru D300 – plocha rozvoje Letiště Václava Havla (r. 2005)

D300 – plocha rozvoje Letiště Václava Havla Praha

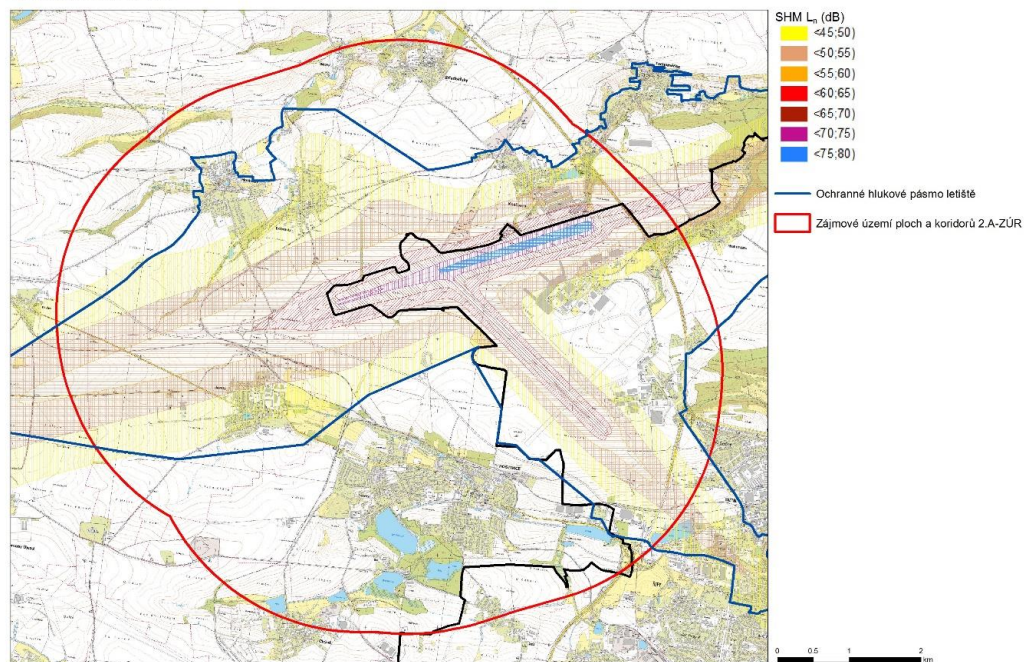
Hladina hluku v denní době



Obr. 3.30 Hladina hluku v noční době v oblasti záměru D300 – plocha rozvoje Letiště Václava Havla (r. 2005)

D300 – plocha rozvoje Letiště Václava Havla Praha

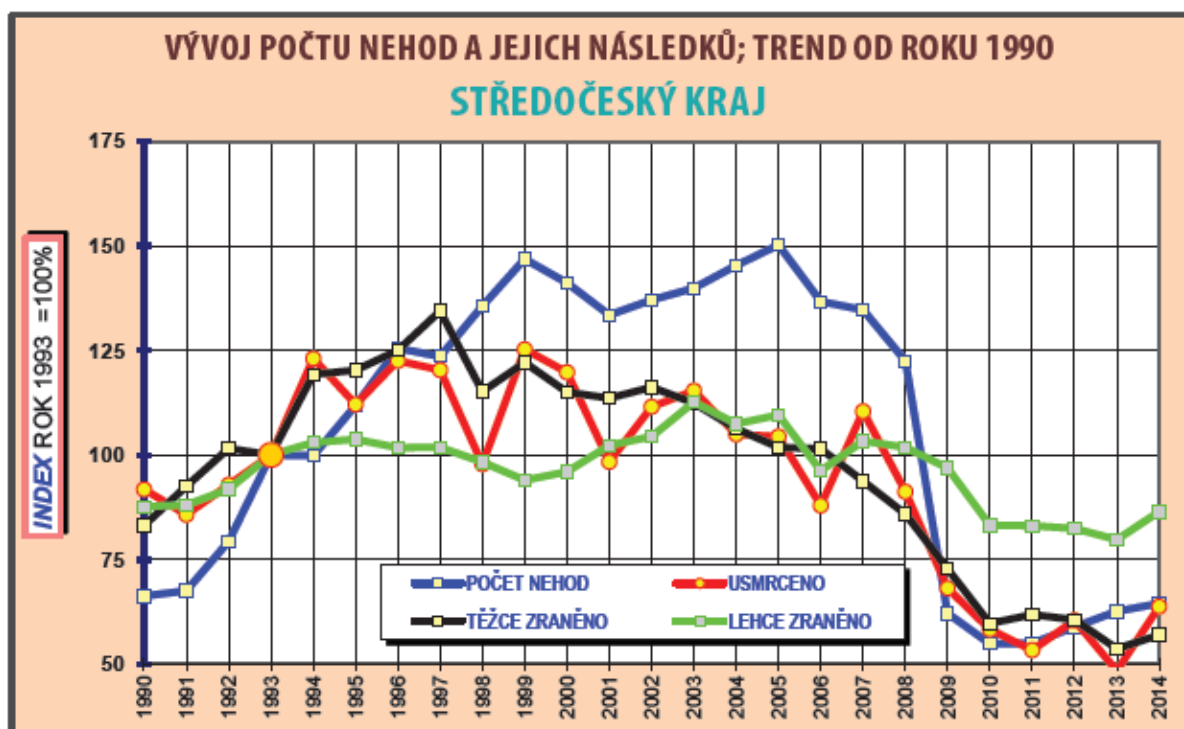
Hladina hluku v noční době



Lidské zdraví – dopravní nehodovost

Významným zdrojem rizik pro zdraví obyvatel jsou dopravní nehody. Dle údajů Policie ČR došlo v roce 2014 na území Středočeského kraje k cca 11 604 nehodám, 116 osob bylo usmrceno a 435 osob bylo těžce zraněno. Lze konstatovat, že počet nehod rostl během 90. letech až do roku 2005. Od roku 2008 byl zaznamenán významný pokles nehodovosti s minimem v roce 2010. V posledních čtyřech letech docházelo k mírnému nárůstu nehod. Podobný trend (s mírnými výkyvy) byl i u počtu usmrcených a těžce zraněných s minimem v roce 2013. Pouze v případě lehce zraněných byl trend v celém období vyrovnanější, k významnějšímu poklesu došlo v roce 2009, i tak počty zůstávají vysoké na úrovni 3 098 v roce 2014. V posledních 5 letech došlo k mírnému nárůstu počtu nehod i počtu lehce zraněných, naopak došlo k poklesu počtu těžce zraněných. V roce 2014 došlo oproti roku 2013 k mírnému nárůstu nehod (o 3 %), došlo také i k většímu počtu zranění a usmrcení. Celkově za posledních 5 let došlo k výraznému poklesu nehod, zranění i usmrcení ve srovnání s obdobím 1993 - 2008.

Obr. 3.31 Vývoj počtu nehod a jejich následků na území Středočeského kraje (1990 – 2014)



zdroj: Policie ČR

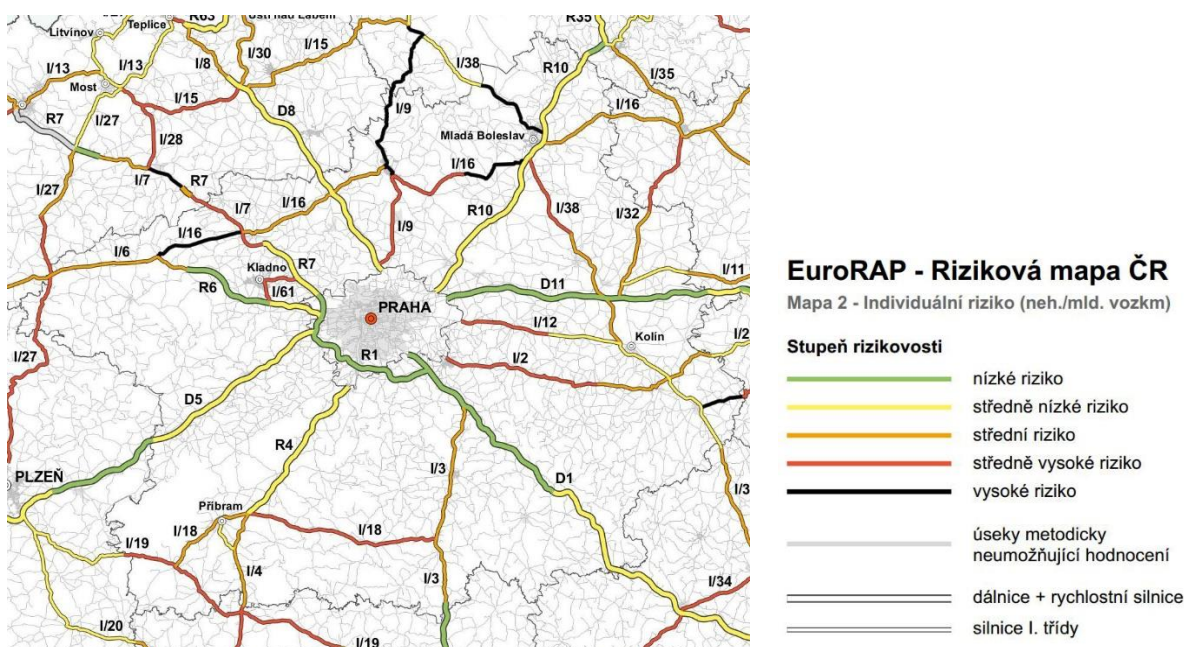
Ve srovnání s ostatními kraji dle ČSÚ patří Středočeský kraj mezi oblasti s největší nehodovostí. K tomu negativně přispívá průběh hlavních dopravních tepen na území kraje.

Pro vyhodnocení dopravní bezpečnosti byla jako podklad využita tzv. Riziková mapa ČR 2011 - 2013, vytvořená v rámci projektu EuroRAP. Evropský program hodnocení bezpečnosti silnic EuroRAP (European Road Assessment Programme) je mezinárodní nezisková organizace založená v roce 2003 v Belgii, jejímiž členy jsou motoristická sdružení, správci a investoři komunikací a expertní organizace. Tvorba Rizikových map je základním statistickým nástrojem programu EuroRAP, využívajícím vstupní data o silniční síti, nehodovosti a intenzitách dopravy k tomu, aby bylo možné identifikovat úseky a lokality s vysokým bezpečnostním rizikem pro uživatele silnic. Mapy pro ČR zpracovává společnost AF-CityPlan; nejaktuálnější byla publikována mapa ukazující tzv. individuální riziko v průměru za období let 2011 – 2013. Mapa uvádí stupeň rizikovitosti na úsecích silnic primární silniční sítě na základě počtu nehod a intenzit dopravy na daném úseku (počet nehod s úmrtím nebo vážným zraněním na 1 mld. vozkm). Jednotlivé úseky komunikací jsou rozděleny do pěti intervalů, vyjadřujících postupně nízké / středně nízké / střední / středně vysoké a vysoké riziko.

Z mapy zobrazené na následující stránce vyplývá, že:

- na území Středočeského kraje byl nejvyšší stupeň rizika zjištěn na silnici I/16 na úsecích Mělnické Vtelno - Nepřevázka a Slaný - Krušovice, dále na silnici I/9 úsek Mělník - Medonosy, I/17 úsek mezi Čáslaví a Chrudimí a na silnici I/38 úsek Mladá Boleslav - Bezděz
- středně vysokým stupněm rizika jsou ohodnoceny úseky silnic I/2 Praha – Bečváry, I/7 obchvat kolem města Slaný - hranice s Ústeckým krajem, I/9 úsek Praha - Mělník, I/12 úsek Praha - Český Brod, I/16 úsek Mělník - Mělnické Vtelno, I/18 Příbram – Votice, I/19 celý úsek Středočeského kraje (Rožmitál p. Třemšínem - Březnice), I/38 úsek Nymburk - D10 a celý úsek silnice I/61 u Kladna
- střední riziko je pak na komunikacích D8, D4, D7, D6 a D10 na celých úsecích Středočeského kraje a dále část úseku D1 Psáře – hranice kraje Vysočina a D6 úsek Praha - Unhošť
- nízké riziko mají komunikace D1 úsek Praha - Psáře, D11, D0 Pražských okruhů a D6 úsek Unhošť - Nové Strašecí

Obr. 3.32 Riziková mapa ČR 2011 – 2013 – výřez pro Středočeský kraj



zdroj: ÚAMK ČR

PŘEDPOKLADY DALŠÍHO VÝVOJE BEZ PROVEDENÍ KONCEPCE ZÚR STK

V oblasti silniční dopravy je i v následujících letech očekáván nárůst celkového objemu osobní i nákladní automobilové dopravy. V případě, že by nedošlo k realizaci záměrů, které jsou součástí Silničního okruhu kolem Prahy (koridory D001 a D011), je nutné očekávat nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu v centrální části Prahy (tj. překračování hlukových limitů, výskyt obtěžujících faktorů atd.), ale spíše jeho zhoršování. K dalšímu zhoršení kvality ovzduší, hlukového zatížení a zvýšenému výskytu obtěžujících faktorů by tak docházelo na území městských částí Praha 6, Praha 7 a Praha 8, zejména pak na území Dejvic, Bubenče, Holešovic, Libně a Karlína. Nedojde však k případné realizaci skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, který by vedl k nárůstu hlukové zátěže a obtěžujících faktorů, díky zatížení území těžkou nákladní dopravou.

V případě záměru D011 je situace složitější, neboť je nutno uvažovat i jeho nerealizaci v případě současné realizace záměru D001. V takovém případě by došlo k přenesení tranzitní dopravy do oblasti Proseka a částečně Letňan, se souvisejícími dopady na hlukovou zátěž v

této oblasti. Na druhé straně by se neprojevíly jinak vcelku významné dopady podél trasy tohoto úseku SOKP, která bude vedena v těsném kontaktu se zástavbou, zejména v lokalitách Podolanka - Vinoř a Mirovice.

Pokud nedojde k realizaci záměru D054, očekává se v jižní části hl. m. Prahy pokračování růstu intenzit dopravy na silnici II/603 (ulice Vídeňská) a komunikacích na území městské části Praha - Šeberov a její části Hrnčíře. Jelikož nedojde k odvedení části vnější zdrojové a cílové dopravy mimo stávající obytnou zástavbu bude docházet k nárůstu hlukové a imisní zátěže u zástavby v okolí těchto komunikací. Nedojde však ke zhoršení kvality ovzduší a většímu hlukovému zatížení u obytné zástavby v obci Průhonice - Rozkoš a jižní a východní oblasti městské části Praha - Šeberov (Hrnčíře).

V případě, že nedojde k realizaci záměru D006, je nutné očekávat na území obcí Postřižín, Kozomín a Klíčany nejen pokračování současného nevyhovujícího stavu (tj. překračování hlukových limitů, výskyt obtěžujících faktorů atd.), ale spíše jeho zhoršování. Důvodem ke zhoršení znečištění ovzduší a hlukové zátěže bude nutnost projíždět přes tyto obce po silnici II/608 z důvodu napojení na dálnici D8. Nedojde však k nárůstu hluku u zástavby v části města Odolena Voda, kde je jinak nutno po realizaci záměru očekávat zvýšení zátěže.

V oblasti železniční dopravy se očekává, že navržené záměry posílí podíl na celkové přepravě na úkor individuální automobilové dopravy. Nerealizace záměru D204 tudíž může přispět k většímu nárůstu automobilové dopravy se všemi negativními dopady na překračování hlukových a často i imisních limitů, zvýšená rizika dopravních nehod, výskyt obtěžujících faktorů, atd. Nelze však předpokládat zhoršení hlukové zátěže a zvýšení výskytu obtěžujících faktorů v prostoru sídel Otice, Světlce a Svojšovice.

V následujících letech je očekáván nárůst celkového objemu letecké dopravy na Letišti Václava Havla Praha. Lze pouze odhadovat, do jaké míry bude tento nárůst umožněn vybudováním nové paralelní dráhy, resp. do jaké míry je neexistence dráhy limitujícím faktorem pro další navyšování provozu. Lze však považovat za nepochybné, že k určitému navýšení provozu dojde i v případě, že dráha nebude realizována. V takovém případě bude pravděpodobně nejprve maximalizováno využití stávající RWY 06/24 a po vyčerpání její kapacity dojde k navýšení provozu i na dráze RWY 12/30. V důsledku toho dojde k nárůstu hlukové zátěže jak u obcí ve směru dráhy 06/24 (Jeneč, Kněževes, Horoměřice, MČ Přední Kopanina, MČ Suchdol - severní část), tak i k zasažení hustě osídlených území Praha 17 a Prahy 6. Tato území budou ve větší míře vystavena překračování hlukových limitů a výskytu obtěžujících faktorů, pravděpodobně bude též nutno rozšířit ochranné hlukové pásmo oproti současnému stavu. Na druhé straně nedojde k nárůstu hlukové zátěže u sídel lokalizovaných ve směru nové dráhy 06R/24L, tj. Jeneč - část Jeneček, MČ Nebušice, Lysolaje a Suchdol – jižní část.

3.3. POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY

3.3.1. Vodní režim

Srážkové poměry

Středočeský kraj patří ke srážkově podprůměrným oblastem, roční srážkový úhrn se zde pohybuje od 460 mm v oblasti Slánska až po 800 mm ve vrcholových partiích Brd, ve většině území je ale roční úhrn srážek 500 až 650 mm (v ČR průměrně 670 mm). Rozložení srážek během roku je typické pro danou zeměpisnou polohu - 40 % v letních měsících, 20 – 25 % na jaře a 15 % na podzim a v zimě. Srážkově nejbohatším měsícem je červen, nejchudším je únor. Nejvyšší průměrné úhrny srážek se v území pohybují okolo 100 – 120 mm za měsíc.

V posledních desetiletích byly zaznamenány velké letní povodně z regionálních dešťů trvajících řádově desítky hodin s denními srážkovými úhrny nad 20 mm v rozsáhlém území.

Místní přivalové deště mají trvání v řádech desítek minut s vysokou intenzitou srážek nad 30 mm/hod. Zasahují menší plochu o velikosti do 50 km².

Srážky sněhové se vyskytují v rozsahu 20 dní na Kralupsku až 50 dní ve vrcholových partiích Brd. Sněhová pokrývka leží od 30 dní v roce v Polabí po 80 dnů na Brdské vrchovině. Průměrná výška sněhové pokrývky se pohybuje v závislosti na nadmořské výšce od 15 do 40 cm.

Hydrologické poměry

Středočeský kraj spadá do 5 povodí nejvýznamnějších českých řek – do povodí Dolní Vltavy (ČHP 1-08-05, 1-09-01 až 04 a 1-12-01 a 02) ze 38 %, do povodí Horního a Středního Labe (ČHP 1-03-05, 1-04-01, -04, -05 až 07 a 1-05-02 až 04) z 35 %, do povodí Berounky (ČHP 1-11-02 až 05) z 20 %, do povodí Dolního Labe a Ohře (ČHP 1-12-03 a okrajově 1-13-03 a 04) ze 4 % a do povodí Horní Vltavy (ČHP 1-08-04) ze 3 %.

Vodní toky

Nejvýznamnějšími vodními toky v kraji jsou Labe, které protéká Středočeským krajem od východu na sever, Vltava, která krajem protéká od jihu k severu a do Labe se vlévá u Mělníka, Berounka, která se vlévá do Vltavy od západu, a Sázava, která se vlévá do Vltavy od východu. Hlavními přítoky Labe na území SK, které jsou zároveň významnými vodními toky (VVT) dle vyhlášky MZd. č. 178/2012 Sb. jsou Doubrava s Brslenkou, Klejnárka s Vrchlicí, Cidlina, Mrlina, Výrovka s Šemberou, Vlkava, Mlynařice, Výmola, Jizera, Mratínský potok, Košatecký potok, Černávka, Pšovka a Liběchovka. Do Vltavy přitékají VVT Bakovský potok, Knovízský potok, Zákolanský potok, Rokyta, Botič, Berounka, Bojovský potok, Sázava, Kocába, Mastník a Brzina. Do Berounky přitékají VVT Radotínský potok, Loděnice, Litavka, Klíčava, Rakovnický potok a Javornice, do Sázavy Janovický potok, Konopišský potok, Mnichovka, Jevanský potok, Blanice, Štěpánovský potok a Želivka. Z povodí Horní Vltavy ve SK je nejvýznamnější Skalice. Z celkové délky vodních toků v kraji je cca 20 % toků upravených.

Vodní plochy

Na vodních tocích je vybudovaná řada vodních děl. Vodní nádrže slouží k akumulaci vody pro vodárenské využití, průmysl, energetiku či zemědělství, k ochraně území před povodněmi, nalepšování vody v tocích v době snížených průtoků, rekreaci, chov ryb apod. Přirozená jezera se v území nevyskytují, umělá jezera vznikla vytěžením štěrku, písku či jiných nerostných surovin.

Ve správním obvodu Středočeského kraje se nachází celkem 71 vodních děl I. až III. kategorie, mezi něž patří významné vodní nádrže Vltavské kaskády - Orlík, Kamýk (vyrovnávací nádrž Orlíka), Slapy a Štěchovice, vodárenské vodní nádrže Švihov na Želivce, Vrchlice na Vrchlicích, Pilská, Láz a Obecnice na přítocích Litavky a Klíčava na Klíčavě, odkaliště Panský les v Mělníce, Spolana v Neratovicích, Bytíz v Příbrami a Rýzmburk ve Vlašimi, rybníky, jezy, ochranné hráze, vodní elektrárny, vodovodní přivaděče apod.

Vodních děl IV. kategorie většího významu (objem min. 100 tis. m³) je ve Středočeském kraji 96; patří mezi ně především rybníky, ale i hráze protipovodňové ochrany apod. Suchých nádrží (poldrů) je dle evidence MZe vybudováno v kraji 16; mezi největší lze zařadit Tuchoměřický polder na Unětickém potoce s rozlohou 3,9 ha a polder v Býchorech na Hlubockém potoce s rozlohou 3,5 ha.

Mezi využívané vodní cesty dopravně významné je zařazen úsek Labe od říčního km 102,2 (Chvaletice) na státní hranici se Spolkovou republikou Německo (tzv. Labská vodní cesta), úsek Vltavy od říčního km 91,5 (Třeбенice) po ústí do Labe včetně výústní části Berounky po přístav Radotín (tzv. Vltavská vodní cesta) a úsek Vltavy od říčního km 239,6 (České Budějovice) po říční km 91,5 (Třeбенice) jen pro plavidla o nosnosti do 300 tun. Za vodní cestu účelovou se považuje úsek Sázavy od Pikovic po ústí do Vltavy, vodní turistika má dobré podmínky a velkou tradici i na Berounce.

Vodní útvary

Vodním útvarem (VÚ) se podle zákona č. 254/2001 Sb., vodní zákon, ve znění pozdějších předpisů, míní vymezené významné soustředění povrchových nebo podzemních vod, charakterizované společnou formou výskytu, vlastnostmi a znaky hydrologického režimu.

- V oblasti povodí Dolní Vltavy bylo vymezeno 83 útvarů povrchových vod, z toho 79 tekoucích a 4 stojaté, a 3 útvary vod podzemních, všechny v základní vrstvě.
- V oblasti povodí Horního a Středního Labe bylo vymezeno 214 útvarů povrchových vod, z toho 203 tekoucích a 11 stojatých, a 46 útvarů vod podzemních, z toho 14 svrchních útvarů, 31 útvarů podzemních vod v základní vrstvě a 1 útvary hlubinný.
- V oblasti povodí Berounky bylo vymezeno 99 útvarů povrchových vod, z toho 93 tekoucích a 6 stojatých, a 16 útvarů vod podzemních, z toho 3 svrchní útvary a 13 útvarů podzemních vod v základní vrstvě.
- V oblasti povodí Ohře a Dolního Labe bylo vymezeno 148 útvarů povrchových vod, z toho 137 tekoucích a 11 stojatých, a 29 útvarů vod podzemních, z toho 2 svrchní útvary, 25 útvarů podzemních vod v základní vrstvě a 2 útvary hlubinné.
- V oblasti povodí Horní Vltavy bylo vymezeno 155 útvarů povrchových vod, z toho 140 tekoucích a 15 stojatých, a 13 útvarů vod podzemních, z toho 3 svrchní útvary a 10 útvarů podzemních vod v základní vrstvě.

3.3.2. Hydrogeologické poměry

Hydrogeologické poměry indukují možnosti zásob podzemní vody a působení na odtokové poměry prostřednictvím základního odtoku. Druhy hornin, jejich propustnost nebo uspořádání jednotlivých vrstev ovlivňují výskyt, pohyb, chemické a fyzikální vlastnosti podzemní vody. Hydrogeologické poměry ovlivňují proces odtoku vody z povodí, údaje o horninových vrstvách a kolektorech se využívají např. k posouzení zdrojů vhodných pro odběry, k hodnocení zranitelnosti podzemních vod např. vnosem znečištění z území, z infiltrace srážek nebo z jiných způsobů dotace podzemních vod.

Odlišnosti přírodních podmínek horninového prostředí z hlediska výskytu podzemní vody jsou vyjádřeny rozdělením území na jednotlivé hydrogeologické rajony (HGR), které jsou pak základními jednotkami pro bilancování množství podzemních vod. HGR se mohou překrývat, v území Středočeského kraje se vyskytují svrchní vrstvy (kvartérní sedimenty), základní vrstvy (pánve, permokarbon, svrchní křída a krystalinikum) i hlubinné vrstvy bazálního křídového koridoru.

- Svrchní vrstvy - rajony v kvartérních a propojených kvartérních a neogenních sedimentech Labe a jejich přítoků: HGR 1151 - Kvartér Labe po Kolín, HGR 1152 - Kvartér Labe po Nymburk, HGR 1171 - Kvartér Labe po Jizeru, HGR 1172 - Kvartér Labe po Vltavu.
- Základní vrstvy - rajony v sedimentech svrchní křída, permokarbonu a v horninách krystalinika, proterozoika a paleozoika.
- Křída středního Labe po Jizeru: HGR 4340 - Čáslavská křída, HGR 4350 - Velimská křída, HGR 4360 - Labská křída.
- Jizerská křída: HGR 4410 Jizerská křída pravobřežní, HGR 4430 Jizerská křída levobřežní.
- Křída Ohře a středního Labe po Litoměřice: HGR 4510 - Křída severně od Prahy, HGR 4521 - Křída Košáteckého potoka, HGR 4522 - Křída Liběchovky a Pšovky, HGR 4523 - Křída Obrtky a Úštěckého potoka, HGR 4530 - Roudnická křída.
- Permokarbon limnických pánví: HGR 5131 - Rakovnická pánev, HGR 5132 - Žihelská pánev, HGR 5140 - Kladenská pánev.

- Krystalinikum, proterozoikum a paleozoikum západních Čech: HGR 6222 - Krystalinikum a proterozoikum v povodí Úhlavy a dolního toku Radbuzy, HGR 6230 - Krystalinikum, proterozoikum a paleozoikum v povodí Berounky, HGR 6240 - Svrchní silur a devon Barrandienu, HGR 6250 - Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy.
- Krystalinikum jižních a jihozápadních Čech: HGR 6320 - Krystalinikum v povodí střední Vltavy.
- Krystalinikum Českomoravské vrchoviny: HGR 6520 - Krystalinikum v povodí Sázavy, HGR 6531 - Kutnohorské krystalinikum.
- Hlubinné vrstvy - Bazální křídový kolektor: HGR 4710 - Bazální křídový kolektor na Jizeře, HGR 4720 - Bazální křídový kolektor od Hamru po Labe.

Hydrogeologické poměry v oblasti povodí Horního a středního Labe jsou heterogenní a z pohledu managementu podzemních vod složité a významné. Na souvrství svrchní křídý a sedimenty říčních náplavů jsou vázány důležité zdroje podzemních vod s vhodnými podmínkami pro významnější odběry. U Čelákovice je ložisko přírodního léčivého zdroje – peloidu pro Lázně Toušeň, u Poděbrad, Sadské a v Bohdanči jsou ložiska proplyněné minerální vody. U Bohdanče je ložisko přírodního léčivého zdroje – peloidu. Nevyužívaná a zatím nechráněná je akumulace silně mineralizovaných proplyněných cenomanských vod v oblasti Labsko – cidlin-ské akumulace s centrem u Nepolize.

V oblasti povodí Ohře a dolního Labe pokrývají cca 35 % plochy horniny nepropustné, nebo velmi slabě propustné. Horniny slabě propustné pokrývají kolem 29 % plochy oblasti povodí Ohře a dolního Labe. Zbývajících cca 36 % území má v průměru dobrou až velmi dobrou propustnost. Hydrogeologický režim pánevních oblastí je ovlivněn důlní činností a čerpáním důlních vod.

Území oblasti povodí Dolní Vltavy je charakterizováno poměrně monotónními hydrogeologickými poměry. Převážná většina hornin se vyznačuje výhradně puklinovou propustností s výjimkou permokarbonských sedimentů kladenské pánve, které mají propustnost průlinově-puklinovou. Živější oběh puklinové podzemní vody lze očekávat jen v zóně přípovrchového rozpojení puklin, v pásmu přípovrchového zvětrávání nebo na otevřených, hlouběji zasahujících zlomech regionálního dosahu.

Z kvartérních sedimentů mají větší hydrogeologický význam fluvialní akumulace sedimentů údolních niv a některá mocnější písčité eluvia. Propustnost kvartéru se mění dle charakteru uloženin. Pro dané území jsou charakteristické mělké zvodně, vázané na povrchovou zónu kvartérních uloženin, zónu zvětrávání, případně přípovrchové rozpojení hornin. K odvodňování dochází v úrovni nebo nad úrovní erozní báze. Pramenní činnost je nejvýznamnější na území města Prahy, a to v jeho severní a severozápadní části, v místech drenáže svrchnokřídových hornin, a také v jižním okolí při soutoku Berounky a Vltavy.

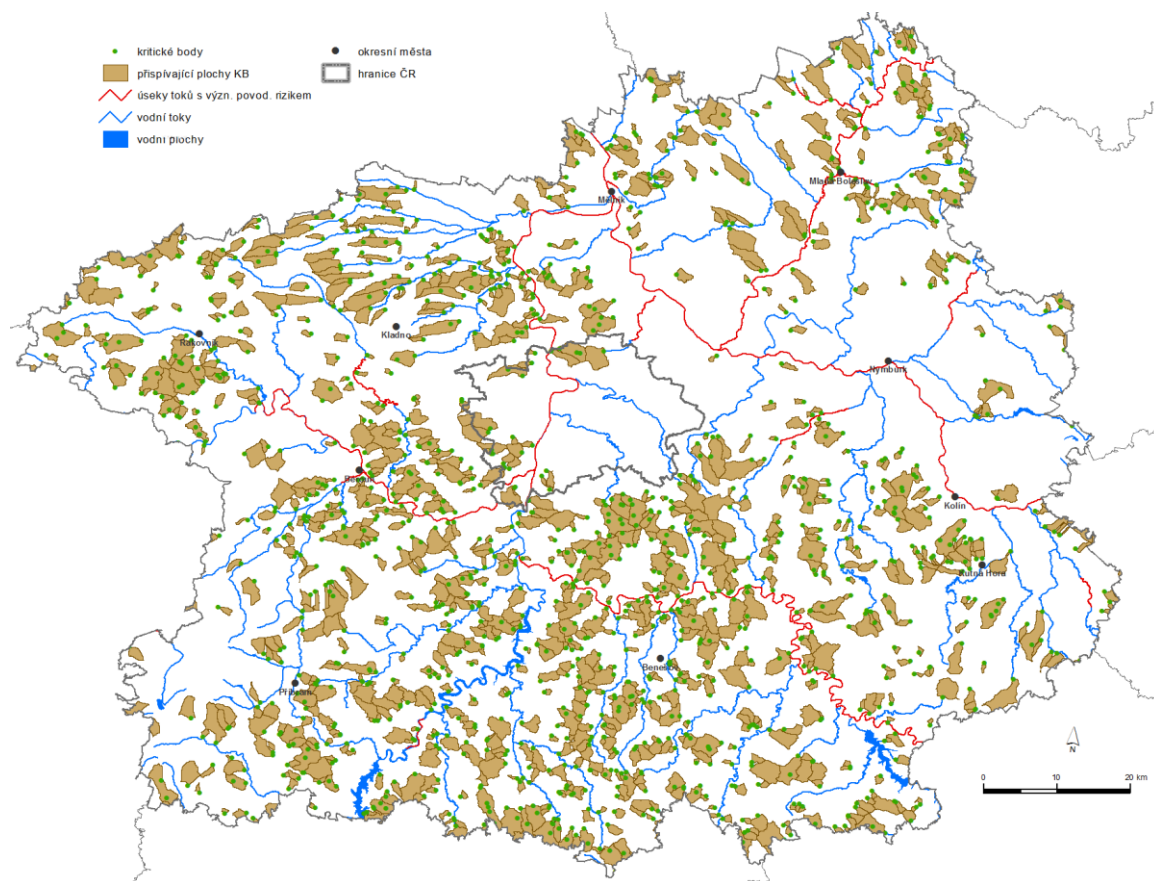
V oblasti povodí Berounky se rajony svrchního proterozoika a staršího paleozoika Barrandienu vyznačují komplikovanějšími hydrogeologickými poměry a vytvářejí se v nich podzemní vody puklinového a zčásti puklinovo-krasového typu v částečně zkrasovělých silursko-devonských vápencích. Hlavní zvodnění je v přípovrchovém pásmu rozpojení hornin, ve kterém se vytváří mělká zvodně s volnou hladinou, konformní s morfologií terénu. Propustnost karbonátových hornin ve vápencích Barrandienu je puklinová a krasová. Oběh podzemních vod je omezen vlivem neúplného vývoje krasu a složitou tektonikou. Převážnou část území s výskytem siluru a devonu Barrandienu odvodňuje Berounka, severozápadní část Vltava. Z kvartérních sedimentů jsou hydrogeologicky nejvýznamnější uloženiny údolních niv větších toků, kde bývají kolektory štěrku a písku vyvinuty ve větších mocnostech a větších plochách. Místní význam přesahuje soutok Vltavy a Berounky. Pramenní činnost je nejvýznamnější v okolí Rakovníka v Rakovnické pánvi.

3.3.3. Povodňová rizika, záplavová území a ochrana před povodněmi

Rizika vzniku povodní

V území se mohou vyskytovat přirozené povodně různých typů. Zimní a jarní povodně bývají způsobené táním sněhové pokrývky, většinou v kombinaci s dešťovými srážkami. Letní povodně bývají způsobené dlouhotrvajícími regionálními dešti, přičemž zasahují většinou celá povodí dotčených toků. Zimní povodňové situace bývají způsobené ledovými jevy i při relativně menších průtocích.

Obr. 3.33 Nebezpečí povodní z přivalových srážek – kritické body ve Středočeském kraji



Zdroj: VÚV TGM Brno

Záplavová území

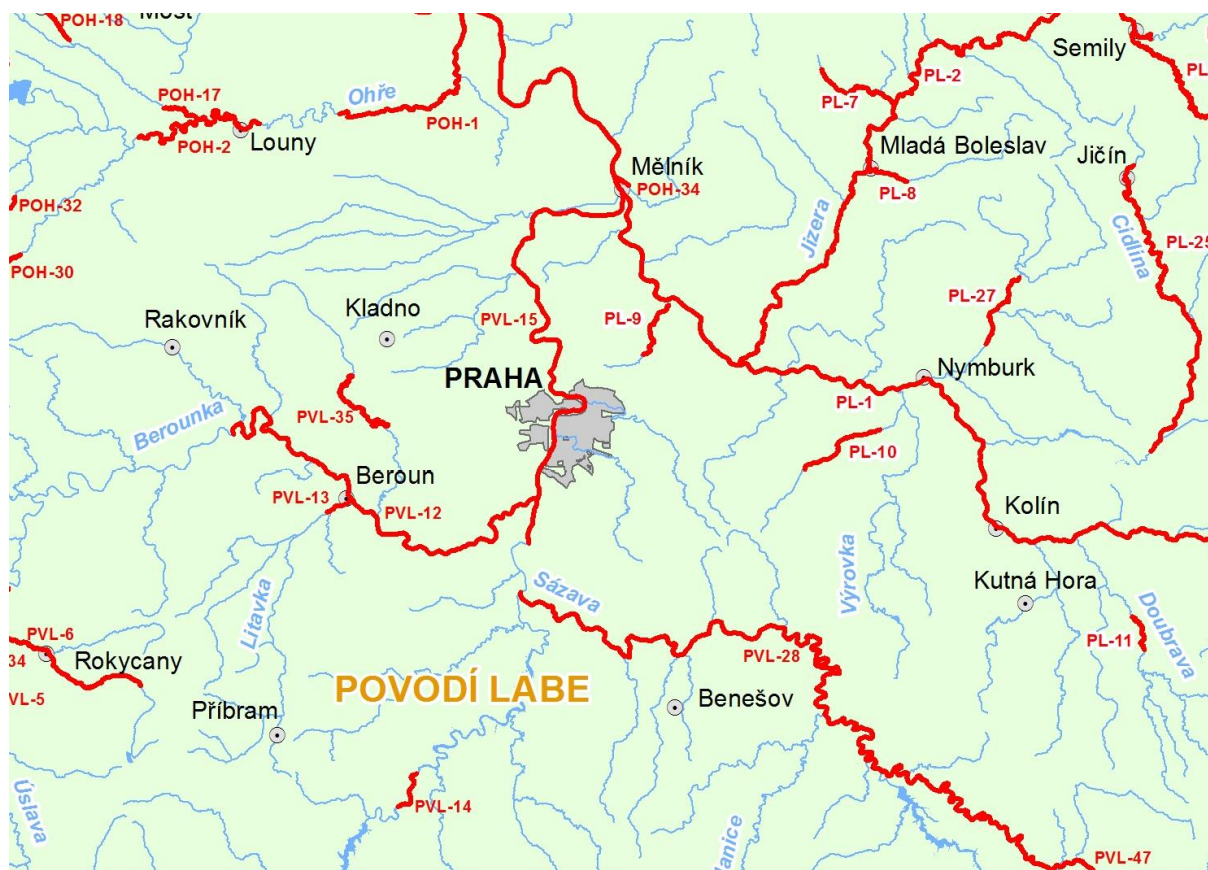
Záplavová území (ZÚ) jsou administrativně určená území, která mohou být při výskytu přirozené povodně zaplavena vodou. Rozsah ZÚ stanoví na návrh správce vodního toku vodoprávní úřad, většinou je rozsah ZÚ dán rozlivem odpovídajícím průtoku Q_{100} , tj. povodně s pravděpodobností výskytu jednou za 100 let. Ve Středočeském kraji byla do konce roku 2014 stanovena záplavová území zhruba na 170 úsecích vodních toků v celkové délce cca 3030 km.

Podle Směrnice 2007/60/ES o vyhodnocování a zvládání povodňových rizik se nově vyhodnocují povodňová rizika (ohrožení alespoň 25 obyvatel nebo majetku v hodnotě alespoň 70 mil. Kč), vytvářejí mapy povodňového nebezpečí a mapy povodňových rizik pro povodně s nízkou pravděpodobností výskytu (Q_{500}), se středně vysokou pravděpodobností výskytu (Q_{100}) a s vysokou pravděpodobností výskytu (Q_5 a Q_{20}) a zpracovávají plány pro zvládání povodňových rizik (prevence, ochrana, připravenost). Z analýz vyplynulo vymezení zastavěných území nechráněných nebo nedostatečně chráněných před povodněmi.

Tab. 3.9 Vybrané lokality ve Středočeském kraji
(povodí Labe – PL, povodí Vltavy – PVL, povodí Ohře - POH)

Povodí	Číslo lokality	Lokalita	Povodí	Číslo lokality	Lokalita
PL	1	Labe: Mělník - Opatovice	PVL	12	Berounka: Nižbor – Hýskov, Lety – Dobřichovice – Mokropsy - Černošice
PL	2	Jizera: ústí - Turnov	PVL	13	Litavka: Beroun
PL	7	Bělá: ústí – Bělá pod Bezdězem	PVL	14	Vltava: Kamýk nad Vltavou
PL	8	Klenice: ústí - Řepov	PVL	15	Vltava: Kralupy nad Vltavou, Vraňany - Lužec
PL	9	Mratínský potok: ústí - Veleň	PVL	28	Sázava: Sázava, Čerčany – Nespeky, Pikovice
PL	10	Šembera: Poříčany – Český Brod	PVL	35	Loděnice: Družec
PL	11	Doubrava: Vrdy	POH	34	Pšovka: Mělník
PL	27	Mrlina: Vestec - Rožďalovice			

Obr. 3.34 Vymezení oblastí s potenciálně významným povodňovým rizikem



Zdroj: Centrální datový sklad

Území ohrožené zvláštní povodní (tzv. průlomovou vlnou pod vodním dílem, k jejímuž vzniku může dojít za mimořádných provozních situací na vodním díle) někdy přesahuje záplavové území stanovené pro Q100. Jeho rozsah se pak vymezuje v krizovém plánu a uvádí se postupová doba průlomové vlny pro jednotlivé úseky pod vodním dílem a rychlost postupu vlny v km/hod. Využití území ohroženého zvláštní povodní neupravuje žádný zvláštní předpis.

3.3.4. Čistota a jakost vod, vodní zdroje

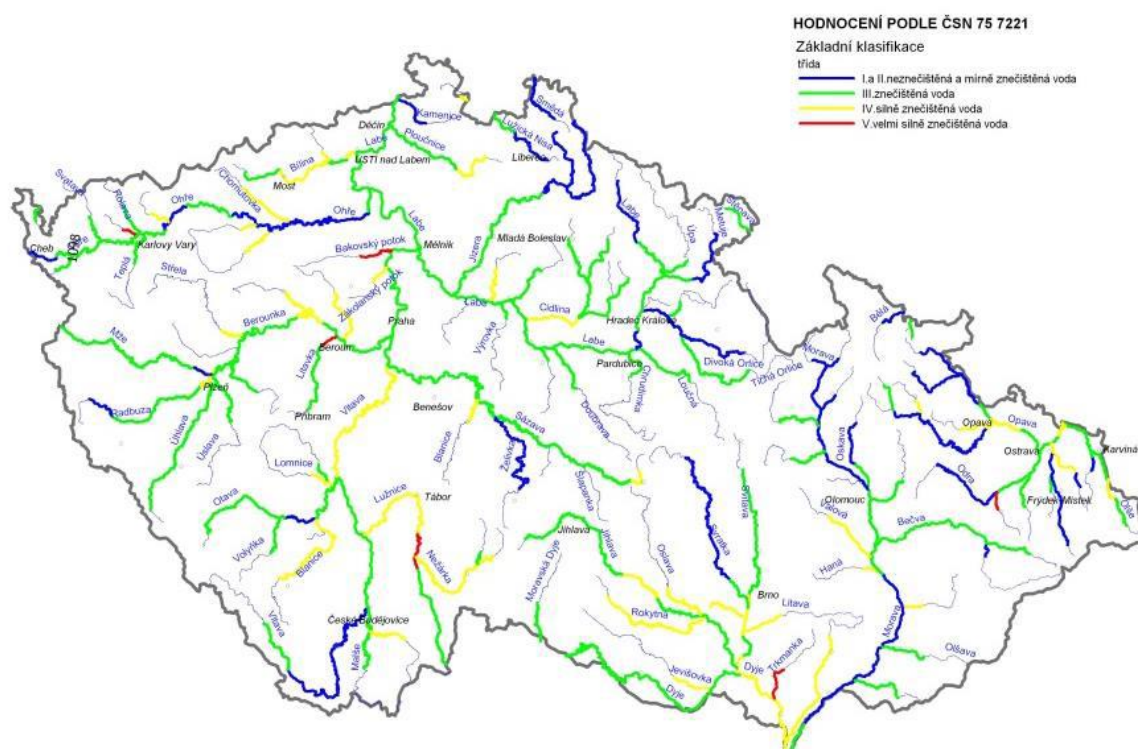
Čistota a jakost povrchových vod

Jakost povrchových vod ve Středočeském kraji se v posledních desetiletích výrazně zlepšila. Stav povrchových vod je v kraji vyhodnocován na 38 profilech na řekách Labe, Vltava, Berounka, Sázava, Jizera, Želivka, Cidlina, Blanice, Doubrava, Klejnárka, Litavka, Loděnice, Mrlina, Výrovka, Vlkava a potocích Bakovský, Rakovnický a Zákolanský.

Hodnocení kvality vody se provádí podle ČSN 75 7221 Klasifikace jakosti povrchových vod, která povrchové vody zařazuje podle kvality do 5 tříd. Hodnocené ukazatele jsou členěny do šesti skupin (biologická spotřeba kyslíku BSK₅, chemická spotřeba kyslíku CHSK_{Cr}, amoniakální dusík N-NH₃, dusičnanový dusík N-NO₃, celkový fosfor P_{celk.}, saprobní index makrozoobentosu) přičemž rozhoduje ukazatel s nejnepríznivější hodnotou klasifikace.

- třída I. – neznečištěná voda: stav povrchové vody, který nebyl významně ovlivněn lidskou činností, při kterém ukazatele jakosti vody nepřesahují hodnoty odpovídající běžnému přirozenému pozadí v tocích,
- třída II. – mírně znečištěná voda: stav povrchové vody, který byl ovlivněn lidskou činností tak, že ukazatele jakosti vody dosahují hodnot, které umožňují existenci bohatého, vyváženého a udržitelného ekosystému,
- třída III. – znečištěná voda: stav povrchové vody, který byl ovlivněn lidskou činností tak, že ukazatele jakosti vody dosahují hodnot, které nemusí vytvořit podmínky pro existenci bohatého, vyváženého a udržitelného ekosystému,
- třída IV. – silně znečištěná voda: stav povrchové vody, který byl ovlivněn lidskou činností tak, že ukazatele jakosti vody dosahují hodnot, které vytvářejí podmínky umožňující existenci pouze nevyváženého ekosystému,
- třída V. – velmi silně znečištěná voda: stav povrchové vody, který byl ovlivněn lidskou činností tak, že ukazatele jakosti vody dosahují hodnot, které vytvářejí podmínky umožňující existenci pouze silně nevyváženého ekosystému.

Obr. 3.35 Čistota vody v tocích ČR 2012–2013



Zdroj: MŽP z podkladů s. p. Povodí

Čistota a jakost podzemních vod

Pro podzemní vody neexistuje na evropské úrovni jednoznačný seznam fyzikálně chemických ukazatelů. Rámcová směrnice pro hodnocení chemického stavu kromě odkazu na další směrnice pouze požaduje minimální rozsah sledovaných ukazatelů, což jsou obsah kyslíku, pH, vodivost, dusičnany a amonné ionty. Kromě toho je povinnost sledovat ty ukazatele, kvůli kterým byly útvary podzemních vod označeny jako rizikové.

V Plánech oblastí povodí je vyhodnocen chemický stav (CHS), kvantitativní stav (KS) a celkový stav (CS), který je nevyhovující (N), pokud nevyhovuje chemický nebo kvantitativní stav. Ostatní rajony mohou být potenciálně nevyhovující (P) nebo vyhovující (V).

Tab. 3.10 Kvalita podzemních vod

HGR	Název	CHS	Důvod	KS	Důvod	CS
1151	Kvartér Labe po Kolín	N		P	p., t.	N
1152	Kvartér Labe po Nymburk	N		P	p., t.	N
1171	Kvartér Labe po Jizeru	N		P	p., t.	N
1172	Kvartér Labe po Vltavu	N		P	p., t.	N
4340	Čáslavská křída	N		V		N
4350	Velimská křída	N		V		N
4360	Labská křída	N		V		N
4410	Jizerská křída pravobřežní	N		P	g.	N
4430	Jizerská křída levobřežní	N		P	g., p.	N
4510	Křída severně od Prahy	N		P	g.	N
4521	Křída Košáteckého potoka	P		P	g.	P
4522	Křída Liběchovky a Pšovky	N	N, atr	N		N
4523	Křída Obrtky a Úštěckého p.	N	N	V		N
4530	Roudnická křída	N	N,KNK,HCO ₃	V		N
4710	Bazální křídový kolektor na Jizeře	V		P	g.	P
4720	Bazální křídový kolektor od Hamru po Labe	N	N, SO ₄ , jiné	N		N
5131	Rakovnická pánev	N	N, Cl, SO ₄	V		N
5132	Žihelská pánev	N	N	V		N
5140	Kladenská pánev	N		V		N
6230	Krystalinikum, proterozoikum a paleozoikum v povodí Berounky	N		V		N
6240	Svrchní silur a devon Barrandienu	N	N, datr	V		N
6250	Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy	N	N, Cl, SO ₄	V		N
6320	Krystalinikum v povodí střední Vltavy	N	N	V		N
6520	Krystalinikum v povodí Sázavy	N	N	V		N
6531	Kutnohorské krystalinikum	V		V		V

Poznámka: atr – atrazin, datr – desethylatrazin, Cl – chloridy, HCO₃ – hydrogenuhličitan, KNK – kyselinová neutralizační kapacita, N – dusík, SO₄ – sírany, p – poměr odběrů ke zdrojům, t – těžba, g – výstavba geotermálních vrtů

Vodní zdroje, ochranná pásma vodních zdrojů

Vodárenské systémy centrální části Středočeského kraje jsou provázány se zásobováním hl. města Prahy. Kvalitní zdroje podzemní vody, dostatečně kapacitní se nacházejí pouze v severní části kraje, v prostoru české křídové tabule a zásobují tak řadu sídel v pásu Rakovník, Kladno, Mělník, Praha, Mladá Boleslav, Nymburk a Kolín. Mezi nejvýznamnější patří prameniště Káraný s přirozenou vydatností 1 000 l/s (s umělou infiltrací 1 900 l/s), Mělnická Vrutice 500 až 650 l/s, Mladá Boleslav 280 – 355 l/s, Poděbrady 140 – 250 l/s, Kolín 115 l/s, Liběchovka 80 l/s, Rakovník 80 l/s, Benátky nad Jizerou 50 l/s, Písty u Nymburka 50 l/s, Mšeno 50 l/s, Sychrov 40 l/s, Lysá nad Labem 35 l/s, Pečky 30 l/s Týnec nad Sázavou 30 l/s, Hrušov 25 l/s, Bělá pod Bezdězem 20 l/s, Dobříš 20 l/s, Mníšek pod Brdy 20 l/s a dalších 11 zdrojů

přesahujících vydatnost 10 l/s. Celkem je zde 409 zdrojů vody podzemní s celkovou kapacitou cca 4 000 l/s.

V centrální a jižní oblasti kraje jsou v zásobování pitnou vodou rozhodující zdroje povrchové - vodárenské nádrže Želivka, Vrchlice, Obecnice, Pilská a Lázká, upravuje se i voda z Vltavy s odběrem pod nádrží Orlik. Celkem je zde 26 zdrojů vody povrchové s celkovou kapacitou cca 10 000 l/s (včetně Želivky a Podolí). Tyto zdroje postačují i pro budoucí rozšiřování spotřebišť, v centrálních úpravárnách vody jsou značné kapacitní rezervy.

Na území Středočeského kraje se dále nacházejí i ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Poděbrady a zdrojů přírodní minerální vody Poděbradka. Tato ochranná pásma se rozprostírají v okolí měst Poděbrady a Nymburk. Na území těchto okresů se nacházejí i tři města, která mají statut lázeňských měst – Poděbrady, Toušeň a Sadská.

Chráněné oblasti přirozené akumulace vod

Na území kraje zasahují celkem dvě chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) a samostatně jsou chráněny jednotlivé vodní zdroje ochrannými pásmy. Jedná se CHOPAV Brdy, která je stanovena Nařízením vlády ČSR č.10/1979 Sb. a o CHOPAV Severočeská křída, která je stanovena Nařízením vlády ČSR č. 85/1981 Sb.

Plocha CHOPAV Severočeská křída je na území Středočeského kraje vymezena na ploše 1035 km², tj. cca 9,4 % z celkové plochy kraje, územně zasahuje na území Pojizeří a území labských přítoků od Mělníka po ústí Ohře. Oblast je významným zdrojovým územím pro odběry kvalitní pitné vody. CHOPAV Brdy se rozprostírá na rozhraní okresů Příbram a Beroun. Celková plocha této chráněné oblasti je 394 km², tj. cca 3,6 % celkové plochy kraje. Oblast je významnou zdrojovou oblastí řady toků a poskytuje výhodné možnosti pro potenciální výhledovou akumulaci povrchových vod.

Zásobování pitnou vodou, odvádění a čištění odpadních vod

Vodovody

Úroveň zásobování pitnou vodou v mezikrajském srovnání je ve Středočeském kraji zcela nevyhovující. Podle údajů MZe za rok 2011 bylo v kraji připojeno na vodovod pro veřejnou potřebu pouze 83,7 % z celkového počtu obyvatel, což řadí Středočeský kraj na předposlední místo mezi kraji ČR (poslední je Plzeňský kraj). V kraji tak nemá přístup ke kvalitní vodě z veřejného vodovodu plných cca 211 tis. obyvatel.

Zásobení obyvatel pitnou vodou je v současné době zajišťováno ve Středočeském kraji třemi rozsáhlými oblastními vodovody. Nejrozsáhlejší je Středočeská vodárenská soustava, která zásobuje Prahu a centrální a východní část Středočeského kraje, zasahuje i do kraje Vysočina. Voda je pro tuto soustavu zajišťována z vodárenské nádrže Švihov na Želivce, úpravní vody Káraný (podzemní zdroje a povrchová voda z Jizery) a dnes neprovozované úpravní vody Podolí (Vltava).

V severozápadní části kraje je provozován Oblastní vodovod Kladno – Slaný – Kralupy - Mělník (KSKM), který zasahuje až do oblasti Rakovnícka. Zásobení pitnou vodou je zajišťováno z podzemních zdrojů Mělnická Vrutice a Liběchovka a z dnes neprovozované vodní nádrže Klíčava.

Významným vodovodem ve východní části kraje je Oblastní vodovod Kutná Hora – Kolín - Čáslav, skládající se ze dvou do jisté míry samostatně provozovaných skupinových vodovodů zásobených z vodárenské nádrže Vrchlice a z podzemních zdrojů v Kolíně.

Významné skupinové vodovody jsou vystavěny i pro zásobení Příbrami, Rakovníka, Mladé Boleslavi, Nymburka a Poděbrad.

Kanalizace

Systémy kanalizačních sítí a čistíren odpadních vod jsou vybavena veškerá města Středočeského kraje. Díky rozsáhlým investicím do této oblasti je částečnými či úplnými systémy vybavena i řada obcí a jejich administrativních částí (bez ohledu na jejich velikost). V

těchto městech, obcích či jejich administrativních částech je tedy situace do určité míry vyřešená, zpřisňující se legislativa v oblasti přípustného znečištění povrchových a odpadních vod vyvolává ale neustálé potřeby na rekonstrukce či intenzifikace čistíren odpadních vod. Investice budou dále nutné do obnovy a rozšíření kanalizačních sítí.

U značné části menších sídelních celků je však možné obecně konstatovat, že současně provozované způsoby nakládání s odpadními vodami nevyhovují požadavkům vyplývajícím z platné legislativy. Průměrná obec je vybavena kanalizací, která právně neexistuje, provedením připomíná dešťovou kanalizaci a funkčně je kanalizací jednotnou.

Zranitelné oblasti

Celkem 1 262 katastrálních území (cca 60 % plochy kraje) je vymezeno jako zranitelná oblast dle nařízení vlády č. 262/2012 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a akčním programem, ve znění NV č. 117/2014. Zranitelné oblasti jsou území, kde se vyskytují a) povrchové nebo podzemní vody, zejména využívané nebo určené jako zdroje pitné vody, v nichž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg/l nebo mohou této hodnoty dosáhnout, nebo b) povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody. Ve zranitelných oblastech se upravuje používání a skladování hnojiv a statkových hnojiv, střídání plodin a provádění protierozních opatření.

Koupací vody

Podle Vyhlášky MZd č. 155/2011 Sb. o profilech povrchových vod využívaných ke koupání je ve Středočeském kraji stanoveno 18 takových profilů:

- v povodí Labe je to jezero Konětopy, písků Lhota u Staré Boleslavi, písků Bakov nad Jizerou, jezero Poděbrady a písků Hradištko I. u Veltrub u Kolína,
- v povodí Vltavy je to 5 profilů na vodní nádrži Orlík a 6 profilů na vodní nádrži Slapy,
- v povodí Berounky je to rybník Popovice v Králově Dvoře a Nový rybník v Příbrami.

ÚZEMÍ DOTČENÉ ŘEŠENÍM 2A-ZÚR SK

Plochy a koridory jsou vymezeny v oblasti severní hranice Prahy od Jenče po Jenštejn, v oblasti jižní hranice Prahy od Vestce po Průhonice a jižně od Prahy od Strančic po Říčany, kam nezasahují žádné významné vodohospodářské oblasti (chráněné oblasti přirozené akumulace vod, lokality pro akumulaci vod, významné zdroje podzemních, povrchových či léčivých vod apod.). Naopak ve všech dotčených lokalitách se vyskytují drobné vodní toky a malé vodní nádrže včetně doprovodných porostů (významné krajinné prvky). Chemický stav vodních toků vesměs není dobrý, jejich ekologický potenciál je poškozený, typ vod je kaprový. Bezvýznamné není ani křížení navrhovaných koridorů s významnými vodovodními přívaděči a s plochami stávajících čistíren odpadních vod, či možné ovlivnění lokálních zdrojů podzemních vod pro individuální zásobení vodou.

Koridor **D001** zasahuje u Horoměřic do povodí Horoměřického potoka, Únětického potoka a Litovicko-Šáreckého potoka, u Zdib do povodí Přemyslského potoka a Drahanického potoka (vše v povodí Vltavy), žádný vodní tok však mimo území Prahy koridor nekříží. Území je zahrnuto mezi oblasti s nebezpečím z přívalových srážek. Koridor kříží vodovodní přívaděč Suchdol – Roztoky, odbočku do Horoměřic a propoj Horoměřice - Suchdol.

Koridor **D011** zasahuje do povodí Třeboradického potoka, Mratínského potoka, Vinořského potoka, Ctěnického potoka a Radonického potoka (vše v povodí Labe) a téměř všechny vodní toky kříží. Mratínský potok je zařazen mezi významné vodní toky a spolu s Třeboradickým potokem má dobrý chemický stav a střední ekologický potenciál. Pro Mratínský potok je v dotčeném úseku stanoveno záplavové území pravděpodobně bez vymezení aktivní zóny (z roku 2001), území je zahrnuto mezi oblasti s významným povodňovým rizikem (oblast PL-9), v lokalitě Mirovice je plánovaná suchá retenční nádrž. Koridor kříží hlavní vodovodní

přivaděč Káraný – Ládví a prameniště Radimovice - Vinoř. Zasahuje do plochy ČOV Mirovice, která slouží pro Prahu – Čakovice, Letňany a Miškovice, a do plochy ČOV Praha – Vinoř, která má sloužit i pro Podolanku a Přezletice, obě ČOV mají vyčerpanou kapacitu a zastaralou technologii.

Plocha **D006** zasahuje do povodí Korycanského potoka (v povodí Labe), ale nekříží žádný vodní tok. Z vodohospodářského hlediska půjde o bezvýznamný záměr.

Koridor **D054** zasahuje do povodí Botiče a Kunratického potoka v povodí Vltavy a kříží Vestecký potok, jeho záplavové území s aktivní zónou a retenční nádrží Vestec. Dále koridor kříží hlavní vodovodní přivaděče Jesenice – Praha. Vede v pramenné oblasti přítoků Botiče a Kunratického potoka, v povodí koupacích oblastí Šeberák a Hostivař a zdrojů podzemní vody Průhonice.

Koridor **D204** zasahuje do povodí Říčanského potoka a Pitkovického potoka (vše v povodí Vltavy). Území je zahrnuto mezi oblasti s nebezpečím z přívalových srážek. Koridor kříží Pitkovický potok a jeho levobřežní přítok s rybníčkem a vodovodní přivaděč Říčany – Voděrádky.

Plocha **D300** zasahuje do povodí Únětického potoka, Kopaninského potoka, Horoměřického potoka, Jenečského potoka, Litovicko-Šáreckého potoka a Nebušického potoka (vše v povodí Vltavy). Letiště má vybudovány dvě čistírny odpadních a kontaminovaných vod (SEVER - Únětický potok a JIH - Kopaninský potok), do kterých kanalizační systém odvádí veškeré odpadní a kontaminované vody z areálu a dále systém retenčních nádrží pro zachycení srážkových vod. Během výstavby letiště Praha - Ruzyně byly již v minulosti vybudovány suché retenční nádrže (poldry) k zachycení přívalových srážek, snížení kulminačních průtoků a ochraně obcí dále na tocích před negativními účinky těchto průtoků. Před zaústěním otevřeného odpadu dešťové kanalizace do Kopaninského potoka je vybudován Kopaninský poldr a na Únětickém potoce pod Tuchoměřicemi u Štěrbova mlýna je vybudován Tuchoměřický poldr. Navrhovaná plocha nekříží žádný vodní tok, kříží pouze vodovodní přivaděč Řepy – Hostivice – Hostouň – Kladno a odbočku na Dobrovíz.

PŘEDPOKLADY DALŠÍHO VÝVOJE BEZ PROVEDENÍ KONCEPCE ZÚR

Nerealizací záměrů v rámci ploch a koridorů obsažených v 2. aktualizaci ZÚR SK dojde k menšímu zvýšení rozsahu zpevněných ploch na území Středočeského kraje, ze kterých je urychlován a soustřeďován odtok povrchové vody, k menšímu zásahu do režimu podzemních vod a k menším zásahům do významných krajinných prvků (vodních toků s břehovými porosty, vodních nádrží).

- **D001** - nedojde k nárůstu zpevněných ploch, které by mohli mít za následek urychlený povrchový odtok a ovlivnění režimu podzemních vod v důsledku terénních úprav.
- **D006** - nevymezení plochy nebude mít ve vztahu k vodnímu režimu zásadní vliv.
- **D011** - nedojde k nárůstu zpevněných ploch, které by mohli mít za následek urychlený povrchový odtok, ovlivnění režimu podzemních vod v důsledku terénních úprav a režimu povrchových vod křížením vodních toků (Třeboradický, Mratínský, Ctěnický a Vinořský potok) včetně záplavového území Mratínského potoka. Dále nedojde k ovlivnění odvádění a čištění odpadních vod (ČOV Mirovice a ČOV Vinoř) oproti stávajícímu stavu.
- **D054** - nedojde k nárůstu zpevněných ploch, které by mohli mít za následek urychlený povrchový odtok, ovlivnění režimu podzemních vod v důsledku terénních úprav a režimu povrchových vod křížením vodních toků (Vestecký potok, bezejmenné vodoteče) včetně záplavových území Vesteckého a Olšanského potoka. Dále nedojde k zásahu do retenční nádrže Vestec.

- **D204** - nedojde k ovlivnění režimu podzemních vod v důsledku terénních úprav a výstavbou tunelových úseků a dále režimu povrchových vod křížením vodních toků (Pitkovický potok).
- **D300** - nedojde k nárůstu zpevněných ploch, které by mohli mít za následek urychlený povrchový odtok.

3.4. PŮDA

Dle katastrálního zákona č. 256/2013 Sb., v platném znění, se jednotlivé pozemky člení na ornou půdu, trvalé travní porosty, ovocné sady, zahrady, chmelnice, vinice, vodní plochy, lesní pozemky, zastavěné plochy a nádvoří a ostatní plochy.

Tab. 3.11 Bilance půdy Středočeského kraje (k 30. 6. 2014)

	2005 (ha / %)		2014 (ha / %)	
Celková výměra	1 101 464	100	1 101 571	100
Zemědělská půda	666 793	60,5	661 654	60,1
v tom:				
orná půda	554 576	83,2	548 308	82,9
zahrady	26 321	3,9	27 058	4,1
ovocné sady	11 390	1,7	11 127	1,7
trvalé travní porosty	70 722	10,6	71 691	10,8
chmelnice	3 441	0,5	3 140	0,5
vinice	343	0,1	328	0,05
Nezemědělská půda	434 671	39,5	439 917	39,9
v tom:				
lesní plochy	305 191	70,2	306 292	69,6
vodní plochy	20 752	4,8	20 990	4,8
zastavěné plochy a nádvoří	20 962	4,8	21 545	4,9
ostatní plochy	87 767	20,2	91 090	20,7

Zdroj: ČSÚ

3.4.1. Zemědělský půdní fond

Zemědělskou půdu tvoří orná půda, zahrady, ovocné sady, chmelnice, vinice a trvalé travní porosty. Jevy podléhající posuzování v rámci sledované složky životního prostředí jsou zobrazeny v grafické části SEA, výkres č. A.V. Vlivy na půdu.

Struktura zemědělského půdního fondu

Zemědělský půdní fond celkem zaujímá cca 60% z celkové rozlohy kraje, což je v rámci celé ČR jedno z nejvyšších zastoupení ZPF (podíl ZPF z celkové rozlohy ČR činí 53,5%). Podobných hodnot dosahují již jen kraj Vysočina a Pardubický kraj. Většina okresů na svém území má též více jak 60% zemědělské půdy a bilance je tedy v tomto ohledu relativně vyrovnaná. Nejvyšší podíl ZPF se nachází v okrese Kolín (takřka 74%). Naopak nejnižších hodnot dosahuje zastoupení ZPF v okresech Příbram (cca 44%), Beroun (cca 52%) a Rakovník (cca 53%). Rozsáhlé příměstské území, i když má místy vysoký podíl zemědělské půdy, nelze z hlediska dlouhodobé perspektivy stabilizovat s dominantní funkcí zemědělské produkce. Jedná se o typicky polyfunkční území. Významným limitem pro intenzivní formy zemědělské produkce je skutečnost, že v těžišti kraje se nachází správní území Prahy.

Tab. 3.12 Struktura zemědělského půdního fondu (ZPF) dle okresů kraje (k 31. 12. 2014)

Okres	Celková rozloha (ha)	Zemědělská půda (ha)	z toho (ha)					
			Orná půda	Zahrady	Ovocné sady	Trvalé travní porosty	Chmelnice	Vinice
Středočeský kraj	1 101 584	661 027	547 330	27 110	11 093	72 050	3 116	328
Benešov	147 481	90 526	69 633	3 097	495	17 302	0	0
Beroun	66 185	34 615	25 416	1 845	454	6 882	0	18
Kladno	71 965	47 794	42 886	1 668	1 204	1 667	339	30
Kolín	74 377	55 197	48 997	1 696	2 498	2 005	0	0
Kutná Hora	91 715	59 699	49 937	1 916	1 643	6 162	23	18
Mělník	70 112	46 175	41 100	1 625	874	2 054	276	246
Mladá Boleslav	102 287	64 086	55 650	2 119	1 147	5 170	0	1
Nymburk	85 015	59 086	54 256	1 724	809	2 295	0	2
Praha-východ	75 538	48 100	40 048	4 119	598	3 324	0	11
Praha-západ	58 033	33 639	26 938	3 347	716	2 635	0	2
Příbram	169 248	74 609	52 684	2 752	322	18 851	0	0
Rakovník	89 629	47 500	39 785	1 201	331	3 704	2 478	0

Zdroj: ČÚZK

Orná půda

Celý Středočeský kraj je možno považovat za významnou zemědělskou oblast, zejména díky přítomnosti úrodné labské nížiny (Labské tabule). Tzn. především severní a východní část kraje (okresy Rakovník, Kladno, Mělník, Praha-východ, Mladá Boleslav, Nymburk, Kolín a Kutná Hora). Z tohoto důvodu je jednoznačně nejčastější kulturou ZPF v rámci kraje (82,9% obdobně jako Jihomoravský kraj) i okresů orná půda. Trend snižování podílu orné půdy (též celkově ZPF) v příměstském území Prahy, lze považovat za nejsilnější z celého kraje, kde se dostává intenzivní zemědělská výroba do střetu s obytnou funkcí území. Trend snižování podílu orné půdy je patrný také jižně od Prahy, kde jsou relativně méně příznivé podmínky pro zemědělské hospodaření (členitější terén apod.). V tomto případě je zde však patrný nárůst trvalých travních porostů.

Trvalé travní porosty

Důsledkem vysokého zornění je méně časté zastoupení trvalých travních porostů v kraji (10,8%), třetí nejnižší v ČR. Trvalé travní porosty jsou nejvíce zastoupeny jižně od Prahy v území vyznačujícím se větší členitostí. Morfologie terénu zde nabývá charakteru pahorkatin (okresy Beroun, Příbram, Benešov). V tomto území z důvodu méně vhodných podmínek pro zemědělství též dochází k částečnému nárůstu rozlohy trvalých travních porostů na úkor orné půdy.

Ostatní zemědělské kultury (chmelnice, vinice, ovocné sady)

Středočeský kraj se vyznačuje relativně pestrými přírodními podmínkami z hlediska možnosti pěstování ostatních zemědělských kultur (cca 2,3%). V okresech Kladno, Kutná Hora a Mělník se nacházejí chmelnice, Středočeský kraj je druhým krajem v rámci ČR s nejvyšší produkcí chmele. Okres Mělník je zároveň jediným územím, v kterém se významněji nacházejí vinice (zastoupení vinic v ostatních okresech je zanedbatelné). Středočeský kraj je čtvrtým krajem s nejvyšší produkcí vinné révy v ČR. Významnější je též zastoupení ovocných sadů (zejména Kolín, Kladno, Kutná Hora, Mělník, Mladá Boleslav, Praha-západ).

Ochrana zemědělského půdního fondu

Z hlediska kvality přírodních podmínek, tak z hlediska podílu zemědělské půdy má Středočeský kraj v celorepublikovém měřítku zásadní potenciál, jak pro zemědělskou produkci, tak pro plnění mimoprodukčních funkcí zemědělské krajiny. Pro posouzení diferenciace zemědělské půdy Středočeského kraje z hlediska její kvality jsou využity třídy ochrany odvozené z bonitovaných půdně ekologických jednotek (BPEJ) evidovaných ve vyhlášce č. 48/2011 Sb., v platném znění.

Nejkvalitnější půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany se nacházejí zejména na území Středolabské tabule (ORP Mělník, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Český Brod, Kolín, Kutná Hora, Čáslav), Pražské plošiny (ORP Kladno, Černošice), Dolnooharské tabule (ORP Slaný) a Jizerské tabule (ORP Mladá Boleslav, Mělník). Západně a jižně od Prahy v závislosti na změně reliéfu krajiny (vrchoviny, pahorkatiny) posléze kvality půdy klesá a převažující bonitou jsou hůře produkční půdy v III. – V. třídě ochrany. Úrodné půdy se ve vyjmenovaných lokalitách zpravidla nacházejí v teplejších a sušších klimatických regionech. Vyznačují se vysokou hloubkou půdního profilu s minimální příměsí skeletu, převažujícím malým sklonem reliéfu až územím charakteru roviny s jednoznačně neučenou expozicí vůči světovým stranám. S rostoucí nadmořskou výškou a vyšší dynamikou terénu se optimální podmínky logicky mění a klesá tím bonita jednotlivých půd.

Z hlediska potenciálního nezemědělského využití ZPF v rámci územního plánování metodický pokyn MŽP OOLP/1067/96 stanovuje pro jednotlivé třídy ochrany:

- I. třída ochrany: nejcennější zemědělské půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možno odejmout ze zemědělského půdního fondu pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu.
- II. tříd ochrany: zemědělské půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně zemědělského půdního fondu jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné.
- III. třída ochrany: půdy v jednotlivých klimatických regionech s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možno územním plánováním využít pro eventuální výstavbu.
- IV. třída ochrany: půdy s převážně podprůměrnou produkční schopností v rámci příslušných klimatických regionů, s jen omezenou ochranou, využitelné i pro výstavbu.
- V. třída ochrany: půdy s velmi nízkou produkční schopností včetně půd mělkých, velmi svažitých, hydromorfních, štěrkovitých až kamenitých a erozně nejvíce ohrožených. Většinou jde o zemědělské půdy pro zemědělské účely postradatelné. U těchto půd lze předpokládat efektivnější nezemědělské využití.

Pedologická charakteristika

Středočeská oblast vykazuje v rámci Čech nejpestřejší půdní poměry, což je dáno nejen rozmanitostí substrátů, ale i reliéfem a místními rozdíly podnebí a vodního režimu. Půdy staroholocenní lesostepi – černozemě tvoří souvislý pás podél levého okraje labského údolí od Čáslavi přes Český Brod do okolí Prahy, kde se značně rozšiřuje směrem na Slánsko a Podřipsko až po hranice regionu. Převládají typické černozemě na spraši, které okrajově přecházejí do černozemí degradovaných. V Polabí a Pojizeří se nacházejí ostrovy oglejených černozemí na slínech, méně i lehkých černozemí na zahliněných píscích. Černozemní půdy vyznačují teplé suché území, které bylo zemědělsky využíváno od pravěku, takže zde v naprosté většině převládají orné, po tisíciletí obdělávané půdy. Vznikly ve stepních podmínkách na počátku poledové doby a udržely se díky časnému rolnickému a pastevnímu hospodářství, které zabránilo jejich zalesnění.

Ostatní, větší okrsky kryjící půdy vesměs patří původně lesnímu prostředí. Na spraších ve vlhčí okrajové zóně jsou to hnědozemě, které zabírají největší plochy mezi Polomnými horami a Jizerou a podél okrajů černozemního pásu. Místy přecházejí do půd ilimerizovaných, jejichž svrchní horizont je zbaven koloidního jílu. Daleko největší území však zaujímají hnědé půdy na středně těžkých až lehkých zvětralinách různých hornin skalního podkladu, které převládají v širší oblasti Posázaví, středního Povltaví i na Berounce. Většinou jsou středně úživné až chudé, kyselé; výjimku tvoří úrodné sytě hnědé půdy na bazických vyvěřelinách diabasech, spilitech a andezitech, které ovšem vystupují jen na malých plochách. Ve vysokých polohách Čertova břemene, na Voticku a zejména ve vysokých polohách Brd přecházejí do chudých kyselých hnědých půd, místy podzolovaných a oglejených. Obdobné půdy tvoří i ostrůvky podél Labe na kyselých pískách a štěrkopískách. Nejchudší výrazně kyselé půdy rázu humuso-železitých podzolů zasahují na severu do území turonských pískovců mezi Bezdězem a Mnichovským Hradištěm. Ploché, špatně odvodňované okrsky na hlubokých těžkých zvětralinách charakterizují pseudogleje střídavě zamokřované srážkovými vodami, které vystupují na největších plochách u Uhlířských Janovic a po obou stranách Brd.

Závěrem třeba uvést půdy ovlivňované extrémními podmínkami. Jde o půdy na substrátech jednostranného složení, především na vápencích Českého krasu, jednak mělké kamenité rendziny, jednak typ zvaný terra fusca, tvořený převážně reziduálním jílem. Příbuzné jsou pararendziny na zčásti vápnitých podkladech, zvl. křídových slínovcích, které se poměrně snadno odvápnují. Půdy na hadcích u Dolních Kralovic na Želivce obsahují přemíru hořčíku a jsou mírně toxické pro řadu organismů. Substrátem ovlivněné jsou i některé mělčí půdy na čedičích, diabasech nebo spilitech, které se díky svému obsahu uhličitánu vápenatého blíží pararendzinám. Dále sem řadíme půdy extrémních stanovišť, především mělké humózní rankery na bezkarbonátových substrátech. Vykazují celou řadu od úživných typů na bazických podkladech po mimořádně chudé půdy na horninách s převahou křemene, jako jsou bulžňíky, křemence, kambrické slepence a většina kvádrových pískovců. Pro Polabí jsou význačné půdy nivní a bažinné, vegy, slatiny a gleje, jakož i hydromorfní půdy střídavě zamokřovaných sníženin, např. černice. Vyskytují se hojně v slínové oblasti na severovýchodě kraje, kde se navzdory málo výraznému reliéfu setkáváme s nejpestřejší půdní mozaikou území Čech. Pestrost půd podmiňuje i vysokou rozmanitost biocenóz.

Půdní typy

Půdní typ je souhrn půd stejného vývojového stupně, jejichž půdotvorné procesy byly vyvolány a řízeny obdobnými půdotvornými faktory a které tudíž mají souhlasné znaky a tím i půdní horizonty.

Na území Středočeského kraje se vyskytují tyto půdní typy:

Černosoly

Rozhodující výskyt černosolů ve středních Čechách se váže především na sušší oblasti Středolabské tabule, Jizerské tabule a Dolnoohárské tabule. Území jejich výskytu lze přibližně ohraničit čarou vedenou jihovýchodně od Čáslavi na Městec Králové, dále územím jižně od Kopidlna na Poděbrady (s enklávou na Mladou Boleslav) a dále na Brandýs nad Labem, Neratovice, Podřipsko, Slaný, Kladno, Český Brod, Kouřim a severní okraj Kutné Hory. Z referenční třídy půd černosoly si vyžaduje zvláštní pozornost především půdní typ černozem (a zejména její subtypy černozem černická, černozem karbonátová, černozem modální a černozem luvická). Jedná se o půdy s 0,4 až 0,7 m mocným, tmavohnědým, hnědočerným až černým zbarveným humózním horizontem drobtovité struktury s vysokým obsahem organických látek a obsahující dostatek přístupných živin. Jejich vznik je spjat s přeměnami a akumulací humusových látek při tzv. černozemním procesu, který probíhal v nejteplejších oblastech našeho území. Černozemě se vytvořily především na spraších, křídových slínech, slinitých jílech a karbonátových starých nivních hlínách, ale částečně se vyskytují i na karbonátových pískách a jiných nivních karbonátových sedimentech. Jsou to půdy obdělávané již po tisíciletí.

V depresních polohách výše vymezené černozemní oblasti nebo na těžších substrátech relativně humidnějších podmínkách přechází půdní typ černozem zpravidla ve druhého představitele referenční třídy černosolů v černice. Luvisoly Středočeské černosoly jsou po

svém obvodu více méně nepravidelně lemovány zónou půd referenční třídy luvisolů (z latinského luere — proplavovat a solum — půda). Jejich hlavním půdotvorným procesem je totiž ochuzování svrchní části půdních profilů o jílovité částice, které jsou zasakující vodou posouvány do hlubších půdních horizontů. Významnější výskyt luvisolů lze zaznamenat zejména na Dolnojizerské tabuli a Středojizerské tabuli — což je na západ od Benátek nad Jizerou a Mladé Boleslavi. Na jižním okraji výskytu černosolů se tyto půdy vyskytují již jen v užším (5 až 25 km širokém) pásu. Nesouvislé ostrůvkovité rozšíření luvisolů existuje rovněž v západní části kraje v okolí Rakovníka, především v Rakovnické kotlině. Z luvisolů náležejí k nejcennějším našim půdám hnědozemě a šedozemě (především jejich subtypy šedozemě modální, hnědozemě modální, hnědozemě karbonátové, šedozemě luvické a hnědozemě luvické). Značná část obou těchto půdních typů vznikla druhotnou kultivací z luvizemí, což jsou půdy pod původními lesními společenstvy především dubohabřin a lipových doubrav. Tyto zkulturněné šedozemě a hnědozemě náležejí opět k našim zemědělsky nejhodnotnějším půdám. Svojí úrodností se blíží černozemím, a to zejména v sušších létech, kdy některé taxonomické představitele černosolů mohou být ovlivněny i výraznějšími přísušky.

Fluvizemě

V plochých nivních územích v okolí všech větších řek a v nížinách na aluviálních náplavech (především v okolí Labe, v dolním Povltaví a Pojizeří) se vyskytuje další velmi významný půdní typ — fluvizemě (z lat. fluvius — řeka). Jak již jejich název napovídá, jde o mladé půdy, které vznikly na občasné zaplavovaných nivách vodních toků díky pravidelnému ukládání především jemnozrnných splachových sedimentů transportovaných okalovými povodňovými vodami. Fluvisoly náležejí rovněž do kategorie našich nejúrodnějších půd. Proto jsou řazeny v soustavě bonitovaných půdně ekologických jednotek do skupiny půd s vysokými hodnotami parametrizovaných údajů produkčního potenciálu rostlinné výroby a ekonomického efektu. Fluvizemě byly původně nejčastější součástí stanovišť lužních lesů (jilmových a topolových doubrav a střemchových jasenin). Druhotně se však ve značném rozsahu stávají ornou půdou, zejména na fluvizemích modálních, fluvizemích kambických a fluvizemích stratifikovaných anebo stanovišti jakostních výnosných luk (na fluvizemích oglejených a fluvizemích glejových).

ÚZEMÍ DOTČENÉ ŘEŠENÍM 2A-ZÚR SK

Zemědělská půda je vzhledem k poloze Prahy v centru Středočeského kraje vystavena nadměrnému tlaku z hlediska urbanizačního rozvoje zpravidla v celém prstenci okolo hlavního města. Dochází k tvorbě enkláv zemědělské půdy uprostřed souvislé zástavby, které se z hospodářského hlediska stávají obtížně využitelné. Produkčně cenné půdy v I. a II. třídě ochrany se nacházejí převážně podél celého obvodu Prahy.

Zemědělský půdní fond podél severního okraje Prahy je zařazen převážně do I. třídy ochrany. Jde tedy o nadprůměrně produkční půdy, které jsou z hlediska zemědělské produkce jen obtížně postradatelné. V tomto území se nacházejí plochy pro rozvoj letiště Praha/Ruzyně (D300) a koridory SOKP (D001, D011).

Obdobný souvislý pás cenných půdy se nachází jižně až jihovýchodně od Prahy. Koridor železnice D204 do tohoto pásu zasahuje pouze částečně, Vestecká spojka D054 poté leží již na půdách nižší bonity převažující na území Prahy (tj. uvnitř prstence cenných půd). Mimo tento prstenec převládají půdy zařazené do III. a IV. třídy ochrany.

Jižně až jihozápadně od města Odolena Voda, tj. do míst s uvažovanou MÚK D006, se nacházejí také půdy s nižšími produkčními schopnostmi (převažující zastoupení půd v IV. a V. třídě ochrany místy s výskytem drobných enkláv půd v II. třídě ochrany).

PŘEDPOKLADY DALŠÍHO VÝVOJE BEZ PROVEDENÍ KONCEPCE ZÚR

Neprovedením koncepce typu ZÚR nedojde k vzniku nových trvalých záborů ZPF včetně možného dotčení bonitně cenných půd v I. a II. třídě ochrany, které se v blízkosti pražské aglomerace nacházejí. Trvalými záboři ZPF bude posílen celorepublikový trend postupného úbytku ZPF.

- **D001** - koridor vymezen celou plochou na ZPF. Jeho nevymezením nedojde k záboru ZPF včetně dotčení cenných půd v I. třídě ochrany (cca 85% plochy koridoru na ZPF v I. třídě ochrany).
- **D006** - plocha vymezena celou svou rozlohou na ZPF (s výjimkou existujících komunikací D8 a III/0087). Jejím nevymezením nedojde k záboru ZPF včetně dotčení cenných půd v II. třídě ochrany (cca 80% plochy na ZPF v II. třídě ochrany).
- **D011** - koridor vymezen celou plochou na ZPF. Jeho nevymezením nedojde k záboru ZPF včetně dotčení cenných půd v I. a II. třídě ochrany (cca 8% plochy koridoru na ZPF v I. a II. třídě ochrany).
- **D054** - koridor vymezen většinou své plochy na ZPF. Jeho nevymezením nedojde k záboru ZPF včetně dotčení cenných půd v I. a II. třídě ochrany (cca 17% plochy koridoru na ZPF v I. a II. třídě ochrany).
- **D204** - koridor vymezen většinou své plochy na ZPF. Jeho nevymezením nedojde k záboru ZPF včetně dotčení cenných půd v I. a II. třídě ochrany (cca 55% plochy koridoru na ZPF v I. a II. třídě ochrany).
- **D300** - plocha vymezena celou svou rozlohou na ZPF. Jejím nevymezením nedojde k záboru ZPF včetně dotčení cenných půd v I. třídě ochrany (cca 92% plochy na ZPF v I. třídě ochrany).

3.4.2. Pozemky určené k plnění funkcí lesa

Jevy podléhající posuzování v rámci sledované složky životního prostředí jsou zobrazeny v grafické části SEA, výkres č. A.V.

Lesnatost území, kategorizace lesa

Středočeský kraj se nachází na území přírodních lesních oblastí (PLO) č. 7 Brdská vrchovina, č. 8 Křivoklátsko a Český kras, č. 9 Rakovnicko-Kladenská pahorkatina, č. 10 Středočeská pahorkatina, č. 16 Českomoravská vrchovina, č. 17 Polabí a č. 18 Severočeská písčivcová plošina a Český ráj.

Rozloha pozemků určených k plnění funkcí lesa ve Středočeském kraji činila k 31.12. 2014 306 435 ha, což při celkové výměře Středočeského kraje 1 101 584 ha znamená lesnatost 27,8%, tzn. jde podprůměrnou lesnatost ve vztahu k průměru ČR (33,8%). Středočeský kraj je po Hlavním městě Praze druhým krajem s nejnižší lesnatostí v ČR. Nejnižší podíl lesů je na území okresů Kolín (12,7%), Nymburk (17,5%) a Mělník (18,8%). Naopak nejvyšší lesnatost je na území okresů Příbram (43,7%), Rakovník (37,7%) a Beroun (35,7%), kde je nad celostátním průměrem. Vyšší lesnatosti se vyznačují především výše položené oblasti vrchovin a pahorkatin (Brdská vrchovina, Benešovská pahorkatina, Křivoklátská vrchovina, Vlašimská pahorkatina, Rakovnická pahorkatina, Džbán, Ralská pahorkatina nebo Hornosázavská pahorkatina).

Tab. 3.13 Celková lesnatost na území Středočeského kraje dle okresů (31.12. 2014)

Okres	Celková rozloha (ha)	PUPFL (ha)
Středočeský kraj	1 101 584	306 435
Benešov	147 481	41 337

Okres	Celková rozloha (ha)	PUPFL (ha)
Beroun	66 185	23 625
Kladno	71 965	14 567
Kolín	74 377	9 470
Kutná Hora	91 715	21 814
Mělník	70 112	13 178
Mladá Boleslav	102 287	26 689
Nymburk	85 015	14 868
Praha-východ	75 538	17 018
Praha-západ	58 033	15 994
Příbram	169 248	74 047
Rakovník	89 629	33 829

Zdroj: ČÚZK

Na území Středočeského kraje jednoznačně převládají lesy s hospodářskou funkcí (cca 219,3 tis.ha). Dále se zde vyskytují lesy zařazené do kategorie lesy zvláštního určení (cca 73 tis.ha) - lesy v ochranných pásmech vodních zdrojů I. stupně, ochranném pásmu léčivých a minerálních vod, lesy rekreační, příměstské a lázeňské, lesy s funkcí ochrany přírody – v chráněných krajinných oblastech a maloplošných ZCHÚ nebo bažantnice a obory. Lesů v kategorii lesů ochranných se na území kraje nachází nejméně – lesy na nepříznivých stanovištích (7,5 tis.ha).

Tab. 3.14 Kategorizace lesů na území Středočeského kraje (31.12. 2013)

Kategorie	Subkategorie	Porostní plocha (ha)
Les hospodářský		219 258,01
Les ochranný	mimořádně nepříznivá stanoviště	7 488,45
	vysokohorské lesy	0,00
	lesy v klečovém lesním vegetačním stupni	0,00
	celkem	7 488,45
Les zvláštního určení	pásma ochrany vodních zdrojů I. stupně	1 850,41
	ochranná pásma zdrojů léčivých a minerálních vod	4 401,32
	území nár. parků a nár. přírodních rezervací	3 171,91
	1. zóny CHKO, přír. rezervace, přírodní památky	9 250,65
	lázeňské lesy	28,65
	příměstské a rekreační lesy	4 117,21
	lesy sloužící lesnickému výzkumu a výuce	6 409,75
	lesy se zvýšenou funkcí ochrannou	6 322,40
	lesy významné pro uchování biodiverzity	5 981,33
	uznané obory a samostatné bažantnice	8 158,44
	jiný veřejný zájem	23 310,15
	celkem	73 002,22
Úhrnem		299 748,68

Zdroj: ÚHÚL

Druhová skladba lesů

Druhové složení lesů je mimo jiné výsledkem uplatnění požadavků a názorů na to, jaké funkce by měl les přednostně plnit. V posledních více než 200 letech jsou preferovány ve druhové skladbě lesů smrk (*Picea* sp.) a borovice (*Pinus* sp.), a to zejména kvůli svému většímu objemu produkce, vyšší kvalitě dřeva, relativně kratší produkční době a snazší pěstovatelnosti. Mechanická a ekologická nestabilita takto vzniklých lesních porostů, vedla ke snaze pěstovat větší množství listnatých dřevin a porosty smíšené. Od roku 1900 do roku 1930 se podíl smíšených a listnatých porostů zvětšil. Z výsledků inventarizací lesů a zjišťování stavu lesa při obnovách lesních hospodářských plánů vyplývá, že podíl listnatých dřevin v lesních porostech se oproti roku 1950 do roku 2003 zvýšil ze 12,5% na 23,2%. K roku 2013 byla porostní skladba tvořena cca 69% jehličnany a z cca 30% listnatými dřevinami. Zbytek PUPFL je tvořen holinami (cca 1%).

Zastoupení hlavních druhů dřevin na porostní ploše ve Středočeském kraji: smrk 36,4%, borovice 26,3%, modřín 5,6%, jedle + douglaska 0,96%, dub 12,3%, habr 2,3%, buk 4,8%, jasan 1,2%, javor + lípa + jilm 2,21%, bříza 2,8%, ostatní listnaté 3,0%. Pozvolné zvyšování podílu listnatých dřevin je patrné i ve Středočeském kraji. Nejvyšší podíl listnatých dřevin je v okresech Beroun (44,6%), Kladno (39,8%), Kolín (34,9%), Mělník (39,8%), Mladá Boleslav (34,2%), Nymburk (59,6%), Praha-východ (31,1%), Praha-západ (42,7%) a Rakovník (35,2%). Nejmenší podíl je v příbramském okrese (14,9%).

ÚZEMÍ DOTČENÉ ŘEŠENÍM 2A-ZÚR SK

Bezprostřední okolí Prahy se vyznačuje nižší lesnatostí území. Zpravidla pouze s výskytem menších lesních enkláv v jinak zemědělské nebo silně urbanizované krajině. Lesy mírně vyššího významu (v blízkosti koridoru D001) jsou vázány na svahy Kopaninského a Únětického potoka a údolí řeky Vltavy (přírodní park Dolní Povltaví). Vzhledem k výskytu maloplošných zvláště chráněných území (PR Údolí Únětického potoka a PR Roztocký háj-Tiché údolí) jsou lesy v těchto lokalitách kategorizovány jako zvláštního určení. Na příkrých svazích Vltavského údolí jsou místy lesy zařazeny do kategorie ochranných. Významnější lesní celky nedaleko koridoru D204 se dále nacházejí východně od Říčan (lesy zvláštního určení), kde počíná morfologie terénu nabývat na nadmořské výšce, území Jevanské pahorkatiny. Lesy nacházející se v okolí ploch a koridorů D006, D011, D054 či D300 jsou plošně malého významu. Specifikem jsou větrolamy vysazené v minulosti v okolí letiště Praha/Ruzyně kategorizované jako lesy hospodářské nebo zvláštního určení.

PŘEDPOKLADY DALŠÍHO VÝVOJE BEZ PROVEDENÍ KONCEPCE ZÚR

Je nutno předpokládat, že uplatněním ZÚR může dojít k trvalému záboru lesních pozemků. Nicméně oproti záborům ZPF je možné v navazujících etapách přípravy záměrů vlivy na lesy minimalizovat nebo vyloučit jejich vhodnou lokací. Vzhledem k nízké lesnatosti území se proto vlivy na lesy obecně předpokládají malého významu.

- D001: Nevymezení koridoru nebude mít ve vztahu k PUPFL zásadní vliv.
- D006: Nevymezení plochy nebude mít ve vztahu k PUPFL zásadní vliv.
- D011: Nevymezením koridoru nedojde k dotčení doprovodné vegetace Mratínského a Vinořského potoka zařazené do PUPFL.
- D054: Nevymezení koridoru nebude mít ve vztahu k PUPFL zásadní vliv.
- D204: Nevymezením nedojde k dotčení drobných lesních enkláv nacházejících se v ploše koridoru.
- D300: Nevymezení plochy nebude mít ve vztahu k PUPFL zásadní vliv.

3.5. HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ

Jevy podléhající posuzování v rámci sledované složky životního prostředí jsou zobrazeny v grafické části SEA, výkresu č. A.IV. Vlivy na horninové prostředí.

GEOMORFOLOGIE

Na území středočeského kraje jsou zastoupeny tři geomorfologické subprovincie České vysočiny: Českomoravská soustava, Poberounská soustava a Česká tabule.

Geomorfologicky je výrazně odlišná Česká tabule, která zabírá severovýchodní část území. Má plochý rovinný nebo jen mírně zvlněný ráz, údolí vodních toků jsou mělká, krajina o nadmořské výšce do 300 m se pozvolna sklání ke své hydrologické bázi – Labi a jeho nížině. Členitý je pouze severní okraj území, kam zasahuje od severovýchodu Dokeská pahorkatina s kaňonovitým údolím Pšovky.

Na ostatním území, představovaném Česko-moravskou a Poberounskou soustavou, převládají pahorkatiny s nadmořskými výškami kolem 500 m. Vodní toky – Vltava, Sázava a Berounka s hustou sítí přítoků – se výrazně zařezávají do skalního podkladu a v údolních horninách vytvářejí úzká a hluboká údolí. Nejvyšší vyvýšeninu tvoří Brdy, které jsou omezeny výraznými svahy a ve vrcholných polohách překračují nadmořskou výšku 800 m.

Tab. 3.15 Seznam geomorfologických jednotek Středočeského kraje

Kód	Subprovincie	Oblast	Celek	Podcelek
II	Česko – moravská soustava			
II A		Středočeská pahorkatina		
II A.1			Benešovská pahorkatina	
II A.1A				Dobříšská pahorkatina
II A.1B				Březnická pahorkatina
II A.2			Vlašimská pahorkatina	
II A.2A				Mladovožická pahorkatina
II A.2B				Votická vrchovina
II C		Českomoravská vrchovina		
II C.1			Křemešnická vrchovina	
II C.1C				Želivská pahorkatina
II C.2			Hornosázavská pahorkatina	
II C.2A				Kutnohorská plošina
II C.2B				Světelská pahorkatina
V	Poberounská soustava			
V A		Brdská oblast		
V A.1			Džbán	
V A.2			Pražská plošina	
V A.2A				Říčanská plošina
V A.2B				Kladenská tabule
V A.3			Křivoklátská vrchovina	
V A.3A				Zbirožská vrchovina
V A.3B				Lánská pahorkatina
V A.4			Hořovická pahorkatina	
V A.4A				Hořovická brázda
V A.4B				Karlštejnská vrchovina

Kód	Subprovincie	Oblast	Celek	Podcelek
V A.5			Brdská vrchovina	
V A.5A				Brdy
V A.5B				Hřeben
V A.5C				Příbramská pahorkatina
V B		Plzeňská pahorkatina		
V B.1			Jesenická pahorkatina	
V B.1A				Rakovnická pahorkatina
V B.1B				Žihelská pahorkatina
V B.2			Plaská pahorkatina	
V B.2D				Kralovická pahorkatina
VI	Česká tabule			
VI A		pahorkatiny České tabule		
VI A.1			Ralská pahorkatina	
VI A.1A				Dokeská pahorkatina
VI B		Polabská tabule		
VI B.1			Dolnohorská tabule	
VI B.1B				Řípská tabule
VI B.2			Jizerská tabule	
VI B.2A				Středojizerská tabule
VI B.2B				Dolnojizerská tabule
VI B.3			Středolabská tabule	
VI B.3A				Nymburská kotlina
VI B.3B				Čáslavská kotlina
VI B.3C				Mělnická kotlina
VI B.3D				Mrlinská tabule
VI B.3E				Českobrodská tabule

GEOLOGICKÁ STAVBA

Nejstaršími horninami Středočeského kraje jsou krystalické břidlice moldanubika. Tvoří je převážně pararuly a ortoruly, místy i svory a migmatity. Zasahují od území na Kouřimsku, Kolínsku, Čáslavsku a Ratajsku až do povodí střední Vltavy, Sázavy a Berounky. K severnímu okraji moldanubika se přimyká kutnohorské krystalinikum, ve kterém převládají různé typy rul.

Na západě přecházejí horniny moldanubika do vyvřelin středočeského plutonu. V něm převládají granodiority nad žulami a diority. Vyskytují se dále migmatity a hojně jsou i aplitové žíly. K západnímu okraji středočeského plutonu patří i jílovské pásmo z bazických hornin, které se táhne od údolí dolní Sázavy přes vltavské údolí až do blízkosti Slap.

Velkou část Středočeského kraje zabírá území algonických břidlic s lokálními vložkami spilitů, v nichž se vytvořila synklinorium tzv. Barrandienu, jejíž dlouhá osa směřuje z okolí Plzně k severovýchodu do Polabí. Je vyplněna sedimenty ordoviku a kambria (slepence, břidlice, droby a křemence), siluru s převahou břidlic a devonu s významnými polohami vápenců.

Východně Prahy v okolí Českého Brodu se usadily permokarbonské horniny vázané na blanickou brázdou. Podstatně větší plochu však zaujímají permokarbonské horniny v kladenské a rakovnické pánvi (slepence, pískovce, arkózy, jílovce, jíly a prachovce). U Kladna se dobývalo uhlí. Permokarbonské sedimenty nacházíme v převážné míře v podloží České křídý.

Severní část středočeského kraje zaujímají křídové sedimenty. Bazální část tvoří perucko-korycenské souvrství (cenomanské střídání slepenců, pískovců a jílovců). Na ně navazují tuřonská souvrství (belohorské, jizerské a teplické) převážně ve vývoji vápnitých jílovců,

slínovců a v menší míře biomikritických vápenců. Sedimentaci v křídě končí březenské souvrství s rohateckými vrstvami (coniak).

Z kvartérních hornin jsou významné štěrkopísky říčních teras Berounky, Vltavy a Labe. Významné jsou i spraše z jemných hlinito-vápenitých částí říčních teras, sprašové hlíny vzniklé vyloužením vápnité složky ze spraší a váté písky u Labe, uložené větrem z písčitých zrněk říčních teras. Svahy pahorkatin jsou pokryty svahovými sedimenty.

NEROSTNÉ SUROVINY

Ochrana nerostného bohatství je legislativně zajištěna ve smyslu ust. §§ 15 až 19 zák. č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů. Pro ochranu a dobývání výhradních ložisek nerostných surovin, včetně ložisek nevyhrazených nerostů, o nichž bylo před nabytím účinnosti novely horního zákona zákonem č. 541/1991 Sb., rozhodnuto příslušnými orgány státní správy, že jsou vhodná pro potřeby a rozvoj národního hospodářství, jsou stanovena chráněná ložisková území (§ 17) a dobývací prostory (§ 25) dle příslušných ustanovení horního zákona. V případě dobývacích prostorů stanovených před účinností tohoto zákona jsou hranice chráněných ložiskových území totožné s hranicemi dobývacího prostoru.

Středočeský kraj je územím s velkým počtem ložisek nerostných surovin, které byly od nejstarších dob předmětem těžby.

Jak je patrné z výkresu A.IV.: Vlivy na horninové prostředí, vymezením ploch a koridorů, které jsou obsahem návrhu 2A-ZÚR SK, ke střetům s ochranou nerostného bohatství prakticky nedochází. Z tohoto důvodu nepovažuje zpracovatel podrobný popis stavu surovinové základny a stavu jejího využití v rozsahu území Středočeského kraje za nezbytný a omezuje se toliko na několik základních informací.

Těžba rud na území kraje byla v minulosti ukončena. Z rudních ložisek jsou na území kraje evidovány především ložiska zlatonosných rud a polymetalických rud (Cu, Pb, Zn.). Ložiska nejsou těžena, zůstávají však předmětem ložiskové ochrany.

Na území kraje se nachází celkem 16 ložisek černého uhlí, z nichž žádné není v současné době těženo. V kladensko - rakovnické pánvi byla těžba ukončena v 80. a 90. letech 20. století. Zbytkové zásoby v této pánvi zůstávají předmětem ložiskové ochrany CHLÚ Tuchlovice, Srby, Libušín, Vinařice u Kladna, Švermov, Dubí). Obdobně jsou pro případné budoucí využití chráněny zásoby ověřené na v prostoru Slaného (CHLÚ Slaný, Slaný I) a v mělnické pánvi mezi Mělníkem, Mladou Boleslaví a Benátkami nad Jizerou (CHLÚ Bezno).

Z nerudných surovin mají význam především ložiska vysokoprocentních a ostatních vápenců, které se těží na 4, resp. 5ti ložiskách především v oblasti Barrandienu na berounsku a dále ložiska keramických, žáruvzdorných a pórovinových jíílů, které se těží v oblasti Rynholce na rakovnicku, Vyšehořovic (českobrodsko) a Hostomic (berounsko). Vzhledem k příznivé geologické stavbě se na území kraje vyskytuje řada ložisek kamene pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu. V současné době je evidováno celkem 26 ložisek, z toho 9 těžených. Ložiska ostatních nerudných surovin (živcové suroviny, křemenné suroviny, nejsou na území kraje těžena a evidované zásoby podléhají ochraně ve smyslu výše uvedených ustanovení horního zákona.

Středočeský kraj má významné postavení z hlediska výskytu a využívání ložisek stavebních surovin (štěrkopísek, stavební kámen, cihlářská surovina, přičemž využívána jsou jak ložiska výhradní, tak tzv. ložiska nevýhradní ve smyslu § 7 horního zákona.

Na území kraje je těženo celkem 47 ložisek štěrkopísku (16 výhradních a 31 nevýhradních), dále 65 ložisek je evidováno jako rezervní. Zdrojovou oblastí jsou především terasové uloženiny Labe, Vltavy a Jizery. Významná část zásob se nachází pod hladinou podzemní vody.

Hlavním zdrojem stavebního kamene jsou metamorfované horniny moldanubika v jv. části kraje a dále proterozoikum v severním okolí Prahy, případně diabasy a méně kvalitní vápence v oblasti barrandieu. Těžba probíhá celkem na 32 ložiskách, z toho je 6 nevýhradních. Dle údajů ČGS má však z tohoto počtu cca 20 ložisek omezenou životnost bez možnosti dalšího rozšíření těžby. Celkem 33 výhradních ložisek je evidováno jako rezervní. Jejich případné využití je však velmi často blokováno jen obtížně řešitelnými střety zájmů, vyvolané zejména dopady na některé složky životního prostředí (krajina, flóra, fauna, příp. voda). Případná saturace poptávky po drceném kamenivu ze vzdálenějších oblastí je ovšem spojena s nárůstem těžké nákladní dopravy a tedy i zátěží území, zejména podél přístupových komunikací k hlavním místům spotřeby.

Jako cihlářské suroviny jsou ve Středočeském kraji využívány spraše a sprašové hlíny, které se vyskytují na velkých plochách a ve značných mocnostech, zvláště v oblasti české křídové pánve. Na území kraje probíhá těžba na 4 ložiskách, z toho 2 výhradních (DP Nebužely, DP Řepov) a 2 nevýhradních (Bratronice u Kladna a Střemy v okr. Mělník). Dalších 15 výhradních ložisek cihlářské suroviny není těženo a podléhá ochraně podle horního zákona.

ÚZEMÍ S VYSKYTEM DŮLNÍCH DĚL

Výskyt poddolovaných území lze nejčastěji zaznamenat v oblastech, která byla v minulosti významněji ovlivněna hornickou činností a to především hlubinnou těžbou. V těchto oblastech nelze vyloučit vznik propadů, poklesů apod. vyplývajících např. ze závalů v jednotlivých důlních systémech.

Souvislejší linie poddolování se nacházejí na území ORP Příbram, Dobříš, Černošice, Beroun, Hořovice a západním okraji ORP Sedlčany, kde v minulosti proběhala těžba železných, zlatonosných, polymetalických a uranových rud. Izolovanou enklávou ovlivněnou poddolováním z důvodu těžby rud je též Kutná Hora. ORP Rakovník, Kladno a Slaný jsou dotčeny systémem poddolovaných území vzniklých těžbou černého uhlí, v menší míře jílu.

Vznik terénních nestabilit je možné předpokládat též v lokalitách ovlivněných povrchovou těžbou. Tzn. na území Středočeského kraje se jedná zejména o místa s výskytem ložisek šterkopísků, vápenců nebo stavebního kamene. Nejčastějšími projevy mohou být skalní řícení z důvodů zvětrávání přípovrchové vrstvy obnažené horniny, poklesy či sesuvy v písnicích.

SWAHOVÉ DEFORMACE

Sesuvná území se na území Středočeského kraje nacházejí především v linii vzájemné hranice ORP Rakovník, Slaný a Kladno. Tj. v prostoru vrchoviny Džbán (přírodní park), kde dochází ke vzniku sesuvů především na strmých svazích údolí jednotlivých vodních toků. Sesuvy jsou dále ovlivněny ORP Mnichovo Hradiště (především severní úpatí vrchu Mužský na území CHKO Český ráj – Příhrazské skály a vrch Káčov) a Mladá Boleslav (prostor vrchu Baba včetně navazujícího území, přírodní park Chlum). Sesuvy menšího plošného významu byly poté zmapovány na území ORP Mělník.

ÚZEMÍ DOTČENÉ ŘEŠENÍM 2A-ZÚR SK

V bezprostředním okolí Prahy, které je dotčené 2A-ZÚR SK se nenacházejí významná ložiska nerostných surovin ani plošně rozsáhlé lokality ovlivněné minulou těžbou (poddolovaná území) či místa náchylná k vzniku sesuvů. Zmíněné jevy horninového prostředí lze v tomto území nalézt spíše v podobě jednotlivých izolovaných lokalit. Řada ložisek již byla v minulosti těžena.

V blízkosti koridoru D001 jde o tři lokality nevýhradní ložiska cihlářských surovin Sedlec-Únětice, která již byla v minulosti těžena a jednu lokalitu bodového poddolovaného území Horoměřice (bývalá těžba kamene) v zastavěném území obce.

V případě MÚK Odolena Voda (D006) jde o těžené výhradní ložisko stavebního kamene Čeňkov včetně stanoveného CHLÚ a vymezeného dobývacího prostoru nacházející se východně od města. Dále celkem čtyři lokality nevýhradního ložiska štěrkopísku Klíčany, kde u dvou lokalit již byla těžba ukončena, zbývající lokality jsou těžené. Nevýhradní ložisko štěrkopísku Hoštice u Vodochoď-Železná bylo v minulosti již těženo. Nevýhradní ložiska se nacházejí jižně od města Odolena Voda.

Nedaleko koridoru D011 se nachází v minulosti těžené výhradní ložisko cihlářských surovin Brázdim včetně stanoveného CHLÚ a vymezeného dobývacího prostoru ležící v sousedství stejnojmenné obce. Nejbližší koridoru Vestecské spojky (D054), jihovýchodně od Průhonického parku, se nachází doposud netěžené nevýhradní ložisko cihlářských surovin Dobřejovice.

Koridor železnice D204 sousedí s výhradním ložiskem cihlářských surovin Kolovraty. Ložisko má stanoveno CHLÚ, nerostné zásoby nebyly prozatím těženy. Výhradní ložisko kamene Kunice včetně stanoveného CHLÚ ležící v blízkosti dálnice D1 již bylo v minulosti těženo.

PŘEDPOKLADY DALŠÍHO VÝVOJE BEZ PROVEDENÍ KONCEPCE ZÚR

V případě neprovedení koncepce typu ZÚR v obecné rovině může dojít k zásahům do lokalit vyznačujících se ochranou nerostných surovin. Tzn. ložisek nerostných surovin, CHLÚ nebo dobývacích prostorů. Dále je možno předpokládat ovlivnění statických podmínek pro zakládání staveb v těch případech, kdy budou plochy a koridory vymezeny v kontaktu s poddolovanými nebo sesuvnými územími. Avšak vzhledem k charakteru území se v bezprostředním okolí Prahy tyto vlivy nepředpokládají, nebo jen malého významu.

- D001 - Nevymezení koridoru nebude mít ve vztahu k horninovému prostředí zásadní vliv.
- D006 - Nevymezení plochy nebude mít ve vztahu k horninovému prostředí zásadní vliv.
- D011 - nevymezení koridoru nebude mít ve vztahu k horninovému prostředí zásadní vliv.
- D054 - Nevymezení koridoru nebude mít ve vztahu k horninovému prostředí zásadní vliv.
- D204 - Nevymezení koridoru nebude mít ve vztahu k horninovému prostředí zásadní vliv.
- D300 - Nevymezení plochy nebude mít ve vztahu k horninovému prostředí zásadní vliv.

3.6. FLÓRA, FAUNA, BIOLOGICKÁ ROZMANITOST

Jevy podléhající posuzování v rámci sledované složky životního prostředí jsou zobrazeny v grafické části SEA, výkrese č. A.III.: Vlivy na přírodu a krajinu.

ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

V řešeném území se nachází 5 velkoplošných zvláště chráněných území, chráněné krajinné oblasti (CHKO): Blaník, Český kras, Kokořínsko, Křivoklátsko, Český Ráj a 282 maloplošných zvláště chráněných území (MZCHÚ).

CHKO Blaník leží na jih od Vlašimi v Načeradecké vrchovině a Blanické brázdě, v bližším okolí Velkého Blaníku (631,8 m n. m.). Její výměra činí pouze 40,31 km². Vyhlášení CHKO Blaník provedlo Ministerstvo kultury ČSR výnosem čj. 17332/81 ze dne 29. 12. 1981. Hlavním důvodem vyhlášení této CHKO je zachování harmonické, vyvážené středočeské krajiny s ústřední dominantou bájného Blaníku. Nacházíme zde specifickou venkovskou sídelní strukturu včetně zbytků lidových staveb, velkého množství sakrálních objektů, venkovských zámečků atd. O historickém osídlení svědčí keltské hradiště na Blaníku a četné stavby z románské i pozdější doby.

CHKO Český kras byla vyhlášena výnosem Ministerstva kultury ČSR pod čj. 4. 947/72-II/2 ze dne 12. dubna 1972 na území o rozloze 12 823 ha, v Karlštejské vrchovině. Český kras je jedinečné území především z hlediska světové geologie, stratigrafie siluru a devonu a výzkumu vývoje života v těchto obdobích historie Země. Je to rovněž největší vápencové území v Čechách, se zachovalými rozsáhlými plochami společenstev skalních stepí, lesostepí a listnatých lesů s velmi bohatou přirozenou květenou a zvířenou. Pestrost přírody je zde výrazně ovlivněna říčním a krasovým fenoménem. Pro mnoho druhů rostlin a bezobratlých živočichů je Český kras jediným místem výskytu v Čechách.

CHKO Kokořínsko – Máchův kraj je nejnověji vyhlášeným velkoplošným chráněným územím na území Česka. Byla vyhlášena nařízením vlády ze dne 9. dubna 2014 s účinností od 1. září 2014. Skládá se ze dvou nespojitých územních celků – část Kokořínsko (274 km², původní část, tak jak byla vyhlášena v roce 1976, s rozšířením u Dolanského rybníka) a část Máchův kraj (136 km², zcela nově vymezené dosud nechráněné území Dokeska).

Kokořínsko je známé především jako malebná krajina dotvářená rozmanitostí pískovcových skal. Propustnost křemenných pískovců a puklinatost umožnily vznik husté sítě kaňonovitých údolí (dolů) až menších skalních měst (u Mšena, Vojtěchova, Bukovce), v nichž se důsledkem teplotní inverze projevuje zvrát vegetačních pásem (tzv. vegetační inverze). Selektivním zvětráváním vznikly díky přítomnosti železitých pískovců a slepenců tzv. pokličky. Podobnou genezi mají skalní brány, skalní okna, svědecké skály, římsy aj. Pseudokrasové jevy jsou reprezentovány dutinami, skalními výklenky a převisy, jeskyněmi, pískovcovými pseudoškrapy a voštinami na povrchu pískovců. Pískovce jizerského souvrství jsou vodárensky významným zdrojem podzemních vod.

CHKO Křivoklátsko se rozkládá na západním okraji středních Čech. Její výměra je přibližně 630 km². Téměř celá oblast leží v geomorfologickém celku Křivoklátská vrchovina a v severní části Plaské pahorkatiny. Páteří celého území je hluboké údolí řeky Berounky, která protéká oblastí od jihozápadu k severovýchodu a téměř ve středu oblasti se v pravém úhlu stáčí k jihovýchodu. Území bylo vyhlášeno chráněnou krajinnou oblastí výnosem Ministerstva kultury ČSR č. j. 21 972/78 z 24. listopadu 1978. Pro své vysoké přírodovědné hodnoty byla oblast Křivoklátska dne 1. března 1977 přijata Organizací spojených národů UNESCO za biosférickou rezervaci. Oblast Křivoklátska je pahorkatinou až vrchovinou ve výškovém rozmezí od 217 m n.m. do 616 m n.m. Největší výškové rozdíly, nejčlenitější terén a nejlepší přirozené geologické odkryvy jsou v bezprostředním okolí Berounky, která meandrovitě protéká oblastí v hluboce zaříznutém údolí. Polohy stinné a vlhké se tu střídají s plochami extrémně teplými. Jde tedy o prvotřídní ukázkou tak zvaného říčního fenoménu, který v rámci středočeských pahorkatin podmiňuje nejvyšší stanovištní druhovou pestrost, jež se vyznačuje mimořádným bohatstvím flóry a fauny. Vrcholový fenomén se na Křivoklátsku projevuje otevřeným bezlesím na jižních a jihozápadních temenech některých vrcholů.

CHKO Český ráj byla prvním velkoplošným chráněným územím v ČR. Zřízena byla vyhláškou Ministerstva kultury ČSR č.j. 70 261/54 ze dne 1.3.1955 (Úřední list 1955, částka 31); nové vyhlášení a rozšíření nařízením vlády ČR č. 508/2002 Sb. z 14.10. 2002. Celková výměra činí 181,5 km². Chráněná krajinná oblast Český ráj je území s harmonicky utvářenou

krajinou. Georeliéf je modelován kvádrovými pískovci, jež jsou proraženy útvary neovulkanického původu, a dále je členěn údolími vodních toků. Přírodě blízkým hospodařením se zde již od neolitu vyvíjela vyvážená krajina s pestrá mozaikou přirozených lesních a mokřadních ekosystémů i trvalých travních porostů. Dochovaly se četné památky historického osídlení. Vyhlášením CHKO Český ráj s uvedenou charakteristikou byl svým způsobem definován pojem chráněná krajinná oblast pro moderní čs. legislativu.

MALOPLOŠNÁ ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

Dle Ústředního seznamu ochrany přírody (ÚSOP), který je spravován Agenturou ochrany přírody a krajiny ČR (AOPK ČR), je na území Středočeského kraje evidováno 282 MZCHÚ (stav k červenci 2015) v těchto kategoriích:

- 13 národních přírodních rezervací (NPR),
- 21 národních přírodních památek (NPP),
- 81 přírodních rezervací (PR),
- 162 přírodních památek (PP).
- Lokality soustavy Natura 2000

Problematicke soustavy NATURA 2000 a vlivům 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje na tato území je věnována samostatná dokumentace v rámci posuzování – Hodnocení vlivů koncepce na evropsky významné lokality a ptáčí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

SPECIÁLNÍ TYPY OCHRANY

Ramsarská úmluva

Ramsarská úmluva je první celosvětová mezivládní úmluva na ochranu a moudré využívání přírodních zdrojů. Jedná se tak o jedinou úmluvu, chránící určitý typ biotopu.

Úmluva ukládá členským zemím vyhlásit na svém území minimálně jeden mokřad mezinárodního významu, který svými přírodními hodnotami odpovídá schváleným kritériím a zařadit ho do seznamu mokřadů mezinárodního významu. Stát se tím rovněž zavazuje, že zapsaným mokřadům věnuje zvýšenou péči a ochranu. V roce 1993 byl oficiálně ustaven Český ramsarský výbor, který je koordinačním a poradním orgánem MŽP.

Mokřady mezinárodního významu ve Středočeském kraji:

RS10: Mokřady Pšovky a Liběchovky – 350 ha, zapsáno v r. 1998.

Biosférická rezervace UNESCO

Jde o velkoplošné chráněné území vyhlášené v rámci mezivládního programu UNESCO Man and Biosphere (MaB). Myšlenkou programu UNESCO je propojení ochrany životního prostředí s lidskými činnostmi a hospodařením v krajině.

Na území Středočeského kraje je biosférickou rezervací vyhlášena CHKO Křivoklátsko. V porovnání s podobnými krajinami v Evropě je zvláštností. Rozkládá se uprostřed Čech a téměř dvě třetiny rozlohy území pokrývají listnaté a smíšené lesy. Dodnes zde zůstalo zachováno více než 1800 druhů cévnatých rostlin, nejméně 52 druhů dřevin, hnízdí zde kolem 120 druhů ptáků a dosud nespočetné množství dalších příslušníků živočišné říše, z nichž je nejeden zařazen do červených seznamů vzácných a ohrožených druhů.

Geopark Český ráj

Území Českého ráje bylo v průběhu stovek miliónů let trvající historie Země opakovaně dnem jezer a moří, několikrát zde probíhala sopečná činnost. Oblast se začala geologicky vyvíjet v období druhohor, kdy se na dně křídového moře usazovaly písky a štěrky. Ve třetihorách byly pískovcové desky rozlámány vulkanickou činností, rozžhavené horniny ztuhly pod povrchem do kup a kuželů. Na zemský povrch působily přírodní síly – vítr, voda, mráz a slunce. Výsledkem je krajina s divokými skalami, sopkami, řekami, romantickými údolími, lesy, loukami a rybníky. Působením vody pod zemským povrchem se vytvořily unikátní Bozkovské jeskyně se zajímavými krasovými jevy. Český ráj přináší obraz o geologické historii Země, a zároveň dokládá význam přírodních podmínek pro ekonomický a kulturní rozvoj lidské společnosti v průběhu několika tisíciletí.

DRUHOVÁ OCHRANA

Obecně ze zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, § 5, jsou všechny druhy rostlin a živočichů chráněny před zničením, poškozováním, sběrem či odchytom, který vede nebo by mohl vést k ohrožení těchto druhů na bytí nebo k jejich degeneraci, k narušení rozmnožovacích schopností druhů, zániku populace druhů nebo zničení ekosystému, jehož jsou součástí.

Kromě toho jsou některé druhy rostlin a živočichů, které jsou ohrožené nebo vzácné, vědecky či kulturně velmi významné, prohlášeny za zvláště chráněné (§ 48 zákona) v kategoriích: kriticky ohrožené, silně ohrožené, ohrožené. Seznam těchto druhů je obsažen v příloze č. II a III vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Z řady zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, které se ve Středočeském kraji vyskytují, jsou uvedeny druhy s národním významem (druhy, které patří mezi kriticky ohrožené, jsou bezprostředně ohroženy vyhynutím a pro jejich záchranu probíhá nebo se v nejbližších letech počítá se záchranným programem):

- Rostlinné druhy: sinokvět chrpovitý (*Jurinea cyanoides*), hrachor hrachovitý (*Lathyrus pisiformis*), plavín štítnatý (*Nymphoides peltata*), koniklec jarní (*Pulsatilla vernalis*);
- Živočišné druhy: sysel obecný (*Spermophilus citellus*) a modrásek černoskvřnný (*Maculinea arion*).

Migrace

Průchodnost krajiny pro volně žijící živočichy je jednou ze základních podmínek jejich trvalé existence. Fragmentace prostředí, způsobená intenzivním využíváním krajiny a přítomností řady liniových bariér, je pro některé živočišné druhy zásadním faktorem.

Fragmentace prostředí je proces, při kterém se v důsledku výstavby krajina dělí na stále menší a menší části. Ty postupně ztrácejí schopnost plnit svou funkci jako prostoru pro existenci životaschopných populací živočichů. Jednotlivé druhy živočichů jsou k dopadům fragmentace svých biotopů různě citlivé. Obecně lze konstatovat, že druhy s omezenou pohyblivostí, druhy s požadavky na rozsáhlý životní prostor jako velcí savci nebo druhy se silnou závislostí na určitém typu prostředí jsou ztrátou nebo izolací biotopu nejvíce postiženi. Zásadní jsou vždy konkrétní podmínky, ve kterých se daný druh nachází, tzn. současný stav dané populace, stav využitelného prostředí a typ a vlastnosti bariéry, která druh nebo populaci omezuje.

V současné době je přisuzován nejzávažnější fragmentační účinek dopravním stavbám (především dálnicím). Je to především proto, že mají charakter dlouhých linií, které zvěř nemůže žádným způsobem obejít. Fragmentaci způsobuje ale i zemědělství (rozsáhlé chemicky ošetřované monokultury bez plevelů, pastevní areály, oplocování pozemků atd.), průmysl (výstavba průmyslových areálů), těžba nerostných surovin, výstavba obytných souborů, doprovodné infrastruktury aj.

V celorepublikovém měřítku nepatří území Středočeského kraje k nejvýznamnějším migračním oblastem z hlediska migrace velkých savců. Územím zvýšeného významu je v tomto ohledu spojnice Slavkovského lesa s lesnatou oblastí Křivoklátska a také migrační směr z oblasti Českého ráje a Jičínska přes Poděbradsko, okolí Vlašimi na jih až do oblasti Třeboňské pánve a dále na Šumavu. Migračně významnějším územím je také Rakovnicko a údolí velkých řek především Vltavy a Berounky.

Biologická rozmanitost

Biologická rozmanitost druhů rostlin a živočichů je na území Středočeského kraje značně vysoká. Je to dáno velkou rozmanitostí stanovištních podmínek, která vyplývá z geologické skladby, morfologie terénu, půdních podmínek, klimatických podmínek apod.

K ochraně biologické rozmanitosti (biodiverzity) byla vytvořena Úmluva o biologické rozmanitosti (Rio de Janeiro, 1992). Česká republika podepsala tuto smlouvu dne 4.6.1993, v platnost vstoupila od 3.3.1994, zveřejněna ve Sbírce jako č. 134/1999 Sb.m.s. Jedná se o globální smlouvu, která zahrnuje ochranu různých složek živé přírody v jejich vzájemné interakci a principy jejich využívání. Úmluva sleduje tři hlavní cíle - ochranu biologické rozmanitosti, udržitelné využívání jejich složek a rovnoměrné a spravedlivé využívání biologických zdrojů.

Biodiverzita je rovněž v zemích Evropských společenství chráněna formou vytváření soustavy NATURA 2000. Soustava NATURA 2000 vychází ze Směrnice Rady č. 79/409/EHS ze dne 2.4. 1979, o ochraně volně žijících ptáků (Council Directive 79/409/EC on the conservation of the wild birds), zkráceně Směrnice o ptácích (Birds Directive), a Směrnice Rady č. 92/43/EHS ze dne 21.5. 1992, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (Council Directive 92/43/EC on the conservation of natural habitats and of wild fauna and flora), zkráceně Směrnice o stanovištích (Habitats Directive). Začleněna do českého právního řádu byla novelou zákona č. 114/1992 Sb. (č. 218/2004 Sb.). Vytvořeny byly nové kategorie územní ochrany přírody – ptačí oblasti (PO) a evropsky významné lokality (EVL). Problematické soustavy NATURA 2000 a vlivům 2. aktualizace ZÚR na tato území je věnována samostatná dokumentace (Vyhodnocení vlivů 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje na lokality NATURA 2000).

ÚZEMÍ DOTČENÉ ŘEŠENÍM 2A-ZÚR SK

Všechny plochy a koridory 2. aktualizace ZÚR SK se nacházejí v silně antopicky ovlivněném území v blízkém okolí Hlavního města Prahy.

Koridor **D001** je tvořen dvěma úseky severozápadně a severně od Prahy, na levém i pravém břehu Vltavy. Ve struktuře krajiny dominují středně velké zastavěné plochy a středně velké plochy zemědělské půdy. Podíl přírodních složek je v dotčeném území nízký. Plochy a linie vzrostlé krajinné zeleně jsou zastoupeny minimálně.

PP Housle zahrnuje hluboce zaříznutou erozní rokli západně od místní části Lysolaje. Vyskytují se zde biotopy T1.1 mezofilní ovsíkové louky, T3.4D širokolisté suché trávníky a L4 suťové lesy (typy přírodních stanovišť 6510, 6210 a 9180) (dle vrstvy mapování biotopů, AOPK ČR 2015). V blízkosti D001 u Horoměřic se nachází také nadregionální biokoridor.

V území **D011** je podíl přírodních hodnot vyšší. Poměrně cenné je zejména údolí Vinořského potoka s břehovými porosty a doprovodnou zelení, dále Ctěnický potok. Nachází se zde biotopy T3.4D širokolisté suché trávníky, K3 mezofilní křoviny, L2.2 jasanovo-olšový luh, K2.1 vrbové křoviny, M1.1 rákosiny (typy přírodních stanovišť 6210, 91E0).

Plocha pro MUK Odolena Voda (**D006**) je vymezena na tělese dálnice D8 procházející západně od Odoleny Vody. V bezprostředním okolí MÚK se nachází zemědělské půdy. Západním směrem se pak nachází významná průmyslová plocha a plocha letiště, směrem východním město Odolena Voda. V území křižovatky se nenacházejí přírodní biotopy. Nejblíže, ve vzdálenosti cca je 1 km od křižovatky se nachází regionální biocentrum Beckov-Kopeček.

Území v okolí **D054** je zatíženo významnými urbanizačními aktivitami. Charakter obcí při jižním okraji Prahy je v posledních dvou desetiletích významně ovlivněn a změněn. K původně menším sídlům byly přistavěny rozsáhlé rezidenční čtvrti a rozsáhlé skladovací areály. Také zde ve struktuře krajiny převládají středně velké až velké zastavěné plochy a plochy zemědělské půdy. V trase koridoru se nachází segment biotopu T1.1 mezofilní ovsíkové louky a L3.1 černýšové dubohabřiny (typy přírodních stanovišť 6510 a 9130). Nejbližší přírodovědně významnou lokalitou jsou Hrnčířské louky (PP a biocentrum). Přírodní památka Hrnčířské louky se skládá ze soustavy pěti rybníků a sousedních luk a představuje významnou ornitologickou lokalitu. Výskyt biotopů T1.1 mezofilní ovsíkové louky, T1.5 vlhké pcháčové louky, T1.9 bezkolencové louky, V1G vodní nádrž (typy přírodních stanovišť 6510, 6410).

Koridor **D204** se nachází v okolí D1 s významnou modelací reliéfu. Charakter sídel je významně ovlivněn urbanizačními procesy (rezidenční plochy a průmyslové a logistické areály). Obce ve vzdálenější poloze od dálnice D1 si přesto zčásti zachovaly svůj původně zemědělský charakter (sídla ve větší vzdálenosti od dálnice D1). Krajinná zeleň je vázána především na vodní plochy. Plošně významnější lesní a krajinná zeleň se nachází jižně a jihovýchodně od Říčana a v okolí Velkých Popovic a Kunic. V trase koridoru se nacházejí přírodní biotopy v nivě Pitkovického a Vinného potoka: M1.1 rákosiny, K1 mokřadní vrbiny, L3.1 černýšové dubohabřiny, L2.2 jasanovo-olšové luhy (typy přírodních stanovišť 9130, 91E0).

Plocha **D300** se nachází v území velmi silně ovlivněném urbanizačními procesy. Reliéf území je rovinatý, ve struktuře krajiny dominují středně velké zastavěné plochy a středně velké plochy zemědělské půdy. Koncentrace antropogenních linií v podobě dopravní a technické infrastruktury je vysoká. Podíl přírodních složek je v dotčeném území nízký. Přírodní biotopy se nacházejí podél Jenečského a Dobrovízského potoka T1.1 mezofilní ovsíkové louky, K3 mezofilní křoviny, L2.2 jasanovo-olšové luhy (typy přírodních stanovišť 6510, 91E0). Na Dobrovízském potoce začíná EVL Zákolanský potok s předmětem ochrany rakem kamenáčem, který je zároveň kriticky ohroženým druhem. Lokalita raka kamenáče je nejseverovýchodněji položená v rámci středočeského regionu. Jedná se o tok v poměrně kulturní a odlesněné krajině (ve srovnání s lokalitami např. na Křivoklátsku), a to včetně pramenné oblasti. Současné znečištění vody je limitní pro výskyt druhu.

PŘEDPOKLADY DALŠÍHO VÝVOJE BEZ PROVEDENÍ KONCEPCE ZÚR

Území ovlivněné plochami a koridory 2. aktualizace ZÚR SK je součástí silně urbanizovaného území Prahy. Nachází se zde silně pozměněné a narušené fragmenty přírodního prostředí. Jedním z podstatných negativních faktorů je znečištění ovzduší ze silniční dopravy.

V případě nevymezení:

- D001 - nedojde k posílení antropogenního charakteru dotčeného území, nedojde ke snížení prostupnosti území.
- D006 - nedojde k posílení antropogenního charakteru dotčeného území, nedojde ke snížení prostupnosti území.
- D011 - nedojde k posílení antropogenního charakteru dotčeného území, nedojde ke snížení prostupnosti území.
- D054 - nedojde k posílení antropogenního charakteru dotčeného území, nedojde ke snížení prostupnosti území.
- D204 - nedojde k posílení antropogenního charakteru dotčeného území, nedojde ke snížení prostupnosti území.
- D300 - nedojde k posílení antropogenního charakteru dotčeného území, nedojde ke snížení prostupnosti území.

3.7. KRAJINA

Jevy podléhající posuzování v rámci sledované složky životního prostředí jsou zobrazeny v grafické části SEA, výkres č. A.III. Vlivy na přírodu a krajinu.

Pestrý geologický podklad dal ve Středočeském kraji vzniknout různým typům krajiny. Severní část kraje, tvořená Českou křídovou tabulí, má charakter rozlehlých plání, které se stupňovitě zvedají směrem na sever a na jih od Labe, kde přecházejí do pahorkatin až vrchovin Barrandienu v západní části a krystalinika v části východní. Zatímco krystalinikum vytváří malebnou, ale poněkud jednotvárnou pahorkatinu, která plynule navazuje na Vysočinu, na jihozápadě se setkáváme s mnohem výraznějšími krajinnými typy.

Přírodovědně a krajinářsky jsou významné zejména na sebe navazující poměrně velké celky Křivoklátska, Českého krasu a Brd. Český kras je jedinou ukázkou typické krasové krajiny se škrapovým povrchem, zbytky krasových závrtových plošin a četnými vývěry podzemních vod v Čechách. Nalézá se zde na šest set jeskyní, přičemž nejznámější a nejvýznamnější je jeskynní systém Koněpruských jeskyní. Hodnoty této oblasti podtrhuje kaňonovitě údolí Berounky, kde se zachovaly relativně přírodní poměry, na které je vázána řada vzácných druhů.

Křivoklátsko je rozsáhlým lesním komplexem, který si díky tomu, že byl po dlouhou dobu oblíbeným loveckým revírem českých panovníků, udržel bohatou druhovou skladbu. Rozmanitost přírody zde podtrhují také úzce zaříznutá údolí přítoků Berounky, kde se projevuje teplotní inverze.

Brdy a k směrem k Praze vybíhající Hřebeny jsou jediným opravdovým pohořím středních Čech, je to oblast souvislých, dnes již většinou jehličnatých, lesů se skalnatými hřebeny a vrcholy. Jde o krajinu se strmými svahy, kde výškové rozdíly mezi vrcholem a dnem údolí dosahují až 600m. V Brdech se také nalézá nejvyšší vrchol Středočeského kraje Tok (865 m n. m.).

Na středních Čechách jsou zajímavé hraniční oblasti s jinými kraji, kde se vyskytují poměrně zachovalé typy krajin (např. Jesenicko, Džbán, Kokořínsko, Český ráj, Brdy, Křivoklátsko). Z geologického hlediska dosahuje světového významu oblast Barrandienu a to především díky paleontologickým nálezům.

Nížiny jsou v kraji zastoupeny na území nivy Labe, která představuje nejuplněji rozvinutý nivní ekosystém v rámci Čech s dosud největší plochou lužních hájů.

Přírodovědně a krajinářsky nejcennější území jsou ve smyslu zákona č. 114/1192 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, vyhlášena chráněnými krajinnými oblastmi (CHKO). Na území SK jsou vyhlášeny CHKO Křivoklátsko, CHKO Český kras, CHKO Český ráj, CHKO Kokořínsko a CHKO Bláník).

Ochrana krajinného rázu, charakteru krajiny, je zakotvena v zákoně č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Podle odst. 3, § 12 zák. č. 114/1992 Sb. jsou zřizovány přírodní parky k ochraně krajinného rázu na územích s významným soustředěním estetických a přírodních hodnot. Příslušným orgánem ochrany přírody je Krajský úřad Středočeského kraje. Na území Středočeského kraje se nachází celkem 16 vyhlášených přírodních parků.

Tab. 3.16 Přírodní parky na území Středočeského kraje

Název přírodního parku	Popis
Čížovky	Jedná se o harmonickou kulturní krajinu. V oblasti se nacházejí staré zemědělské usedlosti rozptýlené ve volné krajině, která je protkána sítí cest. V širokém, mělkém, úvalovitém údolí levostranného přítoku Klenice byla vybudována kaskáda pěti menších rybníků. Větší část parku je pokryta lesem.
Brdy - Hřebeny	Přírodní park na území zalesněné pahorkatiny s částmi přírodě blízkých bučin a smíšeného lesa s rozptýlenými věkovitými stromy na charakteristickém geologickém podloží, s významnými přírodními a estetickými hodnotami a s řadou kulturně historických památek. Rozloha přírodního parku je 184 km ² . Nalézá se na území okresů Praha – západ, Beroun a Příbram.

Název přírodního parku	Popis
Dolní Povltaví	Přírodní park vyhlášený v území severně od Prahy, na pravém břehu Vltavy. Území tvoří mírně zvlněná Pražská plošina, proříznutá hlubokým, strmým údolím Vltavy s mohutnými skalními výchozy, které zde má charakter kaňonu.
Džbán	Území harmonické kulturní krajiny se soustředěnými přírodními a kulturními hodnotami. Převážná část území je zalesněná. V údolích se vyskytují i pole a louky, pastviny, mimořádně cenné jsou staré sady a teplé travnaté stráně, ale i mokřady a slatiny. Na potoce Loděnice byla vybudována celá kaskáda velkých rybníků. Typické jsou kolmé, světlé opukové stěny tzv. „bílé stráně“.
Džbán - Žebráky	Přírodní park vyhlášen za účelem ochrany malebné krajiny se soustředěnými estetickými, přírodními a kulturně historickými hodnotami. Charakter krajiny připomíná podhorskou oblast s většími lesními komplexy, které doplňují rozsáhlé louky s bohatými prameništi a remízky. Okrajové části parku jsou zemědělsky obhospodařované. Velmi významné jsou kaskády rybníků, a to zejména na Jankovsku.
Hornopožárecký les	Přírodní park vyhlášený na dolním toku řeky Sázavy ve Středočeské pahorkatině. Území tvoří členitá pahorkatina, která zde nabývá až vrchovinný ráz.
Chlum	Přírodní park se rozkládá na území pahorkatiny až ploché vrchoviny se zajímavými lesními komplexy středoevropských dubohabřin, které místy přecházejí v acidofilní doubravy a kvetoucí bučiny s navazujícími travinobylinnými a travinokřovinnými společenstvy typu „bílých strání“ a květnatými loukami s vodními a mokřadními společenstvy.
Jabkenicko	Přírodní park leží na rozsáhlé plošině kryté štěrkopísky teras pradávne Jizery v Jizerské tabuli. Krajina je, kromě rozsáhlých lesů, charakteristická větším množstvím menších rybníků a rybníčků a jejich kaskád, které byly vybudovány na levostranných přítocích Vlkavy. V jižní části parku byla zřízena Jabkenická obora.
Jesenicko	Přírodní park leží v území s rozsáhlými lesními komplexy a velkým množstvím rybníků. Zajímavé jsou staré zatopené lůvky. Místy se nacházejí strmé vrchy se skalními útvary. V krajině se vyskytují roztroušené balvany až kamenná stáda a viklany.
Jistebnická vrchovina	Přírodní park vyhlášený jihovýchodně a západně okolo Sedce-Prčice. Jedná se o harmonickou kulturní krajinu s lesními komplexy s lesní, luční a polní vegetací.
Kersko	Přírodní park zahrnuje rozsáhlý lesní komplex (bývalou oboru), s nímž souvisí velká rekreační chatová oblast (tzv. lesní město) Kersko. Důvodem ochrany je zachování biologických, krajinných i estetických hodnot celého území.
Okolí Okoře a Budče	Ráz krajiny v území vyhlášeném přírodním parkem udává rovinatá, mírně zvlněná Kladenská tabule zpestřená mělkým údolím Zákolanského potoka. Území bylo rozšířeno o „Budečsko“, zahrnující údolí Zákolanského potoka a přítoků v okolí Zákolan, Otovic a Trněného Újezdu, vč. národní kulturní památky Budeč a nejhodnotnější stepní bezlesí v okrese Kladno.
Petrovicko	Přírodní park vyhlášen z důvodu ochrany krajinného rázu krajiny s významnými soustředěnými přírodními a estetickými hodnotami, zejména zachovalými charakteristickými geomorfologickými prvky, mimolesními dřevinami a remízky na celém katastrálním území Kojetín u Petrovic, Mašov, Obděnice, Petrovice u Sedlčan, Ratibof I., Vilasova Lhota, Zahrádka u Petrovic, Žemličkova Lhota a na části katastrálního území Skoupý v jihovýchodní části okresu Příbram. Typickou dominantou tohoto území jsou nepravdělně rozmístěné kameny a kamenné skalky.
Povodí Kačáku	Pro park jsou význačná výrazná údolní toků. Území slouží pro rekreaci. Na jihozápadě navazuje na CHKO Křivoklátsko. Osu parku tvoří vlastní tok Kačáku. Pro území jsou charakteristické výslunné stráně a skalní hrany. Na přítocích potoků lze nalézt období křivoklátských „pleší“.
Rymář	Pro park jsou typická skalní města na zdvižené pískovcové tabuli (navazuje na CHKO Kokořínsko). Menší část oblasti je zalesněna, především v horní třetině parku a podél dolů, a to většinou borovými porosty. Značná část území je intenzivně zemědělsky obhospodařovaná.
Střed Čech	Jedná se o území s harmonickou kulturní krajinou se soustředěnými přírodními hodnotami. Převládá zde lesoplní krajina doplněná krajinou urbanizovanou. Přírodní park leží jižně od Prahy, ve Středočeské pahorkatině protnuté hlubokým kaňonem řeky Vltavy, která zde vytváří řadu meandrů. Přírodní park tvoří různě široký pruh území podél Vltavy, nachází se v těsné blízkosti soutoku Sázavy s Vltavou, ale vlastní soutok neobsahuje. Převážná část parku leží na pravém břehu Vltavy, v severní části se odklání směrem na východ a navazuje na přírodní park Hornopožárecký les. Území parku je mimořádně krajinářsky atraktivní, takže je velice rekreačně využíváno.

Název přírodního parku	Popis
Škvorecká obora - Králíčina	Jedná se nevelký výběžek lesního rozsáhlého komplexu Vidrholec, který je součástí navazujícího přírodního parku Klánovice-Čihadla, ležícího již na území hlavního města Prahy. Mezi Klánovicemi, Újezdem nad Lesy a Úvaly se rozkládají zejména lesní komplexy, které jsou i významnými ornitologickými lokalitami, přičemž Škvorecká obora představuje nejzajímavější přírodní plochu v blízkosti Úval a hluboko zaříznuté údolí říčky Výmoly skrývá chráněné rostliny i živočichy.
Třemšín	Přírodní park v území, které má charakter členité vrchoviny s táhlými, obvykle jednostrannými vrchy. Západní a středozápadní části parku jsou souvisle pokryté lesy. Lesnatou krajinu zpestřují skalní výchozy a kamenná moře.
Velkopopovicko	Přírodní park tvoří mozaika menších či větších lesních celků, zemědělské krajiny, luk, polí, mimolesní zeleně a menších sídel. Kopcovitou, poměrně lesnatou krajinu zpestřují údolí Modřanského a Křivoveského potoka s rybníčky.

Na území SK jsou vyhlášeny 2 krajinné památkové zóny vy smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Tab. 3.17 Krajinné památkové zóny na území Středočeského kraje

Název krajinné památkové zóny	Popis
Osovsko	KPZ Osovsko reprezentuje zemědělskou středočeskou krajinu kolem sídla Osov. Jedná se o území s drobnými vesnicemi a barokními, klasicistně přestavěnými hospodářskými dvory, krajinu bohatě protkanou systémem alejí.
Žehušicko	KPZ Žehušicko vychází z krajinářské dominanty klasicistního zámku Kačina. Zámek je obklopen rozsáhlým parkem, jenž přechází do bývalé obory a bažantnice. Druhé jádro KPZ tvoří areál Starého zámku a Nového zámku v Žehušicích s anglickým parkem (nyní velmi zanedbaný) a proslulou Žehušickou oborou s téměř 200 let trvajícím chovem bílých jelenů. Mezi těmito zachovalými částmi historické krajiny však převládá běžná zemědělská krajina, jejíž konvenční intenzivní využívání do značné míry stírá jedinečné kompoziční rysy vytvořené v minulosti.

Krajinářsky zajímavé jsou i mnohé obory (např. Lánská, Žehuňská, Jabkenická, Žehušická, Libeň), parky (např. Průhonice) a některé vojenské prostory (např. v Brdech).

Kvalita krajinného prostředí Středočeského kraje je po staletí ovlivňována a určována významem a postavením středočeského kraje, nachází se v centru státu a rozprostírá se okolo hlavního města Prahy. Středočeská krajina prošla během posledního století obrovskou urbanizací, industrializací a úpravami pro velkoplošné hospodaření. V okolí Prahy a velkých měst se tyto zásahy projevují nejvíce.

ÚZEMÍ DOTČENÉ ŘEŠENÍM 2A-ZÚR SK

Plochy a koridory vymezené 2. aktualizací ZÚR SK jsou vymezeny v územích významně ovlivněnými urbanizačními procesy vázanými na Hlavní město Prahu. V případě koridorů/ploch D001 a D300 lze území potenciálně dotčené realizací záměrů charakterizovat jako území velmi silně ovlivněné urbanizačními procesy. Reliéf území je rovinatý, ve struktuře krajiny dominují středně velké zastavěné plochy a středně velké plochy zemědělské půdy. Koncentrace antropogenních linií v podobě dopravní a technické infrastruktury je vysoká. Podíl přírodních složek je dotčeném území nízký. Plochy a linie vzrostlé krajinné zeleně jsou zastoupeny minimálně. V případě území, ve kterém je vymezen koridor D011 je podíl krajinné zeleně vyšší. Krajinářsky a přírodovědně je cenné zejména údolí Víněšského potoka s břehovými porosty a doprovodnou zelení. Krajinářsky cennými prvky jsou lesní komplex vázaný na zámek Ctěnice a Víněšský park.

Také území, ve kterém je vymezen koridor D054 je zatíženo významnými urbanizačními aktivitami. Charakter obcí při jižním okraji Prahy je v posledních dvou desetiletích významně ovlivněn a změněn. K původně menším sídlům byly přistavěny rozsáhlé rezidenční čtvrti a rozsáhlé skladovací areály. Hlavním důvodem tohoto trendu je vazba území na dálnici D1. Také zde ve struktuře krajiny převládají středně velké až velké zastavěné plochy a plochy

zemědělské půdy. V porovnání s východním a severozápadním okrajem Prahy se zde vyskytuje vyšší podíl vzrostlé krajinné zeleně. Krajinářsky a přírodovědně významnou lokalitou je Průhonický park.

Charakter území, ve kterém je vymezen koridor D204, je dán významnou antropogenní osou – tělesem dálnice D1. V porovnání s výše popsáním územím v zázemí Prahy je zde významnější modelace reliéfu. Také v tomto prostoru je charakter sídel významně ovlivněn urbanizačními procesy (rezidenční plochy a průmyslové a logistické areály). Obce ve vzdálenější poloze od dálnice D1 si přesto zčásti zachovaly svůj původně zemědělský charakter (sídla ve větší vzdálenosti od dálnice D1). Naopak původní charakter např. Jažlovic a Modletic byl zcela setřen. Mimo urbanizovaných ploch jsou v území zastoupeny především středně velké bloky orné půdy. Podíl krajinné zeleně není významný. Krajinná zeleň je vázána především na vodní plochy. Plošně významnější lesní a krajinná zeleň se nachází jižně a jihovýchodně od Říčán a v okolí Velkých Popovic a Kunic. Od Velkých Popovic směrem k jihu se nachází významné lesní plochy a kvalita krajinného prostředí je zde významně vyšší. Území vyhlášeno přírodním parkem Velkopopovicko.

Plocha pro MUK Odolena Voda je vymezena na tělese dálnice D8 procházející západně od Odoleny Vody. V bezprostředním okolí MÚK se nachází zemědělské půdy. Západním směrem se pak nachází významná průmyslová plocha a plocha letiště, směrem východním město Odolena Voda. Ve struktuře krajiny převažují středně velké až velké plochy členěné liniemi dopravní a technické infrastruktury. Cca 5 km západním směrem protéká územím Vltava vytvářející malebné kaňonovité údolí. Údolí Vltavy severně od Prahy je vyhlášeno přírodním parkem Dolní Povltaví.

PŘEDPOKLADY DALŠÍHO VÝVOJE BEZ PROVEDENÍ KONCEPCE ZÚR

V případě neprovedení koncepce 2. aktualizace ZÚR SK nedojde k ovlivnění kvality krajinného rázu v prostorách, ve kterých jsou vymezeny výše uvedené plochy/koridory. V případě nevymezení:

- **D001** - nedojde k posílení antropogenního charakteru dotčeného území, území, nedojde k prohloubení procesu fragmentace krajiny, nedojde ke snížení prostupnosti území
- **D006** - nedojde k posílení antropogenního charakteru dotčeného území
- **D011** - nedojde k posílení antropogenního charakteru dotčeného území, území, nedojde k prohloubení procesu fragmentace krajiny, nedojde ke snížení prostupnosti území
- **D054** - nedojde k posílení antropogenního charakteru dotčeného území, nedojde k prohloubení procesu fragmentace krajiny, nedojde ke snížení prostupnosti území
- **D204** - nedojde k posílení antropogenního charakteru dotčeného území, území, nedojde k prohloubení procesu fragmentace krajiny, nedojde ke snížení prostupnosti území
- **D300** - nedojde k posílení antropogenního charakteru dotčeného území, území, nedojde ke snížení prostupnosti území

3.8. KULTURNÍ, ARCHITEKTONICKÉ A ARCHEOLOGICKÉ DĚDICTVÍ, HMOTNÉ STATKY

Jevy, jejichž případné ovlivnění návrhem 2A-ZÚR SK je předmětem posouzení, jsou zobrazeny v grafické části SEA, výkres č. A.I.: Vlivy na obyvatelstvo a vlivy na kulturně historické hodnoty.

Kulturně, historicky, urbanisticky a architektonicky cenná historická jádra měst a vesnic jsou legislativně chráněna zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů), jejich prohlášením za městské nebo vesnické památkové rezervace a zóny s ochrannými pásmy a stanovením základních podmínek ochrany a péče o jejich kulturní, urbanistické, architektonické, umělecké a estetické hodnoty. Za kulturní hodnoty lze však též považovat i historická centra měst a vesnic nezapsaná v ústředním památkovém seznamu neboť i tato území se vyznačují dochovanou kompaktní urbanistickou strukturou zástavby včetně možného výskytu nemovitých kulturních památek (sakrální objekty, usedlosti, měšťanské domy, apod.).

Středočeský kraj se vyznačuje bohatým kulturním dědictvím. Nalézají se zde řada nemovitých kulturních památek zapsaných v ústředním seznamu kulturních památek ČR (celkem 4338). V současné době je evidována jedna movitá a 28 nemovitých národních kulturních památek (NKP). Z velkého počtu památkových zón a rezervací jsou vyhlášeny 2 městské památkové rezervace, 34 městských památkových zón, 10 vesnických památkových rezervací, 26 vesnických památkových zón a 73 ochranných pásem. Mimo to byly v kraji vyhlášeny 2 krajinné památkové zóny, 2 archeologické památkové rezervace.

PAMÁTKOVĚ CHRÁNĚNÉ OBJEKTY A ÚZEMÍ

Národní kulturní památky

- Benešov - zámek Konopiště, Černé Budy - Sázavský klášter, Hrad Český Šternberk, Hořovice - zámek Hořovice, Karlštejn - hrad Karlštejn, Točnick - zříceniny hradů Žebrák a Točnick, Kováry - slovanské hradiště Budeč, Lidice – areál, Kolín - areál chrámu sv. Bartoloměje, Kouřim - městské opevnění, Kostel sv. Jakuba v Jakubu u Kutné Hory, Kutná Hora - areál chrámu sv. Barbory, Kutná Hora - Vlašský dvůr, Svatý Mikuláš - zámek Kačina, Žleby - zámek Žleby, Kokořínský Důl - hrad Kokořín, Veltrusy - zámek Veltrusy, Kostel sv. Mikuláše ve Vínici, Mnichovo Hradiště - zámek Mnichovo Hradiště, Libice nad Cidlinou - slovanské hradiště Slavníkovců, Brandýs n. L. - Stará Boleslav - areál kostela Nanebevzetí Panny Marie, Brandýs n. L. - Stará Boleslav - areály kostelů sv. Václava a sv. Klimenta, Přemyslovské hradiště v Levém Hradci, Březnice - zámek Březnice, Příbram - Příbram - Svatá Hora, areál chrámu Panny Marie, Křivoklát - hrad Křivoklát, Průhonice - park a zámek v Průhonicích.

Městské památkové rezervace

- Kolín, Kutná Hora.

Městské památkové zóny

- Načeradec, Sedlec – Prčice, Beroun, Slaný, Smečno, Unhošť, Velvary, Český Brod, Kostelec nad Černými lesy, Kouřim, Týnec nad Labem, Čáslav, Malešov, Nové Dvory, Rataje nad Sázavou, Kostelec nad Labem, Mělník, Mšeno, Bělá pod Bezdězem, Benátky nad Jizerou, Mladá Boleslav, Mnichovo Hradiště, Lysá nad Labem, Nymburk, Poděbrady, Brandýs nad Labem, Ondřejov, Stará Boleslav, Jílové u Prahy, Mníšek pod Brdy, Březnice, Nový Knín, Rožmitál pod Třemšínem, Rakovník.

Vesnické památkové rezervace

- Třebíz, Dobřeň, Nosálov, Nové Osinalice, Olešno, Mužský, Víška, Bošín, Dobrovíz, Drahenice.

Vesnické památkové zóny

- Kleštěnice, Korno, Mořinka, Olešná, Losiny, Jestřebice, Lobeč, Sitné, Střezivojice, Vidim, Vrbno, Březinka, Kluky, Loukov, Skalsko, Střehom, Pojedý, Sovenice, Vinice, Lensedly, Debrno, Drahenice – Račany, Kojetín, Porešín, Rousínov, Skryje.

Archeologické památkové rezervace

- Libodřický mohylník, Slavníkovská Libice.

Krajinné památkové zóny

- Osovsko, Žehušicko. K vyhlášení je připraveno též Zlonicko – Budenicko, Křivoklátsko, Petrovicko, Konopištsko, Kamenice – Štířín, Kouřimsko a Křinecko.

Světové dědictví UNESCO

- Kutná Hora – historické jádro města s kostelem Sv. Barbory a katedrálou Panny Marie v Sedlci. Průhonice – zámek a park (součást UNESCO Praha – historického jádra).

Lázeňská místa

- Poděbrady, Lázně Toušeň, Sadská.

ARCHEOLOGICKÉ DĚDICTVÍ

S výjimkou výše jmenovaných archeologických památkových rezervací (Libodřický mohylník, Slavníkovská Libice) se na území Středočeského kraje dále nacházejí tzv. území s výskytem archeologických nálezů (ÚAN). V tomto případě lze za cennější považovat ÚAN I. a II. kategorie nacházející se zpravidla v historických centrech měst a vesnic. V těchto lokalitách existuje vyšší pravděpodobnost učinění nálezů, případně byl již archeologický nález učiněn. Zbytek Středočeského kraje je zařazen do ÚAN III. kategorie, kde je pravděpodobnost výskytu nálezu nižší, avšak nelze ji vyloučit. ÚAN IV. kategorie představují zpravidla lokality ovlivněné povrchovou těžbou nerostných surovin, kde došlo k odtěžení hornin kvartérního stáří a lze tedy výskyt nálezů vyloučit.

HMOTNÉ STATKY

V měřítku ZÚR jsou za hmotné statky považována jednotlivá zastavěná území, jakožto lokality s vyšší koncentrací zástavby.

ÚZEMÍ DOTČENÉ ŘEŠENÍM 2A-ZÚR SK

Střední Čechy včetně centrálně situované pražské aglomerace jsou jedním z nejstarších osídlení v rámci ČR zpravidla s dochovanými historickými centry v rámci jednotlivých sídel. Silný urbanizační tlak na území Středočeského kraje je důsledkem zejména pozice Prahy v jeho středu jakožto hlavního republikového sídelního a správního centra. Tento trend má za následek postupné stírání tradičních půdorysných struktur sídel, dochází k jejich rozrůstání či k vzájemnému srůstání v jeden celek. Tato skutečnost vyplývá z relativně hustě utvořené sídelní struktury území se sídly založenými v krátkých vzájemných odstupech. Důvodem byla hlavně blízkost správního centra země Prahy a též vhodné podmínky pro zemědělskou kultivaci krajiny.

Urbanizované plochy jsou v rámci územního plánování součástí zastavěných území. V blízkosti ploch a koridorů, tj. v rozsahu cca 3 km od hranice plochy/koridoru jde především o:

- **D001** – Horoměřice, Tuchoměřice, Únětice, Statenice, Zdiby, Klecany, Brnky, Sedlec, Roztoky a Bořanovice,
- **D006** – Odolena Voda, Dolínek, Čenkov, Postřizín, Vodochody u Prahy, Hoštice u Vodochod, Panenské Břežany, Klíčany,

- **D011** – Veleň, Přezletice, Podolanka, Jenštejn, Radonice u Prahy, Dehtáry, Brázdim, Hovorčovice, Dřevčice u Brandýsa nad Labem,
- **D054** – Zlatníky-Hodkovice, Jesenice u Prahy, Zdiměřice u Prahy, Osnice, Průhonice, Vestec,
- **D204** – Říčany u Prahy, Voděrádky, Kuří u Říčan, Jažlovice, Předboř u Prahy, Všechromy, Svojšovice, Otice u Svojšovic, Strančice, Všestary u Říčan, Světice u Říčan, Dolní Lomnice u Kunic, Velké Popovice, Petříkov u Velkých Popovic, Radimovice u Velkých Popovic, Nupaky, Modletice u Dobřejovic,
- **D300** - Hostouň, Dobrovíz, Kněževs, Středokluky, Jeneč, Hostivice, Chýně.

Zpravidla veškerá historická centra, včetně lokalit zaniklého osídlení nebo lokalit, kde již byl učiněn nález, jsou součástí ÚAN I. a II. kategorie. Přičemž jejich větší četnost lze zaznamenat hlavně v prstenci okolo Prahy, zejména v centrech výše jmenovaných zastavěných území.

Z hlediska památkově chráněných území se v blízkosti plochy D300 nachází vesnická památková rezervace Dobrovíz se stanoveným ochranným pásmem. Účelem ochrany jsou dochované kamenné domy se zdobenými štíty v centru obce. Obec Dobrovíz je jedním z hlavních zástupců lidového stavitelství regionu severozápadních Čech. Nedaleko plánované Vestecké spojky (D054) se nachází areál přírodně krajinářského parku a zámku Průhonice vyhlášený jako národní kulturní památka a zároveň zapsaný na seznamu ÚNESCO. Jde o významnou kulturně, historicky a krajinářsky cennou lokalitu jihovýchodně od Prahy.

PŘEDPOKLADY DALŠÍHO VÝVOJE BEZ PROVEDENÍ KONCEPCE ZÚR

V obecné rovině neuplatněním koncepce typu ZÚR nedojde k ovlivnění památkově chráněných území nebo objektů vymezenými plochami nebo koridory. Zároveň nemohou být vymezenými plochami a koridory dotčena jednotlivá zastavěná území. V případě záměrů typu obchvatů je naopak předpokládáno, že pokud by koncepce nebyla uplatněna, tak budou nadále historická centra měst a obcí ovlivňována dopravní zátěží.

Je pravděpodobné, že neuplatněním koncepce také nedojde k dotčení území s výskytem archeologických nálezů. V případě vzájemných střetů je však ochrana archeologického dědictví zajištěna legislativní cestou v podobě záchranných archeologických výzkumů.

- **D001** - Nevymezení koridoru nebude mít ve vztahu k památkové ochraně či existující zástavbě zásadní vliv.
- **D006** - Nevymezení plochy nebude mít ve vztahu k památkové ochraně či existující zástavbě zásadní vliv.
- **D011** - Nevymezením koridoru nedojde k dotčení ÚAN I. a II. kategorie a drobné enklávy zastavěného území.
- **D054** - Nevymezení koridoru nebude mít ve vztahu k památkové ochraně či existující zástavbě zásadní vliv.
- **D204** - Nevymezením koridoru nedojde k dotčení ÚAN II. kategorie a zastavěného území Říčan a místní části Strančic Všechromy.
- **D300** - Nevymezení plochy nebude mít ve vztahu k památkové ochraně či existující zástavbě zásadní vliv.

4. CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ BY MOHLY BÝT UPLATNĚNÍM ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY

Cílem této části posouzení je identifikovat jevy a charakteristiky řešeného území, které mohou být uplatněním koncepce ovlivněny. Pro účely hodnocení byla provedena:

- složková analýza – analýza vlivů, které mohou být vyvolány naplňováním 2. aktualizace ZÚR SK na sledované složky životního prostředí a rámcový odhad vlivů jednotlivých ploch a koridorů na posuzované složky životního prostředí;
- prostorová analýza – analýza vlivů – vlivy vzniklé koncentrací navrhovaných ploch/koridorů na prostorově omezené části řešeného území. Ze své povahy mohou mít tyto vlivy jak synergické, tak kumulativní účinky.

4.1. SLOŽKOVÁ ANALÝZA

V rámci složkové analýzy jsou v obecnější formě prezentovány potenciální vlivy posuzované koncepce na životního prostředí dle charakteristik uvedených v kap. 3 SEA. Výčet potenciálně ovlivněných jevů v rámci těchto složek je prezentován v této složkové analýze. Podrobné vyhodnocení jednotlivých ploch a koridorů je uvedeno v kapitole 6 této dokumentace a v tabelární příloze č. 1.

V následujícím tabelárním přehledu jsou uvedeny významné vlastnosti, hodnoty a limity využití území v zóně 3 km¹¹ pro plochy a koridory vymezené 2. aktualizací ZÚR SK.

¹¹ Zóna 3 km vymezena ve vzdálenosti 3 km od hranice plochy/koridoru

Tab. 4.1: Vlastnosti, hodnoty a limity využití území v zóně 3 km na území Středočeského kraje

Nadregionálně a regionálně významné prvky dopravní a technické infrastruktury	Povrchové a podzemní vody	Horninové prostředí	ZPF a PUPFL	Příroda a krajina	Památková ochrana, hmotné statky
D001 Silniční okruh kolem Prahy (dále též SOKP) úsek Ruzyně - Březiněves (+2x mimoúrovňová křižovatka, dále MÚK)					
Dálnice D8. Dálnice D7 (+ 1x MÚK). Silnice I. třídy I/9, Silnice II. třídy II/240, II/241, II/242, II/243, II/608, Silnice III. třídy. Železniční trať č. 091. Elektrické vedení VVN 110 kV.	Vodní zdroj Únětice (OPVZ I., II.a, II.b stupně), Horoměřice Suchdol (OPVZ I., II. stupně), 2 lokality vodních zdrojů Klecany (OPVZ II.a, II.b stupně), vodní zdroj Statenice (OPVZ I. stupně), vodní zdroj Roztoky (OPVZ II. stupně), vodní zdroje Roztoky, Statenice a Horoměřice (OPVZ nerozlišeno). Záplavová území Q100 Vltavy, Únětického a Dražanského potoka (včetně aktivních zón). Vodní toky - Vltava, Housle, Přemyšlenský, Dražanský, Líbeznický, Únětický, Lito-vecko-Šárecký, Horoměřický a Kopaninský potok.	3 lokality nevýhradních ložisek cihlářských surovin Sedlec-Únětice (dřívější povrchová těžba) 1 lokalita s výskytem bodového poddolovaného území.	Cca 90% ZPF (z toho cca 62% v I. a II. třídě ochrany). Cca 10% PUPFL (z toho cca 3% lesy ochranné a zvláštního určení).	PR Roztocký háj - Tiché údolí včetně ochranného pásma. Ochranné pásmo PR Údolí Únětického potoka. EVL Kaňon Vltavy u Sedlce. Přírodní park Dolní Povltaví. Nadregionální biocentrum NC2001 Údolí Vltavy, regionální biocentrum RC1467 Únětický háj, regionální biokoridory RK1137 Únětický háj - Údolí Vltavy, RK1136 Ers - Únětický háj a RK1146 Beckov - RK 1148.	Území s výskytem archeologických nálezů ÚAN I. a II. kategorie. Zastavěné území: Horoměřice, Tuchoměřice, Únětice, Statenice, Zdiby, Klecany, Brnky, Sedlec, Roztoky a Bořanovice
D006 doplnění mimoúrovňové křižovatky (dále jen MÚK) MÚK Odolena Voda					
Dálnice D8, Silnice II. třídy II/522, II/608, Silnice III. třídy. Elektrické vedení ZVN 400 kV, VVN 220 kV.	Vodní zdroj Hoštice (OPVZ I. stupně - 5 lokalit), vodní zdroj Postřižín (OPVZ I., II.a, II.b stupně), vodní zdroj Vodochody (OPVZ nerozlišeno). Vodní toky - Máslovický, Postřižínský, Korycanský a Kojetický potok.	Výhradní ložisko stavebního kamene Čeňkov (současná povrchová těžba) včetně CHLÚ a dobývacího prostoru. 4 lokality nevýhradního ložiska štěrkopísku Klíčany (2 lokality s ukončenou těžbou, 2 lokality těženy povrchovým způsobem), nevýhradní ložisko štěrkopísku Hoštice u Vodochod-Železná (dřívější povrchová těžba).	Cca 92% ZPF (z toho cca 40% v I. a II. třídě ochrany). Cca 7% PUPFL (z toho cca 1% lesy ochranné a zvláštního určení).	PR Máslovická stráž a PR Vršky pod Špičákem včetně ochranných pásem. Přírodní park Dolní Povltaví. Nadregionální biocentrum NC2001 Údolí Vltavy, regionální biocentrum RC1865 Kopeč, regionální biokoridory RK1132 Beckov – Kopeč a RK1131 Dřínovský háj – Kopeč.	Území s výskytem archeologických nálezů ÚAN I. a II. kategorie. Zastavěné území: Odolena Voda, Dolínka, Čenkov, Postřižín, Vodochody u Prahy, Hoštice u Vodochod, Panenské Břežany, Klíčany.

Nadregionálně a regionálně významné prvky dopravní a technické infrastruktury	Povrchové a podzemní vody	Horninové prostředí	ZPF a PUPFL	Příroda a krajina	Památková ochrana, hmotné statky
D011 Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Březiněves – D10 (+1x MÚK)					
Dálnice D10 (+ 1x MÚK). Silnice II. třídy II/610. Silnice III. třídy. Železniční trať č. 070. Elektrické vedení VVN 110, kV, 220 kV.	Vodní zdroj Podolanka (OPVZ I. stupně). Záplavové území Q100 Mratínského a Vinořského potoka (včetně aktivních zón). Vodní toky - Vinořský, Ctěnický, Poleradský, Mratínský, Třeboradický a Hovorčovický potok.	Výhradní ložisko cihlářských surovin Brázdim (dřívější povrchová těžba) včetně CHLÚ a dobývacího prostoru.	Cca 98% ZPF (z toho cca 86% v I. a II. třídě ochrany). Cca 2% PUPFL.	PP Kuchyňka včetně ochranné-ho pásma. Regionální bio-centrum RC1455 Na Vinořském potoce, regionální biokoridor RK1151 Vinořská bažantnice - Na Vinořském potoce.	Území s výskytem archeologických nálezů ÚAN I. a II. kategorie. Zastavěné území: Veleň, Přezletice, Podolanka, Jenštejn, Radonice u Prahy, Dehtáry, Brázdim, Hovorčovice, Dřevčice u Brandýsa nad Labem.
D054 propojení Vestec (II/603 – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka)					
Dálnice D1 (+ 1x MÚK), Dálnice D1 (+ 4x MÚK), silnice II. třídy II/101, II/103, II/333, II/603. Silnice III. třídy. Elektrické vedení ZVN 400 kV, VVN 220 kV, VVN 110 kV.	Vodní zdroj Průhonice P1 a P2 (OPVZ I. stupně), vodní zdroj Průhonice S1 a S2 (OPVZ I., II. stupně), vodní zdroje Průhonice, Zdiměřice, Jesenice a Vestec (OPVZ nerozlišeno). Záplavové území Q100 Botiče, Olšanského, Vestecského a Písnického potoka (včetně aktivních zón). Vodní toky - Botič, Olšanský, Vestecký, Dobřejovický a Jesenický potok	Nevýhradní ložisko cihlářských surovin Dobřejovice (doposud netěženo).	Cca 98% ZPF (z toho cca 55% v I. a II. třídě ochrany). Cca 1% PUPFL.	Regionální biokoridory RK5017 Hrnčířské louky - RK1195 a RK1195 Milíčovský les - Osnický les.	Národní kulturní památka Park a zámek v Průhonicích včetně ochranného pásma (památka UNESCO). Území s výskytem archeologických nálezů ÚAN I. a II. kategorie. Zastavěné území: Zlatníky-Hodkovice, Jesenice u Prahy, Zdiměřice u Prahy, Osnice, Průhonice, Vestec.

Nadregionálně a regionálně významné prvky dopravní a technické infrastruktury	Povrchové a podzemní vody	Horninové prostředí	ZPF a PUPFL	Příroda a krajina	Památková ochrana, hmotné statky
D204 železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (Krajským soudem v Praze zrušený úsek Praha – Strančice)					
Dálnice D1 (+ 3x MÚK), Dálnice D1 (+ 1x MÚK s D1), silnice I. třídy I/2 (+ 1x MÚK), silnice II. třídy II/101, II/107, silnice III. třídy. Železniční trať č. 221. Elektrické vedení ZVN 400 kV, VVN 110 kV.	Vodní zdroj Radošovice - Říčany - Nedvězí (OPVZ I., II. stupně), vodní zdroj Radošovice (OPVZ I., II.a, II.b stupně) - 5 lokalit OPVZ I. stupně, 3 lokality vodních zdrojů Velké Popovice (OPVZ I., II.a, II.b stupně), vodní zdroj Světlava (OPVZ II.b stupně), vodní zdroj Voděrádky (OPVZ II. stupně). Záplavové území Q100 Rokytka a Kunického potoka. Vodní toky - Rokytka, Říčanský, Pítkovický, Dobřešovický, Mokřanský a Kunický potok.	Výhradní ložisko cihlářských surovin Kolovraty (doposud netěženo) včetně CHLÚ. Výhradní ložisko kamene Kunice (dřívější povrchová těžba) včetně CHLÚ.	Cca 89% ZPF (z toho cca 29% v I. a II. třídě ochrany). Cca 10,5% PUPFL (z toho cca 3,5% lesy ochranné a zvláštního určení).	Ochranné pásmo PR Mýto. Přírodní park Velkopopovicko. Regionální biokoridor RK1201 Grybla -Tojčok.	Území s výskytem archeologických nálezů ÚAN I. a II. kategorie. Zastavěné území: Říčany u Prahy, Voděrádky, Kuří u Říčan, Jažlovice, Předboř u Prahy, Všechromy, Svošovice, Otice u Svošovic, Strančice, Všešary u Říčan, Světlava u Říčan, Dolní Lomnice u Kunic, Velké Popovice, Petříkov u Velkých Popovic, Radimovice u Velkých Popovic, Nupaky, Modletice u Dobřešovic.
D300 plocha rozvoje letiště Praha - Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha), dále jen letiště Praha/Ruzyně					
Dálnice D6 (+ 2x MÚK), D7 (+ 2x MÚK), silnice I. třídy I/6 (+ 1x MÚK), silnice II. třídy II/201. Silnice III. třídy, Železniční trať č. 120, 121, 122	Vodní zdroj Hostivice - Studna HV1 (OPVZ II.a, II.b stupně) vodní zdroje Dobrovíz, Středotluky a Hostouň (OPVZ nerozlišeno). Záplavové území Q100 Jenečského, Litovického, Únětického a Zákolanského potoka (včetně aktivních zón). Vodní toky - Litovický, Jenečský, Zákolanský, Dobrovízský a Sulovický potok		Cca 96% ZPF (z toho cca 74% v I. a II. třídě ochrany). Cca 2% PUPFL (z toho cca 1% lesa zvláštního určení).	PP Hostivické rybníky včetně ochranného pásma. EVL Zákolanský potok. Nadregionální biokoridor NK K177 Údolí Vltavy - K56, regionální biocentra RC1844 Hostouň a RC1466 Břevská rákosina, regionální biokoridory RK1142 Břevská Rákosina - Hostouň, RK1141 Hostouň-RK 1140 a RK6009 Dolanský Háj - kalingrův mlýn.	Vesnická památková rezervace Dobrovíz včetně ochranného pásma. Území s výskytem archeologických nálezů ÚAN I. a II. kategorie. Zastavěné území Litovice, Hostouň, Dobrovíz, Kněževes, Středotluky, Jeneč, Hostivice, Chýně

4.1.1. Ovzduší

Pro vyhodnocení a popis celkové emisní a imisní situace v území jsou sledovány následující charakteristiky:

- celková emisní bilance jednotlivých znečišťujících látek v členění podle kategorií zdrojů pro rok 2013
- nejvýznamnější stacionární zdroje a jimi produkované emise
- nejvýznamnější silniční komunikace a intenzity dopravy na těchto komunikacích
- naměřené koncentrace znečišťujících látek a jejich vývoj
- rozložení území s překročením imisních limitů pro ochranu lidského zdraví v letech 2011 - 2013

Z uvedených ukazatelů znečištění a znečišťování ovzduší je možné za nejvýznamnější sledovanou charakteristiku považovat rozložení území s překročením imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, a jeho prostorový průmět vůči obytné zástavbě a uvažovaným záměrům. Území s překročením imisních limitů je sledováno standardně ve čtvercové síti 1×1 km na základě dat vydaných ČHMÚ a MŽP. Jako podklad pro vyhodnocení záměrů navržených v ZÚR byla použita data uvádějící překročení imisních limitů v síti 1×1 km pro rok 2013.

4.1.2. Obyvatelstvo, hluková zátěž, veřejné zdraví

Při posuzování možných vlivů ZÚR na obyvatelstvo a na zdraví dotčené populace je nutno brát v úvahu obecně všechny faktory, které mohou mít dopad na lidské zdraví – tzv. determinanty zdraví. Základní skupiny determinantů zdraví jsou následující:

- Životní styl (způsob života) – např. životní úroveň, sociální faktory, nezaměstnanost, způsob práce, stres, úroveň vzdělání, způsob stravování, pohybová aktivity, abusů drog či alkoholu, kouření, postoj k vlastnímu zdraví a péče o něj, osobní hygiena, sexuální chování, spotřební chování.
- Životní a pracovní prostředí (ovzduší, voda, půda, hluk, elektromagnetické záření, klimatické podmínky, potravinový řetězec, výrobní technologie, pracovní prostředí, předměty běžného užívání, bydlení, služby, doprava, urbanistika).
- Péče o zdraví a zdravotnictví (rozvoj medicíny a lékařské techniky, zdravotní politika, dostupnost zdravotní péče, zdravotnický systém, úroveň zdravotnictví, organizace financování a řízení zdravotnictví).
- Biologický (genetický) základ (vrozené vady, dispozice ke vzniku nemoci, úroveň intelektových schopností, rozdíly ve zdraví mužů a žen...).

První tři skupiny jsou označovány jako determinanty vnější, čtvrtá skupina (představovaná dědičnými dispozicemi a dědičně podmíněnou úrovní imunity) pak tvoří determinanty vnitřní.

Kvantifikace vlivu uvedených skupin determinantů na výsledný zdravotní stav či populace se přirozeně podle jednotlivých pramenů liší, nicméně obecně je uvažováno následující přibližné rozdělení:

- faktory životního prostředí ovlivňují zdraví z cca 15-20 %
- genetické faktory z cca 10-15%
- skupina faktorů životního stylu cca z 50%
- efektivita, kvalita a dostupnost zdravotní péče ovlivňuje zdraví cca z 10-15%.

V předkládaném hodnocení jsou přirozeně posuzovány zejména ty determinanty, které budou posuzovanými záměry ovlivněny. Jedná se tedy zejména o determinanty životního prostředí. Přitom je však nutno mít na paměti, že takto sledované faktory mohou ve výsledku ovlivnit výslednou úroveň zdravotního stavu jedinců či populace právě jen cca z 15-20 %, jak je uvedeno výše. Realizace či nerealizace konkrétního záměru pak tvoří jen malou část z celkových faktorů životního prostředí, působících na jedince, ovlivňuje tak jeho zdraví nejvýše v řádu jednotek procent, často i méně.

Posuzované determinanty životního prostředí pak můžeme dále rozdělit na:

- faktory kvality složek životního prostředí, kam patří znečištění ovzduší a hluková zátěž
- faktory determinující vnímání kvality života v dané lokalitě, kam patří ovlivnění celkového stavu lokality, pohoda bydlení, průchodnost území, obtěžování prašností a hlukem
- faktor dopravní bezpečnosti jakožto zásadní faktor ochrany zdraví (i života) obyvatel
- faktory sociálně ekonomické, kam patří vliv na nezaměstnanost a příjmovou situaci obyvatel

V rámci hodnocení jednotlivých záměrů jsou pak příslušné determinanty zařazeny takto:

- vliv na znečištění ovzduší je primárně hodnocen přímo v kategorii vlivů Ovzduší, neboť tyto vlivy jsou v souladu s legislativou hodnoceny samostatně. Sekundárně se pak promítají do kategorie Obyvatelstvo, hluková zátěž, veřejné zdraví, a to s ohledem na obtěžování obyvatel prašností (viz níže). V kapitole Obyvatelstvo, hluková zátěž, veřejné zdraví již není opětovně uvedeno kvalitativní posouzení – jednalo by se o pouze o zopakování totožného popisu a opatření jako v kategorii Ovzduší – je však doplněna kvantitativní analýza vlivů znečištění ovzduší na zdraví obyvatel dotčené populace.
- vlivy hluku jsou hodnoceny v kategorii vlivů Obyvatelstvo, hluková zátěž, veřejné zdraví, kdy je posuzováno přímé, prokazatelné a v případě potřeby i kvantifikovatelné působení hluku na zdravotní stav jedince. Sekundárně se pak promítají do kategorie Obyvatelstvo, a to s ohledem na obtěžování obyvatel hlukem (viz níže).
- sociálně ekonomické faktory nejsou v rámci SEA posuzovány, neboť jsou v dostatečné míře vyhodnoceny v dalších částech VVURÚ, tj. v rámci posouzení vlivů na ekonomický a sociální pilíř udržitelného rozvoje
- faktor dopravní bezpečnosti je hodnocen kvalitativně v rámci kapitoly Obyvatelstvo, hluková zátěž, veřejné zdraví
- ostatní vlivy jsou souhrnně posuzovány v kategorii Obyvatelstvo, neboť se jedná o soubor kvalitativně charakterizovaných faktorů, působících v souhrnu na celkovou „pohodu života“ obyvatel. Vlivy znečištění ovzduší a hluku jsou zde zahrnuty pouze do té míry, do jaké působí jako obtěžující faktory, které snižují pohodu bydlení v daném místě (prašnost, obtěžování hlukem).

Vzhledem k charakteru dokumentu jsou vlivy jednotlivých záměrů na zdraví obyvatel posuzovány primárně na kvalitativní (resp. semikvantitativní) úrovni, a to ve shodné škále jako u ostatních vlivů na složky životního prostředí, tj. -2 (potenciálně významný negativní vliv) až +2 (potenciálně významný pozitivní vliv). Metodika hodnocení je popsána v úvodu tohoto dokumentu.

Kvalitativní vyhodnocení bylo provedeno pro očekávaná zlepšení i zhoršení stavu vlivem realizace hodnocených záměrů.

Pro lokality, v nichž je nutno po realizaci záměrů očekávat v souvislosti s dlouhodobými účinky hodnocených záměrů podstatnější zhoršení současného stavu a tedy i zvýšení míry potenciálních dopadů na lidské zdraví, byla následně provedena též kvantitativní analýza

vlivů záměrů na zdraví obyvatel, se zaměřením na dva zásadní a standardně hodnocené determinanty – znečištění ovzduší a hluk.

V případě znečištění ovzduší jsou v souladu s doporučením WHO a SZÚ jako ukazatele expozice používány průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5}, přičemž se předpokládá, že tak je zohledněna i větší část účinků krátkodobých výkyvů imisních koncentrací i účinků některých souběžně působících plynných škodlivin. Pro kvantifikaci jsou použity vztahy expozice a účinku z metodiky HIA z programu WHO CAFE (Clean Air for Europe) publikované v roce 2005, které byly v roce 2013 aktualizovány jako jeden z výstupů projektu WHO HRAPIE (Health risks of air pollution in Europe).

Tab. 4.2: Faktory dávka – účinek pro působení suspendovaných částic na lidské zdraví

Ukazatel	Faktor dávka-účinek		Riziková skupina
	frakce PM	RR	
Počet ztracených roků života vlivem chronické expozice (roky)	PM _{2,5}	$1,00 \times 10^{-3}$	všichni
Nové případy chronické bronchitidy (počet)	PM ₁₀	$2,65 \times 10^{-5}$	nad 27 let
Hospitalizace z důvodu dýchacích obtíží (počet)	PM ₁₀	$7,03 \times 10^{-6}$	všichni
Hospitalizace z důvodu srdečního selhání (počet)	PM ₁₀	$4,34 \times 10^{-6}$	všichni
Dny omezené aktivity (počet dnů)	PM _{2,5}	$1,35 \times 10^{-1}$	15 – 64 let
Dny s lehčími respiračními příznaky včetně kašle (počet dnů)	PM ₁₀	$1,30 \times 10^{-1}$	nad 18 let s chron. symptomy
Dny s lehčími respiračními příznaky (včetně kašle) u dětí (počet dnů)	PM ₁₀	$1,86 \times 10^{-1}$	5 – 14 let
Dny užívání bronchodilatátorů – dospělí (počet dnů)	PM ₁₀	$9,12 \times 10^{-2}$	astmatici nad 20 let
Dny užívání bronchodilatátorů – děti (počet dnů)	PM ₁₀	$1,80 \times 10^{-2}$	astmatici 5 – 14 let

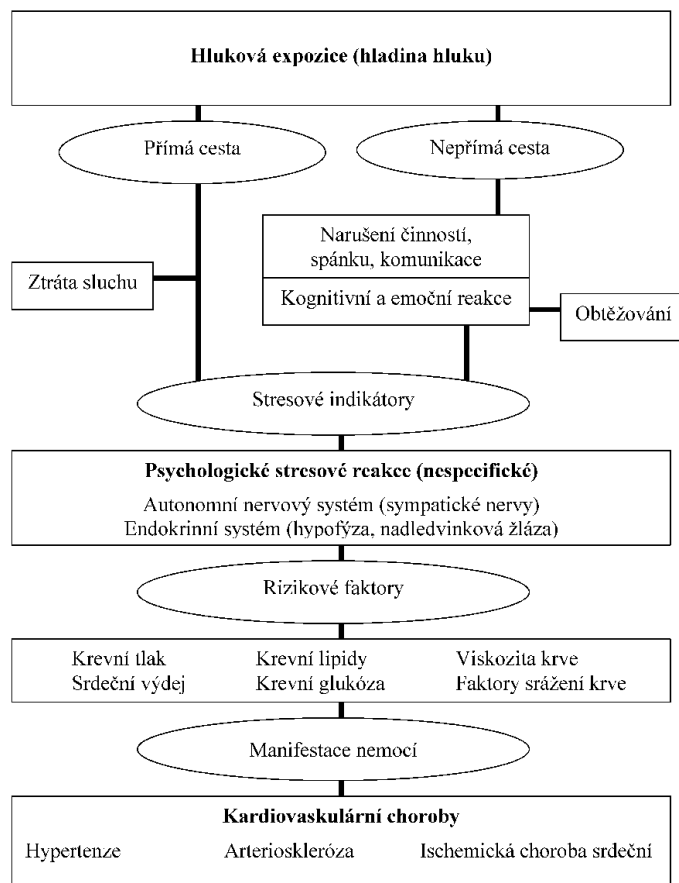
Hodnocení expozice v předkládaném dokumentu vychází převážně z odhadu imisních příspěvků ke koncentracím částic frakce PM₁₀, pro příspěvky PM_{2,5} byl použit poměr 1:2 vůči PM₁₀.

V případě dopravního hluku se při běžné expozici projevují zejména systémové (nespecifické) účinky, které jsou spojeny zejména s rušením spánku a se stresovou reakcí na obtěžování hlukem. Nejvíce průkazných dat o zdravotním riziku se týká poškození sluchového aparátu (u specifických účinků), vlivů na kardiovaskulární systém a psychických obtíží; omezené důkazy jsou v případě vlivů na hormonální systém, imunitní funkce organismu, biochemické funkce, nervové funkce a další. Hluk také působí jako obtěžující a rušivý faktor, ztěžuje řečovou komunikaci, způsobuje rušení spánku s navazujícími efekty (únava, nespavost, náchylnost k úrazům, snížení výkonnosti) atd.

Schéma účinků hluku na zdraví obyvatel dle Babische (2002) charakterizuje obrázek na následující stránce.

Otázka kvantifikace zdravotních účinků hluku je však poměrně komplikovaná. Pro objektivní kvantifikaci výše popsaných účinků z hlediska výsledného ovlivnění zdraví zatím není dostatek dat, proto se pro souhrnné vyjádření nespecifických dopadů hluku na člověka standardně používají přímo ukazatele obtěžování a rušení spánku. Obdobně bylo postupováno i v předloženém dokumentu.

Obr. 4.1. Schéma účinků hluku



Pro vlivy obtěžování obyvatel a rušení spánku vlivem hluku ze silniční dopravy byly použity vztahy dle Miedema (2001, 2004):

- $A = 1,732 \cdot 10^{-4} \cdot (L_{dn} - 37)^3 + 2,079 \cdot 10^{-2} \cdot (L_{dn} - 37)^2 + 0,556 \cdot (L_{dn} - 37)$
- $SD = 13,8 - 0,85 \cdot L_n + 0,0167 \cdot L_n^2$

kde A je součet procentního podílu osob obtěžovaných a silně obtěžovaných, SD je součet procentního podílu osob s rušením a silným rušením spánku. Jedná se o vztahy standardně užívané a doporučené v dokumentech EC a WHO.

Dále byl pro odhad míry rizika vzniku kardiovaskulárních onemocnění použit vztah vyjadřující nárůst počtu případů infarktu myokardu dle Babische (2008):

- $OR = 1,629657 - 0,000613 \cdot (L_d)^2 + 0,000007357 (L_d)^3,$

kde OR je tzv. poměr šancí (OR = odds ratio), L_d je ekvivalentní hladina hluku ve dne a výchozí výskyt IM je uvažován ve výši 2,5 případu na 1 000 obyvatel ročně. Je však nutno uvést, že kvantifikace vztahu mezi hlukovou expozicí a jejími zdravotními účinky je sama o sobě zatížena značnou nejistotou a při daném měřítku řešení je možné poslední vztah použít spíše pro odhad pravděpodobnosti výskytu účinku jako takového, než pro kvantifikaci počtu dotčených osob.

Pro železniční dopravu byly použity shodné vztahy s tím, že hluk z železniční dopravy je obecně považován za méně obtěžující než hluk ze silnic a pro převod byl použit přepočít podle příručky EEA:

- $L_{fa} = (2,1 \times L_{rr} - 3,1) / 2,22$

kde L_{rr} je hluk z železniční dopravy a L_{ra} je hladina hluku ze silniční dopravy, při které lze očekávat srovnatelný obtěžující účinek.

Pro leteckou dopravu (záměr D300) nebyla kvantifikace výše popsáním způsobem provedena, jelikož toto hodnocení by výrazně přesáhlo rámec předloženého dokumentu a navíc by to bylo neefektivní vzhledem k tomu, že vlivy záměru na veřejné zdraví již byly velmi detailně vyhodnoceny v rámci dokumentace EIA k tomuto záměru. Pro charakterizaci vlivů záměru D300 na zdraví obyvatel byly proto převzaty závěry z již provedeného hodnocení.

Kvantifikace účinků na zdraví ovšem nebyla s ohledem na rozsah, měřítko a zaměření tohoto dokumentu provedena celoplošně, to je standardním úkolem projektové přípravy jednotlivých záměrů. Navíc by to nebylo efektivní vzhledem k tomu, že ani v nejvíce zatížených lokalitách nesmí vzniknout nepřijatelné zdravotní riziko. Analýza závažnosti potenciálních zdravotních efektů proto byla provedena pro identifikované nejvíce dotčené lokality s tím, že v ostatních částech území budou vlivy menší (tj. je-li riziko přijatelné v nejvíce dotčené lokalitě, je přijatelné i v lokalitách méně dotčených).

4.1.3. Povrchové a podzemní vody

Charakteristiky životního prostředí potenciálně ovlivnitelné 2A-ZÚR SK:

- ochranná pásma vodních zdrojů;
- vodní plochy a toky;
- záplavová území Q100;
- zranitelné oblasti;

Všechny záměry ve vymezených plochách a koridorech způsobí zvýšení ploch s méně propustnými povrchy, čímž je ovlivňována velikost a rychlost odtoku vody z území, dále dojde k územním střetům jednotlivých záměrů s trasami vodních toků (křížení koryta a nivy, zásah do břehových porostů) a sítěmi technické infrastruktury (křížení vodovodních přivaděčů, kanalizačních sběračů, zásah do ploch ČOV) a k zásahům do limitů využití území, které v oblasti vodního režimu představují ochranná pásma vodních zdrojů (OP VZ), záplavová území (ZÚ) vodních toků a zranitelné oblasti. Do chráněných oblastí přirozené akumulace vod (CHOPAV Brdy a Severočeská křída), ani do ochranných pásem přírodních léčivých zdrojů, ani do koupacích oblastí žádný z posuzovaných plocha a koridorů nezasahuje. Střet s ochrannými pásmy vodovodních řadů či kanalizací není v měřítku ZÚR přesně identifikovatelný.

4.1.4. Půda

ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND

Charakteristiky životního prostředí potenciálně ovlivnitelné 2A-ZÚR SK:

- Kvalitní půdy v I. a II. třídě ochrany;
- Ostatní půdy v III. – V. třídě ochrany.

Záměry v oblasti dopravní infrastruktury se zpravidla vždy vyznačují potřebou trvalých záborů zemědělské půdy. Možnosti minimalizace těchto záborů jsou zpravidla omezené. Významnost vlivů na zemědělský půdní fond je závislá zejména na velikosti celkového záboru a bonitě půdy. Půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany jsou považovány za nejcennější umožňující nejvyšší ekonomickou výnosnost a z hlediska zemědělské produkce jsou proto jen obtížně postradatelné. S výjimkou trvalých záborů dojde nezbytně v rámci realizace záměrů též ke vzniku záborů dočasných. Posuzovaná koncepce se ve vztahu k ZPF projeví tedy negativně v podobě trvalého odnětí půd ze ZPF ve vymezených plochách a koridorech. Včetně možného zásahu do kvalitních půd v I. a II. třídě ochrany, které se ve větší četnosti po obvodě Pražské aglomerace vyskytují.

POZEMKY URČENÉ K PLNĚNÍ FUNKCÍ LESA

Charakteristiky životního prostředí potenciálně ovlivnitelné 2A ZÚR SK:

- PUPFL dle kategorizace, tj.
 - ⇒ lesy hospodářské,
 - ⇒ lesy zvláštního určení,
 - ⇒ lesy ochranné.

Koncepce vymezuje jednotlivé plochy a koridory (dopravní infrastruktura) v bezprostřední blízkosti města Prahy, tzn. do území o nižší lesnatosti. PUPFL jsou zde zpravidla tvořeny menšími lesními enklávami, přičemž souvislejší lesní celky se nacházejí až v místech vrchovin a pahorkatin navazujících na Pražskou plošinu (včetně říčních údolí Vltavy, Berounky a Sázavy). Tyto menší lesní enklávy mohou být tedy jednotlivými plochami nebo koridory negativně ovlivněny, čímž by došlo k snížení celkové lesnatosti území, avšak pouze v malém rozsahu. Nižší lesnatost území umožňuje lepší prostupnost a může dopomoci k minimalizaci či vyloučení negativních vlivů na lesy při vymezování budoucích záměrů. Zásahem do lesů, tj. jejich trvalým zábořem, dojde k ovlivnění jejich funkcí produkčních (hospodářských) nebo mimoprodukčních.

4.1.5. Horninové prostředí

Charakteristiky životního prostředí potenciálně ovlivnitelné 2A-ZÚR SK:

- Ložiska nerostných surovin včetně CHLÚ a dobývacích prostorů;
- poddolovaná a sesuvná území.

V případě, že se plochy a koridory dopravní infrastruktury vymezované v posuzované koncepci, dostanou do střetu se zákonnou ložiskovou ochranou, dojde k trvalé vazbě nerostných zásob v ochranném pilíři stavby. Negativní dopad na záměry dopravní infrastruktury mají poddolovaná a sesuvná území, která komplikují základové podmínky v daných lokalitách. V konečném důsledku může dojít ke statickému narušení plánované stavby či její finanční nerentability z důvodu navazujících technických opatření. Bezprostřední okolí pražské aglomerace se však nevyznačuje přítomností významným ložisek nerostných surovin či lokalit geologických rizik (poddolovaná a sesuvná území), která by mohla být významně ovlivněna.

4.1.6. Flóra, fauna, biologická rozmanitost

Využitím posuzovaných ploch a koridorů by došlo k zásahu v urbanizovaném území. Plochy a koridory se nacházejí v blízkosti prvků ÚSES a zvláště chráněných území. Nedochozí k přímým střetům, vlivy jsou nepřímé. Potenciálními riziky ve vztahu k flóře, fauně a biologické rozmanitosti vyvolanými stavbou dopravních staveb navrhovaných 2A-ZÚR SK jsou následující nepřímé vlivy – emise oxidů dusíku z dopravy, znečištění vody, rušení, snižování prostupnosti krajiny pro živočichy v důsledku vzniku nových migračních bariér a pro-hloubení procesu její fragmentace. Nebyly by však dotčeny migrační trasy velkých savců.

Jedná se především o emise z dopravy – oxidy dusíku (NO_x/NO₂) způsobují zvýšenou depozici dusíku v půdě a následně eutrofizaci. Tento vliv je v souvislosti s enormním nárůstem dopravy v posledních desetiletích výrazný a plošný, způsobuje změnu vegetace ve prospěch eutrofních rostlin, dochází k jejich expanzi. Nejvíce ohroženy tímto jevem jsou rostliny a stanoviště vázaná na chudší stanoviště (suché trávníky, skalní trávníky a křoviny, skalnaté svahy).

4.1.7. Krajina

Území, ve kterých jsou vymezeny plochy a koridory 2A-ZÚR SK, jsou ovlivněna urbanizačními procesy vázanými na hl. město Prahu, se všemi problémy, které s tímto faktem souvisí.

Využitím posuzovaných ploch a koridorů dojde k ovlivnění kvality krajiny, ovlivnění krajinného rázu. Potenciální vlivy na charakter krajinného prostředí a krajinný obraz budou mj. odvozeny od charakteru místa, tzn. jeho morfologické členitosti, přírodní dochovanosti, struktury krajiny nebo kulturním hodnotám.

Potenciálními riziky ve vztahu ke krajině vyvolanými stavbou dopravních staveb navrhovaných 2A-ZÚR SK je snižování prostupnosti krajiny pro člověka i živočichy v důsledku vzniku nových migračních bariér a prohloubení procesu její fragmentace.

4.1.8. Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky

Charakteristiky životního prostředí potenciálně ovlivnitelné 2A-ZÚR SK:

- památkově chráněné objekty a území (městské a vesnické rezervace, městské a vesnické zóny, krajinné památkové zóny, národní kulturní památky, památky UNESCO);
- území s výskytem archeologických nálezů (zejména ÚAN I. a II. kategorie);
- zastavěná území (hmotné statky).

K určitému ovlivnění archeologického dědictví dojde v těch případech, kdy budou jednotlivé plochy a koridory dopravní infrastruktury vymezeny na lokalitách ÚAN I. a II. kategorie. Jde o území, kde je předpokládána vyšší pravděpodobnost učinění nálezu. Dle §22 památkového zákona č. 20/1987 Sb., v platném znění, je umožněno při stavební činnosti provádět záchranné archeologické výzkumy. Negativní ovlivnění památkově chráněných objektů a území není předpokládáno neboť územní zásah do památkových rezervací a zón, lázeňských míst či lokalit prohlášených za národní kulturní památky je málo pravděpodobný. K potenciálnímu dotčení hmotných statků může dojít především v případech, kdy budou vymezené plochy a koridory zasahovat do zastavěných území.

4.2. PROSTOROVÁ ANALÝZA

Kromě jednotlivých typů požadavků na funkční využití území, které mohou být zdrojem významných vlivů vzhledem ke své četnosti, může být riziko negativních vlivů spojeno také s prostorovou koncentrací navrhovaných aktivit v prostorově omezené části řešeného území. Do pražské metropolitní oblasti je umísťováno velké množství rozvojových záměrů, jejichž realizace je spojena s ovlivněním kvality složek životního prostředí.

Pro potřeby vyhodnocení vlivů 2A-ZÚR SK byla provedena analýza s cílem identifikace území, prostorů, ve kterých je soustředěn větší počet záměrů, kde je možné predikovat zvýšený tlak na složky životního prostředí. Základními podklady uvedené analýzy jsou:

- 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje
- Zásady územního rozvoje Středočeského kraje (právní stav)
- Územně analytické podklady ORP Brandýs nad Labem
- Územně analytické podklady ORP Černošice
- Územně analytické podklady ORP Říčany

Na základě uvedených podkladů, byl sestaven grafický podklad zobrazující územní nároky jednotlivých požadavků na změny v území (plochy a koridory dle ZÚR SK, rozvojové záměry dle ÚAP ORP).

V následujícím kroku zpracovatel SEA vymezil území s rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů (viz výkres A.VI).

Vymezeny byly 3 oblasti:

- č. 1 Severní okraj Prahy
- č. 2 Jižní okraj Prahy
- č. 3 Strančicko

Vymezení těchto oblastí provedeno s cílem vytvoření vstupního podkladu pro vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, které mohou být vyvolány v důsledku naplnění koncepce 2A-ZÚR SK.

4.2.1. Popis území s rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů

SEVERNÍ OKRAJ PRAHY (č.1)

Dotčené obce:

- Bašť, Bořanovice, Červený Újezd, Dobrovíz, Dolany, Horoměřice, Hostivice, Hostouň, Hovorčovice, Jeneč, Jenštejn, Klecany, Kněžves, Líbeznice, Měšice, Pavlov, Podolanka, Přezletice, Radonice, Roztoky, Sedlec, Statenice, Středokluky, Svárov, Tuchoňměřice, Únětice, Unhošť, Veleň, Zdiby

Charakter území:

- Silně urbanizované území

Plochy a koridory navrhované v oblasti Severní okraj Prahy (č.1):

- Silniční doprava D001 (Z/502/DK12), D011 (Z/500/DK), D056, D010 (Z/507/DK), D017, D177 včetně MÚK.
- Železniční doprava D208 a D209 (Z/505/DZ), D201.
- Letecká doprava D300 (Z/500/DL).
- Elektroenergetika E02 (Z/501/TE), E05, E13.
- Vodní hospodářství Z/500/TY.
- Produktovod R01 (Z/500/TD).
- Rozvojové aktivity jednotlivých obcí (zastavitelné plochy) dle ÚAP ORP Brandýs n. L., Černošice a územních plánů dotčených obcí.

Významné vlastnosti, hodnoty a limity využití území:

Podzemní a povrchové vody:

- *Vodní toky:* Vltava, Přemyšlenský potok, Dražanská potok, Únětický potok, Horoměřický potok, Kopaninský potok, Nebušický potok, Líbeznický potok, Hovorčovický potok, Třeboradický potok, Mratínský potok, Ctěnický potok, Víněšský potok, Jenečský

¹² Označení dle ZÚR hl. m. Prahy ve znění 1. Aktualizace, úsek téhož koridoru/plochy na území hl. m. Prahy

potok, Litovický potok, Rýmářský potok, Dobrovízský potok a Sulovický potok, bezejmenné vodoteče;

- *Vodní plochy:* Čermačka, Dolní rybník, Jeneček, Ouvalka, Panský rybník, Pivovarský rybník, Pod luky I, Pod luky II, Podraboč, Přehrada, Rymářský rybník, Strnad, Tmavák, U dvora, Ve skále, Velkodvorský rybník (Ovčanda) a další bezejmenné vodní plochy;
- *Ochranné pásmo vodního zdroje: II.a a II.b:* Klecany (2 lokality), ochranné pásmo vodního zdroje II. stupně Roztoky, ochranné pásmo vodního zdroje I. a II. stupně Horoměřice Suchdol, ochranné pásmo vodního zdroje Únětice Únětice (II.a a II.b), ochranné pásmo vodního zdroje I. stupně Horoměřice, nerozlišená ochranná pásma vodních zdrojů Dobrovíz, Horoměřice;
- *Záplavová území Q₁₀₀:* Dražanský potok, Jenečský potok, Litovický potok, Lysolajský potok, Mratínský potok, Nebušický potok, Únětický potok, Vinořský potok, Vltava;

ZPF

- Převažující zastoupení půd v I. a II. třídě ochrany;

PUPFL

- V území převažují plošně méně rozsáhlé enklávy lesa hospodářského, ochranného a zvláštního určení. Lesní porosty zejména v linii vltavského údolí a Únětického a Kopaninského potoka;

Horninové prostředí:

- 3 lokality nevýhradních ložisek cihlářských surovin Sedlec-Únětice (dřívější povrchová těžba), 2 lokality lokálních sesuvných území., lokální poddolovaná území Tuchoměřice a Horoměřice;

Biologická rozmanitost, flóra, fauna, krajina:

- *Maloplošná zvláště chráněná území:* PP Kněživka, PP Opukový lom Přední Kopaniny, PP Housle, PR Údolí Únětického potoka, PR Roztocký háj - Tiché údolí, PP Sedlecké skály, PP Zámky, PP Bohnické údolí, PR Podhoří, PP Čimické údolí, PR Vinořský park (včetně ochranných pásem), ochranné pásmo PR Divoká Šárka,
- *Lokality Natura 2000:* EVL Kaňon Vltavy u Sedlce.
- *Přírodní parky:* PPK Dolní Povltaví, PPK Drahaň - Troja, PPK Okolí Okoře a Budče, PPK Povodí Kačáku, PPK Šárka - Lysolaje.
- *Skladebné prvky ÚSES:* nadregionální biocentra N1, NC2001, nadregionální biokoridory N3, N4, regionální biocentra R1, RC1467, RC1844, regionální biokoridory R3, R4, RK1137, RK1142, RK1146, RK1151

Památky, hmotné statky:

- *Památková ochrana:* Městská památková zóna Unhošť, vesnická památková rezervace Dobrovíz (včetně ochranného pásma), ÚAN I. a II. kategorie.
- *Zastavěná území:* Bašť, Bořanovice, Červený Újezd, Dobrovíz, Horoměřice, Hostivice, Hovorčovice, Jenštejn, Klecany, Kněževes, Líbeznice, Měšice, Pavlov, Podolanka, Praha, Přezletice, Radonice, Roztoky, Středokluky, Svárov, Tuchoměřice, Únětice, Unhošť, Veleň, Zdiby

Složky ŽP, jevy a charakteristiky, které mohou být významně ovlivněny:

- obyvatelstvo, ovzduší, půda, krajinný ráz

JIŽNÍ OKRAJ PRAHY (č. 2)

Dotčené obce:

- Dolní Břežany, Jesenice, Průhonice, Psáry, Vestec, Zlatníky-Hodkovice

Charakter území:

- Silně urbanizované území

Plochy a koridory navrhované v oblasti Jižní okraj Prahy (č.2):

- Dopravní infrastruktura D054, D005, D055, D175 včetně MÚK
- Městská hromadná doprava Z/500/DM včetně terminálu příměstské autobusové dopravy
- Elektroenergetika E15 (Z/503/TE)
- Vodní hospodářství V14 (Z/500/TV)
- Rozvojové aktivity jednotlivých obcí (zastavitelné plochy) dle ÚAP ORP Černošice a územních plánů dotčených obcí.

Významné vlastnosti, hodnoty a limity využití území:

Podzemní a povrchové vody:

- *Vodní toky:* Břežanský potok, Jesenický potok, Vestecký potok a Olšanský potok potok, bezejmenné vodoteče;
- *Vodní plochy:* První holský rybník, Druhý holský rybník, Třetí holský rybník, Čtvrtý holský rybník, Komárov, Pančák, Pazderák a další bezejmenné vodní plochy;
- *Ochranná pásma vodních zdrojů:* ochranné pásmo vodního zdroje Dolní Břežany (II.a), nerozlišená ochranná pásma vodních zdrojů Jesenice, Vestec, Zdiměřice;
- *Záplavová území Q_{100} :* Botič, Od rybníka Šmatlík, Od Újezda, Olšanský potok, Písnický - západní potok, Písnický potok, Vestecký potok, Vrtílka;

ZPF:

- V nadpoloviční většině zastoupení půd v I. a II. třídě ochrany, méně půdy v III. a IV třídě;

PUPFL:

- Drobné enklávy lesa hospodářského, území je málo lesnaté;

Horninové prostředí:

- 2 lokality vytěženého výhradního ložiska cihlářských surovin Dolní Jirčany (včetně CHLÚ a dobývacího prostoru), vytěžené nevýhradní ložisko cihlářských surovin Libeň u Libeře, doposud netěžené nevýhradní ložisko cihlářských surovin Dolní Břežany;

Biologická rozmanitost, flóra, fauna, krajina:

- *Přírodní parky:* PPK Botič - Milíčov, PPK Modřanská rokle - Cholutice.
- *Skladebné prvky ÚSES:* regionální biokoridory R4, RK1195, RK5017

Památky, hmotné statky:

- *Památková ochrana:* Národní kulturní památka Park a zámek v Průhonicích (včetně ochranného pásma, památka UNESCO), ÚAN I. a II. kategorie;
- *Zastavěná území:* Dolní Břežany, Jesenice, Praha, Průhonice, Zlatníky-Hodkovice

Složky ŽP, jevy a charakteristiky, které mohou být významně ovlivněny:

- obyvatelstvo, ovzduší, půda, krajina – prostupnost krajiny

STRANČICKO (Č. 3)

Dotčené obce:

- Říčany, Strančice, Světice, Všestary;

Charakter území:

- Původně zemědělské území silně ovlivněné suburbanizačními procesy a tělesem dálnice D1

Plochy a koridory navrhované v oblasti Strančicko (č.3):

- Silniční doprava D173
- Železniční doprava D204
- Rozvojové aktivity jednotlivých obcí (zastavitelné plochy) dle ÚAP ORP Říčany a územních plánů dotčených obcí.

Významné vlastnosti, hodnoty a limity využití území:

Podzemní a povrchové vody:

- *Vodní toky:* Pitkovický a Říčanský potok, bezejmenné vodoteče.
- *Vodní plochy:* bezejmenné vodní plochy.
- *Ochranná pásma vodních toků:* ochranné pásmo vodního zdroje II. stupně Voděrádky

ZPF:

- převažující zastoupení půd v III. a IV. třídě ochrany, v menší míře půdy v I. a II. třídě;

PUPFL:

- Drobné enklávy lesa hospodářského a zvláštního určení, málo lesnaté území;

Památky, hmotné statky:

- *Památková ochrana:* ÚAN I. a II. kategorie.
- *Zastavěná území:* Říčany, Strančice, Světice.

Složky ŽP, jevy a charakteristiky, které mohou být významně ovlivněny:

- obyvatelstvo, ovzduší, krajinný ráz

5. SOUČASNÉ PROBLÉMY A JEVY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ BY MOHLY BÝT UPLATNĚNÍM ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY, ZEJMÉNA S OHLEDEM NA ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ A PTAČÍ OBLASTI

5.1. SOUČASNÉ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ DLE ROZBORU UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ

5.1.1. Současné problémy životního prostředí dle ÚAP Středočeského kraje

V červnu 2013 byla dokončena 2. aktualizace rozboru udržitelného rozvoje území (RURÚ) Středočeského kraje. Tento dokument zpracoval ve 13 dílčích oblastech SWOT analýzy, ze kterých pak definoval souhrnné SWOT analýzy pro jednotlivé pilíře udržitelného rozvoje. SWOT analýza je v současné době základním nástrojem hodnocení stavu příznivého stavu životního prostředí. SWOT analýza stanovuje silné a slabé stránky a formuluje příležitosti a možná ohrožení kraje. Z definovaných silných stránek, které je potřeba rozšiřovat, vycházejí příležitosti kraje – skutečnosti, které by kraj měl maximalizovat a realizovat. Slabé stránky je potřeba koncepčně řešit. Definovaná ohrožení je nutno monitorovat a eliminovat. Slabé stránky definují problémy současného stavu, ohrožení a budoucí problémy. Za problémy životního prostředí lze považovat identifikované slabé stránky a ohrožení v rámci zpracované souhrnné SWOT analýzy podmínek pro příznivé životní prostředí. Jedná se o následující problémy. Problémy, které mají přímou vazbu na řešení 2. aktualizace ZÚR SK jsou vyznačeny tučně.

SLABÉ STRÁNKY

- Zatížení CHKO Český kras těžbou vápenců.
- Silné zatížení území soutoku Labe a Vltavy těžbou štěrkopísků.
- Dosud nevyřešené následky těžby v prostoru po hlubinném dobývání uranu na Příbramsku a černého uhlí na Kladensku.
- Vysoká hluková zátěž zejména v okolí frekventovaných komunikací.
- Přetrvávající nadlimitní emise zejména do ovzduší a vody u některých škodlivin.
- Eutrofizace vodních nádrží.
- Pomalé uplatňování systémů minimalizace, separace a recyklace odpadů.
- Svým podílem v rámci ČR se Středočeský kraj řadí mezi kraje s nadprůměrnou produkcí odpadů.
- Dosud systémově neúplná síť území ochrany přírody, zejména chráněných území, přírodních parků a prvků ÚSES.
- Střední Čechy jsou jedním z nejvíce urbanizovaných a industrializovaných celků České republiky (urbánní znečištění, koncentrace dopravy a významných komunikací, živelná výstavba průmyslových, logistických, obchodních a komerčních zón a obytných souborů ve volné krajině v okolí hlavního města).

- Tzv. proces suburbanizace - zvláště v příměstském pražském prostoru; krajina je považována za zdroj, který je možné vyčerpat; dochází tak k nevratné spotřebě krajiny a přírody a místy i ke znehodnocení podmínek pro bydlení a další lidské aktivity.
- Masová rekreace bez odpovídající infrastruktury (zejména individuální pobytová).
- Poloha hlavního města Prahy v těžišti kraje vyvolává soustavné požadavky na nezemědělské využití ZPF, čímž se mimo jiné snižuje možnost jeho produkčního využití a snižuje spektrum jeho mimoprodukčních funkcí.
- V zemědělsky nejúrodnější části kraje – v Polabí (POÚ Kutná Hora, Kolín, Pečky, Český Brod, Týnec nad Labem, Nymburk a Mladá Boleslav) byl zjištěn nepříznivý trend – vyšší úbytek ZPF.
- Nízký podíl lesů a trvalých travních porostů.
- Trend snižování podílu TTP v členitém území POÚ Příbram, Rožmitál pod Třemšínem a Březnice.
- Snižování podílu chmelnic v typicky chmelařské oblasti POÚ Rakovník.
- Vysoké procento zornění.
- Špatná prostupnost krajiny daná jak zemědělskou velkovýrobou, tak živelným rozvojem zástavby.

HROZBY

- Ohrožení Českého krasu těžbou vápenců a území říčních niv těžbou štěrkopísků
- Pokračování trendu nárůstu automobilové dopravy s negativním vlivem na celkovou kvalitu prostředí, nedostatečná podpora veřejné hromadné dopravy
- Nárůst letecké dopravy negativně působící na životní prostředí (zejména rozvoj letiště Ruzyň).
- Neprovádění sanace a rekultivace starých ekologických zátěží.
- Hrozba povodní, zejména pokud nebudou dodržovány zásady protipovodňové ochrany.
- Zrychlený povrchový odtok a snižující se schopnost vodní retence krajiny v důsledku rozsáhlého zpevnění ploch, vznik lokálních přívalových odtoků, snížení retenčního potenciálu krajiny v důsledku vytváření nových liniových bariér.
- Trend klesající lesnatosti v POÚ Kralupy nad Vltavou a Hostivice, kde je lesnatost v nejnižší kategorii, pod 15 %.
- Pokračující trend ubývání krajinného prostoru včetně zemědělského půdního fondu zejména v území ve vazbě na hlavní město Prahu a větší města (dopravní stavby, výstavba průmyslových, logistických a obchodních zón, výstavba tzv. suburbií, těžba), další zástavba na „zelené louce“ (greenfields).
- Přeměna těžiště regionu (ČR) na místy homogenizovanou plochu tzv. „sídelní kaše“, srůstání a propojování jednotlivých sídel do „nekonečné“ pásové a kobercové zástavby zejména podél komunikací a ve vazbě na hlavní město Prahu a větší města.
- Fragmentace krajiny v důsledku zahušťování dopravní a technické infrastruktury - vliv na faunu, flóru a ekosystémy; omezení migrační schopnosti živočichů a snižování prostupnosti krajiny.
- Ztráta či narušení krajinného rázu výraznými technickými zásahy do volné krajiny (stožáry větrných elektráren a mobilních operátorů a nové trasy VVN, velkoplošné rozvojové lokality, plochy fotovoltaických elektráren).

5.1.2. Současné problémy životního prostředí dle ÚAP ORP dotčených obcí SK

V následujícím tabelárním přehledu jsou uvedeny slabé stránky a hrozby dle SWOT analýz zpracovaných v rámci Rozboru udržitelného rozvoje území pro ORP, které jsou dotčeny plochami a koridory vymezenými v rámci 2. aktualizace ZÚR SK a jsou v přímé vazbě na řešení 2. aktualizace ZÚR SK. Jedná se o ORP Brandýs n. L, ORP Říčany a ORP Černošice ve znění třetích úplných aktualizací (2014). Měřítko zpracování RURÚ dovoluje problémy specifikovat dle jednotlivých ploch a koridorů resp. dle obcí dotčených řešením 2. aktualizace ZÚR SK.

Tab. 5.1: Rozbor SWOT analýz ORP

Kód	ORP	Obce dotčené plochou/koridorem	Slabé stránky (výběr)	Hrozby (výběr)
D001	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	Zdiby	Průtah intenzivní silniční dopravy sídlem.	Při dalším neúměrném rozvoji hrozí kolaps veřejné infrastruktury.
	Černošice	Horoměřice	Hluk ze silniční dopravy. Hluk z letiště a z letecké dopravy v leteckých korytech. Emise NOx a solení. Světelné znečištění. Nová zástavba umístěná ve volné krajině bez návaznosti na sídlo. Trvalý zábor 1. třídy ZPF. Přetížení silnice II/240. Zatížené komunikace v centru obce.	Nárůst automobilové dopravy v souvislosti s dopravou do/z Prahy. Trvalý zábor ZPF (zejména 1. a 2. třídy ochrany). Vyčerpání kapacity příjezdových komunikací vedoucích radiálně do Prahy. Rozvoj letiště Ruzyně - omezení bytové výstavby v okolních obcích. Snížení kvality bydlení v důsledku hygienické zátěže (hluk a emise z dopravy, provoz výrobních a skladovacích areálů).
D006	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	Odolena Voda	Vlivem dálnice D8 jsou nefunkční biokoridory (migratorní bariéra), dále je snížena prostupnost krajiny. Centrální části města jsou zatíženy nevhodně řešenými a nebezpečnými křižovatkami (místní i krajské komunikace).	Realizací záměru rozšíření Letiště Vodochody by se výrazně zhoršila obytná kvalita prostředí (hluk, prašnost, nadměrná doprava) a rozšířením ochranného pásma by došlo ke znehodnocení nemovitostí (stavební uzávěra) a omezení rozvoje města (např. sportovní areál). Realizací MÚK na D11 by vedla k poškození životního prostředí, negativním dopadům na zdraví obyvatel (vzdálenost MÚK a obytné zástavby je příliš nízká pro realizaci účinných protihlukových opatření), došlo by k dopravním komplikacím (zvýšení průjezdné dopravy městem) a ke snížení cen nemovitostí; v místě záměru křižovatky se nachází archeologické památky. Realizací skladových a logistických staveb a výstavbou rodinných domů ve volné krajině dojde k narušení harmonického krajinného rázu a pozitivního obrazu sídla.
D011	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	Veleň	Průtah intenzivní silniční dopravy sídlem.	-
		Přezletice	-	-
		Podolanka	Průtah intenzivní silniční dopravy sídlem. Chybějící kanalizace a obtížné řešení odkanalizování (možnost odvodu na ČOV Vnoř, které ale hrozí přesun v souvislosti s pražským silničním okruhem).	Negativní vliv případného pražského silničního okruhu na krajinné zázemí obce. Přírodně rekreační plocha P4 dle studie Zelené pásy v kolizi s trasou pražského silničního okruhu.

Kód	ORP	Obce dotčené plochou/koridorem	Slabé stránky (výběr)	Hrozby (výběr)
D054	Černošice	Jenštejn	Hluk z letecké dopravy daný provozem letiště Kbely. Prudký nárůst počtu obyvatel, špatná soudržnost, nedostatečná TI. Nevyjasněná koncepce a návaznosti regionální dopravy ve vztahu k ÚP okolních obcí – jedná se zejména o problematiku spojení D10 a II/610.	Realizací pražského silničního okruhu by došlo ke zničení přírodně a rekreačně cenného území – obec nesouhlasí s trasou obchvatu. Kolaps veřejné infrastruktury při nepodmíněné další obytné zástavbě. Uvolnění etapizace a překotný rozvoj Dehtář.
		Radonice	Hygienické zátěže průjezdnou dopravou. Výrazným limitem rozvoje je OP ropovodu.	Realizací pražského silničního okruhu dojde ke zhoršení hygienických podmínek v obci a k odtržení od krajinného zázemí.
		Vestec	Nízká průměrná potenciální retence. Hluk ze silniční dopravy. Emise NOx. Částečně nefungující ÚSES. Intenzivní zastavování krajiny. Velká fragmentace krajiny. Přetížení silnice II/603. Dopravně zatížená komunikace procházející centrem obce.	Pokles podílu hromadné autobusové dopravy vůči individuální dopravě. Tlak na urbanizaci volné krajiny. Trvalý zábor ZPF (zejména 1. a 2. třídy ochrany). Preferování rozvoje zástavby na "zelené louce" (greenfields) místo asanace a revitalizace zastavěných ploch. Vysoký nárůst obyvatel generující nárůst dopravy. Snížení kvality bydlení v důsledku hygienické zátěže (hluk a emise z dopravy, provoz výrobních a skladovacích areálů) Neprůchodnost krajiny.
		Jesenice	Nízká průměrná potenciální retence. Hluk ze silniční dopravy. Emise NOx. Částečně nefunkční ÚSES. Intenzivní zastavování krajiny. Velká fragmentace krajiny. Nová výstavba umístěná ve volné krajině bez návaznosti na původní sídlo. Rostoucí míra světelného znečištění. Trvalý zábor 1. třídy ZPF pro novou výstavbu Přetížení silnic II/603 a II/101. Dopravně zatížená komunikace procházející centrem obce. Nárůst individuální automobilové dopravy.	Pokles podílu hromadné autobusové dopravy vůči individuální automobilové dopravě. Tlak na urbanizaci volné krajiny. Trvalý zábor ZPF (zejména 1. a 2. třídy ochrany). Preferování rozvoje zástavby na "zelené louce" (greenfields) místo asanace a revitalizace zastavěných ploch. Vysoký nárůst obyvatel generující extrémní nárůst dopravy. Snížení kvality bydlení v důsledku hygienické zátěže (hluk a emise z dopravy, provoz výrobních a skladových areálů). Neprůchodnost krajiny.

Kód	ORP	Obce dotčené plochou/koridorem	Slabé stránky (výběr)	Hrozby (výběr)
		Průhonice	<p>Hluk ze silniční dopravy. Světelné znečištění. Intenzivní zastavování krajiny. Nové antropogenní tvary (protihlukové valy). Špatné parametry silnic III. třídy ve stávající zástavbě. Vedení krajské silnice skrz Průhonický park. Neexistence ochranného pásma Průhonického parku ve východní části. Nedostatečná retenční území (záplavy na Botiči).</p>	<p>Nárůst automobilové dopravy v souvislosti s dopravou do/z Prahy. Umísťování výrobních a skladovacích areálů bez řešení dopravního napojení v okolních obcích. Tlak na urbanizaci volné krajiny podél dopravních staveb. Preferování rozvoje zástavby na "zelené louce" (greenfields) místo asanace a revitalizace zastavěných ploch. Přelévání dopravy na silnice nižších tříd v důsledku tvorby kolon na dálnicích. Snížení kvality bydlení v důsledku hygienické zátěže (hluk a emise z dopravy, provoz výrobních a skladovacích areálů). Nepřístupnost přírodních ploch v důsledku zastavění, neprůchodnost krajiny.</p>
D204	Říčany	Říčany	<p>Trvalý úbytek ZPF. Výskyt vyjmenovaných stacionárních zdrojů znečišťujících ovzduší. Vysoká dopravní zátěž v obci (D1 intenzita dopravy více jak 60 000 voz/den, I/2 intenzita 10 000 - 15 000 voz/den, II/101 intenzita 7 000 - 25 000 voz/den, II/107 intenzita 5 000 - 7 000 voz/den). Překročení imisního limitu pro benzo(a)pyren a NOx za rok 2013. Vysoká intenzita dopravy na průtahu (cca 15,5 tis. voz./24 hod.) - zvýšené nároky na kapacitu sítě a zajištění bezpečnosti provozu.</p>	<p>Ohrožení zástavby povodněmi. Ztráta bonitně cenných půd. Koridor silnice I. třídy vymezen na území lesního porostu - ohrožení plnění funkcí lesa. Další nárůst dopravních intenzit s negativním dopadem na kvalitu ovzduší včetně zvýšení akustické zátěže území. Rozvoj výrobních a skladovacích areálů podél významných komunikací s vznikem hygienických závad vůči obytnému prostředí. Nestabilizovaný koridor konvenční železniční tratě (D204) v úseku Praha - Strančice (rozsudek Krajského soudu v Praze k ZÚR SK). Překročení meze přiměřenosti rozvoje výstavby v obci, např. nadměrnou suburbanizační výstavbou.</p>
		Strančice	<p>Trvalý úbytek ZPF. Nízké zastoupení lesní půdy. Migrační bariéra dálnice D1. Nízká lesnatost. Výskyt vyjmenovaných stacionárních zdrojů znečišťujících ovzduší. Vysoká dopravní zátěž v obci (D1 intenzita dopravy více jak 60 000 voz/den, II/107 intenzita 5 000 - 7 000 voz/den). Vysoká intenzita dopravy na silnici II/107 (cca 7,7 tis. voz./24 hod.) - zvýšené nároky na kapacitu sítě a zajištění bezpečnosti provozu. Obytnost prostředí je částečně dotčena negativními vlivy tranzitní dopravy (D1).</p>	<p>Zastavitelné plochy a koridor silnice II. třídy vymezeny na území lesního porostu - ohrožení plnění funkcí lesa. Další nárůst dopravních intenzit s negativním dopadem na kvalitu ovzduší včetně zvýšení akustické zátěže území. Rozvoj výrobních a skladovacích areálů podél významných komunikací s vznikem hygienických závad vůči obytnému prostředí. Nestabilizovaný koridor konvenční železniční tratě (D204) v úseku Praha - Strančice (rozsudek Krajského soudu v Praze k ZÚR SK). Překročení meze přiměřenosti rozvoje výstavby v obci, např. nadměrnou suburbanizační výstavbou.</p>

Kód	ORP	Obce dotčené plochou/koridorem	Slabé stránky (výběr)	Hrozby (výběr)
D300	Černošice	Dobrovíz	<p>Nízká průměrná potenciální retence. Hluk ze silniční dopravy. Hluk z letiště a z letecké dopravy v leteckých korydorech. Světelné znečištění. Řada nefunkčních ÚSES nadregionálního a regionálního významu. Intenzivní zastavování krajiny. Velká fragmentace krajiny. Trvalý zábor 1. třídy ZPF pro novou zástavbu. V příměstské hromadné dopravě nejsou dostatečně využívány lokální železniční tratě. Velká vyjížďka za vzděláním a za prací mimo ORP (do Prahy).</p>	<p>Nebezpečí kontaminace spodních vod a půdy z podzemních nádrží letiště (úložiště ropných a jiných látek). Narušení krajinného rázu nepůvodními dominantami. Trvalý zábor ZPF (zejména 1. a 2. třídy ochrany). Snížení kvality bydlení v důsledku hygienické zátěže (hluk a emise z dopravy, provoz výrobních a skladových areálů).</p>
		Hostivice	<p>Nízká průměrná potenciální retence. Světelné znečištění. Intenzivní zastavování krajiny. Velká fragmentace krajiny. Trvalý zábor 1. třídy ZPF pro novou zástavbu. Hluk ze silniční, železniční a letecké dopravy.</p>	<p>Trvalý zábor ZPF (zejména 1. a 2. třída ochrany). Nepřiměřený rozvoj skladových areálů.</p>

5.1.3. Současné problémy životního prostředí dle ÚAP Hlavního města Prahy

Z důvodu přímých vztahů řešení 2. aktualizace ZÚR SK na území Hlavního města Prahy jsou v následujícím přehledu uvedeny současné problémy životního prostředí dle ÚAP hl. m. Prahy (IPR, 2014), které mohou být ovlivněny hodnoceným řešením 2. aktualizace ZÚR SK.

Vybrané současné problémy životního prostředí dle ÚAP hl. m. Prahy

- vysoký stupeň zornění zemědělské půdy a stále malý podíl lesů na celkové rozloze města, s tím související nízký koeficient ekologické stability podstatné části pražské krajiny, s tím související nutnost úplného založení řady skladebných prvků ÚSES,
- zvýšená rekreační zátěž, a s tím související poškození lesů i jiných přírodě blízkých prvků v důsledku jejich nedostatečné rozlohy a nerovnoměrného rozložení na území města,
- nevhodné technické úpravy mnoha koryt vodních toků i v místech, kde to není nezbytné (např. v extravilánu),
- znečištění povrchových toků v přímém důsledku lidské činnosti,
- rozsáhlé zpevněné plochy s omezeným vsakem srážek a zrychleným odtokem vody z prostředí města mající za následek ubývání vody v krajině a zhoršování mikroklimatických podmínek,
- relativně vysoký podíl obyvatel žijících v prostředí se znečištěným ovzduším,
- relativně vysoký podíl obyvatel zasažených nadměrným hlukem zejména v okolí komunikací s intenzivním dopravním provozem,
- riziko sesuvů na svazích podél okrajů křídových plošin a sesuvů vyvolaných antropogenními vlivy.

5.2. SOUČASNÉ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ DLE SLEDOVANÝCH SLOŽEK ŽP

5.2.1. Ovzduší

Nejvýznamnějším problémem ochrany ovzduší na území Středočeského kraje je bezpochyby dlouhodobé překračování imisních limitů v některých částech jeho území. Vymezení oblastí s překročenými imisními limity vychází z analýzy ČHMÚ, která mapuje rozsah překročení imisních limitů pro jednotlivé znečišťující látky.

BENZO(A)PYREN

V roce 2013 bylo zaznamenáno překročení limitu celkově na 5 % území Středočeského kraje. V širším zájmovém území ploch a koridorů 2. aktualizace ZÚR SK pak oblasti s překročenými imisními limity zaujímají 22 % rozlohy zájmového území. K překročení dochází v rámci kraje v izolovaných oblastech (ORP Beroun, Kladno, Slaný, Kralupy nad Vltavou a Neratovice) a v oblastech u hranic s Prahou.

V zájmovém území záměru D001 – SOKP (Ruzyně – Březiněves) dochází k plošnému překročení imisního limitu benzo(a)pyrenu v části, která se nachází na území hl. m. Prahy, a dále pak v oblastech u hranic s Prahou, kde dochází k přesahu tohoto pásu do okolních obcí. Jedná se o obce Tuchoměřice a Horoměřice a město Roztoky.

Oblasti s překročením imisního limitu se u záměru D006 - MÚK Odolena Voda nachází v jeho centrální části. Jedná se o izolovanou lokalitu, která pokrývá území města Odolena Voda.

U zájmového území záměru D011 - SOKP (Březiněves – D10) již není patrné plošné překročení limitu, jelikož se území nachází u severovýchodní hranice s Prahou, přičemž oblasti překročení se nachází především v západní polovině území Prahy. K lokálnímu překročení dochází na území obcí Dřevčice, Podolanka, Sluhy a Hovorčovice. Část oblasti se souvislejším překročením limitu se v zájmovém území nachází pouze v jižní části na území Prahy.

V části zájmového území záměru D054 - Vestecká spojka, které zasahuje na území Prahy je patrné plošné překročení imisního limitu. V části, která se nachází na území Středočeského kraje, dochází k překročení limitu pouze v izolovaných lokalitách na území obcí Průhonice, Jesenice a Vestec.

Pouze k lokálnímu překročení limitu dochází v severovýchodní části zájmového území záměru D204 – železniční trať Praha – Bystřice u Benešova a to na území města Říčany.

V zájmovém území záměru D300 – plocha rozvoje Letiště Václava Havla dochází k plošnému překročení imisního limitu benzo(a)pyrenu v části, která se nachází v západní polovině Prahy. Tato plocha přesahuje na území města Hostivice a obce Jeneč. Lokálně pak k překročení dochází na hranici obcí Dobrovíz a Hostouň.

SUSPENDOVANÉ ČÁSTICE PM₁₀

V roce 2013 došlo k překročení 24hodinového imisního limitu pro průměrné denní koncentrace PM₁₀ ve Středočeském kraji pouze na 0,9 % území. V širším zájmovém území ploch a koridorů 2. aktualizace ZÚR v roce 2013 došlo k lokálnímu překročení imisního limitu na území ORP Slaný a Kladno. Celkově oblast nadlimitních hodnot zaujímá asi 1 % rozlohy širšího zájmového území.

K překročení limitu průměrných ročních koncentrací PM₁₀ v zájmovém území nedochází.

OXID DUSIČITÝ

V případě oxidu dusičitého došlo v roce 2013 k překročení imisního limitu NO₂ na území Středočeského kraje pouze lokálně, jedná se pouze o setiny procenta rozlohy kraje. V širším zájmovém území ploch a koridorů 2. aktualizace ZÚR zaujímají tyto oblasti pouze 0,1 % rozlohy.

Oblasti překročení imisního limitu zasahují do zájmového území záměru D300 – plocha rozvoje Letiště Václava Havla a D054 - Vestecká spojka. Jedná se o lokality u hranice mezi Prahou a Středočeským krajem u Pražského okruhu (jihovýchodní část města Hostivice) a dálnice D1 (severní část obce Průhonice).

PŘÍZEMNÍ OZÓN

V roce 2013 došlo k překročení limitu pouze na 0,26 % území Středočeského kraje. V širším zájmovém území ploch a koridorů 2. aktualizace ZÚR se jedná pouze o izolované lokality na území ORP Beroun a Dobříš. Na území Prahy jde o izolovanou lokalitu v severní části města. Oblasti s překročenými imisními limity tvoří celkově asi 1 % rozlohy širšího zájmového území.

Imisní limit je překročen pouze v zájmovém území záměru D001 – SOKP (Ruzyně – Březiněves) a to zcela lokálně na území městských částí Suchdol a Lysolaje.

5.2.2. Obyvatelstvo, hluková zátěž, veřejné zdraví

Z hlediska vlivů na lidské zdraví a obyvatelstvo je možné sledovat dva významné faktory, které by mohly být uplatněním 2. aktualizace ZÚR SK významněji ovlivněny, a to úroveň hlukové zátěže a dopravní bezpečnosti.

Hlavním zdrojem hluku v území obecně je doprava. Pro území Středočeského kraje bylo provedeno orientační modelové vyhodnocení hlavních zdrojů hluku způsobovaného automobilovou dopravou, tj. silničních a dálničních komunikací. V okolí hlavních komunikací byla určena vzdálenost, do níž zasahuje limitní izofona pro denní a pro noční hluk, a to pro limity pro hluk v okolí hlavních komunikací ve dne, tj. 60 dB ve dne a 50 dB v noci a limity pro tzv. starou zátěž (70 dB ve dne a 60 dB v noci). Dalším podkladem pro hodnocení byla Strategická hluková mapa pro vybrané hlavní silnice s intenzitami dopravy vyšší než 6 mil. vozidel za rok.

Mezi komunikace s nejvyšší hlukovou zátěží na území Středočeského kraje patří:

- dálnice D1 (úsek Průhonice - Mirošovice)
- dálnice D5 (úsek Chrástany – Zdice)
- dálnice D8 (úsek Zdiby – Nová Ves)
- dálnice D11 (úsek Horní Počernice – exit na Poděbrady)
- dálnice D7 (úsek Kněževes – exit na Kladno)
- dálnice D6 (úsek Hostivice – Jeneč)
- dálnice D10 (úsek Horní Počernice – exit na Tuřice)
- SOKP (úsek MÚK Písnice – napojení na D1)

V zájmovém území záměru D001 – SOKP (Ruzyně – Březiněves) došlo k překročení limitních hodnot hladin hluku pro starou zátěž:

- v okolí dálnice D8 a silnice II/608 u zástavby na území obce Zdiby
- v okolí dálnice D8 na území obce Sedlec
- u zástavby v okolí komunikací na území Prahy

U zájmovém území záměru D006 – MÚK Odolena Voda došlo k překročení limitních hodnot:

- v okolí dálnice D8 na území obcí Klíčany, Panenské Břežany, Postřižín a města Odolena Voda

Limitní hodnoty hladin hluku jsou u zájmového území záměru D011 - SOKP (Březiněves – D10) překročeny:

- u zástavby podél silnic III. třídy na území obce Hovorčovice
- v okolí silnice II/610 na území obcí Dřevčice a Podolanka
- u zástavby v okolí komunikací na území Prahy

V zájmovém území záměru D054 - Vestecká spojka došlo k překročení limitu:

- v okolí dálnice D1 na území obce Průhonice
- v okolí silnice II/603 u zástavby na území obcí Vestec a Jesenice
- u zástavby podél komunikace II/101 na území obce Jesenice (vč. Osnice)
- u zástavby v okolí komunikací na území Prahy

K překročení limitů pro hluk v okolí hlavních komunikací (60/50 dB) dochází přirozeně zejména u zástavby poblíž úseků silnic vyjmenovaných výše, pouze je zahrnuta i mírně vzdálenější zástavba. Navíc pak jsou překročeny limity pro hluk v okolí hlavních komunikací na těchto úsecích.

V zájmovém území záměru D001 – SOKP (Ruzyně – Březiněves) došlo k překročení limitních hodnot hladin hluku pro starou zátěž:

- v okolí silnice II/243 u zástavby na území obce Bořanovice
- u zástavby v okolí silnic II/240 a II/241 na území obcí Statenice a Horoměřice

Limitní hodnoty hladin hluku jsou u zájmového území záměru D011 - SOKP (Březiněves – D10) překročeny:

- u zástavby podél silnic III. třídy na území obcí Sluhy, Veleň a Přezletice

HLUK Z LETECKÉ DOPRAVY V OBLASTI ZÁMĚRU D300

Kromě hluku ze silniční dopravy je významným faktorem v řešeném území hluk z letecké dopravy v okolí Letiště Václava Havla Praha. K popisu akustické situace lze využít dva zdroje dat. Z výsledků strategického hlukového mapování, které jako deskriptory používá hlukový ukazatel pro celodenní obtěžování hlukem (L_{dvn}) a hlukový indikátor pro noční dobu charakterizující rušení spánku (L_n) vztažených k období jednoho roku, vyplývá, že u nejvíce ovlivněné zástavby v okolí letiště se hladiny L_n v roce 2005 pohybovaly mezi 50 – 60 dB (část zástavby obcí Horoměřice, Jeneč a Kněževes). Hladiny L_n mezi 45 a 50 dB pak zasahují již prakticky všechny obce ve směru os drah letiště. Z důvodu akustické zátěže území bylo v okolí letiště vymezeno ochranné hlukové pásmo letiště, které vymezuje území, na němž je předpokládáno překročení limitní úrovně hluku (50/60 dB) z plánovaného leteckého provozu. Ochranné hlukové pásmo je určeno na základě ekvivalentních hladin hluku z leteckého provozu, které jsou vztaženy k charakteristickému letovému dni. Ochranné hlukové pásmo umožňuje regulaci využití území v okolí letiště a zákonným způsobem regulovat proces územního plánování a vytvářet podmínky pro řešení vzájemného vztahu mezi letištěm a jeho okolím. Na území ochranného hlukového pásma se nachází obce Hostouň, Dobrovíz, Kněževes, Tuchověřice, Horoměřice, Jeneč a městské části Praha-Přední Kopanina, Praha 17 a Praha 6.

LIDSKÉ ZDRAVÍ – DOPRAVNÍ NEHODOVOST

Pro vyhodnocení dopravní bezpečnosti byla jako podklad využita tzv. Riziková mapa ČR 2011 - 2013, vytvořená v rámci projektu EuroRAP. Evropský program hodnocení bezpečnosti silnic EuroRAP (European Road Assessment Programme) je mezinárodní nezisková organizace založená v roce 2003 v Belgii, jejímiž členy jsou motoristická sdružení, správci a investoři komunikací a expertní organizace. Tvorba Rizikových map je základním statistickým nástrojem programu EuroRAP, využívajícím vstupní data o silniční síti, nehodovosti a intenzitách dopravy k tomu, aby bylo možné identifikovat úseky a lokality s vysokým bezpečnostním rizikem pro uživatele silnic. Mapy pro ČR zpracovává společnost AF-CityPlan; nejaktuálnější byla publikována mapa ukazující tzv. individuální riziko v průměru za období let 2011 – 2013. Mapa uvádí stupeň rizikovosti na úsecích silnic primární silniční sítě na základě počtu nehod a intenzit dopravy na daném úseku (počet nehod s úmrtím nebo vážným zraněním na 1 mld. vozkm). Jednotlivé úseky komunikací jsou rozděleny do pěti intervalů, vyjadřujících postupně nízké / středně nízké / střední / středně vysoké a vysoké riziko.

Z mapy vyplývá, že:

- na území Středočeského kraje byl nejvyšší stupeň rizika zjištěn na silnici I/16 na úsecích Mělnické Vtelno - Nepřevázka a Slaný - Krušovice, dále na silnici I/9 úsek Mělník - Medonosy, I/17 úsek mezi Čáslaví a Chrudimí a na silnici I/38 úsek Mladá Boleslav - Bezděz
- středně vysokým stupněm rizika jsou ohodnoceny úseky silnic I/2 Praha – Bečváry, I/7 obchvat kolem města Slaný - hranice s Ústeckým krajem, I/9 úsek Praha - Mělník, I/12 úsek Praha - Český Brod, I/16 úsek Mělník - Mělnické Vtelno, I/18 Příbram –

Votice, I/19 celý úsek Středočeského kraje (Rožmitál p. Třemšínem - Březnice), I/38 úsek Nymburk - silnici D10 a celý úsek silnice I/61 u Kladna

- střední riziko je pak na komunikacích D8, D4, D7, D6 a D10 na celých úsecích Středočeského kraje a dále část úseku D1 Psáře – hranice kraje Vysočina a D6 úsek Praha - Unhošť
- nízké riziko mají komunikace D1 úsek Praha - Psáře, D11, D0 Pražský okruh a D6 úsek Unhošť - Nové Strašecí

5.2.3. Povrchové a podzemní vody

Obecným problémem v rámci vodního režimu je zrychlený povrchový odtok a snižující se retenční schopnosti krajiny v důsledku postupného nárůstu zpevněných ploch. Území Středočeského kraje, vzhledem k vysokému stupni zornění zemědělské půdy, může být též významněji ohroženo lokálními přívalovými srážkami. Včetně dopadu na samotnou zemědělskou půdu, její degradaci vodní erozí.

Riziko ohrožení zásobování vodou z povrchových zdrojů s dlouhými přivaděči v havarijních a dalších krizových situacích celkově komplikuje distribuci pitné vody na území kraje. Za nevyhovující je též možno považovat stav čištění a odvádění odpadních vod v některých obcích (jednotná kanalizace, absence ČOV, ČOV s nedostatečnou kapacitou, apod.). Zvýšený urbanizační tlak na území vyplývající z vzájemné provazby kraje na hlavní město klade neustále vyšší nároky na zásobování pitnou vodou včetně bezpečné likvidace vod odpadních.

Pro potřeby SEA 2A-ZÚR SK byly vytvořeny následující kartogramy:

- Vodohospodářský význam území (kartogram A.1.B1),
- Záplavová území a jejich význam (kartogram A.1.B2).

Ze zpracovaných kartogramů lze z hlediska vodního režimu za problém považovat území ovlivněná povodněmi, tj. území prezentovaná vymezenými záplavovými územími. V tomto ohledu jsou nejzatíženějšími obce nacházející se v místech rozlivu řek Labe, Vltavy a Berounky včetně jejich přítoků. Kromě výše jmenovaných lokálních povodní jsou tato území Středočeského kraje též ohrožena povodněmi regionálními. Negativní dopad regionálních povodní na území může být částečně regulován Vltavskou kaskádou.

V povodí Berounky a Sázavy dále chybí významnější retenční nádrže, díky kterým by mohl být průběh povodní pozitivně ovlivňován.

5.2.4. Půda

ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND

Obecným trendem negativně ovlivňujícím ZPF je jeho trvalý úbytek zapříčiněný zejména tlakem na nezemědělské využití území (zaznamenán též úbytek chmelnic a trvalých travních porostů). Středočeský kraj je jedním z krajů s největší rozlohou ZPF a též podílem orné půdy. Jde o zemědělsky významný region.

Vzhledem k vysokému procentu zornění zemědělské půdy je ZPF v tomto směru významněji vystaven negativním účinkům vodní a větrné eroze. Přičemž zejména ohrožení větrnou erozí může mít až regionální význam. V tomto směru lze za nejohroženější považovat území Středolabské, Dolnooharské a Jizerské tabule vyznačující se malou lesnatostí, otevřenou expozicí a rovinatou morfologií terénu, kde zorněná půda hůře odolává převládajícímu směru větrů. Z hlediska ohrožení půdy vodní erozí jsou za nejnáchylnější považovány zorněné svahy o vyšší sklonitosti. Ochrana ZPF vůči erozi je též negativně ovlivněna nízkým zastoupením trvalých travních porostů na území Středočeského kraje. Z důvodu vymezení ploch a

koridorů, ve kterých teprve dojde k umístění konkrétních záměrů, nelze v měřítku ZÚR jednoznačně určit potenciální nárůst/pokles erozní ohroženosti území. Pro potřeby SEA 2A-ZÚR SK byly vytvořeny následující kartogramy:

- Rozsah ZPF na území obcí Středočeského kraje (kartogram A.1.C1a).
- Podíl nejkvalitnějších půd v I. a II. třídě ochrany na celkové výměře ZPF v obci (kartogram A.1.C1b).
- Změna podílu ZPF na území obcí v rozmezí let 2004 - 2014 (kartogram A.1.C2a).

Za problém z hlediska ochrany ZPF lze považovat polohu Prahy v centru těžišť Středočeského kraje. Důsledkem je tlak na jiné než zemědělské využití půdy (zejména bydlení, průmysl, logistika a komerce) čímž jsou negativně ovlivňovány její produkční i mimoprodukční funkce. Ze zpracovaných kartogramů vyplývá, že nejkvalitnější půdy se nacházejí především v prstenci okolo pražské aglomerace. V tomto území zároveň dochází k významným úbytkům ZPF. Vzhledem k převažujícímu zemědělskému charakteru Středočeského kraje disponuje řada obcí vysokým zastoupením ZPF. Tyto obce se nacházejí též v blízkosti Prahy. Lze tedy předpokládat, že uplatněním 2A-ZÚR SK dojde k dalšímu posílení negativního trendu trvalého úbytku ZPF v okolí metropole včetně dopadu na nadprůměrně produkční půdy v I. a II. třídě ochrany.

Na základě výše jmenovaných kartogramů byl zpracován tzv. syntetický kartogram A.2.C-s z podílu nejkvalitnějších půd v obcích a úbytku/příbytku ZPF v obcích. Výsledek zobrazuje obce, v kterých dochází k výraznějšímu úbytku nadprůměrně produkčních půd v I. a II. třídě ochrany. Jedná se zejména o relativně souvislý pás obcí podél severního okraje Prahy a shluky obcí jižně a východně od metropole. V tomto území lze úbytek kvalitní půd považovat za nejvýznamnější, tzn. je kladen zvýšený tlak na sledovanou složku životního prostředí. D001 a D300 celou svou rozlohou spadají do těchto obcí (Dobrovíz, Hostivice, Zdiby a Horoměřice). Koridor D011 zasahuje pouze do limitně zatížené obce Radonice a D054 do obce Jesenice. D006 a D204 nejsou vymezeny na území limitně zatížených obcí.

POZEMKY URČENÉ K PLNĚNÍ FUNKCÍ LESA

Negativem je celkově malá lesnatost Středočeského kraje hluboko pod celorepublikovým průměrem (po Praze druhá nejnižší lesnatost ze všech krajů ČR). V důsledku toho se lesní ekosystémy mohou pouze v menší míře podílet na celkové biodiverzitě a ekologické stabilitě kraje. Tyto vlastnosti jsou dále ovlivňovány nevhodnou druhovou skladbou lesů (zejména monokulturami smrku) a jejich fragmentací liniovými stavbami dopravní nebo technické infrastruktury. Fragmentací lesů mohou být dotčeny např. jejich ekologické, hygienické, ochranné, hospodářské nebo rekreační funkce. Trvalým odnětím pozemků z PUPFL by tedy došlo k dalšímu negativnímu úbytku lesů. Pro potřeby SEA 2A-ZÚR SK byly vytvořeny následující kartogramy:

- Lesnatost území dle obcí (kartogram A.1.D1a),
- Změna lesnatosti na území obcí v rozmezí 2004-2014 (kartogram A.1.D1b).

Z kartogramů vyplývá, že bezprostřední okolí metropole se vyznačuje nižší lesnatostí s lesními enklávami o menší rozloze. Zároveň toto území podléhá vyššímu tlaku na zemědělské využívání území (zejména bydlení, průmysl, logistika, komerce). V tomto ohledu může být tedy problémem nadlimitní rekreační zátěž lesních ekosystémů, a to především pěší, cyklo- a hipo- turistikou či dalšími volnočasovými rekreačními aktivitami. Změna lesnatosti v obcích okolo Prahy je v čase zpravidla málo proměnná. K přírůstky či úbytky lesa dochází pouze v měřítku několika obcí. I přes nižší lesnatost území nelze vyloučit, že uplatněním 2A-ZÚR SK může dojít k dotčení některých lesních porostů o menší rozloze, čímž by došlo k snížení celkové lesnatosti v některých obcích.

Obdobně jako v případě ZPF tak i pro lesy byl zpracován syntézový kartogram A.2.D-s a sestavený na základě celkové lesnatosti obcí a příbytku/úbytku lesů. V území řešeném 2A-

ZÚR SK se nacházejí celkově pouze tři obce, které byly vyhodnoceny jako limitně zatíženy (Chýně, Zdiby a Vodochody) tzn., dochází v nich k úbytku PUPFL přičemž zastoupení lesů v těchto obcích je nízké. Koridor D001 (jeho východní úsek) je vymezen v limitně zatížené obci Zdiby, v případě zbývajících ploch a koridorů k této situaci již nedochází.

5.2.5. Horninové prostředí

Obecným problémem území v rámci horninového prostředí jsou poddolovaná a sesuvná území, která komplikují podmínky pro zakládání staveb a též těžební ložiska nerostných surovin. Těžba může negativně ovlivňovat další sledované složky životního prostředí (příroda a krajina, vodní režim, zábory ZPF a PUPFL, ovzduší, hygienu prostředí apod.). Pro potřeby SEA 2A-ZÚR SK byly vytvořeny následující kartogramy:

- Zátěž těžbou nerostných surovin (kartogram A.1.E1),
- Geologické podmínky pro zakládání staveb (kartogram A.1.E2).

Zátěž území těžbou prezentuje obce, v kterých se nacházejí těžební dobývací prostory, odkaliště nebo výsypky. Za negativně ovlivněná území současnou povrchovou těžbou nerostných surovin jsou považována CHKO Český kras a Polabí. Na území CHKO v přepočtu na jednotku plochy je odhadována těžba vápenců na cca 28 kt/km², což je oproti dalším CHKO řádově vyšší zátěž. Za hraniční je považován rozsah těžby 10 kt/km². Polabí, včetně soutoku Labe a Vltavy, je následně významněji zatíženo povrchovou těžbou štěrkopísků.

Stížené geologické podmínky pro zakládání staveb se nacházejí v místech s výskytem poddolovaných a sesuvných území. V tomto směru jsou nejvíce postiženy bývalou hlubinnou těžbou černého uhlí a uranových rud oblasti Příbramska a Kladenska. S výjimkou existence samotného poddolování jsou tyto oblasti ovlivněny též starými zátěžemi v podobě odvalů, hald či přítomností dalších jinak kontaminovaných lokalit. Jedním z důsledků hlubinné těžby je též narušený režim podzemních vod (např. těžba zlatonosných rud na Jílovsku). Na Příbramsku může horninové prostředí vykazovat vyšší radioaktivitu.

Negativní dopad na území mají také sesuvná území, která obdobně jako poddolovaná území mohou ovlivnit vhodnost lokalit pro zakládání staveb. Významnější kumulací sesuvů se vyznačuje především oblast pahorkatiny Džbán, Příhrazské skály na území CHKO Český ráj a území jižně a severně od Mladé Boleslavi.

Negativní vlivy poddolovaných a sesuvných území mohou být zmírněny či vyloučeny vhodnými technickými opatřeními a ve svém výsledku nemusejí tedy znamenat nepřekonatelnou překážku pro realizaci záměru.

V bezprostředním okolí Prahy se nenacházejí souvislá území ovlivněná současnou těžbou ani geologickými riziky. Uplatněním 2A-ZÚR SK se tedy nepředpokládá prohloubení již existujících problémů horninového prostředí.

5.2.6. Flóra, fauna, biologická rozmanitost

Současným celosvětovým problémem je pokles biologické rozmanitosti, ubývání rostlinných a živočišných druhů. Kromě řady jiných faktorů spojených s antropogenními vlivy v krajině. Člověk přispívá ke snižování biodiverzity narůstající fragmentací krajiny (biotopů) v důsledku rozvoje dopravní i technické infrastruktury. Silně fragmentovaná krajina, rozčleněná polopropustnými či téměř nepropustnými bariérami, znamená izolaci dílčích populací a vývoj směrem k jejich zániku.

K ochraně biologické rozmanitosti slouží zvláště chráněná území, a to včetně lokalit Natura 2000 (evropsky významné lokality a ptačí oblasti). Území (a to zejména maloplošná území ve volné krajině) jsou vystavena rozvojovému tlaku. Plochy a koridory obsažené v 2A-ZÚR SK mohou dále přispět svými negativními vlivy.

Problémem je šíření nepůvodních, agresivních druhů rostlin i živočichů, které vytlačují konkurenčně slabší původní druhy. Pro šíření invazivních druhů neofytů jsou vytvářeny ideální podmínky zejména tam, kde dochází vlivem antropogenních zásahů k narušení či likvidaci stabilizovaných stanovišť. Stavební činnost v území či těžební aktivity devastují původní stanoviště a vegetaci a vytvářejí podmínky pro nástup těchto druhů. Aktivity spojené s provedením koncepce 2A-ZÚR SK budou pravděpodobně znamenat prohloubení tohoto problému na lokalitách, kde bude prováděna stavební činnost. Riziko šíření neofytů lze snížit následnou pravidelnou údržbou narušených pozemků.

Pro potřeby hodnocení přírodního potenciálu obcí na území Středočeského kraje byly sestaven kartogram A.1.F1.

Dle tohoto podkladu žádný z koridorů není vymezen na území obce s vyšším přírodním potenciálem, naopak všechny dotčené obce jsou zařazeny do skupiny obcí, jejichž přírodní potenciál je v porovnání s průměrem Středočeského kraje nižší.

5.2.7. Krajina

V krajině Středočeského kraje, stejně jako v řadě dalších území České republiky, dochází k negativnímu ovlivnění krajinného prostředí v důsledku urbanizace krajiny a způsoby jejího využití.

Kvalitu krajinného rázu Středočeského kraje nejvýznamněji ovlivňují tyto jevy:

- Srůstání sídel, intenzivní procesy suburbanizace. Tento problém se nejvýrazněji projevuje v prostorech vytvářejících suburbánního lemu Prahy a v obcích s dobrou dopravní dostupností hlavního města. Hodonína po Veselí nad Moravou.
- Fragmentace krajiny dopravou.
- Optické znečištění krajiny trasami vedení VVN a ZVN 400/220/110 kV a větrnými elektrárnami.
- Rozsáhlé plochy zemědělské půdy s nízkým podílem krajinné zeleně. Tento problém se objevuje v téměř všech zemědělských oblastech kraje.
- Pro potřeby hodnocení kvality krajiny na území Středočeského kraje byly sestaveny kartogramy ilustrující:
- Zastoupení krajinných hodnot resp. krajinářsky významných území na rozloze obce (kartogram A.1.G3),
- Podíl zastavěných a ostatních ploch na rozloze obce (kartogram A.1.G2a) a změna výměry zastavěných a ostatních ploch v období 2004 - 2014 (kartogram A.1.G2b),
- Fragmentace krajiny významnými liniovými stavbami (kartogram A.1.G1).

Dle uvedených výstupů žádný z vymezených koridorů či ploch nezasahuje do území krajinářsky cenného. Část koridoru D001 je vymezena na území obce Zdiby. Západní část obce Zdiby je součástí přírodního parku Dolní Povltaví. Ostatní plochy a koridory jsou vymezeny v oblastech, ve kterých není legislativně zajišťována ochrana krajinného rázu. Krajinářsky nejcennější oblasti v zájmovém území se nacházejí západně, severozápadně a jihozápadně od Prahy. Jedná se o území CHKO Křivoklátsko a CHKO Český kras. Cenná jsou rovněž území přírodních parků.

Jedním z indikátorů vyjadřujících míru urbanizace krajiny resp. intenzitu hospodářského využití území a projevy urbanizace v krajině je rozsah zastavěných ploch vyjadřujícího procentuální podíl výměry zastavěných a ostatních ploch na výměře obce. Dle kartogramu A.1.G2a jsou koridory D001 (na území obce Horoměřice), D011 (na území obcí Veleň, Přezletice a Podolanka) a plocha D006 (obec Odolena Voda) vymezeny na území obcí s průměrným až mírně zvýšeným podílem zastavěných a ostatních ploch. Zbývající koridory jsou vymezeny na území obcí s velmi vysokou mírou zastavění. Podíl zastavění bude v důsledku realizace záměrů zvýšen. Z kartogramu A.1.G2b je patrné, že na území všech dotčených obcí došlo

v období let 2004 – 2014 k nárůstu rozlohy zastavěných ploch. K nejvýznamnějšímu nárůstu došlo na území obcí Hostivice (D300), Zdiby (D001), Radonice a Jenštejn (D011), Průhonice, Jesenice, Vestec (D054), Říčany a Strančice (D204) ve všech uvedených obcích se nárůst pohyboval v rozmezí od 1,2 % výše. Toto značí vysokou míru tlaku na nezastavěné území v uvedených obcích.

Dalším z ukazatelů obyvatelnosti krajiny je množství bariér v území. V důsledku realizace záměrů v plochách a koridorech navrhovaných 2A-ZÚR SK dojde ke zvýšení počtu bariér a snížení prostupnosti krajiny. Z obcí dotčených realizací ploch a koridorů 2A-ZÚR SK je nejvyšší bariérovost v obci Hostivice (D300) a Jesenice (D054).

Pro potřeby hodnocení byl zpracován kartogram A.2.G-s Krajina – syntéza indikátorů. Z tohoto podkladu je patrné, že obec Hostivice, Dobrovíz (D300), Horoměřice, Zdiby (D001), Jesenice, Průhonice, Vestec (D054) a Říčany, Strančice (D204) jsou obcemi s vysokým podílem zastavěných ploch, ve kterých rozsah zastavěných ploch v posledním desetiletí výrazně stoupal. Jedná se tedy o území všech obcí přímo dotčených řešením 2A-ZÚR SK s výjimkou obce Odolena Voda (D006) a obcí, v jejichž území je vymezen koridor D011 (Veleň, Přezletice, Jenštejn, Podolanka, Radonice).

5.2.8. Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky

Ve vztahu k sledované složce životního prostředí lze za problematické považovat především průtahy nadlimitně zatížených dopravních komunikací některými městy a obcemi, kdy mohou být vlivy z dopravy dotčena jejich historická centra (např. radiály vstupující do Prahy).

Zejména v blízkosti Hlavního města Prahy dochází k postupnému srůstání jednotlivých sídel, či jejich nerovnoměrnému půdorysnému rozvoji. Tímto urbanizačním trendem jsou ovlivňovány tradiční půdorysné systémy sídel (návesní, ulicové, apod.). V konečném důsledku dochází k nárůstu zastavěných a ostatních ploch, čímž se snižuje celková prostupnost území.

Lze předpokládat, že uplatněním 2A-ZÚR SK, resp. vymezením přeložek pozemních komunikací, dojde k snížení negativních vlivů z dopravy.

6. ZHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍCH A PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ VARIANT 2A-ZÚR SK

2. aktualizace ZÚR SK vymezuje plochy a koridory obsažené v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje (2011) a následně zrušeny rozsudky Krajského soudu v Praze, respektive Nejvyššího správního soudu.

Jedná se o tyto plochy a koridory:

- D001 – Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK),
- D006 – doplnění MÚK Odolena Voda,
- D011 – Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Březiněves – D10 (+1x MÚK),
- D054 – propojení Vestec (II/603 – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka),
- D204 – železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (Krajským soudem v Praze zrušený úsek Praha – Strančice),
- D300 – plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha).

Důvodem vrácení uvedených ploch a koridorů do krajské územně plánovací dokumentace je jejich nadregionální významnost a potřeba vydání funkční územně plánovací dokumentace, která bude obsahovat kompletní systém dopravní infrastruktury, který bude následně přenesen do územně plánovací dokumentace obcí.

Ostatní části výroku se návrhem 2. aktualizace ZÚR SK mění minimálně, resp. provedené změny nemají zásadní vliv na složky životního prostředí.

Provedeno je vyhodnocení všech výše uvedených ploch a koridorů ve vztahu ke složkám životního prostředí. Vyhodnoceny jsou vlivy na:

- Ovzduší – posuzováno ve vztahu k limitům stanoveným zákonem o ochraně ovzduší,
- Obyvatelstvo a hygienu prostředí - posuzováno ve vztahu k akustickým limitům a zastavěnému území,
- Podzemní a povrchové vody – vyhodnoceny jsou potenciální vlivy na ochranná pásma přírodních léčivých a minerálních zdrojů, vodní toky, vodní plochy, záplavová území; CHOPAV, svrchní útvary podzemních vod a ochranná pásma vodních zdrojů,
- Půdu - vyhodnoceny jsou vlivy na zemědělský půdní fond (třídy ochrany ZPF) a pozemky určené k plnění funkcí lesa – plochy PUPFL (kategorie PUPFL – lesy hospodářské, lesy zvláštního určení, lesy ochranné),
- Horninové prostředí - vyhodnoceny jsou potenciální vlivy na ložiska nerostných surovin, poddolovaná území, svahové deformace, chráněná území pro zvláštní zásahy do zemské kůry,
- Flóru, faunu a biologickou rozmanitost - vyhodnoceno ve vztahu ke zvláště chráněným územím přírody, lokalitám výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, skladebným prvkům ÚSES nadregionální a regionální významnosti, lokalitám Natura 2000 a migračně významným koridorům,
- Krajinu - vyhodnoceny jsou potenciální vlivy ploch a koridorů ve vztahu k přírodním, kulturním a civilizačním hodnotám území včetně jejich potenciálních vizuálních vlivů,
- Kulturní, architektonické, archeologické dědictví a hmotné statky památky – vyhodnoceny jsou potenciální vlivy na národní nemovité kulturní památky, městské a vesnické památkové zóny a rezervace a území s výskytem archeologických nálezů (ÚAN I a II), zastavěné území, dopravní a technická infrastruktura;

Hodnocen je vždy vymezený koridor či plocha pro daný záměr. Vlastní identifikace vlivů hodnocených ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí byla provedena v pracovních mapách měřítka 1:100 000.

Identifikované vlivy jsou popsány a klasifikovány v tabelární části dokumentace (Příloha č. 1) a v následujícím textu.

6.1. SOUHRNNÉ HODNOCENÍ VLIVU PLOCH A KORIDORŮ NA SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

D001 - SILNIČNÍ OKRUH KOLEM PRAHY (SOKP) ÚSEK RUZYNĚ - BŘEZINĚVES (+2X MÚK)

Koridor D001 je tvořený dvojicí staveb a to stavbou SOKP č. 518 Ruzyně – Suchdol a č. 519 Suchdol – Březiněves. Tento úsek bude sloužit k dálnici D7 a D8 a spolu s plánovanou stavbou SOKP č. 520 v úseku Březiněves – Satalice (napojení na D10) uzavře okruh v celém severním segmentu. V případě realizace staveb SOKP č. 518 a 519, tak dojde k zajištění vedení dopravy ve směru Kralupy nad Vltavou, Roztoky, Odolena Voda a Mělník mimo komunikace v centrální oblasti hl. m. Prahy. Doplnění přemostění Vltavy na severním okraji Prahy současně vytvoří alternativní propojení hustě osídlené východní (oblast Horních Počernic, Černého Mostu a Vysočan) a západní (Praha 6) části Prahy, které je v současnosti nutné realizovat pouze po komunikacích v centrální části města. K odlehčení dopravní situace na území hl. m. Prahy pak dojde zejména v okolí oblastí, kde se nachází současné přemostění. Jedná se o městské části Praha 6, Praha 7 a Praha 8, zejména pak o území Holešovic, Libně a Karlína. Pozitivní efekt bude mít přemostění i na propojení měst a obcí ve Středočeském kraji, které se nachází v okolí lokality plánované výstavby. V současnosti je nutné vést dopravu přes menší obce nebo přes území hl. m. Prahy jako např. trasa Kladno – Brandýs nad Labem.

Vlivy na ovzduší

Část koridoru D001 zasahuje do území s překročením imisních limitů pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu.

Dlouhodobým pozitivním vlivem (hodnocení +2) této komunikace bude odvedení části vnější zdrojové a cílové dopravy mimo stávající komunikace na území hl. m. Prahy. V tomto úseku bude nejvýraznější ulehčení dopravní situace na území Dejvic, Bubenče, Holešovic, Libně a Karlína. Pozitivní efekt bude mít tento záměr i na propojení měst a obcí na území Středočeského kraje, které se nachází v lokalitě plánované výstavby. K trasám, u kterých je nutné překonání řeky Vltavy, tak již nebude nutné využívat komunikace na území hl. města Prahy nebo ve vzdálenějších sídlech kraje.

Určité zhoršení kvality ovzduší lze očekávat v bezprostředním okolí jednotlivých staveb a v obcích, které se v okolí koridoru nacházejí, dále také v okolí navazující trasy východním směrem, pokud nebudou realizovány další části SOKP (záměr D011).

Střednědobý, středně až významně negativní vliv -2/-1 je nutno očekávat právě v oblasti jihovýchodně od záměru, a to v případě dopadu na zástavbu Proseka a částečně Letňan, neboť je nutno očekávat významný nárůst tranzitní dopravy na Kbelské ulici po vytvoření nové „polokružní trasy“, tvořené Vysočanskou radiálou, Kbelskou ulicí, dálnicí D8 a novou trasou SOKP. Tento vliv bude odstraněn až po dobudování navazujícího úseku SOKP - stavby č. 520 (záměr D011).

Sekundárním dlouhodobým/trvalým negativním vlivem (hodnocení -1/0) může být případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která povede k nárůstu dopravní zátěže území těžkou nákladní dopravou. V příslušných povolenacích pro-

cesech k těmto stavbám je nutno postupovat s nejvyšší obezřetností a přihlížet k úrovni znečištění ovzduší v okolí nové komunikace. Nelze vyloučit, že situace v území již realizaci podobných objektů ani neumožní.

Krátkodobým až střednědobým vlivem (-1) vlivem s lokálním až částečně regionálním působením bude nárůst imisní zátěže v době výstavby, zejména ve fázi zemních prací a výstavby tunelu. Je nutno očekávat značný nárůst nákladní automobilové dopravy na navazujících komunikacích a vytvoření dočasných bodových a plošných zdrojů emisí (deponie, betonárny, obalovny apod.).

Vlivy na obyvatelstvo, hlukovou zátěž, veřejné zdraví

Území koridoru D001 zasahuje ve třech místech do území s překročením hlukových limitů. Jedná se o místo napojení silnic II/608, II/240 a křížení s komunikací III/2404, ve všech případech však k překročení dochází mimo zástavbu.

I v případě hlukového zatížení bude dlouhodobým pozitivním vlivem (hodnocení +2) této komunikace odvedení části vnější zdrojové a cílové dopravy mimo stávající komunikace na území hl. m. Prahy. V tomto úseku bude docházet ke snížení hlukové zátěže v okolí komunikací na území Dejvic, Bubenče, Holešovic, Libně a Karlína. Ke snížení hlukové zátěže dojde i u obcí na území Středočeského kraje, které se nachází v lokalitě plánované výstavby. K trasám, u kterých je nutný přejezd z řeku Vltavu, již nebude nutné využívat komunikace na území hl. města Prahy nebo ve vzdálenějších sídlech kraje.

V totožných oblastech dojde vzhledem k odvedení části automobilové dopravy též k zvýšení dopravní bezpečnosti, a to v míře závislé na objemu odvedené dopravy (hodnocení +1/+2).

V okolí záměru může docházet ke zhoršení akustické situace, avšak v jejím okolí musí být vždy splněny hlukové limity. Z tohoto důvodu bude část záměru vedena tunely. Záměr tedy převádí dopravu z komunikací v centrální části města a obcí, kde dochází k překročení hlukových limitů a u kterých je dosažení limitů obtížně realizovatelné, na komunikaci technicky oddělenou od zástavby, u které lze protihlukovými opatřeními splnění limitů zajistit.

Střednědobý, středně až významně negativní vliv -2/-1 na hlukové zatížení je nutno očekávat v případě dopadu na zástavbu Proseka a části Letňan, neboť je nutno očekávat významný nárůst tranzitní dopravy, a tím zvýšení hlukové zátěže po vytvoření nové „polokružní trasy“, tvořené Vysočanskou radiálou, Kbelskou ulicí, dálnicí D8 a novou trasou SOKP. Tento vliv bude odstraněn po dobudování navazujícího úseku SOKP - stavby č. 520 (záměr D011).

Obdobně lze v prostoru Proseka a Letňan očekávat ve střednědobém horizontu i vliv na snížení dopravní bezpečnosti, byť tento vliv bude poněkud tlumen přítomností velkého množství dopravně-bezpečnostních prvků na komunikační síti Prahy, jako např. světelně řízené křižovatky, chráněné přechody pro chodce atp. (hodnocení -1).

Sekundárním dlouhodobým/trvalým negativním vlivem (hodnocení -1/0) může být případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která povede k nárůstu hlukové zátěže území těžkou nákladní dopravou. Je tedy nutno věnovat pozornost riziku nárůstu hluku i podél okolních komunikací a případně realizovat protihluková opatření u chráněné zástavby.

Krátkodobým až střednědobým vlivem (-1) s lokálním až částečně regionálním působením bude nárůst hlukového zatížení v době výstavby, zejména ve fázi zemních prací a výstavby tunelu. Je nutno očekávat značný nárůst nákladní automobilové dopravy na navazujících komunikacích a vytvoření dočasných bodových a plošných zdrojů emisí (deponie, betonárny, obalovny apod.). Je tedy nezbytné vést související nákladní dopravu v maximální možné míře mimo kontakt s obytnou zástavbou.

Další rizika týkající se obyvatelstva a hygieny prostředí vesměs nejsou „objektivní“ či kvantifikovatelné povahy – dosažení příslušných mezních hodnot (hluk, ovzduší) je ve všech případech reálné. Je však nutno počítat s negativním působením v psychologicko-estetické rovině (hodnocení -1), tj. s pocitovým snížením pohody bydlení, nárůstem subjektivních pocitů

obtěžování, ke zhoršení vnímání nové stavby přispívá také její estetické působení v krajině a v neposlední řadě i k omezení průchodnosti území směrem od sídla do volné krajiny. V místech přiblížení silnice k obytné zástavbě je tedy třeba realizovat opatření k minimalizaci vlivů na obyvatele (vegetační úpravy, protihluková opatření, zajištění průchodnosti území).

Co se týče kvantifikace rizika, nejcitlivějším dotčeným územím v rámci posuzovaných úseků koridoru D001 je zástavba jihovýchodního okraje Horoměřic (nová zástavba při ul. Revoluční). Odhad dotčené populace je nejvýše 500 osob.

V tomto případě je možné vycházet z požadavků, uložených na základě hodnocení kumulativních a synergických vlivů záměru (viz kap. 6. 2.), tj.:

- zajistit snížení imisního příspěvku PM_{10} (roční koncentrace) v okrajové zástavbě pod 1 % imisního limitu, tzn. $0,4 \mu g.m^{-3}$
- dimenzovat protihluková opatření s rezervou 3 dB vůči platným limitům, tzn. 47 dB v noci a 57 dB ve dne. U hluku ve dne je však nutno zohlednit skutečnost, že rozdíl hlukové expozice je nižší než 10 dB. V rámci této analýzy byl uvažován rozdíl 8 dB, tj. splnění požadavku na hladinu hluku 47 dB v noci odpovídá 55 dB ve dne.

V rámci tohoto hodnocení byly uvedené hodnoty uvažovány jako střední úroveň expozice pro celou nejvíce dotčenou populaci, a to přesto, že požadavek se týká okrajové zástavby. Hodnocení tak pokrývá i situaci, kdy by se uvedených požadavků nepodařilo zcela dosáhnout u všech domů, ale jednalo by se o střední zátěž dané zástavby. Výsledný odhad účinků je pak následující.

a) pro znečištění ovzduší (suma za celou populaci 500 osob)

- Nové případy chronické bronchitidy: 0,0037 případu/rok
- Hospitalizace z důvodů dýchacích obtíží: 0,0014 případu/rok
- Hospitalizace z důvodů srdečního selhání: 0,0009 případu/rok
- Dny s příznaky (lehčí respirační příznaky včetně kašle): 6,5 dne/rok (tzn. 19 minut na osobu a rok)
- Dny s lehčími respiračními příznaky, včetně kašle, u dětí v běžné populaci: 3,71 dne/rok
- Dny užívání bronchodilatátorů - dospělí: 1,167 dne/rok
- Dny užívání bronchodilatátorů - děti: 0,024 dne/rok
- Chronická úmrtnost - počet ztracených roků života vlivem chronické expozice: 0,1 roku (1,75 hod na osobu a rok)
- Dny omezené aktivity: 10,5 dnů/rok

b) pro hluk

- podíl obtěžovaných a silně obtěžovaných obyvatel: 19 %
- podíl osob s rušením a silným rušením spánku: 10,7 %
- nárůst počtu případů infarktu myokardu: 0 případů

Z provedené kvantifikace je zřejmé, že za předpokladu dodržení navržených opatření bude míra reálně hrozících, kvantifikovatelných zdravotních účinků nízká až zanedbatelná. Změny v míře rizika jsou u všech parametrů na úrovních, které nejsou významné ve smyslu ohrožení zdraví dotčené populace a nepředstavují reálně rozpoznatelnou změnu. Hluk z provozu komunikace však bude představovat u části obyvatel této nejvíce dotčené zástavby obtěžující a rušící faktor ve smyslu snížení pohody bydlení. Podíl takto ovlivněných osob je cca 10 – 20 %. V případě, že budou zcela splněny stanovené požadavky a nejvyšší hodnoty hlukové zátěže se dotknou pouze nejbližší okrajové zástavby, bude počet obtěžovaných/rušených obyvatel činit řádově jednotky osob. V případě, že se bude jednat o střední úroveň hlukové zátěže okrajové zástavby, půjde řádově o desítky osob.

Vzdálenější exponovanou zástavbou je v západní části hodnoceného záměru jižní část Horoměřic a západní část MČ Praha – Lysolaje a Praha – Suchdol, u východního úseku jižní část Zdib a severní část Praha- Dolní Chabry. Zde se již počet ovlivněných obyvatel pohybuje na úrovni řádově vyšší (tisíce osob), míra ovlivnění však již bude (při dodržení stanovených opatření a požadavků legislativy) mnohonásobně nižší.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Vliv na odtokové poměry nebude významný, koridor nekříží žádný vodní tok, ale zpevněný povrch zabrání vsakování srážkových vod, urychlí a soustředí povrchový odtok do určitých míst. Zvýšený odtok je nutno zachytit v retenčních nádržích a regulovaně odvádět do vhodných recipientů – kapacitně vhodných koryt vodních toků. Lepší infiltraci srážek je doporučeno podpořit delimitací kultur (zatravnění či zalesnění) v okolí staveb. Pozornost je nutno věnovat vodním zdrojům Horoměřice Suchdol u Horoměřického potoka, které musí být ochráněny před kontaminací znečištěnými srážkovými vodami z komunikace (ochranné pásmo 1. a 2. stupně stanoveno 15. 8. 1990, čj. Vod/235/4576/90/ČI).

Celá trasa koridoru je v oblasti, kde hrozí nebezpečí z přívalových srážek (dle Identifikace kritických bodů, VÚV TGM Brno 5/2014) – kritické body: Nebušice, Housle, Starý Suchdol, Dražanské údolí, Dolní Chabry, Ďáblice, Bořanovice, Líbeznice, Hovorčovice. V řešeném území je koridor veden vesměs poblíž rozvodnic, což bude příznivě zkracovat délky svahů při kritickém odtoku, stavba (náspy či zářezy) přeruší a odkloní přirozený odtok povrchových vod.

Vlivy na půdu

Vlivy na zemědělský půdní fond

Koridor, resp. jeho dva úseky ležící na území SK jsou vymezeny v celém rozsahu na zemědělské půdě, přičemž převažují půdy zařazené do I. třídy ochrany, půdy zařazené do II. třídy se v koridoru nacházejí pouze nepatrně (cca 85% půd z celkové výměry ZPF v koridoru jsou považovány za bonitně cenné - BPEJ 21000, 20100, 20200, 21200). Zbývajících 15% představují půdy průměrně až málo produkční, zařazené do III. - V. třídy ochrany (BPEJ 22501, 22504, 22212, 22213). ZPF slouží zemědělským účelům a je intenzivně využíván.

K výslednému záboru ZPF nedojde v celém rozsahu vymezeného koridoru, ale pouze pro potřeby technického řešení komunikace, bude tedy řádově nižší. 2A-ZÚR SK koridor SOKP oproti původnímu vymezení zužuje, tj. dochází k menší vazbě ZPF v ploše koridoru. Budoucí realizací záměru dojde k významnějšímu záboru kvalitních půd, vzhledem k zúžení koridoru nebyl vliv na ZPF vyhodnocen jako významně negativní. K dotčení zemědělské půdy dojde též v průběhu realizace záměru, tento vliv bude spojen pouze s dočasným zábořem ZPF.

Vlivy na pozemky určené k plnění funkcí lesa

V koridoru leží drobná lesní enkláva liniového charakteru (les hospodářský), v obci Zdiby. Její ovlivnění budoucí stavbou nelze jednoznačně vyloučit, avšak potenciální zábor PUPFL bude malého rozsahu. Z hlediska lesního hospodářství má lesní porost malý význam. Vliv na lesy bude tedy celkově málo významný. Lze předpokládat, že v měřítku podrobnější přípravy záměru bude možné vlivy dále účelně minimalizovat.

Vlivy na horninové prostředí

Koridor není spojen s vlivy na horninové prostředí.

Vlivy na flóru, faunu, biologickou rozmanitost

Koridor není v přímém územním střetu s žádnou lokalitou ochrany přírody. Úsek u Horoměřic vede cca 200 m od PP Housle (na území hl. m. Prahy), Přírodního parku Šárka-Lysolaje (na území hl. m. Prahy) a ochranné zóny NRBK 40. Úsek u Zdib poté vede cca 800 m od přírodního parku Dolní Povltaví a 600 m od Přírodního parku Drahaň-Troja (na území hl.

m. Prahy). Nedojde k dotčení přírodních biotopů. Dojde ke zvýšení emisí NOx. Vliv hodnocen jako mírně negativní.

V průběhu realizace záměru, v době provádění stavebních prací, bude vyvolán vznik krátkodobých až střednědobých vlivů, ovlivněny budou stanovištní podmínky v okolí staveb.

Vlivy na krajinu

Koridor vymezen za hranicemi hlavního města, v území významně ovlivněném sub-urbanizačními procesy. Oba posuzované segmenty SOKP jsou vymezeny v rovinatém území. Ve struktuře krajiny, ve které je vymezen západní segment SOKP D001 na území obce Horoměřice, dominují středně velké až velké plochy. Jsou zde zastoupeny bloky orné půdy, zastavěná území a lesní plochy. Vlastní prostor, ve kterém je koridor vymezen, se nevyznačuje významnými krajinářskými hodnotami. Krajinářsky cenné území se nachází jižně od vymezeného koridoru. Je jím přírodní park Šárka – Lysolaje, který je vymezen na území hlavního města Prahy. Z hlediska krajinné je významný rovněž lesní komplex mezi Přední Kopaninou a Statenicemi. Původně zemědělské vsi Horoměřice, Přední Kopanina, Statenice, Nebušice, které se nacházejí v blízkosti vymezeného koridoru, nyní plní především funkce obytné. Jejich plocha se v posledních dvou desetiletích významně zvětšila díky významné suburbanizaci a tím došlo ke změně charakteru krajiny. Původně zemědělský okraj Prahy je dnes využíván především pro bydlení. Ve směru k letišti stoupá zastoupení velkých ploch skladovacích, logistických a výrobních ploch.

Struktura krajiny, ve které je vymezen východní segment SOKP na území obce Zdiby, má obdobný charakter jako v případě západního segmentu. I tento původně zemědělský prostor mezi obcemi Zdiby, Dolní Chabry, Březiněves je nyní významně poznamenán suburbanizačními procesy. Rozsáhlé plochy bydlení se nachází v okrajových částech všech přilehlých obcí. Estetická kvalita těchto souborů je mnohdy nízká a to nejen z důvodu architektonické kvality staveb, ale také z důvodu jejich uspořádání, které významně přispívá ke geometrizaci celého širšího území.

Krajinářsky cenná území jsou vázána na tok Vltavy a Dražanský potok. Toto je potvrzeno existencí přírodního parku Dolní Povltaví, který je vymezen v ose Vltavy za hranicemi hlavního města, na území Prahy je pak vyhlášen přírodní park Drahaň – Troja.

Celé širší území, kterým území SOKP prochází, je významně urbanizováno a díky vysoké koncentraci dopravních staveb také významně fragmentováno. Prostupnost území pro člověka i živočichy je silně omezena.

Vybudováním nové významné liniové stavby dojde k ovlivnění charakteru krajiny. Posílen bude jeho antropogenní charakter a geometrizace území, prohlouben bude proces fragmentace krajiny. Na území Středočeského kraje není koridor trasován v území krajinářsky cenném, na území přírodních parků. Tyto hodnoty dotčeny nebudou.

V průběhu realizace záměru, v době provádění stavebních prací, bude vyvolán vznik krátkodobých až střednědobých vlivů na krajinu. Dojde k lokálnímu ovlivnění charakteru území, ovlivnění kvality krajinného rázu, ovlivnění přírodních, kulturních a antropogenních hodnot.

Vlivy na kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky

Koridor není spojen s vlivy na památkovou ochranu ani hmotné statky.

D006 - DOPLNĚNÍ MÚK ODOLENA VODA

Vlivy na ovzduší

Severní část plochy D006 a jeho okolí zasahuje do oblasti překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu.

V okolí vymezeného koridoru se v současnosti nachází velké množství komerčních a skladových ploch a Letiště Vodochody. Jejich současné napojení na dálnici D8 je možné pouze přes silnici II/608 z MÚK Úžice (přes obce Postřižín a Kozomín) a z MÚK Zdiby (přes obci Klíčany).

Dlouhodobým pozitivním vlivem (hodnocení +1) této MÚK je zkrácení přepravní trasy k napojení na dálnici D8 a odlehčení obcím Postřižín, Kozomín a Klíčany, přes které je nutné v současnosti projíždět. Díky snížení intenzit dopravy na komunikaci II/608, dojde k zlepšení imisní situace v těchto obcích. Současně dojde také k lepšímu napojení města Odolena Voda na dálnici D8.

K určitému nárůstu intenzit dopravy dojde u navazujících komunikací od komerčních areálů a Letiště Vodochody a ve městech Odolena Voda a Panenské Břežany v místě napojení na MÚK či podél příjezdových tras k MÚK, celkově však dojde k rozložení zátěže a tudíž převažuje mírně pozitivní vliv. Nepředpokládá se překročení imisních limitů vlivem realizace komunikace, s ohledem na možnou kumulaci se stávajícím znečištěním ovzduším v oblasti jsou však navržena opatření ke snížení vlivu záměru.

Krátkodobé lokální vlivy (-1/0) představují obvyklý dočasný nárůst imisní zátěže v bezprostředním okolí stavby a podél přístupových tras při výstavbě záměru, zejména ve fázi zemních prací. Je tedy nezbytné vést související nákladní dopravu v maximální možné míře mimo kontakt s obytnou zástavbou.

Vlivy na obyvatelstvo a hygienu prostředí (hluková zátěž)

V místě MÚK dochází k překročení limitních hodnot pro hlukovou zátěž, avšak mimo chráněnou zástavbu. Realizace křižovatky zkrátí přepravní trasy a odlehčí obcím Postřižín, Kozomín a Klíčany přes které vede silnice II/608 navazující na stávající MÚK Zdiby a Úžice. V okolí této komunikace tak dojde z dlouhodobého hlediska (+1) ke zlepšení akustické situace.

K určitému nárůstu hlukové zátěže dojde u komunikace, která bude navazovat na plánovanou MÚK ve směru od komerčních a skladových areálů (vliv -1). Stejná situace bude i ve městech Odolena Voda a Panenské Břežany podél příjezdových tras k MÚK. Jedná se zejména o ulici Pražská ve městě Odolena Voda, v menší míře pak v ulicích Velkoveská, Květnová, Vodolská v témže městě a Ke kovárně, Baštecká a části Hlavní v Panenských Břežanech. U zástavby v okolí těchto komunikací již v současnosti pravděpodobně dochází k překročení hlukových limitů. Je tedy nutno věnovat pozornost riziku nárůstu hluku podél těchto komunikací a případně realizovat protihluková opatření u chráněné zástavby. U obyvatelstva v okolní zástavbě může docházet ke snížení pohody bydlení (např. vlivem obtěžování hlukem a prašností z dopravy), minimalizaci tohoto vlivu umožní opatření navržená ke snížení vlivu na kvalitu ovzduší a hlukovou zátěž.

Na výše uvedených komunikacích ve městech Odolena Voda a Panenské Břežany existuje též riziko snížení dopravní bezpečnosti v důsledku navýšení intenzit dopravy (-1). Toto riziko bude nutno minimalizovat až eliminovat realizací příslušných dopravně-bezpečnostních opatření (dopravní značení, omezení rychlosti a kontrola jeho dodržování, chráněné přechody, případně světlená signalizace).

Celkově však dojde k rozložení zátěže a tudíž převažuje mírně pozitivní vliv.

Krátkodobé lokální vlivy (hodnocení -1) představují obvyklé dočasný nárůst hlukové zátěže a zhoršení pohody bydlení v bezprostředním okolí stavby a podél přístupových tras při výstavbě záměru, zejména ve fázi zemních prací (hluk, prašnost a obtěžující faktory související s pohybem nákladních vozidel i se samotnou stavbou). V tomto případě je základním opatřením vedení související nákladní dopravy v maximální možné míře mimo kontakt s obytnou zástavbou.

Potenciální zvýšení zátěže se bude týkat zejména zástavby v ulici Pražská ve městě Odolena Voda, v menší míře pak v ulicích Velkoveská, Květnová, Vodolská v témže městě a Ke kovárně, Baštecká a části Hlavní v Panenských Břežanech, řádově se jedná o stovky osob. Co se týče kvantifikace rizika v místech potenciálního nárůstu zátěže, je možné vycházet z následujících skutečností. Nárůst imisní zátěže PM₁₀ dle předpokladu nepřesáhne 1 % imisního

limitu ($0,4 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$) již z toho důvodu, že v případě vyššího nárůstu by bylo nutné v souladu s ustanovení § 11 zákona č. 201/2012 Sb. realizovat kompenzační opatření ke snížení zátěže na původní úroveň. Kromě toho i reálný odhad imisních dopadů nebude vyšší – jedná se pouze o sekundárně vyvolaný efekt vyšší atraktivity příjezdu k dálnici D8 v daném směru. Odhad sumárních zdravotních účinků pro počet 100 dotčených osob je následující:

- Nové případy chronické bronchitidy: 0,0007 případu/rok
- Hospitalizace z důvodů dýchacích obtíží: 0,0003 případu/rok
- Hospitalizace z důvodů srdečního selhání: 0,0002 případu/rok
- Dny s příznaky (lehčí respirační příznaky včetně kašle): 1,3 dne/rok (tzn. 19 minut na osobu a rok)
- Dny s lehčími respiračními příznaky, včetně kašle, u dětí v běžné populaci: 0,74 dne/rok
- Dny užívání bronchodilatátorů - dospělí: 0,23 dne/rok
- Dny užívání bronchodilatátorů - děti: 0,005 dne/rok
- Chronická úmrtnost - počet ztracených roků života vlivem chronické expozice: 0,02 let (1,75 hod na osobu a rok)
- Dny omezené aktivity: 2,1 dnů

V případě hluku lze odhadovat, že nárůst hlukové zátěže s rezervou nepřevýší 3 dB (pozn. zvýšení o 3 dB odpovídá zdvojnásobení intenzit dopravy). Dále pak v souladu s legislativou platí, že zvýšení hlukové zátěže nesmí být nad úroveň limitu, resp. je-li limit překročen, nesmí k nárůstu dojít (tj. je nutno realizovat opatření ke snížení hluku, např. položení nízko-hlučného povrchu komunikace). Mezním efektem je tedy nárůst o 3 dB přesně na úroveň limitu, které jsou v daném případě ve výši 45 dB v noci a 55 dB ve dne (limit pro starou zátěž nelze při nárůstu o 3 dB uplatnit). Rozdíl hluku ve dne a v noci je opět uvažován ve výši 8 dB. Vypočtený nárůst podílu obtěžovaných a silně obtěžovaných osob pak činí 3,8 % dotčených osob, u rušení spánku jde o 1,8 % obyvatel. Vliv na výskyt kardiovaskulárních onemocnění bude vzhledem k mezním hodnotám zanedbatelný.

Z výsledků hodnocení tak vyplývá, že za předpokladu dodržení opatření vyplývajících z legislativy bude míra zdravotních účinků zanedbatelná a v praxi nerozpoznatelná, nízký je v tomto případě i nárůst počtu obtěžovaných a rušených obyvatel (jednotky osob). Nadto je nutno upozornit, že vzhledem k potenciální přítomnosti kumulativních vlivů byla v rámci tohoto dokumentu navržena řada dalších opatření ke snížení imisní a hlukové zátěže obyvatel uvedených ulic, která může v důsledku vést k minimalizaci až eliminaci negativních vlivů spojených s nárůstem dopravní zátěže. Potenciálně významnějším aspektem, co se týče vlivů na zdraví obyvatel, tak může být aspekt dopravní bezpečnosti, neboť samotná realizace protihlukového opatření či protiprašné zeleně nepovede k snížení objemu dopravy, pouze eliminuje její dopady. Proto je nezbytné realizovat též opatření k zajištění bezpečného dopravního provozu a zejména k ochraně chodců.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Vliv na vody byl vyhodnocen jako málo významný. Částečně dojde v prostoru MÚK k nárůstu zpevněných ploch a tím k snížení zasakování srážkových vod, avšak v měřítku ZÚR půjde o vliv nepatrný (dálnice D8 a silnice III. třídy III/0087 jejichž vzájemné křížení bude MÚK nově řešit v území již existující).

Vlivy na půdu

Vlivy na zemědělský půdní fond

Plocha pro MÚK se nachází většinou své rozlohy na ZPF v II. třídě ochrany (cca 80% z celkové výměry ZPF v ploše – BPEJ 20501). Pouze okrajově jsou přítomny půdy v V. třídě ochrany (BPEJ 22112, 22113). ZPF slouží zemědělským účelům a je intenzivně využíván.

Vymezená plocha je malého rozsahu, křížení komunikací (dálnice D8 a silnice III. třídy III/ 0087), které bude MÚK řešit, v území již existují. Výsledný zábor bude tedy spojen hlavně s výstavbou nájezdů a sjezdů na tyto komunikace. Je předpokládáno, že v průběhu realizace dojde k dočasnému ovlivnění ZPF, dočasnému záboru. Výsledný vliv na ZPF není proto významného charakteru.

Vlivy na pozemky určené k plnění funkcí lesa

Koridor není spojen s vlivy na PUPFL.

Vlivy na horninové prostředí

Koridor není spojen s vlivy na horninové prostředí.

Vlivy na flóru, faunu, biologickou rozmanitost

Plocha pro MÚK není v přímém územním střetu s žádnou lokalitou ochrany přírody. Nejblíže se ploše nachází regionální biokoridor Beckov-Kopec (1 km). Využitím plochy nedojde k dotčení přírodních biotopů. Vliv hodnocen jako nulový.

V průběhu realizace záměru, v době provádění stavebních prací, bude vyvolán vznik krátkodobých až střednědobých vlivů, ovlivněny budou stanovištní podmínky v okolí staveb.

Vlivy na krajinu

Plocha pro MUK Odolena Voda je vymezena na tělese dálnice D8 procházející západně od Odoleny Vody. V bezprostředním okolí MÚK se nachází zemědělské půdy. Západním směrem se pak nachází významná průmyslová plocha a plocha letiště, směrem východním město Odolena Voda. Ve struktuře krajiny převažují středně velké až velké plochy členěné liniemi dopravní a technické infrastruktury. Cca 5 km západním směrem protéká územím Vltava vytvářející malebné kaňonovité údolí. Údolí Vltavy severně od Prahy je vyhlášeno přírodním parkem Dolní Povltaví.

Vybudováním mimoúrovňové křižovatky nebudou vyvolány významné vlivy na krajinu, nebudou dotčena krajinářsky cenná území.

V průběhu realizace záměru, v době provádění stavebních prací, bude vyvolán vznik krátkodobých až střednědobých vlivů na krajinu. Dojde k lokálnímu ovlivnění charakteru území, ovlivnění kvality krajinného rázu, ovlivnění přírodních, kulturních a antropogenních hodnot.

Vlivy na kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky

Koridor není spojen s vlivy na památkovou ochranu ani hmotné statky.

D011 - SILNIČNÍ OKRUH KOLEM PRAHY (SOKP) ÚSEK BŘEZINĚVES – D10 (+1X MÚK)

Vlivy na ovzduší

Koridor D011 lokálně zasahuje do území s překročením imisních limitů pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu.

Úsek SOKP č. 520 neslouží pouze k odvedení automobilové dopravy z hustě osídlených částí hl. města, ale díky své poloze pomáhá i k propojení okrajových částí Prahy a sídel na území Středočeského kraje. Na kvalitu ovzduší tedy z dlouhodobého hlediska působí v hustě osídlené zástavbě hl. města pozitivně (hodnocení +2). V tomto úseku bude nejvýraznější ulehčení dopravní situace v centrální části Prahy na území Vysočan, Libně a Karlína a také v okrajových hustě osídlených částech Prahy (Letňany, Střížkov, Prosek a Kbely). Pozitivní efekt bude mít tento záměr i na propojení měst a obcí na území Středočeského kraje, které se nachází v této lokalitě.

Na druhé straně je nutno přihlížet ke skutečnost, že komunikace je vedena v území s poměrně hustým výskytem drobných sídel, kde se doposud obdobně zatížená silnice nenachází, a vytvoří se zde tak nový liniový zdroj znečištění ovzduší (hodnocení -1). Jako nejvíce problematické se jeví především přiblížení k obytné zástavbě obcí Vinoř a Podolanka, resp. přemostění zástavby s následnou výstavbou MÚK v její těsné blízkosti a přiblížení k obci Veleň (část Mírovice).

V tomto případě bude nutno věnovat zásadní pozornost optimalizaci trasy včetně polohy MÚK Vinoř tak, aby byla vyvolaná zátěž minimální. Základním opatřením je zde opět oddělení komunikace od obytné zástavby vegetační bariérou, tvořenou dřevinami se zvýšenou schopností zachytávat prach. V tomto případě lze (s aplikací určité analogie k ustanovení § 27 vyhlášky 415/212 Sb.) požadovat, aby opatření bylo realizováno v takovém rozsahu, který zajistí snížení imisního příspěvku v okrajové zástavbě pod 1 % imisního limitu.

Krátkodobé lokální vlivy (hodnocení -1) představují obvyklý dočasný nárůst imisní zátěže v bezprostředním okolí stavby a podél přístupových tras při výstavbě záměru, zejména ve fázi zemních prací. Je tedy nezbytné vést související nákladní dopravu v maximální možné míře mimo kontakt s obytnou zástavbou.

Vlivy na obyvatelstvo, hlukovou zátěž, veřejné zdraví

Území koridoru D011 zasahuje ve dvou místech do území s překročením hlukových limitů. Jedná se o místo napojení silnice II/610, kde dochází k překročení hlukových limitů i v okrajové části zástavby a o lokalitu křížení se silnicí III/2444, v tomto případě však k překročení dochází mimo zástavbu.

Záměr představuje část SOKP, který slouží k odvedení automobilové dopravy z hustě osídlených částí hl. města a k propojení okrajových částí Prahy a sídel na území Středočeského kraje. K ulehčení dopravní situace a snížení hlukového zatížení v okolí komunikací bude docházet především v centrální části Prahy na území Vysočan, Libně a Karlína a také v okrajových hustě osídlených částech Prahy (Letňany, Střížkov, Prosek a Kbely). Pozitivní efekt bude mít tento záměr i na propojení měst a obcí na území Středočeského kraje, které se nachází v této lokalitě.

Na druhé straně je nutno přihlížet ke skutečnost, že komunikace je vedena v území s poměrně hustým výskytem drobných sídel, kde se doposud obdobně zatížená silnice nenachází, a vytvoří se zde tak nový liniový zdroj hluku (hodnocení -1). Jako nejvíce problematické se jeví především přiblížení k obytné zástavbě obcí Vinoř a Podolanka, resp. přemostění zástavby s následnou výstavbou MÚK v její těsné blízkosti a přiblížení k obci Veleň (část Mírovice).

V tomto případě bude nutno věnovat zásadní pozornost optimalizaci trasy včetně polohy MÚK Vinoř tak, aby byla vyvolaná zátěž minimální. Základním opatřením pak je splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby, s ohledem na bezprostřední kontakt silnice se zástavbou a určitou nejistotu v prognóze vývoje dopravních intenzit lze doporučit realizaci protihlukových opatření s rezervou 3 dB. Zejména v místech, kde je komunikace v místě kontaktu s obytnou zástavbou vedena po mostech, bude nutno k zajištění uvedeného požadavku přistupovat již od počátku projektové přípravy stavební konstrukce mostů.

Riziko snížení dopravní bezpečnosti (-1) se v tomto případě týká zejména příjezdových komunikací k MÚK, v rámci posuzovaného úseku se tedy jedná o hlavní komunikace na území obcí Podolanka, Přezletice, Veleň (vč. části Mírovice) a v MČ Praha - Vinoř.

Další rizika týkající se obyvatelstva a hygieny prostředí vesměs nejsou „objektivní“ či kvantifikovatelné povahy – dosažení příslušných mezních hodnot (hluk, ovzduší) je ve všech případech reálné. Je však nutno počítat s negativním působením v psychologicko-estetické rovině, tj. s pocitovým snížením pohody bydlení, nárůstem subjektivních pocitů obtěžování, ke zhoršení vnímání nové stavby přispívá také její estetické působení v krajině a v neposlední řadě i omezení průchodnosti území směrem od sídla do volné krajiny. V místech přiblížení silnice k obytné zástavbě je tedy třeba realizovat opatření k minimalizaci vlivů na obyvatele (vegetační úpravy, protihluková opatření, zajištění průchodnosti území).

Krátkodobé lokální vlivy (hodnocení -1) představují dočasný nárůst hlukové zátěže a zhoršení pohody bydlení v bezprostředním okolí stavby a podél přístupových tras při výstavbě záměru, zejména ve fázi zemních prací (hluk, prašnost a obtěžující faktory související s pohybem nákladních vozidel i se samotnou stavbou). Je tedy nezbytné vést související nákladní dopravu v maximální možné míře mimo kontakt s obytnou zástavbou.

Co se týče kvantifikace rizika, je možné opět vycházet z požadavků, uložených na základě hodnocení kumulativních a synergických vlivů záměru (viz kap. 6.2.), tzn. nepřekročení úrovně imisního příspěvku k ročním koncentracím PM_{10} $0,4 \mu g \cdot m^{-3}$ a realizace protihlukových opatření s rezervou 3 dB vůči limitu, tzn. 47 dB v noci (čemuž odpovídá cca 55 dB ve dne). V rámci hodnocení byly tyto hodnoty opět uvažovány jako střední úroveň expozice pro celou nejvíce dotčenou populaci, a to přesto, že požadavek se týká okrajové zástavby. Reálná zátěž obyvatel tak bude pravděpodobně nižší, než je níže uvedeno.

Počet potenciálně ovlivněných obyvatel je zde však vyšší než v předchozích případech, v nejvíce ovlivněné obytné zástavbě Víně, Podolanky, Přezletic a Mírovic se jedná cca o 2 tisíce obyvatel. Výsledný odhad účinků je následující.

a) pro znečištění ovzduší (suma za celou populaci 2000 osob):

- Nové případy chronické bronchitidy: 0,015 případu/rok
- Hospitalizace z důvodů dýchacích obtíží: 0,0056 případu/rok
- Hospitalizace z důvodů srdečního selhání: 0,0035 případu/rok
- Dny s příznaky (lehčí respirační příznaky včetně kašle): 26 dnů/rok (tzn. 19 minut na osobu a rok)
- Dny s lehčími respiračními příznaky, včetně kašle, u dětí v běžné populaci: 14,83 dnů/rok
- Dny užívání bronchodilatátorů - dospělí: 4,7 dnů/rok
- Dny užívání bronchodilatátorů - děti: 0,1 dne/rok
- Chronická úmrtnost - počet ztracených roků života vlivem chronické expozice: 0,4 roku (1,75 hod na osobu a rok)
- Dny omezené aktivity: 42,2 dnů/rok

b) pro hluk:

- podíl obtěžovaných a silně obtěžovaných obyvatel: 19 %
- podíl osob s rušením a silným rušením spánku: 10,7 %
- nárůst počtu případů infarktu myokardu: 0 případů

Vzhledem k tomu, že absolutní hodnoty imisní a hlukové expozice jsou shodné jako u záměru D001, neboť vycházejí ze shodně stanovených požadavků, je shodná i výsledná míra rizika výskytu jednotlivých účinků, vyjádřená na 1 osobu. Rozdíl je v podstatně větším počtu obyvatel dotčených tímto "nejvyšším přípustným" účinkem.

Z výsledků hodnocení nicméně vyplývá, že i v tomto případě jsou změny v míře rizika na úrovních, které nejsou ve smyslu ohrožení zdraví populace významné a v praxi ani nebudou představovat reálně rozpoznatelnou změnu v území. Například počty případů onemocnění či hospitalizace ani zdaleka nedosáhnou hodnoty 1 případ (tj. jeden nemocný v součtu za všechny dotčené obyvatele), nejvyšší hodnota činí 0,015 a je tedy evidentní, že reálně k nárůstu počtu onemocnění v praxi nedojde.

Obdobně jako u záměru D001 bude ovšem komunikace působit jako zdroj obtěžování a rušení spánku. V případě, že budou zcela splněny stanovené požadavky a nejvyšší hodnoty hlukové zátěže se dotknou pouze nejbližší okrajové zástavby, bude počet obtěžovaných/rušených obyvatel činit řádově desítky osob; pokud se bude jednat o střední úroveň hlukové zátěže okrajové zástavby dotčených obcí, půjde řádově o stovky osob.

Vzdálenější exponovanou zástavbou je zástavba v centrálních a vzdálenějších částech uvedených sídel a dále zástavba Třeboradic, Miškovic, Veleně, Jenštejna a Radonic. Počet ovlivněných obyvatel se zde pohybuje v řádu tisíců osob, míra ovlivnění však již bude (při dodržení stanovených opatření a požadavků legislativy) mnohonásobně nižší.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Koridor kříží Třeboradický p. v km 1,0 - 1,3, Mratínský p. v km 10,0 - 10,2, Ctěnický p. v km 0,0 - 0,6 a Vinořský p. v km 8,5 - 8,8 a záplavové území Mratínského potoka, čímž může dojít k ovlivnění odtokových poměrů. Zpevněný povrch zabrání vsakování srážkových vod, urychlí a soustředí povrchový odtok do určitých míst. Pro retenci srážkových vod z okruhu bude pravděpodobně nutno vybudovat retenční nádrž. K dalšímu vlivu může dojít v lokalitě Vinoř – Jenštejn – Podolanka, kde koridor okruhu kříží soutok Ctěnického a Vinořského potoka. Křížení s potoky bude pravděpodobně řešeno mostním objektem, nutno posoudit povodňové nebezpečí lokality a tomu přizpůsobit jeho rozměr, případně vybudovat retenční nádrže před mostem.

Zjištěné vlivy nebyly vyhodnoceny jako významné.

Vlivy na půdu

Vlivy na zemědělský půdní fond

Koridor je vymezen v celém rozsahu na zemědělské půdě, přičemž převažují půdy zařazené do I. třídy ochrany, půdy zařazené do II. třídy se v koridoru nacházejí v menším rozsahu (cca 80% půd z celkové výměry ZPF v koridoru jsou považovány za bonitně cenné - BPEJ 20100, 20810, 26200, 20112, 20501, 20110). Zbývajících 20% představují půdy průměrně až málo produkční zařazené do III. a IV. třídy ochrany (BPEJ 22312, 23001, 23101). ZPF slouží zemědělským účelům a je intenzivně využíván.

K výslednému záboru ZPF dojde pouze v rozsahu technického řešení komunikace, bude tedy řádově nižší. 2A-ZÚR SK koridor SOKP oproti původnímu vymezení zužuje, tj. dochází k menší vazbě ZPF v ploše koridoru. Budoucí realizací záměru dojde k významnějšímu záboru kvalitních půd, vzhledem k zúžení koridoru nebyl vliv na ZPF vyhodnocen jako významně negativní. K dotčení zemědělské půdy dojde též v průběhu realizace záměru, tento vliv bude spojen pouze s dočasným zábořem ZPF.

Vlivy na pozemky určené k plnění funkcí lesa

Koridor zasahuje do menších enkláv vzrostlé vegetace podél Mratínského a Vinořského potoka (na území obcí Veleň a Jenštejn), které též plní funkci PUPFL (les hospodářský a zvláštního určení). Vzhledem k převažujícímu liniovému charakteru této vegetace dojde přechodem budoucí komunikace přes vodoteče též k záboru PUPFL. Výsledný vliv (zábor) však bude malého rozsahu, jde o lesy s nižším hospodářským významem.

Vlivy na horninové prostředí

Koridor není spojen s vlivy na horninové prostředí.

Vlivy na flóru, faunu, biologickou rozmanitost

Koridor D011 protíná regionální koridor RK1151 Vinořská bažantnice - Na Vinořském potoce (obec Jenštejn). Ovlivněním biokoridoru může dojít k narušení funkcí biocentra. Okrajově jsou dotčeny přírodní biotopy. Dojde ke zvýšení emisí NOx. Vliv hodnocen jako mírně negativní.

V průběhu realizace záměru, v době provádění stavebních prací, bude vyvolán vznik krátkodobých až střednědobých vlivů, ovlivněny budou stanovištní podmínky v okolí staveb.

Vlivy na krajinu

Koridor D011 je vymezen v rovinaté pohledově otevřené krajině, bez výrazných morfologických tvarů. Průměrná nadmořská výška širšího dotčeného území se pohybuje okolo 250 m n. m. Ve struktuře krajiny převládají středně velké až velké bloky orné půdy a středně velké až velké zastavěné plochy. Původně venkovských charakter území, převážně zemědělských vsí, byl v posledních dvou desetiletích výrazně změněn směrem k obytnému. Ve všech obcích přiléhajících trase koridoru D011 (Veleň, Mírovce, Přezletice, Podolanka, Jenštejn, Radonice, Vnoř) k masivní výstavbě především rodinných domů a výrobních a skladových hal. Estetická kvalita těchto souborů je mnohdy nízká a to nejen z důvodu architektonické kvality staveb, ale také z důvodu jejich uspořádání, které významně přispívá ke geometrizaci celého širšího území.

Zastoupení krajinné zeleně není vysoké. Krajinná zeleň se zde vyskytuje především ve formě doprovodné zeleně komunikací a vodních toků (Třeboradický potok, Mratínský potok, Červenomlýnský potok) v sídlech v trase koridoru se nachází menší plochy sídelní zeleně. Lokální kulturní krajinou dominantou je věž zříceniny hradu Jenštejn. Krajinářsky významnější plochy se nachází v přiléhajícím území administrativně náležících k hl. m. Praze. Jedná se o plochy Vnořského parku a parkovou plochu při zámku Ctěnice.

Vybudováním nové významné liniové stavby dojde k ovlivnění charakteru krajiny. Posílen bude jeho antropogenní charakter a geometrizace území, prohlouben bude proces fragmentace krajiny. V území jsou poměrně hustě lokalizovaná menší sídla. Vybudováním koridoru dojde k narušení jejich vzájemných prostorových i vizuálních vazeb. Na území Středočeského kraje není koridor trasován v území krajinářsky cenném.

V průběhu realizace záměru, v době provádění stavebních prací, bude vyvolán vznik krátkodobých až střednědobých vlivů na krajinu. Dojde k lokálnímu ovlivnění charakteru území, ovlivnění kvality krajinného rázu, ovlivnění přírodních, kulturních a antropogenních hodnot.

Vlivy na kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky

Koridor prochází přes území s pravděpodobným výskytem archeologických nálezů ÚAN. Okrajově zasahuje do lokality Jenštejn - sídliště z doby římské (ÚAN I. kategorie) a dále prochází přes ÚAN II. kategorie vymezená okolo středověkého a novověkého jádra obce Mírovce a lokality Přezletice (mimo historické centrum obce). V těchto případech je ochrana archeologického dědictví zajištěna záchrannými archeologickými výzkumy.

Z hlediska vlivů na hmotné statky, tj. existující zástavbu, nelze zcela vyloučit dotčení drobné enklávy zastavěného území (výrobní a skladovací objekt) situované nedaleko silnice III. třídy III/2444 (zastavěné území obce Přezletice). Je však předpokládáno, že v měřítku podrobnější přípravy záměru bude možné vlivy dále účelně minimalizovat. K přímému ovlivnění zástavby obce Podolanka nedojde, neboť vymezený koridor do zastavěného území nezasaahuje.

Zjištěné vlivy nejsou významného charakteru.

D054 - PROPOJENÍ VESTEC (II/603 – ÚJEZD (D1), TZV. VESTECKÁ SPOJKA

Vlivy na ovzduší

Část území koridoru D054 zasahuje do oblasti překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu.

V důsledku významného vlivu suburbanizace a výstavby rozsáhlých logistických areálů v této oblasti, dochází k zatěžování stávající komunikační sítě na jihu Prahy automobilovou dopravou. Důvodem jsou blízkost Prahy a napojení tohoto území na komunikaci D1.

Dlouhodobým pozitivním vlivem (hodnocení +2) záměru D054 tak může být odvedení části vnější zdrojové a cílové dopravy mimo stávající obytnou zástavbu. Nejvýraznější bude

ulehčení dopravní situace v okolí silnice II/603 (ulice Vídeňská) a dále pak na území městské části Praha - Šeberov a její části Hrnčíře. Význam tohoto záměru je umožnit vyšší využívání SOKP pro vnitroměstské vazby a umožnit rozvedení cílové regionální dopravy z příměstského prostoru jižně od Prahy. Záměr tak přispěje ke zlepšení imisní situace v okolí silnice II/603, městské části Praha - Šeberov a její části Hrnčíře.

Dlouhodobý vliv navrhovaného koridoru Vestecké spojky však bude mít i negativní vlivy (hodnocení -1), jelikož je záměr v jedné části veden v blízkém kontaktu s obytnou zástavbou v obci Průhonice - Rozkoš a jižní a východní části městské části Praha - Šeberov (Hrnčíře), je nutno očekávat zhoršení kvality ovzduší v této oblasti. Nepředpokládá se však překročení imisních limitů vlivem realizace komunikace. Při respektování navržených opatření na ochranu území před znečišťováním ovzduší budou tyto negativní vlivy minimalizovány.

Krátkodobé lokální vlivy představují obvyklý dočasný nárůst imisní zátěže v bezprostředním okolí stavby a podél přístupových tras při výstavbě záměru, zejména ve fázi zemních prací. Je tedy nezbytné vést související nákladní dopravu v maximální možné míře mimo kontakt s obytnou zástavbou.

Vlivy na obyvatelstvo, hlukovou zátěž, veřejné zdraví

Území koridoru D054 zasahuje v jednom místě do území s překročením hlukových limitů. Jedná se o místo napojení na silnici II/603, v oblasti koridoru však k překročení dochází mimo zástavbu.

Vzhledem k významnému zatěžování stávající komunikační sítě na jihu Prahy automobilovou dopravou bude z dlouhodobého hlediska pozitivním vlivem (hodnocení +1) komunikace odvedení značné části dopravy ze zatížených komunikací mimo území dotčených obcí. Záměr tak přispěje ke zlepšení akustické situace v okolí komunikace II/603 (ulice Vídeňská), v městské části Praha - Šeberov a částečně i v její části Hrnčíře.

Naopak určité zhoršení akustické situace lze očekávat u části obyvatel, žijících v obci Průhonice - Rozkoš a jižní a východní části městské části Praha - Šeberov (Hrnčíře), k nimž se území koridoru přibližuje. Jedná se však pouze o okrajové části zástavby. V okolí nové komunikace pravděpodobně dojde ke zhoršení akustické situace, avšak v jejím okolí musí být vždy splněny hlukové limity. Záměr tedy převádí dopravu z komunikací v centrální části města a obcí, kde dochází k překročení hlukových limitů a u kterých je dosažení limitů obtížně realizovatelné, na komunikaci technicky oddělenou od zástavby, u které lze protihlukovými opatřeními splnění limitů zajistit.

Negativní vlivy na bezpečnost dopravního provozu nebyly identifikovány.

Další rizika týkající se obyvatelstva a hygieny prostředí vesměs nejsou „objektivní“ či kvantifikovatelné povahy – dosažení příslušných mezních hodnot (hluk, ovzduší) je ve všech případech reálné. Je však nutno počítat s negativním působením v psychologicko-estetické rovině, tj. s pocitovým snížením pohody bydlení, nárůstem subjektivních pocitů obtěžování, ke zhoršení vnímání nové stavby přispívá také její estetické působení v krajině a v neposlední řadě i omezení průchodnosti území směrem od sídla do volné krajiny. V místech přiblížení silnice k obytné zástavbě je třeba realizovat opatření k minimalizaci vlivů na obyvatele (vegetační úpravy, protihluková opatření, zajištění průchodnosti území).

Krátkodobé lokální vlivy (hodnocení -1) představují obvyklé dočasný nárůst hlukové zátěže a zhoršení pohody bydlení v bezprostředním okolí stavby a podél přístupových tras při výstavbě záměru, zejména ve fázi zemních prací (hluk, prašnost a obtěžující faktory související s pohybem nákladních vozidel i se samotnou stavbou). Je tedy nezbytné vést související nákladní dopravu v maximální možné míře mimo kontakt s obytnou zástavbou.

Co se týče kvantifikace rizika, v tomto případě nebyl vysloven požadavek na realizaci protihlukových opatření s 3 dB rezervou, neboť zde nebyly identifikovány potenciálně významné kumulativní vlivy. Platí nicméně požadavek splnění hlukových limitů (50 dB v noci) u veškeré chráněné zástavby vč. nejbližších domů, u vzdálenější zástavby budou proto hodnoty nižší. Hodnocení bylo proto provedeno samostatně pro nejbližší domy (cca 50 osob), kde byl

uvažován hluk na úrovni 50 dB v noci a pro navazující zástavbu (250 osob) s průměrnou expozicí 47 dB v noci. Hluk ve dne byl uvažován opět o 8 dB vyšší než v noční době.

Pro vlivy znečištění ovzduší byl na základě provedeného orientačního výpočtu uvažován průměrný imisní příspěvek k průměrným ročním koncentracím PM₁₀ ve výši 0,7 µg.m⁻³ pro celou nejvíce ovlivněnou zástavbu (300 osob). Výsledky hodnocení jsou pak následující:

a) pro znečištění ovzduší (suma za celou populaci 300 osob)

- Nové případy chronické bronchitidy: 0,004 případu/rok
- Hospitalizace z důvodů dýchacích obtíží: 0,0015 případu/rok
- Hospitalizace z důvodů srdečního selhání: 0,0009 případu/rok
- Dny s příznaky (lehčí respirační příznaky včetně kašle): 6,8 dnů/rok (tzn. 33 minut na osobu a rok)
- Dny s lehčími respiračními příznaky, včetně kašle, u dětí v běžné populaci: 3,9 dnů/rok
- Dny užívání bronchodilatátorů - dospělí: 1,2 dnů/rok
- Dny užívání bronchodilatátorů - děti: 0,03 dne/rok
- Chronická úmrtnost - počet ztracených roků života vlivem chronické expozice: 0,1 roku (3,1 hod na osobu a rok)
- Dny omezené aktivity: 11,1 dnů/rok

b) pro hluk

- podíl obtěžovaných a silně obtěžovaných obyvatel: 22,4 % v krajních domech, 19 % ve zbývajících nejvíce dotčené zástavbě
- podíl osob s rušením a silným rušením spánku: 13,1 % v krajních domech, 10,7 % ve zbývajících nejvíce dotčené zástavbě
- nárůst počtu případů infarktu myokardu: 0,0004 případu

Z provedené kvantifikace je zřejmé, že míra zdravotních účinků je nízká až zanedbatelná a v praxi při ovlivněné populaci zcela nerozpoznatelná (např. u hospitalizací se jedná výpočtově v součtu všech případů o tisíce jedinců). Hluk z provozu komunikace bude u části obyvatel představovat zdroj obtěžování a rušení spánku, bude se jednat řádově o desítky osob.

Vzdálenější exponovanou zástavbou je navazující zástavba obou sídel a přilehlá zástavba Vestce. Počet obyvatel se zde pohybuje na úrovni stovek osob, míra ovlivnění však již bude výrazně nižší.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Koridor kříží Vestecký a Olšanský potok a jejich záplavové území v km 2,0 a plochu stávající retenční nádrže Vestec na Vesteckém potoce (obec Vestec). Vzhledem k tomu, že se jedná o horní úsek toku, kde jeho vodnost není velká a záplavové území není široké, nebude ovlivnění významné, pokud bude přes záplavové území vybudován mostní objekt. Nutnost stavby retenčních nádrží bude vhodné posoudit s ohledem na stávající retenční nádrž Vestec na Olšanském potoce a s ohledem na Kunratické a Šeberovské rybniční soustavy níže v povodí, které by tuto funkci mohly zajistit. V blízkosti koridoru se dále nachází pramenní místo levobřežního přítoku Botiče, jehož ovlivnění též nelze zcela vyloučit.

Zjištěné vlivy nebyly vyhodnoceny jako významné.

Vlivy na půdu

Vlivy na zemědělský půdní fond

Koridor je vymezen většinou své plochy na zemědělské půdě, přičemž převažují půdy průměrně až málo produkční zařazené do III. a IV. třídy ochrany (cca 17% půd z celkové výměry ZPF v koridoru jsou považovány za bonitně cenné - BPEJ 26000, 21500). Hůře produkční půdy jsou zařazeny do BPEJ 22604, 22601, 24814, 24811). ZPF slouží zemědělským účelům a je intenzivně využíván.

K výslednému záboru ZPF dojde pouze v rozsahu technického řešení komunikace, bude tedy řádově nižší. 2A-ZÚR SK koridor SOKP oproti původnímu vymezení místy zužuje, tj. dochází k menší vazbě ZPF v ploše koridoru. Vzhledem k bonitě půdy nacházející se v koridoru není vliv na ZPF hodnocen jako významně negativní. V průběhu realizace záměru dojde k dočasnému ovlivnění ZPF (dočasným záborů ZPF). Tomuto hodnocení též odpovídá závěr vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí (EIA), kde byl vliv na půdy hodnocen jako střední.

Vlivy na pozemky určené k plnění funkcí lesa

Koridor pouze nepatrně zasahuje do drobné enklávy hospodářského lesa (z hlediska lesního hospodářství bez zásadního významu) na území obce Jesenice. Vliv na lesy bude tedy celkově málo významný. Lze předpokládat, že v měřítku podrobnější přípravy záměru bude možné vlivy dále účelně minimalizovat.

Vlivy na horninové prostředí

Koridor není spojen s vlivy na horninové prostředí.

Vlivy na flóru, faunu, biologickou rozmanitost

Koridor není v přímém územním střetu s žádnou lokalitou ochrany přírody. Koridor je trasová ve vzdálenosti cca 500 m od PP Hrnčířské louky a regionálního biocentra Hrnčířské louky (na území hl. m. Prahy). Jedná se o ornitologickou lokalitu. Realizací záměru dojde ke zvýšení hladiny rušení, případně k mortalitě ptáků při střetu s projíždějícími vozidly. Přírodní biotopy realizací záměru dotčeny nebudou. Vliv hodnocen jako mírně negativní.

V průběhu realizace záměru, v době provádění stavebních prací, bude vyvolán vznik krátkodobých až střednědobých vlivů, ovlivněny budou stanovištní podmínky v okolí staveb.

Vlivy na krajinu

Území, ve kterém je vymezen koridor D054 je zatíženo významnými urbanizačními aktivitami. Charakter obcí při jižním okraji Prahy je v posledních dvou desetiletích významně ovlivněn a změněn. K původně menším sídlům byly přistavěny rozsáhlé rezidenční čtvrti a rozsáhlé skladovací areály. Hlavním důvodem tohoto trendu je vazba území na dálnici D1. Estetická kvalita obytných souborů je mnohdy nízká a to nejen z důvodu architektonické kvality staveb, ale také z důvodu jejich uspořádání, které významně přispívá ke geometrizaci celého širšího území.

Zastoupení krajinné zeleně není vysoké. V sídlech se nachází menší plochy sídelní zeleně. Ve struktuře krajiny převládají středně velké až velké zastavěné plochy a plochy zemědělské půdy. Krajinářsky a přírodovědně významnou lokalitou je Průhonický park. Trasa se dostává do blízkosti Průhonického parku, jeho hodnoty však dotčeny nebudou. Lokálními kulturními krajinnými dominantami jsou kostelní věže v obcích. Jejich vizuální význam je však setřen přítomností řady opticky výraznějších antropogenních dominant. Svou vizuální dominanci si z některých pohledů uchovává zámek v Průhonicích.

Vybudováním nové liniové stavby dojde k ovlivnění charakteru krajiny. Posílen bude jeho antropogenní charakter a geometrizace území, prohlouben bude proces fragmentace krajiny. V území jsou poměrně hustě lokalizovaná menší až středně velká sídla. Vybudováním

koridoru dojde k narušení jejich vzájemných prostorových i vizuálních vazeb. Na území Středočeského kraje není koridor trasován v území krajinně cenném.

V průběhu realizace záměru, v době provádění stavebních prací, bude vyvolán vznik krátkodobých až střednědobých vlivů na krajinu. Dojde k lokálnímu ovlivnění charakteru území, ovlivnění kvality krajinného rázu, ovlivnění přírodních, kulturních a antropogenních hodnot.

Vlivy na kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky

Koridor není spojen s vlivy na památkovou ochranu ani hmotné statky.

D204 - ŽELEZNIČNÍ TRAŤ PRAHA – BYSTRICE U BENEŠOVA

(Krajským soudem v Praze zrušený úsek Praha – Strančice)

Vlivy na ovzduší

Koridor D204 lokálně zasahuje do území s překročením imisních limitů pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu, záměr však nebude zdrojem znečištění ovzduší. Podpora rozvoje železniční dopravy a zvyšování její atraktivity má potenciál snížení emisí z automobilové dopravy převzetím části dopravních výkonů, z dlouhodobého hlediska tak má pozitivní vliv (+1).

Krátkodobé lokální vlivy (hodnocení -1/0) představují obvyklý dočasný nárůst imisní zátěže v bezprostředním okolí stavby a podél přístupových tras při výstavbě záměru.

Vlivy na obyvatelstvo, hlukovou zátěž, veřejné zdraví

Záměr koridoru je součástí IV. tranzitního železničního koridoru. Koridor trati je veden v novém území mimo stávající železniční trať č. 221 Praha – Benešov u Prahy z důvodu uvolnění stávající trati pro intervalovou a taktovou regionální dopravu.

K překročení limitů v okolí stávající železniční trati č. 221 nedochází, jelikož tato trať prošla v nedávné době optimalizací a hlukové limity pro železniční dopravu jsou v jejím okolí splněny. Lokality s překročením limitů pro silniční dopravu jsou záměrem dotčeny v místech křížení významných silničních tahů nebo přiblížení k nim. Jedná se o dálnici D1, silnici II/101 a II/107. Jelikož se však v navrhovaném úseku hranice Prahy – Strančice předpokládá převážně tunelové vedení tratě, nebude v těchto místech docházet k dalšímu navýšení hlukové zátěže. Výjimkou tvoří prostor mezi sídly Otice, Světlá a Svojšovice, kde se předpokládá povrchové vedení koridoru. V této lokalitě je nutnou podmínkou realizace protihlukových opatření minimálně na úroveň limitů u veškeré chráněné zástavby.

Podpora rozvoje železniční dopravy a zvyšování její atraktivity má potenciál převzetí části dopravních výkonů individuální automobilové dopravy. Nová vysokorychlostní trať tak bude mít všeobecně dlouhodobý pozitivní vliv (hodnocení +1).

Pouze v prostoru sídel Otice, Světlá a Svojšovice budou převládat vlivy negativní, a to z toho důvodu, že nová trať bude pro obyvatele dotčených obcí zdrojem zátěže (hluk, dělicí efekt, estetické působení), nepřinese jim však zlepšení dopravní dostupnosti, neboť vzhledem k velikosti obcí nelze předpokládat vybudování železniční stanice na tranzitního železničního koridoru v tomto území (hodnocení -1). Podmínkou realizace je zajištění splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby podél trati, a dále zajištění dostatečně rozsáhlých opatření k minimalizaci účinku dělicího efektu (tj. pěších spojení skrz těleso trati) a k minimalizaci estetického působení stavby (ozelenění).

Záměr nebude mít vliv na dopravní bezpečnost v dotčených sídlech.

Krátkodobé lokální vlivy (hodnocení -1) představují obvyklé dočasný nárůst hlukové zátěže a zhoršení pohody bydlení v bezprostředním okolí stavby a podél přístupových tras při

výstavbě záměru, zejména ve fázi zemních prací (hluk, prašnost a obtěžující faktory související s pohybem nákladních vozidel i se samotnou stavbou). Je tedy nezbytné vést související nákladní dopravu v maximální možné míře mimo kontakt s obytnou zástavbou.

Kvantifikace vlivů na zdraví obyvatel je v tomto případě provedena pouze pro vlivy hluku, neboť záměr nebude zdrojem znečištění ovzduší. Hodnocení je provedeno pro okrajovou zástavbu zmíněných sídel Otice, Světlce a Svojšovice, počet obyvatel nejvíce exponovaných domů je nejvýše 100. Vzhledem k požadavku splnění hlukových limitů byl proveden výpočet pro limitní hodnotu 55 dB ve dne a 50 dB v noci (korekce na ochranné pásmo dráhy není vzhledem k situování záměru uvažována). Výsledné hodnoty jsou následující:

- podíl obtěžovaných a silně obtěžovaných obyvatel: 14,8 %
- podíl osob s rušením a silným rušením spánku: 10 %

Po připočtení dalších obyvatel ve vzdálenější zástavbě (kteří budou exponováni nižším úrovním hluku, ale bude jich větší počet) je možné odhadovat celkový počet obtěžovaných a rušených osob na řádově desítky. Ohrožení zdraví obyvatel se v souvislosti s realizací záměru nepředpokládá.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Koridor kříží v povrchovém úseku Pitkovický potok v km 13. V tunelovém úseku se poté přibližuje k jeho levobřežnímu přítoku s drobnými vodními plochami (místní část Stránčic Všechnomy). Celá trasa je v oblasti, kde hrozí nebezpečí z přívalových srážek (dle Identifikace kritických bodů, VÚV TGM Brno 5/2014) – kritické body: Kuří, Krabošice, Říčany, Voděrádky Svojšovice, Všechnomy. Stavba (násypy či zářezy) přeruší a odkloní přirozený odtok povrchových vod. Drážní těleso příliš neomezí vsakování srážkových vod a neurychlí povrchový odtok. V řešeném území je koridor veden vesměs poblíž rozvodnic, což může v povrchových úsecích příznivě zkracovat délky svahů při kritickém odtoku. Budoucí železnice bude vedena na značné části v tunelových úsecích, což se může promítnout do režimu oběhu podzemních vod, neboť dojde k ovlivnění přirozené skladby geologického podloží. Zjištěné vlivy nebyly vyhodnoceny jako významné.

Vlivy na půdu

Vlivy na zemědělský půdní fond

Koridor je vymezen většinou své plochy na zemědělské půdě. Přibližně polovina plochy koridoru leží na produkčně méně cenných půdách v III. – V. třídě ochrany. (cca 55% půd z celkové výměry ZPF v koridoru jsou považovány za bonitně cenné – BPEJ 51100, 51200, 54200, 51500, 54200). V rámci těchto BPEJ převažují půdy v I. třídě ochrany. Hůře produkční půdy jsou zařazeny do BPEJ 52604, 52601, 52614, 54811, 56811, 52611, 52651. ZPF slouží zemědělským účelům a je intenzivně využíván.

Výsledná realizace záměru bude spojena s řádově menším zábořem ZPF neboť půdy bude nezbytné vyjmout pouze v rozsahu železniční tratě. 2A-ZÚR SK v rámci koridoru zobrazuje v přibližné podobě tunelové a pozemní úseky. Reálně je tedy předpokládáno odnětí ze ZPF pouze v délce, kdy bude trať vedena po povrchu. V průběhu realizace záměru dojde k dočasnému ovlivnění ZPF (dočasné zábory). Výsledný vliv na zemědělskou půdu není hodnocen jako významný.

Vlivy na pozemky určené k plnění funkcí lesa

Koridor zasahuje do drobných enkláv hospodářského lesa na území obce Stránčice. Tyto lesní porosty jsou místy vázány na svahy nivy Pitkovického potoka. Nelze zcela vyloučit dotčení některých zalesněných lokalit, neboť se nacházejí v úseku, který bude pravděpodobně veden po povrchu a nikoliv v tunelech. Výsledný zábor však bude malého plošného rozsahu. Vzhledem k velikosti těchto enkláv jim není přiřkládán zásadní hospodářský význam. Vliv na lesy proto nebyl vyhodnocen jako významný.

Vlivy na horninové prostředí

Koridor neprochází přes lokality s výskytem ložisek nerostných surovin ani jejich zákonné ochrany. Cca 200 m od hranice koridoru na území správního obvodu města Říčany se nachází doposud netěžené výhradní ložisko cihlářských surovin – sprašové hlíny Kolovraty (včetně CHLÚ Kolovraty I.). K vazbě nerostných zásob v ochranném pilíři stavby nedochází, ovlivnění ložiska není předpokládáno. Nelze však zcela vyloučit dotčení ložiska v průběhu realizace záměru (např. bude-li součástí záboru stavby). Úsek budoucí železnice je v tomto území předpokládán jako tunelový. Konečnou významnost potenciálního vlivu bude možné identifikovat v dalších fázích projektové přípravy záměru v závislosti na hloubce uložení a množství zásob. Ložisko bude těženo povrchovým způsobem. Vzhledem k mladšímu stáří nerostné suroviny (kvartér) je předpokládáno, že hlavní zásoby se budou nacházet už v přípvrchové zóně (podorníči).

Vlivy na flóru, faunu, biologickou rozmanitost

Koridor není v přímém územním střetu s žádnou lokalitou ochrany přírody. Nejblíže koridoru se nachází Přírodní park Botič-Milíčov (1 km). Přírodní biotopy realizací záměru dotčeny nebudou. Vliv hodnocen jako nulový.

V průběhu realizace záměru, v době provádění stavebních prací, bude vyvolán vznik krátkodobých až střednědobých vlivů, ovlivněny budou stanovištní podmínky v okolí staveb.

Vlivy na krajinu

Reliéf území, ve kterém je koridor vymezen lze hodnotit jako mírně zvlněný, se stoupající dynamikou směrem k jihu. Nejvyšším bodem území přímo dotčeného realizací záměru je vrch Radimovka 506 m n. m. severozápadně od Velkých Popovic. Charakter území, ve kterém je vymezen koridor D204, je dán významnou antropogenní osou – tělesem dálnice D1. Také v tomto prostoru je charakter sídel významně ovlivněn urbanizačními procesy (rezidenční plochy a průmyslové a logistické areály). Obce ve vzdálenější poloze od dálnice D1 si přesto zčásti zachovaly svůj původně zemědělský charakter (sídla ve větší vzdálenosti od dálnice D1). Naopak původní charakter např. Jažlovic a Modletic byl zcela setřen. Rozsáhlé haly pro skladování se nachází při exitu 15 dálnice D1. Mimo urbanizovaných ploch jsou v území zastoupeny především středně velké bloky orné půdy. U Jažlovic se nachází plošně významný jabloňový sad. Podíl krajinné zeleně není významný. Krajinná zeleň je zde zastoupena ve formě doprovodné zeleně vodních toků (údolí Pitkovického potoka se skalkami) a komunikací. Plošně významnější lesní a krajinná zeleň se nachází jižně a jihovýchodně od Říčan, v okolí Velkých Popovic a Kunic. Od Velkých Popovic směrem k jihu se nachází významné lesní plochy a kvalita krajinného prostředí je zde významně vyšší. Území jižně od Velkých Popovic je vyhlášeno přírodním parkem Velkopopovicko. V obcích přiléhajících vymezenému koridoru D204 je poměrně hojně zastoupena sídelní zeleň.

Lokálními kulturními krajinnými dominantami území jsou kostelní věže a drobné sakrální památky.

Nová železniční trať bude v území působit jako nová výrazná antropogenní linie. Posílen bude jeho antropogenní charakter a geometrizace území, prohlouben bude proces fragmentace krajiny. V území jsou poměrně hustě lokalizovaná menší až středně velká sídla. Vybudováním koridoru dojde k narušení jejich vzájemných prostorových i vizuálních vazeb. V úsecích řešených tunelově jsou vlivy na krajinu a její ráz hodnoceny jako nulové.

V průběhu realizace záměru, v době provádění stavebních prací, bude vyvolán vznik krátkodobých až střednědobých vlivů na krajinu. Dojde k lokálnímu ovlivnění charakteru území, ovlivnění kvality krajinného rázu, ovlivnění přírodních, kulturních a antropogenních hodnot.

Vlivy na kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky

Koridor nepatrně zasahuje do území s potenciálním výskytem archeologických nálezů ÚAN II. kategorie vymezené v místě středověkého a novověkého jádra sídla Svojšovice.

Vzhledem k předpokládanému vedení budoucí železnice v tomto úseku v tunelu nebude výsledný vliv na archeologické dědictví významný. Ochranu hodnot lze zajistit záchranným archeologickým výzkumem.

Koridor dále na dvou místech přechází přes souvislé zastavěné území. Západní okraj města Říčany tvořený rozvíjející se obytnou, výrobní a skladovací zástavbou a místní částí Strančic Všechnomy. Historické jádro sídla leží celé v ploše koridoru, koridor dále zasahuje do ploch pro výrobu a skladování nacházející se v prostoru u MÚK D1 a silnice II/107. I v tomto případě je předpokládáno, že železnice tyto lokality překoná tunely. Vliv na hmotné statky – existující zástavbu tak bude významně snížen. Z důvodu ražby jednotlivých tunelových úseků však nelze vyloučit dotčení zástavby v průběhu realizace záměru, např. v důsledku vibrací apod. Významnost vlivu bude možné přesně definovat až v podrobnější projektové přípravě záměru.

Zjištěné vlivy nejsou hodnoceny jako významné.

D300 - PLOCHA ROZVOJE LETIŠTĚ PRAHA/RUŽYŇ (Letiště Václava Havla Praha)

Vlivy na ovzduší

Záměr D300 zasahuje do území s překročením imisních limitů pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu.

Samotný vliv provozu letiště na kvalitu ovzduší v jeho okolí není příliš významný (na rozdíl od hlukového zatížení). Letiště je sice významným plošným zdrojem emisí, k nárůstu imisní zátěže však dochází především ve vlastním prostoru letiště. Rozšíření letiště o paralelní dráhu bude sice spojeno s nárůstem imisní zátěže v části území, z provedených analýz však vyplývá, že nárůst imisní zátěže se bude odehrávat převážně ve vlastním prostoru letiště u hranice nově uvažované dráhy a nezpůsobí překročení imisních limitů v okolní obytné zástavbě. U části zástavby naopak dojde k (obdobně mírnému) snížení imisních příspěvků s ohledem na utlumení provozu vedlejší RWY 12/30. Letiště, které je založené na principu paralelních drah navíc umožňuje optimálnější rozložení provozu, redukuje pojíždění, a tím snižuje spotřebu paliva i produkce emisí. Ve výsledku je tak možné dopady na okolí hodnotit jako ambivalentní a mírné (-1/+1).

V rámci procesu EIA k záměru paralelní dráhy bylo vysloveno několik opatření s přímou vazbou na ochranu ovzduší, které je nutno dodržet (viz příloha 2). Jedná se zejména o realizaci výsadeb dřevin, omezení provozu pomocných energetických jednotek letadel, čištění ploch komunikací, preferenci hromadné dopravy a monitoring kvality ovzduší v okolí letiště. K minimalizaci imisních dopadů provozu letiště pak samozřejmě slouží i veškerá další opatření a podmínky realizace, primárně určená pro ochranu před hlukem, která jsou spojena buď s omezením provozu letiště, nebo s kompenzacemi jeho dopadů na životní prostředí v okolních obcích.

Krátkodobé lokální vlivy (hodnocení -1) představují obvyklý dočasný nárůst imisní zátěže v bezprostředním okolí stavby a podél přístupových tras při výstavbě záměru. Rovněž pro fázi realizace záměru byla v rámci EIA uložena opatření, která je nutno dodržet.

Vlivy na obyvatelstvo, hlukovou zátěž, veřejné zdraví

Provoz Letiště Václava Havla Praha je přirozeně velmi významným zdrojem hluku, který působí na okolní území. Realizace záměru D300 podstatným způsobem změní rozložení pohybů letadel a tedy i hlukové poměry v území. Zvýšení hlukové zátěže je nutno předpokládat především ve směru letů. Nová paralelní dráha přinese navýšení provozu letiště avšak obyvatelstvo zasáhnuté hlukovým zatížením z nově vybudované paralelní dráhy je menší než pokud by došlo k obdobnému zvýšení počtu letů, avšak při zachování provozu na stávajících drahách, což by vedlo k nárůstu využití RWY 12/30. V tomto případě by docházelo k vyššímu hlukovému zatížení území Prahy 6 (zejména oblasti Ruzyně, Bílá Hora, Fialka), Prahy 17

(zejména Řepy) a Prahy 5 (oblasti Motol, Stodůlky, Butovice), tedy lokalit s vysokou hustotou osídlení. To potvrzuje i akustická studie, která je součástí Vyhodnocení vlivu ZÚR hl. m. Prahy aktualizace č. 1 na udržitelný rozvoj území, která porovnává v případě rozšíření o paralelní dráhu RWY 06R/24L varianty s ponecháním současného stavu a s novou paralelní drahou. Dle této studie není navýšení počtu ovlivněných obyvatel hlukovou zátěží oproti současnému stavu u výstavby nové paralelní dráhy tak významné jako u varianty, kdy by došlo k navýšení počtu letů na RWY 12/30, což je především způsobeno nárůstem počtu vzletu a přistání a počtem hodnocených obyvatel v rámci prováděných analýz.

Hodnocení záměru je nutně ovlivněno již existujícími dokumenty, zejména Stanoviskem k záměru „Paralelní dráha RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně“ podle zákona č. 100/2001 Sb. (dále jen „Stanovisko k EIA“). Toto stanovisko uvádí nejméně 26 opatření pro fázi projektové přípravy a provozu záměru s přímou vazbou na snížení dlouhodobého působení hluku z letiště (u dalších opatření je vazba volnější, nebo jsou formulována obecně ke všem složkám životního prostředí). Jedním z opatření je navíc dodržení „Garance generálního ředitele...“, obsahující další podmínky. Oba dokumenty jsou uvedeny v příloze č. 2 této dokumentace. V souhrnu lze uvést, že opatření zahrnují:

- omezení počtu pohybů letadel pro denní a noční dobu
- omezení maximální vzletové hmotnosti a hlukových emisí letadel pro noční provoz
- vymezení ochranných hlukových pásem a podmínky pro realizaci opatření uvnitř těchto pásem
- samostatné podmínky pro řešení situace u nejvíce dotčených objektů
- požadavky na postupy v nestandardních situacích, které by mohly zapříčinit i jen dočasný nárůst hlukové zátěže
- podmínky pro provoz letadel nad letištěm (vymezení letových tratí, zákaz brždění reverzním tahem atd.)
- podmínky pro provoz ostatních zdrojů hluku (motorové zkoušky, startování letadel apod.)
- požadavky na monitoring hluku
- požadavek koordinace se záměry, které mají potenciálně kumulativní efekt
- kompenzační opatření ke snížení zátěže v okolních obcích

Příslušná opatření jsou promítnuta do map očekávané hlukové zátěže. Z těchto map vyplývá, že v části území přirozeně dojde (stejně jako dosud dochází) k překročení hlukových limitů, tuto situaci bude nutno řešit vyhlášením ochranného hlukového pásma a postupy dle platné legislativy, při respektování podmínek uvedených ve Stanovisku k EIA.

Současné ochranné hlukové pásmo letiště odpovídá situaci užívání letových drah, kdy limitní izofona pro noční hluk zasahuje ve směru RWY 12/30 hustě osídlená území Praha 17 a Prahy 6, ve směru RWY 06/24 se jedná o zástavbu obcí Horoměřice, Jeneč a Kněžves. Ochranné hlukové pásmo vymezené pro rozšířený provoz na dvou paralelních drahách již nezasahuje do hustě osídlených částí Prahy. Ve směru RWY 06R/24L však nově zasahuje zástavbu na území městské části Praha - Nebušice, Praha - Suchdol a Praha - Lysolaje. Částečně zasahuje i na území městských částí Praha 6 a Praha 8, avšak zde se již jedná pouze o jednotlivou zástavbu na okraji hlukového pásma.

Mezi pozitiva záměru patří též výrazné zvýšení bezpečnosti leteckého provozu na daném letišti díky redukci křížení aktivních drah; na straně negativ je naopak nutno uvést celkové snížení pohody obyvatel nově dotčených sídel (bez ohledu na skutečnou kvantifikaci zátěže je nový zdroj hluku vždy vnímán jako více obtěžující než zdroj, který v území dlouhodobě působí) a vliv dělicího účinku nové stavby. Pro snížení dělicího efektu jsou ve Stanovisku k EIA rovněž uložena příslušná opatření, zahrnující vybudování nových komunikací pro pěší a cyklisty, která je nutno dodržet.

Vliv záměru na bezpečnost automobilové dopravy bude minimální.

Jak je patrné, do výsledného hodnocení je nutno promítnout řadu efektů, od středně (lokálně až významně) negativních, přes mírně negativní po mírně až středně pozitivní. V souhrnu je záměr – za předpokladu dodržení podmínek uvedených v příloze 2 – hodnocen jako přijatelný, s převládajícím mírně negativním hodnocením (-1).

Krátkodobé lokální vlivy (hodnocení -1) představují obvyklé dočasný nárůst hlukové zátěže a zhoršení pohody bydlení v bezprostředním okolí stavby a podél přístupových tras při výstavbě záměru. Rovněž pro fázi realizace záměru byla ve Stanovisku k EIA uložena opatření, která je nutno dodržet.

Součástí záměru D300 je též rozšíření plochy letiště v prostoru u prahu THR 06 stávající hlavní dráhy RWY 06/24 (severozápadní část záměru). Toto rozšíření je vyvolané záměrem letiště na prodloužení stávající hlavní dráhy RWY 06/24 o 285 m ve směru 24 na požadovanou celkovou délku dráhy 4000 m. V souvislosti s rozšířením nedojde k rozšíření schváleného ochranného hlukového pásma letiště, vlivy této části záměru na akustickou situaci okolní zástavby (ve smyslu navýšení hluku z leteckého provozu vlivem záměru) se nepředpokládají.

Vyhodnocení vlivů záměru na zdraví obyvatel bylo provedeno v rámci Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. (dále jen „Dokumentace EIA“). Jeho závěry lze považovat za platné, a proto jsou použity i pro charakterizaci vlivů záměru D300 na obyvatele v tomto dokumentu. V Dokumentaci EIA jsou samostatně hodnoceny vlivy z hlediska znečištění ovzduší a hluku. V případě znečištění ovzduší je konstatováno následující:

- Pro odhadovanou úroveň znečištění ovzduší suspendovanými částicemi PM₁₀ a oxidem dusičitým bylo provedeno kvantitativní vyhodnocení zdravotního rizika. V ukazateli let ztráty života vychází vlivem imisního pozadí průměrná ztráta 0,7 dne za rok na jednoho obyvatele. U ukazatele chronické respirační nemoci u dětí vychází vlivem imisního pozadí proti teoretickému stavu při zcela čistém ovzduší zvýšení nemoci cca o 1 den s příznaky na jedno dítě a rok. Podíl imisního vlivu provozu letiště Ruzyně včetně související pozemní dopravy v cílovém stavu v roce 2020 na tomto riziku není významný, v obou uvedených ukazatelích se teoreticky se projevuje v řádu setin dne. Imisní zátěž hodnoceného zájmového území v okolí letiště Ruzyně benzenem, jakožto látky s prokázaným karcinogenním účinkem, nepřekračuje hranici přijatelné míry rizika. Imisní příspěvek z letecké dopravy, vypočtený v rozptylové studii, je u této látky stejně jako u ostatních hodnocených složek imisí těkavých organických látek, z hlediska ovlivnění celkové imisní situace i zdravotního rizika zanedbatelný. Toto konstatování platí i pro možný aditivní účinek hodnocených škodlivin.

Závěry hodnocení provedeného v Dokumentaci EIA tak potvrzují výše uvedenou skutečnost, že záměr nebude mít nijak podstatný vliv na kvalitu ovzduší a tedy ani na míru zdravotního rizika spojeného s imisní zátěží.

Zcela odlišná situace je v případě hluku. Záměr bude mít poměrně komplexní (zdaleka ne pouze negativní) dopady na expozici obyvatel hlukem z leteckého provozu. V podstatné části území dojde k zlepšení situace (viz výše).

Hodnocení vlivů na veřejné zdraví (v doplněné verzi, která byla zveřejněna jako součást Posudku EIA) shrnuje ve svém závěru následující skutečnosti:

Na základě vyhodnocení doplněných podkladů pro variantu 2020-A a uvážení všech shora uvedených nejistot, lze konstatovat následující závěry:

1. Z hlediska odborného lze konstatovat, že hluk z letecké dopravy není v chráněném venkovním prostoru, resp. chráněném venkovním a vnitřním prostoru staveb, zdrojem nízkofrekvenčního hluku ani hluku s tónovou složkou.

2. V případě vybudování paralelní RWY 06R/24L se distribuce hlukové zátěže okolí letiště v denní době změní. Hluku z leteckého provozu bude ve zvýšené míře vystaveno území východně od RWY 06R/24L (přiletý), pruh území zasahující Suchdol a Lysolaje bude vystaven v denní době hluku okolo limitní úrovně LAeq,16h = 60 dB nebo mírně vyšší; limitní izofona se

bude dotýkat severního okraje Nebušic. Sníží se zátěž lokality Starý Suchdol v neprospěch středu Nového Suchdola.

Obce západně od letiště leží většinou mimo osy obou drah a hluku blízcímu se hygienickému limitu pro denní dobu budou vystaveny jen jejich okrajové části; týká se to především Jenče, zčásti také Kněževsi.

Hluková zátěž z přeletů území jižně od letiště (Praha 4, 5, 6, 17) bude po zprovoznění RWY 06R/24L na větší části území menší.

Z porovnání varianty 2006 a 2020-A vyplývá, že ve variantě 2020-A bude celkem v posuzovaných lokalitách exponováno o 2 245 osob více než ve variantě 2006 (uvažován deskriptor $L_{dn} > 55$ dB)

3. V noční době se akustická situace v okolí letiště vlivem paralelní RWY oproti současnému stavu v zásadě nezmění, protože nová RWY nebude používána v noční době. Naopak se vlivem snížení letů v noční době a realizací dalších kroků Akčního plánu očekává mírné zlepšení akustické situace (o cca 1 dB). Je nutné upozornit na skutečnost, že provozem na dráhovém systému s paralelní dráhou 06R/24L bude významně omezen počet nočních pohybů (letů) na hlavní dráze 06L/24R na max. 40 při srovnání s výchozím stavem 46 nočních pohybů (rok 2006) a současným stavem 58 pohybů (2008).

4. V noční době bude hlukem z přeletů stále zatížena lokalita Starý Suchdol, střed Nového Suchdola bude bez hlukové zátěže. Výsledná hluková zátěž území Praha Suchdol zůstane po zprovoznění RWY 06R/24L přibližně zachována.

Hluku v noční době bude vystaveno území východně od RWY 06L/24R (přilety), zejména Horoměřice, část Starého Suchdola a část Přední Kopaniny. Obce západně od letiště leží většinou mimo osy obou drah a hluku blízcímu se hygienickému limitu pro noční dobu budou vystaveny jen jejich okrajové části; týká se to především Jenče, zčásti také Kněževsi.

Z porovnání varianty 2006 a 2020-A vyplývá, že ve variantě 2020-A bude celkem v posuzovaných lokalitách exponováno o 1 479 osob méně než ve variantě 2006 (uvažován deskriptor $L_n > 45$ dB).

5. Největší hlučností z hlediska expozice maximálním hodnocení možných negativních účinků hluku z dopravy se jedná o krátkodobou a přerušovanou expozici hlukem, pro jejíž vyhodnocení nejsou k dispozici odborné podklady.

6. Do celkového počtu posuzovaných obyvatel nebylo zahrnuto cca 2 260 studentů, resp. uživatelů kolejí České zemědělské univerzity v Praze 6 - Suchdole. Důvodem je skutečnost, že z hlediska hodnocení možných negativních účinků hluku z dopravy se jedná o krátkodobou a přerušovanou expozici hlukem, pro jejíž vyhodnocení nejsou k dispozici odborné podklady.

Ze stejného důvodu není hodnocen vliv expozice na zahrádkářské osady situované v posuzovaných územích.

Ke kvantitativním výsledkům, týkajících se rušení spánku, obtěžování a kardiovaskulárních onemocnění, je tedy nutné přistupovat s uvědoměním si všech nejistot, které do hodnocení vstupují. Jedná se tedy o informativní srovnání.

7. Údaj o počtu obyvatel se subjektivně rušeným spánkem je na jednu stranu podhodnocený, protože nebyly k dispozici podklady týkající se hlukového pásma $L_n = 40$ až 45 dB, ve kterém se již rušivý účinek na kvalitu spánku může projevit.

Důvodem, proč tyto nízké hladiny nebyly zohledněny již v akustických studiích, je skutečnost, že takto nízké zatížení hlukem z letecké dopravy je v tak rušné aglomeraci jako je Praha a její blízké okolí, přemaskováno hlukem z ostatních zdrojů, tzn., že tzv. hladina hluku pozadí (= zatížení hlukem z ostatních zdrojů) je vyšší než hladina $L_{Aeq,8h} = L_n = 40$ až 45 dB z letecké dopravy.

Na obtěžující a rušivý účinek hluku z letecké dopravy má vliv i konkrétní počet a intenzita jednotlivých hlukových událostí (přeletů), což výstupy akustické studie v podobě ekvivalentních hladin akustického tlaku nepopisují. Zde se to týká lokality Na Padesátníku, kde budou dosahovány vysoké hladiny L_{max} (až 80 dB). Největší hlučností z hlediska expozice maximálním hodnotám akustického tlaku bude tedy exponována lokalita Na Padesátníku, která je díky tomu naprosto nevhodná k bydlení (na území Hl. m. Prahy).

Z porovnání obou variant v posuzovaných lokalitách vyplývá, že hlukem z leteckého provozu bude po případné realizaci RWY celkem rušeno ve spánku lehce o 255 osob méně, z toho vysoce rušeno bude o 98 méně.

8. U subjektivního faktoru obtěžování bude po realizaci RWY možné očekávat nárůst o 1 320 osob lehce obtěžovaných, z toho o 330 více osob vysoce obtěžovaných.

9. Rizika kardiovaskulárních chorob, tj. případné zvýšené nemocnosti infarktem myokardu, ischemické choroby srdeční a hypertenze vlivem hluku z letecké dopravy vychází u obyvatel zájmového území pro variantu 2020-A mírně menší než pro současný stav (variantu 2006).

Rizika ze silniční a drážní dopravy nebyla z hlediska KVO hodnocena.

10. Při interpretaci těchto závěrů je však nutné mít na paměti, že hluk je bezprahová noxa a tudíž se shora uvedené výsledky vztahují na běžnou, exponovanou populaci. U citlivých skupin zejména dětí a starších a nemocných osob, lze negativní účinky hluku očekávat i při nižších hladinách hluku v chráněných venkovních prostorech.

11. Lze konstatovat, že realizace paralelní dráhy bude mít mírné až středně negativní dopady na touto expertízou posuzované území. V denní době, zejména na lokality Suchdol, Nebušice a Jeneč, v noční době na lokalitu Suchdol.

Zlepšení lze očekávat u lokalit Horoměřice a Řepy, a to v denní i noční době

S ohledem na výše uvedené je však nutné mít na paměti, že při kvantitativní charakterizaci rizika expozice hluku jde spíše o kvalifikovaný odborný odhad počtu obyvatel.

Výše uvedené odborné závěry platí pouze pro podklady, tj. vstupní data tak, jak byla k tomuto zpracování poskytnuta.

Výsledky hodnocení vlivů na veřejné zdraví byly jedním ze vstupů do procesu EIA, v jehož rámci byly odborně oponentovány, doplněny na základě oponentury a opakovaně projednány s orgány ochrany veřejného zdraví i ochrany životního prostředí. Výstupem procesu je výše citované Stanovisko EIA, které uvedené výsledky zohledňuje a stanoví daný soubor opatření k minimalizaci vlivů na obyvatele. V rámci předloženého dokumentu je tento proces i jeho výstup na základě odborného posouzení, provedeného řešitelem, respektován, tzn. je vyžadováno dodržení shodného souboru opatření. Tato opatření jsou pak dále doplněna o další opatření v širším území, vyplývající z hodnocení kumulativních a synergických vlivů (kap. 6.2.).

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Nárůstem zpevněných ploch by mohlo dojít k vlivu na odtokové poměry a jakost vod - zpevněný povrch zabrání vsakování srážkových vod, urychlí a soustředí povrchový odtok do určitých míst.

Riziko ovlivnění kvality vody je eliminováno existencí dvou čistíren kontaminovaných srážkových a splaškových vod. Rekonstrukce ČKV + ČOV JIH je podmiňující investicí záměru paralelní dráhy. Na letišti Praha/Ruzyně jsou vybudovány vodohospodářsky zajištěné podzemní nádrže na látky závadné vodám. Ve vztahu ke Středočeskému kraji se jedná především o Stáčiště leteckých pohonných hmot a Centrální sklad leteckých pohonných hmot, kde jsou využívány nadzemní i podzemní nádrže. Největší objem je skladován v nadzemních nádržích v Centrálním skladu.

Dle zpracovaného vyhodnocení záměru na životní prostředí (EIA) bude součástí záměru rozšíření letiště (paralelní RWY 06R/24L) též řešeno odvádění srážkových vod ze zpevněných ploch v rámci vnitroareálového kanalizačního systému (rekonstrukce stávající ČOV +

ČKV Jih). V místech mimo nové zpevněné plochy bude pravděpodobně povrch upraven tak, aby umožňoval dobré zasakování neznečištěných srážkových vod a ukládání sněhu. V průběhu stavby může být ohrožena kvalita vod v blízkých vodotečích.

Existence a provoz letiště budou vždy zdrojem vlivu na odtokové poměry dotčeného území včetně recipientů, přičemž cílem navrhovaného řešení je, co jejich nejmenší reálně možné ovlivnění. Při realizaci všech plánovaných opatření (viz příloha 2 této dokumentace) nedojde k významnému ovlivnění odtokových poměrů ani ke zhoršení jakosti povrchových vod v recipientech. Úprava objemu retenčních nádrží umožní zachycení veškerých kontaminovaných vod a jejich nezávadné zneškodnění v rámci ČOV-Sever a ČOV-Jih. V případě Únětického potoka je nutné po zaústění vod z areálu Sever zachovat jeho schopnost provedení nadměrných průtoků do Tuchoměřického poldru. Pro celkové zlepšení ekologického stavu obou toků je však žádoucí jejich celková revitalizace včetně odstranění negativních vlivů v povodí, které nejsou spojeny s provozem letiště.

Podle stanoviska MŽP k posouzení vlivů záměru na ŽP z 26. 10. 2011 čj. 68161/ENV/11 je zřejmé, že již realizovanými a do doby realizace záměru plánovanými opatřeními v systému čištění odpadních vod v areálu Letiště Praha/Ruzyně provoz na paralelní dráze z hlediska vzniku nových srážkových vod nebude znamenat kvantitativní respektive kvalitativní ovlivnění nejbližších vodotečí Kopaninského a Únětického potoka.

Vlivy na půdu

Vlivy na zemědělský půdní fond

Plocha, resp. plocha pro novou paralelní RWY 06R/24L a plocha pro rozšíření stávající RWY 06/24, celým svým rozsahem leží na zemědělské půdě, přičemž převažují půdy bonitně cenné v I. třídě ochrany. Tj. cca 92 % z celkového zastoupení ZPF v rozvojové ploše (BPEJ 21000, 20200). Pouze cca 8 % poté tvoří méně produkčně cenné půdy zařazené do III. – V. třídy (BPEJ 22501, 22504, 22514, 23716). ZPF slouží zemědělským účelům a je intenzivně využíván.

V měřítku ZÚR je obecně předpokládáno, že dojde k dotčení ZPF v celém rozsahu vymezených rozvojových ploch. K jednoznačnému vyjmutí dojde v případě jednotlivých drah disponujících zpevněným povrchem. V jejich okolí až do oplocení areálu letiště již zpevněný povrch není v celém rozsahu předpokládán, nicméně i v tomto prostoru nebude zemědělská hospodářská činnost možná. Z hlediska vlivů na ZPF je tedy v měřítku ZÚR předpokládáno trvalé vyjmutí ze ZPF v rozsahu celých rozvojových ploch vymezených v 2A-ZÚR SK.

Dle zpracovaného vyhodnocení záměru na životní prostředí (EIA) pro paralelní RWY 06R/24L půjde o významný vliv na ZPF. 2A-ZÚR SK dále vymezuje plochu pro prodloužení stávající RWY 06/24, což bude také spojeno se zábořem kvalitních půd.

Vliv na ZPF byl proto celkově vyhodnocen jako významně negativní.

Vlivy na pozemky určené k plnění funkcí lesa

Obě plochy nepatrně zasahují do vzrostlé vegetace liniového charakteru - větrolamy, která je vedena též jako PUPFL (les hospodářský). Větrolamy jsou považovány za opatření související s provozem letiště Praha/Ruzyně, proto jejich ovlivnění není předpokládáno. Zároveň jim není přikládán z hlediska lesního hospodářství žádný význam. Negativní vliv na lesy nebyl proto identifikován.

Vlivy na horninové prostředí

Plocha není spojena s vlivy na horninové prostředí.

Vlivy na flóru, faunu, biologickou rozmanitost

Plocha se nachází cca 500 m od regionálního biocentra Hostouň. Přечиštěné odpadní vody z letiště budou svedeny do recipientů Únětický a Kopaninský potok (mimo povodí Zákolanského potoka s výskytem raka kamenáče). Nedojde k dotčení přírodních biotopů. Dojde

především ke zvýšení hladiny rušení v okolí v období stavby a provozu a k dílčímu omezení retenční funkce. Vliv na hodnocen jako mírně negativní. Nutno zajistit, aby i plochy, které budou rozšířením RWY dotčeny, byly odvodněny mimo povodí Zákolanského potoka.

V průběhu realizace záměru, v době provádění stavebních prací, bude vyvolán vznik krátkodobých až střednědobých vlivů, ovlivněny budou stanovištní podmínky v okolí staveb.

Vlivy na krajinu

Reliéf území, ve kterém jsou vymezeny plochy pro rozvoj letiště Praha – Ruzyně je rovinný, bez přírodních krajinných dominant. V obraze krajiny jednoznačně převládají antropogenní plochy a objekty. Řada z nich významného rozsahu a objemu. Ve struktuře krajiny se vedle rozsáhlých zastavěných ploch uplatňují středně velké až velké bloky orné půdy. Linie přírodního charakteru se v území nenacházejí. Je zde přítomna řada výrazných antropogenních linií – kapacitních komunikací (dálnice D1, D5, D6, D7). Území je výrazně fragmentováno a jeho prostupnost pro člověka je velmi obtížná. Zastoupení drobné krajinné zeleně je minimální. Krajinářsky významnou lokalitou v blízkosti vymezených ploch je Šárka (PPK Šárka – Lysolaje) na území města Prahy, soustava rybníků jižně od Hostovic a lesní komplex mezi Přední Kopaninou a Statenicemi s Kopaninským potokem.

Vlivy v důsledku využití navrhovaných ploch na krajinu jsou hodnoceny jako málo významné. Území je již v současné době výrazně ovlivněno stávajícím provozem letiště a charakterem zastavění.

V průběhu realizace záměru, v době provádění stavebních prací, bude vyvolán vznik krátkodobých až střednědobých vlivů na krajinu. Dojde k lokálnímu ovlivnění charakteru území, ovlivnění kvality krajinného rázu, ovlivnění přírodních, kulturních a antropogenních hodnot.

Vlivy na kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky

Plocha není spojena s vlivy na památkovou ochranu ani hmotné statky.

ZÁVĚREČNÉ SHRNUTÍ

Vlivy na ovzduší

Z hlediska vlivu na ovzduší jsou celkově vymezené plochy a koridory hodnoceny kladně. Identifikované negativní vlivy je možné minimalizovat za předpokladu dodržení navrhovaných opatření.

Realizace záměrů SOKP (D001 a D011) umožní propojení dálnic D7, D8 a D10 a zajistí uzavření SOKP v celém severním segmentu. Z hlediska vlivu na ovzduší bude dlouhodobým pozitivním vlivem této komunikace odvedení části vnější zdrojové a cílové dopravy mimo stávající komunikace na území hl. m. Prahy a snížení emisní zátěže území. V tomto úseku bude nejvýraznější ulehčení dopravní situace na území Dejvic, Bubenče, Holešovic, Libně a Karlína a v okrajových hustě osídlených oblastech (Letňany, Střížkov, Prosek a Kbely). Pozitivní efekt bude mít tento záměr i na propojení měst a obcí na území Středočeského kraje, které se nachází v lokalitě plánované výstavby. K trasám, u kterých je nutné překonání řeky Vltavy, tak již nebude nutné využívat komunikace na území hl. města Prahy nebo ve vzdálenějších sídlech kraje. Určité zhoršení kvality ovzduší a hlukové zátěže lze naopak očekávat v bezprostředním okolí jednotlivých staveb a v obcích, které se v okolí koridoru nacházejí.

V důsledku realizace záměru D006 dojde ke snížení imisní a hlukové zátěže v obci Postřizín, Kozomín a Klíčany, které jsou v současnosti zatíženy tranzitní dopravou. Současně dojde také k lepšímu napojení města Odolena Voda na dálnici D8. K určitému nárůstu emisní zátěže z dopravy dojde pouze u zástavby ve městě Odolena Voda.

Pozitivním vlivem záměru D054 bude odvedení části vnější zdrojové a cílové dopravy mimo stávající obytnou zástavbu. Nejvýraznější bude ulehčení dopravní situace v okolí silnice

II/603 (ulice Vídeňská) a dále pak na území městské části Praha - Šeberov a její části Hrnčírě. Záměr tak přispěje ke zlepšení imisní situace v okolí silnice II/603, městské části Praha - Šeberov a její části Hrnčírě. Provoz Vestecké spojky však bude mít i negativní vlivy, jelikož je záměr v jedné části veden v blízkém kontaktu s obytnou zástavbou v obci Průhonice - část Rozkoš a v okrajové zástavbě MČ Praha - Šeberov (část Hrnčírě), je nutno očekávat zhoršení kvality ovzduší a nárůst hlukové zátěže.

Vlivy záměru D204 na ovzduší jsou hodnoceny jako nulové.

Vliv záměru D300, vliv z provozu letiště na kvalitu ovzduší v jeho okolí není příliš významný. Letiště je sice významným plošným zdrojem emisí, k nárůstu imisní zátěže však dochází především ve vlastním prostoru letiště. Proto i vlivy záměru na kvalitu ovzduší jsou hodnoceny jako ambivalentní a mírné.

Vlivy na obyvatelstvo, hlukovou zátěž, veřejné zdraví

Z hlediska vlivu na obyvatelstvo a hygienu prostředí byly identifikovány potenciálně negativní vlivy. Ty je však možné minimalizovat za předpokladu dodržení navrhovaných opatření.

Realizace záměrů SOKP (D001 a D011) umožní propojení dálnice D7, D8 a D10 a zajistí uzavření SOKP v celém severním segmentu. Z hlediska vlivu na obyvatelstvo a hygienu prostředí bude dlouhodobým pozitivním vlivem této komunikace odvedení části vnější zdrojové a cílové dopravy mimo stávající komunikace na území hl. m. Prahy a snížení hlukové zátěže území. V tomto úseku bude nejvýraznější ulehčení dopravní situace na území Dejvic, Bubence, Holešovic, Libně a Karlína a v okrajových hustě osídlených oblastech (Letňany, Střížkov, Prosek a Kbely). Pozitivní efekt bude mít tento záměr i na propojení měst a obcí na území Středočeského kraje, které se nachází v lokalitě plánované výstavby. K trasám, u kterých je nutné překonání řeky Vltavy, tak již nebude nutné využívat komunikace na území hl. města Prahy nebo ve vzdálenějších sídlech kraje. Určité zhoršení hlukové zátěže lze naopak očekávat v bezprostředním okolí jednotlivých staveb a v obcích, které se v okolí koridoru nacházejí.

V důsledku realizace záměru D006 dojde ke snížení hlukové zátěže v obci Postřižín, Kozomín a Klíčany, které jsou v současnosti zatíženy tranzitní dopravou. Současně dojde také k lepšímu napojení města Odolena Voda na dálnici D8. K určitému nárůstu hlukové zátěže z dopravy dojde pouze u zástavby ve městě Odolena Voda.

Pozitivním vlivem záměru D054 bude odvedení části vnější zdrojové a cílové dopravy mimo stávající obytnou zástavbu. Nejvýraznější bude ulehčení dopravní situace v okolí silnice II/603 (ulice Vídeňská) a dále pak na území městské části Praha - Šeberov a její části Hrnčírě. Záměr tak přispěje ke snížení hlukové zátěže v okolí silnice II/603, městské části Praha - Šeberov a její části Hrnčírě. Provoz Vestecké spojky však bude mít i negativní vlivy, jelikož je záměr v jedné části veden v blízkém kontaktu s obytnou zástavbou v obci Průhonice - část Rozkoš a v okrajové zástavbě MČ Praha - Šeberov (část Hrnčírě), zde je nutno očekávat nárůst hlukové zátěže.

K ovlivnění hlukové zátěže řešeného území dojde v souvislosti s využitím navrhovaných ploch D300. Provoz Letiště Václava Havla Praha je přirozeně velmi významným zdrojem hluku, který působí na okolní území. Realizace záměru D300 podstatným způsobem změní rozložení pohybů letadel a tedy i hlukové poměry v území. Zvýšení hlukové zátěže je nutno předpokládat především ve směru letů, naopak ke snížení dojde zejména ve směru dráhy 12/30. Do hodnocení záměru se významně promítá skutečnost, že záměru bylo vydáno Stánovisko podle zákona č. 100/2001 Sb., které podmiňuje realizaci záměru rozsáhlým množstvím opatření, zaměřených zejména na snížení hlučnosti. Tuto skutečnost nelze z hodnocení vyčlenit, neboť prognózovaná úroveň hlukové zátěže je již počítána za předpokladu realizace uvedených opatření.

Očekávané vlivy lze pak porovnat na základě rozložení hranic ochranných hlukových pásem pro současný stav a výhledovou situaci po realizaci RWY 06R/24L. Současné ochranné hlukové pásmo letiště odpovídá situaci užívání letových drah, kdy limitní izofona pro noční hluk zasahuje ve směru RWY 12/30 hustě osídlená území Praha 17 a Praha 6, ve směru

RWY 06/24 se jedná o zástavbu obcí Horoměřice, Jeneč a Kněžves. Ochranné hlukové pásmo vymezené pro rozšířený provoz na dvou paralelních drahách již nezasahuje do hustě osídlených částí Prahy. Ve směru RWY 06R/24L však nově zasahuje zástavbu na území městské části Praha - Nebušice, Praha - Suchdol a Praha - Lysolaje. Částečně zasahuje i na území městských částí Praha 6 a Praha 8, avšak zde se již jedná pouze o jednotlivou zástavbu na okraji hlukového pásma.

Do výsledného hodnocení je nutno promítnout řadu efektů, od středně (lokálně až významně) negativních, přes mírně negativní po mírně až středně pozitivní. V souhrnu je zá-
měr – za předpokladu dodržení podmínek všech opatření k minimalizaci vlivů na obyvatele –
hodnocen jako přijatelný, s převládajícím mírně negativním hodnocením.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Vliv na hydrogeologické poměry (útvary podzemních vod, množství a jakost podzemních vod) – významný vliv nadlokálního charakteru se nepředpokládá, míra trvalého ovlivnění lokálních poměrů (jednotlivých zdrojů podzemních vod pro individuální zásobování vodou) bude záviset na zakládání jednotlivých staveb (vliv lze očekávat u staveb vedených v zářezu a v tunelu). Krátkodobé lokální vlivy v průběhu stavby (v úsecích, kde výkopové práce zasáh-
nou pod úroveň hladiny podzemní vody a kde by mohlo dojít k zasakování splachových vod ze staveniště nebudou významné.

Vliv na hydrologické poměry (útvary povrchových vod, množství a jakost povrchových vod, odtokové poměry) - významný vliv nadlokálního charakteru se nepředpokládá, míra trvalého ovlivnění lokálních poměrů (úprava tras drobných vodních toků, křížení záplavových území, vedení koryt v propustcích, snížení možnosti přirozeného zasakování dešťových vod do terénu vznikem nových zpevněných ploch, ovlivnění průtoků vody v tocích zaústěním odvodnění zpevněných ploch apod.) bude záviset na způsobu provádění jednotlivých staveb (ná-
spsy či zářezy, šířka stavby apod.).

Vymezené plochy a koridory místy kříží vodní toky, jejich údolní nivy nebo zasahují do menších vodních ploch. Dle zákona o ochraně přírody a krajiny jde o významné krajinné prvky – VKP (§ 3 zák. č. 114/1992 Sb.), pro které platí obecná ochrana. Zásahy do nich nesmí narušit jejich obnovu a ohrozit nebo oslabit jejich stabilizační funkci. K zásahům, které by mohly vést k poškození nebo zničení VKP nebo k oslabení či ohrožení jejich funkce (přeložky koryt vodních toků, zásahy do pobřežních porostů apod.), je nutné stanovisko orgánu ochrany pří-
rody. Krátkodobé lokální vlivy v průběhu stavby jednotlivých záměrů bude nutno eliminovat vhodným opatřením.

Vlivy na půdu

Vlivy na zemědělský půdní fond

Okolí Prahy se vyznačuje v rámci ZPF vysokým zastoupením kvalitních půd v I. a II. třídě ochrany (zpravidla v celém prstenci okolo města). Zároveň je zde vzhledem k přítomnosti hlavního města vytvářen vysoký tlak na ZPF spojený s jeho úbytkem. Zemědělská půda v okolí Prahy je zpravidla zemědělsky využívána. Vlivy na ZPF byly hodnoceny dle jednotlivých BPEJ, které vyhláška č. 48/2011 Sb., v platném znění, kategorizuje do pěti tříd ochrany. Měřítko ZÚR neumožňuje hodnotit vlivy na ZPF v podrobnosti katastrální mapy.

Plochy a koridory 2A-ZÚR SK mají v převážně většině vazby na Prahu (s výjimkou D006), jsou vymezeny částečně na jejím území a částečně na území SK. Dotčení kvalitních půd je proto nevyhnutelné, především pak půd v I. třídě ochrany, které zde převládají. Vzhle-
dem k povaze jednotlivých záměrů dopravní infrastruktury jsou možnosti minimalizace výsled-
ných vlivů omezené, vždy dojde k trvalému záboru ZPF.

S významnějším zábořem kvalitních půd bude spojen SOKP (D001, D011). Vý-
znamně negativní vliv byl potom identifikován u rozvojových ploch letiště Praha/Ruzyně (D300). Zbývající plochy a koridory (D006, D054, D204) budou spojeny s méně významným zábořem ZPF, zároveň budou v menším rozsahu dotčeny kvalitní půdy v I. a II. třídě ochrany.

Vlivy na pozemky určené k plnění funkcí lesa

Území, kam jsou 2A-ZÚR SK navrhovány jednotlivé plochy a koridory, se vyznačuje nízkou lesnatostí. Přítomny jsou především menší lesní enklávy v jinak urbanizované nebo zemědělsky využívané krajině. Prostupnost území z hlediska ochrany lesů, tedy není nijak významně ztížena. Lze předpokládat, že v navazujících ÚPD nebo projektových přípravách jednotlivých záměrů bude možné vlivy na PUPFL dále minimalizovat. V případech, kdy vliv na les nelze vyloučit a je předpokládáno jeho ovlivnění, půjde o zábor malého rozsahu. Drobné lesní enklávy nejsou z hlediska lesního hospodářství považovány za významné. Nicméně každý nevyhnutelný zásah do PUPFL v málo lesnatém území je nutno posuzovat citlivě, neboť dojde k jejímu dalšímu snížení.

Pouze u koridorů D011 a D204 (povrchový úsek) pravděpodobně dojde k záboru malého rozsahu při křížení vodotečí (Mratínský, Vinořský a Pitkovický potok) jejichž doprovodná vegetace převážně liniového charakteru plní funkce PUPFL. Vlivy jsou hodnoceny vzhledem k rozsahu jako mírné. U zbývajících ploch a koridorů jsou vlivy hodnoceny jako minimální nebo nulové, neboť je předpokládána minimalizace či vyloučení vlivů v podrobnější přípravě záměrů.

Vlivy na horninové prostředí

V obecné rovině je předpokládáno, že v rámci všech ploch a koridorů 2A-ZÚR SK dojde k zásahu do geologického podloží v průběhu realizace záměrů (zejména pak v tunelových úsecích). Geologické vlastnosti horninového prostředí, jejich únosnost a ze statického hlediska vhodnost pro budoucí stavby dopravní infrastruktury bude možno posoudit až v podrobnější projektové přípravě. V měřítku ZÚR proto tyto vlivy nejsou hodnoceny.

Hodnocení bylo vztaženo především k jednotlivým lokalitám s výskytem výhradních a nevýhradních ložisek nerostných surovin (včetně CHLÚ a dobývacích prostorů) a lokalitám s výskytem geologických rizik (poddolovaná a sesuvná území). Z provedeného hodnocení vyplývá, že 2A-ZÚR SK nebude mít významně negativní vliv na horninové prostředí. Pouze koridor železnice D204 může ovlivnit výhradní ložisko cihlářských surovin Kolovraty. Tento vliv je ale považován za mírný, neboť koridor s ložiskem pouze sousedí. Žádná plocha ani koridor nezasahuje do poddolovaných ani sesuvných území. S výjimkou koridoru D204 byly u ostatních posuzovaných ploch a koridorů vlivy hodnoceny jako nulové.

Vlivy na flóru, faunu, biologickou rozmanitost

Uplatnění koncepce 2A-ZÚR SK dojde k ovlivnění flóry, fauny a biologické rozmanitosti řešeného území. V důsledku realizace záměrů, pro které 2A-ZÚR SK vymezuje plochy a koridory dojde k ovlivnění stanovištních podmínek z důvodu zvýšené eutrofizace vyvolané emisemi NOx. Vlivem eutrofizace dochází k změně složení vegetace ve prospěch eutrofních rostlin a jejich expanzi. Nejvíce ohroženy tímto jevem jsou rostliny a stanoviště vázaná na chudší stanoviště (suché trávníky, skalní trávníky a křoviny, skalnaté svahy).

Žádný z vymezených koridorů či ploch není v kontaktu se zvláště chráněným územím přírody.

Koridor D011 protíná regionální koridor RK1151 Vinořská bažantnice - Na Vinořském potoce, nelze vyloučit ovlivnění funkcí biocentra.

V důsledku využití koridorů dojde ke zvýšení intenzity rušení živočichů v jejich okolí. Prohlouben bude proces fragmentace krajiny dopravními stavbami a snížena prostupnost území pro živočichy.

Vlivy na krajinu

Území, ve kterém jsou vymezeny posuzované plochy a koridory, je významně ovlivněno antropogenními procesy. Realizací záměrů vymezených 2A-ZÚR SK dojde k dalšímu zvýšení koncentrace antropogenních prvků v krajině, ovlivnění krajinných charakteristik a snížení prostupnosti krajiny. Žádný z vymezených koridorů se nenachází v území krajinařsky cenném.

Vlivy na kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky

Celé území ČR je pokryto tzv. územími s výskytem archeologických nálezů (ÚAN). Z hlediska potenciální pravděpodobnosti uskutečnění nálezů jsou za cennější považována ÚAN I. a II. kategorie. Praha a její blízké okolí na území SK se vyznačuje vyšší mírou urbanizace (výskytem zastavěných území), díky které je celková prostupnost území postupně snižována. Vlivy na hmotné statky (existující zástavbu) byly hodnoceny ve vztahu k zastavěným územím, konkrétnímu vzájemnému střetu.

Koridory D011 a D204 (povrchový úsek) zasahují do ÚAN I. a II. kategorie a zároveň dochází k zásahu do zastavěných území. Vlivy na archeologické dědictví lze řešit záchranným archeologickým výzkumem. Ovlivnění zastavěných území v případě obou koridorů bude možno minimalizovat v navazující ÚPD nebo projektové přípravě záměrů. V případě koridoru D204 bude přechod řešen tunelovými úseky. Vlivy na sledovanou složku životního prostředí proto nejsou hodnoceny jako významné. Zbývající plochy a koridory (D001, D006, D054, D300) nebudou spojeny s rizikem vzniku negativních vlivů.

6.2. HODNOCENÍ KUMULATIVNÍCH A SYNERGICKÝCH VLVŮ

Postup hodnocení kumulativních a synergických vlivů je zpracován na základě Metodiky vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí, (Věstník MŽP 2/2015). Metodické doporučení bylo zpracováno v reakci na rozsudek NSS č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. 06. 2012, kterým zrušil opatření obecné povahy Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje. Předmětný rozsudek ve svém odůvodnění formuloval základní teze hodnocení kumulativních a synergických vlivů takto:

1. řádně zjistit skutkový stav (současný stav životního prostředí v řešeném území);
2. popis charakteristik, které by mohly být kumulativními a synergickými vlivy výrazně ovlivněny;
3. vymezení lokalit, ve který existuje riziko vzniku a působení kumulativních a synergických vlivů;
4. zhodnocení kumulativních a synergických vlivů při posuzování variant řešení (včetně popisu metodologie);
5. návrh kompenzačních opatření, která by zabránila vzniku nebo minimalizovala působení kumulativních a synergických vlivů;
6. stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů.

6.2.1. Metodologie hodnocení kumulativních a synergických vlivů

DEFINICE POJMŮ

- **Kumulativní (hromadný) vliv** - je dán součtem vlivů stejného druhu (např. emise oxidů dusíku) z různých zdrojů, přičemž při posuzování jednotlivých zdrojů izolovaně by takový vliv nemusel být shledán
- **Synergický (společný) vliv** - vzniká působením vlivů různého druhu (např. současné působení více zdrojů různých emisí) na danou složku životního prostředí

POSTUP HODNOCENÍ KUMULATIVNÍCH A SYNERGICKÝCH VLIVŮ

1. Popis současného stavu životního prostředí v řešeném území

Popis současného stavu složek životního prostředí je uveden v kapitole 3 této dokumentace. Proveden je popis těchto složek životního prostředí:

- ovzduší;
- obyvatelstvo a hygiena prostředí;
- povrchové a podzemní vody;
- půda – ZPF, PUPFL;
- horninové prostředí;
- flóra, fauna, biologická rozmanitost;
- krajina;
- kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky.

2. Popis charakteristik, které by mohly být kumulativními a synergickými vlivy výrazně ovlivněny (složková analýza)

Popis charakteristik, které by mohly být kumulativními a synergickými vlivy výrazně ovlivněny je zpracován v kapitolách 4 a 5. této dokumentace. V kapitole 4. jsou popsány charakteristiky složek ŽP, které budou naplňováním koncepce 2A- ZÚR SK potenciálně negativně dotčeny. V dalším kroku hodnocení uvedeném v kap. 5 jsou dále na základě analýzy grafických schémat (příloha č. 1 a 2 této dokumentace) vymezeny limitně zatížená území. Tato analýza je provedena expertním odhadem na základě nevyšších resp. nejnižších hodnot dané složky ŽP. Území, ve kterých byl identifikován určitý problém, jsou zařazena mezi území limitně zatížená. Jedná se např. o území s výrazným úbytkem kvalitních zemědělských půd, území obcí s překročeným imisním limitem, území, ve kterých dochází k fragmentaci krajiny významnými liniovými stavbami atd.

3. Vymezení lokalit, ve který existuje riziko vzniku a působení kumulativních a synergických vlivů (prostorová analýza)

V rámci zpracování kap. 4 této dokumentace byly vymezeny oblasti, do který je navrhován větší počet ploch a koridorů (resp. záměrů) a navrhovaný způsob využití ploch a koridorů je spojen s potenciálním rizikem negativního ovlivnění složek životního prostředí.

Pro každou z takto vymezených oblastí byl sestaven popis těchto jevů:

- Přehlede dotčených obcí;
- Současné převažující využití území;
- Přehled navrhovaných ploch a koridorů navrhovaných 2. aktualizací ZÚR SK a ploch a koridorů vymezených ZÚR SK (2011);
- Stávající zdroje zátěže složek ŽP;
- Složky ŽP, jevy a charakteristiky, které mohou být významně ovlivněny.

Vymezené oblasti s potenciálním rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů jsou graficky zobrazeny ve výkrese A.VI této dokumentace. Již v tomto kroku hodnocení byla v případě některých oblastí predikována složka ŽP, která může být kumulativními či synergickými vlivy dotčena.

4. Zhodnocení kumulativních a synergických vlivů při posuzování variant řešení (včetně popisu metodologie)

2. aktualizace ZÚR SK nevymezuje plochy a koridory ve variantním řešení.

5. Návrh kompenzačních opatření, která by zabránila vzniku nebo minimalizovala působení kumulativních a synergických vlivů

Kompenzační opatření, resp. podmínky pro možné snížení limitní zátěže území a kumulativního a synergického působení vlivů na životní prostředí jsou stanoveny pro jednotlivé plochy a koridory resp. oblasti, ve kterých je předikován vznik kumulativního a synergického vlivu.

6. Stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů

Za účelem sledování možných kumulativních a synergických vlivů byla stanovena pravidla monitorování resp. stanoveny indikátory, jejichž prostřednictvím bude sledována intenzita působení těchto vlivů.

Zpracovatel hodnocení SEA postupoval při posouzení v souladu se zásadou předběžné opatrnosti. Vycházel z nejhorší možné varianty/způsobu naplňování konkrétních záměrů 2. aktualizace ZÚR SK. Kumulativní vlivy je třeba zkoumat nejen v případě většího počtu navrhovaných záměrů, ale též tehdy, je-li koncipován byť jediný záměr v území, ve kterém se již nacházejí realizované záměry a jejichž společné působení s navrhovaným záměrem by mohlo mít kumulativní nebo synergický efekt.“

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů 2. aktualizace ZÚR SK na životní prostředí vychází ze vzájemných logických vazeb a souvislostí jednotlivých částí hodnocení SEA dle přílohy k zák. č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Vyhodnocení 2. aktualizace ZÚR SK bylo zpracováno pro výhledový stav při zohlednění i současné zátěže území.

Pozn.: Z rozsudku NSS čj. 1 Ao 7/2011 – 536 ze dne 21.2012 vyplývá, že jeden z nedůležitějších momentů, v němž se velmi rigorózně (prostřednictvím závazných veřejnoprávních limitů) projevuje princip přípustné míry znečišťování životního prostředí, podle něž území nesmí být zatěžována lidskou činností nad míru únosného zatížení, je územní řízení. Naproti tomu na úrovni zásad územního rozvoje je třeba k tomuto přistupovat odlišně. Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, v němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřipustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1. stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout nadlimitně zatíženým územím. Kromě toho vymezené plochy a koridory nelze ztotožňovat s umístěním stavby. Pod „vymezením“ si lze představit závazné zanesení (zakreslení, popsání) plochy či koridoru v územně plánovací dokumentaci. Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.

Hodnocení udržitelného rozvoje území zahrnuje zjištění předpokládaného vlivu 2. aktualizace ZÚR SK na vyvážený vztah územních podmínek pro příznivé ŽP, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území. Vyváženost znamená optimální proporcionální vztah mezi všemi třemi pilíři udržitelného rozvoje (ekonomické, sociální a environmentální).

Pro potřeby grafického znázornění hodnocení kumulativních a synergických vlivů byl sestaven samostatný výkres A.VI, ve kterém jsou zobrazeny:

- oblasti se zvýšenou koncentrací navrhovaných ploch a koridorů a oblastí¹³, ve kterých lze díky charakteru navrhovaných koridorů předikovat vznik kumulativních a synergických vlivů,
- limitně zatížené oblasti, resp. oblasti, ve kterých byl identifikován nepříznivý vývoj (stav) dané složky životního prostředí,
- plochy a koridory vymezené 2. aktualizací ZÚR SK, plochy a koridory vymezené 1. aktualizací ZÚR SK a plochy a koridory dle ZÚR SK (2011). Plochy a koridory zrušené na základě soudních přezkumů zobrazeny nejsou.

6.2.2. Výsledky vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů

OVZDUŠÍ, OBYVATELSTVO, HLUKOVÁ ZÁTĚŽ, VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů na kvalitu ovzduší bylo provedeno na základě prostorové analýzy průmětu následujících jevů:

- nové záměry dle 2. Aktualizace ZÚR STČK
- stávající záměry dle platných ZÚR STČK
- stávající zátěž území – překročení limitů pro kvalitu ovzduší a hluk

V případě záměru D300 byly do hodnocení zahrnuty i změny rozsahu ochranného hlukového pásma letiště po realizaci záměru, které reprezentují změnu území dotčeného nadlimitní hlukovou zátěží z provozu letiště.

V prostoru severně od hl. m. Prahy (záměry D001, D006, D011 a D300) bylo do hodnocení dále zahrnuto i uvažované rozšíření letiště Vodochody, jehož vliv je rovněž reprezentován navrženým vymezením rozsahu limitní izofony dle Dokumentace EIA k uvedenému záměru. Vzhledem k tomu, že podle Stanoviska k posouzení vlivů záměru na životní prostředí nebude umožněn provoz letiště v noční době (s výjimkou malého počtu zpožděných letů), je použita pouze izofona pro denní dobu.

Následuje analýza jednotlivých lokalit s potenciálním vlivem na kvalitu ovzduší a hluk včetně mapového zákresu, popisu možných kumulativních a synergických vlivů, posouzení těchto vlivů a učinění závěru, zda jsou dopady akceptovatelné, případně za jakých podmínek.

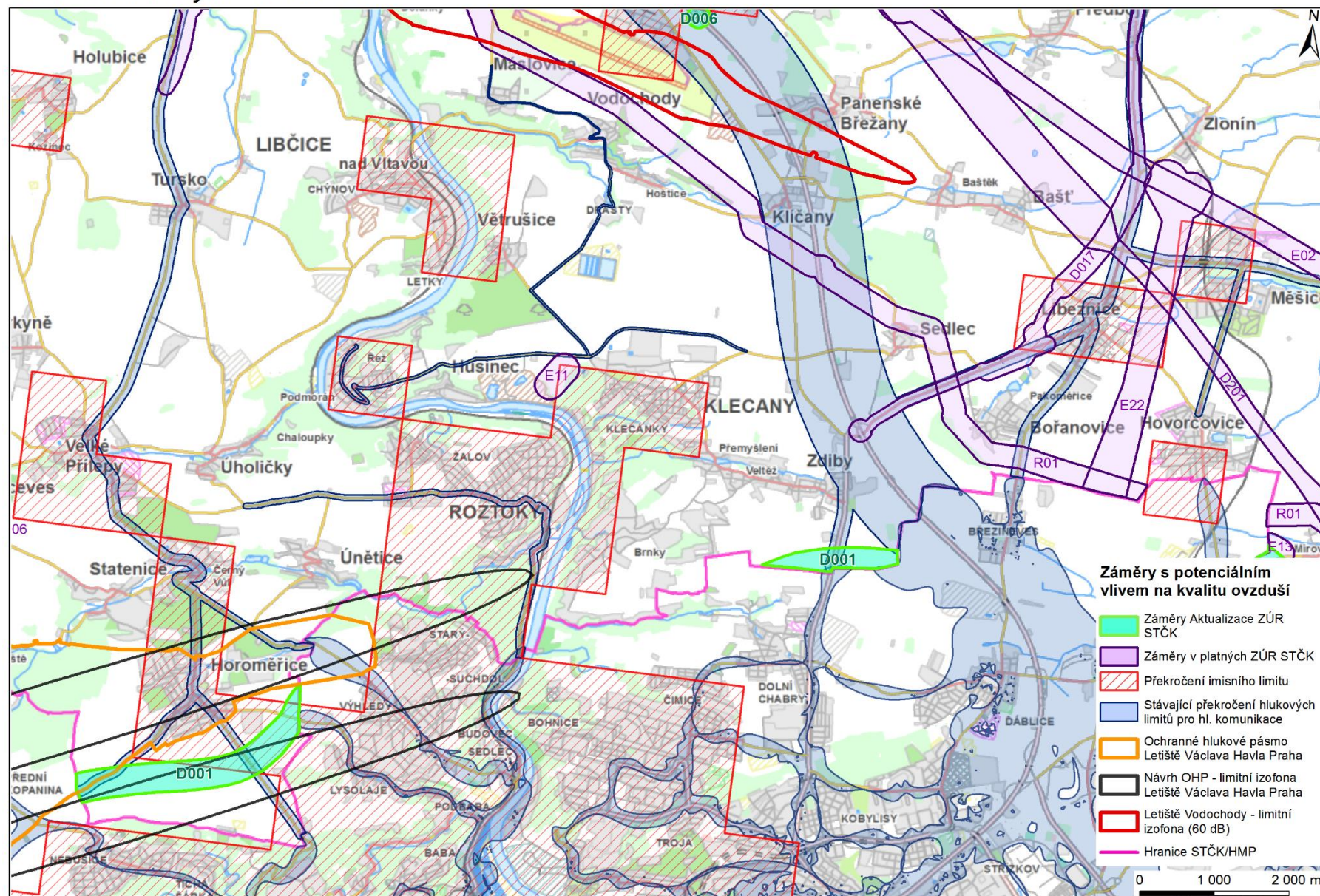
¹³ Základními podklady uvedené analýzy jsou:

- 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje
- 1. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje
- Zásady územního rozvoje Středočeského kraje (právní stav)
- Územně analytické podklady ORP Brandýs nad Labem
- Územně analytické podklady ORP Černošice
- Územně analytické podklady ORP Říčany

D001 – Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK)**Tab. 6.1: Výčet záměrů v území dotčeném záměrem:**

Kód	Kategorie	Popis
D001	nové záměry navržené v 2.A-ZÚR STČK – návrh	Silniční okruh kolem Prahy, úsek Ruzyně – Březiněves (+2 x MÚK)
D006	nové záměry navržené v 2.A-ZÚR STČK – návrh	Koridor dálnice D8: doplnění MÚK Odolena Voda
D011	nové záměry navržené v 2.A-ZÚR STČK – návrh	Silniční okruh kolem Prahy, úsek Březiněves – D10 (+1 x MÚK)
D017	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Koridor silnice I/9: úsek Zdiby – Byškovice, vč. úpravy MÚK Zdiby (+4 x MÚK)
D058	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Koridor silnice II/101 a II/240: úseky Tursko – Debrno; Debrno - Chvatěruby (+2 x MÚK)
D201	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Koridor vysokorychlostní tratě Praha – Lovosice, úsek Praha – hranice kraje
E02	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Vedení 400 kV – TR Výškov – TR Čechy Střed (posílení v celé délce a přeložka Odolena Voda – Zlosyň)
E22	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	napojení TR Praha Sever na stávající vedení 400 kV – TR Výškov – TR Čechy Střed
E11	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Rozvodna 110 kV Klecany vč. napojení vedení
E13	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Vedení 110 kV Třeboradice – Kbely
R01	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Ropovod Družba (přípolož/zkapacitnění v koridoru)
–	další významné záměry v území	Rozšíření letiště Vodochody

D001 - SOKP Ruzyně - Březiněves



Koridor D001 je součástí Silničního okruhu kolem Prahy a je tvořen dvojicí staveb č. 518 Ruzyně – Suchdol a č. 519 Suchdol – Březiněves. V několika lokalitách dochází ke střetu záměru D001 s územím překročení imisních a hlukových limitů.

Z hlediska analýzy kumulací je možné záměr na území Středočeského kraje rozdělit na dvě samostatné části, a to západní část v úseku mezi městskými částmi Přední Kopanina a Suchdol a východní část mezi MČ Dolní Chabry a obcí Zdiby.

Východní část se nachází mimo oblast s překročením limitů pro kvalitu ovzduší, dochází k průniku s nadlimitní izofonou podél silnice II/608, avšak mimo obytnou zástavbu. V místě napojení silnice II/608 plánována výstavba MÚK. V tomto případě je nutno dodržet následující základní opatření k ochraně obyvatel:

- lokalizace mimoúrovňové křižovatky co nejdále od obytné zástavby
- zajištění splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby
- oddělení komunikace od obytné zástavby vegetační bariérou, tvořenou dřevinami se zvýšenou schopností zachytávat prach

Za těchto podmínek je možné považovat realizaci záměru za akceptovatelnou i při uvažování kumulativních a synergických vlivů.

Západní část záměru prochází jižně od obce Horoměřice a mohou se u ní vyskytovat následující typy kumulací a synergií:

- kumulace se stávající imisní zátěží
- kumulace/synergie s hlukem a imisemi z Letiště Václava Havla Praha po realizaci záměru D300
- kumulace s hlukovou zátěží podél silnice II/2040

Co se týče kumulace se stávající imisní zátěží, je nutno minimalizovat dopady záměru D001 na přilehlou zástavbu, zejména v jižní části Horoměřic. Záměr je veden v poměrně značné vzdálenosti od zástavby, základním opatřením je zde opět oddělení komunikace od obytné zástavby vegetační bariérou, tvořenou dřevinami se zvýšenou schopností zachytávat prach. V tomto případě lze (s aplikací určité analogie k ustanovení § 27 vyhlášky 415/212 Sb.) požadovat, aby opatření bylo realizováno v takovém rozsahu, který zajistí snížení imisního příspěvku v okrajové zástavbě pod 1 % imisního limitu. Za této podmínky lze kumulativní vliv považovat za prakticky nerozpoznatelný a tudíž akceptovatelný.

Kumulace/synergie se znečištěním ovzduší z provozu Letiště Václava Havla Praha bude zanedbatelná, provoz letiště se v této vzdálenosti na kvalitě ovzduší již prakticky neprojeví. Kumulace/synergie s hlukem z provozu Letiště Václava Havla Praha může být naopak významná. Nicméně lokalizace záměru vzhledem k izofonám, které reprezentují změnu území dotčeného nadlimitní hlukovou zátěží z provozu letiště, tuto kumulaci nepotvrzuje. V části jižně od komunikace dochází k souběhu působení mimo jakoukoli chráněnou zástavbu, v oblasti východně od záměru se kumulace nepředpokládá vzhledem k tunelovému řešení záměru. Nejcitlivějším územím je tedy oblast severně od záměru, tj. zástavba Horoměřic. Zde se však jedná o izofonu od stávající dráhy 24/06 a nikoli od dráhy nově realizované; vlivem realizace se naopak předpokládá určité „zúžení“ pásma nadlimitních hodnot a jeho oddálení severním směrem, čímž se potenciální kumulativní vliv naopak snižuje. V místě vedení výhledové izofony tak lze již souběh vlivů záměru D001 s hlukem z letiště (po realizaci záměru D300) považovat za nízký a akceptovatelný. Samozřejmou povinností je zajištění splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby (protihlukové clony a valy, clonění budovami, vedení komunikace v zářezu atd.), s ohledem na stávající zátěž území i určitou nejistotu v prognóze vývoje dopravních intenzit lze doporučit realizaci protihlukových opatření s rezervou 3 dB.

Kumulace/synergie vlivů s hlukovou zátěží podél silnice II/2040 se bude projevovat v dostatečné vzdálenosti od chráněné zástavby. Pouze je nutno dodržet lokalizaci mimoúrovňové křižovatky co nejdále od obytné zástavby a zajistit opatření uvedená výše (výsadby vegetace, protihluková opatření).

Za uvedených podmínek lze realizaci záměru označit za plně akceptovatelnou i při zohlednění veškerých kumulativních a synergických vlivů.

Kumulaci a synergii vlivů je nutno očekávat i zprostředkovaně v oblasti jihovýchodně od záměru, kde existuje riziko vytvoření „polokružní trasy“ procházející přes Vysočanskou radiálu a komunikaci Kbelskou, která bude přecházet přes urbanizovanou část hl. m. Prahy. V tomto případě je jednoznačným opatřením vybudování navazujícího úseku SOKP - stavby č. 520 (záměr D011) v bezprostřední časové návaznosti.

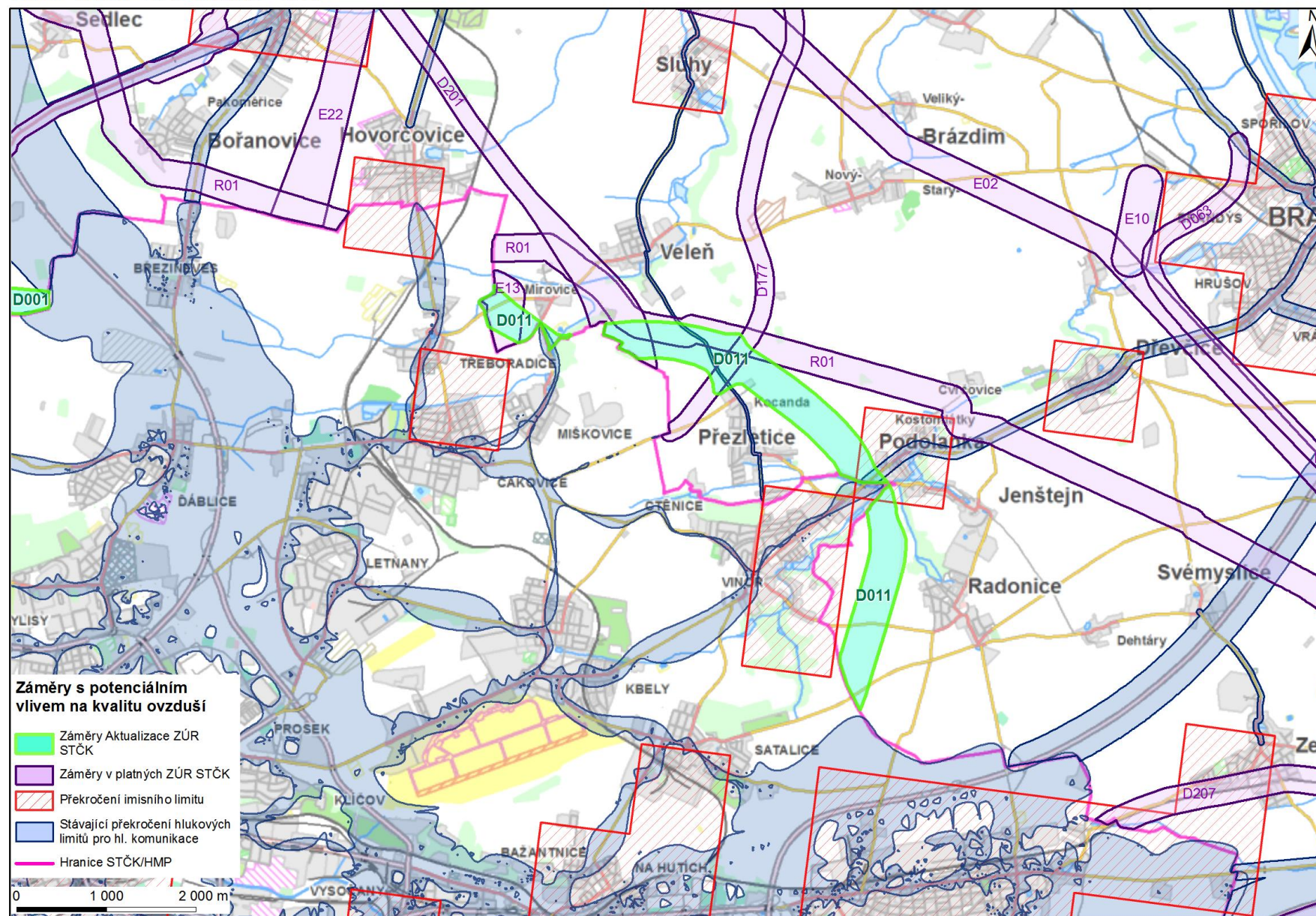
V případě rozšíření letiště Vodochody nebude ke kumulaci vlivů docházet, území potenciálně dotčené nadlimitní hlukovou zátěží z provozu letiště je prostorově zcela mimo dosah působení vlivů z provozu záměru D001.

D011 – Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Březiněves – D10 (+1x MÚK)

Tab. 6.2: Výčet záměrů v území dotčeném záměrem:

Kód	Kategorie	Popis
D001	nové záměry navržené v 2.A-ZÚR STČK – návrh	Silniční okruh kolem Prahy, úsek Ruzyně – Březiněves (+2 x MÚK)
D011	nové záměry navržené v 2.A-ZÚR STČK – návrh	Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Březiněves – D10 (+1 x MÚK)
D017	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Koridor silnice I/9: úsek Zdiby – Byškovice, vč. úpravy MÚK Zdiby (+4 x MÚK)
D063	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Koridor aglomeračního okruhu: úsek (II/101) obchvat Brandýsa nad Labem a Záp
D177	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Koridor silnice II/244: nová trasa v úseku Mratín - Přezletice s napojením sil. III. tř. od Prahy
D201	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Koridor vysokorychlostní tratě Praha – Lovosice, úsek Praha - hranice kraje
D207	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Koridor železniční tratě č. 231: Mstětice, Čelákovice, přeložky, rekonstrukce
E02	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Vedení 400 kV - TR Výškov - TR Čechy Střed (posílení v celé délce a přeložka Odolena Voda - Zlosyň)
E13	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Vedení 110 kV Třeboradice – Kbely
E10	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Rozvodna 110 kV Brandýs nad Labem vč. napojení vedení
E22	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Rozvodna 110 kV Klecany vč. napojení vedení
R01	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Ropovod Družba (přípolož/zkapacitnění v koridoru)

D011- SOKP Březiněves - R10



Koridor D011 je součástí Silničního okruhu kolem Prahy a je tvořen stavbou č. 520 Březiněves – Satalice. V případě realizace tohoto záměru tedy dojde k uzavření SOKP v celém severním segmentu.

U koridoru D011 se mohou vyskytovat následující typy kumulací a synergií:

- střet se záměry E13 a R01 z platných ZÚR STČK - v tomto případě bude nutná koordinace umístění a ochrany jednotlivých záměrů, vzhledem k charakteru záměrů (vedení VVN, ropovod) však nebude docházet k nárůstu zátěže.
- střet se stávající nadlimitní hlukovou zátěží podél stávajících komunikací ve dvou lokalitách: v Mírovicích (část obce Veleň) a v Miškovicích (část MČ Praha – Čakovice) na západním okraji záměru a dále v obci Podolanka a MČ Praha – Vinoř na východě. V těchto lokalitách je nutno při realizaci záměru řešit souběžně jak hluk z nové komunikace i ze stávající dopravy. Jako závažnější se ze všech hledisek jeví situace u obce Podolanka (větší zatížení stávající komunikace, větší přiblížení záměru D011 k nové zástavbě, vybudování MÚK). Již s ohledem na vlastní vliv komunikace je doporučeno nejen zajistit splnění hlukových limitů, ale v místech bezprostředního kontaktu silnice se zástavbou realizovat protihluková opatření s rezervou 3 dB vůči limitu. Dále zde bude s vysokou pravděpodobností nutno zajistit současně i snížení hluku na stávající silnici II/610, vhodným opatřením je např. instalace tichého povrchu vozovek a snížení nejvyšší povolené rychlosti jízdy vozidel. U Mírovic je nutno situaci prověřit a v případě překročení hlukových limitů realizovat opatření obdobná.
- střet se stávající nadlimitní imisní zátěží v obci Podolanka a MČ Praha – Vinoř. Pro eliminaci kumulativního vlivu je zde dostatečným opatřením již vyslovený požadavek na realizaci vegetačních úprav v takovém rozsahu, který zajistí snížení imisního příspěvku PM10 v okrajové obytné zástavbě pod 1 % ročního imisního limitu. Doplnujícím opatřením může být vyloučení části dopravy (např. kamionové nad 12 tun) z průjezdu po silnici II/610.
- v obou výše uvedených lokalitách, a zejména v lokalitě Podolanka a MČ Praha – Vinoř je nutno přihlížet k synergickému působení (hluk + nečištění ovzduší). V tomto případě je možné konstatovat, že zajištění všech výše uvedených opatření je dostatečné i pro eliminaci tohoto synergického působení.
- střet se záměrem D177 a se stávající nadlimitní hlukovou zátěží u Přezletic – kumulace se odehrává v naprosté většině mimo obytnou zástavbu, nicméně v tomto případě je samozřejmostí, že celý komplex nových staveb včetně napojení na stávající komunikaci a včetně MÚK propojující záměry D011 a D177 musí splňovat hlukové limity jako celek; tím bude zajištěna ochrana obyvatel před kumulativním efektem nárůstu hluku v dostatečné míře. Pro eliminaci synergického efektu jsou zde opět dostatečná již vyslovená opatření.
- v případě rozšíření letiště Vodochody nebude ke kumulaci vlivů docházet, území potenciálně dotčené nadlimitní hlukovou zátěží z provozu letiště je prostorově zcela mimo dosah působení vlivů z provozu záměru D011 (je i mimo rozsah výkresu kumulativních vlivů).

Za uvedených podmínek lze realizaci záměru označit za plně akceptovatelnou i při zohlednění veškerých kumulativních a synergických vlivů.

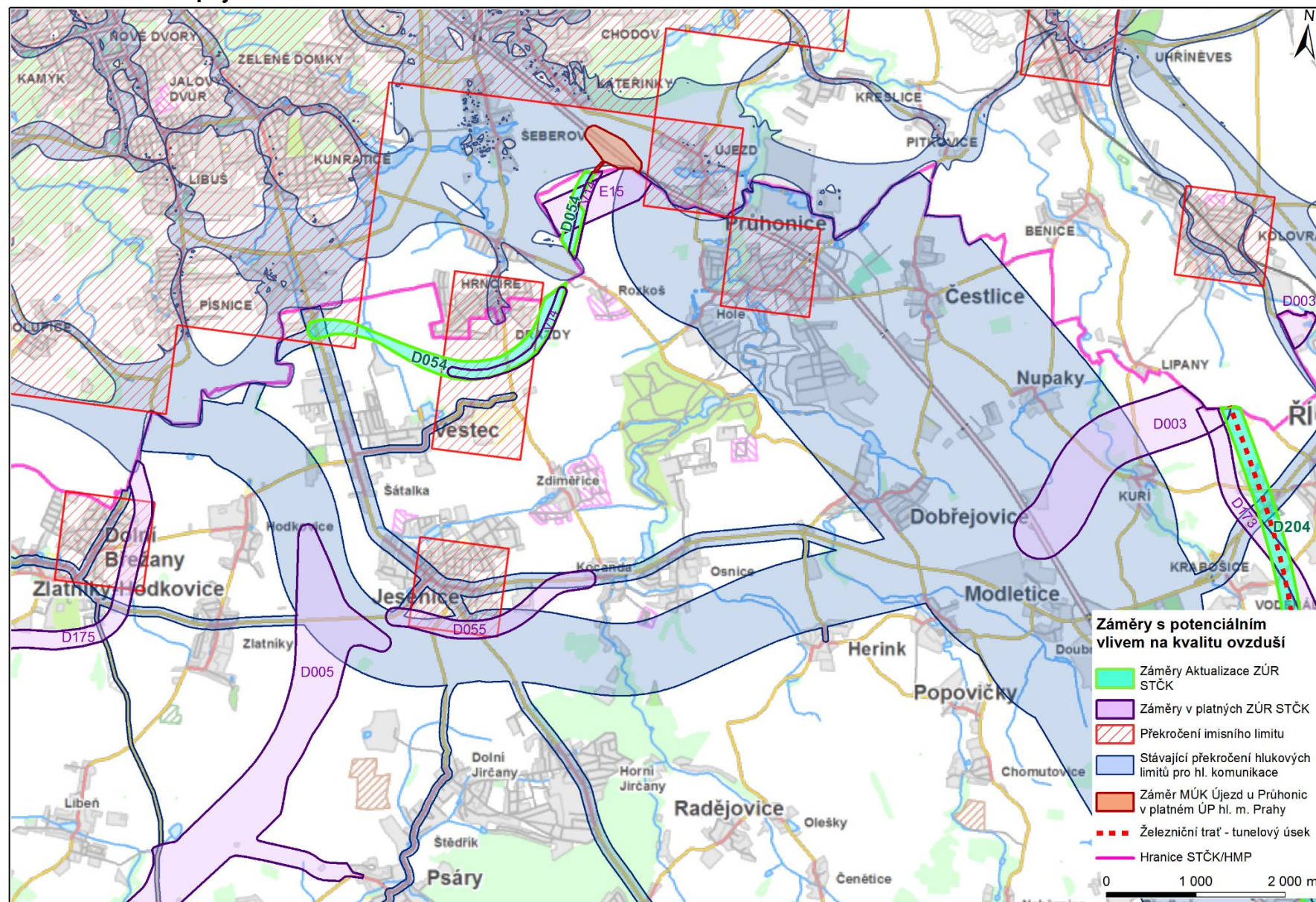
D054 – propojení Vestec (II/603 – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka)

Tab. 6.3: Výčet záměrů v území dotčeném záměrem:

Kód	Kategorie	Popis
D054	nové záměry navržené v 2.A-ZÚR STČK – návrh	Koridor propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. vestecká spojka

Kód	Kategorie	Popis
D204	nové záměry navržené v 2.A-ZÚR STČK – návrh	Koridor železniční tratě č. 220: Praha - Bystřice u Benešova - úsek Praha – Strančice
D003	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Koridor silničního okruhu kolem Prahy: úsek D1 – Nupaky – Říčany (- Běchovice) +1 x MÚK
D005	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Koridor dálnice D3: úsek Jesenice – hranice kraje (+10 x MÚK)
D055	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Koridor silnice II/101: obchvat Jesenice
D173	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Koridor silnice II/335: úsek Lipany - Světlá
D175	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Koridor silnic III/0031 a III/10115: Dolní Břežany obchvat
D204	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Koridor železniční tratě č. 220: úsek Praha - Bystřice u Benešova
E15	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Vedení 110 kV Chodov – Uhřetěves
V14	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	vodovodní řad z vodojemu Jesenice na jihovýchod Prahy
	záměry, které byly převzaty ze ZÚR hl. m. Prahy	mimoúrovňová křižovatka Újezd u Průhonic

D054 - Vestecká spojka



Mezi obcí Vestec a městskou částí Praha – Šeberov (část Hrnčíře) se u hranic s hl. m. Praha nachází aktualizovaný záměr D054, který má propojit silnici II/603 a dálnici D1. Do území koridoru zasahují koridory technické infrastruktury nadmístního významu E15 a V14, převzaté ze ZÚR STČK. V tomto případě bude nutná koordinace umístění a ochrany jednotlivých záměrů; kumulace vlivů na lidské zdraví se však vzhledem k charakteru záměrů nepředpokládá.

K překročení hlukových limitů dochází pouze v místě napojení na silnici II/603, v oblasti koridoru však k překročení dochází mimo zástavbu. Koridor D054 ovlivňuje akustickou situaci v oblasti pozitivně (umožňuje vedení dopravy mimo stávající obytnou zástavbu). Nejvýraznější bude ulehčení dopravní situace v okolí silnice II/603 (ulice Vídeňská) a dále pak na území městské části Praha - Šeberov a její části Hrnčíře.

Jediným identifikovaným místem kumulace vlivů je tak kumulace se stávající imisní zátěží u okrajové zástavby části Hrnčíře. V této lokalitě bude nutno důsledně realizovat opatření ke snížení imisních dopadů záměru D054 na dotčenou zástavbu, zejména realizovat v dostatečném rozsahu vegetační bariéru s protiprašnou funkcí. V takovém případě budou dopady hodnocené stavby na kvalitu ovzduší a lidské zdraví akceptovatelné.

K souběhu vlivů pak z logických důvodů dochází též u záměru MÚK Újezd u Průhonic. Tato křižovatka představuje reálně součást stavby Vestecké spojky (jde o její zakončení a napojení na dálnici D1), je pouze samostatně vymezena z toho důvodu, že se již nenachází na území Středočeského kraje. Vlivy křižovatky se tedy projeví ve formě dopravy na Vestecké spojnici a jsou tedy plnohodnotně zahrnuty do hodnocení vlivů tohoto záměru.

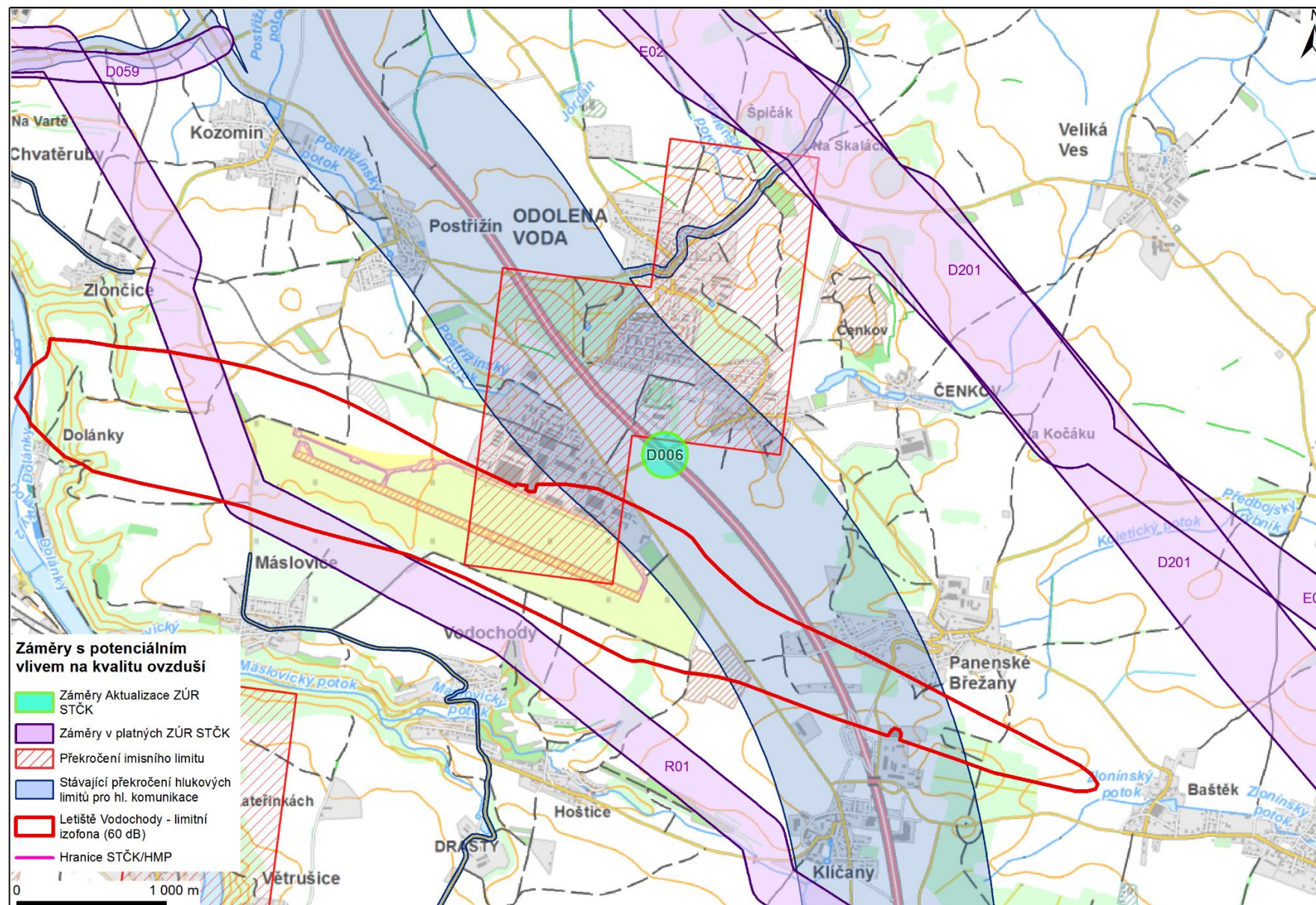
Za uvedených podmínek lze realizaci záměru označit za plně akceptovatelnou i při zohlednění veškerých kumulativních a synergických vlivů.

D006 – doplnění MÚK Odolena voda

Tab. 6.4: Výčet záměrů v území dotčeném záměrem:

Kód	Kategorie	Popis
D006	nové záměry navržené v 2.A-ZÚR STČK – návrh	Koridor dálnice D8: doplnění MÚK Odolena Voda
D059	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Koridor aglomeračního okruhu: úsek (II/101) Chvatěruby – Úžice (+1 x MÚK)
D201	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Koridor vysokorychlostní tratě Praha – Lovosice, úsek Praha - hranice kraje
E02	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Vedení 400 kV - TR Výškov - TR Čechy Střed (posílení v celé délce a přeložka Odolena Voda - Zlosyň)
R01	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Ropovod Družba (připolož/zkapacitnění v koridoru)
–	další významné záměry v území	Rozšíření letiště Vodochody

D006 - MÚK Odolena Voda



Aktualizovaný koridor D006 se nachází v lokalitě překročení imisních a hlukových limitů. Pozitivním vlivem záměru by mělo být zkrácení přepravní trasy k napojení na dálnici D8 a odlehčení obcím Postřizín, Kozomín a Klíčany, přes které je nutné v současnosti projíždět. Díky snížení intenzit dopravy na komunikaci II/608, dojde k zlepšení imisní situace a snížení hlukové zátěže v těchto obcích. Současně dojde také k lepšímu napojení města Odolena Voda na dálnici D8.

K určitému nárůstu hlukové zátěže dojde u komunikace, která bude navazovat na plánovanou MÚK ve směru od komerčních a skladových areálů, zde však není dotčena obytná zástavba. Stejná situace bude i ve městech Odolena Voda a Panenské Břežany na komunikacích ve směru k napojení na MÚK. Jelikož se v okolí těchto komunikací nachází obytná zástavba, je v této lokalitě nutné po realizaci záměru ověřit úroveň hlukové zátěže a v případě překračování limitů realizovat protihluková opatření. V tomto případě jsou vhodnými protihlukovými opatřeními např. instalace tichého povrchu vozovek, snížení nejvyšší povolené rychlosti, částečné omezení průjezdu nákladní dopravy (např. určité tonáže, v nočních hodinách apod.). Doplnujícím opatřením může být též výměna běžných oken za okna protihluková.

Zástavba v západní a jižní části Panenských Břežan je potenciálně dotčena nadlimitním pásmem hluku z letecké dopravy v případě rozšíření letiště Vodochody a bude se zde tedy projevoval kumulativní působení hluku z tohoto záměru a hluku z navýšení dopravy vlivem nového napojení na dálnici D8, kdy pro část vozidel bude atraktivní trasa přes ulice K dálnici a Za dálnicí a dále po silnici II/608 k MÚK. Obdobně jako ve výše uvedeném případě je zde proto nutno zajistit splnění limitů pro hluk ze silniční dopravy. Vhodnými opatřeními jsou opět rekonstrukce povrchu komunikací, instalace tichého povrchu, zamezení průjezdu nákladní dopravy a snížení nejvyšší povolené rychlosti, doplňujícím opatřením může být výměna běžných oken za okna protihluková. V uvedené lokalitě dochází rovněž k překračování imisních limitů pro koncentrace benzo[a]pyrenu. Vlivem provozu záměru může v této oblasti docházet ke kumulaci stávající imisní zátěže s příspěvky z vyvolané dopravy. Tato situace nemusí v době realizace záměru nastat vzhledem k vývoji kvality ovzduší. V případě, že by zde nadlimitní hodnoty přetrvávaly, bude nutné přijmout opatření k omezení imisního zatížení. Vzhledem k tomu, že benzo[a]pyren se váže na prachové částice, jsou vhodnými opatřeními zejména výsadba vegetace s protiprašnou funkcí (i formou stromořadí, drobných parkových ploch apod.) a zajištění pravidelného a důsledného čištění komunikace. Lze též uvážit vyhlášení nízkoemisní zóny, která by zajistila, že komunikace bude využívána pouze nákladními automobily splňujícími přísné emisní limity, u nichž jsou emise benzo[a]pyrenu minimální.

V této oblasti je dále nutno uvažovat též se synergickým efektem působení hluku a ovzduší na zdraví obyvatel. Tomuto efektu lze předejít v případě, že budou v dostatečné míře realizována všechna výše uvedená opatření k ochraně obyvatel jak před hlukem, tak i před imisním zatížením.

Za uvedených podmínek lze realizaci záměru označit za plně akceptovatelnou i při zohlednění veškerých kumulativních a synergických vlivů.

D204 - železniční trať Praha – Bystřice u Benešova

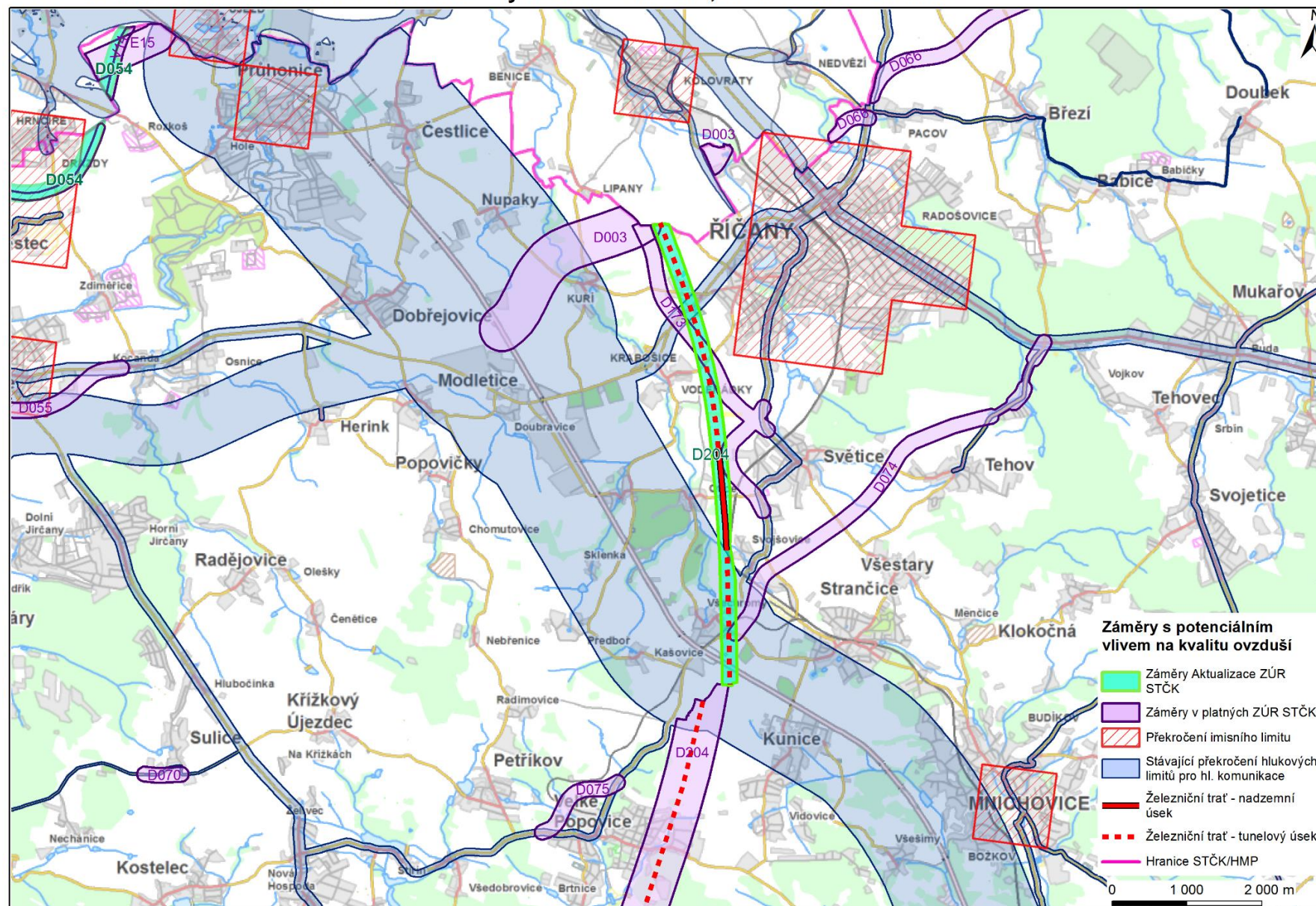
(Krajským soudem v Praze zrušený úsek Praha – Strančice)

Tab. 6.5: Výčet záměrů v území dotčeném záměrem:

Kód	Kategorie	Popis
D204	nové záměry navržené v 2.A-ZÚR STČK – návrh	Koridor železniční tratě č. 220: Praha - Bystřice u Benešova - úsek Praha – Strančice
D054	nové záměry navržené v 2.A-ZÚR STČK – návrh	Koridor propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. vestecká spojka
D055	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Koridor silnice II/101: obchvat Jesenice

Kód	Kategorie	Popis
D003	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Koridor silničního okruhu kolem Prahy: úsek D1 – Nupaky – Říčany (- Běchovice) +1 x MÚK
D066	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Koridor aglomeračního okruhu: úsek (II/101) Pacov – Sluštice, přeložka; Škvorec obchvat
D070	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Koridor silnice II/104: Sulice, přeložka
D074	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Silnice II/107: úsek Všechromy – I/2
D075	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Koridor silnice II/107: Velké Popovice
D173	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Koridor silnice II/335: úsek Lipany - Světlce
D204	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Koridor železniční tratě č. 220: úsek Praha - Bystřice u Benešova
E15	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Vedení 110 kV Chodov – Uhřetěves
V14	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Vodovodní řad z vodojemu Jesenice na jihovýchod Prahy

D204 - Koridor železniční tratě č. 220: Praha - Bystřice u Benešova, úsek Praha – Strančice



Aktualizovaný koridor D204¹⁴, vymezený v úseku hranice Prahy – Strančice je součástí IV. tranzitního železničního koridoru. Záměr je hodnocen pozitivně, neboť podpora rozvoje železniční dopravy a zvyšování její atraktivity má potenciál snížení emisí z automobilové dopravy převzetím části dopravních výkonů.

.Ke kumulaci vlivů dochází u aktualizovaného záměru v lokalitě jihozápadně od města Říčany. Zde dochází ke křížení koridoru D204 se záměrem D173 a s místy s překračováním hlukových limitů v okolí silnice II/101. Vedení trati je sice plánováno převážně tunely avšak v blízkosti výše uvedeného křížení se mezi sídly Otice, Světlá a Svojšovice předpokládá povrchové vedení koridoru. V okolí těchto sídel je tedy nutné věnovat pozornost splnění hlukových limitů a realizovat opatření, které zamezí dělicímu a rušícímu efektu trati na okolní zástavbu.

Mezi protihluková opatření, která lze v tomto případě aplikovat patří realizace protihlukových clon a valů v okolí koridoru, vedení koridoru v zářezu, popřípadě prodloužení tunelu. Vzhledem k pravděpodobnému termínu realizace připadají v úvahu i další opatření ke snížení hlukovosti na straně železničního svršku i používaných vozidel. Protihluková opatření se doporučuje dimenzovat s rezervou cca 3 dB vůči hranici hlukového limitu.

V místě přiblížení železničního koridoru k plánovanému koridoru pozemní komunikace je nutno realizovat protihluková opatření jako společná, zejména je nezbytné zamezit nárůstu hlukové expozice zástavby v důsledku odrazu hluku z automobilové dopravy od protihlukové stěny podél nového železničního koridoru.

K omezení dělicího efektu je nutno realizovat opatření, která umožní průchodnost území přes těleso koridoru (podchody, nadchody). K omezení rušícího efektu tělesa trati pak zajistit zasazení koridoru do okolní krajiny, tak aby byl tento efekt minimalizován (vedení koridoru v zářezu či v tunelu).

Současně dochází v této lokalitě i k překračování imisních limitů pro koncentrace benzo[a]pyrenu. Záměr nebude zdrojem znečištění ovzduší, ke kumulaci imisní zátěže tedy nebude docházet. Synergický efekt expozice benzo(a)pyrenu a hluku není uvažován s ohledem na zcela odlišné dráhy působení.

K dalšímu střetu dochází se záměrem D074, ke kterému dochází v lokalitě s překročením hlukových limitů. V tomto případě však bude úsek železničního koridoru veden tunely. Nepředpokládá se tedy překročení hlukové zátěže vlivem realizace tohoto záměru.

Za uvedených podmínek lze realizaci záměru označit za plně akceptovatelnou i při zohlednění veškerých kumulativních a synergických vlivů.

D300 – plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha)

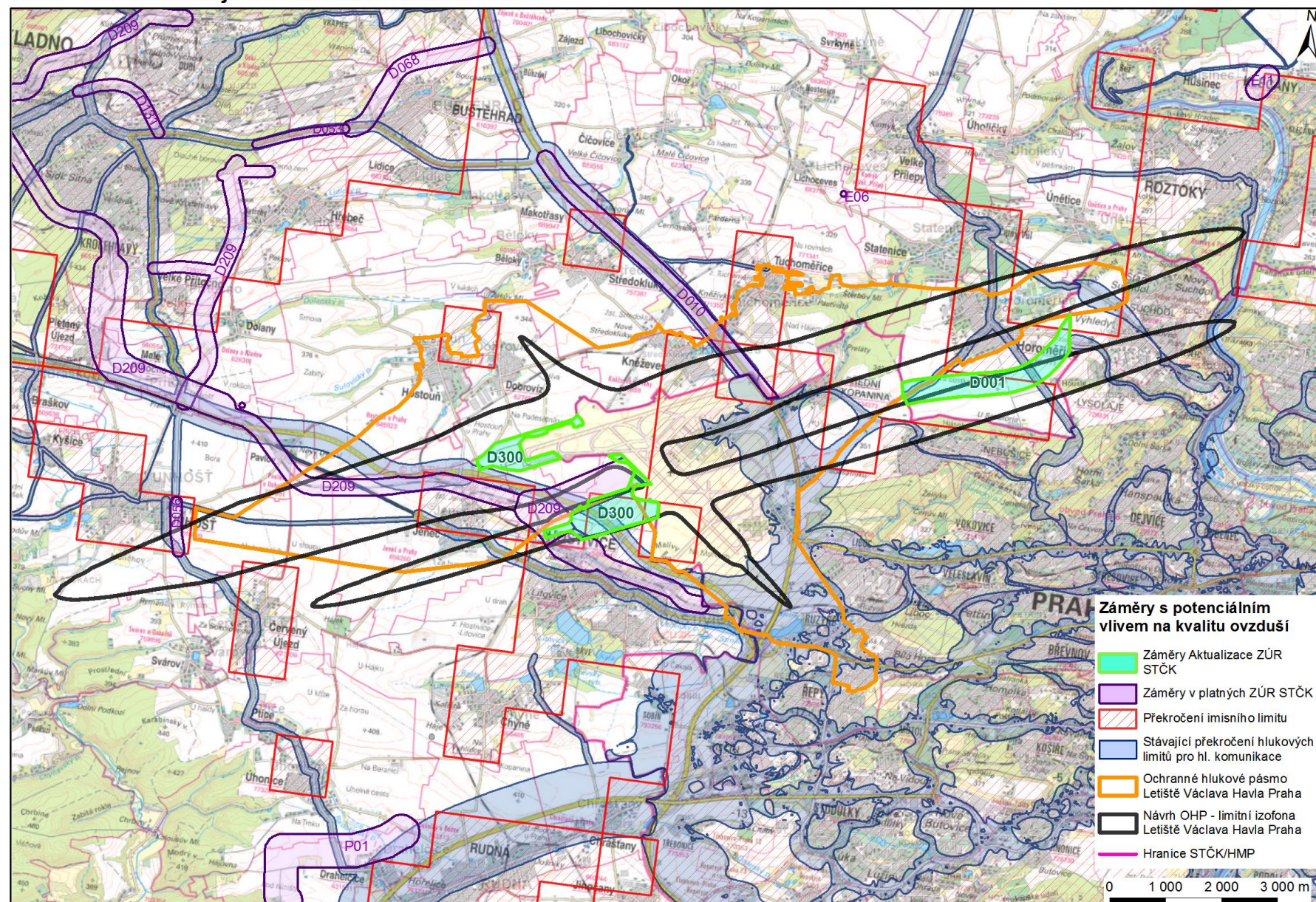
Tab. 6.6: Výčet záměrů v území dotčeném záměrem:

Kód	Kategorie	Popis
D300	nové záměry navržené v 2.A-ZÚR STČK – návrh	Plocha rozvoje Letiště Václava Havla Praha
D001	nové záměry navržené v 2.A-ZÚR STČK – návrh	Silniční okruh kolem Prahy, úsek Ruzyně - Březiněves
D010	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Koridor dálnice D7: rekonstrukce stávajícího úseku Praha/Tuřovice - Makotřasy; rozšíření na čtyřpruh - Jemníky - hranice kraje vč. nového obchvatu Lotouše; doplnění a rekonstrukce MÚK (Aviatická, Makotřasy a Kněžves);
D053	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Silnice I/61: úsek Hřebeč – Buštěhrad, přestavba

¹⁴ Navazující úsek železniční trati Praha – České Budějovice byl zrušen Krajským soudem v Praze rozsudkem č. 50A . 14/2014 – 157.

Kód	Kategorie	Popis
D056	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Koridor: úsek II/101 - Unhošť, přeložka
D068	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Koridor silnice I/61: Buštěhrad obchvat - Stehelčeves
D131	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Koridor silnice II/238: Kladno (Poldi)
D209	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Koridor železniční tratě č. 120: úsek Ruzyně – Kladno (Dubí), přeložky a zdvojkolejnění tratě
E06	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Rozvodna 110 kV Lichoceves
E11	záměry, které byly převzaty ze ZÚR STČK beze změny – návrh	Rozvodna 110 kV Klecany vč. napojení vedení
–	další významné záměry v území	Rozšíření letiště Vodochody

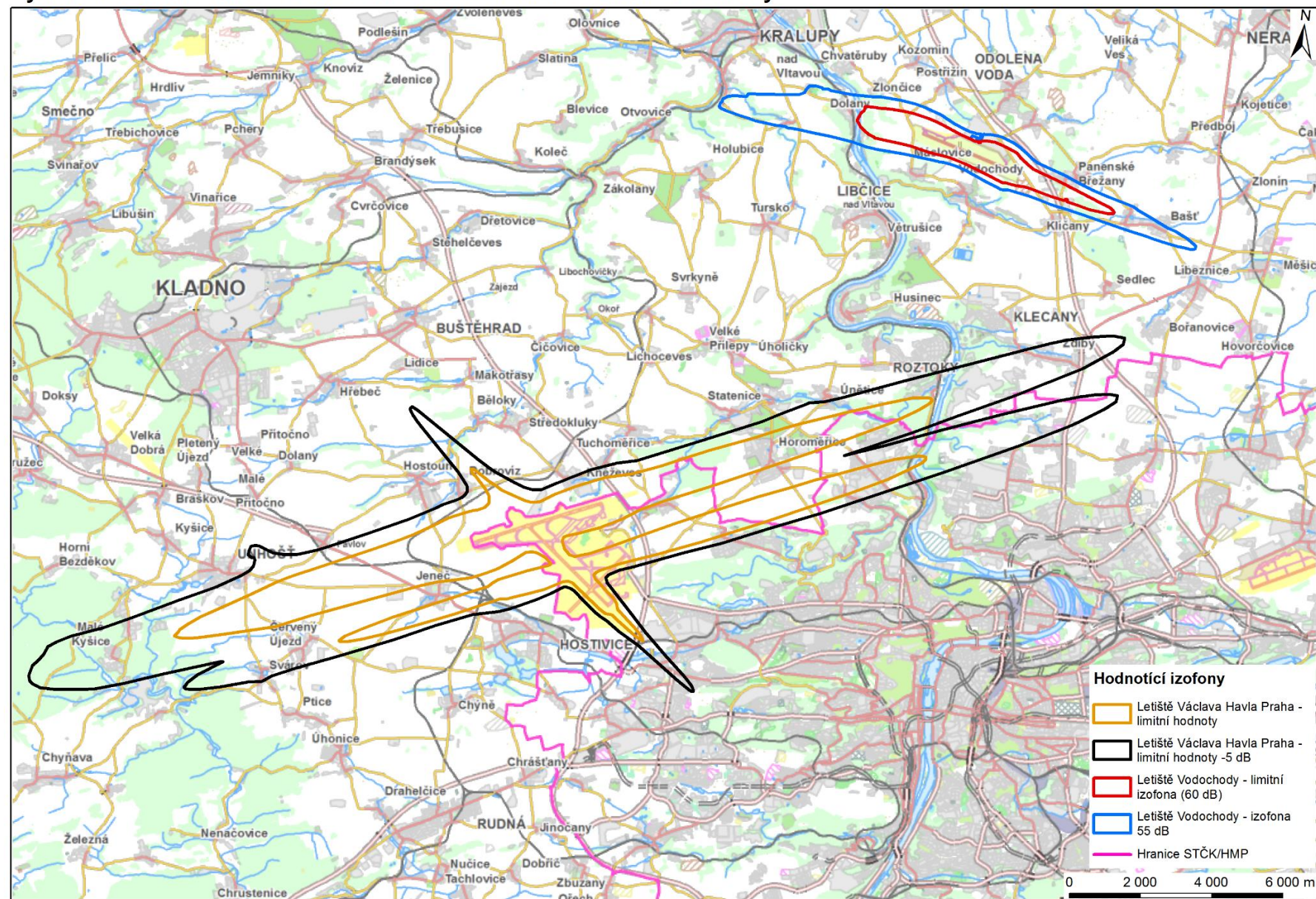
D300 - Plocha rozvoje Letiště Václava Havla Praha



Pro vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů záměru D300 jsou uvažovány pouze vlivy hluku z tohoto záměru, neboť vlivy nárůstu znečištění ovzduší budou nízké a budou omezeny téměř výhradně na vlastní prostor letiště. Pro hluk ze záměru D300 se mohou vyskytovat následující typy kumulací a synergií:

- průmět nadlimitní hlukové izofony z letiště se záměrem D056 a s překročením hlukových limitů podél dálnice II/1010 v blízkosti obce Unhošť – odehrává se zcela mimo obytnou zástavbu
- průmět nadlimitní hlukové izofony z letiště s pásmem překročení hlukových limitů podél stávajících komunikací – v naprosté většině případů (s výjimkou komunikací v MČ Praha - Nebužice, Praha – Suchdol a Praha – Lysolaje) nejde o nárůst zátěže, neboť v daném místě dochází k překročení limitu i v současnosti. Především však jsou všechna dotčená sídla zahrnuta do systému kompenzačních opatření, zajišťovaných provozovatelem letiště a současně i do systému hlukového monitoringu v okolí letiště. V případě zjištění potřeby snížení hluku na stávajících komunikacích tak mají příslušné obce a městské části nástroje k realizaci investičních opatření na těchto komunikacích za účelem snížení hlučnosti (např. instalace tichých povrchů vozovek).
- průmět nadlimitní hlukové izofony z letiště se záměrem D209 – jedná se již o významnější střet, v této lokalitě může docházet ke zvýšené hlukové expozici obyvatel. Této lokalitě bude nutno věnovat pozornost s tím, že případná realizace obou záměrů by měla být podmíněna zvýšením ochrany před hlukem z železnice ve větší míře, než pouze na stanovený limit (50 dB v noci). Konkrétní řešení bude určeno orgánem veřejného zdraví na základě detailní studie rozsahu rušení spánku, předběžně lze doporučit ochranu na úrovni 45 dB pro noční hluk.
- průmět se záměrem D001 – v tomto případě se navýšení hlukové zátěže týká výhradně území mimo zástavbu, v zastavěném území (Horoměřice), by mělo naopak dojít ke snížení hlukové zátěže z leteckého provozu právě na jižním okraji obce, nejvíce ovlivněné záměrem D001. Ke kumulaci ve smyslu nárůstu zátěže zde tedy nedochází, přesto je nutno lokalitě věnovat pozornost. V rámci záměru D001 jsou s ohledem na potenciální rizika navržena zvýšená opatření k ochraně obyvatel před hlukem a znečištěním ovzduší z tohoto záměru.
- synergické působení hluku z letiště a stávajícího či výhledového znečištění ovzduší – současné překročení imisního limitu se týká téměř výhradně benzo(a)pyrenu, u něhož není synergický efekt s hlukem ani teoreticky uvažován s ohledem na zcela odlišné dráhy působení. Je však možné uvažovat synergii např. s působením expozice částicím PM₁₀ z plánovaných silničních komunikací. Benzo(a)pyren se navíc váže na prachové částice; v rámci Stanoviska k EIA jsou uložena poměrně rozsáhlá opatření k výsadbám vegetace v okolních sídlech, jako podmínka realizace záměru. Za předpokladu dodržení těchto opatření je možné očekávat snížení celkové zátěže PM₁₀ a tedy i benzo(a)pyrenu v řešeném území.
- kumulativní působení hluku z Letiště Václava Havla Praha po realizaci záměru D300 a hluku z rozšířeného letiště Vodochody. V tomto případě je nutno uvažovat nejen nadlimitními izofonami, ale též s kumulací hluku na podlimitních úrovních – tj. s potenciálním rizikem překročení limitu v případě společného působení obou záměrů i na plochách, kde je již hluk z jednoho či druhého záměru podlimitní. Vzhledem ke způsobu sčítání akustického tlaku je možné s jistotou konstatovat, že nedojde-li k průmětu na úrovni izofon s pětidecibelovou rezervou vůči limitu, pak v žádné části území nebude překročen limit ani při společném působení obou záměrů. Toto vyhodnocení je vzhledem k odlišnému rozsahu hodnocené oblasti provedeno na samostatném výkresu níže. Z výkresu je patrné, že k překryvu izofon „limit - 5dB“ nedochází. Společné působení obou letišť se tedy neprojeví zvýšením rozsahu území s překročením limitu pro hluk z letecké dopravy.

Vymezení izofon v okolí Letiště Václava Havla Praha a Letiště Vodochody



Za uvedených podmínek lze realizaci záměru označit za plně akceptovatelnou i při zohlednění veškerých kumulativních a synergických vlivů.

Společná kompenzační opatření k omezení kumulativních a synergických vlivů na ovzduší, obyvatelstvo a hygienu prostředí pro vymezené plochy a koridory

- výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí;
- zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek;
- soustředění dopravy na vybrané vyhovující komunikace;
- regulace vjezdu vozidel (zejména nákladních) intravilánu obcí a měst;
- vytvoření pěších a klidových zón;
- využití dalších technických a organizačních opatření;
- odstínění zdrojů hluku (protihlukové clony a valy, clonění budovami, vedení komunikace v zářezu či v tunelu);
- omezení a kontrola nejvyšší povolené rychlosti;
- využití telematických systémů (zelená vlna na průtazích);

Monitoring

- počet trvale bydlících obyvatel žijících v oblastech s překročenými limity nočního a denního hluku.
- podíl území s překročením imisních limitů (souhrnně všechny polutanty).

VLIVY NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY

D001 – Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK), D011 - Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Březiněves – D10 (+1x MÚK)

Dle provedených analýz (viz grafická schémata A.1.G2a a A.1.G2b) jsou koridory vymezeny v území, ve kterém dochází ke zvýšení rozsahu zastavěných ploch. Výrazný je zejména nárůst v k. ú. Zdiby. Koridory jsou vymezeny v oblasti možné koncentrace kumulativních a synergických vlivů – oblast č. 1 – Severní okraj Prahy (viz výkres č. A.VI. Kumulativní a synergické vlivy).

Kumulativní a synergický vliv bude způsoben především nárůstem zpevněných ploch, což sebou ponese snížené možnosti přirozeného vsaku srážkových vod. Zejména ve spojení s rozvojovými plochami obcí Veleň, Přezletice, Podolanka, Jenštejn, Radonice, Tuchoměřice, Horoměřice, Zdiby a Klecany (významnější plochy pro průmysl, logistiku nebo komerci vymezeny ve vazbě na komunikace D6, D7 a D8). V tomto ohledu je též předpokládán vznik vlivů ve vztahu ke koridoru silniční infrastruktury D177. Méně významné ovlivnění vsaku srážkových vod je předpokládáno u koridorů D010 a D017, které jsou vymezeny v trasách stávajících komunikací a koridoru železnice D201 (železní tratě zpravidla umožňují částečné zasakování). Kumulativní a synergické ovlivnění odtokových poměrů je dále předpokládáno v případě křížení Mratinského potoka a jeho záplavového území koridory D201 a D011. Soustředěné vody z urychleného povrchového odtoku mohou být znečištěny. Zjištěné vlivy jsou hodnoceny jako mírně negativní.

D006 – doplnění MÚK Odolena Voda

Kumulativní a synergický vliv bude v případě plochy pro MÚK minimální. Ve spojení s plánovaným rozvojem města Odolena Voda dojde k nárůstu zpevněných ploch a tím omezení vsaku srážkových vod.

D054 – propojení Vestec (II/603 – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka)

Dle provedených analýz (viz grafická schémata A.1.G2a a A.1.G2b) je koridor vymezen v území, ve kterém dochází ke zvýšení rozsahu zastavěných ploch. Koridor je vymezen v oblasti č. 1 možné koncentrace kumulativních a synergických vlivů „Jižní okraj Prahy“ (viz výkres č. A.VI. Kumulativní a synergické vlivy).

Ke vzniku kumulativních a synergických vlivů dojde zejména v důsledku nárůstu zpevněných ploch v rámci uvažovaného rozvoje obcí Vestec, Zlatníky-Hodkovice, Průhonice a Jesenice. V tomto ohledu se nejvýrazněji projeví Západní komerční zóna Průhonice. Nárůst zpevněných ploch má za důsledek omezení vsaku srážkových vod. Soustředěné vody z urychleného povrchového odtoku mohou být znečištěny. Zjištěné vlivy jsou hodnoceny jako mírně negativní.

D204 – železniční trať Praha – Bystřice u Benešova

(Krajským soudem v Praze zrušený úsek Praha – Strančice)

Dle provedených analýz (viz grafická schémata A.1.G2a a A.1.G2b) je koridor vymezen v území, ve kterém dochází k poměrně výraznému zvýšení rozsahu zastavěných ploch. Koridor částečně zasahuje do oblasti č. 3 možné koncentrace kumulativních a synergických vlivů – Strančicko (viz výkres č. A.VI. Kumulativní a synergické vlivy).

Kumulativní a synergické vlivy nebyly zjištěny.

D300 – plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha)

Dle provedených analýz (viz grafická schémata A.1.G2a a A.1.G2b) je koridor vymezen v území, ve kterém dochází ke zvýšení rozsahu zastavěných ploch. Koridor je vymezen v oblasti č. 1 možné koncentrace kumulativních a synergických vlivů „Severní okraj Prahy“ (viz výkres č. A.VI. Kumulativní a synergické vlivy).

Vliv na odtokové poměry a jakost vod bude kumulativní a synergický s ohledem na další rozvojové plochy letiště v povodí Tuchoměřického potoka a stavbu SOKP Ruzyně – Březiněves (D001) v povodí Litovicko-Šáreckého potoka a Únětického potoka. Tj. nárůstem zpevněných ploch s výsledným omezením vsaku srážkových vod. U koridorů D208, D209 a D010 je tento vliv předpokládán minimální, neboť železniční svršky umožňují částečné zasakování a koridor D010 je vymezen v trase již existující komunikace. Z hlediska zjištěného vlivu se budou též negativně projevovat rozvojové aktivity jednotlivých obcí Dobrovíz, Jeneč, Hostivice, Tuchoměřice, Středokluky a Kněžves, kde v rámci zastavitelných ploch bude docházet k nárůstu ploch zpevněných (ve vazbě na D6 a D7 poté průmyslového, logistického nebo komerčního charakteru). Soustředěné vody z urychleného povrchového odtoku mohou být znečištěny. Zjištěné vlivy jsou hodnoceny jako mírně negativní.

Společná kompenzační opatření k omezení kumulativních a synergických vlivů na povrchové a podzemní vody pro vymezené plochy a koridory

- vegetační úpravy podél záměrů dopravní infrastruktury umožňující zasakování srážkových vod;
- podpora retence vody v krajině (revitalizace vodních toků, retenční nádrže).

Monitoring

- podíl zastavěných a ostatních ploch z celkové rozlohy obce;
- podíl záplavových území z celkové rozlohy obce.

VLIVY NA PŮDU

Vlivy na zemědělský půdní fond

D001 – Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK), D011 – Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Březiněves – D10 (+1x MÚK)

Dle provedených analýz (viz grafická schémata A.1.G2a a A.1.G2b) jsou koridory vymezeny v území, ve kterém dochází ke zvýšení rozsahu zastavěných ploch. Výrazný je zejména nárůst v k. ú. Zdiby. Dle analýzy změny podílu ZPF v období 2004 – 2014 dochází v území, ve kterém jsou vymezeny koridory D001 a D011 k poměrně výraznému záboru ZPF (viz grafické schéma A.1.C1b). Koridory jsou vymezeny v oblasti č. 1 možné koncentrace kumulativních a synergických vlivů „Severní okraj Prahy“ (viz výkres č. A.VI. Kumulativní a synergické vlivy).

Kumulativní a synergické vlivy byly zjištěny u obou úseků vymezeného koridoru D001. Koridor leží v území s rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů č.1 a zároveň v limitně zatížené oblasti na ZPF (viz kap. 4. a 5 této dokumentace).

V případě západního úseku je vznik vlivů na ZPF předpokládán ve spojení s koridorem silniční infrastruktury D010 včetně MÚK. Tento koridor je však vymezen v trase stávající komunikace D7 navržené k rekonstrukci. Výsledný vliv proto nebude významný. Na ZPF je dále vytvářen tlak v podobě rozvojových aktivit obcí Tuchoměřice a Horoměřice (navrhované zastavitelné plochy), a to zejména ve vazbě na dálnici D7 (výrobní a skladovací plochy) a rozvoj obytné zástavby.

U východního úseku je vliv na ZPF předpokládán s koridorem silniční infrastruktury D017 včetně MÚK a obdobně jako v předešlém případě rozvojovými aktivitami obcí Zdiby a Klecany. Vymezení nových ploch pro průmysl, logistiku nebo komerci je primárně směřováno k dálnici D8, plochy pro bydlení poté ve vazbě na stávající zastavěná území. Koridor D017 je též vymezen v trase stávající komunikace I/9, čímž dochází k snížení výsledného vlivu na ZPF.

Koridor D011 leží v území s rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů č. 1 (viz kap. 4 SEA), obec Radonice byla poté vyhodnocena z hlediska ZPF jako limitně zatížená (viz kap. 5 SEA).

Kumulativní a synergické vlivy byly zjištěny s koridory silniční a železniční infrastruktury D177 (silnice II. třídy) a D201 (vysokorychlostní trať). Oba koridory jsou vymezeny pro záměry vedené v nové stopě (mimo limitně zatíženou obec Radonice). Ke vzniku kumulativních a synergických vlivů dále dochází v rámci rozvoje obcí Veleň, Přezletice, Podolanka, Jenštejn a Radonice, na jejichž území jsou vymezeny zastavitelné plochy. Zpravidla ve vazbě na stávající zastavěná území.

Výsledný kumulativní a synergický vliv je hodnocen jako mírný až významný z důvodu vymezení nových koridorů dopravní infrastruktury a tlakem na území vyplývajícím z rozvoje obcí, kdy dochází k záborům bonitně cenných půd vymezováním velkého počtu zastavitelných ploch. SOKP obdobně jako jiné významné komunikace na sebe v budoucnosti může vázat další aktivity spojené s průmyslem, logistikou nebo komercí.

D006 – doplnění MÚK Odolena Voda

Plocha pro MÚK neleží v území s rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů ani limitně zatížené oblasti na ZPF. Pouze v rámci obce Odolena Voda jsou vymezeny zastavitelné plochy. V tomto ohledu tedy dojde ke vzniku kumulativních a synergických vlivů. Nicméně tyto vlivy jsou hodnoceny jako mírné, MÚK bude spojen pouze s málo významným vlivem na ZPF.

D054 – propojení Vestec (II/603 – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka)

Dle provedených analýz je koridor D054 vymezen v území, ve kterém v období let 2004 – 2014 došlo k výraznému záboru ZPF (viz grafické schéma A.1.C1b), obec Jesenice je na základě provedených analýz hodnocena z hlediska ZPF jako limitně zatížené území (viz

kap. 5 SEA). Koridor se nachází v území s rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů č. 2 . Jižní okraj Prahy (viz kap. 4 SEA).

Ke vzniku kumulativních a synergických vlivů dojde zejména ve vztahu k rozvojovým aktivitám Jesenice, Průhonic, Zlatníky-Hodkovice a Vestce, kde jsou vymezeny nové zastavitelné plochy pro budoucí rozvoj. Obecně celé toto území podléhá vysokému urbanizačnímu tlaku. K plošně rozsáhlejšímu záboru ZPF dojde zejména v případě Západní komerční zóny Průhonic. Výsledný vliv je proto považován za mírně až významně negativní. Nelze vyloučit, že Vestecká spojka na sebe v budoucnosti bude dále vázat další rozvojové aktivity (průmysl, logistika nebo komerce).

D204 – železniční trať Praha – Bystřice u Benešova

(Krajským soudem v Praze zrušený úsek Praha – Strančice)

Část koridoru (předpokládaný povrchový úsek) se nachází v území s rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů č. 3 Strančicko (viz kap. 4 dokumentace SEA a výkres č. A.VI. Kumulativní a synergické vlivy). Žádná z dotčených obcí nebyla z hlediska ZPF vyhodnocena jako o limitně zatížená.

Ke kumulativním a synergickým vlivům na ZPF dojde ve spojení s koridorem D173 pro budoucí výstavbu silnice II. třídy a v menší míře též v souvislosti s rozvojovými aktivitami Říčan, Světic a Strančic (vymezeny zastavitelné plochy). Nové rozvojové plochy jsou zpravidla vymezeny ve vazbách na stávající zastavěná území. Samotný koridor železnice vzhledem k předpokládaným tunelovým úsekům není z hlediska vlivů na ZPF hodnocen významně negativně. Z těchto důvodů nejsou za významné považovány ani vlivy kumulativní a synergické.

D300 – plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha)

Plocha se nachází v území s rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů č. 1 – Severní okraj Prahy (viz kap. 4 dokumentace SEA a výkres č. A.VI. Kumulativní a synergické vlivy). Obce Dobrovíz a Hostivice jsou zároveň z hlediska ZPF hodnoceny jako limitně zatížené (viz kap. 5 SEA a výkres č. A.6. Kumulativní a synergické vlivy). Ve sledovaném časovém období 2004 – 2014 došlo v dotčeném území k výraznému nárůstu záboru ZPF (viz grafické schéma A.1.C1b).

Vznik kumulativních a synergických vlivů je nutno předpokládat zejména ve vztahu k železničním koridorům D208 a D209 (Z/505/DZ), a to hlavně v nových úsecích. Úsek určený k zdvojkolejnění nebude ve vztahu k ZPF tak významný. Dále koridorů D010 (potenciální vliv snížen skutečností, že koridor je vymezen v trase již existující dálnice D7) a SOKP v jeho neexistujícím úseku na území HMP (Z/502/DK) včetně MÚK. Vzhledem k přítomnosti významných komunikací v území D6, D7 a blízkosti Prahy je na toto území kladen vysoký urbanizační tlak, v jehož důsledku dochází k úbytku zemědělské půdy, včetně produkčně cenných půd. V rámci rozvojových aktivit obcí Dobrovíz, Jeneč, Hostivice, Tuchoměřice a Středokluky proto dochází k vymezení relativně vyššího počtu zastavitelných ploch (u komunikací D6 a D7 je předpokládán rozvoj zejména průmyslu, logistiky nebo komerce). Z těchto důvodů je výsledný vliv považován za mírně až významně negativní.

Společná kompenzační opatření k omezení kumulativních a synergických vlivů na půdu pro vymezené plochy a koridory

- minimalizovat rozsah záborů ZPF v rámci projektové přípravy uvedených ploch a koridorů (dočasných i trvalých);
- v měřítku ÚPD obcí vymezování zastavitelných ploch přizpůsobit reálnému sociodemografickému vývoji.

Monitoring

- podíl ZPF z celkové rozlohy obce;
- podíl půd v I. a II. třídě ochrany z rozlohy ZPF v obcích.

VLIVY NA POZEMKY URČENÉ K PLNĚNÍ FUNKCÍ LESA

Kumulativní a synergické vlivy nebyly zjištěny.

VLIVY NA HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ

D204 – železniční trať Praha – Bystřice u Benešova

(Krajským soudem v Praze zrušený úsek Praha – Strančice)

Koridor D204, resp. jeho tunelové úseky, jsou předpokládány přes souvisle zastavěná území okrajové části Říčán a sídla Všechnomy. Tzn. do lokalit, kde již došlo k ovlivnění přirozené geologické skladby základovými konstrukcemi jednotlivých objektů. Vznik kumulativních a synergických vlivů proto vzájemným spolupůsobením nelze vyloučit. V podrobnější projektové přípravě záměru a při dodržení standartních postupů výstavby bude výsledný vliv málo významný. U zbývajících plocha koridorů kumulativní a synergické vlivy nebyly zjištěny.

Společná kompenzační opatření k omezení kumulativních a synergických vlivů na horninové prostředí pro vymezené plochy a koridory

- V rámci projektové přípravy záměrů provést statické zajištění lokalit pod souvisle zastavěnými územími.

Monitoring

- Nemá být stanoven.

VLIVY NA FLÓRU, FAUNU, BIOLOGICKOU ROZMANITOST

Realizace záměrů navrhovaných 2. aktualizací ZÚR SK dojde ke vzniku kumulativních a synergickým vlivům zejména ve vztahu ke stanovištním podmínkám, zvýšen bude vliv rušení a snížena prostupnost území pro živočichy. Stavby silniční dopravy způsobí zvýšenou depozici dusíku v půdě a následně eutrofizaci vod a půd. V důsledku toho dochází ke změnám ve skladbě vegetace ve prospěch eutrofních rostlin a jejich expanzi. Nejvíce ohroženy tímto jevem jsou rostlinné druhy vázané na chudší stanoviště (suché trávníky, skalní trávníky a křoviny, skalnaté svahy).

D001 – Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK), D011 - Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Březiněves – D10 (+1x MÚK)

Dle provedených analýz (viz grafická schémata A.1.G2a a A.1.G2b) jsou koridory vymezeny v území, ve kterém dochází k poměrně významným antropogenním aktivitám. Koridory jsou vymezeny v oblasti možné koncentrace kumulativních a synergických vlivů – oblast č. 1 – Severní okraj Prahy (viz výkres č. A.VI. Kumulativní a synergické vlivy).

SOKP v trase na území Hlavního města Prahy prochází ve vltavském kaňonu skrze dvě přírodní památky – PP Sedlečské skály, PP Zámky. Jedná se o cenná chráněná území v severní části Prahy. Svažité, místy strmé skalní srázy (s převýšením kolem 50 metrů) nad údolím Vltavy daly vznik unikátním společenstvům, které chrání řadu vzácných rostlin a živočichů. Velká rozmanitost společenstev je dána velkým rozdílem mikroklimatu a mikroreliéfu. Nápadný je jiný charakter společenstev na svazích obrácených na různé světové strany. Dochází k přímému střetu a narušení stanovišť v obou PP. Dále k nepřímým vlivům zvýšených emisí oxidů dusíku z dopravní zátěže a následné nitrifikaci cenných stanovišť. Vzhledem k vysoké kvalitě biotopů v lokalitě byl hodnocen významně negativní vliv. V oblasti kumulace vlivů č.1 „Severní okraj Prahy“ jsou vyhlášena tato zvláště chráněná území: PP Kněživka, PP Opukový lom Přední Kopaniny, PP Housle, PR Údolí Únětického potoka, PR Roztocký háj - Tiché údolí, PP Sedlečské skály, PP Zámky, PP Bohnické údolí, PR Podhoří, PP Čimické údolí,

PR Vinořský park (včetně ochranných pásem), ochranné pásmo PR Divoká Šárka. Přípravované záměry lze realizovat za předpokladu zajištění ochrany uvedených ZCHÚ.

V důsledku realizace ostatních připravovaných záměrů dojde k ovlivnění stanovišť rostlin a živočichů, dojde ke zvýšení hladiny rušení v okolí dopravních cest, zvýšené eutrofizaci a omezení prostupnosti území pro živočichy.

D006 – doplnění MÚK Odolena Voda

Realizace záměru bude mít ve spojení s ostatními připravovanými záměry vliv na prostupnost území pro živočichy a vznik kumulativního vlivu ve vztahu k rušení živočichů a eutrofizaci stanovišť.

D054 – propojení Vestec (II/603 – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka)

Koridor je vymezen v území s rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů č. 2 - Jižní okraj Prahy (viz kap. 4 SEA).

Realizace záměru bude mít ve spojení s ostatními připravovanými záměry vliv na prostupnost území pro živočichy a vznik kumulativního vlivu ve vztahu k rušení živočichů a eutrofizaci stanovišť v území mezi Hrnčíř, Kunraticemi a Šeberovem.

D204 – železniční trať Praha – Bystřice u Benešova

(Krajským soudem v Praze zrušený úsek Praha – Strančice)

Část koridoru (předpokládaný povrchový úsek) se nachází v území s rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů č. 3 Strančicko (viz kap. 4 SEA a výkres č. A.6. Kumulativní a synergické vlivy).

Realizací záměru dojde v povrchovém úseku navrhované trati ke kumulaci vlivů na stanoviště rostlin a živočichů. Realizace záměru je spojena s rizikem zvýšení znečištění vod. Dojde především ke zvýšení hladiny rušení v okolí.

D300 – plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha)

Plocha se nachází v území s rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů č. 1 – Severní okraj Prahy (viz kap. 4 SEA dokumentace a výkres č. A.VI. Kumulativní a synergické vlivy). Jedná se o území, které je již v současné době silně zatíženo rušením (letový a silniční provoz). Realizací záměru dojde k zesílení těchto vlivů. Ovlivněna budou stanoviště rostlin a živočichů.

Plocha D300 zasahuje do povodí Únětického potoka, Kopaninského potoka, Horměřického potoka, Jenečského potoka, Litovicko-Šáreckého potoka a Nebušického potoka (vše v povodí Vltavy).

Plocha D300 se nachází asi 1 km od Dobrovízského potoka, který je součástí EVL Zákolanský potok. Zákolanský potok patří k nejvíce znečištěným tokům s výskytem raka kamenáče (*Austropotamobius torrentium*) v České republice. Nejzávažnějším faktorem ohrožujícím další existenci populaci raka kamenáče v Zákolanském potoce je špatná jakost vody. Riziko ovlivnění kvality vody využitím plochy D300 je eliminováno existencí dvou čistíren kontaminovaných srážkových a splaškových vod.

V současné době provozovatel letiště nevypouští žádné odpadní vody do Zákolanského potoka a ani v rámci posuzované plochy D300 k vypouštění odpadních vod do jeho povodí nedojde. Letiště má vybudovány dvě čistírny odpadních a kontaminovaných vod (SEVER - Únětický potok a JIH - Kopaninský potok), do kterých kanalizační systém odvádí veškeré odpadní a kontaminované vody z areálu a dále systém retenčních nádrží pro zachycení srážkových vod. Během výstavby letiště Praha/Ruzyně byly již v minulosti vybudovány suché retenční nádrže - poldry - k zachycení přívalových srážek, snížení kulminačních průtoků a ochraně obcí dále na tocích před negativními účinky těchto průtoků. Před zaústěním otevřeného odpadu dešťové kanalizace do Kopaninského potoka je vybudován Kopaninský polder a na Únětickém potoce pod Tuchoměřicemi u Štěrbova mlýna je vybudován Tuchoměřický polder.

Zpracovatel dokumentace z výše uvedených důvodů nepředpokládá riziko vzniku kumulativních a synergických vlivů na vodu vyvolané využitím plochy D300.

Společná kompenzační opatření k omezení kumulativních a synergických vlivů na floru, faunu a biologickou rozmanitost pro vymezené plochy a koridory

- Zajistit zachování prostupnosti krajiny prostřednictvím budování podchodů či mostních objektů.

Monitoring

- Délka tělesa silnic a železnic mimo zastavěné území sídel;
- Podíl zastavěných a ostatních ploch na celkové rozloze obce.

VLIVY NA KRAJINU

Realizací dopravních staveb jsou významně ovlivněny charakteristiky krajinného rázu. Příměstská krajina, do které jsou vkládány nové dopravní stavby, je významně ovlivněna urbanizačními procesy. V posledních dvou desetiletích dochází k extrémnímu tlaku na obce v metropolitní oblasti Prahy, dochází k masivní výstavbě pro bydlení, skladování a průmysl. Obraz krajiny všech obcí, ve kterých jsou vymezeny plochy a koridory 2. aktualizací ZÚR SK se výrazně mění.

Realizací záměrů vymezených 2A-ZÚR SK dojde ve spojení s ostatními záměry připravovanými v území (viz kap. 4) k dalšímu zvýšení koncentrace antropogenních prvků v krajině, ovlivnění krajinných charakteristik a snížení prostupnosti krajiny.

V rámci zpracování hodnocení SEA 2A-ZÚR SK byla provedena analýza území s cílem vytipování oblastí, ve kterých dochází k významnému nárůstu zastavěných ploch, území ovlivněných urbanizačními procesy (viz kartogram A.1.G1a). Na základě tohoto grafického podkladu je patrné, že obec Hostivice, Dobrovíz (D300), Horoměřice, Zdiby (D001), Jesenice, Průhonice, Vestec (D054) a Říčany, Strančice (D204) jsou obcemi s vysokým podílem zastavěných ploch, ve kterých rozsah zastavěných ploch v posledním desetiletí výrazně stoupal. Jedná se tedy o území všech obcí přímo dotčených řešením 2A-ZÚR SK s výjimkou obce Odolena Voda (D006) a obcí, v jejichž území je vymezen koridor D011 (Veleň, Přezletice, Jenštejn, Podolanka, Radonice).

D001 – Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK)

a

D011 - Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Březiněves –D10 (+1x MÚK)

Dle provedených analýz (viz grafická schémata A.1.G2a a A.1.G2b) jsou koridory vymezeny v území, ve kterém dochází k poměrně významným antropogenním aktivitám. Koridory jsou vymezeny v oblasti možné koncentrace kumulativních a synergických vlivů – oblast č. 1 – „Severní okraj Prahy“ (viz výkres č. A.VI. Kumulativní a synergické vlivy). Území obce Zdiby, ve kterém je vymezena část koridoru D001 je zařazena mezi limitně zatížené oblasti z hlediska možného ohrožení krajinných hodnot (viz kap. 5 dokumentace SEA).

Ve spojení s ostatními záměry připravovanými v dotčeném území lze předpokládat vznik kumulativních a synergických vlivů ve vztahu k prostupnosti krajiny pro člověka, snížení podílu přírodně blízkých a nezastavěných ploch v území, které lze obecně považovat z hlediska krajinářského za plochy hodnotnější, než plochy zastavěné.

Zpracovatel dokumentace SEA upozorňuje na riziko vzniku sekundárních vlivů na krajinu. Lze předpokládat, že po realizaci SOKP (v 2A-ZÚR SK vymezeny koridory D001 a D011) bude zesílen tlak na urbanizaci území v jeho okolí především pro logistiku, skladování a komerční provozy. Rozsah budoucích zastavěných ploch bude nutné regulovat v rámci územních plánů dotčených obcí na území Středočeského kraje a územního plánu hl. m. Prahy.

Jako prostory potenciálně nejvýznamněji dotčené kumulativními a synergickými vlivy je hodnoceno území obcí Veleň a Přezletice. Území těchto obcí bude dotčeno nejen výstavbou SOKP, ale i dalšími uvažovanými záměry. Jedná se o plochy a koridory dle ZÚR SK (2011):

- E02 - vedení VVN 400 kV TR Výškov – TR Čechy Střed,
- E13 – vedení 110 kV Třeboradice - Kbely;
- R01 – koridor pro ropovod Družba (přípolož/zkapacitnění),
- D177 - silnice II/244: nová trasa v úseku Mratín - Přezletice; MÚK Přezletice (s napojením silnice III. třídy od Prahy),
- D201 trať Praha – Lovosice, úsek Praha – hranice kraje.

Realizace uvedených záměrů významně ovlivní obraz krajiny. Jedná se o území rovinaté, bez výrazné modelace terénu, pohledově otevřené. Realizací záměrů dojde k posílení antropogenního charakteru území, setřen bude jeho původně zemědělský charakter. Prohlouben bude proces fragmentace krajiny.

D006 – doplnění MÚK Odolena Voda

Plocha nebude spojena s rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů.

D054 – propojení Vestec (II/603 – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka)

Ve spojení s ostatními záměry připravovanými v území (viz kap. 4), ve kterém je vymezen koridor D054 lze očekávat vznik kumulativních vlivů na prostupnost krajiny. Dojde k posílení antropogenního charakteru území a jeho geometrizace. Podíl nezastavěných ploch bude snížen.

Zpracovatel dokumentace SEA upozorňuje na riziko vzniku sekundárních vlivů na krajinu. Lze předpokládat, že realizace všech navrhovaných silničních staveb v území bude zesílen tlak na urbanizaci území v jejich okolí především pro logistiku, skladování a komerční provozy. Rozsah budoucích zastavěných ploch bude nutné regulovat v rámci územních plánů dotčených obcí na území Středočeského kraje a územního plánu hl. m. Prahy.

D204 – železniční trať Praha – Bystřice u Benešova

(Krajským soudem v Praze zrušený úsek Praha – Strančice)

Část koridoru (předpokládaný povrchový úsek) se nachází v oblasti s rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů č. 3 Strančicko (viz kap. 4 dokumentace SEA a výkres č. A.VI. Kumulativní a synergické vlivy).

Ve spojení s ostatními záměry připravovanými v území (viz kap. 4), ve kterém je vymezen koridor D204 lze očekávat vznik kumulativních vlivů na prostupnost krajiny. Dojde k posílení antropogenního charakteru území a jeho geometrizace. Podíl nezastavěných ploch bude snížen. Míra tohoto vlivu je snížena navrhovaným technickým řešením. Významná část koridoru je navržena tunelovým řešením.

D300 – plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně

(Letiště Václava Havla Praha)

Plocha se nachází v území s rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů č. 1 – Severní okraj Prahy (viz kap. 4 SEA a výkres č. A.6. Kumulativní a synergické vlivy). Území obcí Hostivice a Jeneč, na jejichž území vymezená plocha zasahuje, jsou zařazeny mezi limitně zatížené oblasti z hlediska možného ohrožení krajinných hodnot (viz kap. 5 SEA).

Územím potenciálně významně dotčeným kumulativními a synergickými vlivy ve vztahu ke krajině je území v okolí letiště Ruzyně. Vzhledem ke stávající zátěži území a připravovanými stavbám (rozvoj letiště Ruzyně) dojde k omezení prostupnosti tohoto území pro člověka.

Využití navrhovaných koridorů a ploch je možné za podmínky respektování navržených opatření formulovaných za účelem eliminace působení negativních vlivů (níže uvedená kompenzační opatření a opatření formulovaná v kap. 8 a 11. této dokumentace).

Společná kompenzační opatření k omezení kumulativních a synergických vlivů na krajinu pro vymezené plochy a koridory

- Zajištění zachování prostupnosti krajiny širšího zájmového území dotčených využitím navrhovaných ploch a koridorů.
- Zajištění výsadby krajinné zeleně;
- Věnovat pozornost architektonickému řešení staveb včetně staveb doprovodných a jejich zasazení do krajiny.

Monitoring

- Délka tělesa silnic a železnic mimo zastavěné území sídel;
- Podíl zastavěných a ostatních ploch na celkové rozloze obce.

VLIVY NA KULTURNÍ, ARCHITEKTONICKÉ A ARCHEOLOGICKÉ DĚDICTVÍ, HMOTNÉ STATKY

Kumulativní a synergické vlivy nebyly zjištěny.

6.3. HODNOCENÍ VLIVŮ PŘESAHOJÍCÍCH HRANICE KRAJE

SILNIČNÍ OKRUH KOLEM PRAHY (SOKP)

D001 – úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK), D011 - úsek Březiněves – D10 (+1x MÚK)

Vlivy na ovzduší

Silniční okruh kolem Prahy má zásadní význam především pro hl. m. Prahu, kde slouží k odvedení tranzitní automobilové dopravy a rozvedení vnější cílové či zdrojové dopravy a pro realizaci vnitroměstských jízd mezi okrajovými oblastmi města a na území Středočeského kraje. Dlouhodobým pozitivním vlivem přesahující hranice kraje bude odvedení části vnější zdrojové a cílové dopravy mimo stávající komunikace na území hl. m. Prahy. K nejvýraznějšímu odlehčení dopravní situace a snížení imisního zatížení dojde na území Dejvic, Bubeneče, Holešovic, Libně, Karlína a Vysočan a také v okrajových, hustě osídlených částech Prahy (Letňany, Střížkov, Prosek a Kbely).

Negativním střednědobým vlivem s částečně regionálním působením bude nárůst imisní zátěže v době výstavby, zejména ve fázi zemních prací a výstavby tunelu. Je nutno očekávat značný nárůst nákladní automobilové dopravy na navazujících komunikacích a vytvoření dočasných bodových a plošných zdrojů emisí (deponie, betonárny, obalovny apod.).

Vlivy na obyvatelstvo, hlukovou zátěž, veřejné zdraví

V případě vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví je situace obdobná jako u vlivů na ovzduší.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Koridor D001 kříží v Praze Vltavu, Čimický potok a Dražanský potok a jejich záplavová území a vede těsně kolem ČOV Dolní Chabry. Celá trasa je v oblasti, kde hrozí nebezpečí z přívalových srážek (dle Identifikace kritických bodů, VÚV TGM Brno 5/2014) – kritické body:

Nebušice, Housle, Starý Suchdol, Dražanské údolí, Dolní Chabry, Ďáblice, Bořanovice, Líbeznice, Hovorčovice.

Koridor D011 v území podél administrativní hranice Středočeského kraje a hl. m. Prahy kříží potoky Třeboradický, Mratínský, Ctěnický a Vinořský potok a jejich záplavová území. Dojde též k ovlivnění levobřežního přítoku Třeboradického potoka v Praze (narušení pramenného úseku) a k ovlivnění Třeboradického potoka dvojím křížením v Praze. V lokalitě Korunka koridor zasahuje do plochy ČOV Praha – Miškovice v Mirovicích. V lokalitě Vinoř – Jenštejn – Podolanka koridor okruhu zasahuje do plochy ČOV Praha - Vinoř.

Vlivy na půdu

Vlivy na zemědělský půdní fond

Výstavba SOKP bude na území hl. m. Prahy spojena s trvalými záborů ZPF, a to včetně produkčně cenných půd v I. a II. třídě ochrany, které v zastoupení ZPF převládají. K záboru dojde zejména mimo zastavěná území.

Vlivy na pozemky určené k plnění funkcí lesa

Na území hl. m. Prahy je předpokládán vznik záborů PUPFL (les zvláštního určení) při přechodu koridoru přes vltavské údolí. Lesní porosty se vyskytují jak podél řeky Vltavy, tak Dražanského a Čimického potoka, které se do ní vlévají. V úseku koridoru D011 dojde na území hl. m. Prahy k dotčení lesů liniového charakteru podél Mratínského a Vinořského potoka, které bude koridor křížit.

Vlivy na horninové prostředí

V souvislosti s vybudováním SOKP nebudou vyvolány vlivy na horninové prostředí přesahující hranice Středočeského kraje. Na území Prahy se v blízkosti koridoru nachází jedna z lokalit nevýhradního ložiska cihlářských surovin Sedlec-Únětice. Ložisko je v evidenci ČGS vedeno jako vytěžené, k ovlivnění nerostných zásob tedy nedojde.

Vlivy na flóru, faunu, biologickou rozmanitost

Vzhledem k charakteru záměru - dlouhé liniové stavby, bude využití koridoru SOKP (D001 a D011) spojeno s vlivy přesahujícími hranice kraje. SOKP v trase na území Hlavního města Prahy prochází ve vltavském kaňonu skrze dvě přírodní památky – PP Sedlečské skály, PP Zámky (vltavský kaňon je vymezen jako nadregionální biocentrum NRBC 2001 Údolí Vltavy). Jedná se o cenná chráněná území v severní části Prahy. Svažité, místy strmé skalní srázy (s převýšením kolem 50 metrů) nad údolím Vltavy daly vznik unikátním společenstvům, které chrání řadu vzácných rostlin a živočichů. Velká rozmanitost společenstev je dána velkým rozdílem mikroklimatu a mikroreliefu. Nápadný je jiný charakter společenstev na svazích obrácených na různé světové strany. Dochází k přímému střetu a narušení stanovišť v obou PP. Dále k nepřímým vlivům zvýšených emisí oxidů dusíku z dopravní zátěže a následné nitrifikaci cenných stanovišť. Vzhledem k vysoké kvalitě biotopů v lokalitě byl hodnocen významně negativní vliv. Koridor D001 bude zasahovat do ochranné zóny nadregionálního biokoridoru NRBC 40. Koridor D011 bude na území hl. m. Prahy křížit regionální biokoridor R3 (RK1151 Vinořská bažantnice - Na Vinořském potoce) vymezený v linii Vinořského potoka. Úsek u Hornoměřic vede cca 200 m od PP Housle (MČ Lysolaje).

Vlivy na krajinu

Vzhledem k charakteru záměru - dlouhé liniové stavby, bude využití koridoru SOKP (D001 a D011) spojeno s vlivy přesahujícími hranice kraje. Posílen bude jeho antropogenní charakter a geometrizace území, prohlouben bude proces fragmentace krajiny. Na území Středočeského kraje není koridor trasován krajinářsky významným územím. Na území hl. m. Prahy prochází prostory krajinářsky cennými. Jedná se především o údolí Vltavy, které má v dotčeném území charakter kaňonu a přechod Dražanského údolí (přírodní park Dražáň – Troja). Tyto prostory, přesto že jejich přechod bude řešen z velké části mostními objekty, budou realizací záměru dotčeny negativně.

Vlivy na kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky

V souvislosti s výstavbou SOKP dojde na území hl. m. Prahy k zásahu do území s výskytem archeologických nálezů ÚAN I. kategorie Hradiště Zámka. V tomto případě bude možné ochranu archeologického dědictví zajistit záchranným archeologickým výzkumem.

Koridor vstupuje do silně urbanizovaného území hl. m. Prahy, kde je jeho převážná část vymezena jako zastavěné území. Nejbližší správní hranice obou krajů se nachází Přední Kopanina, Suchdol, Praha 8, Dolní Chabry, Březiněves, Ďáblice, Čakovice, Vinoř a Satalice. V obecné rovině je předpokládáno, že v rámci technického řešení budou potenciální vlivy na souvisle zastavěná území minimalizovány (vedení trasy v tunelech). Přesto ale ovlivnění existující zástavby nelze vyloučit.

D006 – doplnění MÚK Odolena Voda

Vlivy na ovzduší

V souvislosti s vybudováním křižovatky MÚK Odolena Voda nebudou vyvolány vlivy na ovzduší přesahující hranice Středočeského kraje.

Vlivy na obyvatelstvo, hlukovou zátěž a veřejné zdraví

V souvislosti s vybudováním křižovatky MÚK Odolena Voda nebudou vyvolány vlivy na obyvatelstvo a hlukovou zátěž přesahující hranice Středočeského kraje.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

V souvislosti s vybudováním křižovatky MÚK Odolena Voda nebudou vyvolány vlivy na povrchové a podzemní vody přesahující hranice Středočeského kraje.

Vlivy na půdu

Vlivy na zemědělský půdní fond

V souvislosti s vybudováním křižovatky MÚK Odolena Voda nebudou vyvolány vlivy na ZPF přesahující hranice Středočeského kraje.

Vlivy na pozemky určené k plnění funkcí lesa

V souvislosti s vybudováním křižovatky MÚK Odolena Voda nebudou vyvolány vlivy na PUPFL přesahující hranice Středočeského kraje.

Vlivy na horninové prostředí

V souvislosti s vybudováním křižovatky MÚK Odolena Voda nebudou vyvolány vlivy na horninové prostředí přesahující hranice Středočeského kraje.

Vlivy na flóru, faunu, biologickou rozmanitost

V souvislosti s vybudováním křižovatky MÚK Odolena Voda nebudou vyvolány vlivy na biologickou rozmanitost, flóru a faunu přesahující hranice Středočeského kraje.

Vlivy na krajinu

V souvislosti s vybudováním křižovatky MÚK Odolena Voda nebudou vyvolány vlivy na krajinu přesahující hranice Středočeského kraje.

Vlivy na kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky

V souvislosti s vybudováním křižovatky MÚK Odolena Voda nebudou vyvolány vlivy na kulturní, architektonické a archeologické dědictví ani hmotné statky přesahující hranice Středočeského kraje.

D054 – propojení Vestec (II/603 – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka)

Vlivy na ovzduší

Dlouhodobým pozitivním vlivem přesahující hranice kraje bude odvedení části vnější zdrojové a cílové dopravy mimo stávající obytnou zástavbu na území Prahy. Nejvýraznější bude ulehčení dopravní situace a zlepšení imisní situace v okolí silnice II/603 (ulice Vídeňská)

Vlivy na obyvatelstvo, hlukovou zátěž a veřejné zdraví

I v tomto případě je dlouhodobým pozitivním vlivem přesahující hranice kraje odvedení části vnější zdrojové a cílové dopravy mimo stávající obytnou zástavbu na území Prahy. Nejvýraznější bude opět ulehčení dopravní situace a zmírnění hlukové zátěže v okolí silnice II/603 (ulice Vídeňská).

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Z umístění koridoru na pomezí Středočeského kraje a Hlavního města Prahy vyplývá možnost ovlivnění hydrologických poměrů na území HMP. Osa koridoru generelně sleduje rozvodnici Kunratického potoka a Botiče, což vytváří příznivé podmínky pro minimalizaci až vyloučení vlivů na hydrologické a hydrogeologické poměry dotčeného území. Povodí pravo-břežního přítoku Kunratického potoka je součástí pramenné oblasti rybníční soustavy, jejíž součástí je přírodní památka Hrnčířské louky na území HMP a zároveň dotuje lokální vodní zdroj zemědělské farmy Drazdy, jihovýchodně od zástavby Hrnčíř (na území Stč. kraje).

K nárůstu zpevněných ploch, které částečně omezí zasakování srážkových vod, dojde v předmětném povodí přítoku Kunratického potoka pouze v omezením rozsahu. Nutnost případné stavby retenčních nádrží bude vhodné posoudit s ohledem na stávající Kunratické a Šeberovské rybníční soustavy níže v povodí v Praze, které by tuto funkci mohly zajistit.

Případná ochranná opatření budou specifikována v dalších fázích projektové přípravy záměru na podkladě výsledků hydrogeologického průzkumu, v souladu s vydaným souhlasným stanoviskem MŽP ČR dle zák. 100/2001 Sb., v platném znění ze dne 28. 01. 2013, č. j.: 107632/ENV/12.

Vlivy na půdu

Vlivy na zemědělský půdní fond

V souvislosti s výstavbou Vestecké spojky budou vlivy na ZPF na území hl. m. Prahy minimální. K záboru půdy dojde pouze na krátkých úsecích (půdy zařazené do III. a IV. třídy ochrany).

Vlivy na pozemky určené k plnění funkcí lesa

V souvislosti s vybudováním Vestecké spojky nebudou vyvolány vlivy na PUPFL přesahující hranice Středočeského kraje.

Vlivy na horninové prostředí

V souvislosti s vybudováním Vestecké spojky nebudou vyvolány vlivy na horninové prostředí přesahující hranice Středočeského kraje.

Vlivy na flóru, faunu, biologickou rozmanitost

Realizací záměru dojde k ovlivnění stanovištních podmínek a ke zvýšení hladiny rušení i na území hl. m. Prahy. Zejména ve vztahu k PP Hrnčířské louky (vymezeno též jako regionální biocentrum) na území MČ Šeberov. Chráněné území je významnou ornitologickou lokalitou. Koridor bude dále křížit regionální biokoridor R4 (RK5017 Hrnčířské louky - RK1195).

Vlivy na krajinu

Vzhledem k charakteru záměru - liniové stavbě, bude využití koridoru D054 spojeno s vlivy přesahujícími hranice kraje. Posílen bude jeho antropogenní charakter a geometrizace

území, prohlouben bude proces fragmentace krajiny. Tyto vlivy se budou odehrávat také na území hl. m. Prahy. Na území Středočeského kraje ani na území hlavního města není koridor trasován krajinářsky významným územím. Krajinářsky cennější lokality se nachází mimo působení vlivu vymezeného koridoru.

Vlivy na kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky

V souvislosti s vybudováním Vestecké spojky nebudou vyvolány vlivy na kulturní, architektonické a archeologické dědictví ani hmotné statky přesahující hranice Středočeského kraje.

D204 – železniční trať Praha – Bystřice u Benešova

(Krajským soudem v Praze zrušený úsek Praha – Strančice)

Vlivy na ovzduší

Podpora rozvoje železniční dopravy a zvyšování její atraktivity má potenciál snížení emisí z automobilové dopravy převzetím části dopravních výkonů na trase železniční trati mezi kraji. Záměr tak bude mít plošně působící pozitivní efekty, přesahující hranice jednoho kraje.

Vlivy na obyvatelstvo, hlukovou zátěž a veřejné zdraví

Podpora rozvoje železniční dopravy a zvyšování její atraktivity má potenciál snížení emisí z automobilové dopravy převzetím části dopravních výkonů na trase železniční trati. Z důvodu zrušení navazujícího úseku koridoru D204 pro železniční trať Praha – České Budějovice v úseku Strančice – Bystřice u Benešova v platných ZÚR Středočeského kraje je předkládané řešení z hlediska přeshraničních vlivů neúplné a na území Jihočeského kraje nemůže zajistit snížení podílu automobilové dopravy. Pouze úplné koncepční řešení v celé délce trati tzn. Praha - České Budějovice může mít plošně pozitivní efekty, přesahující hranice jednoho kraje. Ovlivnění kvality obytného prostředí akustickou zátěží v hustě urbanizovaném území hl. m. Prahy je předpokládáno pouze v povrchových úsecích tratě.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Dojde ke křížení levobřežního přítoku Říčanského potoka (včetně možného ovlivnění toku samotného a jeho záplavového území) a křížení pravobřežního přítoku Pitkovického potoka (včetně možného ovlivnění toku samotného a jeho záplavového území).

Vlivy na půdu

Vlivy na zemědělský půdní fond

V souvislosti s výstavbou železnice dojde na území hl. m. Prahy k záborům kvalitních půd v I. a II. třídě ochrany. Tento vliv na ZPF je však předpokládán pouze v povrchových úsecích. Zábor ZPF je předpokládán především mimo zastavěná území.

Vlivy na pozemky určené k plnění funkcí lesa

V souvislosti s výstavbou železnice dojde na území hl. m. Prahy k potenciálním zásahům pouze do drobných lesních enkláv (lesy zvláštního určení). K tomuto vlivu na PUPFL může dojít pouze v povrchových úsecích.

Vlivy na horninové prostředí

Na území Prahy pravděpodobně dojde k ovlivnění výhradního ložiska cihlářských surovin Kolovraty včetně stanoveného CHLÚ. Ložisko je evidováno jako doposud netěžené, nelze tedy vyloučit, že část nerostných zásob bude vázána v ochranném pilíři stavby (shodný vliv je předpokládán u nevýhradního netěženého ložiska těžbe suroviny Uhřetěves I). Druhá lokalita téhož ložiska leží na rozmezí SK a hl. m. Prahy. S koridorem železnice pouze sousedí, ovlivnění zásob proto není předpokládáno, resp. nebude významné (vyhodnocení této lokality provedeno v rámci tabelární přílohy č. 2).

Vlivy na flóru, faunu, biologickou rozmanitost

Vzhledem k charakteru záměru - liniové stavbě, bude využití koridoru D204 spojeno s vlivy přesahujícími hranice kraje resp. na území hl. m. Prahy. Realizací záměru dojde k ovlivnění stanovištních podmínek a ke zvýšení hladiny rušení i na území hl. m. Prahy. Koridor bude křížit regionální biokoridor R4. Vliv na přírodu je předpokládán pouze v povrchových úsecích.

Vlivy na krajinu

Vzhledem k charakteru záměru - liniové stavbě, bude využití koridoru D204 spojeno s vlivy přesahujícími hranice kraje resp. na území hl. m. Prahy. V povrchových úsecích bude posílen jeho antropogenní charakter a geometrizace území, prohlouben bude proces fragmentace krajiny. Koridor bude pravděpodobně zasahovat do přírodního parku Botič-Milíčov.

Vlivy na kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky

V souvislosti s výstavbou železnice nebudou vyvolány vlivy na kulturní, architektonické a archeologické dědictví. Koridor vstupuje do silně urbanizovaného území hl. m. Prahy, kde převážná jeho část je vymezena jako zastavěné území. Nejblíže správní hranice obou krajů se nachází zástavba městských částí Kolovraty a Benice. V obecné rovině je předpokládáno, že v rámci technického řešení budou potenciální vlivy na souvisle zastavěná území minimalizovány (vedení v tunelech). Přesto ale ovlivnění existující zástavby nelze vyloučit.

D300 – plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně

(Letiště Václava Havla Praha)

Vlivy na ovzduší

Realizace záměru D300 se projeví mírným snížením imisní zátěže z letecké dopravy v přilehlé okrajové části hl. m. Prahy. K nárůstu imisní zátěže bude docházet především v prostoru letiště.

Vlivy na obyvatelstvo, a hygienu prostředí (hluková zátěž)

Záměr vybudování nové paralelní dráhy RWY 06R/24L se v sousedním kraji, tj. na území hl. m. Prahy projeví pozitivně v těch částech území, nad nimiž dojde ke snížení leteckého provozu v porovnání se situací, kdy by dráha realizována nebyla. Jedná se o lokality zejména ve směru stávající dráhy 12/30, částečně i ve směru dráhy 06/24, tj. o území MČ Praha 6, Praha 17, Přední Kopanina a Suchdol – severní část. Naopak ke zvýšení zátěže dojde ve směru působení nové dráhy, tj. v prostoru MČ Praha – Nebušice, Lysolaje a Suchdol – jižní část.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Dojde k nárůstu zpevněných ploch a tím k omezení zasakování srážkových vod. K vlivu na odtokové poměry a jakost vod může dojít v povodí Tuchoměřického potoka a v povodí Litovicko-Šáreckého potoka a Únětického potoka. ZÚR hlavního města Prahy počítají s případnou potřebou rozšíření Kopaninské retenční nádrže (Z/500/TY poldr Přední Kopanina). Zlepšení stavu Únětického a Kopaninského potoka nelze očekávat pouze eliminací vlivu provozu letiště. Pro celkové zlepšení ekologického stavu obou toků je však žádoucí jejich celková revitalizace včetně odstranění negativních vlivů v povodí, které nejsou spojeny s provozem letiště.

Vlivy na půdu

Vlivy na zemědělský půdní fond

Obě vymezené plochy navazují na stávající areál letiště Praha/Ruzyně nacházející se na území hl. m. Prahy. V rámci tohoto areálu již došlo v určité míře k vyjmutí pozemků ze ZPF. Nicméně nová paralelní dráha RWY 06R/24L bude spojena s trvalým zábořem ZPF včetně bonitně cenných půd.

Vlivy na pozemky určené k plnění funkcí lesa

V souvislosti s výstavbou obou RWY nebudou vyvolány vlivy na PUPFL přesahující hranice Středočeského kraje. Obě vymezené plochy navazují na stávající areál letiště Praha/Ruzyně.

Vlivy na horninové prostředí

V souvislosti s výstavbou obou RWY nebudou vyvolány vlivy na horninové prostředí přesahující hranice Středočeského kraje.

Vlivy na flóru, faunu, biologickou rozmanitost

Okolí letiště je na území Středočeského kraje i na území hl. m. Prahy v současné době významně zatíženo rušením (letový a silniční provoz). Realizací záměru dojde k zesílení těchto vlivů také na území hl. m. Prahy. Ovlivněna budou stanoviště rostlin a živočichů.

Vlivy na krajinu

Vlivy v důsledku využití navrhovaných ploch na krajinu jsou hodnoceny jako málo významné na území Středočeského kraje i na území hl. m. Prahy. Území je již v současné době výrazně ovlivněno stávajícím provozem letiště a charakterem zastavění. Navrhovaným řešením nebudou vyvolány významné změny v obraze krajiny.

Vlivy na kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky

V souvislosti s výstavbou obou RWY nebudou vyvolány vlivy na kulturní, architektonické a archeologické dědictví ani hmotné statky přesahující hranice Středočeského kraje.

7. POROVNÁNÍ ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH Kladných A ZÁporných Vlivů Variant Řešení A JEJICH ZHODNOCENÍ, POPIS POUŽITÝCH METOD VYHODNOCENÍ VČETNĚ JEJICH OMEZENÍ

Návrh aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje je předložen v jedné variantě, žádný z vymezených koridorů či ploch není sledován ve variantním řešení.

Z důvodu zajištění objektivitu procesu SEA a zajištění kompatibility se Vyhodnocení vlivů aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy¹⁵ na životní prostředí (SEA aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy) a Vyhodnocení vlivů 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje na životní prostředí (SEA 2. aktualizace ZÚR SK) je koridor vymezený pro silniční okruh kolem Prahy¹⁶ (SOKP) porovnán rovněž vzhledem k tzv. Regionální variantě SOKP (dále SOKP).

V níže uvedeném textu jsou shrnuty vlivy, které budou potenciálně vyvolány v případě využití vymezeného koridoru SOKP či v případě využití koridoru uvažovaného pro SOKP.

Z důvodu zajištění koncepčnosti, celistvosti a transparentnosti porovnání uvedených řešení nejsou v popisu vlivů zohledněny administrativní hranice Středočeského kraje, resp. uvedeny jsou potenciální vlivy vyvolané jak na území Středočeského kraje, tak na území Prahy.

Základními podklady pro vzájemné porovnání variant SOKP a SOKP jsou návrh 2. Aktualizace ZÚR SK a vydaná Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy včetně závěrů vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Trasy obou variant jsou zobrazeny v grafickém schématu na následující stránce.

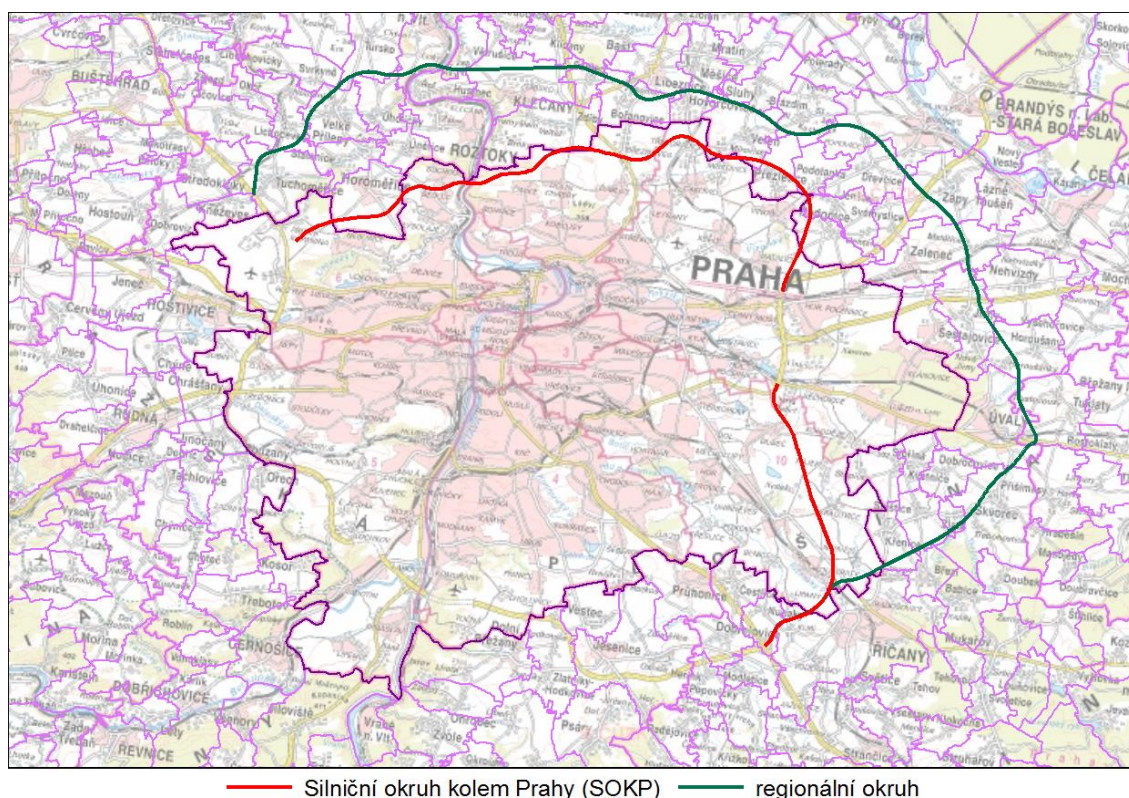
SILNIČNÍ OKRUH KOLEM PRAHY (SOKP)

Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) má charakter dálnice (D0). Umožňuje souvislé vedení mezinárodních tahů. Z nich je v současné době souvislá pouze trasa E50 využívající dálnic D5 a D1. Na současně realizované úseky SOKP jsou napojeny i další mezinárodní tahy a to E65 v trase D10, E67 v trase D11 a E48 v trase D6. Jejich vzájemné propojení po SOKP je však zatím možné jen mezi E48 (D6) a E50 (D5, D1) a mezi E65 (D10) a E67 (D11), což jsou propojení s minimálním významem (kromě propojení D6 a D1) pro řešení ve vztahu hl. m. Praze. Nejvýznamnější propojení mezi D11 a D5, D8 a D1, D10 a D1, D10 a D5 jsou však zatím vedena přes území hlavního města prostřednictvím jihovýchodní části městského okruhu a navazující Štěrboholské spojky.

¹⁵ Důvodem vyhodnocení var. RSOKP v SEA aktualizace č.1ZÚR hl. m. Prahy je požadavek městských částí MČ Běchovice, Ďáblice, Dolní Chabry na posouzení uvedené varianty.

¹⁶ 2. aktualizace ZÚR SK vymezuje úseky Silničního okruhu kolem Prahy: D001 – úsek Ruzyně – Březiněves (+ 2x MUK) včetně vyvolaných přeložek a souvisejících staveb. D011 – úsek Březiněves (D8) – D10 (+ 1 MUK) včetně všech vyvolaných přeložek a souvisejících staveb.

Obr. 7.1 Vedení SOKP a SOKP



SOKP je hlavní součástí celkové koncepce silniční sítě v Metropolitní rozvojové oblasti Praha. Umožňuje propojení radiálních tras a tedy převedení tranzitní dopravy. Je veden převážně na území hl. m. Prahy mimo území kompaktního města. Části okruhu zasahují do území Středočeského kraje. SOKP umožňuje rozváděcí funkci k cílům uvnitř okruhu, které jsou vysoce převažujícím zdrojem indukce dopravy, ale má rozváděcí funkci i ke zdrojům dopravy vně okruhu. Dále umožňuje dobrý přístup k terminálům metra (stávající Zličín a Černý Most, budoucí Písnice, resp. Jesenice).

Svou polohou umocňuje i propojení vnějších částí Prahy, a tím odlehčení centrálního území města i realizaci tangenciálních vazeb území vně okruhu, a to jak rozvojových obcí Středočeského kraje, tak městských částí Prahy, které jsou na východě města vzdáleny od městského centra více než 12 až 20 km.

SOKP vede dle aktualizace č. 1 ZÚR HMP téměř v celém rozsahu na území hl. města. Celkem na čtyřech úsecích z tohoto území vybočuje, je však v souladu s územními plány sousedních obcí na území Středočeského kraje Horoměřice, Zdiby, Veleň, Přezletice, Podolanka, Jenštejn a Radonice. Toto řešení výrazně přispívá k propojení severních částí hl. města, a tím umožňuje udržet zatížení městského okruhu (MO), který prochází tunelovým systémem Blanka po obvodě Pražské památkové rezervace, na přijatelné úrovni.

Územní rezerva je v severozápadním sektoru Prahy pro vedení okruhu sledována již více než 50 let, neznamená tedy pro vlastníky pozemků a nemovitostí žádnou novou skutečnost ve vztahu ke znehodnocení pozemků či ovlivnění kvality obytného prostředí.

Navrhované řešení svým urbanistickým a technickým řešením umožňuje ve vysoké míře předcházení možným nepříznivým důsledkům trasy na okolí. Trasa je v prostoru Suchbátova téměř v celém rozsahu vedena v tunelech, takže její bariérový účinek (prostupnost území) je eliminován. Minimalizovány jsou též dopady exhalací.

Toto území vyvolává nároky na dopravu jak svým mimořádným populačním potenciálem, tak zejména vysokou ekonomickou výkonností (a s tím související spotřebou i rozsáhlou výstavbou bytů, obslužných i dalších komerčních zařízení), vysokou atraktivitou promítající se do mimořádně rozvinutého cestovního ruchu.

Trasa SOKP vymezená aktualizací č. 1 ZÚR HMP se dá v zásadě rozdělit do dvou částí, a to na část východní (D1 – silnice D10) a část severní (mezi dálnicemi D7 a D10). (Toto členění neodpovídá „oficiálnímu“ značení staveb SOKP, jedná se čistě o pracovní rozdělení pro účely tohoto komentáře). Na území Středočeského kraje zasahují úseky severní části SOKP (D001 a D011).

Severní část SOKP zajistí řešení dopravy ve směru východ – západ, kde funkci „stávající komunikace“ plní dosud nezprovozněný Městský okruh v úsecích Myslbekova – Pelc Tyrolka – Balabenka, spolu s navazujícími radiálními komunikacemi ve směru na východ a na západ od MO. Určitou výhodou těchto komunikací je skutečnost, že jsou navrženy v tunelech, což jejich dopady na kvalitu ovzduší snižuje. Nejedná se však o celé trasy, neboť některé úseky MO musí být vedeny po povrchu. Naopak zásadní nevýhodou je, že jsou v podstatné části vedeny kompaktní městskou zástavbou, a to často v bezprostředním kontaktu. V důsledku toho byly zejména u povrchových částí MO zaznamenány poměrně značné problémy s dosažením imisních limitů, které musely být řešeny návrhem poměrně rozsáhlého souboru opatření ke snížení vlivů automobilové dopravy na kvalitu ovzduší.

Řešení Městského okruhu (a související návrh opatření) přirozeně počítaly s polohou SOKP v dlouhodobě stabilizované trase, která je uvažována i v 2. aktualizaci ZÚR SK a aktualizaci č. 1. ZÚR hl. m. Prahy.

Vyhodnocení vlivu základního řešení SOKP bylo provedeno v rámci posouzení vlivů na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění:

1. SOKP Stavba 510 Satalice - Běchovice (Zpracovatel dokumentace: EKOLA Group, spol. s r.o., 6/2010; EIA vrácena k přepracování)
Pozn.: Stavba 510 SOKP je již provozována, předmětem dokumentace je její rozšíření, kterým nedojde k dotčení ZCHÚ.
2. Silniční okruh kolem Prahy, stavba 511 D1 – Běchovice (Zpracovatel dokumentace: Ing. Vrdlovcová Michaela, souhlasné stanovisko MŽP ze dne 16. 11. 2002)
3. Silniční okruh kolem Prahy, stavba 518 Ruzyně – Suchdol (Zpracovatel oznámení: Ing. Bohumil Sulek, CSc., 02/1999; zastaveno 24. 10. 2002)
4. SOKP 519 Suchdol - Březiněves, přestavba MÚK Zdiby a navazujících úseků Prosecké radiály (Zpracovatel oznámení: PUDIS a.s., 12/2010; ZZŘ - je nutno dále posuzovat: MŽP, č. j.: 101107/ENV/11 ze dne 28. 12. 2011)

U některých staveb nebyl dosud proces posuzování ukončen. Závěry vyhodnocení, včetně návrhu ochranných opatření vydaných stanovisek bude nutné při realizaci staveb respektovat.

REGIONÁLNÍ VARIANTA SILNIČNÍHO OKRUHU KOLEM PRAHY (SOKP)¹⁷

SOKP je vedena na území Středočeského kraje v oddálené poloze od hl. m. Prahy. Zákres trasy SOKP je uveden na obrázku č. 1 Trasa SOKP kopíruje hranice hlavního města v ose obcí Říčany – Úvaly – Jirny – Zápy – Brandýs n. L. – Veleň – Líbeznice - Husinec – Velké Přílepy – Tuchoměřice – D7.

Vedení SOKP není obsaženo v žádné územně plánovací dokumentaci obcí na území Středočeského kraje.

¹⁷ Text převzat z Odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR Hl. m. Prahy

Proces prověřování a posuzování variant vedení Silničního okruhu kolem Prahy

Trasování Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy - SOKP) bylo v minulosti předmětem mnoha prověřování a posuzování, ať už v rámci procesů stavebního zákona nebo posuzování vlivů na životní prostředí.

V níže uvedeném textu jsou uvedeny klíčové momenty a výsledky dosavadních procesů.

Trasa Silničního okruhu kolem Prahy na jihovýchodě Prahy byla v minulosti variantně prověřována a projednávána. V rámci přípravy platného územního plánu hl. m. Prahy v roce 1995 byl zpracován i koncept tohoto ÚP se třemi variantami K, D, R podle varianty trasování jihovýchodní části okruhu - varianty JV-K (jihovýchodní krátká), varianta JVD (jihovýchodní dlouhá, která odpovídá řešení navrhované 2. aktualizací ZÚR SK a 1. aktualizací ZÚR HMP a varianta R (regionální), která částečně odpovídá SOKP.

Varianty okruhu byly podrobeny multikriteriálnímu a environmentálnímu hodnocení zadanému tehdy Ministerstvem hospodářství, s výsledkem doporučujícím variantu JVD. Tyto dokumentace byly zpracovány nezávislými firmami Pragoprojekt a. s. (multikriteriální hodnocení) a UrbioProjekt (environmentální posouzení). Multikriteriální posouzení tehdy konstatovalo, že varianta R by byla nejméně vhodná, jako nejvhodnější tehdy doporučilo variantu K, přičemž hodnocení variant K a D si bylo velmi blízké.

V environmentálním posouzení byla doporučena jako nejvhodnější varianta D, a to z titulu relativně nejnižšího počtu kvalitativních a kvantitativních střetů. Ministerstvo hospodářství výsledek těchto porovnání převzalo do zpracování souborného stanoviska ke konceptu územní prognózy VÚC Pražského regionu. Tyto varianty byly hodnoceny i z hlediska dopravního zatížení, a tedy byl stanoven vliv jednotlivých variant z hlediska intenzit provozu na komunikační síť města.

Na základě projednávání byla vybrána varianta D, která byla zahrnuta do návrhu územního plánu v roce 1998, a to na základě usnesení ZHMP č. 22/19 ze dne 31. 10. 1996 k soubornému stanovisku ke konceptu ÚP. Všechny etapy pořizování prošly veřejným projednáváním a vyhodnocováním. Výsledkem celého procesu bylo schválení ÚP Prahy usnesením ZHMP č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999 s touto trasou (byť ve výhledu čili v územní rezervě). Usnesením ZHMP č. 22/18 ze dne 25. 11. 2004 byla schválena změna ÚP hl. m. Prahy č. 950, která zařadila tuto část Pražského okruhu do návrhového horizontu ÚP hl. m. Prahy a zároveň byla vyhlášena veřejně prospěšnou stavbou. Stejnou trasu stabilizoval i ÚP VÚC Pražského regionu v roce 2006 a následně i v roce 2011 schválené ZÚR Středočeského kraje. Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy tedy potvrzuje v přímé návaznosti na uvedené ÚPD totožnou trasu. Z výše uvedeného vyplývá, že na strategické úrovni v rámci pořizování ÚPD bylo variantní řešení okruhu nejen prověřováno, ale prošlo i řádným veřejným projednáním a výběrem varianty. S ohledem na kontinuitu územního plánování aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy navrhuje koridor Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) v trase, která je vymezena v platných podrobnějších územně plánovacích dokumentacích.

Jihovýchodní část Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) v úseku mezi Běchovicemi a D1 byla pod názvem „*Silniční okruh kolem Prahy, stavba č. 511: dálnice D1-Běchovice*“ podrobena procesu EIA, v rámci něhož byly prověřovány a posuzovány čtyři varianty řešení tohoto úseku komunikace (A, B, C, D) se souhlasným stanoviskem Ministerstva životního prostředí čj. NM700/3225/5844/OPVŽP/02 ze dne 26. listopadu 2002 k variantám A, B, které jsou v souladu s trasou dle platného ÚP hl. m. Prahy i koridorem navrženým aktualizací č. 1 ZÚR hl. m. Prahy s tím, že budou respektovány podmínky souhlasného stanoviska.

V návaznosti na výše uvedené kroky probíhá již několik let intenzivní investorská příprava stavby jihovýchodní části Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) mezi Běchovicemi a dálnicí D1, do které byly vloženy nemalé veřejné prostředky (rozpracování do úrovně územní řízení).

Koridor pro severovýchodní úsek Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) mezi Březiněvsí a Horními Počernicemi (respektive mezi dálnicí D8 a D10), sledovaný a Aktualizací č. 1 ZÚR hl. m. Prahy, je v souladu s koridorem vyjádřeným v PÚR 2015 a navazuje

na zprovozněný úsek Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) u Horních Počernic, který je potvrzen platnou PÚR ČR ve znění aktualizace č. 1. Trasa severovýchodní části okruhu je výsledkem prověřování více variantních tras v minulosti i v souvislosti s prověřováním a výběrem variant trasování jihovýchodní části okruhu, které byly postupně opuštěny z urbanistických důvodů i z důvodů komplikovaného průběhu variantních tras okruhu územím v této části hlavního města.

Koridor pro severozápadní úsek Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) mezi Ruzyní a Březiněvsí (respektive dálnicí D7 a dálnicí D8) vymezený 2. aktualizací ZÚR SK a aktualizací č. 1 ZÚR hl. m. Prahy sleduje dlouhodobě po desetiletí stabilizovanou trasu okruhu přes Suchdol, která je součástí platného ÚP hl. m. Prahy. Navržený koridor není v rozporu s koridorem vyjádřeným v PÚR 2015, pouze jej upřesňuje.

Severozápadní úsek Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) pod názvem „Silniční okruh kolem Prahy, stavba č. 518 a 519“, byl v r. 2001-2002 posuzován z hlediska vlivů na životní prostředí, tento proces byl završen souhlasným stanoviskem Ministerstva životního prostředí čj. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e.o., ze dne 30. 4. 2002, v němž se konstatuje, že „z hlediska vlivů na životní prostředí lze akceptovat realizaci variant označených v dokumentaci jako Ss a J, ostatní varianty byly vyloučeny.“ Z hlediska vlivů na životní prostředí MŽP ve stanovisku doporučilo realizovat variantu Ss, kterou považuje za vhodnější. Varianta J se v uvedeném stanovisku MŽP uvádí jako krajní řešení, jehož realizaci lze připustit v případě, že projednání konceptu ÚP VÚC Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty Ss. Pro fázi přípravy bylo uloženo prověřit v rámci konceptu ÚP VÚC Pražského regionu možnosti její realizace, a to v kombinaci s „nízkovodním“ mostem dle schváleného ÚP hl. m. Prahy. Ve stanovisku MŽP se též konstatuje, že variantu Ss nemá v územním plánu žádná obec, jejímž správním územím by tato varianta vedla. Rovněž je uvedeno, že varianta Ss není v souladu se schváleným ÚP hl. m. Prahy a v případě schválení varianty Ss v ÚP VÚC Pražského regionu bude nutné projednat a schválit změnu ÚP hl. m. Prahy se zahrnutím návrhu výstavby mostu v Troji a tunelového napojení na již vybudovanou čtyřpruhovou komunikaci ukončenou nad ZOO v Čimicích. Již z uvedených skutečností je zřejmé, s jakými problémy, komplikacemi a druhotně i s dopady do cenného území oblasti Troji je varianta Ss v severozápadní části Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) spojena.

Varianta Ss nebyla do ÚP VÚC Pražského regionu ani do územních plánů obcí v Pražském regionu zahrnuta. K požadovanému „nízkovodnímu mostu“ dle platného ÚP hl. m. Prahy“ dle požadavků ve výše uvedeném stanovisku MŽP je třeba zdůraznit, že v platném ÚP hl. m. Prahy byla pro tzv. „nízkovodní most“ vymezena pouze územní rezerva ve vazbě na stávající komunikační síť v Trojské kotlině. Územní rezerva pro silniční most v platném ÚP byla vymezena pouze za účelem ochrany území před záměry, které by výstavbu nového mostu znemožnily. Priorita ochrany výjimečného rekreačního, přírodního i kulturního potenciálu Trojské kotliny s jejími celoměstsky významnými funkcemi (ZOO, botanická zahrada, Trojský zámek, krajinné hodnoty uvnitř urbanizovaného území) pro obyvatele a návštěvníky Prahy se stala v následujících letech (též v důsledku znehodnocování příměstské krajiny kolem Prahy probíhající suburbanizací) natolik naléhavou a zásadní, že v souvislosti s variantou Ss požadovaný další silniční most přes Vltavu s tunelovými úseky, které by umožnily napojení na čtyřpruhovou komunikaci ukončenou nad ZOO v Čimicích, (ve smyslu uvedeného stanoviska MŽP), je nepřijatelný s ohledem na negativní dopady, které by takové řešení znamenalo pro dotčenou oblast. Na základě zpracovaných dopravně inženýrských analýz, kdy byly ověřovány účinky takového dopravního spojení, je zřejmé, že by došlo k zavedení intenzivní dopravy do hustě urbanizovaného území Bohnic a Kobylis. V nové koncepci dopravy, která byla prověřována během prací na konceptu ÚP hl. m. Prahy v roce 2009 se ze všech uvedených důvodů v západní části Trojské kotliny výhledově uvažuje pouze s mostem pro tramvajovou dopravu, pěší a cyklisty, který bude vymezen v podobě územní rezervy, umožňující hledat dále citlivé řešení. Pro automobilovou dopravu nebude tento most určen, aby nedocházelo k nežádoucímu navýšení automobilové dopravy v území Trojské kotliny se všemi z toho plynoucími negativními dopady do rekreačního území.

Dále je třeba uvést, že Ministerstvo životního prostředí svým vyjádřením č. j. 676b/OPVI/04 ze dne 6. 8. 2004 potvrdilo, že předložená dokumentace pro územní rozhodnutí

na stavbu severozápadního úseku Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) není se stanoviskem MŽP k EIA v rozporu.

Na téma variant řešení Pražského (Silničního okruhu kolem Prahy), zejména pak na severozápadě Prahy, bylo pořízeno mnoho srovnávacích multioborových dokumentací s cílem porovnat dopady a přínosy variant trasování okruhu. Při zpracování 2. aktualizace ZÚR SK a aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy se vzaly v potaz výsledky těchto studií, zejména z doby posledních deseti let. V drtivé většině případů je v rámci variantního posouzení jednoznačně vyjádřena podpora stabilizovanému řešení, které je navrženo 2. aktualizací ZÚR SK a v aktualizaci č. 1. ZÚR hl. m. Prahy. Uvedené studie a dokumenty je tedy možno považovat za výchozí podklady využitě i při zpracování aktualizace č. 1. Uveden je zde výčet těch nejdůležitějších, které jsou zpracovateli k dispozici a které byly v novodobé historii na toto téma zpracovány a poznatky z vybraných dokumentů posledního období od roku 2007.

Úvahy o RSOKP jsou iniciovány nesouhlasem některých dotčených městských částí na okraji Prahy s trasou okruhu dle platného ÚP. V této souvislosti je třeba upozornit, že stabilizace a příprava významných liniových dopravních staveb v území je velmi zodpovědný, dlouhodobý a komplikovaný proces, který nelze podceňovat. Soustavné zpochybňování schválené územně plánovací dokumentace posiluje nedůvěru ve společnost, nahrává spekulativnímu chování a ve své podstatě posiluje rovněž pocity nejistoty občanů. Tento aspekt nebyl nikde podrobně vyhodnocen.

Současně je třeba uvést, že byl vzat v potaz i negativní postoj obcí ve Středočeském kraji, které několikrát deklarativně a společně projevily svůj zásadní nesouhlas vůči alternativnímu vedení okruhu přes svá území. Nelze tedy přijmout často uváděný argument, že z důvodu sporů, které provází stabilizované řešení Pražského okruhu (SOKP), by byla časově bližší jeho realizace na území Středočeského kraje, když ani kraj, ani obce tuto variantu nemají v platné ÚPD, a navíc deklarují svůj nesouhlas s takovým řešením.

Tou je např. výzva ze dne 3. dubna 2008 na základě shromáždění zástupců samospráv 16 obcí, kterých by se dotýkalo vedení okruhu v trase tzv. varianty Ss, která odpovídá i části RSOKP. V této výzvě jednoznačně vyslovili podporu řešení dle platných ÚPD tj. ve variantě SOKP.

Pro tento alternativní podnět byly provedeny (v návaznosti a s obdobou doposud zpracovaných hodnocení variant okruhu - viz výše citované dokumenty) dopravně inženýrské analýzy v rámci výhledového dopravního modelu hl. m. Prahy spravovaného Útvarem rozvoje hl. m. Prahy (ÚRM - projektant ZÚR i Aktualizace č. 1 ZÚR). Pro dopravní modelování ÚRM využívá prostředí PTV VISION (program VISIUM a další), jednoho z celosvětově užívaných modelovacích softwarů v dopravě od německé firmy PTV Karlsruhe. S cílem co největšího přiblížení sofistikovaného matematického modelu reálnému dění v dopravě se využívá nejen vlastního odborného zázemí, ale i dat z multimodálních celorepublikových modelů. S využitím těchto nástrojů byla porovnána dopravní účinnost obou alternativ. Toto porovnání je klíčovým hlediskem, protože se jedná o strategickou dopravní stavbu.

Na základě zpracovaných dopravně-inženýrských analýz pro okruh v trase koridoru SOKP a pro okruh v trase RSOKP lze dovodit, že oddálení Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) od Prahy do koridoru regionální varianty na území Pražského regionu znamená nárůst automobilového zatížení na mnoha silně zatížených úsecích komunikační sítě uvnitř hlavního města v jeho intenzivně urbanizovaném území se stávající často kapacitní zástavbou, což je z provozního hlediska i z hlediska negativních vlivů dopravy na okolní území města nežádoucí.

Oddálení SOKP vyvolává nepříznivé dopravní přetížení Městského okruhu, který má omezenou kapacitu a velký rozsah tunelových úseků. Kapacitu Městského okruhu není žádoucí vyčerpat, protože by hrozila ztráta funkčnosti této významné dopravní stavby primárně určené pro ochranu vnitřního, historicky cenného a nejintenzivněji urbanizovaného území Prahy. Vyčerpáním kapacity Městského okruhu by navíc byla ohrožena bezpečnost provozu v jeho tunelových úsecích. Významným negativním dopadem, na který je třeba upozornit, je rovněž fakt, že přetížené úseky komunikací v Praze (včetně Městského okruhu) při regionální variantě RSOKP se nacházejí většinou v údolních polohách širší centrální oblasti hlavního

města s vysokou koncentrací obyvatel, kde jsou ztížené podmínky provětrávání, což se nepříznivě projevuje na špatné kvalitě ovzduší.

Z provozního hlediska je trasa v koridoru SOKP navržená v 2. aktualizaci ZÚR SK a aktualizací č. 1 ZÚR hl. m. Prahy v porovnání s RSOKP příznivější, protože umožňuje převést po obvodu města některé dopravní vztahy, které by se oddálením okruhu od Prahy realizovaly po místní, dopravou značně přetížené komunikační síti ve vnitřní části Prahy. S oddalováním trasy atraktivita komunikace pro tyto vztahy rapidně klesá. O tom svědčí i výsledky studií, které se zabývaly variantami okruhu. A právě na základě vlastního posouzení alternativního námětu jednak dopravním modelem a jednak Vyhodnocením vlivu na udržitelný rozvoj aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy lze konstatovat paralelu mezi výsledky srovnávání alternativ vedení okruhu, byť výše citované studie a posudky se týkaly jen části průběhu alternativního námětu tzv. regionální varianty na severozápadě, popřípadě na jihovýchodě.

Varianty nebyly porovnávány z hlediska ekonomického, resp. investičních a provozních nákladů. K tomuto se vyslovil i Nejvyšší správní soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 - 526 ze dne 11. 6. 2012, kde se v bodě 211 a 212 soud uvedl k požadavkům na posouzení i finančním kritériem, že pro pořizovatele není toto kritérium určující, a to i s ohledem na míru obecnosti této územně plánovací dokumentace a primárně má najít odraz při formulování stanoviska Ministerstva dopravy k návrhu dokumentace tedy toho, na jehož vrub tyto náklady půjdou z pozice investora. Nicméně s ohledem na předešlé citace srovnávacích studií variant okruhu je zřejmé, že řešení předkládané v aktualizaci č. 1 ZÚR hl. m. Prahy by pravděpodobně bylo investičně náročnější díky náročným tunelovým stavbám pro ochranu okolního prostředí, ale z ekonomického posouzení, byť zpracovaného pouze pro dílčí úsek okruhu (Jacobs Consultary), vyplývala srovnatelnost obou řešení. U oddálenější varianty bylo dále upozorňováno na vyšší míru rizika navýšení nákladů s ohledem na míru nestabilizace řešení, což by hrálo ve prospěch územně stabilizovaných řešení. Dalším faktorem je pak zohlednění míry úspor času, které hovoří ve prospěch varianty bližší městu, tedy předkládanému řešení.

Tab. 7.1 Seznam dokumentace vztahující se k porovnání variant trasování severozápadní části Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy)

	Název	Zpracovatel	Rok
1	Vnější okruh ZKS - Srovnávací studie roztocké a suchdolské varianty I.	PÚDIS Praha	1991
2	Suchdol - Sedlec / Urbanistická studie / Průzkumy a rozbor	VHE, PÚDIS	1991
3	Vyhodnocení variant expresního okruhu v severní části Prahy	ÚHA hl. m. Prahy	1992
4	Posouzení důsledků volby variantního řešení expresního okruhu v Praze 6 - Suchdole	City Plan, s. r. o.	1993
5	Silniční okruh kolem Prahy v úseku mezi D5 a D8 - část 1. Rozbor problematiky	FS ČVUT	1994
6	Silniční okruh kolem Prahy v úseku mezi D5 a D8 - část 2. Rozbor a vyhodnocení	FS ČVUT	1994
7	Silniční okruh kolem Prahy v úseku mezi D5 a D8 - část 3. Zásady pro návrh trasy	FS ČVUT	1994
8	Urbanistická studie rozvoje městské části Suchdol - Sedlec: Průzkumy a rozbor	VHE	1994
9	SUCHDOL - SEDLEC Varianty komunikační sítě v návaznosti na silniční okruh v Suchdole	VHE a spol. architektonická kancelář, s. r.o.	1995
10	Urbanistická studie rozvoje městské části Suchdol - Sedlec: Varianty komunikační sítě v návaznosti na silniční okruh v Suchdole	VHE	1995
11	Urbanistická studie rozvoje městské části Suchdol - Sedlec: ověření podmínek rozvoje v souvislosti s průchodem Expresního okruhu Suchdolem	VHE	1997
12	Urbanistická studie Praha - Sedlec	FA ČVUT	1999

	Název	Zpracovatel	Rok
13	Suchdol - urbanistická studie kolem silničního okruhu: Návrh regulačního plánu	FA ČVUT	2002
14	Stanovisko MŽP k hodnocení vlivů na Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519, Ruzyně - Březiněves	MŽP	2002
15	Posouzení variant J a Ss severozápadního segmentu SOKP	Mott MacDonald	2007
16	Rešerše a oponentní posudek na studii „Posouzení variant J a S s severozápadního segmentu SOKP“, MMD, 2007	FAST VUT Brno	2008
17	Pražský silniční okruh, stavby 518, 519, posouzení variant S s a J	CityPlan, spol. s r. o.	2007
18	Hodnocení variant Pražského okruhu v úsecích 518 a 519 z hlediska emisí *	RNDr. Jan Maňák, EKOAIR	2008
19	Dopravně-inženýrské podklady pro vyhodnocení efektivnostistaveb 518 a 519 Pražského okruhu *	TSK – ÚDI	2008
20	Porovnání varianty J a Ss staveb č. 518 a 519 severozápadního okruhu města Prahy - podklady pro technickou komisi	Jacobs Consultancy, Ing. Jiří Lebeda	2008
21	Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy	Ekola group, s.r.o.	2012

Zdroj: ZÚR hl. m. Prahy aktualizace č.1

Poznámka: Takto značené dokumenty jsou dílčími podklady pro položku č. 20

ROZSAH VLIVŮ NA SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ SOKP A RSOKP

V následujícím přehledu jsou stručně shrnuty vlivy na sledované složky životního prostředí, které by byly vyvolány v případě využití trasy RSOKP a SOKP. Uvedeny jsou vlivy na území hl. města Prahy i na území Středočeského kraje.

Tab. 7.2 Porovnání SOKP a RSOKP

SOKP	RSOKP
OVZDUŠÍ	
Umožňuje převést po obvodě města některé dopravní vztahy, které by se oddálením okruhu od Prahy realizovaly po místní, dopravou značně přetížené komunikační síti ve vnitřní části Prahy. Trasa v kontaktu se zástavbou Dubče, Přední Kopaniny, Horoměřic, Suchdola, Dolních Chab, Březiněvsi, Třeboradic, Mirovic, Miškovic, Vínore, Podolanky a Satalic. Průchod Suchdolem navrhován tunelovým řešením.	V případě řešení ve variantě RSOKP dojde k nárůstu automobilové dopravy na mnoha silně zatížených úsecích komunikační sítě uvnitř hlavního města v jeho intenzivně urbanizovaném území se stávající často kapacitní zástavbou. Ovlivnění zastavěného území obcí Nedvězí, Zlatá, Pacov, Třebostice, Škvorec, Úvaly, Horoušanky, Jirny, Zlatá, Tuchoměřice, Lichoceves, Velké Přílepy, Svakyně, Řež, Větrušice, Sedlec, Bořanovice, Líbeznice, Hovorčovice, Veleň, Brázdim, Popovice, Brandýs n. L. Významnější emisní zátěž z důvodu větší délky trasy RSOKP.
Porovnání: Příznivěji hodnocena varianta navrhovaná 2A-ZÚR SK z důvodu celkové emisní zátěže a především nižšího rozsahu emisního zatížení ve vztahu k emisní zátěži obyvatelstva.	
OBYVATELSTVO	
Umožňuje převést po obvodě města některé dopravní vztahy, které by se oddálením okruhu od Prahy realizovaly po místní, dopravou značně přetížené komunikační síti ve vnitřní části Prahy. Trasa v kontaktu se zástavbou Dubče, Přední Kopaniny, Horoměřic, Suchdola, Dolních Chab, Březiněvsi, Třeboradic, Mirovic, Miškovic, Vínore, Podolanky a Satalic. Průchod Suchdolem navrhován tunelovým řešením. Realizace záměru podmíněna splněním imisních limitů.	V případě řešení ve variantě RSOKP dojde k nárůstu automobilové dopravy na mnoha silně zatížených úsecích komunikační sítě uvnitř hlavního města v jeho intenzivně urbanizovaném území se stávající často kapacitní zástavbou. Ovlivnění zastavěného území obcí Nedvězí, Zlatá, Pacov, Třebostice, Škvorec, Úvaly, Horoušanky, Jirny, Zlatá, Tuchoměřice, Lichoceves, Velké Přílepy, Svakyně, Řež, Větrušice, Sedlec, Bořanovice, Líbeznice, Hovorčovice, Veleň, Brázdim, Popovice, Brandýs n. L.

SOKP	RSOKP
	Významnější emisní zátěž z důvodu větší délky trasy RSOKP.
Porovnání: Rozsah zasažení obytné zástavby je nižší v případě SOKP, varianta je rovněž přijatelnější z hlediska kvality ovzduší v sídlech. Jednoznačně příznivěji je SOKP hodnocen z hlediska dopravní účinnosti.	
POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY	
Zvýšení rozsahu zpevněných ploch, křížení vodních toků: Vltava (včetně záplavového území), Čimický p., Dražanský p. (včetně záplavového území), Třeboradický p., Mratínský p. (včetně záplavového území), Ctěnický p., Vínofský p., Říčanský p. (včetně záplavového území), Pitkovický p. a dva bezejmenné vodní toky (stavba č. 510 SOKP, která je v provozu, ale do budoucna se počítá s jejím zkapacitněním zasahuje do vodního toku Chvalka, Svěpravický p., Počernický rybník, Rokytka - včetně záplavového území).	Zvýšení rozsahu zpevněných ploch, křížení vodních toků: Vltava (včetně záplavového území), Líbeznický p., Hovorčovický p., Mratínský p. (včetně záplavového území), Vinařský p., Ostrovský p., Svěmyslická svodnice, Zelenečský p., Jirenský p. (včetně záplavového území), Horoušanský p., Výmola (včetně záplavového území), Příšimaský p., Škvorecký p. (včetně záplavového území), Rokytka (včetně záplavového území), Říčanský p. (včetně záplavového území), Pitkovický p. a dva bezejmenné vodní toky. Ochranné pásmo vodního zdroje I. a II. stupně Radešovice - Říčany – Nedvězí. Ochranné pásmo II.a a II.b vodního zdroje Jirny – Horoušany. Konkrétní míru velikosti zásahu do hydrologické situace lze vyhodnotit až na základě podrobnějších územně plánovacích nebo projektových dokumentací.
Porovnání: Díky delší trase dojde k vzniku vyššího rozsahu zpevnění ploch, identifikován byl větší počet středu s vodotečemi a jejich záplavovými územími a více zásahů do povodí vodních toků. Dále dojde k průchodu RSOKP ochrannými pásmy vodních zdrojů, čímž by mohlo dojít k ovlivnění jejich kvantity a kvality. SOKP je považován z hlediska ochrany vod za přijatelnější.	
HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ	
Potenciální vlivy vyplývající z povahy geologické skladby horninového prostředí.	Nevýhradní a doposud netěžené ložisko cihlářských surovin Sluštice-Pacov (dvě lokality). Nevýhradní a doposud netěžené ložisko cihlářských surovin Škvorec. Výhradní ložisko s ukončenou těžbou cihlářských surovin Brázdim (včetně CHLÚ a dobývacího prostoru). CHLÚ výhradního těženého ložiska stavebního kamene Klecany-Husinec. Bodové poddolované území Tuchoměřice a plošné Úvaly 4. Potenciální vlivy vyplývající z povahy geologické skladby horninového prostředí.
Porovnání: Oproti SOKP se regionální varianta dostává do střetu s doposud netěženými nevýhradními ložisky cihlářských surovin. Lokalita Brázdim již není těžena, ovlivnění nerostných zásob proto není předpokládáno. I když místo bývalé těžby není vedeno jako poddolované území je nutno v tomto prostoru počítat se ztíženými podmínkami pro zakládání staveb. V případě CHLÚ ložiska Klecany-Husinec jde pouze o okrajový zásah. RSOKP okrajově zasahuje do poddolovaných území. SOKP se v celé své délce nedostává do kolize s ložisky nerostných surovin ani lokalitami s výskytem geologických rizik (poddolovaná a sesuvná území) a je proto považován za méně kolizní.	
PŮDA (ZPF A PUPFL)	
Zábor ZPF cca 252,3 ha, z toho cca 190,5 ha v I. a II. třídě ochrany. Zábor PUPFL cca 5,5 ha, z toho cca 5,4 ha lesů ochranných a zvláštního určení.	Zábor ZPF cca 379,4 ha, z toho cca 314,9 ha v I. a II. třídě ochrany. Zábor PUPFL cca 9,3 ha, z toho cca 2 ha lesů ochranných a zvláštního určení.
Porovnání: Z výpočtu záborů byla vyčleněna zastavěná území, u SOKP realizovaný úsek mezi D10 - I/12. V souladu se záborů v Odůvodnění 2A ZÚR SK byla použita šířka 65 m pro budoucí komunikaci (odhad pro budoucí vozovku včetně náspů a zářezů). Využití koridoru RSOKP bude spojeno s významně vyšším zábořem ZPF. Zábor ZPF se bude odehrávat především na území Středočeského kraje a dotčeny budou hlavně bonitně nejcenější půdy v I. a II. třídě ochrany. SOKP trasováním většinou své délky na území hl. m. Prahy, tj. územím silně urbanizovaným, bude z hlediska ovlivnění zemědělské prvovýroby méně konfliktní. Obě varianty budou procházet územím o nízké lesnatosti. Dotčeny budou především drobné lesní enklávy, k fragmentaci významnějších lesních celků tedy nedojde. Shodně poté dojde k ovlivnění lesních porostů na svazích vltavského údolí. Vliv na lesy bude vzhledem k délce RSOKP v tomto případě významnější z důvodu vyšších předpokládaných záborů.	
FLÓRA, FAUNA, BIOLOGICKÁ ROZMANITOST	
Ovlivnění stanovištních podmínek Koridor SOKP (konkrétně se jedná o stavby 510, 511, 518 a 519 SOKP) v trase navržené ZÚR hl. m. Prahy – aktualizace č. 1 dojde k dotčení skladebných prvků ÚSES : N/4, N/5, R/31, R/34, R/37, R/38, R/39.	Ovlivnění stanovištních podmínek Koridor RSOKP zasahuje do skladebných prvků ÚSES: RK 1136 - RK 1140, RK Ers – Únětický háj, NBC Údolí Vltavy, RK 1146 Beckov – RK 148, RBC 1854 Beckov,

SOKP	RSOKP
MZCHÚ: PP Sedlecké skály, PP Zámky	RK 1152 Na Vinořském potoce – K10, NK 67 Vidrholec – K68, NK 66 Voděradské bučiny – Vidrholec. MZCHÚ: NPR Větrušické rokle
<p>Porovnání: Hlavní zásah SOKP i RSOKP do přírodního prostředí představuje překonání Vltavy. SOKP ji překonává u Suchdola, kde zasahuje do dvou PP (Zámky a Sedlecké skály). Kromě přímého záboru stanovišť dojde k vlivům nitrifikace cenných stanovišť a jejich částečnému zastínění mostem přes Vltavu. V případě RSOKP nedojde k přímému záboru, vlivy nitrifikace budou mírně nižší vzhledem k nižšímu požadovému znečištění a k zastínění dojde jen na jednom břehu Vltavy. Vlivy SOKP jsou hodnoceny jako mírně negativnější.</p>	
KRAJINA	
SOKP (konkrétně o stavby 510, 511, 518 a 519 SOKP) v trase navržené ZÚR hl. m. Prahy – aktualizace č. 1 dojde k dotčení PPK Říčanka, PPK Klánovice - Čihadla a PPK Drahaň - Troja.	Koridor RSOKP trasován území PPK Dolní Povltaví
<p>Porovnání: Využitím obou koridorů dojde k ovlivnění kvality krajinného rázu dotčeného území. V případě RSOKP dochází ke vložení nové významné antropogenní linie do území méně zatíženého urbanizačními procesy, území krajinně hodnotnějšího. V obou případech dojde k zvýšení fragmentace území a omezení prostupnosti krajiny.</p>	
KULTURNÍ, ARCHITEKTONICKÉ, ARCHEOLOGICKÉ DĚDICTVÍ, HMOTNÉ STATKY	
Území s výskytem archeologických nálezů ÚAN I. a II. kategorie. Zastavěné území městských částí Praha-Suchdol, Praha 8, Praha-Dolní Chabry, Praha-Ďáblice, Praha-Vinoř, Praha 14, Praha 20, Praha-Dolní Počernice, Praha-Běchovice, Praha-Dubeč, Praha-Kolovraty.	Území s výskytem archeologických nálezů ÚAN I. a II. kategorie. Zastavěné území Říčany u Prahy, Mstěnice, Zlatá, Jirny, Hovorčovice, Bořanovice, Líbeznice, Popovice u Brandýsa nad Labem, Sedlec u Líbeznice, Husinec u Řeže, Větrušice u Klecan, Libčice-Letky-Chýnov, Tursko, Velké Přílepy a městská část Praha-Kolovraty.
<p>Porovnání: V obou případech dojde k dotčení lokalit evidovaných jako území s výskytem archeologických nálezů ÚAN I. a II. kategorie. Též budou potenciálně dotčena zastavěná území (hmotné statky). V případě SOKP menšího počtu lokalit avšak v silněji urbanizovaném území. U RSOKP vzhledem k jeho délce může být dotčeno naopak více zastavěných území, vzhledem k oddálenější poloze vůči Praze v oblasti s částečně lepší prostupností. Ani jedna z variant se nedostává do středu s památkově chráněnými objekty ani územími (památkové, zóny, rezervace, památky UNESCO ani národní kulturní památky). Z hlediska památkové ochrany jsou vlivy považovány za srovnatelné.</p>	

ZÁVĚR POROVNÁNÍ KORIDORU SOKP A RSOKP

Na základě porovnání vlivů na sledované složky životního prostředí, které budou vyvolány v případě využití koridorů SOKP resp. RSOKP lze konstatovat, že jako řešení příznivější je hodnoceno vedení trasy SOKP (vedení SOKP ve stopě držené ÚP SÚ hl. m. Prahy, navrhované ZÚR hl. m. Prahy - aktualizace č. 1 a 2. aktualizací ZÚR SK).

Uvedené řešení je příznivější a šetrnější, jak ve vztahu ke složkám životního prostředí, tak z hlediska dopravní účinnosti. Dopravní účinnost obou koridorů byla řešena mnoha odbornými studiemi a analýzami a dopravními modely.

Hlavními argumenty podporující využití koridoru SOKP jsou:

1. Oddálení Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) od Prahy do koridoru RSOKP znamená nárůst automobilového zatížení na mnoha silně zatížených úsecích komunikační sítě uvnitř hlavního města v jeho intenzivně urbanizovaném území se stávající často kapacitní zástavbou, což je z provozního hlediska i z hlediska negativních vlivů dopravy na okolní území města nežádoucí.
2. RSOKP vyvolává nepříznivé dopravní přetížení Městského okruhu, který má omezenou kapacitu a velký rozsah tunelových úseků. Kapacitu Městského okruhu není žádoucí vyčerpávat, protože by hrozila ztráta funkčnosti této významné dopravní stavby primárně určené pro ochranu vnitřního, historicky cenného a nejintenzivněji urbanizovaného území. Vyčerpáním kapacity Městského okruhu by navíc byla ohrožena bezpečnost provozu v jeho tunelových úsecích.

3. Přetížené úseky komunikací v Praze (včetně Městského okruhu) při regionální variantě Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) se nacházejí většinou v údolních polohách širší centrální oblasti hlavního města s vysokou koncentrací obyvatel, kde jsou ztížené podmínky provětrávání, což se nepříznivě projevuje na špatné kvalitě ovzduší.
4. Řešení SOKP je v porovnání s RSOKP příznivější, protože umožňuje převést po obvodě města některé dopravní vztahy, které by se oddálením okruhu od Prahy realizovaly po místní, dopravou značně přetížené komunikační síti ve vnitřní části Prahy. S oddalováním trasy atraktivita komunikace pro tyto vztahy rapidně klesá.

8. POPIS NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, SNÍŽENÍ NEBO KOMPENZACI VŠECH ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH ZÁVAŽNÝCH ZÁPORNÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Na základě identifikace a vyhodnocení vlivů spojených s umístěním jednotlivých staveb do koridorů a ploch vymezených návrhem 2A-ZÚR SK je v rámci hodnotících tabulek (viz tabelární příloha č. 1) formulován předběžný výčet doporučení pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných významných negativních vlivů na složky životního prostředí. Tento výčet je podkladem pro návrhy opatření obsažené v této kapitole.

Vyhodnocení vlivů 2A-ZÚR SK na životní prostředí strukturuje návrh plánovaných opatření do kategorií:

- **opatření „koncepční“** - požadavky na úpravy, doplnění nebo vypuštění jednotlivých výroků návrhu 2A-ZÚR SK;
- **opatření „prostorová“** – požadavky na úpravy vymezení ploch koridorů v návrhu 2. A-ZÚR SK nebo v rámci upřesnění jejich vymezení v ÚP obcí;
- **opatření „projektová“** - opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo případně kompenzaci zjištěných významných negativních vlivů a požadavky na řešení problémů s vazbou na ochranu složek životního prostředí, které jsou podkladem pro formulaci podmínek pro rozhodování ve vymezených plochách a koridorech (viz kap. 11), resp. které zpracovatel SEA doporučuje uplatňovat v dalších fázích územní a projektové přípravy záměrů včetně „projektové“ EIA. Jejich respektování v rámci procesu EIA není sice dle platné právní úpravy závazné, lze však doporučit, aby k nim bylo přihlédnuto zejména v závěru zjišťovacího řízení podle § 7 odst. 3 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

„Společná opatření“ jsou platná pro všechny záměry, obsažené v návrhu 2A-ZÚR SK, „specifická opatření“ jsou uplatňována jednotlivě ke konkrétním záměrům. Opatření formulovaná v této kapitole jsou podkladem pro návrh požadavků a podmínek pro rozhodování ve vymezených plochách a koridorech (viz kap. 11.).

Vyhodnocení vlivů 2A-ZÚR SK na životní prostředí bylo realizováno metodou „ex ante“, tedy paralelně se zpracováním posuzované koncepce a za četných vzájemných konzultací projektanta 2A-ZÚR SK a „SEA týmu“. Tento postup umožnil zapracovat již do návrhu 2A-ZÚR SK navrhovaná konceptní a prostorová opatření, jakož i požadavky na rozhodování ve vymezených koridorech a plochách z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí (viz kap. 11).

OPATŘENÍ KONCEPČNÍ

- Propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. „Vestická spojka“ (koridor D054) realizovat až po zprovoznění úseku SOKP Běchovice - dálnice D1 (na území Stč. kraje koridor D003)
- Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), úsek Březiněves (D8) - D10 (koridor D011) realizovat v návaznosti na zprovoznění úseku Ruzyně – Březiněves¹⁸ (koridor D001).

¹⁸ vč. 2x MÚK

- Zajistit řešení napojení Vestecké spojky (D054) přes Exit 4 na dálnici D1
- Zajistit v rámci zpracování aktualizace ZÚR SK vymezení navazujícího úseku koridoru D204 pro železniční trať Praha – Českého Budějovice v úseku Strančice – Bystřice u Benešova.

OPATŘENÍ PROSTOROVÁ - SPOLEČNÁ

- V ÚP dotčených obcí upřesnit vymezení ploch dopravy (u silničních staveb včetně polohy mimoúrovňových křižovatek) s ohledem na:
 - ⇒ přednostní zajištění minimalizace vlivů emisí a hlukové zátěže na kvalitu obytného prostředí; za tímto účelem v úsecích s prokázanými vlivy zajistit prostorovou rezervu pro realizaci nezbytných ochranných opatření.
 - ⇒ zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě.
- Při umisťování nových areálů výroby, skladování nebo občanského vybavení v blízkosti ploch a koridorů vymezených v rámci 2A-ZÚR SK zohledňovat aktuální stav hlukové a imisní zátěže dotčeného území ve vztahu k riziku možného překročení platných hygienických limitů v důsledku umístění nové stavby.

OPATŘENÍ PROJEKTOVÁ – SPOLEČNÁ

V navazujících fázích územní a projektové přípravy staveb, pro jejichž umístění vymezuje koridory 2A-ZÚR SK:

- Minimalizovat rozsah záboru ZPF I. a II. třídy ochrany.
- Srážkové vody ze zpevněných ploch odvádět do dostatečně vodních recipientů. Podporovat infiltraci srážkových vod okolo dopravních staveb vegetačními úpravami umožňující jejich zasakování.
- Křížení vodních toků silničními stavbami řešit s ohledem na ochranu odtokových poměrů dostatečně kapacitními mostními objekty.
- U silničních staveb na základě výsledků biologického průzkumu navrhnout a realizovat bariéry pro minimalizaci střetů letících ptáků s projíždějícími vozidly.

OPATŘENÍ PROJEKTOVÁ – SPECIFICKÁ

D001 - Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK)

- Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby, v případě jižního okraje Horoměřic s rezervou 3 dB.
- V závislosti na konkrétních územních podmínkách oddělit komunikaci od obytné zástavby vegetační bariérou, tvořenou dřevinami se zvýšenou schopností zachytávat prach. V úsecích s aktuálně (tj. v době realizace) prokázaným překročením platných imisních limitů realizovat výsadbu v takovém rozsahu, který zajistí snížení imisního příspěvku PM10 v okrajové obytné zástavbě pod 1 % ročního imisního limitu.
- V rámci projektového řešení stavby navrhnout další opatření ke snížení vlivu provozu komunikace na kvalitu obytného prostředí (např. vedení komunikace v zářezu, vegetační úpravy, náhrada místní cestní sítě atp.)

- V rámci projektového posouzení vlivů stavby na životní prostředí prověřit míru ovlivnění předmětů ochrany přírodní památky Housle; v případě potřeby navrhnout nezbytná opatření k minimalizaci nebo kompenzaci zjištěných vlivů.
- Vyloučit vliv na lesní remíz na území obce Zdiby (k. ú. Zdiby)

D006 - doplnění MÚK Odolena Voda

- Vyhodnotit nárůst hlukové zátěže v podél komunikací v zastavěném území města Odolena Voda v důsledku realizace MÚK a na základě výsledků navrhnout a realizovat adekvátní protihluková opatření pro ochranu zástavby podél komunikace.
- V závislosti na konkrétních územních podmínkách zástavbě podél komunikace navazující na MÚK přes město Odolena Voda provést výsadbu vegetace s protiprašnou funkcí, zajistit pravidelné a důsledné čištění této komunikace.

D011 - Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), úsek Březiněves – D10 (+1x MÚK)

- Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby, v případě míst bezprostředního kontaktu s obytnou zástavbou s rezervou 3 dB.
- V závislosti na konkrétních územních podmínkách oddělit komunikaci od obytné zástavby vegetační bariérou, tvořenou dřevinami se zvýšenou schopností zachytávat prach. V úsecích bezprostředního kontaktu s obytnou zástavbou realizovat výsadbu v takovém rozsahu, který zajistí snížení imisního příspěvku PM10 v okrajové obytné zástavbě pod 1 % ročního imisního limitu.
- Prověřit umístění MUK Podolanka z důvodů omezení negativních vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví.
- Minimalizovat zásah do prostorově odloučené zástavby na severním okraji Přezletic v dále do zastavěného území v prostoru Podolanka - Vinoř.
- V rámci projektového řešení stavby navrhnout další opatření ke snížení vlivu provozu komunikace na kvalitu obytného prostředí (např. vedení komunikace v zářezu, vegetační úpravy, náhrada místní cestní sítě atp.).
- Minimalizovat vlivy na odtokové poměry Mratínského potoka při křížení záplavového území.
- Minimalizovat zásah do lesních porostů podél Mratínského a vinořského potoka (na území obcí Veleň a Jenštejn).
- V rámci projektového posouzení vlivů stavby na životní prostředí prověřit míru ovlivnění funkčnosti regionálního biokoridoru RK1151 v období výstavby a v případě potřeby navrhnout nezbytná opatření k minimalizaci nebo kompenzaci zjištěných vlivů.

D054 - propojení Vestec (II/603) – Újezd (dálnice D1), tzv. Vestecká spojka;

- Směrové a výškové řešení silnice včetně technického provedení navrhnout s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu obce Průhonice (místní část Rozkoš) a zástavbu jižní, resp. východního okraje městské části Praha - Šeberov (Hrnčíře). Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby.
- V místech největšího přiblížení komunikace k obytné zástavbě realizovat v dostatečném rozsahu vegetační bariéru s protiprašnou funkcí.
- V rámci projektového řešení stavby navrhnout další opatření ke snížení vlivu provozu komunikace na kvalitu obytného prostředí (např. vedení komunikace v zářezu, vegetační úpravy, náhrada místní cestní sítě atp.).

- Minimalizovat vlivy na odtokové poměry Vesteckého potoka a Olšanského potoka při křížení záplavových území, minimalizovat vlivy na retenční nádrž Vestec.
- V rámci projektového posouzení vlivů stavby na životní prostředí prověřit míru ovlivnění předmětů ochrany přírodní památky Hrnčířské louky a v případě potřeby navrhnout nezbytná opatření k minimalizaci nebo kompenzaci zjištěných vlivů.
- Vyloučit zásah do lesních porostů na území obce Jesenice (k. ú. Zdiměřice u Prahy).

D204 - Železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (úsek Praha – Stránčice);

- Směrové a výškové řešení železniční trati včetně technického provedení navrhnout s cílem minimalizace dopadů na přilehlou obytnou zástavbu okolních sídel (Říčany, Vodňárky, Světlá, Otice, Svojšovice, Všechromy). V povrchových úsecích zajistit splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby.
- Řešení a realizaci tunelových úseků navrhnout s ohledem na ochranu a režimu a jakosti povrchových a podzemních vod.
- Minimalizovat zásah do lesních porostů na území obce Stránčice (k. ú. Otovice u Svojšovic).
- V povrchových úsecích stavby minimalizovat rozsah vlivů na okolní území, včetně vlivů krátkodobých po dobu provádění stavebních prací.

D300 - Plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha)

- Územní rozvoj obcí, dotčených rozvojem letiště Václava Havla Praha, řešit s ohledem na potřebu zajistit splnění hlukových limitů při vymezování nových ploch pro bydlení včetně ploch smíšených obytných a ploch veřejného občanského vybavení (zejména pro vzdělání a výchovu, sociální a zdravotní služby),
- Navrhnout a realizovat opatření k omezení a kompenzaci vlivů hlukové zátěže z letového provozu v zastavěném území obcí dotčených vymezením nového ochranného hlukového pásma.
- Odvádění srážkových vod řešit v rámci kanalizačního systému Letiště Praha - Ruzyně.
- V rámci projektové přípravy záměru realizovat další opatření uvedená v příloze 2 této dokumentace.

9. ZHODNOCENÍ ZPŮSOBU ZAPRACOVÁNÍ VNITROSTÁTNÍCH CÍLŮ OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ DO 2. A-ZÚR SK

Téma životního prostředí		Referenční cíl	Zohlednění referenčních cílů v 2A-ZÚR SK	Navržená opatření
Ovzduší		Omezit emise látek ohrožujících lidské zdraví.	K dosažení referenčního cíle přispívá vymezením koridorů dopravní infrastruktury, které se stanou součástí účinného dopravního systému, díky kterému dojde zefektivnění dopravy, omezení dopravní zátěže zastavěných území.	Zajisti realizaci opatření SEA k omezení emisní zátěže z navrhovaných dopravních staveb.
Obyvatelstvo a hygiena prostředí		Minimalizovat míru zasažení území nadměrným hlukem.	K dosažení referenčního cíle přispívá vymezením koridorů dopravní infrastruktury, které se stanovou součástí účinného dopravního systému, díky kterému dojde zefektivnění dopravy, omezení dopravní zátěže zastavěných území.	Zajisti realizaci opatření SEA k omezení hlukové zátěže z navrhovaných dopravních staveb.
Flóra, fauna a Biologická rozmanitost		Ochrana zvláště chráněných území.	Koridory vymezené 2A-ZÚR SK nejsou vymezeny v přímém kontaktu se zvláště chráněnými území.	Zajisti realizace opatření SEA k vyloučení vlivů na ZCHÚ.
		Ochrana biologické rozmanitosti.	Využitím vymezených ploch a koridorů dojde k zásahům do stanovištních podmínek.	Zajisti realizace opatření SEA k vyloučení minimalizaci vlivů na ZCHÚ rostlin a živočichů. V rámci projektové přípravy staveb zajistit zpracování biologického hodnocení.
Půda	zemědělský půdní fond	Minimalizovat zábory půdy pro zastavitelné území (ochrana ZPF).	Využitím vymezených ploch a koridorů dojde k záboru ZPF.	Při zpřesňování tras v koridorech minimalizovat zábor ZPF, především zábor půdy v 1. a 2. třídě ochrany ZPF.
		Zvýšení stability půd z hlediska erozního ohrožení.	Využitím vymezených ploch a koridorů nedojde ke snížení stability půd z hlediska erozního ohrožení.	Nejsou nevržena opatření SEA.
	pozemky určené k plnění funkcí lesa	Zachovat nebo zvýšit současnou výměru lesů.	Využitím vymezených ploch a koridorů dojde k záboru PUPFL.	Při zpřesňování tras v koridorech minimalizovat zábor PUPFL.
		Podporovat mimoprodukční funkce lesa	Řešení 2. aktualizace ZÚR SK nemá přímé vazby k danému referenčnímu cíli.	Nejsou nevržena opatření SEA.

Téma životního prostředí		Referenční cíl	Zohlednění referenčních cílů v 2A-ZÚR SK	Navržená opatření
Voda	podzemní vody	Snížit znečištění podzemních vod.	Řešení 2. aktualizace ZÚR SK nemá přímé vazby k danému referenčnímu cíli.	V rámci projektového řešení staveb musí být navržena opatření vylučující znečištění podzemních vod.
	povrchové vody	Snížit znečištění povrchových vod.	Řešení 2. aktualizace ZÚR SK nemá přímé vazby k danému referenčnímu cíli.	V rámci projektového řešení staveb musí být navržena opatření vylučující znečištění povrchových vod.
		Zvýšit retenční schopnost krajiny.	Využitím koridorů a ploch vymezených 2A-ZÚR SK dojde ke snížení retenční schopnosti krajiny.	Zpracovatel SEA navrhuje opatření ke zvýšení retence vody v krajině. Opatření k zajištění retence vody v krajině musí být navržena v rámci projektové přípravy staveb.
Krajina		Ochrana krajinného rázu.	V důsledku využití ploch a koridorů dojde k ovlivnění kvality krajinného rázu.	Zpracovatel SEA navrhuje opatření k omezení vlivů na krajinný ráz. Při přípravě konkrétních záměrů zpracovat hodnocení vlivů na krajinný ráz.
		Zachování prostupnosti krajiny, minimalizace fragmentace krajiny.	V důsledku využití ploch a koridorů dojde k prohloubení procesu fragmentace krajiny a omezení prostupnosti území.	Zpracovatel SEA v rámci opatření požaduje zajištění prostupnosti krajiny.
Kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického		Ochrana kulturního dědictví.	Využitím koridorů a ploch vymezených 2A-ZÚR SK nebo dotčeny prvky kulturního dědictví a výjimkou archeologických nalezišť.	V rámci projektové přípravy staveb bude zajištěn archeologický průzkum lokalit.

10. NÁVRH UKAZATELŮ PRO SLEDOVÁNÍ VLIVU 2A-ZÚR SK NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

V rámci této kapitoly jsou navrženy ukazatele jak pro sledování vlivů na jednotlivé složky životního prostředí, tak ukazatele pro sledování případných kumulativních a synergických vlivů, pokud byly v rámci posouzení identifikovány jako významné.

Požadavky § 10h ZOPV jsou v rámci územního plánování naplňovány prostřednictvím ustanovení § 19, odst. 1, písm. a) a § 28 odst. 1 SZ na úrovni krajů a obcí s rozšířenou působností (ORP).

Podkladem pro aktualizaci ZÚR (obecně), je zpráva o jejich uplatňování v uplynulém období, jejíž obsah upravuje § 9 vyhlášky č. 500/2006 Sb. plánem znění. ZÚR obsahují ve stanovených úkolech pro územní plánování závazný rámec pro způsob a míru zohlednění ZÚR v navazujících ÚP obcí a pro rozhodování v území. Sledování implementace dokumentu je tedy ošetřeno vymezenou agendou územního plánování, jejíž součástí (krom výše uvedeného) jsou „Územně analytické podklady“ (dále jen ÚAP) ve smyslu stavebního zákona a prováděcích předpisů. Příloha č. 1 vyhlášky č. 500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů zahrnuje všechny významné údaje nezbytné pro sledování a rozbor vlivů koncepce na životního prostředí. Indikátory stavu životního prostředí pro potřeby územního plánování, vycházející z těchto údajů, jsou podle ustálené praxe součástí hodnocení územních podmínek pro příznivé životní prostředí v rámci rozboru udržitelného rozvoje území ÚAPk.

Pro monitoring kumulativních a synergických vlivů, resp. interpretaci, zda zjištěný stav nebo nežádoucí vývoj konkrétní složky životního prostředí nebo části území má příčinu v působení více vlivů, je nezbytné, kromě environmentálních indikátorů, průběžné vyhodnocování vybraných indikátorů zaměřených v rámci ÚAPk, na sledování územních podmínek pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území (např. změna počtu dokončených bytů, změna počtu obyvatel migrací, změny v rozsahu silniční sítě atp.). Je logické, že v různých oblastech bude význam jednotlivých indikátorů různý, v závislosti na charakteru a vlastnostech území, pro které je koncepce zpracovávána. Zůstává proto v kompetenci AO, resp. SEA týmu, aby sadu indikátorů používaných v rámci ÚAP v případě potřeby na základě vlastních zjištění o daném území upravil nebo doplnil

Tím samozřejmě není dotčena povinnost dotčených správních úřadů sledovat v rámci své působnosti podle zvláštních právních předpisů vlivy schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví podle ustanovení odst. 2, § 10h) ZOPV včetně oprávnění podat podnět ke změně koncepce, nelze-li nepředvídané závažné vlivy odvrátit nebo zmírnit jiným způsobem.

V rámci této kapitoly jsou proto navrhovány zejména indikátory sledující krajskou úroveň, přičemž návrh vychází především z existujících databází spravovaných jednak orgány územního plánování a dále zejména MŽP ČR a ostatními ústředními úřady prostřednictvím pověřených organizací.

TÉMA: OVZDUŠÍ

- Množství emisí skleníkových plynů (zejména CO₂).
⇒ Zdroj dat: ČHMÚ, ČSÚ
- Celkové měrné emise hlavních znečišťujících látek ze zdrojů REZZO 1 – REZZO 4 – tuhé částice, SO₂, NO_x, CO.
⇒ Zdroj dat: ČHMÚ

- Plošný rozsah překračování stanovených imisních limitů pro ochranu zdraví lidí a ekosystémů a vegetace.
⇒ Zdroj dat: ČHMÚ

TÉMA: LIDSKÉ ZDRAVÍ

- Podíl území s překročenými mezními hodnotami hlukové expozice (případně počet osob zasažených překročenými mezními hodnotami).
⇒ Zdroj dat: Krajská hygienická stanice Středočeského kraje

TÉMA: BIOLOGICKÁ ROZMANITOST, FLÓRA, FAUNA

- Rozloha zvláště chráněných území dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
⇒ Zdroj dat: AOPK ČR
- Celková výměra dopravou nefragmentovaných území o plošném rozsahu větším než 100 km².
⇒ Zdroj dat: ČSÚ

TÉMA: PŮDA

- Rozsah záboru ZPF I. a II. třídy ochrany.
⇒ Zdroj dat: ČÚZK, VÚMOP, v. v. i.
- Rozsah záboru PUPFL.
⇒ Zdroj dat: ČÚZK

TÉMA: KRAJINA

- Celková výměra dopravou nefragmentovaných území o plošném rozsahu větším než 100 km².
⇒ Zdroj dat: ČSÚ

DALŠÍ SOUVISEJÍCÍ UKAZATELE:

- Množství železničních spojů.
⇒ Zdroj dat: MD, KÚ SK, ČSÚ
- Délka cyklotras a cyklostezek.
⇒ Zdroj dat: MD, KÚ SK, ČSÚ
- Dostupnost MHD
⇒ Zdroj dat: MD, KÚ SK, ČSÚ

11. NÁVRH POŽADAVKŮ NA ROZHODOVÁNÍ VE VYMEZENÝCH PLOCHÁCH A KORIDORECH Z HLEDISKA MINIMALIZACE NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Potřeba formulace požadavků pro rozhodování ve vymezených plochách a koridorech vyplývá z ust. § 36 odst. 1 stavebního zákona a dále ze závětí bodu I. přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Podkladem pro jejich návrh jsou koncepční, prostorová a projektová opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů uvedená v kap. 8. této dokumentace. S ohledem na vydání ZÚR formou opatření obecné povahy ve smyslu §§ 171 – 174 správního řádu, jsou z kapitoly 8. převzata pouze ta opatření, která je možné zcela nebo alespoň z části uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování, přičemž bylo nutné v rámci této kapitoly provést úpravu dikce těchto opatření do podoby výroku. Právo projektanta, resp. pořizovatele ZÚR na způsob a rozsah zapracování těchto požadavků do výrokové části koncepce tím není nijak dotčeno. V odůvodnění navrženého řešení podle písm. b) a e), odst. 2 § 40 SZ je však třeba uvést důvody tohoto postupu. Ostatní opatření uvedená v kapitole 8. zůstávají platná jako doporučení pro další fáze projektové přípravy záměrů včetně „projektové“ EIA.

Pro 2A-ZÚR SK jsou požadavky formulovány ve formě:

- návrhů na stanovení pořadí změn v území (etapizace)¹⁹
- kritérií a podmínek pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru nebo vymezené plochy²⁰,
- úkolů pro územní plánování při upřesňování vymezení ploch a koridorů v ÚPD obcí a při rozhodování o území²¹.

Takto formulovaná kritéria a podmínky je nutné zohledňovat zejména v případě záměrů, u kterých bylo v rámci posouzení vlivů na životní prostředí ať už na „strategické“ či „projektové“ úrovni zjištěno riziko významných negativních vlivů na obyvatelstvo a složky životního prostředí, přičemž obecný termín „přírodní hodnoty“ uvedený ve výroku zahrnuje všechny jevy a zájmy chráněné dle zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů. Podmínku „minimalizace vlivů“ je třeba chápat tak, že přípustná je vždy pouze s nejmenším možným vlivem na danou hodnotu, jev nebo limit, v rámci navrhovaných územních²² nebo technickoekonomických řešení.

Podkladem pro odůvodnění požadavků jsou zjištění obsažená v předchozích kapitolách dokumentace, zejména zjištění vyplývající z kap. III.3 až III.6. včetně hodnotících tabulek jednotlivých ploch a koridorů (viz příloha č. 1 této dokumentace), přičemž cílem odůvodnění je doložit, že navrhované požadavky jsou orientovány na dosažení souladu řešení 2A-ZÚR SK s cíli a úkoly územního plánování ve smyslu zajištění územních podmínek pro příznivé životní prostředí (§ 18 odst. SZ), resp. vytváření podmínek pro ochranu území podle zvláštních předpisů (§ 19 odst. 1 písm. m) SZ).

Vzhledem k tomu, že některé požadavky jsou uplatněny u všech, nebo u významné většiny ploch a koridorů vymezených 2. A-ZÚR SK, doporučujeme, v zájmu zjednodušení, tyto

¹⁹ Bod I.1., písm I) přílohy č. 4 k vyhl. č. 500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

²⁰ Závětí bodu I.1. přílohy č. 4 k vyhl. č. 500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

²¹ §43 odst. 3 zák. č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů.

²² V rámci koridorů a ploch vymezených vydanými ZÚR SK ve znění Aktualizací č. 1 a 2.

uplatnit jako „společné“ formou samostatného článku výrokové části. Ostatní požadavky, uplatněné k jednotlivým plochám a koridorům („specifické požadavky“) jsou koncipovány jako návrhy na doplnění jednotlivých článků ZÚR.

11.1. SPOLEČNÉ POŽADAVKY

Výrok

- Pro plochy a koridory vymezené 2. aktualizací ZÚR Středočeského kraje pod označením D001, D006, D011, D054, D204 a D300 se stanovují tato společná kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách změn ve vymezených plochách a koridorech a tyto úkoly pro územní plánování:

Kritéria a podmínky pro rozhodování ve vymezených plochách a koridorech:

- Minimalizace vlivů na kvalitu obytného prostředí.
- Využívání dostatečně vodních recipientů pro odvádění srážkových vod ze zpevněných ploch, preference řešení umožňující jejich zasakování.
- Ochrana odtokových poměrů při křížení vodních toků.
- Minimalizace záborů ZPF I. a II. třídy ochrany.
- Minimalizace vlivů na přírodní, krajinné a kulturně historické hodnoty území a zachování průchodnosti dotčeného území.

Úkoly pro územní plánování

- V ÚP dotčených obcí upřesnit vymezení ploch dopravy (u silničních staveb včetně polohy mimoúrovňových křižovatek) s ohledem na:
- přednostní zajištění minimalizace vlivů emisí a hlukové zátěže na kvalitu obytného prostředí; za tímto účelem v úsecích s prokázanými vlivy zajistit územní podmínky pro realizaci nezbytných ochranných opatření.
- zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě.
- Při umisťování nových areálů výroby, skladování nebo občanského vybavení v blízkosti ploch a koridorů vymezených v rámci 2A-ZÚR SK zohledňovat aktuální stav hlukové a imisní zátěže dotčeného území ve vztahu k riziku možného překročení platných hygienických limitů v důsledku umístění nové stavby.

Odůvodnění

Kritéria a podmínky pro rozhodování ve vymezených plochách a koridorech:

Emise polutantů a hluku z dopravy představují jednu z hlavních zátěží životního prostředí v území dotčeném návrhem 2A-ZÚR SK. Pokud se v dotčeném území nachází obytná zástavba, mohou být emise spolu s hlukem zdrojem narušení faktorů pohody a v případě překročení platných hygienických limitů také zdrojem zdravotních rizik pro tamější obyvatelstvo. Tento předpoklad (tj. výskyt obytné zástavby v blízkosti vymezených ploch a koridorů) je v případě návrhu 2-AZÚR SK splněn u všech koridorů a ploch navržených k vymezení. Tímto prizmatem je třeba chápat požadavek na uplatňování podmínky minimalizace vlivů na kvalitu obytného prostředí při upřesňování optimální stopy komunikace v rámci vymezeného koridoru, v rámci technického řešení vlastní komunikace a případný návrh dalších technických opatření k minimalizaci vlivů provozu komunikace na obytné prostředí. Tato řešení logicky musí záro-

veň zohledňovat všechny ostatní souvislosti a jevy v území s přihlédnutím k vyváženosti jednotlivých zájmů, hospodárnosti, efektivnosti a náročnosti řešení ve vztahu k dosažení sledovaného cíle.

Realizace dopravních staveb (zejména silničních) je spojena s nárůstem zpevněných ploch a tedy se zrychlením povrchového odtoku srážkových vod, zpravidla znečištěných provozem komunikace (ropné produkty, oděrky pneumatik atp.). Řešení nezávadného zneškodnění znečištěných splachových vod s cílem ochrany jakosti povrchových a podzemních vod dotčeného území je úkolem projektové dokumentace stavby. Uplatnění podmínky na využívání dostatečně vodních recipientů pro odvádění (již vyčištěných) vod, resp. preference řešení umožňujících zasakování těchto vod souvisí s nutností minimalizace negativních dopadů na odtokové poměry dotčených území. V území dotčeném návrhem 2A-ZÚR SK převažují drobné vodní toky s kolísavou vodností. Zatížení těchto recipientů odváděním srážkových vod z kapacitních dopravních staveb je spojeno (zejména v případě extrémních srážek) s rizikem zásadní změny jejich hydrologických poměrů, vlivů na biotu vázanou na předmětnou vodoteč a celkové degradace toku a přilehlých ploch.

S ochranou odtokových poměrů je spojen také požadavek na odpovídající řešení křížení vodních toků a jejich záplavových území, které protínají vymezené koridory dopravních staveb. Zachování plynulého odtoku v záplavových územích a obecně v údolních nivách vodních toků je nezbytné z důvodu zajištění bezpečného převedení povodňového územím, ochrany lidského zdraví a majetku v blízkosti vodního toku.

Z údajů uvedených v příloze č. 1 této dokumentace je patrný vysoký podíl nejkvalitnějších zemědělských půd v rámci vymezených koridorů a ploch. Tato skutečnost vyplývá z přírodních podmínek dotčeného území (prstence území Stč. kraje přilehlý k území hlavního města), které se vyznačuje převahou kvalitních půd I. a II. třídy ochrany²³ (viz grafické schéma A.1.C.2a). Zásob kvalitních půd v převážné většině záměrů, lokalizovaných do tohoto území, je proto nevyhnutelný. Bezprostřední blízkost hlavního města, resp. demograficko-ekonomický potenciál metropolitní rozvojové oblasti OB1 Praha²⁴ a s ním spojená koncentrace rozvojových aktivit je zdrojem kumulativních vlivů, jejichž důsledkem je zvýšená dynamika úbytku ZPF ve většině obcí v okolí Prahy (viz grafické schéma A.1.C.1b). Na druhé straně by však absolutní ochrana ZPF v tomto území měla za důsledek zásadní omezení rozvojového potenciálu celé oblasti OB1 včetně hlavního města. Vzhledem k tomu, že v případě návrhu 2A-ZÚR SK se ve všech případech jedná o koridory a plochy veřejné infrastruktury, jejichž vymezení je v souladu s čl. (39) a (40) platné PÚR ČR, je nutné požadavek na minimalizaci zásob ZPF I. a II. třídy ochrany uplatňovat v rámci ÚPD dotčených obcí při upřesňování vymezení posuzovaných ploch a koridorů a zejména při navazujícím rozhodování o území.

Dopravní stavby nadmístního a republikového významu mohou představovat ohrožení dosavadních přírodních a krajinných hodnot, které jsou předmětem obecné i zvláštní ochrany dle zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů²⁵, v případě krajiny též ust. § 18 odst. 4 stavebního zákona či kulturně historických hodnot území chráněných ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Stavby páteřních dopravních sítí svými technickými parametry zároveň přispívají k vytváření bariér v území a jeho fragmentaci s negativními důsledky jak pro člověka a krajinu, tak pro biologické organismy. Průchodnost území pro člověka je nezbytným předpokladem zajištění obsluhy území a dále jeho identifikace s okolní krajinou²⁶. V případě rostlinných a živočišných druhů existuje riziko degradace zejména u populací, jejichž rozmnožování je závislé na migraci v rozsáhlejších přírodních areálech. V měřítku podrobnosti ZÚR (1 : 100 000) není možné tuto problematiku včetně souvisejících hodnoty a limitů postihnout. S ohledem na platná ustanovení stavebního zákona (§ 36 odst. 5 a § 43 odst. 3) je uplatnění této podmínky

²³ Vyhláška MZe č. 48/2011 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

²⁴ Politika územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 1 schválená Usnesením vlády ČR ze dne 15.04. 2015 č. 276 (dále jen PÚR ČR).

²⁵ Dále jen ZOPK.

²⁶ § 18 odst. 4, věta druhá stavebního zákona

závazné i ve vztahu k hodnotám a limitům sledovaným v podrobnosti územních plánů jako např. VKP, lokální ÚSES, nelesní krajinná zeleň, hodnotné biotopy nebo přírodní stanoviště, oblasti a místa krajinného rázu aj.

Úkoly pro územní plánování

Požadavek dle první odrážky přímo navazuje na výše specifikovaná kritéria a podmínky pro rozhodování ve vymezených plochách a koridorech. S ohledem na šířku vymezených koridorů dopravních staveb, lze emisní a hlukovou zátěž zastavěných území (zejména obytných) významně ovlivnit konkrétním trasováním v rámci vymezeného koridoru, případně vytvořením územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných opatření. V rámci koridorů vymezených návrhem 2A-ZÚR SK je proto uloženo hledat v územních plánech dotčených 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 technických opatření pro minimalizaci vlivů zejména na stávající obytnou zástavbu (ochranná zeleň snižující prašnost, protihlukové valy nebo stěny). Územní podmínky pro realizaci protihlukových opatření je žádoucí v konkrétních případech uvedených níže vytvářet s rezervou 3dB. Důvody pro stanovení této rezervy vycházejí z principu předběžné opatrnosti. Reálná hluková zátěž v době realizace stavby může být z důvodu vyšších než předpokládaných dopravních intenzit vyšší než udávají současné 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, zejména počet nadzemních podlaží. 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.

V rámci stanovení podmínek pro plochy s rozdílným způsobem využití v navazující územně plánovací dokumentaci je nezbytné volit takové řešení, které minimalizuje riziko vlivů záměru na obytné území, tj. např. nenavrhovat do blízkosti koridorů plochy bydlení.

Obdobně problematika prostupnosti území pro pěší a cyklisty je primárně řešitelná nástroji územního plánování. Preference využití míst křížení dopravních staveb se stávající sítí cest a komunikací sleduje za cíl zachování komunikačních směrů dlouhodobě využívaných obyvatelstvem dotčeného území.

Úkol zohledňovat aktuální stav hlukové a imisní zátěže dotčeného území při umísťování nových areálů výroby, skladování nebo občanského vybavení v blízkosti posuzovaných koridorů a ploch vyplývá z identifikovaného rizika možného překročení platných hygienických limitů umístěním příslušné stavby v důsledku kumulativního, případně synergického působení ve spojení se stávající zátěží dotčeného území na úrovních blízkých hodnotám platných hygienických limitů.

11.2. SPECIFICKÉ POŽADAVKY

D001 - SILNIČNÍ OKRUH KOLEM PRAHY (SOKP), ÚSEK RUZYŇ – BŘEZINĚVES (+2X MŮK)

Výrok

Kritéria a podmínky pro rozhodování ve vymezeném koridoru:

- Minimalizace vlivů na předměty ochrany přírodní památky Housle, zejména v období výstavby.

Úkoly pro územní plánování

- V úsecích s aktuálně (tj. v době realizace) prokázaným překročením platných imisních limitů vytvořit územní podmínky pro výsadbu ochranné zeleně v takovém rozsahu, který zajistí na území Horoměřic a Zdib snížení imisního příspěvku PM_{10} v přílehlé okrajové obytné zástavbě pod 1 % ročního imisního limitu.
- V prostoru jižního okraje přílehlé chráněné zástavby Horoměřic vytvořit územní podmínky pro realizaci protihlukových opatření s rezervou 3dB.
- V ÚP Zdiby upřesnit vymezení koridoru s cílem vyloučení vlivů na lesní remíz jižně od cesty Zdiby – Březiněves, v jv. části správního území obce.

Odůvodnění

Kritéria a podmínky pro rozhodování ve vymezeném koridoru

Přírodní památka Housle se nachází cca 200 m jižně od vymezeného koridoru, na území hlavního města. PP Housle zahrnuje hluboce zaříznutou erozní rokli (západně od místní části Lysolaje) s výskytem řady chráněných druhů, zejména ptáků a obojživelníků. Z tohoto důvodu je formulovaný požadavek na minimalizaci vlivů orientován zejména na období výstavby, které může být spojeno s rizikem rušení ptáků v hnízdním období, resp. narušením tras migrace obojživelníků.

Úkoly pro územní plánování

Požadavek (úvodní odrážka) na vytvoření územních podmínek pro výsadbu ochranné zeleně v takovém rozsahu, který zajistí na území Horoměřic a Zdib snížení imisního příspěvku PM_{10} vyplývá z rizik identifikovaných posouzením umístění stavby ve vymezeném koridoru. Oddělení komunikace od obytné zástavby vegetační bariérou, tvořenou dřevinami se zvýšenou schopností zachytávat prach je navrženo s ohledem na současné překročení imisních limitů v tomto prostoru. Smyslem tohoto opatření je, aby případný nárůst imisních koncentrací PM_{10} (poletavý prach o velikost do 10 mikrometrů), způsobený umístěním a realizací předmětné stavby ve vymezeném koridoru nepřesáhl 1% stanoveného ročního imisního limitu. Existenci ochranné zeleně, oddělující zástavbu do vlastního silničního tělesa lze zároveň chápat jako opatření pro zmírnění negativních dopadů na pohodu bydlení a pro začlenění silničního tělesa do krajiny.

Podkladem pro návrh tohoto úkolu pro územní plánování je platná právní úprava ochrany ovzduší, konkrétně jsou ust. §§ 11 a 12 zák. č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, společně s vyhl. č. 415/2012 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Věcnou podstatou této úpravy je uložení tzv. kompenzačních opatření „...zajišťujících alespoň zachování (nezhoršení) dosavadní úrovně znečištění pro danou znečišťující látku²⁷“ v případě, že „...vlivem umístění pozemní komunikace²⁸... došlo v oblasti jejich vlivu na úroveň znečištění k překročení některého z imisních limitů s dobou průměrování 1 kalendářní rok...²⁹“. Tato kompenzační opatření se ukládají pouze v případě, že v příspěvek navrhované komunikace k úrovni znečištění příslušné znečišťující látky (tj. před provedením stavby) nedosahuje hodnot stanovených ust. § 27 odst. 2 citované vyhlášky.

Zahrnutím tohoto úkolu do ZÚR bude naplněn čl. (24a) republikových priorit územního plánování dle platné PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1. Podle tohoto článku je nutné v územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu.

²⁷ § 11 odst. 5 zák. č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší ve znění pozdějších předpisů.

²⁸ Komunikace s předpokládanou intenzitou dopravního proudu 15 000 a více vozidel za 24 hod v návrhovém období nejméně 10 let (§ 11, odst. 1, písm b) zákona o ochraně ovzduší.

²⁹ § 11 odst. 5 zák. č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší ve znění pozdějších předpisů.

Požadavek v druhé odrážce na vytvoření územních podmínek pro realizaci protihlukových opatření k splnění hlukových limitů u chráněné zástavby v blízkosti vymezeného koridoru je konkretizací „společného úkolu pro územní plánování“, odůvodněného výše. Jižní okraj Horoměřic je ve vztahu k vymezenému koridoru prostorově nejvíce exponován. S ohledem na výše popsané nejistoty v odhadu budoucí hlukové zátěže se proto v tomto případě doporučuje při návrhu ochranných opatření počítat s rezervou 3dB. Chráněnou zástavbu definuje § 30 odst. 3 zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví (obytná zástavba, školská, zdravotní a sociální zařízení). Konkrétní hlukové limity pro tento typ zástavby stanovuje příloha 2 nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Třetí odrážka reflektuje existenci plošně nepřilíš rozsáhlého lesního remízu na území Zdib, který okrajově zasahuje do vymezeného koridoru. Vzájemná prostorová dispozice vytváří dobré předpoklady pro vymezení trasy komunikace v rámci koridoru bez zásahu do lesního porostu. Vyloučení zásahu je v tomto případě zásadní podmínkou s ohledem na nenarušení jeho (zejména) mimoprodukčních funkcí (krajinná, ekologická) v území vyznačujícím se jen minimální lesnatostí (viz grafické schéma A.1.D.1a).

D006 - DOPLNĚNÍ MÚK ODOLENA VODA

Výrok

Kritéria a podmínky pro rozhodování ve vymezené ploše

- Podél hlavních komunikací navazujících na MÚK a procházejících obytnou zástavbou města Odolena Voda (zejména ulice Pražská, Vodolská, Břežanská) preferovat výsadbu vegetace s protiprašnou funkcí.

Úkoly pro územní plánování

- Nejsou stanoveny.

Odůvodnění

V okolí plochy pro umístění plánované MÚK dochází vlivem provozu na dálnici D8 k překračování hodnot imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu a limitních hodnot hlukové zátěže. Navrhovaná MÚK zkrátí přepravní trasy k napojení komerčních a skladových areálů nacházejících se v tomto prostoru na dálnici D8 a sníží dopravní zátěž obcí na silnici II/608 (Postřizín, Kozomín a Klíčany), která toto území napojuje na stávající MÚK Úžice a MÚK Zdiby. Vedle tohoto přínosu lze předpokládat určitý nárůst intenzit dopravy na území města a to zejména na komunikacích bezprostředně navazujících na navrhovanou MÚK (ulice Pražská, Vodolská, Břežanská). Ačkoliv v důsledku realizace záměru se nepředpokládá další zvyšování hlukové a emisní zátěže nad úroveň hygienických limitů, bude nově generovaná automobilová doprava na citovaných komunikacích zdrojem zvýšené prašnosti. Vzhledem k tomu, že jejich významná část prochází zástavbou města, doporučuje SEA, v závislosti na konkrétních územních podmínkách výsadbu ochranné vegetace se zvýšenou schopností zachytávat prach a to zejména v úsecích procházejících obytnou zástavbou.

D011 - SILNIČNÍ OKRUH KOLEM PRAHY (SOKP), ÚSEK BŘEZINĚVES – D10 (+1X MÚK)

Výrok

Kritéria a podmínky pro rozhodování ve vymezeném koridoru

- Stavbu realizovat v návaznosti na zprovoznění úseku Ruzyně – Březiněves³⁰ (koridor D001).
- Minimalizace vlivů na odtokové poměry Mratínského potoka při křížení jeho záplavového území.
- Minimalizace zásahu do lesních porostů podél Mratínského a Vnořského potoka (na území obcí Veleň a Jenštejn).
- Zajištění funkčnosti regionálního biokoridoru RK1151 a to i v období výstavby.

Úkoly pro územní plánování

- V ÚP obcí Veleň, Přezletice, a Podolanka upřesnit vymezení koridoru s ohledem na minimalizaci zásahu do zastavěného území. V případě ÚP obcí Veleň a Podolanka též koordinovat řešení s ÚP hlavního města Prahy (Miškovice, Vnoř).
- Provéřit umístění MUK Podolanka z důvodů omezení negativních vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví.
- V úsecích s aktuálně (tj. v době realizace) prokázaným překročením platných imisních limitů vytvořit územní podmínky pro výsadbu ochranné zeleně v takovém rozsahu, který zajistí na území dotčených obcí (Veleň, Podolanka, Přezletice, Jenštejn) snížení imisního příspěvku PM₁₀ v přilehlé okrajové obytné zástavbě pod 1 % ročního imisního limitu.
- Na území obcí Veleň, Podolanka, Přezletice, Jenštejn, Radonice a vytvořit územní podmínky pro realizaci protihlukových opatření ke splnění platných hygienických limitů u veškeré chráněné zástavby s rezervou 3dB.

Odůvodnění

Kritéria a podmínky pro rozhodování ve vymezeném koridoru:

Požadavek etapové realizace SOKP je odvozen z hlavní funkce předmětného úseku č. 520, kterou je odvedení automobilové dopravy z hustě osídlených částí hlavního města (Letňany, Střížkov, Prosek a Kbely). Pokud nedojde k realizaci tohoto úseku v bezprostřední časové návaznosti na zprovoznění úseku Ruzyně – Březiněves (koridor D001), hrozí významné zvýšení dopravní zátěže zejména v případě Proseka a částečně Letňan především tranzitní dopravou, která by využívala takto vzniklou „polokružní trasu“, tvořenou uvedeným úsekem SOKP (Ruzyně – Březiněves), dálnicí D8, Kbelskou ulicí a Vysočanskou radiálou.

Podmínka minimalizace vlivů na odtokové poměry Mratínského potoka je konkretizací obecně formulovaného „společného požadavku“ (viz kap. 11. 1.), kde je uvedeno i odůvodnění tohoto návrhu. Důvodem pro zapracování tohoto konkrétního požadavku do 2A-ZÚR SK je existence stanoveného záplavového území, které vymezený koridor kříží.

Vymezený koridor zasahuje do doprovodné vegetace Mratínského (obec Veleň) a Vnořského potoka (obec Jenštejn), která je součástí PUPFL (les hospodářský a zvláštního určení). Jak již bylo uvedeno v předchozím textu, vyznačuje se území dotčené řešením 2A-ZÚR SK nízkou lesnatostí. Význam prostorově menších lesních enkláv v převážně urbanizované nebo intenzivně zemědělsky využívané krajině spočívá zejména v jejich mimoprodukčních funkcích. Vzhledem ke způsobu křížení obou vodotečí nelze zásah do lesních porostů zcela

³⁰ vč. 2x MÚK

vyloučit. Z tohoto důvodu je požadavek minimalizace vlivů formulován jako podmínka pro rozhodování ve vymezeném koridoru s uplatněním zejména v rámci rozhodování o území.

Koridor D011 kříží regionální biokoridor RK1151, přičemž lze považovat za prokázané, že ke křížení dojde také v případě jakéhokoliv směrového řešení vlastního silničního tělesa. Z tohoto důvodu je uplatněn požadavek na technické řešení silničního tělesa tak, aby funkčnost koridoru nebyla ohrožena. S ohledem na zjištěný výskyt chráněných druhů je požadavek rozšířen o minimalizaci vlivů v období výstavby za účelem ochrany hnízdního období ptáků a migračních tras obojživelníků.

Úkoly pro územní plánování

V prostoru hranice správních území m. č. Praha – Vinoř a obcí Podolanka a Jenštejn (Stř. kraj) protíná vymezený koridor víceméně souvislý pás zástavby. Jedná se o výrobní a skladovací objekty (Podolanka), resp. areál ČOV Praha - Vinoř. Areály výroby a technické infrastruktury se ve vymezeném koridoru nacházejí také na území obcí Přezletice a Veleň. S odkazem na ust. § 43 odst. 3 stavebního zákona proto SEA pro tento koridor doporučuje zahrnout do návrhu 2A-ZÚR SK úkol pro územní plánování upřesnit vymezení koridoru v ÚP uvedených obcí s cílem minimalizace vlivů na existující zástavbu.

Z důvodů vytvoření prostorových podmínek umožňujících minimalizaci vlivů na hlukovou zátěž obyvatelstva a veřejné zdraví je stanoveno opatření k prověření umístění MÚK Podolanka. Umístění a řešení MÚK musí zohledňovat technické řešení tělesa silničního okruhu (koridor D011) a způsob napojení na navazující silniční síť.

Posuzovaný úsek SOPK představuje nový významný liniový zdroj znečištění ovzduší. Zároveň v části území, ve kterém je koridor D011 vymezen, dochází k překračování imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu. Z hlediska budoucí zátěže se jako nejvíce exponované jeví přilehlé části obytné zástavby obcí Podolanka³¹ (přemostění zástavby s následnou výstavbou MÚK v její těsné blízkosti) a obce Veleň (část Mirovice), kde dojde k největšímu přiblížení nové komunikace. Kromě upřesnění trasy s cílem minimalizace vlivů dopravní zátěže proto SEA doporučuje vytvoření územních podmínek pro výsadbu ochranné zeleně v takovém rozsahu, který zajistí snížení imisního příspěvku v okrajové zástavbě pod 1 % imisního limitu. Smyslem tohoto opatření je, aby případný nárůst imisí koncentrací PM₁₀ (poletavý prach o velikost do 10 mikrometrů), způsobený umístěním a realizací předmětné stavby ve vymezeném koridoru nepřesáhl 1% stanoveného ročního imisního limitu. Existenci ochranné zeleně, oddělující zástavbu do vlastního silničního tělesa lze zároveň chápat jako opatření pro zmírnění negativních dopadů na pohodu bydlení a pro začlenění silničního tělesa do krajiny. Důvody pro návrh tohoto úkolu vyplývají z platné legislativy (§§ 11 a 12 zák. č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, společně s vyhl. č. 415/2012 Sb., ve znění pozdějších předpisů) včetně vazby na čl. (24a) platné PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1 jsou podrobně komentovány v rámci odůvodnění koridoru D001.

Požadavek na vytvoření územních podmínek pro realizaci protihlukových opatření k splnění hlukových limitů u chráněné zástavby v blízkosti vymezeného koridoru je konkretizací „společného úkolu pro územní plánování“, odůvodněného výše. V daném konkrétním případě je tento úkol navrhován proto, že vymezený koridor prochází územím s převahou menších sídel, kde se doposud obdobně zatížená silnice nenachází. Navrhovaná komunikace tak vytvoří nový liniový zdroj hlukové zátěže. S ohledem na prostorové podmínky, kdy nelze vyloučit kontakt silnice se zástavbou dotčených obcí (Veleň – m. č. Mirovice, Podolanka, Přezletice, Jenštejn, Radonice), je formulován požadavek na splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby nacházející se v kontaktu, resp. bezprostřední blízkosti vymezeného koridoru. Chráněnou zástavbu definuje § 30 odst. 3 zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví (obytná zástavba, školská, zdravotní a sociální zařízení). Konkrétní hlukové limity pro tento typ zástavby stanovuje příloha 2 nařízení vlády č. 272/2011 Sb. S ohledem na výše popsané nejistoty v odhadu budoucí hlukové zátěže se proto v tomto případě doporučuje při návrhu ochranných opatření počítat s rezervou 3dB. Zejména v místech, kde je komunikace v místě kontaktu

³¹ Společně se zástavbou m. č. Praha – Vinoř na území hl. města Prahy.

s obytnou zástavbou vedena po mostech, bude nutno k zajištění uvedeného požadavku přistupovat již od počátku projektové přípravy stavební konstrukce mostů.

D054 - PROPOJENÍ VESTEC (II/603) – ÚJEZD (DÁLNIČE D1), TZV. VESTECKÁ SPOJKA

Výrok

Kritéria a podmínky pro rozhodování ve vymezeném koridoru:

- Stavbu realizovat až po zprovoznění úseku SOKP Běchovice - dálnice D1 (na území Stč. kraje koridor D003)
- Splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby na území obcí Vestec, Jesenice a Průhonice, zejména v případě lokalit Zdiměřice – Rozkoš a Zdiměřice – Drazdy (k. ú. Zdiměřice u Prahy) a dále na jižním a východním okraji městské části Praha - Šeberov (Hrnčíře).
- Minimalizace vlivů na odtokové poměry Vesteckého potoka a Olšanského potoka při křížení záplavových území. Minimalizovat vlivy na retenční nádrž Vestec.
- Minimalizace vlivů na předměty ochrany přírodní památky a RBC ÚSES Hrnčířské louky, zejména v období výstavby.

Úkoly pro územní plánování

- V ÚP obcí Průhonice a Jesenice v koordinaci s ÚP hlavního města Prahy upřesnit vymezení koridoru s ohledem na minimalizaci vlivů na kvalitu obytného prostředí a splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby na území obcí Vestec, Jesenice a Průhonice, zejména v případě lokalit Zdiměřice – Rozkoš a Zdiměřice – Drazdy (k. ú. Zdiměřice u Prahy) a dále na jižním a východním okraji městské části Praha - Šeberov (Hrnčíře).
- V ÚP Vestec upřesnit vymezení koridoru s ohledem na ochranu retenční nádrže na Olšanském potoce.
- V ÚP Jesenice upřesnit vymezení koridoru s cílem vyloučení vlivů na lesní porost v k. ú. Zdiměřice u Prahy.
- Zajistit napojení Vestecké spojky přes Exit 4 na dálnici D1 (území Hl. m. Prahy)

Odůvodnění

Kritéria a podmínky pro rozhodování ve vymezeném koridoru:

Hlavním účelem realizace Vestecké spojky je umožnit vyšší využívání SOKP pro vnitroměstské vazby a umožnit rozvedení cílové regionální dopravy z příměstského prostoru jižně od Prahy. Záměr tak přispěje k odklonu části vnější zdrojové a cílové dopravy mimo stávající obytnou zástavbu, zejména podél silnice II/603 (ulice Vídeňská) a dále pak na území městské části Praha - Šeberov a její části Hrnčíře. Na druhé straně pokud by realizace Vestecké spojky předcházela zprovoznění SOKP v úseku Běchovice – dálnice D1³², existuje riziko nadměrného zatížení Vestecké spojky, která bude ve směru od západu a od jihu představovat atraktivní spojení zejména pro tranzitní dopravu ve směru na dálnici D10 a D11 a dálnici D8 využitím dálnice D1, Jižní spojky a ulic Průmyslová a Kbelská s dopadem na přilehlou zástavbu dotčených městských částí hlavního města. Z tohoto důvodu SEA doporučuje zapracovat do návrhu 2A-ZÚR SK uvedený požadavek na časovou koordinaci realizace obou staveb.

³² Koridor D003 ve vydaných ZÚR SK.

Vymezený koridor D054 se dostává do blízkého kontaktu se západním okrajem obytné zástavby v lokalitě Průhonice - Rozkoš a s jižním a východním okrajem zástavby městské části Praha - Šeberov (Hrnčíře), kde lze očekávat nárůst hlukové zátěže. Z tohoto důvodu je ve druhé odrážce formulován požadavek na splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby sídel, nacházejících se v kontaktu, resp. bezprostřední blízkosti vymezeného koridoru. Za podstatnou v tomto případě zpracovatel SEA považuje skutečnost, že záměr převádí dopravu z komunikací procházejících zastavěným územím sídel, kde dochází k překračování hlukových limitů, přičemž opatření pro jejich splnění jsou obtížně realizovatelná, na rozdíl od zástavby, která je prostorově nebo technicky oddělená od tělesa komunikace.

Podmínka minimalizace vlivů na odtokové poměry Olšanského a Vesteckého potoka je konkretizací obecně formulovaného „společného požadavku“ (viz kap. 11.1.), kde je uvedeno i odůvodnění tohoto návrhu. Důvodem pro zapracování tohoto konkrétního požadavku do 2A-ZÚR SK je existence stanoveného záplavového území na obou vodotečích, které vymezený koridor kříží.

Ve vzdálenosti cca 500 m od vymezeného koridoru se na území hlavního města Prahy nachází přírodní památka Hrnčířské louky s funkcí regionálního biocentra Hrnčířské louky. Lokalita se skládá ze soustavy pěti rybníků a přilehlých luk a představuje významnou ornitologickou lokalitu. Podmínka uvedená ve čtvrté odrážce je proto zaměřena na omezení rizika rušení zde sídlících druhů ptáků zejména v hnízdním období a nárůstu mortality v důsledku střetů s projíždějícími vozidly.

Úkoly pro územní plánování

Ze závěrů posouzení koridoru D054 vyplynula rizika zhoršení kvality obytného prostředí v okrajových částech obytné zástavby v lokalitě Rozkoš (obec Průhonice) a na jižním a východním okraji lokality Hrnčíře (městská část Praha – Šeberov). S odkazem na ust. § 43 odst. 3 stavebního zákona proto SEA pro tento koridor doporučuje zahrnout do návrhu 2A-ZÚR SK úkol pro územní plánování upřesnit vymezení koridoru v ÚP uvedených obcí s cílem minimalizace vlivů (emise a hluk z dopravy) na existující obytnou zástavbu. Obec Jesenice je zahrnuta záměrně, neboť ochrana zástavby v lokalitě Průhonice – Rozkoš bude pravděpodobně vyžadovat úpravu směrového řešení trasy již na území Jesenice.

Koridor D054 zasahuje na území obce Vestec do retenční nádrže na Olšanském potoce, přičemž prostorové podmínky umožňují v podrobnějším měřítku upřesnit trasu silnice s vyloučením zásahu do prostoru vodní plochy a jejího bezprostředního okolí. Funkci předmětné vodní nádrže je nezbytné zachovat z důvodu zpomalení odtoku vod z povodí Olšanského potoka (protipovodňová ochrana území) a s ohledem na její význam jako krajinného prvku v dotčeném, převážně urbanizovaném území.

Severně od Zdiměřic (obec Jesenice) vymezený koridor okrajově zasahuje drobnou enklávu hospodářského lesa. Vzhledem k nízké lesnatosti dotčeného území (viz grafické schéma A.1.D.1a) a vzájemné prostorové dispozici, která vytváří dobré předpoklady pro vymezení trasy komunikace v rámci koridoru bez zásahu do lesního porostu, navrhuje SEA zapracovat do návrhu 2A-ZÚR SK předmětný úkol na upřesnění trasy komunikace v ÚP dotčených obcí. Vyloučení zásahu do zmíněného lesního porostu je v tomto případě zásadní podmínkou s ohledem na nenarušení jeho (zejména) mimoprodukčních funkcí (krajinná, ekologická) v tomto vysoce urbanizovaném území.

Z důvodu zajištění napojení Vestecké spojky na dálniční síť Prahy a Středočeského kraje je nutné zajistit napojení na dálnici D1, respektive na Chodovskou radiálu. V územně plánovací dokumentaci Prahy je sledováno napojení na MÚK v Exit 4 (území hl. m. Prahy).

D204 - ŽELEZNIČNÍ TRATĚ PRAHA – BYSTRICE U BENEŠOVA (ÚSEK PRAHA – STRÁNČICE)

Výrok

Kritéria a podmínky pro rozhodování ve vymezeném koridoru:

- Minimalizace vlivů na přilehlou obytnou zástavbu okolních sídel (Světice, Otice, Svojšovice) včetně splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby v povrchových úsecích stavby a to i v období výstavby.
- Minimalizace vlivů na režim a jakost povrchových a podzemních vod, zejména v tunelových úsecích stavby.
- Minimalizace zásahu do lesních porostů na území obce Strančice (k. ú. Otovice u Svojšovic).

Úkoly pro územní plánování

- Zajistit v rámci zpracování aktualizace ZÚR SK vymezení navazujícího úseku koridoru D204 pro železniční trať Praha – Českého Budějovice v úseku Strančice – Bystřice u Benešova.

Odůvodnění

Kritéria a podmínky pro rozhodování ve vymezených plochách a koridorech:

V posuzovaném úseku železniční trati se předpokládá převážně tunelové vedení železnice, takže ve většině sídel dotčeného území nedojde k navýšení hlukové zátěže. Výjimkou tvoří prostor mezi sídly Otice, Světice a Svojšovice, kde se předpokládá povrchové vedení železniční trati a kde může docházet k narušení kvality prostředí i v období výstavby. Z tohoto důvodu SEA formuluje požadavek na minimalizaci vlivů včetně splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby. Rozšíření požadavku i na období výstavby vychází z oprávněného předpokladu, že stavební práce představují zdroj krátkodobých lokálních vlivů projevujících se nárůstem hlukové zátěže a zhoršením faktorů pohody bydlení v bezprostředním okolí stavby a podél příjezdových tras na staveniště.

Tunelové řešení trasy železniční trati představuje nevyhnutelný zásah do hydrogeologických poměrů dotčeného území včetně rizika narušení režimu a jakosti (především) podzemních vod. Míra tohoto narušení bude závislá na konkrétním směrovém a technickém řešení těchto úseků. Z tohoto důvodu SEA doporučuje do návrhu 2A-ZÚR SK zapracovat požadavek na minimalizaci uvedených vlivů.

V povrchovém úseku trasy, na území obce Strančice se v ploše koridoru nachází několik drobných enkláv lesních porostů, přičemž porosty s vazbou nivu Pitkovického potoka mají statut lesů zvláštního určení. Dotčené území vyznačuje vyšší mírou lesnatosti, než oblasti na styku hlavním městem Prahou a drobné lesní enklávy nejsou z hlediska produkčního považovány za významné. Přes tyto skutečnosti je uplatnění požadavku na minimalizaci zásahů do lesních porostů opodstatněný s ohledem na jejich mimoprodukční funkce, význam pro utváření krajiny tohoto území.

V opatření obecné povahy – Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, schválených usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje č. 4-20/2011/ZK ze dne 19. 12. 2011, byl v části textové a grafické zrušeno vymezení koridoru D204 „Koridor pro trať Praha - České Budějovice, v úseku Strančice – Bystřice u Benešova“. Uvedená část ZÚR Středočeského kraje byla zrušena rozsudkem Krajského soudu v Praze č. 50 A 14/2014 – 157. Důvodem zrušení uvedené části je nedostatečné posouzení kumulativních a synergických vlivů a nedostatečné odůvodnění vybrané varianty a) a varianty b).

Z důvodu zajištění požadovaných funkcí hodnoceného koridoru D204 je nutné v rámci zpracování následné aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje znovu

vymezení navazujícího úseku Strančice – Bystřice u Benešova pro trať Praha - České Budějovice v souladu s legislativními předpisy (zákon č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů) a zajistit jeho vyhodnocení vlivu na životního prostředí a udržitelný rozvoj území ve smyslu stavebního zákona.

D300 - PLOCHA ROZVOJE LETIŠTĚ PRAHA / RUZYNĚ (LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA PRAHA)

Výrok

Kritéria a podmínky pro rozhodování ve vymezeném koridoru:

- Odvádění srážkových vod řešit rozšířením stávajícího kanalizačního systému letiště Praha/Ruzyně zaústěného do ČOV Sever (recipient: Únětický potok) a ČOV – Jih (recipient: Kopaninský potok).

Úkoly pro územní plánování

- Územní rozvoj obcí, dotčených rozvojem letiště Václava Havla Praha, řešit s ohledem na potřebu zajistit splnění hlukových limitů při vymezování nových ploch pro bydlení včetně ploch smíšených obytných a ploch veřejného občanského vybavení (zejména pro vzdělání a výchovu, sociální a zdravotní služby),
- Vytvářet územní podmínky pro napojení letiště na ostatní druhy dopravy, zejména železniční.

Odůvodnění

Kritéria a podmínky pro rozhodování ve vymezené ploše

Vedle změn v zatížení okolního území hlukem z leteckého provozu je významným symptomem rozvojových záměrů areálu Letiště Praha – Ruzyně nárůst zpevněných ploch, zejména v spojení se vznikem nové vzletové a přistávací dráhy. Nárůst zpevněných ploch je vždy spojen s ovlivněním odtokových poměrů (zrychlení povrchového odtoku) a zpravidla také jakosti vod neboť existuje riziko jejich znečištění závadnými látkami (včetně znečištění ropnými produkty) z povrchu plochy. S ohledem na hydrologické poměry okolního území (viz kap. III.3 této dokumentace) a na základě posouzení záměru na projektové úrovni, potvrzeného stanoviskem příslušného orgánu (MŽP ČR) dle § 10 zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů (stanovisko EIA) lze za ekologicky nejšetrnější řešení považovat zneškodňování srážkových vod v rámci stávajícího kanalizačního systému, který bude pro tyto účely odpovídajícím způsobem rozšířen. Vzhledem k měřítku podrobnosti ZÚR bude navrhovaný požadavek uplatňován na úrovni ÚPD dotčených obcí a v rámci rozhodování o území.

Úkoly pro územní plánování

Provoz Letiště Václava Havla Praha je přirozeně významným zdrojem hluku, který působí na okolní území. Realizace rozvojových aktivit v rámci vymezené plochy D300 podstatným způsobem změní rozložení pohybů letadel a tedy i hlukové poměry v území. K nejvyšší hlukové zátěži dochází v území vzletových a přistávacích směrů. Nová paralelní dráha přinese navýšení intenzity provozu letiště, avšak počet obyvatel vystavených hlukové zátěži z nově vybudované paralelní dráhy je výrazně menší než pokud by došlo k obdobnému zvýšení počtu letů zvýšením intenzity provozu na stávajících drahách neboť takto dotčená území Prahy 6 (zejména oblasti Ruzyně, Bílá Hora, Fialka), Prahy 17 (zejména Řepy) a Prahy 5 (oblasti Motol, Stodůlky, Butovice), představují oblasti s vysokou hustotou osídlení. Ochranné hlukové pásmo vymezené pro rozšířený provoz na dvou paralelních drahách již tyto hustě osídlené oblasti nezasahuje, avšak nově zasahuje zástavbu na území městské části Praha - Nebošice, Praha - Suchbátka a Praha – Lysolaje. Na území městských částí Praha 6 a Praha 8 se v tomto ochranném pásmu, resp. na jeho okraji se vyskytují pouze jednotlivé stavební objekty. Splnění

opatření a podmínek uvedených v textové příloze č. 2 této dokumentace, převzatých ze stanoviska příslušného orgánu dle ZOPV³³, nelze dosáhnout nástroji územního plánování. Doporučení SEA je proto odvozeno z čl. 131, písm. a) platné PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1, který ukládá „... řešit územní rozvoj obcí s ohledem na potřebu rozvoje letiště Praha-Ruzyně“. Na tomto principu je proto formulován úkol řešit ÚP dotčených obcí s ohledem na potřebu zajistit splnění hlukových limitů při vymezování nových ploch pro bydlení včetně ploch smíšených obytných a ploch veřejného občanského vybavení (zejména pro vzdělání a výchovu, sociální a zdravotní služby).

S rozvojem Letiště Praha – Ruzyně, zejména se zvýšením jeho přepravní kapacity bude spojen nárůst cílové a zdrojové dopravy. S ohledem na limity stávajícího dopravního napojení (pouze silniční), navrhuje SEA v druhé odrážce jako úkol pro územní plánování vytváření územních podmínek pro napojení letiště na ostatní druhy dopravy, zejména železniční, která má potenciál převzetí části dopravních výkonů individuální automobilové dopravy, při výrazně menší zátěži složek životního prostředí. Stanovení tohoto požadavku ve vztahu k ÚPD dotčených obcí vyplývá také z měřítka podrobnosti ZÚR, které neumožňuje řešení této problematiky v požadované podrobnosti.

³³ Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

12. NETECHNICKÉ SHRUTÍ VÝŠE UVEDENÝCH ÚDAJŮ

12.1. PŘEDMĚT VYHODNOCENÍ A JEHO STRUKTURA

Vyhodnocení vlivů 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na životní prostředí je částí Vyhodnocení vlivů 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území ve smyslu přílohy č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb., v platném znění. Hodnocení 2A-ZÚR SK z hlediska vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (NATURA 2000) je zpracováno samostatně autorizovanou osobou dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, a tvoří následující oddíl tohoto svazku.

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje je pořizována na základě ust. § 42 odst. (6) stavebního zákona³⁴, z důvodu zrušení některých částí vydaných ZÚR Středočeského kraje rozsudky Krajského soudu v Praze, respektive Nejvyššího správního soudu. Předmětem 2A-ZÚR SK je opětovné vymezení těchto ploch a koridorů, zrušených těmito judikáty:

- D001³⁵ – Silniční okruh kolem Prahy (SOKP36), úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK);
- D011 – Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), úsek Březiněves – D10 (+1x MÚK);
- D006 – doplnění MÚK Odolena Voda;
- D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (dálnice D1), tzv. Vestecká spojka;
- D204 – železniční trať Praha – Bystřice u Benešova³⁷ (Krajským soudem v Praze zrušený úsek Praha – Stránčice);
- D300 – plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha).

Textová část SEA je zpracována v rozsahu přílohy stavebního zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění přičemž je doplněna přílohami č. 1 a 2 a grafickými přílohami č. 1 a 2.

Výkresová část: SEA je zpracována v měřítku 1:100 000. Pro jednotlivé složky životního prostředí byl zpracován samostatný výkres. Součástí grafické přílohy je výkres kumulativních a synergických vlivů.

- Výkres A.I.: Vlivy na obyvatelstvo a vlivy na kulturně historické hodnoty
- Výkres A.II.: Vlivy na povrchové a podzemní vody
- Výkres A.III.: Vlivy na přírodu (flóra, fauna, biologická rozmanitost) a krajinu
- Výkres A.IV.: Vlivy na horninové prostředí
- Výkres A.V.: Vlivy na ZPF a PUPFL
- Výkres A.VI.: Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů

³⁴ Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění (dále jen „SZ“ nebo „stavební zákon“)

³⁵ Alfnumerický kód označující vymezenou plochu (koridor) ve výkresové části Vyhodnocení vlivů 2A-ZÚR SK na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona.

³⁶ Pro Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) se používá v jiných dokumentech též název Pražský okruh (viz ZÚR hl. m. Prahy). V dokumentaci 2. aktualizace ZÚR SK se tento název nepoužívá.

³⁷ Koridor D204 – železniční trať Praha – Bystřice u Benešova je úsekem železniční trati č.220/ 221 Praha – Benešov – Č. Budějovice, Vymezený koridor končí na území města Bystřice (k.ú. Bystřice u Benešova).

12.2. METODIKA HODNOCENÍ

Postup hodnocení 2. aktualizace ZÚR SK vychází z návrhu metodického doporučení Vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (Věstník MŽP 2/2015).

Předmětem hodnocení jsou výše uvedené plochy a koridory vymezené 2A-ZÚR SK. Hodnocení je vztaženo k těmto složkám životního prostředí:

- Ovzduší,
- Obyvatelstvo, hygiena prostředí,
- Povrchové a podzemní vody,
- Zemědělská a lesní půda (ZPF, PUPFL),
- Horninové prostředí,
- Fauna, flóra, biologická rozmanitost,
- Krajina,
- Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky.

Odhad významnosti vlivů je proveden expertním odhadem vyjádřeným semikvantitativně v 5ti stupňové Likertově škále:

- **-2** potenciálně negativní vliv
- **-1** potenciálně mírně negativní vliv
- **0** bez vlivu
- **+1** potenciálně mírně pozitivní vliv
- **+2** potenciálně pozitivní vliv
- **-** vliv nebyl identifikován, uvedený jev se v území nevyskytuje

Podrobné vyhodnocení ploch a koridorů je provedeno tabulkovou formou a je součástí přílohy č. 1. Vyhodnocení je primárně tvořeno z prvotní identifikace střetů, jejich vyhodnocení a stanovení významnosti vlivů, vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů a návrhu opatření.

12.3. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

OVZDUŠÍ

Z hlediska ochrany ovzduší jsou v širším řešeném území nejvíce problematické následující znečišťující látky:

- Benzo(a)pyren – v roce 2013 bylo zaznamenáno překročení limitu celkově na 22 % širšího zájmového území ploch a koridorů 2. aktualizace ZÚR. K překročení dochází v rámci kraje v izolovaných oblastech (ORP Beroun, Kladno, Slaný, Kralupy nad Vltavou a Neratovice) a v oblastech u hranic s Prahou. Z hlediska jednotlivých záměrů pak:
 - ⇒ v zájmovém území záměru D001 – SOKP (Ruzyně – Březiněves) dochází k plošnému překročení imisního limitu benzo(a)pyrenu v části, která se nachází na území hl. m. Prahy, a dále pak v oblastech u hranic s Prahou, kde dochází

- k přesahu tohoto pásu do okolních obcí. Jedná se o obce Tuchoměřice a Hornoměřice a město Roztoky.
- ⇒ oblasti s překročením imisního limitu se u záměru D006 - MÚK Odolena Voda nachází v jeho centrální části. Jedná se o izolovanou lokalitu, která pokrývá území města Odolena Voda.
 - ⇒ u zájmového území záměru D011 - SOKP (Březiněves – D10) dochází k lokálnímu překročení na území obcí Dřevčice, Podolanka, Sluhy a Hovorčovice. V části zájmového území záměru D054 - Vestecká spojka, které zasahuje na území Prahy je patrné plošné překročení imisního limitu. V části, která se nachází na území Středočeského kraje, dochází k překročení limitu pouze v izolovaných lokalitách na území obcí Průhonice, Jesenice a Vestec.
 - ⇒ pouze k lokálnímu překročení limitu dochází v severovýchodní části zájmového území záměru D204 – železniční trať Praha – Bystřice u Benešova a to na území města Říčany.
 - ⇒ v zájmovém území záměru D300 – plocha rozvoje letiště Praha /Ruzyně dochází k plošnému překročení imisního limitu benzo(a)pyrenu v části, která se nachází v západní polovině Prahy. Tato plocha přesahuje na území města Hostivice a obce Jeneč. Lokálně pak k překročení limitu dochází na hranici obcí Dobrovíz a Hostouň.
- suspendované částice PM₁₀ – v roce 2013 došlo k překročení imisního limitu pro 24hodinové koncentrace PM₁₀ v širším zájmovém území jen lokálně, a to na území ORP Slaný a Kladno. Celkově oblast nadlimitních hodnot zaujímá asi 1 % rozlohy širšího zájmového území. K překročení limitu průměrných ročních koncentrací PM₁₀ v zájmovém území nedochází.
 - Oxid dusičitý – v roce 2013 došlo k překročení imisního limitu NO₂ pouze lokálně, v celém širším zájmovém území ploch a koridorů 2. aktualizace ZÚR zaujímají tyto oblasti pouze 0,1 % rozlohy. Oblasti překročení imisního limitu zasahují do zájmového území záměru D300 – plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně a D054 - Vestecká spojka. Jedná se o lokality u hranice mezi Prahou a Středočeským krajem u Pražského okruhu (jihovýchodní část města Hostivice) a dálnice D1 (severní část obce Průhonice).
 - Přízemní ozón – v roce 2013 došlo k překročení limitu pouze v izolovaných lokalitách na území ORP Beroun a Dobříš a v jedné lokalitě v severní části Prahy. Oblasti s překročenými imisními limity tvoří celkově asi 1 % rozlohy širšího zájmového území. Imisní limit je překročen pouze v zájmovém území záměru D001 – SOKP (Ruzyně – Březiněves) a to zcela lokálně na území městských částí Suchdol a Lysolaje.
- Z analýzy struktury zdrojů emisí na území Středočeského kraje dále vyplývá, že
- hlavním zdrojem emisí tuhých látek je lokální vytápění (69 %), významný podíl má i doprava a velké průmyslové a energetické zdroje
 - u oxidu siřičitého má dominantní podíl skupina zvláště velkých a velkých zdrojů (79 %), zbytek emisí tvoří zdroje malé
 - u oxidů dusíku má nadpoloviční podíl doprava (51 %), velmi významný je však i vliv zvláště velkých a velkých zdrojů (43 %), naproti tomu podíl lokálních topenišť činí pouze 5 %
 - v případě těkavých organických látek je rozhodující skupinou REZZO 3, kam je v tomto případě zařazena kromě lokálních topenišť též i plošná bilance emisí VOC z použití rozpouštědel
 - obdobně je tomu u amoniaku, kde je skupina REZZO 3 reprezentována chovy hospodářských zvířat.

OBYVATELSTVO, HLUKOVÁ ZÁTĚŽ, VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Z hlediska vlivů na lidské zdraví a obyvatelstvo je možné sledovat dva významné faktory, které by mohly být uplatněním 2. aktualizace ZÚR významněji ovlivněny, a to úroveň hlukové zátěže a dopravní bezpečnosti.

Hluk

Hlavním zdrojem hluku v území je nepochybně silniční doprava. Mezi komunikace s nejvyšší hlukovou zátěží na území celého Středočeského kraje patří:

- dálnice D1 (úsek Průhonice - Mirošovice)
- dálnice D5 (úsek Chrást'any – Zdice)
- dálnice D8 (úsek Zdiby – Nová Ves)
- dálnice D11 (úsek Horní Počernice – exit na Poděbrady)
- dálnice D7 (úsek Kněževes – exit na Kladno)
- dálnice D6 (úsek Hostivice – Jeneč)
- dálnice D10 (úsek Horní Počernice – exit na Tuřice)
- SOKP (úsek MÚK Písnice – napojení na D1)

V zájmovém území záměru D001 – SOKP (Ruzyně – Březiněves) došlo k překročení limitních hodnot hladin hluku pro starou zátěž:

- v okolí dálnice D8 a silnice II/608 u zástavby na území obce Zdiby
- v okolí dálnice D8 na území obce Sedlec
- u zástavby v okolí komunikací na území Prahy

V zájmovém území záměru D006 – MÚK Odolena Voda došlo k překročení limitních hodnot:

- v okolí dálnice D8 na území obcí Klíčany, Panenské Břežany, Postřižín a města Odolena Voda

Limitní hodnoty hladin hluku jsou u zájmového území záměru D011 - SOKP (Březiněves – D10) překročeny:

- u zástavby podél silnic III. třídy na území obce Hovorčovice
- v okolí silnice II/610 na území obcí Dřevčice a Podolanka
- u zástavby v okolí komunikací na území Prahy

V zájmovém území záměru D054 - Vestecká spojka došlo k překročení limitu:

- v okolí dálnice D1 na území obce Průhonice
- v okolí silnice II/603 u zástavby na území obcí Vestec a Jesenice
- u zástavby podél komunikace II/101 na území obce Jesenice (vč. Osnice)
- u zástavby v okolí komunikací na území Prahy

K překročení limitů pro hluk v okolí hlavních komunikací (60/50 dB) dochází přirozeně zejména u zástavby poblíž úseků silnic vyjmenovaných výše, pouze je zahrnuta i mírně vzdálenější zástavba. Navíc pak jsou překročeny limity pro hluk v okolí hlavních komunikací na těchto úsecích.

V zájmovém území záměru D001 – SOKP (Ruzyně – Březiněves) došlo k překročení limitních hodnot hladin hluku pro starou zátěž:

- v okolí silnice II/243 u zástavby na území obce Bořanovice
- u zástavby v okolí silnic II/240 a II/241 na území obcí Statenice a Horoměřice

Limitní hodnoty hladin hluku jsou u zájmového území záměru D011 - SOKP (Březi-
něves – D10) překročeny:

- u zástavby podél silnic III. třídy na území obcí Sluhy, Veleň a Přezletice

Kromě hluku ze silniční dopravy je významným faktorem v řešeném území hluk z letecké dopravy v okolí Letiště Václava Havla Praha. K popisu akustické situace lze využít dva zdroje dat. Z výsledků strategického hlukového mapování, které jako deskriptory používá hlukový ukazatel pro celodenní obtěžování hlukem (L_{dvn}) a hlukový indikátor pro noční dobu charakterizující rušení spánku (L_n) vztažených k období jednoho roku, vyplývá, že u nejvíce ovlivněné zástavby v okolí letiště se hladiny L_n v roce 2005 pohybovaly mezi 50 – 60 dB (část zástavby obcí Horoměřice, Jeneč a Kněžves). Hladiny L_n mezi 45 a 50 dB pak zasahují již prakticky všechny obce ve směru os drah letiště. Z důvodu akustické zátěže území bylo v okolí letiště vymezeno ochranné hlukové pásmo letiště, které vymezuje území, na němž je předpokládáno překročení limitní úrovně hluku (50/60 dB) z plánovaného leteckého provozu. Ochranné hlukové pásmo je určeno na základě ekvivalentních hladin hluku z leteckého provozu, které jsou vztaženy k charakteristickému letovému dni. Ochranné hlukové pásmo umožňuje regulaci využití území v okolí letiště a zákonným způsobem regulovat proces územního plánování a vytvářet podmínky pro řešení vzájemného vztahu mezi letištěm a jeho okolím. Na území ochranného hlukového pásma se nachází obce Hostouň, Dobrovíz, Kněžves, Tucho-
měřice, Horoměřice, Jeneč a městské části Praha-Přední Kopanina, Praha 17 a Praha 6.

Dopravní nehodovost

Pro vyhodnocení dopravní bezpečnosti byla jako podklad využita tzv. Riziková mapa ČR 2011 - 2013, vytvořená v rámci projektu EuroRAP. Evropský program hodnocení bezpečnosti silnic EuroRAP (European Road Assessment Programme) je mezinárodní nezisková organizace založená v roce 2003 v Belgii, jejímiž členy jsou motoristická sdružení, správci a investoři komunikací a expertní organizace. Tvorba Rizikových map je základním statistickým nástrojem programu EuroRAP, využívajícím vstupní data o silniční síti, nehodovosti a intenzitách dopravy k tomu, aby bylo možné identifikovat úseky a lokality s vysokým bezpečnostním rizikem pro uživatele silnic. Mapy pro ČR zpracovává společnost AF-CityPlan; nejaktuálnější byla publikována mapa ukazující tzv. individuální riziko v průměru za období let 2011 – 2013. Mapa uvádí stupeň rizikovitosti na úsecích silnic primární silniční sítě na základě počtu nehod a intenzit dopravy na daném úseku (počet nehod s úmrtím nebo vážným zraněním na 1 mld. vozkm). Jednotlivé úseky komunikací jsou rozděleny do pěti intervalů, vyjadřujících postupně nízké / středně nízké / střední / středně vysoké a vysoké riziko.

Z mapy vyplývá, že:

- na území Středočeského kraje byl nejvyšší stupeň rizika zjištěn na silnici I/16 na úsecích Mělnické Vtelno - Nepřevázka a Slaný - Krušovice, dále na silnici I/9 úsek Mělník - Medonosy, I/17 úsek mezi Čáslaví a Chrudimí a na silnici I/38 úsek Mladá Boleslav - Bezděz
- středně vysokým stupněm rizika jsou ohodnoceny úseky silnic I/2 Praha – Bečváry, I/7 obchvat kolem města Slaný - hranice s Ústeckým krajem, I/9 úsek Praha - Mělník, I/12 úsek Praha - Český Brod, I/16 úsek Mělník - Mělnické Vtelno, I/18 Příbram – Votice, I/19 celý úsek Středočeského kraje (Rožmitál p. Třemšínem - Březnice), I/38 úsek Nymburk - dálnici D10 a celý úsek silnice I/61 u Kladna
- střední riziko je pak na komunikacích D8, D4, D7, D6 a D10 na celých úsecích Středočeského kraje a dále část úseku D1 Psáře – hranice kraje Vysočina a D6 úsek Praha - Unhošť
- nízké riziko mají komunikace D1 úsek Praha - Psáře, D11, D0 Pražský okruh a D6 úsek Unhošť - Nové Strašecí

POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY

Středočeský kraj v centrální poloze České kotliny leží na dolních úsecích významných vodních toků (Labe, Vltava, Berounka, Sázava) s vyrovnanými odtoky v průběhu roku. Výrazné navýšení přírodních průtoků je pouze na Vltavě. Povodňové průtoky velkých vod jsou vyvolávány dlouhodobými dešťovými srážkami, často i mimo území kraje.

V kraji je vybudováno 16 vodních nádrží, z toho pouze 3 představují velká, významná vodní díla: nádrže Slapy a Orlík na Vltavě s využitím energetickým a pro trvalé udržení stanovených nízkých průtoků a dále nádrž Švihov na Želivce s klíčovým vodárenským odběrem pitné vody pro Prahu. Tyto zdroje postačují i pro budoucí rozšiřování spotřebišť, v centrálních úpravárnách vody jsou značné kapacitní rezervy.

Jakost povrchových vod ve Středočeském kraji se v posledních desetiletích výrazně zlepšila. Regionální ochranu zdrojových oblastí vod zajišťují 2 chráněné oblasti přirozené akumulace vod. CHOPAV Severočeská křída (zdroje podzemních vod) a CHOPAV Brdy (pramenná oblast místně významných toků). Úhrnná výměra CHOPAV 1488 km² představuje 13,5% rozlohy kraje.

Úroveň zásobování pitnou vodou v mezikrajském srovnání není ve Středočeském kraji vyhovující. Podle údajů MZe za rok 2011 bylo v kraji připojeno na vodovod pro veřejnou potřebu pouze 83,7 % z celkového počtu obyvatel, což řadí Středočeský kraj na předposlední místo mezi kraji ČR (poslední je Plzeňský kraj). Zásobení obyvatel pitnou vodou je v současné době zajišťováno třemi rozsáhlými oblastními vodovody - Středočeská vodárenská soustava (zásobuje Prahu a centrální a východní část Středočeského kraje), Oblastní vodovod Kladno – Slaný – Kralupy - Mělník (KSKM) a Oblastní vodovod Kutná Hora – Kolín – Čáslav. Významné skupinové vodovody jsou vystavěny i pro zásobení Příbrami, Rakovníka, Mladé Boleslavi, Nymburka a Poděbrad.

Možnost ochrany před povodněmi způsobovanými regionálními srážkami je ve Středočeském kraji omezená, významnější ochrany lze dosáhnout pouze v povodí Vltavy nádržemi Vltavské kaskády a akumulacemi výše v povodí. Na ostatních tocích jsou realizována ochranná opatření. Význam mají i protipovodňová preventivní opatření v ploše povodí, místní akumulace, revitalizace toků apod.

Velký význam mají v protipovodňové ochraně stanovená záplavová území, vymezená na řadě toků Středočeského kraje. Stanovená záplavová území budou i nadále vyhlášována pro další vodní toky.

PŮDA

Zemědělský půdní fond

Zemědělský půdní fond celkem zaujímá cca 60% z celkové rozlohy kraje, což je v rámci celé ČR jedno z nejvyšších zastoupení ZPF (podíl ZPF z celkové rozlohy ČR činí 53,5%). Podobných hodnot dosahují již jen kraj Vysočina a Pardubický kraj. Většina okresů na svém území má též více jak 60% zemědělské půdy a bilance je tedy v tomto ohledu relativně vyrovnaná. Nejvyšší podíl ZPF se nachází v okrese Kolín (takřka 74%). Naopak nejnižších hodnot dosahuje zastoupení ZPF v okresech Příbram (cca 44%), Beroun (cca 52%) a Rakovník (cca 53%).

Středočeský kraj patří mezi 3 kraje ČR, ve kterých se pěstuje chmel a 4 kraje ČR, kde se pěstuje vinná réva. Tato skutečnost je dokladem velmi pestrých přírodních podmínek. Různorodost podmínek pro zemědělství dokresluje i třetí nejvyšší podíl ovocných sadů v ČR. V důsledku převažujících příznivých přírodních podmínek má zemědělská půda ve Středočeském kraji vysokou kvalitu a v celorepublikovém měřítku zásadní potenciál pro produkci v ČR.

Pozemky určené k plnění funkcí lesa

Rozloha pozemků určených k plnění funkcí lesa ve Středočeském kraji činila k 31. 12. 2014 celkem 306 435 ha, což při celkové výměře Středočeského kraje 1 101 584 ha znamená lesnatost 27,8%, tzn., jde podprůměrnou lesnatost ve vztahu k průměru ČR (33,8%). Středočeský kraj je po Hlavním městě Praze druhým krajem s nejnižší lesnatostí v ČR. Nejnižší podíl lesů je na území okresů Kolín (12,7%), Nymburk (17,5%) a Mělník (18,8%). Naopak nejvyšší lesnatost je na území okresů Příbram (43,7%), Rakovník (37,7%) a Beroun (35,7%), kde je nad celostátním průměrem. Vyšší lesnatostí se vyznačují především výše položené oblasti vrchovin a pahorkatin (Brdská vrchovina, Benešovská pahorkatina, Křivoklátská vrchovina, Vlašimská pahorkatina, Rakovnická pahorkatina, Džbán, Ralská pahorkatina nebo Hornosázavská pahorkatina).

Na území Středočeského kraje jednoznačně převládají lesy s hospodářskou funkcí (cca 219,3 tis. ha), lesů zvláštního určení je v kraji 73 002,22 ha, lesů v kategorii les ochranných se na území kraje nachází 7 488,45 ha.

V druhové skladbě lesa převládá smrk 36,4% a borovice 26,3%, z listnatých dřevin pak dub 12,3%, buk 4,8% a bříza 2,8%.

HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ

Nerostné bohatství Středočeského kraje tvoří ložiska rud, černého uhlí, žáruvzdorných, keramických a pórovinových jílů, cementářských surovin (vysokoprocentní a ostatní vápence), dekoračního kamene a stavebních surovin (stavební kámen, štěrkopísek, cihlářské suroviny). Předmětem intenzivního využití jsou v současné době především ložiska cementářských surovin, stavebního kamene a štěrkopísků. Těžba rud a černého uhlí na území kraje byla ukončena nejpozději koncem 20. století.

FLÓRA, FAUNA, BIOLOGICKÁ ROZMANITOST

Biologická rozmanitost druhů rostlin a živočichů je na území Středočeského kraje vysoká. Je to dáno poměrně velkou rozmanitostí stanovištních podmínek, která vyplývá z jeho geologické skladby, morfologie terénu, půdních podmínek, klimatických poměrů apod.

Na území Stř. kraje je vyhlášeno 5 velkoplošných chráněných území - chráněné krajinné oblasti (CHKO): Blaník, Český kras, Kokořínsko, Křivoklátsko, Český Ráj a 282 maloplošných zvláště chráněných území (MZCHÚ). Vymezeny jsou také lokality celoevropské soustavy chráněných území Natura 2000 (evropsky významné lokality a ptáčích oblasti).

V celorepublikovém měřítku nepatří území Středočeského kraje k nejvýznamnějším migračním oblastem z hlediska migrace velkých savců. Územím zvýšeného významu je v tomto ohledu spojnice Slavkovského lesa s lesnatou oblastí Křivoklátska a také migrační směr z oblasti Českého ráje a Jičínska přes Poděbradsko, okolí Vlašimi na jih až do oblasti Třeboňské pánve a dále na Šumavu. Migračně významnějším územím je také Rakovnicko a údolí velkých řek především Vltavy a Berounky.

KRAJINA

Kvalita krajinného prostředí Středočeského kraje je po staletí ovlivňována a určována významem a postavením Středočeského kraje, nachází se v centru státu a rozprostírá se okolo hlavního města Prahy. Středočeská krajina prošla během posledního století obrovskou urbanizací, industrializací a úpravami pro velkoplošné hospodaření. V okolí Prahy a velkých středočeských měst se tyto zásahy projevují nejvíce.

Z důvodu zajištění krajinných hodnot je na území Středočeského kraje vyhlášeno 18 přírodních parků ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů - Jesenicko, Džbán, Okolí Okoře, Povodí Kačáku, Chlum, Dolní Povltaví, Džbány – Žebrák, Hornopožárský les, Jabkenicko, Jistebnická vrchovina, Kersko, Petrovicko, Rymář, Střed Čech, Třemšín, Velkopopovicko, Čížovky a Škvorecká obora – Králíčina.

Krajinářsky jsou rovněž významná území vyhlášených 5 chráněných krajinných oblastí (Křivoklátsko, Kokořínsko, Blaník, Český ráj a Český kras).

Na území kraje jsou vyhlášeny 2 krajinné památkové zóny ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, Osovsko a Žehušicko.

KULTURNÍ, ARCHITEKTONICKÉ A ARCHEOLOGICKÉ DĚDICTVÍ, HMOTNÉ STATKY

Středočeský kraj se vyznačuje bohatým kulturním dědictvím. Nalézají se zde řada nemovitých kulturních památek zapsaných v ústředním seznamu kulturních památek ČR (celkem 4338). V současné době je evidována jedna movitá a 27 nemovitých národních kulturních památek (NKP). Z velkého počtu památkových zón a rezervací jsou vyhlášeny 2 městské památkové rezervace, 34 městských památkových zón, 10 vesnických památkových rezervací a 26 vesnických památkových zón. Mimo to byly v kraji vyhlášeny 2 krajinné památkové zóny, 2 archeologické památkové rezervace a 3 lázeňská místa.

12.4. SHRNUÍ VÝSLEDKŮ HODNOCENÍ 2A-ZÚR SK

OVZDUŠÍ, OBYVATELSTVO, LIDSKÉ ZDRAVÍ

D001 – Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK)

Silniční okruh kolem Prahy jako celek patří k nejvýznamnějším dopravním stavbám v České republice. Po svém dokončení vzájemně propojí celkem devět komunikací dálničního typu směřujících z Prahy a spojujících hlavní město s okolními regiony a státy. Zároveň rozvádí jak tranzitní tak příměstskou dopravu po okraji města. Zásadní význam má Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) především pro hlavní město Prahu. Jeho funkce spočívá především v odvedení tranzitní automobilové dopravy, vzhledem ke své poloze je však určený též pro rozvádění vnější cílové či zdrojové dopravy a pro realizaci vnitroměstských jízd mezi okrajovými oblastmi města. Neslouží však pouze k odvedení automobilové dopravy z hustě osídlených částí hl. města, ale díky své poloze pomáhá i k propojení okrajových částí Prahy a sídel na území Středočeského kraje. Vybudování SOKP také umožní vytvoření podmínek pro významnější regulaci dopravy v oblasti, která je tímto okruhem omezena, jako je např. zákaz vjezdu části nákladní dopravy do vnitřního území města, nízkoemisní zóny atd.

Koridor **D001** je tvořený dvojicí staveb a to stavbou SOKP č. 518 Ruzyně – Suchdol a č. 519 Suchdol – Březiněves. Tento úsek bude sloužit k propojení na dálnici D7 a D8 a spolu s plánovanou stavbou SOKP č. 520 v úseku Březiněves – Satalice (napojení na D10) uzavře okruh v celém severním segmentu. Dlouhodobým pozitivním vlivem (hodnocení +2) této komunikace bude odvedení části vnější zdrojové a cílové dopravy mimo stávající komunikace na území hl. m. Prahy. V tomto úseku bude nejvýraznější ulehčení dopravní situace na území Dejvic, Bubenče, Holešovic, Libně a Karlína. Pozitivní efekt bude mít tento záměr i na propojení měst a obcí na území Středočeského kraje, které se nachází v lokalitě plánované výstavby. K trasám, u kterých je nutné překonání řeky Vltavy, tak již nebude nutné využívat komunikace na území hl. města Prahy nebo ve vzdálenějších sídlech kraje. Určité zhoršení kvality ovzduší a hlukové zátěže lze naopak očekávat v bezprostředním okolí jednotlivých staveb a v obcích, které se v okolí koridoru nacházejí, dále také v okolí navazující trasy východním směrem, pokud nebudou realizovány další části SOKP (záměr D011). Návaznost na záměr D011 je významná – dokud nebude realizován úseku SOKP - stavba č. 520 (záměr D011), je

nutno očekávat významný nárůst tranzitní dopravy na Kbelské ulici po vytvoření nové „polokružní trasy“, tvořené Vysočanskou radiálou, Kbelskou ulicí, dálnicí D8 a novou trasou SOKP.

Sekundárním negativním vlivem může být případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která povede k nárůstu dopravní zátěže území těžkou nákladní dopravou, což je nutno řešit v příslušných povolovacích procesech. Krátkodobým až střednědobým vlivem s lokálním až částečně regionálním působením bude nárůst imisní a hlukové zátěže v době výstavby.

V oblasti byla identifikována řada kumulativních a synergických vlivů, zejména v místech průniku s lokalitami stávající zvýšené imisní či hlukové zátěže. Pomocí navržených opatření lze však tyto efekty eliminovat či alespoň snížit na přijatelnou úroveň.

D006 – doplnění MÚK Odolena Voda

V okolí vymezeného koridoru se v současnosti nachází velké množství komerčních a skladových ploch a Letiště Vodochody. Jejich současné napojení na dálnici D8 je možné pouze přes silnici II/608 z MÚK Úžice (přes obce Postřížín a Kozomín) a z MÚK Zdiby (přes obec Klíčany). Pozitivním vlivem této MÚK je tedy zkrácení přepravní trasy a odlehčení obcím Postřížín, Kozomín a Klíčany, přes které je nutné v současnosti projíždět. Ve výsledku dojde ke snížení imisní a hlukové zátěže v těchto obcích.

Současně dojde také k lepšímu napojení města Odolena Voda na dálnici D8. K určitému nárůstu zátěže dojde pouze u zástavby ve městě Odolena Voda. Dotčená lokalita se v současném stavu vyznačuje překročením imisních i hlukových limitů, projevuje se zde tedy kumulativní, popř. i synergický efekt. Z tohoto důvodu jsou v předkládaném vyhodnocení navržena podstatně přísnější opatření, než by odpovídalo samotnému vlivu záměru na obytnou zástavbu. Při realizaci daných opatření je záměr zcela přípustný.

Krátkodobým vlivem s lokálním regionálním působením bude nárůst imisní a hlukové zátěže v době výstavby.

D011 Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Březiněves – D10 (+1x MÚK)

Výstavba segmentu SOKP č. 520 je zásadní zejména ve vztahu k realizaci úseků SOKP č. 518 a 519. Pokud budou tyto úseky vybudovány a nedojde k realizaci úseku č. 520, vznikne nová nedokončená okružní trasa, která bude vést přes hustě osídlená území ve východní části Prahy, přes Vysočanskou radiálu a komunikaci Kbelskou. V případě realizace tohoto záměru naopak dojde k uzavření SOKP v celém severním segmentu. K odlehčení dopravní situace na území hl. m. Prahy tak dojde zejména v okolí oblasti Prahy 8 a Prahy 9 a v okrajových hustě osídlených oblastech (Letňany, Střížkov, Prosek a Kbely). Pozitivní efekt bude mít tento záměr i na propojení měst a obcí na území Středočeského kraje, které se nachází v této lokalitě.

Na druhé straně je nutno přihlížet ke skutečnost, že komunikace je vedena v území s poměrně hustým výskytem drobných sídel, kde se doposud obdobně zatížená silnice nenachází, a vytvoří se zde tak nový liniový zdroj znečištění ovzduší a hluku. Jako nejvíce problematické se jeví především přiblížení k obytné zástavbě obcí Vinoř a Podolanka, resp. přemostění zástavby s následnou výstavbou MÚK v její těsné blízkosti a přiblížení k obci Veleň (část Mírovice). V tomto případě bude nutno věnovat zásadní pozornost optimalizaci trasy včetně polohy MÚK Vinoř tak, aby byla vyvolaná zátěž minimální, a realizaci dostatečně rozsáhlých opatření k ochranně přilehlé zástavby. Zejména v místech, kde je komunikace v místě kontaktu s obytnou zástavbou vedena po mostech, bude nutno od počátku projektové přípravy přihlížet k požadavkům na ochranu obyvatel.

Krátkodobým až střednědobým vlivem s lokálním až částečně regionálním působením bude nárůst imisní a hlukové zátěže v době výstavby.

D054 – propojení Vestec (II/603 – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka)

V důsledku významného vlivu suburbanizace a výstavby rozsáhlých logistických areálů v této oblasti, dochází k zatěžování stávající komunikační sítě na jihu Prahy automobilovou dopravou. Důvodem je blízkost Prahy a napojení tohoto území na komunikaci D1.

Pozitivním vlivem záměru tak bude odvedení části vnější zdrojové a cílové dopravy mimo stávající obytnou zástavbu. Nejvýraznější bude ulehčení dopravní situace v okolí silnice II/603 (ulice Vídeňská) a dále pak na území městské části Praha - Šeberov a její části Hrnčiče. Význam tohoto záměru je umožnit vyšší využívání SOKP pro vnitroměstské vazby a umožnit rozvedení cílové regionální dopravy z příměstského prostoru jižně od Prahy. Záměr tak přispěje ke zlepšení imisní situace v okolí silnice II/603, městské části Praha - Šeberov a její části Hrnčiče. Provoz Vestecké spojky však bude mít i negativní vlivy, jelikož je záměr v jedné části veden v blízkém kontaktu s obytnou zástavbou v obci Průhonice - část Rozkoš a v okrajové zástavbě MČ Praha - Šeberov (část Hrnčiče), je nutno očekávat zhoršení kvality ovzduší a nárůst hlukové zátěže. V místech přiblížení silnice k obytné zástavbě je třeba realizovat opatření k minimalizaci vlivů na obyvatele (vegetační úpravy, protihluková opatření, zajištění průchodnosti území).

Krátkodobé lokální vlivy představují dočasný nárůst imisní a hlukové zátěže a zhoršení pohody bydlení v bezprostředním okolí stavby a podél přístupových tras při výstavbě záměru.

D204 – železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (Krajským soudem v Praze zrušený úsek Praha – Strančice)

Záměr koridoru je součástí IV. tranzitního železničního koridoru. Koridor trati je veden v novém území mimo stávající železniční trať č. 221 Praha – Benešov u Prahy z důvodu ponechání stávající trati pro intervalovou a taktovou regionální dopravu.

Záměr nebude zdrojem znečištění ovzduší. Podpora rozvoje železniční dopravy a zvyšování její atraktivity má potenciál snížení emisí z automobilové dopravy převzetím části dopravních výkonů, z dlouhodobého hlediska tak má pozitivní vliv na kvalitu ovzduší i akustickou situaci.

Pouze v prostoru sídel Otice, Světlava a Svojšovice budou převládat vlivy negativní, a to z toho důvodu, že nová trať bude pro obyvatele dotčených obcí zdrojem zátěže (hluk, dělicí efekt, estetické působení), nepřinese jim však zlepšení dopravní dostupnosti, neboť vzhledem k velikosti obcí nelze předpokládat vybudování železniční stanice na tranzitním železničním koridoru v tomto území. Podmínkou realizace v této lokalitě je tak zajištění splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby a dále zajištění dostatečně rozsáhlých opatření k minimalizaci účinku dělicího efektu a estetického působení stavby.

D300 – plocha rozvoje Letiště Václava Havla Praha

Mezinárodní Letiště Václava Havla Praha je nejvýznamnějším letištem na území České republiky. Počet cestujících odbavených na Letišti Václava Havla Praha je řádově vyšší než na ostatních letištích v České republice. Na letišti se v současnosti pro letecký provoz využívají dvě provozně závislé (neparalelní) letecké dráhy - hlavní RWY 06/24 a vedlejší RWY 12/30. V důsledku omezených kapacit dráhového systému letiště, která je již v současné době v provozních špičkách vyčerpána a očekávanému růstu objemu letecké dopravy v České republice je plánováno rozšíření dráhového systému o novou paralelní dráhu RWY 06R/24L. Tato paralelní dráha umožní navýšení kapacity, zkvalitnění dráhového systému a minimalizuje provoz na RWY 12/30, jejíž letová dráha je vedena ve směru hustě osídlených částí hl. m. Prahy. Součástí záměru D300 je i menší plocha, sloužící k rozšíření stávající hlavní dráhy RWY 06/24 u prahu THR 06.

Samotný vliv provozu letiště na kvalitu ovzduší v jeho okolí není příliš významný (na rozdíl od hlukového zatížení). Letiště je sice významným plošným zdrojem emisí, k nárůstu imisní zátěže však dochází především ve vlastním prostoru letiště. Proto i vlivy záměru na kvalitu ovzduší jsou hodnoceny jako ambivalentní a mírné.

Odlišná situace je v případě hlukového zatížení. Provoz Letiště Václava Havla Praha je přirozeně velmi významným zdrojem hluku, který působí na okolní území. Realizace záměru D300 podstatným způsobem změní rozložení pohybů letadel a tedy i hlukové poměry v území. Zvýšení hlukové zátěže je nutno předpokládat především ve směru letů, naopak ke snížení dojde zejména ve směru dráhy 12/30. Do hodnocení záměru se významně promítá skutečnost, že záměru bylo vydáno Stanovisko podle zákona č. 100/2001 Sb., které podmiňuje realizaci záměru rozsáhlým množstvím opatření, zaměřených zejména na snížení hlučnosti. Tuto skutečnost nelze z hodnocení vyčlenit, neboť prognózovaná úroveň hlukové zátěže je již počítána za předpokladu realizace uvedených opatření.

Očekávané vlivy lze pak porovnat na základě rozložení hranic ochranných hlukových pásem pro současný stav a výhledovou situaci po realizaci RWY 06R/24L. Současné ochranné hlukové pásmo letiště odpovídá situaci užívání letových drah, kdy limitní izofona pro noční hluk zasahuje ve směru RWY 12/30 hustě osídlená území Praha 17 a Prahy 6, ve směru RWY 06/24 se jedná o zástavbu obcí Horoměřice, Jeneč a Kněževes. Ochranné hlukové pásmo vymezené pro rozšířený provoz na dvou paralelních drahách již nezasahuje do hustě osídlených částí Prahy. Ve směru RWY 06R/24L však nově zasahuje zástavbu na území městské části Praha - Nebušice, Praha - Suchdol a Praha - Lysolaje. Částečně zasahuje i na území městských částí Praha 6 a Praha 8, avšak zde se již jedná pouze o jednotlivou zástavbu na okraji hlukového pásma.

Do výsledného hodnocení je nutno promítnout řadu efektů, od středně (lokálně až významně) negativních, přes mírně negativní po mírně až středně pozitivní. V souhrnu je záměr – za předpokladu dodržení podmínek všech opatření k minimalizaci vlivů na obyvatele – hodnocen jako přijatelný, s převládajícím mírně negativním hodnocením. Tento závěr platí i po posouzení kumulativních a synergických vlivů, u nichž je mimo jiné nutno zohlednit skutečnost, že ovlivněné obce jsou zahrnuty do pravidelného monitoringu imisí a hlukové zátěže a současně i do systému kompenzačních opatření na projekty k ochraně životního prostředí. Jevy, které byly identifikovány jako potenciálně kumulativní, tak je možné efektivně zjišťovat přímo v území a v případě potřeby realizovat opatření k jejich odstranění, která v důsledku odstraňují i příslušnou kumulaci.

POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY

Vymezené plochy a koridory zpravidla kříží vodní toky nižšího řádu, jejich záplavová území proto nejsou plošně rozsáhlá. Koridory D011 a D054 tato záplavová území kříží (Mratínského, Olšanského a Vesteckého potoka). V některých případech se v rámci koridorů nacházejí menší vodní plochy (D204, D054). V případě koridoru D204 je však v tomto úseku předpokládáno tunelové řešení. Tunelovými úseky dojde k ovlivnění přirozené skladby geologického podloží, což se promítne též do režimu podzemních vod. Koridor D054 pravděpodobně ovlivní retenční nádrž Vestec. K ovlivnění odtokových poměrů dojde u všech ploch a koridorů (s výjimkou D204) především v důsledku nárůstu zpevněných ploch, což bude mít za následek omezení zasakování srážkových vod. Vody ze soustředěného povrchového odtoku pak mohou být znečištěny. V tomto směru je největší nárůst zpevněných ploch předpokládán u ploch pro rozvoj Letiště Praha/Ruzyně D300. Bezpečné odvedení znečištěných povrchových vod bude nutné řešit v rámci kanalizačního systému letiště Praha/Ruzyně. Zjištěné vlivy jsou hodnoceny jako mírné a dále řešitelné v rámci projektové přípravy jednotlivých záměrů.

Z důvodu intenzivního rozvoje území, kam 2A-ZÚR SK vymezuje jednotlivé plochy a koridory, dochází k trvalému nárůstu zpevněných ploch. Zejména v rozsahu vymezených rozvojových ploch jednotlivých obcí. Tyto vlivy jsou proto ve vztahu k 2A-ZÚR SK považovány za kumulativní a synergické.

PŮDA

Zemědělský půdní fond

Prstenec okolo hl. m. Prahy se vyznačuje výskytem velmi kvalitních půd zařazených hlavně do I., méně do II. třídy ochrany. Do tohoto území jsou vymezovány i plochy a koridory 2A-ZÚR SK (s výjimkou D006). U koridorů silniční infrastruktury dojde k záboru ZPF pouze v rozsahu technického řešení budoucích staveb.

K předpokládanému významnějšímu záboru ZPF tedy dojde hlavně v případě koridorů pro SOKP (D001 a D011) nacházejících se na půdách v I. a II. třídě ochrany. 2A-ZÚR SK tyto koridory oproti původnímu vymezení zužuje, čímž dochází k nižší vazbě ZPF v koridorech. Výsledný vliv proto nebyl vyhodnocen jako významně negativní. Významně negativní vliv byl zjištěn v případě plochy D300, kde je předpokládáno dotčení (vyjmutí ze ZPF) v celém rozsahu vymezených ploch. U zbývajících ploch a koridorů byly vlivy vyhodnoceny jako méně významné (D054, D006 a D204) neboť budou spojeny se zábory menšího rozsahu (D006, D204 pouze v povrchovém úseku) nebo se nacházejí na půdách nižší kvality.

Okolí pražské aglomerace podléhá vysokému urbanizačnímu tlaku, kde je kladen značný tlak na ZPF, včetně kvalitních půd. Tj. zejména intenzivním rozvojem obcí. Významné dopravní komunikace jako D6, D7 nebo D8 na sebe váží rozvojové aktivity spojené především s průmyslem, logistikou nebo komercí. Je předpokládáno, že obdobný vliv na území může mít i SOKP (D001, D011), letiště Praha/Ruzyně (D300) nebo Vestecká spojka (D054) jakožto významné dopravní záměry. U těchto ploch a koridorů byly proto kumulativní a synergické vlivy na ZPF vyhodnoceny jako mírně až významně negativní.

Pozemky určené k plnění funkcí lesa

Plochy a koridory 2A-ZÚR SK jsou vymezeny v málo lesnatém území, kde lesy tvoří převážně menší enklávy. Tyto enklávy v některých případech zasahují do vymezených ploch a koridorů. Pouze v případě koridorů D011 a D204 (povrchový úsek) je předpokládáno dotčení lesů avšak pouze v minimálním rozsahu neboť jde zpravidla o doprovodnou vegetaci vodních toků zařazenou do PUPFL. Koridory přecházejí Mratínský, Vinořský a Pitkovický potok, na něž jsou tyto menší lesní enklávy vázány. U koridorů D001 a D054 vzájemná prostorová pozice záměrů a lesních enkláv vytváří předpoklad pro vyloučení vlivů na lesy. Tento vliv je proto považován za málo významný. Plochy D006 a D300 nejsou spojeny s vlivy na lesy.

Kumulativní a synergické vlivy nebyly zjištěny.

HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ

Žádný z navrhovaných koridorů a ploch není v kontaktu s poddolovanými nebo sesuvnými územími. Zároveň nedochází ani k dotčení ložisek nerostných surovin nebo jejich zákonné ochrany (CHLÚ). Pouze v blízkosti koridoru D204 se nachází doposud netěžené výhradní ložisko Kolovraty včetně CHLÚ Kolovraty I. Potenciální ovlivnění zásob je předpokládáno minimální.

Koridor D204, resp. jeho tunelové úseky, jsou předpokládány přes souvisle zastavěná území okrajové části Říčan a sídla Všechnomy. Tzn. do lokalit, kde již došlo k ovlivnění přirozené geologické skladby základovými konstrukcemi jednotlivých objektů. Vznik kumulativních a synergických vlivů proto vzájemným spolupůsobením nelze vyloučit. V podrobnější projektové přípravě záměru a při dodržení standartních postupů výstavby bude výsledný vliv málo významný.

FLÓRA, FAUNA, BIOLOGICKÁ ROZMANITOST

V rámci hodnocení vlivů na flóru, faunu a biologickou rozmanitost byly zjišťovány přímé střety se zvláště chráněnými územími, lokalitami ÚSES, migračními koridory, lokalitami kriticky ohrožených druhů. Byl zjišťován výskyt přírodních biotopů dle vrstvy mapování biotopů (AOPK 2015). Kromě přímých střetů byly vyhodnoceny nepřímé vlivy (zejm. znečištění vody, emise NOx, rušení, fragmentace).

Ze 6 hodnocených ploch a koridorů byl u čtyř zjištěn mírně negativní vliv a u dvou nulový vliv. V důsledku využití koridoru D001 dojde k mírně negativním vlivům na PP Housle. Vyhodnocení vlivu koridoru D011 byl identifikován potenciálně mírně negativní na regionální koridor RK1151 Vnořská bažantnice - Na Vnořském potoce, vyhodnocením koridoru D054 potenciálně mírně negativní na PP Hrnčířské louky a regionální biocentrum Hrnčířské louky.

Využitím všech vymezených ploch a koridorů budou vyvolány mírně negativní kumulativní a synergické vlivy ve vztahu k flóře, fauně a biologické rozmanitosti.

KRAJINA

Vyhodnocením vlivu na krajinu je sledováno k jakým změnám krajinného prostředí a ovlivnění krajinných, přírodních a kulturních hodnot dojde v důsledku využití vymezených ploch a koridorů. Plochy a koridory 2A-ZÚR SK jsou vymezovány v územích významně ovlivněnými urbanizačními procesy s vysokou mírou zastavění. Ve struktuře krajiny všech dotčených území se významně uplatňují antropogenní linie a urbanizované plochy a středně velké až velké bloky zemědělské půdy. V žádném z dotčených území není zastoupení krajinné zeleně, která pozitivně obohacuje obraz krajiny, vysoké.

V důsledku realizace všech záměrů dojde k dalšímu posílení antropogenního charakteru území a zvýšení geometrizace krajiny. V důsledku využití ploch a koridorů D001, D011, D054, D204 a D300 dojde k omezení prostupnosti krajiny pro člověka. Příměstská krajina, do které jsou koridory vkládány, se již nyní vyznačuje vysokou fragmentací a omezenou prostupností. Podmínkou využití uvedených ploch a koridorů je zajištění prostupnosti krajiny a tím zachování její obytnosti. Vliv na krajinu je u všech ploch a koridorů hodnocen jako mírně negativní, nedojde k ovlivnění významných krajinných hodnot.

Využitím hodnocených ploch a koridorů ve spojení s dalšími záměry připravovanými v území dojde ke vzniku kumulativních vlivů na krajinu. Tyto vlivy jsou hodnoceny jako mírně negativní, v případě koridorů D011 a D054 mírně negativní až významně negativní.

KULTURNÍ, ARCHITEKTONICKÉ A ARCHEOLOGICKÉ DĚDICTVÍ, HMOTNÉ STATKY

V rámci koridorů D011 a D204 dojde k ovlivnění území s výskytem archeologických nálezů (zejména ÚAN I. a II. kategorie). Tyto problematiku je však možno řešit záchrannými archeologickými výzkumy. Žádná památkově chráněná území nebudou negativně ovlivněna.

Koridor železnice D204 přechází přes okrajovou část zastavěného území Říčan a dále přes zastavěné území místní části Strančic Všechnomy (včetně historického jádra sídla) s výskytem zástavby jak obytného, tak výrobního či skladovacího charakteru. Výsledný vliv je považován za mírný neboť 2A-ZÚR SK v těchto úsecích předpokládá tunelové úseky. Koridor D011 zasahuje do drobné odloučené enklávy zastavěného území obce Přezletice (výrobní a skladovací objekt). Vliv je považován za mírný, neboť koridor svým vymezením umožňuje vyloučení zjištěných potenciálních vlivů. Zastavěné území obce Podolanka nebude dotčeno, nedochází k zásahu do stávající zástavby. Kumulativní a synergické vlivy nebyly zjištěny.

12.5. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ

Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje je předložena v jedné variantě, žádný z vymezených koridorů či ploch není sledován ve variantním řešení.

Z důvodu zajištění objektivitu procesu SEA a zajištění kompatibility se Vyhodnocení vlivů aktualizace č. 1 ZÚR Hl. m. Prahy na životní prostředí (SEA aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy) a Vyhodnocení vlivů 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje na životní prostředí (SEA 2. aktualizace ZÚR SK) je koridor vymezený pro silniční okruh kolem Prahy (SOKP) porovnán rovněž vzhledem k tzv. Regionální variantě SOKP (dále RSOKP).

Na základě porovnání vlivů na sledované složky životního prostředí, které budou vyvolány v případě využití koridorů SOKP resp. RSOKP lze konstatovat, že jako řešení příznivější je hodnoceno vedení trasy SOKP (vedení SOKP ve stopě držené ÚP SÚ hl. m. Prahy, navrhované ZÚR hl. m. Prahy - aktualizace č. 1 a 2. aktualizací ZÚR SK). Uvedené řešení je příznivější a šetrnější, jak ve vztahu ke složkám životního prostředí, tak z hlediska dopravní účinnosti. Dopravní účinnost obou koridorů byla řešena mnoha odbornými studiemi a analýzami a dopravními modely.

12.6. ZÁVĚR HODNOCENÍ VLIVŮ 2. A-ZÚR SK NA EVL A PO DLE § 45i ZÁKONA O OCHRANĚ PŘÍRODY A KRAJINY, V PLATNÉM ZNĚNÍ

Posuzovaná koncepce „2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje“ nemá významně negativní vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

13. SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

AOPK	Agentura ochrany přírody a krajiny
BPEJ	Bonitovaná půdně ekologická jednotka
CZT	Centrální zásobování teplem
ČD	České dráhy
ČGS	Česká geologická služba
ČHMÚ	Český hydrometeorologický úřad
ČKV	Čistička kontaminovaných vod
ČOV	Čistička odpadních vod
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
ČZÚK	Český úřad zeměměřičský a katastrální
D	Dálnice
DP	Dobývací prostor
EO	Ekonomicky aktivní obyvatelstvo
EO	Ekvivalentní obyvatel
EU	Evropská unie
EVL	Evropsky významná lokalita (Natura 2000)
HGR	Hydrogeologický rajon
HMP	Hlavní město Praha
HPJ	Hlavní půdní jednotka
CHKO	Chráněná krajinná oblast
CHLÚ	Chráněné ložiskové území
HMP	Hlavní město Praha
CHOPAV	Chráněná oblast přirozené akumulace vod
k. ú.	katastrální území
KES	Koeficient ekologické stability
KN	Katastr nemovitostí
KPZ	Krajinná památková zóna
KS	Krajský soud
MD	Ministerstvo dopravy
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MO	Městský obvod
MPR	Městská památková rezervace
MPZ	Městská památková zóna
MÚK	Mimoúrovňová křižovatka
MZCHÚ	Maloplošné zvláště chráněné území
MZe	Ministerstvo zemědělství
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NO_x	Oxidy dusíku
NPP	Národní přírodní památka (MZCHÚ)
NPR	Národní přírodní rezervace (MZCHÚ)
NRBC	Nadregionální biocentrum (ÚSES)
NRBK	Nadregionální biokoridor (ÚSES)
NSS	Nejvyšší správní soud
OB	Rozvojová oblast republikového významu
OB-N	Rozvojová oblast nadmístního významu
OBÚ	Obvodní báňský úřad
OP	Ochranné pásmo
OP PLZ	Ochranné pásmo přírodního léčivého zdroje
OP VZ	Ochranné pásmo vodního zdroje
ORP	Obec s rozšířenou působností

OS	Rozvojová osa republikového významu
OS-N	Rozvojová osa nadmístního významu
OZKO	Oblast zhoršené kvality ovzduší
PLO	Přírodní lesní oblast
PLZ	Přírodní léčivý zdroj
PM₁₀	Poletavý prach
PO	Ptačí oblast
POH	Plán odpadového hospodářství
PP	Přírodní památka (MZCHÚ)
PPk	Přírodní park
PR	Přírodní rezervace (MZCHÚ)
PUPFL	Pozemky určené k plnění funkcí lesa
PÚR	Politika územního rozvoje
PZP	Podzemní zásobník plynu
RBC	Regionální biocentrum (ÚSES)
RBK	Regionální biokoridor (ÚSES)
REZZO	Registr emisí a zdrojů znečištění ovzduší
RP	Rozvojová plocha
RSOKP	Regionální silniční okruh kolem Prahy
RUR	Rozbor udržitelného rozvoje
RZM 50	Rastrová základní mapa v měřítku 1:50 000
RWY	Runway
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SK	Středočeský kraj
SO₂	Oxid siřičitý
SOB	Specifická oblast republikového významu
SOB-N	Specifická oblast nadmístního významu
SOKP	Silniční okruh kolem Prahy
SV	Skupinový vodovod
SVP ČR	Státní vodohospodářský plán České republiky
SZ	Stavební zákon
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TO	Třída ochrany zemědělského půdního fondu
TS	Transformační stanice
TZL	Tuhé znečišťující látky
TŽK	Tranzitní železniční koridor
ÚAN	Území s výskytem archeologických nálezů
ÚAP	Územně analytické podklady
ÚHÚL	Ústav pro hospodářskou úpravu lesů
ÚP / ÚP O	Územní plán obce
ÚPD	Územně plánovací dokumentace
ÚPN VÚC	Územní plán velkého územního celku
UR	Udržitelný rozvoj
ÚSES	Územní systém ekologické stability
ÚSOP	Ústřední seznam ochrany přírody
VKP	Významný krajinný prvek
VPP	Vzletové a přistávací prostory
VPR	Vesnická památková rezervace
VPS	Veřejně prospěšná stavba
VPZ	Vesnická památková zóna
vtl	Vysokotlaký (plynovod)
VVURÚ	Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
VVN	Velmi vysoké napětí
VVTL	Velmi vysokotlaký plynovod

ZCHÚ	Zvláštní chráněné území
ZPF	Zemědělský půdní fond
ZÚR	Zásady územního rozvoje
ZVN	Zvláště vysoké napětí
žst.	Železniční stanice

14. SEZNAM POUŽITÝCH PODKLADŮ

- Quitt, E.: (1971): Klimatické oblasti Československa. Brno: Geografický ústav ČSAV
- Cílek, V., Mudra, P., Ložek, V. (2004): Vstoupit do krajiny, Středočeský kraj
- Culek, M. et.al. (1996): Biogeografické členění České republiky., MŽP ČR, ENIGMA
- Czudek T. a kol. (1972): Geomorfologické členění ČSR. Stud geogr., 23, Brno
- Zpráva o životním prostředí ve Středočeském kraji (2014): MŽP ČR, Cenía,
- Zpráva o životním prostředí v kraji Hlavní města Praha (2014): MŽP ČR, Cenía,
- Zpráva o životním prostředí České republiky (2014): MŽP ČR
- Zpráva o stavu vodního hospodářství České republiky (2013): Mze ČR
- Statistická ročenka Středočeského kraje (2015): ČSÚ
- Metodické doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (2015): Věstník MŽP ČR
- Národní plán povodí Labe (schválen Usnesením vlády ČR č. 1083 ze dne 21. 12. 2015)
- Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Labe (schválen Usnesením vlády ČR č. 1082 ze dne 21. 12. 2015)
- Plán dílčího povodí Horního a Středního Labe (Povodí Labe s. p., 01/2016)
- Plán dílčího povodí Dolní Vltavy (Povodí Vltavy s. p., 01/2016)
- Studie vyhodnocení krajinného rázu na území Středočeského kraje, 1. a 2. etapa (Studio V, 2008)
- Zásady územního rozvoje Středočeského kraje
- 1. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje
- 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje
- Zásady územního rozvoje Hlavního města Prahy
- Zásady územního rozvoje Hlavního města Prahy – 1. aktualizace
- Územně analytické podklady Středočeského kraje
- Územně analytické podklady Hlavního města Prahy
- Územně analytické podklady ORP Brandýs nad Labem
- Územně analytické podklady ORP Černošice
- Územně analytické podklady ORP Říčany
- Strategické hlukové mapy, publikované Ministerstvem zdravotnictví na mapovém portálu INSPIRE
- Výpočtová hluková mapa automobilové dopravy v Praze, publikovaná Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy
- Výpočtový odhad orientační polohy limitních izofon pro okolí hlavních komunikací, zpracovaný pro účely tohoto vyhodnocení (ATEM)
- European Commission. ExternE: Externalities of Energy, Methodological 2005 Update. European Commission, Directorate-General for Research. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2005
- European Commission, HEATCO: Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment. European Commission, Directorate General Energy and Transport, 2005

- WHO: Health risks of air pollution in Europe – HRAPIE project, Recommendations for concentration-response functions for cost-benefit analysis of particulate matter, ozone and nitrogen dioxide, WHO Regional Office for Europe, 2013
- WHO: Night noise Guidelines for Europe, 2009 (<http://www.euro.who.int/pubrequest>)
- Miedema, H. M. E.: Noise & Health: How Does Noise Affect Us? The 2001 International Congress and Exhibition on Noise Control Engineering, The Hague, 2001
- European Commission Working Group on Health and Socio-Economic Aspects: Position Paper on Dose-Effects Relationships for Night Time Noise, 2004
- European Commission: Position paper on dose–response relationships between transportation noise and annoyance. Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg, 2002
- Babisch W.: Road traffic noise and cardiovascular risk. Noise Health 2008; 10:27-33
- European Environment Agency: Good practice guide on noise exposures and potential health effects. Copenhagen, 2010
- SZÚ: Autorizační návod AN 15/04, verze 3: Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika hluku v mimopracovním prostředí. SZÚ, 2012
- SZÚ: Autorizační návod AN 17/05: Autorizační návod k hodnocení zdravotního rizika expozice chemickým látkám ve venkovním ovzduší. SZÚ, 2012
- MŽP: Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí, záměr Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha Ruzyně. Praha, 2011
- Bajer T. a kol: Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění – Paralelní RWY 06R/24L, letiště Praha – Ruzyně. Pardubice, 2009
- Havel B.: Vyhodnocení údajů rozptylové studie z hlediska zdravotních rizik imisí škodlivin v ovzduší. Znalecký posudek. Svitavy, 2009
- Potužníková D.: Doplnění posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví 20 /Ing.DP/2009 – Dvojice paralelních drah RWY 06R/24L – letiště Praha Ruzyně. Ústí nad Orlicí, 2010

HLAVNÍ POUŽITÁ LEGISLATIVA

- Zákon č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů;
- Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů;
- Zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů;
- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů;
- Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů;
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů;
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů;
- Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů;
- Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů

a další relevantní právní předpisy.

HLAVNÍ ELEKTRONICKÉ ZDROJE

- www.chmi.cz
- www.kr-stredocesky.cz
- www.portal.gov.cz
- www.isu.cz/pov/
- www.cenia.cz
- <http://geoportal.cenia.cz>
- www.uhul.cz;
- www.czso.cz
- www.env.cz
- <http://monumnet.npu.cz/chruzemi/hledani.php>
- www.vulhm.cz
- www.mze.cz
- www.irz.cz
- www.geofond.cz
- www.vumop.cz
- www.natura.cz
- www.heis.vuv.cz
- <http://www.iprpraha.cz/>

PŘÍLOHA č. 1

Posouzení ploch a koridorů vymezených v návrhu 2A-ZÚR SK (hodnotící tabulky)

D001		
Silniční okruh kolem Prahy (SOKP): úsek Ruzyně – Březiněves (+2 x MÚK)		
A. POPIS PLOCHY / KORIDORU NA ÚZEMÍ STŘEDOČESKÉHO KRAJE		
Specifikace záměru (varianty)	SOKP: úsek Ruzyně – Březiněves (+2 x MÚK), stavby 518 Ruzyně – Suchdol a 519 Suchdol - Březiněves	
Dotčené obce	Horoměřice, Zdiby	
Plocha (ha)	172,35	
B. STÁVAJÍCÍ FUNKCE, HODNOTY A LIMITY VYMEZENÉHO KORIDORU / PLOCHY NA ÚZEMÍ STŘEDOČESKÉHO KRAJE		
Téma	Hlavní funkce území	% / km
Zastavěné území	-	0
Dopravní infrastruktura	Silnice II/240, II/608 Silnice III/2403, III/2404	0,94 0,94
Technická infrastruktura	-	0
ZPF		100
z toho I. a II. TO		86,85
PUPFL	Obec Zdiby	0,47
z toho ochranné a zvláštního určení	-	0
Téma	Vybrané hodnoty a limity využití území	%/km
Ovzduší (území s překračováním limitů)	Část záměru zasahuje do území s překročením imisního limitu pro benzo[a]pyren.	28,82
Hluk (území s překračováním limitů)	Záměr prochází pásmy současného překročení limitů v místě křížení se silnicemi III/2404, II/240 a II/608.	0 (vztaženo k zástavbě) 12,17 (celkově)
Povrchové a podzemní vody	Zranitelná oblast (§33 vodního zákona 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů)	100
Horninové prostředí	-	0
Příroda a krajina	-	0
Kulturní památky	-	0
C. PŘEDPOKLÁDANÉ DLOUHODOBÉ A TRVALÉ VLIVY NA SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ODHAD JEJICH VÝZNAMNOSTI		
Téma:	Identifikace dotčených jevů a charakteristik	Vliv na území SK
Obyvatelstvo a hygiena prostředí (hluková zátěž)	<p>Středočeský kraj</p> <p>Území koridoru D001 zasahuje ve třech místech do území s překročením hlukových limitů. Jedná se o místo napojení silnic II/608, II/240 a křížení s komunikací III/2404, ve všech případech však k překročení dochází mimo zástavbu. Pozitivní efekt bude mít tento záměr na propojení měst a obcí na území Středočeského kraje, které se nachází v lokalitě plánované výstavby.</p> <p>Sekundárním dlouhodobým negativním vlivem bude případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která povede k nárůstu hlukové zátěže území těžkou nákladní dopravou.</p>	<p>Přímý dlouhodobý +2</p> <p>Přímý střednědobý -2/-1</p> <p>Sekundární dlouhodobý -1/0</p>

D001		
Silniční okruh kolem Prahy (SOKP): úsek Ruzyně – Březiněves (+2 x MÚK)		
	<p>Hlavní město Praha</p> <p>Segmenty SOKP č. 518 a č. 519 mají dlouhodobý pozitivní vliv na snížení hlukové zátěže díky odvedení části vnější zdrojové a cílové dopravy mimo stávající komunikace na území hl. m. Prahy. K nejvýraznějšímu ulehčení dopravní situace na území Dejvic, Bubenče, Holešovic, Libně a Karlína.</p> <p>Pokud nedojde ke zprovoznění navazujícího úseku SOKP č. 520 předpokládá se zatížení zástavby Proseka a částečně Letňan, protože se očekává významný nárůst tranzitní dopravy, a tím zvýšení hlukové zátěže po vytvoření nové „polokružní trasy“, tvořené Vysočanskou radiálou, Kbelskou ulicí, dálnicí D8 a novou trasou SOKP.</p>	
Ovzduší	<p>Středočeský kraj</p> <p>Část koridoru D001 zasahuje do území s překročením imisních limitů pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu. Pozitivní efekt bude mít tento záměr na propojení měst a obcí na území Středočeského kraje, které se nachází v lokalitě plánované výstavby.</p> <p>Sekundárním dlouhodobým negativním vlivem bude případná realizace skladových a komerčních areálů podél trasy nové komunikace, která povede k nárůstu imisní zátěže území těžkou nákladní dopravou.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Segmenty SOKP č. 518 a č. 519 mají dlouhodobý pozitivní vliv na kvalitu ovzduší díky odvedení části vnější zdrojové a cílové dopravy mimo stávající komunikace na území hl. m. Prahy. K nejvýraznějšímu ulehčení dopravní situace na území Dejvic, Bubenče, Holešovic, Libně a Karlína.</p> <p>Pokud nedojde ke zprovoznění navazujícího úseku SOKP č. 520 předpokládá se zatížení zástavby Proseka a částečně Letňan, protože se očekává významný nárůst tranzitní dopravy, a tím zvýšení imisní zátěže po vytvoření nové „polokružní trasy“, tvořené Vysočanskou radiálou, Kbelskou ulicí, dálnicí D8 a novou trasou SOKP.</p>	<p>Dlouhodobý</p> <p>+2</p> <p>Přímý</p> <p>střednědobý</p> <p>-2/-1</p>
Povrchové a podzemní vody	<p>Středočeský kraj</p> <p>Vliv na přirozený odtok povrchových vod, negativní vliv na vsakování srážkových vod, urychlení a soustředění povrchového odtoku, Nárůst zpevněných ploch.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Křížení vodních toků Vltavy, Čimického a Dražanského potoka včetně ovlivnění jejich odtokových poměrů. Vliv na přirozený odtok povrchových vod, negativní vliv na vsakování srážkových vod, urychlení a soustředění povrchového odtoku. Nárůst zpevněných ploch.</p>	<p>0/-1</p>
ZPF	<p>Středočeský kraj</p> <p>Koridor celou svou plochou leží na ZPF (cca 85% náleží do půd v I. a II. třídě ochrany, převažující zastoupení půd v I. třídě). Vznik trvalých záborů včetně bonitně cenných půd.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Vznik trvalých záborů včetně bonitně cenných půd (pouze mimo zastavěná území).</p>	<p>-1/-2</p>
PUPFL	<p>Středočeský kraj</p> <p>V koridoru (obec Zdiby) leží drobná enkláva hospodářského lesa, která může být záměrem dotčena.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Vznik záborů PUPFL (les zvláštního určení) zejména při přechodu vltavského údolí (MČ Praha 8, Suchdol, Dolní Chabry).</p>	<p>0/-1</p>

D001		
Silniční okruh kolem Prahy (SOKP): úsek Ruzyně – Březiněves (+2 x MÚK)		
Horninové prostředí	<p>Středočeský kraj</p> <p>Bez vlivu. V měřítku ZÚR nebyla zjištěna žádná rizika z hlediska ochrany horninového prostředí.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Bez vlivu. V měřítku ZÚR nebyla zjištěna žádná rizika z hlediska ochrany horninového prostředí.</p>	0
Flóra, fauna, biologická rozmanitost	<p>Středočeský kraj</p> <p>Není v přímém územním střetu s žádnou plochou ochrany přírody. Úsek u Hornoměřic prochází v blízkosti ochranné zóny nadregionálního biokoridoru NRBK 40. Úsek u Zdib vede cca 800 m od Přírodního parku Dolní Povltaví. Z důvodu zvýšení emisí NOx lze předpokládat zvýšenou eutrofizaci vod a půd a ovlivnění stanovištních podmínek v blízkosti koridoru (zejména ve vztahu k PP Housle).</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Při přechodu vltavského údolí ovlivnění nadregionálního biocentra N1 (NRBC 2001 Údolí Vltavy), průchod ochrannou zónou nadregionálního biokoridoru NRBK 40, ovlivnění přírodních památek PP Sedlečské skály a PP Zámky včetně unikátních společenstev, ovlivnění stanovištních podmínek (MČ Praha 8, Suchdol, Dolní Chabry). Úsek u Hornoměřic vede cca 200 m od PP Housle a přírodního parku Šárka-Lysolaje (MČ Lysolaje). Úsek u Zdib poté vede cca 600 m od přírodního parku Drahaň-Trója (MČ Dolní Chabry, Praha 8).</p>	-1
Krajina	<p>Středočeský kraj</p> <p>Posílení antropogenního charakteru území a jeho geometrizace, prohloubení procesu fragmentace krajiny.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Posílení antropogenního charakteru území a jeho geometrizace, prohloubení procesu fragmentace krajiny (mimo zastavěné území), zejména při přechodu vltavského údolí. Přechod přes přírodní park Drahaň-Trója (MČ Praha 8, Dolní Chabry), v blízkosti koridoru též přírodní park Šárka-Lysolaje (MČ Lysolaje, Nebužice).</p>	-1
Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky	<p>Středočeský kraj</p> <p>Bez vlivu. V měřítku ZÚR nebyla zjištěna žádná rizika z hlediska památkové ochrany a hmotných statků.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Ovlivnění ÚAN I. kategorie Hradiště Zámka (MČ Praha 8) a zastavěných území MČ Suchdol, Praha 8, Dolní Chabry, přes které koridor přechází, převážně zastavba obytného charakteru (předpoklad minimalizace vlivů na zastavěná území v rámci technického řešení záměru, tzn. vedením v tunelech).</p>	0
D. PŘEDPOKLÁDANÉ KUMULATIVNÍ A SYNERGICKÉ VLIVY NA SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ODHAD JEJICH VÝZNAMNOSTI		
Téma:	Identifikace dotčených jevů a charakteristik	Vliv na území SK
Obyvatelstvo a hygiena prostředí (hluková zátěž), Ovzduší	<p>Východní část – průnik s nadlimitní izofonou podél silnice II/608, avšak mimo obytnou zástavbu.</p> <p>Západní část – kumulace se stávající imisní zátěží, kumulace/synergie s hlukem a imisemi z Letiště Václava Havla Praha po realizaci záměru D300, kumulace s hlukovou zátěží podél silnice II/2040.</p>	-1

D001		
Silniční okruh kolem Prahy (SOKP): úsek Ruzyně – Březiněves (+2 x MÚK)		
Povrchové a podzemní vody	Kumulativní a synergický vliv bude spojen zejména s předpokládaným nárůstem zpevněných ploch a omezením vsaku srážkových vod (ovlivnění režimu povrchových vod) u záměrů D017, D010 včetně MÚK a rozvojovými aktivitami obcí Tuchoměřice, Horoměřice, Zdiby a Klecany (vymezeny zastavitelné plochy průmyslového, logistického nebo komerčního charakteru zejména ve vazbě na dálnici D8 a D7) a rozvojovými aktivitami Prahy (sousedních MČ).	-1
ZPF	Ke vzniku kumulativních a synergických vlivů dojde ve spojení se záměry dopravní infrastruktury D017, D010 včetně MÚK a rozvojovými aktivitami obcí Tuchoměřice, Horoměřice, Zdiby a Klecany (vymezeny zastavitelné plochy průmyslového, logistického nebo komerčního charakteru zejména ve vazbě na dálnici D8 a D7) a rozvojovými aktivitami Prahy (sousedních MČ).	-1/-2
PUPFL	Bez vlivu. Prostorová koncentrace navrhovaných záměrů není zdrojem kumulativních nebo synergických vlivů.	0
Horninové prostředí	Bez vlivu. Prostorová koncentrace navrhovaných záměrů není zdrojem kumulativních nebo synergických vlivů.	0
Flóra, fauna, biologická rozmanitost	Při zvážení vlivů dalších částí silničního okruhu kolem Prahy – v trase SOKP na území Hlavního města Prahy při přechodu Vltavy leží dvě přírodní památky. Dochází k přímému střetu s těmito chráněnými územími. Ovlivněny budou méně hodnotné části chráněných území, vlivy budou dále sníženy technickým řešením (využití ocelových konstrukcí). Dále k nepřímým vlivům zvýšených emisí oxidů dusíku z dopravní zátěže a následné nitrifikaci cenných stanovišť	-1
Krajina	Ke vzniku kumulativních a synergických vlivů dojde ve spojení se záměry dopravní infrastruktury D017, D010 včetně MÚK a rozvojovými aktivitami obcí Tuchoměřice, Horoměřice, Zdiby a Klecany (vymezeny zastavitelné plochy průmyslového, logistického nebo komerčního charakteru zejména ve vazbě na dálnici D8 a D7). Posílen bude antropogenní charakter území, dojde k prohloubení procesu fragmentace krajiny. Riziko zvýšeného tlaku na nezastavěná území v okolí koridoru SOKP.	-1/-2
Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky	Bez vlivu. Prostorová koncentrace navrhovaných záměrů není zdrojem kumulativních nebo synergických vlivů.	0
E. ZÁVĚR A NÁVRH OPATŘENÍ		
Závěr	Využití koridoru D001 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.	
Opatření SEA	<ul style="list-style-type: none"> Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby, v případě jižního okraje Horoměřic s rezervou 3 dB. Oddělení komunikace od obytné zástavby vegetační bariérou, tvořenou dřevinami se zvýšenou schopností zachytávat prach. V místě kumulace se stávajícím překročením imisních limitů realizovat výsadby v takovém rozsahu, který zajistí snížení imisního příspěvku PM10 v okrajové obytné zástavbě pod 1 % ročního imisního limitu. Provést další opatření ke snížení vlivu komunikace na kvalitu života obyvatel (vedení komunikace v zářezu, vegetační úpravy, nahrazení místních spojení, údržba komunikace). Při umísťování nových areálů výroby, skladování nebo občanského vybavení v blízkosti koridoru zohledňovat aktuální stav hlukové a imisní zátěže dotčeného území ve vztahu k riziku možného překročení platných hygienických limitů v důsledku umístění nové stavby. Za účelem minimalizace vlivů emisí a hlukové zátěže na úsecích s prokázanými vlivy zajistit v ÚPD prostorovou rezervu pro realizaci nezbytných ochranných opatření. V bezprostřední časové návaznosti realizovat úsek SOKP 520 (koridor D011). Minimalizovat rozsah záborů ZPF, zejména v I. a II. třídě ochrany. Vyloučit vliv na lesní remíz v obci Zdiby (k.ú. Zdiby). Minimalizovat vlivy na režim povrchových vod. Tj. bezpečné odvedení srážkových vod včetně jejich předčištění do dostatečně vodních recipientů. Umožnit jejich zasakování vegetačními úpravami. 	

D001	
Silniční okruh kolem Prahy (SOKP): úsek Ruzyně – Březiněves (+2 x MÚK)	
	<ul style="list-style-type: none">• Provéřit míru ovlivnění předmětů ochrany přírodní památky Housle; v případě potřeby navrhnout nezbytná opatření k minimalizaci nebo kompenzaci zjištěných vlivů.• Zajistit zachování prostupnosti krajiny prostřednictvím budování podchodů či mostních objektů, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě.• Na základě výsledků biologického průzkumu navrhnout a realizovat bariéry pro minimalizaci střetů letících ptáků s projíždějícími vozidly.

D006		
Doplnění MÚK Odolena Voda		
A. POPIS PLOCHY / KORIDORU NA ÚZEMÍ STŘEDOČESKÉHO KRAJE		
Specifikace záměru (varianty)	Doplnění MÚK Odolena Voda	
Dotčené obce	Odolena Voda	
Plocha (ha)	7,07	
B. STÁVAJÍCÍ FUNKCE, HODNOTY A LIMITY VYMEZENÉHO KORIDORU / PLOCHY NA ÚZEMÍ STŘEDOČESKÉHO KRAJE		
Téma	Hlavní funkce území	%/km
Zastavěné území	-	0
Dopravní infrastruktura	Dálnice D8 Silnice III/0087	0,6 0,3
Technická infrastruktura	-	0
ZPF		100
z toho I. a II. TO		79,5
PUPFL	-	0
z toho ochranné a zvláštního určení	-	0
Téma	Vybrané hodnoty a limity využití území	%/km
Ovzduší (území s překračováním limitů)	Severní část záměru zasahuje do území s překročením imisního limitu pro benzo[a]pyren.	11,10
Hluk (území s překračováním limitů)	Záměr prochází pásmy současného překročení limitů v okolí dálnice D8.	0 (vztaženo k zástavbě) 100 (celkově)
Povrchové a podzemní vody	-	0
Horninové prostředí	-	0
Příroda a krajina	-	0
Kulturní památky	-	0
C. PŘEDPOKLÁDANÉ DLOUHODOBÉ A TRVALÉ VLIVY NA SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ODHAD JEJICH VÝZNAMNOSTI		
Téma:	Identifikace dotčených jevů a charakteristik	Vliv na území SK
Obyvatelstvo a hygiena prostředí (hluková zátěž)	<p>V místě MÚK dochází k překročení limitních hodnot pro hlukovou zátěž. Jedná se o pásmo překročení limitů v okolí dálnice D8, avšak mimo chráněnou zástavbu.</p> <p>Realizace křižovatky zkrátí přepravní trasy a odlehčí obcím Postřižín, Kozomín a Klíčany, přes které vede silnice II/608 navazující na stávající MÚK Zdiby a Úžice. Z dlouhodobého hlediska tak přispěje ke snížení hlukové zátěže v těchto obcích.</p> <p>K určitému nárůstu hlukové zátěže dojde u komunikací, které budou navazovat na plánovanou MÚK ve směru od komerčních a skladových areálů a ve směru od Odoleny Vody. Je tedy nutno věnovat pozornost riziku nárůstu hluku podél těchto komunikací a případně realizovat protihluková opatření u chráněné zástavby.</p>	+1

D006		
Doplnění MÚK Odolena Voda		
Ovzduší	<p>Severní část koridoru a jeho okolí zasahuje do oblasti překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu.</p> <p>Nepředpokládá se však překročení imisních limitů vlivem realizace komunikace.</p> <p>MÚK zkrátí přepravní trasy k napojení na dálnici D8 a odlehčí komunikaci II/608 a obcím Postřizín, Kozomín a Klíčany, přes které je nutné v současnosti projíždět k MÚK Úžice a MÚK Zdiby.</p> <p>K určitému nárůstu intenzit dopravy dojde u navazujících komunikací od komerčních a skladových areálů a ve městě Odolena Voda v místě napojení na MÚK, celkově však dojde k rozložení zátěže a tudíž převažuje mírně pozitivní vliv. Nepředpokládá se však překročení imisních limitů vlivem realizace komunikace.</p>	+1
Povrchové a podzemní vody	Dojde k nepatrnému nárůstu zpevněných ploch, který bude mít za následek částečné ovlivnění zasakování srážkových vod.	0/-1
ZPF	Části MÚK ležící mimo komunikace D8 a III/0087 se nachází na ZPF (převážně II. třídy ochrany, celkově za MÚK cca 80% půd v této třídě ochrany).	-1
PUPFL	Bez vlivu. V měřítku ZÚR nebyla zjištěna žádná rizika z hlediska ochrany PUPFL.	0
Horninové prostředí	Bez vlivu. V měřítku ZÚR nebyla zjištěna žádná rizika z hlediska ochrany horninového prostředí.	0
Flóra, fauna, biologická rozmanitost	Bez vlivu. Není v přímém územním střetu s žádnou lokalitou ochrany přírody. Nejblíže se nachází regionální biokoridor Beckov-Kopec (1 km). V měřítku ZÚR nebyla zjištěna žádná rizika z hlediska ochrany přírody.	0
Krajina	Bez vlivu. V měřítku ZÚR nebyla zjištěna žádná rizika z hlediska ochrany krajiny.	0
Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky	Bez vlivu. V měřítku ZÚR nebyla zjištěna žádná rizika z hlediska památkové ochrany a hmotných statků.	0
D. PŘEDPOKLÁDANÉ KUMULATIVNÍ A SYNERGICKÉ VLIVY NA SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ODHAD JEJICH VÝZNAMNOSTI		
Téma:	Identifikace dotčených jevů a charakteristik	Vliv na území SK
Obyvatelstvo a hygiena prostředí (hluková zátěž), Ovzduší	Kumulace se stávajícím překračováním hlukových a imisních limitů v části města Odolena Voda	0/-1
Povrchové a podzemní vody	Kumulativní a synergický vliv bude spojen pouze s předpokládaným nárůstem zpevněných ploch a omezením vsaku srážkových vod v rámci rozvojových aktivit města Odolena Voda (vymezeny zastavitelné plochy).	0/-1
ZPF	Ke vzniku kumulativních a synergických vlivů dojde v rámci rozvojových aktivit města Odolena Voda (vymezeny zastavitelné plochy).	0/-1
PUPFL	Bez vlivu. Prostorová koncentrace navrhovaných záměrů není zdrojem kumulativních nebo synergických vlivů.	0
Horninové prostředí	Bez vlivu. Prostorová koncentrace navrhovaných záměrů není zdrojem kumulativních nebo synergických vlivů.	0
Flóra, fauna, biologická rozmanitost	Bez vlivu. Prostorová koncentrace navrhovaných záměrů není zdrojem kumulativních nebo synergických vlivů.	0
Krajina	Posílení antropogenního charakteru krajiny v souvislosti s rozvojovými aktivitami města Odolena Voda (v ÚP obce vymezeny nové zastavitelné plochy).	0/-1
Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky	Bez vlivu. Prostorová koncentrace navrhovaných záměrů není zdrojem kumulativních nebo synergických vlivů.	0

D006	
Doplnění MÚK Odolena Voda	
E. ZÁVĚR A NÁVRH OPATŘENÍ	
Závěr	Využití plochy D006 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.
Opatření SEA	<ul style="list-style-type: none"> • Provéřit nárůst hluku podél komunikace navazující na MÚK přes město Odolena Voda a zajistit příslušná protihluková opatření u zástavby podél komunikace. • V zástavbě podél komunikace navazující na MÚK přes město Odolena Voda provést výsadby vegetace s protiprašnou funkcí, zajistit pravidelné a důsledné čištění této komunikace. • Při umisťování nových areálů výroby, skladování nebo občanského vybavení v blízkosti plochy zohledňovat aktuální stav hlukové a imisní zátěže dotčeného území ve vztahu k riziku možného překročení platných hygienických limitů v důsledku umístění nové stavby. • Za účelem minimalizace vlivů emisí a hlukové zátěže na úsecích s prokázanými vlivy zajistit v ÚPD prostorovou rezervu pro realizaci nezbytných ochranných opatření. • Minimalizovat rozsah záborů ZPF, zejména v I. a II. třídě ochrany. • Minimalizovat vlivy na režim povrchových vod. Tj. bezpečné odvedení srážkových vod včetně jejich předčištění do dostatečně vodních recipientů. Umožnit jejich zasakování vegetačními úpravami. • Na základě výsledků biologického průzkumu navrhnout a realizovat bariéry pro minimalizaci střetů letících ptáků s projíždějícími vozidly.

D011		
Silniční okruh kolem Prahy (SOKP): úsek Březiněves (D8) – D10 (+1 x MÚK)		
A. POPIS PLOCHY / KORIDORU NA ÚZEMÍ STŘEDOČESKÉHO KRAJE		
Specifikace záměru (varianty)	SOKP: úsek Březiněves (D8) – D10 (+1 x MÚK), stavba 520 Březiněves - Satalice	
Dotčené obce	Jenštejn, Podolanka, Přezletice, Radonice, Veleň	
Plocha (ha)	246,06	
B. STÁVAJÍCÍ FUNKCE, HODNOTY A LIMITY VYMEZENÉHO KORIDORU / PLOCHY NA ÚZEMÍ STŘEDOČESKÉHO KRAJE		
Téma	Hlavní funkce území	% / km
Zastavěné území	Podolanka, Přezletice	0,33
Dopravní infrastruktura	Silnice II/610	0,16
	Silnice III/0101, III/0103, III/0106, III/0108, III/2433, III/2444	2,09
Technická infrastruktura	-	0
ZPF		100
z toho I. a II. TO		80,82
PUPFL	Obec Veleň	0,08
z toho ochranné a zvláštního určení	Obec Jenštejn	0,02
Téma	Vybrané hodnoty a limity využití území	% / km
Ovzduší (území s překračováním limitů)	Část záměru zasahuje do území s překročením imisního limitu pro benzo[a]pyren.	3,93
Hluk (území s překračováním limitů)	Záměr prochází ve dvou místech územím s překročením hlukových limitů v místech křížení s jinými komunikacemi (silnice II/610 a III/2444). V prostoru napojení silnice II/610 dochází k překročení hlukových limitů i v okrajové části zástavby.	1 (vztaženo k zástavbě) 2 (celkově)
Povrchové a podzemní vody	Aktivní zóna záplavového území - Mratínský potok	0,02
	Záplavové území Q100 – Mratínský potok	0,02
	Zranitelná oblast (§33 vodního zákona 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů)	100
	Vodní plochy: bezejmenná plocha (vodní nádrž v rámci výrobního a skladovacího areálu, obec Přezletice)	0,01
	Vodní toky: Mratínský potok, Ctěnický potok, Vinořský potok	0,02
Horninové prostředí	-	0
Příroda a krajina	Regionální biokoridor RK 1151 (obec Jenštejn)	0,06
Kulturní památky	ÚAN I. a II. kategorie (obce Veleň, Přezletice, Jenštejn)	17,96
C. PŘEDPOKLÁDANÉ DLOUHODOBÉ A TRVALÉ VLIVY NA SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ODHAD JEJICH VÝZNAMNOSTI		
Téma:	Identifikace dotčených jevů a charakteristik	Vliv na území SK
Obyvatelstvo a hygiena prostředí (hluková zátěž)	Středočeský kraj Koridor prochází ve dvou místech územím s překročením hlukových limitů (křížení s jinými komunikacemi - silnice II/610 a III/2444). V prostoru napojení silnice II/610 dochází k překročení hlukových limitů i v okrajové části zástavby.	+2/-1

D011		
Silniční okruh kolem Prahy (SOKP): úsek Březiněves (D8) – D10 (+1 x MÚK)		
	<p>Záměr vytvoří nový významný liniový zdroj hluku v území. Jako nejvíce problematické se jeví především přiblížení k obytné zástavbě obcí Vinoř a Podolanka, resp. přemostění zástavby s následnou výstavbou MÚK v její těsné blízkosti a přiblížení k obci Veleň (část Mírovce).</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Záměr odvede automobilovou dopravu z hustě osídlených částí hl. města a propojí okrajové části Prahy a sídla na území Středočeského kraje. Na hlukovou akustickou situaci tedy z dlouhodobého hlediska působí v hustě osídlené zástavbě hl. města pozitivně.</p>	
Ovzduší	<p>Středočeský kraj</p> <p>Část koridoru a jeho okolí zasahuje do oblasti překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu.</p> <p>Záměr vytvoří nový významný liniový zdroj znečištění ovzduší. Jako nejvíce problematické se jeví především přiblížení k obytné zástavbě obcí Vinoř a Podolanka, resp. přemostění zástavby s následnou výstavbou MÚK v její těsné blízkosti a přiblížení k obci Veleň (část Mírovce).</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Záměr odvede automobilovou dopravu z hustě osídlených částí hl. města a propojí okrajové části Prahy a sídla na území Středočeského kraje. Na kvalitu ovzduší tedy z dlouhodobého hlediska působí v hustě osídlené zástavbě hl. města pozitivně.</p>	<p>Přímý dlouhodobý</p> <p>+2/-1</p>
Povrchové a podzemní vody	<p>Středočeský kraj</p> <p>Koridor přechází přes Třeboradický, Mratínský (včetně záplavového území), Ctěnický a Vinořský potok, ovlivnění odtokových poměrů. Negativní vliv na vsakování srážkových vod, urychlení a soustředění povrchového odtoku, Nárůst zpevněných ploch.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Ovlivnění odtokových poměrů na vodních tocích bude podobné jako na území Středočeského kraje, neboť vodoteče protékají po správní hranici obou krajů. Na území hl. m. Prahy dojde dále k druhému křížení Třeboradického potoka (MČ Dáblice) a ke křížení jeho levobřežního přítoku (MČ Čakovice). V lokalitě Korunka koridor zasahuje do plochy ČOV Praha – Miškovice v Mirovicích. V lokalitě Vinoř – Jenštejn – Podolanka koridor okruhu zasahuje do plochy ČOV Praha – Vinoř (MČ Vinoř). Negativní vliv na vsakování srážkových vod, urychlení a soustředění povrchového odtoku, Nárůst zpevněných ploch.</p>	-1
ZPF	<p>Středočeský kraj</p> <p>Koridor celou svou plochou leží na ZPF (cca 80% náleží do půd I. a II. třídy ochrany, převažující zastoupení půd v I. třídě). Vznik trvalých záborů včetně bonitně cenných půd.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Vznik trvalých záborů včetně bonitně cenných půd.</p>	-1/-2
PUPFL	<p>Středočeský kraj</p> <p>Koridor okrajově zasahuje do doprovodné vegetace Mratínského (obec Veleň) a Vinořského potoka (obec Jenštejn) plnící funkci PUPFL (les hospodářský a zvláštního určení), která může být dotčena.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>K vzniku záborů PUPFL malého rozsahu dojde v shodných lokalitách jako na území Středočeského kraje. Tzn. V místech křížení vodních toků jejich doprovodná vegetace plní funkce PUPFL.</p>	-1

D011		
Silniční okruh kolem Prahy (SOKP): úsek Březiněves (D8) – D10 (+1 x MÚK)		
Horninové prostředí	<p>Středočeský kraj</p> <p>Bez vlivu. V měřítku ZÚR nebyla zjištěna žádná rizika z hlediska ochrany horninového prostředí.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Bez vlivu. V měřítku ZÚR nebyla zjištěna žádná rizika z hlediska ochrany horninového prostředí.</p>	0
Flóra, fauna, biologická rozmanitost	<p>Středočeský kraj</p> <p>Protíná v obci Jenštejn regionální biokoridor RK1151 Vinořská bažantnice - Na Vinořském potoce. Možné narušení funkcí biokoridoru. Z důvodu zvýšení emisí NO_x lze předpokládat zvýšenou eutrofizaci vod a půd a ovlivnění stanovištních podmínek v blízkosti koridoru.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Ovlivnění regionálního biokoridoru D3 (RK1151 Vinořská bažantnice - Na Vinořském potoce), narušení funkcí biokoridoru (MČ VINOŘ).</p>	-1
Krajina	<p>Středočeský kraj</p> <p>Posílení antropogenního charakteru území a jeho geometrizace, prohloubení procesu fragmentace krajiny.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Posílení antropogenního charakteru území a jeho geometrizace, prohloubení procesu fragmentace krajiny (mimo zastavěná území).</p>	-1
Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky	<p>Středočeský kraj</p> <p>Koridor prochází územími s výskytem archeologických nálezů ÚAN I. (Jenštejn - sídliště z doby římské) a II. kategorie.</p> <p>V okrajové části koridoru se nachází drobná enkláva zastavěného území obce Přezletice (výrobní a skladovací objekt), která může být dotčena. Zastavěné území obce Podolanka nebude dotčeno (koridor nezasahuje do stávající zástavby).</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Ovlivnění zastavěného území MČ VINOŘ přes její okrajovou část koridor přechází (zástavba výrobního a skladovacího charakteru).</p>	0/-1
D. PŘEDPOKLÁDANÉ KUMULATIVNÍ A SYNERGICKÉ VLIVY NA SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ODHAD JEJICH VÝZNAMNOSTI		
Téma:	Identifikace dotčených jevů a charakteristik	Vliv na území SK
Obyvatelstvo a hygiena prostředí (hluková zátěž), Ovzduší	<p>Střet se stávající nadlimitní hlukovou zátěží podél stávajících komunikací – mírněji Mirovice a Miškovice, významněji Podolanka a VINOŘ</p> <p>Střet se stávající nadlimitní imisní zátěží – Podolanka, VINOŘ</p> <p>Málo významný střet se záměrem D117 a se stávající nadlimitní hlukovou zátěží u Přezletic</p>	-1
Povrchové a podzemní vody	Kumulativní a synergický vliv bude spojen zejména s předpokládaným nárůstem zpevněných ploch, omezením vsaku srážkových vod a dále křížením vodních toků včetně záplavového území Mratinského potoka (ovlivnění režimu povrchových vod) u záměrů D201, D177 včetně MÚK a dále rozvojovými aktivitami obcí Veleň, Přezletice, Podolanka, Jenštejn, Radonice (vymezeny zastavitelné plochy) a rozvojovými aktivitami Prahy (sousedních MČ).	-1
ZPF	Ke vzniku kumulativních a synergických vlivů dojde ve spojení se záměry dopravní infrastruktury D201, D177 včetně MÚK a dále rozvojovými aktivitami obcí Veleň, Přezletice, Podolanka, Jenštejn, Radonice (vymezeny zastavitelné plochy) a rozvojovými aktivitami Prahy (sousedních MČ).	-1/-2

D011		
Silniční okruh kolem Prahy (SOKP): úsek Březiněves (D8) – D10 (+1 x MÚK)		
PUPFL	Bez vlivu. Prostorová koncentrace navrhovaných záměrů není zdrojem kumulativních nebo synergických vlivů.	0
Horninové prostředí	Bez vlivu. Prostorová koncentrace navrhovaných záměrů není zdrojem kumulativních nebo synergických vlivů.	0
Flóra, fauna, biologická rozmanitost	Při zvážení vlivů dalších částí silničního okruhu kolem Prahy – v trase SOKP na území Hlavního města Prahy při přechodu Vltavy leží dvě přírodní památky. Dochází k přímému střetu s těmito chráněnými územími. Ovlivněny budou méně hodnotné části chráněných území, vlivy budou dále sníženy technickým řešením (využití ocelových konstrukcí). Dále k nepřímým vlivům zvýšených emisí oxidů dusíku z dopravní zátěže a následné nitrifikaci cenných stanovišť.	-1
Krajina	Ke vzniku kumulativních a synergických vlivů dojde ve spojení se záměry dopravní infrastruktury D201, D177, včetně MÚK, záměry technické infrastruktury E02, E13, R01 a dále rozvojovými aktivitami obcí Veleň, Přezletice, Podolanka, Jenštejn, Radonice a města Prahy, MČ Praha-Čakovice, Praha-Vinoř (vymezeny zastavitelné plochy). Posílen bude antropogenní charakter území, dojde k prohloubení procesu fragmentace krajiny. Riziko zvýšeného tlaku na nezastavěná území v okolí koridoru SOKP.	-1/-2
Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky	Bez vlivu. Prostorová koncentrace navrhovaných záměrů není zdrojem kumulativních nebo synergických vlivů.	0
E. ZÁVĚR A NÁVRH OPATŘENÍ		
Závěr	Využití koridoru D011 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.	
Opatření SEA	<ul style="list-style-type: none"> • Oddělit komunikaci od obytné zástavby vegetační bariérou, tvořenou dřevinami se zvýšenou schopností zachytávat prach. V místech bezprostředního kontaktu s obytnou zástavbou realizovat výsadby v takovém rozsahu, který zajistí snížení imisního příspěvku PM10 v okrajové obytné zástavbě pod 1 % ročního imisního limitu. • Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby, v případě míst bezprostředního kontaktu s obytnou zástavbou s rezervou 3 dB. • Provéřit umístění MUK Podolanka z důvodů omezení negativních vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví. • Zajistit další opatření ke snížení vlivu komunikace na kvalitu života obyvatel (vedení komunikace v zářezu, vegetační úpravy, nahrazení místních spojení, údržba komunikace). • Při umísťování nových areálů výroby, skladování nebo občanského vybavení v blízkosti koridoru zohledňovat aktuální stav hlukové a imisní zátěže dotčeného území ve vztahu k riziku možného překročení platných hygienických limitů v důsledku umístění nové stavby. • Za účelem minimalizace vlivů emisí a hlukové zátěže na úsecích s prokázanými vlivy zajistit v ÚPD prostorovou rezervu pro realizaci nezbytných ochranných opatření. • Minimalizovat zásah do prostorově odloučené zástavby na severním okraji Přezletic a dále do zastavěného území v prostoru Podolanka - Vinoř. • V bezprostřední časové návaznosti realizovat úsek SOKP 518 a 519 (koridor D001). • Minimalizovat rozsah záborů ZPF, zejména v I. a II. třídě ochrany. • Minimalizovat zásah do lesních porostů podél Mratínského a Vnořského potoka na území obcí Veleň a Jenštejn. • Minimalizovat vlivy na režim povrchových vod. Tj. bezpečné odvedení srážkových vod včetně jejich předčištění do dostatečně vodních recipientů. Umožnit jejich zasakování vegetačními úpravami. Řešit odtokové poměry při křížení vodních toků a záplavového území Mratínského potoka. • Zajistit zachování propustnosti krajiny prostřednictvím budování podchodů či mostních objektů, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě. 	

D011	
Silniční okruh kolem Prahy (SOKP): úsek Březiněves (D8) – D10 (+1 x MÚK)	
	<ul style="list-style-type: none">• Provéřit míru ovlivnění funkčnosti regionálního biokoridoru RK1151 v období výstavby a v případě potřeby navrhnout nezbytná opatření k minimalizaci nebo kompenzaci zjištěných vlivů.• Na základě výsledků biologického průzkumu navrhnout a realizovat bariéry pro minimalizaci střetů letících ptáků s projíždějícími vozidly.

D054		
Propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka		
A. POPIS PLOCHY / KORIDORU NA ÚZEMÍ STŘEDOČESKÉHO KRAJE		
Specifikace záměru (varianty)	Propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka	
Dotčené obce	Jesenice, Průhonice, Vestec	
Plocha (ha)	69,46	
B. STÁVAJÍCÍ FUNKCE, HODNOTY A LIMITY VYMEZENÉHO KORIDORU / PLOCHY NA ÚZEMÍ STŘEDOČESKÉHO KRAJE		
Téma	Hlavní funkce území	% / km
Zastavěné území	-	0
Dopravní infrastruktura	Dálnice D1	0,12
	Silnice II/603	0,37
	Silnice III/0033	0,19
Technická infrastruktura	Elektrické vedení VVN 110 kV, ZVN 400 kV	0,39
ZPF		99,84
z toho I. a II. TO		16,9
PUPFL	Obec Jesenice	0,19
z toho ochranné a zvláštního určení	-	0
Téma	Vybrané hodnoty a limity využití území	% / km
Ovzduší (území s překračováním limitů)	Záměr prochází na dvou místech územím s překročením imisního limitu pro benzo[a]pyren.	45,44
Hluk (území s překračováním limitů)	Území koridoru D054 zasahuje v jednom místě do území s překročením hlukových limitů. Jedná se o místo napojení na silnici II/603, v oblasti koridoru však k překročení dochází mimo zástavbu.	0 (vztaheno k zástavbě) 5,3 (celkově)
Povrchové a podzemní vody	Aktivní zóna záplavového území – Olšanský potok, Vestecký potok	1,38
	Záplavové území Q100 – Olšanský potok, Vestecký potok	2,26
	Vodní plochy: bezejmenná plocha (retenční nádrž Vestec, obec Vestec)	0,06
	Vodní toky: Olšanský potok, Vestecký potok	0,33
Horninové prostředí	-	0
Příroda a krajina	-	0
Kulturní památky	-	0
C. PŘEDPOKLÁDANÉ DLOUHODOBÉ A TRVALÉ VLIVY NA SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ODHAD JEJICH VÝZNAMNOSTI		
Téma:	Identifikace dotčených jevů a charakteristik	Vliv na území SK
Obyvatelstvo a hygiena prostředí (hluková zátěž)	Středočeský kraj Území koridoru zasahuje v jednom místě do území s překročením hlukových limitů. Jedná se o místo napojení na silnici II/603, v oblasti koridoru však k překročení dochází mimo zástavbu. Samotná komunikace je vedena v území, které se přibližuje k obytné zástavbě a je tedy nutno očekávat určité snížení kvality bydlení vlivem hluku a prašnosti ze	+2/-1

D054		
Propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka		
	<p>silnice, jejího estetického působení, případně i omezení průchodnosti území. Jedná se však pouze o okrajové části zástavby, při aplikaci opatření k minimalizaci vlivů na obyvatele budou negativní vlivy minimalizovány (úplně potlačeny).</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>V okolí komunikace II/603 (ulice Vídeňská), obce Šeberov a v části Hrnčič (část MČ Praha – Šeberov) nová komunikace odvede dopravu mimo toto území a přispěje tak ke snížení hlukové zátěže v obcích. Za problematické je považováno přiblížení k obytné zástavbě Hrnčič. Při aplikaci opatření k minimalizaci vlivů na obyvatele budou negativní vlivy minimalizovány (úplně potlačeny).</p>	
Ovzduší	<p>Středočeský kraj</p> <p>Koridor je veden v území, kde dochází k překročení imisního limitu pro benzo[a]pyren. Jako problematické se jeví především přiblížení k obytné zástavbě obcí Průhonice – Rozkoš. Nepředpokládá se však překročení imisních limitů vlivem realizace komunikace.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Komunikace by měla ulehčit dopravnímu zatížení komunikací na jihu Prahy, zejména pak komunikaci II/603 a obcím Šeberov a Hrnčič. Za problematické je považováno přiblížení k obytné zástavbě Hrnčič. Nepředpokládá se však překročení imisních limitů vlivem realizace komunikace.</p>	+2/-1
Povrchové a podzemní vody	<p>Středočeský kraj</p> <p>Koridor přechází Olšanský a Vestecký potok včetně jejich záplavových území, možné ovlivnění odtokových poměrů. Na Olšanském potoce koridor zasahuje do retenční nádrže Vestec. V blízkosti koridoru se nachází pramenné místo levo-břežního přítoku Botiče, které může být dotčeno. Negativní vliv na vsakování srážkových vod, urychlení a soustředění povrchového odtoku, Nárůst zpevněných ploch.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Ovlivnění pravobřežního přítoku Kunratického potoka (přítoku do Hrnčičského rybníka) v Praze – Hrnčičích, MČ Šeberov (narušení pramenního úseku). Pouze na krátkých úsecích dojde k nárůstu zpevněných ploch a tím k omezení zasakování srážkových vod a urychlení povrchového odtoku.</p>	-1
ZPF	<p>Středočeský kraj</p> <p>Koridor většinou své plochy leží na ZPF (cca 17% půd v I. a II. třídě ochrany). Vznik trvalých záborů, v menší míře kvalitních půd.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Vznik trvalých záborů méně kvalitních půd (III. a IV. třída ochrany).</p>	-1
PUPFL	<p>Středočeský kraj</p> <p>Koridor v obci Jesenice okrajově zasahuje do drobné enklávy hospodářského lesa, která může být dotčena.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Bez vlivu. V měřítku ZÚR nebyla zjištěna žádná rizika z hlediska ochrany PUPFL.</p>	0/-1
Horninové prostředí	<p>Středočeský kraj</p> <p>Bez vlivu. V měřítku ZÚR nebyla zjištěna žádná rizika z hlediska ochrany horninového prostředí.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Bez vlivu. V měřítku ZÚR nebyla zjištěna žádná rizika z hlediska ochrany horninového prostředí.</p>	0

D054		
Propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka		
Flóra, fauna, biologická rozmanitost	<p>Středočeský kraj</p> <p>Není v přímém územním střetu s žádnou lokalitou ochrany přírody. PP Hrnčířské louky a regionální biocentrum Hrnčířské louky - ornitologická lokalita (na území hl. m. Prahy) mohou být ovlivněny na území SK zvýšenou hladinou rušení, případně k mortalitě ptáků při střetu s projíždějícími vozidly.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Ovlivnění funkcí biokoridoru D4 (RK5017 Hrnčířské louky - RK1195), který záměr bude křížit (MČ Šeberov). Potenciální vliv na PP Hrnčířské louky a stejnojmenné regionální biocentrum – cca 500 m od koridoru (MČ Šeberov) může být spojen se zvýšenou hladinou rušení vyplývající z provozu na Vestecké spojnici.</p>	-1
Krajina	<p>Středočeský kraj</p> <p>Posílení antropogenního charakteru území a jeho geometrizace, prohloubení procesu fragmentace krajiny.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Posílení antropogenního charakteru území a jeho geometrizace, prohloubení procesu fragmentace krajiny.</p>	-1
Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky	<p>Středočeský kraj</p> <p>Bez vlivu. V měřítku ZÚR nebyla zjištěna žádná rizika z hlediska památkové ochrany a hmotných statků.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Bez vlivu. V měřítku ZÚR nebyla zjištěna žádná rizika z hlediska památkové ochrany a hmotných statků.</p>	0
D. PŘEDPOKLÁDANÉ KUMULATIVNÍ A SYNERGICKÉ VLIVY NA SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ODHAD JEJICH VÝZNAMNOSTI		
Téma:	Identifikace dotčených jevů a charakteristik	Vliv na území SK
Obyvatelstvo a hygiena prostředí (hluková zátěž), Ovzduší	Kumulace/synergie se stávající imisní zátěží u okrajové zástavby části Hrnčíře	-1
Povrchové a podzemní vody	Kumulativní a synergický vliv bude spojen zejména s předpokládaným nárůstem zpevněných ploch a omezením vsaku srážkových vod (ovlivnění režimu povrchových vod) rozvojovými aktivitami obcí Vestec, Zlatníky-Hodkovice, Průhonice a Jesenice (vymezeny zastavitelné plochy, zejména pro potřeby Západní komerční zóny Průhonice) a rozvojovými aktivitami Prahy (sousedních MČ).	-1
ZPF	Ke vzniku kumulativních a synergických vlivů dojde ve vztahu k rozvojovým aktivitám obcí Vestec, Zlatníky-Hodkovice, Průhonice a Jesenice (vymezeny zastavitelné plochy, zejména pro potřeby Západní komerční zóny Průhonice) a rozvojovými aktivitami Prahy (sousedních MČ).	-1/-2
PUPFL	Bez vlivu. Prostorová koncentrace navrhovaných záměrů není zdrojem kumulativních nebo synergických vlivů.	0
Horninové prostředí	Bez vlivu. Prostorová koncentrace navrhovaných záměrů není zdrojem kumulativních nebo synergických vlivů.	0
Flóra, fauna, biologická rozmanitost	Ve spojení s dalšími připravovanými záměry v území lze předpokládat zvýšené rušení v území mezi Hrnčířem, Kunraticemi a Šeberovem, zvýšenou eutrofizací půd a vod a následné ovlivnění stanovištních podmínek.	-1

D054		
Propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka		
Krajina	Ke vzniku kumulativních a synergických vlivů dojde ve spojení s připravovanými rozvojovými aktivitami obcí Vestec, Průhonice a měst Praha (MČ Praha-Libuš, Praha-Kunratice, Praha-Šeberov, Praha-Újezd) a Jesenice (vymezeny zastavitelné plochy, zejména pro potřeby Západní komerční zóny Průhonice). Dojde k dalšímu snížení prostupnosti krajiny, zvýšen bude podíl antropogenních ploch v krajině.	-1/-2
Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky	Bez vlivu. Prostorová koncentrace navrhovaných záměrů není zdrojem kumulativních nebo synergických vlivů.	0
E. ZÁVĚR A NÁVRH OPATŘENÍ		
Závěr	Využití koridoru D054 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.	
Opatření SEA	<ul style="list-style-type: none"> Technické řešení záměru provádět s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu – týká se obce Průhonice (část Rozkoš) a jižní a východní části městské části Praha - Šeberov (Hrnčíře). Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby. V místech přiblížení komunikace k okrajové zástavbě realizovat v dostatečném rozsahu vegetační bariéru s protiprašnou funkcí. Zajistit další opatření ke snížení vlivu komunikace na kvalitu života obyvatel (vedení komunikace v zářezu, vegetační úpravy, nahrazení místních spojení, údržba komunikace). Při umísťování nových areálů výroby, skladování nebo občanského vybavení v blízkosti koridoru zohledňovat aktuální stav hlukové a imisní zátěže dotčeného území ve vztahu k riziku možného překročení platných hygienických limitů v důsledku umístění nové stavby. Za účelem minimalizace vlivů emisí a hlukové zátěže na úsecích s prokázanými vlivy zajistit v ÚPD prostorovou rezervu pro realizaci nezbytných ochranných opatření. Propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. „Vestecká spojka“ (koridor D054) realizovat až po zprovoznění úseku SOKP Běchovice - dálnice D1 (na území Stč. kraje koridor D003). Zajistit propojení Vestecké spojky na dálnici D1 přes exit 4 (na území hl. m. Prahy) Minimalizovat rozsah záborů ZPF, zejména v I. a II. třídě ochrany. Vyloučit zásah do lesních porostů na území obce Jesenice (k. ú. Zdiměřice u Prahy) Minimalizovat vlivy na režim povrchových vod. Tj. bezpečné odvedení srážkových vod včetně jejich předčištění do dostatečně vodních recipientů. Umožnit jejich zasakování vegetačními úpravami. Řešit odtokové poměry při křížení vodních toků a záplavových území Vesteckého a Olšanského potoka. Minimalizovat vlivy na retenční nádrž Vestec. Zajistit zachování prostupnosti krajiny prostřednictvím budování podchodů či mostních objektů, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě. Provéřit míru ovlivnění předmětů ochrany přírodní památky Hrnčířské louky a v případě potřeby navrhnout nezbytná opatření k minimalizaci nebo kompenzaci zjištěných vlivů. Na základě výsledků biologického průzkumu navrhnout a realizovat bariéry pro minimalizaci střetů letících ptáků s projíždějícími vozidly. 	

D204		
Železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (úsek Praha – Strančice)		
A. POPIS PLOCHY / KORIDORU NA ÚZEMÍ STŘEDOČESKÉHO KRAJE		
Specifikace záměru (varianty)	Železniční trať č. 221: úsek Praha – Bytřice u Benešova (úsek Praha – Strančice)	
Dotčené obce	Říčany, Strančice	
Plocha (ha)	122,11	
B. STÁVAJÍCÍ FUNKCE, HODNOTY A LIMITY VYMEZENÉHO KORIDORU / PLOCHY NA ÚZEMÍ STŘEDOČESKÉHO KRAJE		
Téma	Hlavní funkce území	% / km
Zastavěné území	Říčany, Strančice	10,77
Dopravní infrastruktura	Dálnice D1	0,50
	Silnice II/101, II/107	0,79
	Silnice III/00312, III/00322, III/00324, III/00325, III/1015, III/3339	0,96
Technická infrastruktura	Elektrické vedení VVN 110 kV	0,97
ZPF		99,04
z toho I. a II. TO		54,94
PUPFL	Obec Strančice	1,32
z toho ochranné a zvláštního určení	Obec Strančice	0,13
Téma	Vybrané hodnoty a limity využití území	%/km
Ovzduší (území s překračováním limitů)	Záměr lokálně zasahuje do území s překročením imisních limitů pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu.	0,15
Hluk (území s překračováním limitů)	Záměr prochází územím s překročením hlukových limitů pro silniční dopravu v místech křížení s dálnicí D1, silnicí II/101 a II/107. V těchto místech se však předpokládá převážně tunelové vedení tratě.	–
Povrchové a podzemní vody	Zranitelná oblast (§33 vodního zákona 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů)	100
	Vodní plochy: Návesní rybník, Pod Všechromy I, Pod Všechromy II (obec Strančice), bezejmenné plochy (vodní nádrže v rámci výrobních a skladovacích areálů, obec Strančice, město Říčany)	0,15
	Vodní tok: Pitkovický potok	0,16
Horninové prostředí	-	0
Příroda a krajina	-	0
Kulturní památky	ÚAN II. kategorie (obec Strančice)	0,04
C. PŘEDPOKLÁDANÉ DLOUHODOBÉ A TRVALÉ VLIVY NA SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ODHAD JEJICH VÝZNAMNOSTI		
Téma:	Identifikace dotčených jevů a charakteristik	Vliv na území SK
Obyvatelstvo a hygiena prostředí (hluková zátěž)	Středočeský kraj Území koridoru zasahuje do území s překročením hlukových limitů v místě křížení s dálnicí D1, silnicí II/101 a II/107. V těchto místech se však předpokládá převážně tunelové vedení tratě. Povrchové vedení koridoru je plánováno v okolí sídel Otice, Světlce a Svojšívo-	+1/-1

D204		
Železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (úsek Praha – Strančice)		
	<p>ce. Je tedy nutno věnovat pozornost riziku nárůstu hluku, estetického působení stavby a omezení průchodnosti území v této oblasti a realizovat protihluková opatření u veškeré chráněné zástavby.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Vliv na kvalitu obytného prostředí (nárůst hlukové zátěže v území) je předpokládán pouze v povrchových úsecích.</p>	
Ovzduší	<p>Středočeský kraj</p> <p>Koridor je veden v území, kde dochází k překročení imisního limitu pro benzo[a]pyren. Záměr však nebude zdrojem znečištění ovzduší. Podpora rozvoje železniční dopravy a zvyšování její atraktivity má potenciál snížení emisí z automobilové dopravy převzetím části dopravních výkonů.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Vliv shodný jako na území Středočeského kraje.</p>	+1
Povrchové a podzemní vody	<p>Středočeský kraj</p> <p>Koridor v povrchovém úseku přechází Pitkovický potok, vliv na přirozený odtok povrchových vod. V tunelovém úseku se poté přibližuje k jeho levobřežnímu přítoku s drobnými vodními plochami (místní část Strančic Všechnomy). Je předpokládáno ovlivnění režimu podzemních vod v tunelových úsecích, které bude závislé na skladbě geologického podloží. V měřítku ZÚR bude vliv na podzemní vody malého významu (neměřitelný).</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Dojde ke křížení levobřežního přítoku Říčanského potoka a pravobřežního přítoku Pitkovického potoka (MČ Kolovraty). Výsledný vliv na povrchové a podzemní vody bude úzce souviset s technickým řešením záměru, resp. bude rozdílný v povrchových a tunelových úsecích.</p>	0/-1
ZPF	<p>Středočeský kraj</p> <p>Koridor většinou své plochy leží na ZPF (cca 55% náleží do I. a II. třídy ochrany - severní polovina koridoru, kde převažují půdy v I. třídě). V případě, že bude část budoucí stavby vedena v tunelu, bude významnost vlivů na ZPF podstatně snížena a k trvalému záboru dojde pouze v povrchových úsecích.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Vznik trvalých záborů pouze v povrchových úsecích včetně možného záboru kvalitních půd (mimo zastavěná území).</p>	-1
PUPFL	<p>Středočeský kraj</p> <p>Koridor v obci Strančice zasahuje v povrchovém úseku do drobných enkláv hospodářského lesa a lesa zvláštního určení mající vazbu na nivu a údolní polohy Pitkovického potoka, které mohou být dotčeny.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Potenciální ovlivnění (zábor) pouze drobných enkláv lesa zvláštního určení, který však bude závislý na výsledném technickém řešení záměru (MČ Kolovraty, Benice). Tj. pouze v povrchových úsecích.</p>	-1

D204		
Železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (úsek Praha – Strančice)		
Horninové prostředí	<p>Středočeský kraj</p> <p>Cca 200 m od hranice koridoru (město Říčany) se nachází netěžené výhradní ložisko cihlářských surovin Kolovraty včetně stanoveného CHLÚ Kolovraty I. Ovlivnění ložiska není předpokládáno. V tunelových úsecích dojde k zásahu do přirozené skladby geologického podloží. V měřítku ZÚR je tento vliv považován za málo významný a neměřitelný.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Vliv na netěžené výhradní ložisko cihlářských surovin Kolovraty včetně stanoveného CHLÚ Kolovraty a netěžené nevýhradní ložisko těžby suroviny Uhřetěves I. Vazba nerostných zásob v ochranném pásmu stavby (MČ Kolovraty, Benice, Praha 22). Potenciální vliv na druhou lokalitu ložiska Kolovraty bude shodný jako na území Středočeského kraje.</p>	0
Flóra, fauna, biologická rozmanitost	<p>Středočeský kraj</p> <p>Bez vlivu. Koridor není v přímém územním střetu s žádnou lokalitou ochrany přírody. V měřítku ZÚR nebyla zjištěna žádná rizika.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Křížení regionálního biokoridoru D4 (MČ Benice), ovlivnění stanovištních podmínek. Vliv na ochranu přírody je předpokládán pouze v povrchových úsecích.</p>	0
Krajina	<p>Středočeský kraj</p> <p>V povrchovém úseku dojde k posílení antropogenního charakteru území a jeho geometrizaci, dojde k prohloubení procesu fragmentace krajiny.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Mimo zastavěná území je předpokládán shodný vliv jako na území Středočeského kraje. Dále potenciální ovlivnění přírodního parku Botič – Milíčov (pouze dojde-li k zásahu do tohoto území povrchovým vedením budoucí tratě, MČ Benice, Praha 22).</p>	-1
Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky	<p>Středočeský kraj</p> <p>Koridor nepatrně zasahuje do území s výskytem archeologických nálezů ÚAN II. kategorie (středověké a novověké jádro sídla Svojšovice).</p> <p>Koridor prochází přes zastavěné území města Říčany (západní okraj) a sídla Všechnomy (urbanizovaná území převážně obytného a výrobního nebo skladovacího charakteru). Úseky procházející přes zastavěná území budou vedeny v tunelech, čímž bude významnost vlivů na stávající zástavbu snížena.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Je předpokládáno, že potenciální vliv na souvisle zastavěná území bude minimalizován v rámci technického řešení záměru. Tj. vedením tratě v tunelech.</p>	0/-1
D. PŘEDPOKLÁDANÉ KUMULATIVNÍ A SYNERGICKÉ VLIVY NA SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ODHAD JEJICH VÝZNAMNOSTI		
Téma:	Identifikace dotčených jevů a charakteristik	Vliv na území SK
Obyvatelstvo a hygiena prostředí (hluková zátěž), Ovzduší	Kumulace v lokalitě jihozápadně od města Říčany – křížení koridoru D204 se záměrem D173 a s místy překračováním hlukových limitů v okolí silnice II/101	-1
Povrchové a podzemní vody	<p>Bez vlivu.</p> <p>Prostorová koncentrace navrhovaných záměrů není zdrojem kumulativních nebo synergických vlivů.</p>	0

D204		
Železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (úsek Praha – Strančice)		
ZPF	Ke vzniku kumulativních a synergických vlivů dojde ve spojení se záměrem dopravní infrastruktury D173 a dále rozvojovými aktivitami města Říčany, obcí Světlá a Strančice (vymezeny zastavitelné plochy) v úseku, který bude veden po povrchu.	-1
PUPFL	Bez vlivu. Prostorová koncentrace navrhovaných záměrů není zdrojem kumulativních nebo synergických vlivů.	0
Horninové prostředí	V tunelových úsecích procházejících přes zastavěná území (území již ovlivněným základovými konstrukcemi jednotlivých objektů) může vzájemným spolupůsobením dojít k vzniku kumulativních a synergických vlivů na geologické podloží. Při dodržení standardních postupů výstavby budou vlivy jen málo významné.	0/-1
Flóra, fauna, biologická rozmanitost	Při zvážení vlivů dalších částí železniční trasy - Střet s EVL Dolní Sázava, hrozí znečištění vody. Vyhodnocen mírně negativní vliv – jsou možná technická opatření k eliminaci vliv. Křížení železniční trati s tokem Sázavy bude možné jen za takových technických opatření, které vyloučí stavební práce v korytě řeky a vyloučí nebo minimalizují možnost znečištění vodního toku jak při výstavbě, tak při provozu. Koridor D204 byl rozsudkem KS zrušen i v úseku od Strančic po Bystřici. Nicméně i přes tuto skutečnost je zřejmé, že jakýmkoliv dalším vedením koridoru jižním směrem musí dojít k přechodu řeky Sázavy a tím i EVL Dolní Sázava.	-1
Krajina	Ke vzniku kumulativních a synergických vlivů dojde ve spojení se záměry dopravní infrastruktury D003 resp. Z/503/DK (SOKP) včetně MÚK, D074, D075, D173 a dále rozvojovými aktivitami měst Prahy (MČ Praha-Kolovraty) a Říčany, obce Strančice (vymezeny zastavitelné plochy). Významnost vlivů je částečně snížena skutečností, že koridor bude veden převážně v tunelových úsecích. Prohloubení procesu fragmentace krajiny.	-1/-2
Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky	Bez vlivu. Prostorová koncentrace navrhovaných záměrů není zdrojem kumulativních nebo synergických vlivů.	0
E. ZÁVĚR A NÁVRH OPATŘENÍ		
Závěr	Využití koridoru D204 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.	
Opatření SEA	<ul style="list-style-type: none"> Technické řešení záměru provádět s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. (Říčany, Voděrádky, Světlá, Otice, Svojšovice, Všechromy). Zajistit splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby (v povrchových úsecích). Za účelem minimalizace vlivů hlukové zátěže na úsecích s prokázanými vlivy zajistit v ÚPD prostorovou rezervu pro realizaci nezbytných ochranných opatření. Minimalizovat rozsah záborů ZPF, zejména v I. a II. třídě ochrany (v povrchových úsecích). Minimalizovat zásah do lesních porostů na území obce Strančice (k. ú. Otovice u Svojšovic). V povrchových úsecích stavby minimalizovat rozsah vlivů na okolní území, včetně vlivů krátkodobých po dobu provádění stavebních prací. Minimalizovat vlivy na režim povrchových vod. Tj. řešit odtokové poměry při křížení vodních toků a ploch. Řešení a realizaci tunelových úseků navrhnout s ohledem na ochranu režimu a jakosti povrchových a podzemních vod. Zajistit zachování prostupnosti krajiny prostřednictvím budování podchodů či mostních objektů, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě (v povrchových úsecích). Zajistit v rámci zpracování aktualizace ZÚR SK vymezení navazujícího úseku koridoru D204 pro železniční trať Praha – Českého Budějovice v úseku Strančice – Bystřice u Benešova 	

D300		
Plocha rozvoje Letiště Václava Havla Praha		
A. POPIS PLOCHY / KORIDORU NA ÚZEMÍ STŘEDOČESKÉHO KRAJE		
Specifikace záměru (varianty)	Plocha rozvoje Letiště Václava Havla Praha	
Dotčené obce	Dobrovíz, Hostivice, Jeneč	
Plocha (ha)	156,3	
B. STÁVAJÍCÍ FUNKCE, HODNOTY A LIMITY VYMEZENÉHO KORIDORU / PLOCHY NA ÚZEMÍ STŘEDOČESKÉHO KRAJE		
Téma	Hlavní funkce území	% / km
Zastavěné území	Dobrovíz	0,04
Dopravní infrastruktura	Rychlostní silnice D6 Železniční rať č. 121	1,37 0,14
Technická infrastruktura	-	0
ZPF		100
z toho I. a II. TO		92,16
PUPFL		0,29
z toho ochranné a zvláštního určení	-	0
Téma	Vybrané hodnoty a limity využití území	% / km
Ovzduší (území s překračováním limitů)	Záměr prochází územím s překročením imisního limitu pro benzo[a]pyren.	37,68
Hluk (území s překračováním limitů)	Území záměru D300 protíná území s překročením hlukových limitů kolem hlavní komunikace. Jedná se o křížení se silnicí D6, jedná se o oblast mimo zástavbu.	0 (vztaženo k zástavbě) 13 (celkově)
Povrchové a podzemní vody	Zranitelná oblast (§33 vodního zákona 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů)	100
Horninové prostředí	-	0
Příroda a krajina	-	0
Kulturní památky	-	0
C. PŘEDPOKLÁDANÉ DLOUHODOBÉ A TRVALÉ VLIVY NA SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ODHAD JEJICH VÝZNAMNOSTI		
Téma:	Identifikace dotčených jevů a charakteristik	Vliv na území SK
Obyvatelstvo a hygiena prostředí (hluková zátěž)	<p>Středočeský kraj</p> <p>Po realizaci záměru dojde k významné změně v prostorové distribuci hluku z leteckého provozu. Obdobně jako v současnosti bude část zástavby zasahována nadlimitním hlukem, tuto situaci bude nutno řešit vyhlášením ochranného hlukového pásma a postupy dle platné legislativy, při respektování podmínek uvedených ve Stanovisku k EIA (viz příloha 2). Současné ochranné hlukové pásmo letiště odpovídá situaci užívání letových drah, kdy limitní izofona pro noční hluk zasahuje ve směru RWY 06/24 zástavbu obcí Horoměřice, Jeneč a Kněževés.</p> <p>Co se týče ostatních vlivů, mezi pozitiva záměru patří výrazné zvýšení bezpečnosti leteckého provozu díky redukci křížení aktivních drah; negativem je vliv dě-</p>	-1

D300		
Plocha rozvoje Letiště Václava Havla Praha		
	<p>líčího účinku nové stavby a celkové snížení pohody obyvatel nově dotčených sídel.</p> <p>Hodnocení zohledňuje již předpoklad realizace opatření ke snížení vlivů záměru na hlukovou situaci a životní prostředí, uvedených v příloze 2.</p> <p>Do výsledného hodnocení je nutno promítnout řadu efektů, od středně (lokálně až významně) negativních, přes mírně negativní po mírně až středně pozitivní. V souhrnu je záměr – za předpokladu dodržení podmínek uvedených v příloze 2 – hodnocen jako přijatelný, s převládajícím mírně negativním hodnocením.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Současné ochranné hlukové pásmo letiště odpovídá situaci užívání letových drah, kdy limitní izofona pro noční hluk zasahuje ve směru RWY 12/30 hustě osídlená území Praha 17 a Prahy 6.</p> <p>Ochranné hlukové pásmo vymezené pro rozšířený provoz na dvou paralelních drahách již nezasahuje do hustě osídlených částí Prahy. Ve směru RWY 06R/24L však nově zasahuje zástavbu na území městské části Praha - Nebušice, Praha - Suchdol a Praha - Lysolaje. Částečně zasahuje i na území městských částí Praha 6 a Praha 8, avšak zde se již jedná pouze o jednotlivou zástavbu na okraji hlukového pásma.</p>	
Ovzduší	<p>Středočeský kraj</p> <p>Záměr je plánován v území, kde dochází k překročení imisního limitu pro benzo[a]pyren.</p> <p>Samotný vliv provozu letiště na kvalitu ovzduší v jeho okolí není příliš významný (na rozdíl od hlukového zatížení). Letiště je sice významným plošným zdrojem emisí, k nárůstu imisní zátěže však dochází především ve vlastním prostoru letiště. Rozšíření letiště o paralelní dráhu bude sice spojeno s nárůstem imisní zátěže v části území, z provedených analýz však vyplývá, že nárůst imisní zátěže se bude odehrávat převážně ve vlastním prostoru letiště u hranice nově uvažované dráhy a nezpůsobí překročení imisních limitů v okolní obytné zástavbě. U části zástavby naopak dojde k (obdobně mírnému) snížení imisních příspěvků s ohledem na utlumení provozu vedlejší RWY 12/30. Letiště, které je založené na principu paralelních drah navíc umožňuje optimálnější rozložení provozu, redukuje poježdění, a tím snižuje spotřebu paliva i produkce emisí.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Vliv shodný jako na území Středočeského kraje. Tj. k nárůstu imisní zátěže bude docházet především v prostoru letiště.</p>	-1/+1
Povrchové a podzemní vody	<p>Středočeský kraj</p> <p>V blízkosti plochy protéká Jenečský potok, ovlivnění jeho odtokových poměrů bude málo významné. Nárůstem zpevněných ploch vliv na přirozený odtok povrchových vod, negativní vliv na vsakování srážkových vod, urychlení a soustředění povrchového odtoku (v povodí Únětického a Kopaninského potoka).</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Nárůstem zpevněných ploch vliv na přirozený odtok povrchových vod, negativní vliv na vsakování srážkových vod, urychlení a soustředění povrchového odtoku (v povodí Únětického a Kopaninského potoka, MČ Praha 6 a Přední Kopanina).</p>	-1
ZPF	<p>Středočeský kraj</p> <p>Plocha celým svým rozsahem leží na ZPF, přičemž převládají půdy v I. třídě ochrany (cca 92%). Vznik trvalých záborů včetně bonitně cenných půd.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Vznik trvalých záborů včetně bonitně cenných půd (zejména v případě nové paralelní dráhy RWY 06R/24L).</p>	-2

D300		
Plocha rozvoje Letiště Václava Havla Praha		
PUPFL	<p>Středočeský kraj</p> <p>Do plochy okrajově zasahují větrolamy plnící funkci PUPFL (les hospodářský). Jejich ovlivnění není předpokládáno, větrolamy jsou považovány za opatření související s provozem letiště. V měřítku ZÚR nebyla zjištěna žádná rizika z hlediska ochrany PUPFL.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Bez vlivu.</p> <p>V měřítku ZÚR nebyla zjištěna žádná rizika z hlediska ochrany PUPFL.</p>	0
Horninové prostředí	<p>Středočeský kraj</p> <p>Bez vlivu. V měřítku ZÚR nebyla zjištěna žádná rizika z hlediska ochrany horninového prostředí.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Bez vlivu. V měřítku ZÚR nebyla zjištěna žádná rizika z hlediska ochrany horninového prostředí.</p>	0
Flóra, fauna, biologická rozmanitost	<p>Středočeský kraj</p> <p>Záměr se nachází cca 500 m od regionálního biocentra Hostouň (obec Hostouň). Odpadní vody budou vedeny do recipientů Únětický a Kopaninský potok, tj. mimo povodí Zákolanského potoka s výskytem raka kamenáče. Jeho ovlivnění proto není předpokládáno. Dojde především ke zvýšení hladiny rušení v okolí, zastavěním k omezení retenční plochy.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Ovlivnění stanovišť rostlin a živočichů rušením z letového provozu.</p>	-1
Krajina	<p>Středočeský kraj</p> <p>Bez vlivu. V měřítku ZÚR nebyla zjištěna žádná rizika z hlediska ochrany krajiny.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Bez vlivu. V měřítku ZÚR nebyla zjištěna žádná rizika z hlediska ochrany krajiny.</p>	0
Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky	<p>Středočeský kraj</p> <p>Bez vlivu. V měřítku ZÚR nebyla zjištěna žádná rizika z hlediska památkové ochrany a hmotných statků.</p> <p>Hlavní město Praha</p> <p>Bez vlivu. V měřítku ZÚR nebyla zjištěna žádná rizika z hlediska památkové ochrany a hmotných statků.</p>	0
D. PŘEDPOKLÁDANÉ KUMULATIVNÍ A SYNERGIVKÉ VLIVY NA SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ODHAD JEJICH VÝZNAMNOSTI		
Téma:	Identifikace dotčených jevů a charakteristik	Vliv na území SK
Obyvatelstvo a hygiena prostředí (hluková zátěž), Ovzduší	<p>Průmět nadlimitní hlukové izofony z letiště s pásmem překročení hlukových limitů podél stávajících komunikací.</p> <p>Průmět nadlimitní hlukové izofony z letiště se záměrem D209.</p> <p>Průmět nadlimitní hlukové izofony z letiště se záměrem D001.</p> <p>Synergické působení hluku z letiště a stávajícího či výhledového znečištění ovzduší.</p>	-1

D300		
Plocha rozvoje Letiště Václava Havla Praha		
Povrchové a podzemní vody	Kumulativní a synergický vliv bude spojen zejména s předpokládaným nárůstem zpevněných ploch a omezením vsaku srážkových vod (ovlivnění režimu povrchových vod) záměry D208, D209, D010 a Z/502/DK (SOKP) včetně MÚK, Z/505/DZ a též v rámci rozvojových aktivit obcí Dobrovíz, Jeneč, Hostivice, Tuchoměřice, Středokluky a Kněževes (plochy průmyslového, logistického nebo komerčního charakteru vymezeny zejména ve vazbě na komunikace D6 a D7) a rozvojovými aktivitami Prahy (sousedních MČ).	-1
ZPF	Ke vzniku kumulativních a synergických vlivů na ZPF dojde ve spojení se záměry dopravní infrastruktury D208, D209, D010 a Z/502/DK (SOKP) včetně MÚK, Z/505/DZ a též v rámci rozvojových aktivit obcí Dobrovíz, Jeneč, Hostivice, Tuchoměřice, Středokluky a Kněževes (plochy průmyslového, logistického nebo komerčního charakteru vymezeny zejména ve vazbě na komunikace D6 a D7) a rozvojovými aktivitami Prahy (sousedních MČ).	-1/-2
PUPFL	Bez vlivu. Prostorová koncentrace navrhovaných záměrů není zdrojem kumulativních nebo synergických vlivů.	0
Horninové prostředí	Bez vlivu. Prostorová koncentrace navrhovaných záměrů není zdrojem kumulativních nebo synergických vlivů.	0
Flóra, fauna, biologická rozmanitost	Ve spojení s dalšími záměry navrhovanými v území a vzhledem ke stávající intenzitě využití území dojde k posílení rušivých faktorů.	-1
Krajina	Riziko kumulativních a synergických vlivů ve spojení se záměry dopravní infrastruktury D208, D209, D010 a Z/502/DK (SOKP) včetně MÚK, Z/505/DZ a též v rámci rozvojových aktivit obcí Dobrovíz, Jeneč, Hostivice, Tuchoměřice, Středokluky a Kněževes (plochy průmyslového, logistického nebo komerčního charakteru vymezeny zejména ve vazbě na komunikace D6 a D7) a Prahy, MČ Praha 6 (vymezeny zastavitelné plochy ve vazbě na SOKP nebo letiště). Bude posílen antropogenní charakter krajiny a její geometrizace. Ovlivněna bude obyvatelnost krajiny z důvodu jejího vysokého zastavění a z důvodu významného snížení její propustnosti.	-1
Kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky	Bez vlivu. Prostorová koncentrace navrhovaných záměrů není zdrojem kumulativních nebo synergických vlivů.	0
E. ZÁVĚR A NÁVRH OPATŘENÍ		
Závěr	Využití plochy D300 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA.	
Opatření SEA	<ul style="list-style-type: none"> Realizovat opatření uvedená v příloze 2 této dokumentace. Níže je uveden souhrn navrhovaných opatření: <ul style="list-style-type: none"> omezení počtu pohybů letadel pro denní a noční dobu omezení maximální vzletové hmotnosti a hlukových emisí letadel pro noční provoz vymezení ochranných hlukových pásem a podmínky pro realizaci opatření uvnitř těchto pásem samostatné podmínky pro řešení situace u nejvíce dotčených objektů požadavky na postupy v nestandardních situacích, které by mohly zapříčinit i jen dočasný nárůst hlukové zátěže podmínky pro provoz letadel nad letištěm (vymezení letových tratí, zákaz brždění reverzním tahem atd.) podmínky pro provoz ostatních zdrojů hluku (motorové zkoušky, startování letadel apod.) maximalizace využití veřejné hromadné dopravy na/z letiště na úkol dopravy automobilové opatření ke snížení dělicího účinku stavby zajištění výsadby vegetace v rozsahu dle Stanoviska k EIA zajištění pravidelného a důsledného čištění ploch a komunikací požadavky na monitoring hluku a kvality ovzduší 	

D300	
Plocha rozvoje Letiště Václava Havla Praha	
	<ul style="list-style-type: none"> – koordinace se záměry, které mají potenciálně kumulativní efekt – kompenzační opatření ke snížení zátěže v okolních obcích • Při umisťování nových areálů výroby, skladování nebo občanského vybavení v blízkosti plochy zohledňovat aktuální stav hlukové a imisní zátěže dotčeného území ve vztahu k riziku možného překročení platných hygienických limitů v důsledku umístění nové stavby. • Územní rozvoj obcí, dotčených rozvojem letiště Václava Havla Praha, řešit s ohledem na potřebu zajistit splnění hlukových limitů při vymezování nových ploch pro bydlení včetně ploch smíšených obytných a ploch veřejného občanského vybavení (zejména pro vzdělání a výchovu, sociální a zdravotní služby). • Navrhnout a realizovat opatření k omezení a kompenzaci vlivů hlukové zátěže z letového provozu v zastavěném území obcí dotčených vymezením nového ochranného hlukového pásma. • Za účelem minimalizace vlivů emisí a hlukové zátěže na úsecích s prokázanými vlivy zajistit v ÚPD prostorovou rezervu pro realizaci nezbytných ochranných opatření. • Minimalizovat rozsah záborů ZPF, zejména v I. a II. třídě ochrany. • Minimalizovat vlivy na režim povrchových vod, tj. bezpečné odvedení srážkových vod včetně jejich předčištění do dostatečně vodních recipientů. Umožnit jejich zasakování vegetačními úpravami. Odvádění srážkových vod řešit v rámci kanalizačního systému Letiště Praha/Ruzyně.

PŘÍLOHA 2 :

1. Výtah ze Stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí, MŽP, č.j.:68161/ENV/11 ze dne 26.10.2011:

Opatření pro fázi přípravy a realizace záměru, zkušebního a trvalého provozu záměru Paralelní RWY 06R/24L, letiště Václava Havla Praha

- I. Opatření pro fázi přípravy záměru
 - II. Opatření pro fázi výstavby
 - III. Opatření pro fázi provozu záměru
 - IV. Opatření pro kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí
2. Garance generálního ředitele Letiště Václava Havla Praha a. s. a Ředitele letového provozu s. p. - Opatření ke snížení hluku z provozu letiště Václava Havla Praha po výstavbě paralelní dráhy RWY 06R/24L, zn. GŘ/LOM/5572/2009/RSM/RIZ/ZPR ze dne 5.10.2009

**Výtah ze Stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí, MŽP,
č.j.:68161/ENV/11 ze dne 26.10.2011**

I. Opatření pro fázi přípravy záměru

1. Nedílnou součástí další projektové přípravy záměru budou „Garance generálního ředitele Letiště Praha a.s. a Ředitelství letového provozu s.p. k opatřením ke snížení hluku z provozu letiště Praha Ruzyně po výstavbě paralelní dráhy RWY 06R/24L, zn. GR/LOM/5572/2009/RSM/RIZ/ZPR ze dne 5.10.2009“; uvedené garance musí být jako jedno z doporučení zapracovány do podmínek návazných správných rozhodnutí k výstavbě paralelní RWY 06R/24L.
2. Do kritérií výběrových řízení na technologie související s budoucím provozem budou zahrnuty požadavky na nejnovější technologie, které budou v minimální míře ovlivňovat jednotlivé složky životního prostředí.
3. Na základě závěrů akustické studie a studie vlivů na veřejné zdraví vstoupí oznamovatel do jednání s majiteli obytných objektů v lokalitách Na Samotě a Nad Jenečkem v k.ú. Litovice, obec Hostivice a s majiteli objektů v lokalitě Na Padesátníku; výsledkem těchto jednání může být:
 - dohoda o provedení technických opatření na náklady oznamovatele, a to na základě prověření reálné možnosti ochrany objektů a jejich vnitřních prostor před hlukem technickými (zejména stavebními) prostředky, nebo
 - dohoda o jiném využití dotčených obytných objektů vlastníky (tzv. „rekolaudace“), s poskytnutím součinnosti oznamovatele při zajištění adekvátní náhrady bydlení, nebo
 - dohoda o odkoupení dotčených nemovitostí oznamovatelem.Výběr způsobu řešení v jednotlivých případech bude závislý na konkrétních podmínkách a bude vycházet zejména z představ vlastníků objektů, neboť výsledky hlukové studie nedávají oznamovateli možnost požadovat vyklizení objektů bez souhlasu vlastníků.
4. Z časového hlediska je třeba ze strany oznamovatele vytvořit takové podmínky, aby v případě dohody s vlastníky bytových objektů o zajištění odpovídající bytové náhrady, toto bylo uskutečněno do zahájení provozu na RWY 06R/24L.

5. Počet měřících stanic systému monitoringu hluku bude rozšířen tak, aby umožnil komplexní kontrolu hluku z provozu na všech drahách dráhového systému a z motorových zkoušek letiště Praha Ruzyně.
6. Konečný rozsah ochranného hlukového pásma (OHP) navrhne oznamovatel v rozsahu limitní izofony striktně v souladu s citací § 31 odst. (2) zákona o ochraně veřejného zdraví. Na území limitní izofony vznikne vlastníkům chráněných nemovitostí v souladu se zákonem nárok na provedení protihlukových opatření; konečný návrh OHP předloží oznamovatel k vydání stanoviska oběma kompetentním orgánům ochrany veřejného zdraví (Krajská hygienická stanice Středočeského kraje, Hygienická stanice hlavního města Prahy) před podáním žádosti o vyhlášení nového OHP Úřadu pro civilní letectví v rámci samostatného procesu vydání opatření obecné povahy. Pro návrh OHP je doporučeno následující:
 - součástí návrhu OHP bude zákres limitní izofony pro denní dobu a limitní izofony pro noční dobu,
 - ve vydání opatření obecné povahy se doporučuje respektovat zachování zákresu limitní izofony pro denní dobu a limitní izofony pro noční dobu jako pomůcku pro územně plánovací praxi,
 - OHP navrhnout tak, aby velikost plochy ohraničené limitní izofonou (nové OHP) nebyla větší než velikost plochy ohraničené hranicí stávajícího OHP,
 - v návrhu OHP budou navrženy podmínky jasně kontrolovatelné Úřadem pro civilní letectví.
7. Realizace protihlukových opatření pro splnění hygienických limitů uvnitř staveb u stávajících bytových domů, rodinných domů, staveb pro sociální účely a funkčně podobných staveb, stávajících staveb pro školní a předškolní výchovu a staveb pro zdravotní účely bude provedena na celém území ochranného hlukového pásma do zprovoznění paralelní dráhy 06R/24L.
8. V rámci realizace záměru bude vybudováno nové stání pro motorové zkoušky letadel, opatřené protihlukovým vybavením, které zajistí dodržení limitů hluku z motorových zkoušek letadel v okolí letiště Praha Ruzyně, a to včetně zkoušek s vyvedením na maximální režimy.
9. V rámci další přípravy záměru ve vztahu k minimalizaci rizik souvisejících s možností vizuálního přiblížení v souvislosti s bezpečnou identifikací RWY v okolním světelném prostředí zajistit používání přibližovací soustavy I. kategorie (ALS CAT I) ve všech případech snížené viditelnosti a zhoršených světelných podmínek namísto standardní jednoduché přibližovací soustavy (SALS); světelný obrazec ALS CAT I je dostatečně výjimečný a nezaměnitelný a umožňuje jednoznačnou identifikaci RWY.
10. Zohlednit požadavek na zajištění dostupnosti všech pozemků vně nového areálu letiště; obnovované i stávající zachované polní cesty dle možností doplnit o výsadbu vzrostlých listnatých stromů domácího původu.
11. Zohlednit požadavek na vybudování veřejně přístupné cesty po obvodu areálu letiště, případně v jiné vhodné poloze, která zajistí propojení města Hostivice z ulice Na Samotě na silnici Jeneč – Dobrovíz pro pěší a cyklisty; dále doplnit novou veřejně přístupnou cestu pro pěší a cyklisty, která propojí cestu z Hostivice do Ruzyně s areálem JIH nejlépe po obvodu areálu letiště; současně zachovat dostupnost všech částí lokality Padesátník; v rámci navrhovaných veřejně přístupných cest primárně respektovat zajištění požadavků vyplývajících z bezpečnosti provozu letiště.
12. Veškeré nově budované, respektive překládané komunikace důsledně vybavit chodníky a v místech potřeby realizovat i požadované zastávkové zálivy.

13. V rámci další projektové přípravy záměru koordinovat stavbu RWY 06R/24L s plánovanými dopravními stavbami: Silničním okruhem kolem Prahy - stavbou č. 518, železniční rychlodráhou Praha - Kladno s odbočkou na Ruzyň a prodloužením metra do předprostoru Terminálu sever II a přeložkami plynovodů DN 300 a DN 500 vyvolaných stavbou křižovatky MÚK Ruzyně.
14. Ve vazbě na nárůst výkonů letiště realizací záměru zpracovat dopravní studii, která bude projednána s dotčenými subjekty (zástupci příslušných městských částí a obcí) a která bude řešit dopravní obslužnost předmětného území, včetně návrhu kolejového napojení. Letiště Praha musí být propojeno s centrem města a blízkým okolím kapacitním hromadným dopravním prostředkem nebo kombinací těchto prostředků, jako je např. vlak, metro, tramvaj a podobně. Studie bude obsahovat časový harmonogram realizace této dopravy ve vztahu k rozvoji letiště umožněným realizací záměru. Po nalezení shody plán dopravní obslužnosti realizovat dle projednaného a odsouhlaseného časového harmonogramu tak, aby dopravní situace v dotčené lokalitě byla optimální pro všechny uvedené subjekty.
15. Pro navrhované stavby tunelů předložit příslušným správním úřadům podrobný hydrogeologický, inženýrsko-geologický a geotechnický průzkum.
16. Jako součást následné projektové přípravy předložit projekt sadových úprav respektující bezpečnostní parametry pro provoz paralelní dráhy, který bude již v úvodní fázi konzultován s příslušným orgánem ochrany přírody; výsadbové velikosti stromů budou o obvodu kmene minimálně 12-14 cm ve výšce 1 m nad zemí. Společně s projektovou dokumentací sadových úprav doložit příslušnému orgánu ochrany přírody způsob zajištění povýsadbové péče o dřeviny na dobu nejméně 5 let.
17. V rámci další projektové přípravy vstoupit do jednání s Městskou částí Praha 6 za účelem stanovení ploch kompenzační výsadby v rozsahu kácených prvků dřevin rostoucích mimo les na pozemcích, určených Městskou částí Praha 6 i nad rámec kácené zeleně s cílem naplňování bodu 3.1.3. aktualizovaného Integrovaného krajského programu snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území hlavního města Prahy.
18. V rámci další projektové přípravy zahájit jednání s městem Hostivice o způsobu a realizaci pásu izolační zeleně severně od železniční tratě Praha – Kladno v rozsahu vymezeném platným územním plánem města jako kompenzační opatření za kácenou zeleň.
19. V rámci další projektové přípravy pokračovat v jednáních s Městskou částí Praha 6 a dalšími dotčenými městskými částmi a obcemi o případných kompenzačních opatření nad rámec platné legislativy v rámci programů zaměřených na prevenci a ochranu životního prostředí a na veřejně prospěšné účely a pomoc při rozvoji občanské společnosti a hledat další možnosti k pokrytí požadavků; cílem jednání bude konkretizovat rozsah těchto kompenzačních opatření souvisejících se zvýšenou ekologickou zátěží dotčené lokality.
20. Upřesnit harmonogram stavebních prací a využití nákladní dopravy pro jednotlivé fáze a etapy realizace záměru; upřesnit specifikaci využívaných nákladních automobilů a stanovit využití jednotlivých dopravních tras v závislosti na stavebním postupu a na základě těchto hodnot zjistit akustickou situaci v nejbližších oblastech: Oblast 1 – Na Padesátníku (oblast východně od staveniště) a oblast 2 – Hostivice (oblast jihozápadně od staveniště), které jsou nejbližší ke staveništi; k zásobování stavby využít komunikace výhradně mimo zastavěné území města Hostivice.
21. Podmínkou zahájení výstavby nových zpevněných ploch v rámci stavby Paralelní RWY 06R/24L musí být zahájení provozu rekonstruované ČOV + ČKV JIH při respektování všech podmínek, které vyplynuly ze závěrů zjišťovacího řízení z roku 2007 (č.j.: S-

MHMP-062663/2007/OOP/VI/EIA/325-2/Žá, z podmínek rozhodnutí o umístění této stavby z roku 2009 (č.j.: MCP6 043897/2009) a z povolení ke stavbě tohoto vodního díla z roku 2009 (č.j.: S-MHMP 782477/2009).

22. V rámci další projektové přípravy již řešit odkanalizování prahu THR 06 pouze do letištního kanalizačního systému (variantu odvádění srážkových vod do odvodňovacího systému silnice R6 dále nerealizovat).
23. Specifikovat prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů a případných ostatních látek závadných vodám ze všech předpokládaných aktivit v rámci stavby uvažovaného záměru; tyto ukládat pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s legislativou v oblasti ochrany vod a odpadovém hospodářství.
24. Konkretizovat způsob čištění vozidel vyjíždějících na veřejné komunikace ze staveniště.
25. Vypracovat podrobný záborový elaborát pro odnětí zemědělské půdy podle bonit a kultur.
26. Upřesnit jednotlivé druhy odpadů z výstavby, jejich množství a předpokládaný způsob využití respektive odstranění.
27. V dalších stupních projektové přípravy záměru technicky řešit možné ovlivnění studen S1 a S2 a realizovat opatření pro vyloučení, resp. minimalizaci tohoto vlivu.
28. Mimo nařízené náhradní výsadby řešit další opatření pro posílení ekologické stability krajiny (vč. tvorby nových vhodných biotopů) jako náhrady ekologické újmy s ohledem na ornitologické pásmo letiště a dodržení volného perimetru letiště z důvodu bezpečnosti.
29. V rámci přípravy záměru zrušit RWY 04/22 (část bude zrušena, část se stane pojezdovou dráhou).

II. Opatření pro fázi výstavby záměru

30. Při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby; ve výběrovém řízení zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií).
31. Před zahájením stavby provést místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací; dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu; tato skutečnost bude potvrzena místním šetřením po ukončení stavby.
32. Dodavatel stavebních prací zajistí účinnou techniku pro čištění vozovek, především v průběhu provádění zemních prací; zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti budou minimalizovány; vlastní zemní práce provádět po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném; v případě nepříznivých klimatických podmínek v období zemních prací bude prováděno skrápění příslušných stavebních ploch.
33. Maximální počet jízd staveništní dopravy stanovit na 14 nákladních automobilů za hodinu; stavební činnost z liniových zdrojů realizovat pouze v době od 7 do 21 hodin; v noční době od 22 do 6 hod stavební činnosti z liniových zdrojů nerealizovat; řidiči nákladních aut po příjezdu na stavbu a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor.
34. Před zahájením výstavby budou vypracovány a schváleny „Pokyny pro případ úniku látek závadných vodám pro období výstavby“; s obsahem pokynů budou prokazatelně seznámeni všichni pracovníci stavby; v případě havárie postupovat podle těchto pokynů v souladu s Havarijním plánem letiště Praha Ruzyně; tento materiál bude doložen stanovisky Povodí Vltavy s.p. (se zohledněním vyjádření vydaných Zemědělskou vodohospodářskou správou Kladno), České inspekce životního prostředí, Oblastního

inspektorátu Praha a předložen ke schválení příslušnému vodoprávnímu úřadu; v rámci aktualizace havarijních plánů zohlednit systém informování a varování.

35. Všechny mechanismy, které se budou pohybovat na staveništi, musí být v dokonalém technickém stavu; bude nezbytné kontrolovat je zejména z hlediska možných úkapů ropných látek.
36. Zařízení staveniště vybavit dostatečným množstvím chemických WC.
37. Zajistit důkladnou skrývku orniční vrstvy a podorničí a její uložení na mezideponii, nakládání se skrytou ornicí důsledně realizovat podle pokynů příslušných úřadů ochrany zemědělského půdního fondu.
38. V rámci stavby bude veden o výkopové zemině a případné stavební suti deník, jehož součástí budou doklady vystavené akreditovanou laboratoří; pro nakládání se stavební suti budou rozhodující výsledky analýz stanovené vyhláškou Ministerstva životního prostředí č. 294/2005 Sb., (o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů); pro vytěžené zeminy potom výsledky analýz dle přílohy č. 9 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů; o způsobu využití výkopové zeminy případně stavební suti bude rozhodnuto až na základě provedených rozborů s odkazem na uvedenou legislativu včetně požadavků příslušných národních norem pro letecké stavby, a to i ve vztahu k využití výkopové zeminy umístěné ve vojenském areálu u Hájku.
39. Dodavatel stavby vytvoří v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství; o vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich odstranění nebo využití bude vedena odpovídající evidence; součástí smlouvy s dodavatelem stavby bude požadavek vznikající odpady v etapě výstavby nejprve nabídnout k využití.
40. Smluvně zajistit odstranění nebo využití odpadů pouze se subjekty oprávněnými k této činnosti.
41. Skrývkové práce a přesuny zemin a další stavební práce ve vztahu k ochraně koroptve polní realizovat v souladu se zákonem o ochraně přírody a krajiny (např. nutnost získání výjimky ze zákazů uvedených § 50 zákona o ochraně přírody a krajiny od příslušného orgánu ochrany přírody); konkretizovat v dokumentaci pro územní řízení.
42. Minimalizovaný odůvodněný rozsah kácení dřevin realizovat výhradně v období vegetačního klidu, rozsah kácení stanovit na základě konkrétního zaměření těchto prvků dřevin a přímého jednání a šetření s příslušným orgánem ochrany přírody.
43. Po dobu výstavby záměru budou k zachování určené dřeviny po obvodu stavby účinně chráněny ve smyslu ČSN DIN 18 920 (Sadovnictví a krajinářství - Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech (83 9061)), a po dokončení stavby, před započítím prací nových sadovnických úprav budou odborně ošetřeny renomovanou zahradnickou firmou.
44. Důsledně zajistit rekultivaci všech pozemků, dotčených stavebními pracemi, z důvodu prevence šíření rudérálních druhů rostlin a alergenních plevelů.
45. Ke kolaudaci stavby předložit specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doložit způsob jejich odstranění nebo využití.

III. Opatření pro fázi provozu záměru

46. Maximální možný počet pohybů letadel v charakteristickém letovém dni je stanoven následovně (pro celé letiště Praha – Ruzyně po uvedení záměru do provozu):

- počet pohybů v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin): 820
 - z toho počet pohybů v denní době (06:00 – 22:00): 780
 - počet pohybů v noční době (22:00 – 06:00): 40
47. Počet pohybů v denní době od 06:00 do 22:00 (charakteristický letový den) je možno koordinovat maximálně na 780 pohybů (pro celé letiště Praha – Ruzyně po uvedení záměru do provozu).
48. Letiště Praha Ruzyně bude nadále provozováno jako plně koordinované, souhrnný počet plánovaných (koordinovaných) pohybů v době od 22:00 do 23:59 a v době od 5:30 do 5:59 bude pro jednu konkrétní noční dobu stanoven na max. 40, tj. budou potvrzeny sloty pro max. 40 pohybů (startů a přistání), rozložených do výše uvedených dvou částí noční doby (pro celé letiště Praha – Ruzyně po uvedení záměru do provozu).
49. V noční době od 24:00 do 05:29 bude úplně zastaven letecký provoz; poslední koordinace bude na 23:30; doba mezi 23:30 až 23:59 bude vyhrazena pouze pro zpožděné přílety nebo odlety (pro celé letiště Praha – Ruzyně po uvedení záměru do provozu).
50. Provozovatel letiště Praha Ruzyně bude nepravidelnosti, které by mohly ovlivnit reálný noční provoz (např. zpoždění letadel, rozdíl mezi blokovými a runwayovými časy apod.) minimalizovat v průběhu každého letového dne všemi prostředky, které má k dispozici.
51. V rámci denního provozu bude uplatňována následující preference drah pro vzlety a přistání:
- RWY 06L/24R bude v denní době primárně používána pro vzlety,
 - RWY 06R/24L bude v denní době používána pro přistání (s výjimkou uzavření RWY 06L/24R nebo v případech jiných nezbytných situací),
 - RWY 13/31 nebude v denní době za standardního provozu pro vzlety a přistání používána,
 - vzlety a přistání z a na RWY 13/31 v denní době pouze v případech:
 - kdy je RWY 06L/24R uzavřena pro vzlety a přistání,
 - kdy je RWY 06R/24L uzavřena pro vzlety a přistání,
 - pokud to bude nutné z důvodu bezpečného provedení letu.
52. Pro omezení hluku z nočního provozu budou uplatňována následující opatření:
- RWY 13/31 a RWY 06R/24L budou uzavřeny pro noční provoz s výjimkou následujících případů:
 - vzlet nebo přistání z/na RWY 06R/24L bude možné pouze v případě, že RWY 06L/24R je uzavřena pro vzlety a přistání,
 - vzlet nebo přistání z/na RWY 13/31 bude možné pouze v případě, že obě RWY 06RLR/24LR jsou uzavřeny pro vzlety a přistání, nebo pokud to bude nutné z důvodu bezpečného provedení letu.
 - do nočního provozu letiště Praha Ruzyně budou připouštěna pouze letadla o maximální vzletové hmotnosti do 100 t, vyhovující hlukové kategorii letiště Praha Ruzyně 1 a 2, respektive letadla o maximální vzletové hmotnosti nad 100 t vyhovující hlukové kategorii letiště Praha Ruzyně 1.
 - letecký provoz v noční době bude plánován tak, aby nedošlo k překročení zavedené hlukové kvóty.
53. Minimalizovat uzavírky stávající RWY 06L/24R pouze na nezbytný rozsah z důvodu údržby.
54. Ve vztahu k standardním příletovým a odletovým tratím:

- budou stanoveny optimální standardní příletové tratě (STAR) a standardní odletové tratě (SID) pro vrtulové a proudové dopravní letouny s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou, vybavené odpovídající navigační podporou,
- všechny odlety budou prováděny po SID (standardních odletových tratích) až do průsečíku SID s hranicí vymezeného prostoru povinného dodržování SID,
- dodržování předepsaných trajektorií letu bude kontrolováno a postupně budou zavedeny i sankční poplatky za úmyslné či neodůvodněné nedodržení stanovených trajektorií (STAR a SID).

55. Postupy pro vzlety a přistání budou realizovány následovně:

- způsob provedení vzletu bude upraven podle moderních poznatků o protihlukových postupech,
- postupy pro přiblížení a přistání budou stanoveny tak, aby letadla mohla sestoupit pod stanovenou výšku nad zemí až po nalétnutí do osy dráhy pro přistání.

56. Na letišti bude zaveden systém CDM (Collaborative Decision Making), který umožní přesněji stanovit skutečný čas odletu a tím optimalizovat okamžik spuštění motorů a minimalizovat dobu chodu motorů na zemi.

57. Z hlediska pozemních operací letadel bude brzdění reverzací tahu v noční době zcela zakázáno s výjimkou případů, kdy je to nutné z bezpečnostních důvodů.

58. Provoz pomocných energetických jednotek letadel APU bude povolen pouze na dobu nezbytně nutnou pro připojení pozemního zdroje energie.

59. Systém monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí bude využíván pro informování veřejnosti o hlukové zátěži okolí, o dodržování podmínek ochranného hlukového pásma a o dodržování stanovených postupů ke snížení hluku letadel; bude rozdělen na samostatné závěry ve vztahu k limitům hluku pro denní a noční dobu.

60. Systém monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí bude využíván k důsledné kontrole dodržování optimálních standardních příletových tratí (STAR) a standardních odletových tratí (SID) pro vrtulové a proudové dopravní letouny.

61. Po zahájení provozu na RWY 06R/24L bude systém monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí využit pro kontrolu optimálního rozdělení provozu na paralelních drahách s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou.

62. Bude zajištěna trvalá nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí a výsledků měření v rámci udržování akreditace zkušební laboratoře subjektu, poskytujícího službu monitoringu provozovateli letiště Praha Ruzyně.

63. Součástí monitoringu složek životního prostředí souvisejících se zprovozněním paralelní RWY 06R/24L bude pravidelné periodické ověřování imisní situace zájmového území okolí letiště s využitím mobilní měřicí techniky se zahrnutím oxidu dusičitého, suspendovaných částic PM₁₀ a PM_{2,5} a vybraných těkavých organických látek; rozsah a četnost monitoringu, výběr lokalit a délka periodického měření bude konzultována s příslušnými úřady ochrany ovzduší a úřady ochrany veřejného zdraví.

64. V rámci monitoringu složek životního prostředí pokračovat v monitoringu ovoce a plodin v okolí letiště v rozsahu dosud zpracovávaném VŠCHT Praha, Ústavem chemie a analýzy potravin.

65. V rámci provozního řádu údržby aktualizovat harmonogram čištění příjezdové komunikace od R7 k Terminálům 1 a 2 včetně všech parkovacích ploch, spojovací komunikace mezi Terminálem 3 a Terminály 1 a 2 a vnitřních areálových komunikací letiště Praha Ruzyně z důvodů omezování prašnosti.

IV. Opatření pro kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí

66. Na základě dohody s obcemi a městskými částmi hlavního města Prahy nově dotčených OHP nebo nově ležících v jeho bezprostřední blízkosti, rozšířit systém kompenzačních programů na projekty k ochraně životního prostředí a na rozvoj občanské společnosti i v těchto lokalitách.
67. Plnění opatření pro snížení hluku periodicky vyhodnocovat a zveřejňovat; tyto informace předávat vhodnou formou (např. výroční zprávy) příslušným dotčeným obcím, městským částem hlavního města Prahy, Krajské hygienické stanici Středočeského kraje a Hygienické stanici hlavního města Prahy.
68. Propagovat výchovu k ochraně životního prostředí s cílem snížení užívání automobilů a upřednostnění hromadné dopravy na letiště, na celém území letiště Praha Ruzyně upřednostňovat užívání alternativních zdrojů energie včetně ekologických pohonů vozidel užívaných na odbavovacích plochách.
69. Náhrady za vykácenou zeleň řešit dle požadavků orgánu ochrany přírody včetně přesného určení místa výsadby a druhového složení dřevin.
70. Realizovat náhradní biotopy např. sukcesním zmlazením ve vhodných lokalitách
71. Před realizací záměru realizovat v dohodě s městem Hostivice zemní val (maximální možné výšky) a pás izolační zeleně severně od železniční tratě Praha - Kladno; v této souvislosti využít skládku zemin cca 350 m severně od města Hostivice.

**Opatření ke snížení hluku z provozu letiště Praha / Ruzyně po výstavbě paralelní dráhy
RWY 06R/24L - GARANCE**

K doplnění dokumentace posouzení vlivu záměru paralelní dráhy RWY 06R/24L letiště Praha / Ruzyně na životní prostředí (EIA) byla zpracována hluková studie k roku dosažení cílové kapacity, ve které byly dle požadavku Ministerstva životního prostředí a Ministerstva zdravotnictví uplatněny prvky Akčního plánu letiště Praha / Ruzyně. V této studii se vyskytuje soubor vzájemně provázaných opatření ke snížení hluku z leteckého provozu pro období po zprovoznění paralelní dráhy.

Dodržování těchto opatření bude závazné nejen pro Letiště Praha, a.s., jako stávajícího provozovatele mezinárodního veřejného letiště Praha / Ruzyně, ale i pro jeho případné právní nástupce.

Současné s uvedením předmětné paralelní dráhy do provozu se soubor přiložených opatření a jejich případné rozpracování stane součástí platných předpisů pro provozování mezinárodního veřejného letiště Praha / Ruzyně.

Jedná se o tato opatření – viz. Příloha.



Ing. Miroslav Dvořák
Generální ředitel a předseda představenstva
Letiště Praha, a. s.



Ing. Jiří Pos
člen představenstva
Letiště Praha, a. s.

Letiště Praha, a. s.
K Letišti 6/1019
160 08 Praha 6
9A

Letiště Praha, a. s.
K Letišti 6/1019
P.O.Box 89
160 08 Praha 6

tel. +420 220 111 111
informace@prg.aero
information@prg.aero

Obchodní rejstřík/Commercial Register: Městský soud v Praze, oddíl B, vložka 14003

IČ: 292 44 532
DIČ: CZ282 44 532

**OPATŘENÍ KE SNÍŽENÍ HLUKU Z PROVOZU LETIŠTĚ PRAHA / RUŽYŇĚ
PO VÝSTAVBĚ PARALELNÍ RWY 06R/24L**

garantovaná provozovatelem letiště Praha / Ružyně

a) Omezení hluku z nočního provozu:

- RWY 13/31 a RWY 06R/24L budou uzavřeny pro noční provoz, s výjimkou následujících případů :
 - vzlet nebo přistání z/na RWY 06R/24L bude možné pouze v případě, že RWY 06L/24R je uzavřena pro vzlety a přistání
 - vzlet nebo přistání z/na RWY 13/31 bude možné pouze v případě, že obě RWY 06/24 jsou uzavřeny pro vzlety a přistání nebo pokud to bude nutné z důvodu bezpečnosti letu
- do nočního provozu LKPR budou přípouštěna pouze letadla o MTOW do 100 t, vyhovující hlukové kategorii 1 a 2, resp. letadla o MTOW nad 100 t vyhovující hlukové kategorii 1
- rozsah leteckého provozu v noční době bude omezen na 5 % celkového počtu pohybů v charakteristickém letovém dni v roce dosažení cílové kapacity
- letecký provoz v noční době bude plánován tak, aby nedošlo k překročení zavedené hlukové kvóty
- motorové zkoušky v noční době budou omezeny na nezbytné minimum a budou prováděny pouze na motorovém stání s protihlukovým vybavením

b) Preference drah pro vzlety a přistání

- RWY 06L/24R bude primárně používána pro vzlety
- RWY 06R/24L bude primárně používána pro přistání
- RWY 13/31 nebude za standardního provozu pro vzlety a přistání používána
- vzlety a přistání z a na RWY 13/31 budou možné pouze v případech, kdy je buď RWY 06L/24R nebo RWY 06R/24L uzavřena pro vzlety a přistání nebo pokud to bude nutné z důvodu bezpečnosti letu

c) Standardní příletové a odletové tratě (STAR a SID)

- budou stanoveny optimální standardní příletové tratě STAR a standardní odletové tratě SID pro vrtulové a proudové dopravní letouny s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou, vybavené odpovídající navigační podporou
- všechny odlety budou prováděny po SID (standardních odletových tratích) až do průsečíku SID s hranicí vymezeného prostoru povinného dodržování SID (obdélník okolo OHP) – viz. Obr. 1
- dodržování předepsaných trajektorií letu bude kontrolováno (track monitoring)

d) Postupy pro vzlety a přistání

- způsob provedení vzletu bude upraven podle moderních poznatků o protihlukových postupech
- postupy pro přiblížení a přistání budou stanoveny tak, aby letadla mohla sestoupit pod stanovenou výšku nad zemí až po nalétnutí do osy dráhy pro přistání

e) Pozemní operace letadel

- motorové zkoušky v jiném než volnoběžném režimu budou prováděny pouze na motorovém stání s protihlukovým vybavením
- brzdění reverzací tahu v noční době bude zcela zakázáno s výjimkou případů, kdy je to nutné z bezpečnostních důvodů

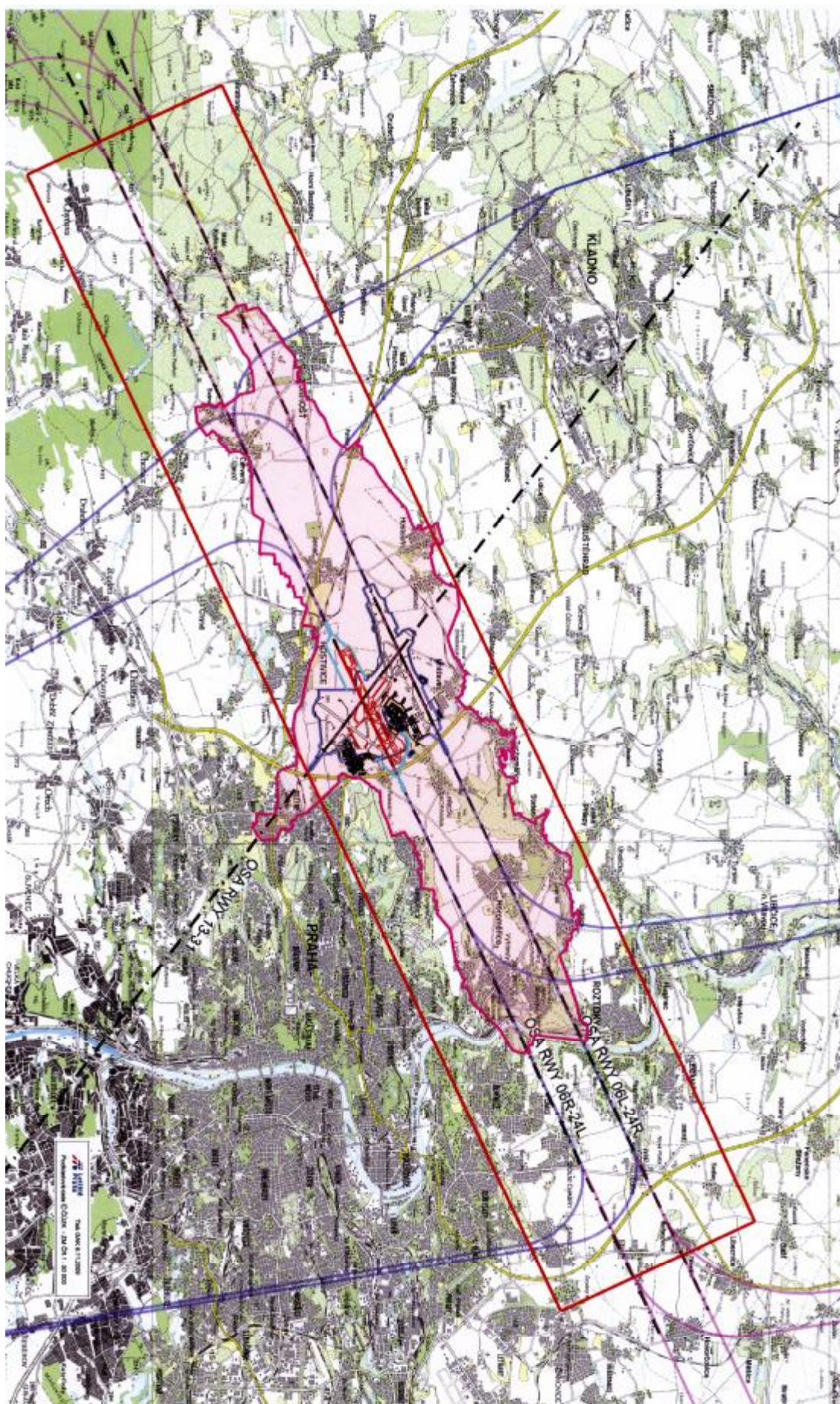
- provoz pomocných energetických jednotek letadel APU bude povolen pouze na dobu nezbytně nutnou pro připojení pozemního zdroje energie

f) Technická opatření

- v rámci dostavby letiště bude vybudováno nové stání pro motorové zkoušky letadel, opatřené protihlukovým vybavením, které zajistí dodržení limitů hluku z motorových zkoušek letadel v okolí LKPR včetně zkoušek s vyvedením na maximální režimy
- počet měřicích stanic systému monitoringu hluku bude rozšířen tak, aby umožnil komplexní kontrolu hluku z provozu na všech drahách dráhového systému letiště Praha / Ruzyně
- na letišti bude zaveden systém CDM (Collaborative Decision Making), který umožní přesněji stanovit skutečný čas odletu a tím optimalizovat okamžik spuštění motorů a minimalizovat dobu chodu motorů na zemi

g) Využití systému monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí

- systém monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí bude využíván pro informování veřejnosti o hlukové zátěži okolí, o dodržování podmínek ochranného hlukového pásma a o dodržování stanovených postupů ke snížení hluku letadel
- systém monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí bude využíván k důsledné kontrole dodržování STAR a SID ve vymezeném prostoru jejich povinného dodržování
- po zahájení provozu na RWY 06R/24L bude systém monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí využit pro kontrolu optimálního rozdělení provozu na paralelních drahách s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou
- bude zajištěna trvalá nezávislá kontrola věcné správnosti provádění monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí a výsledků měření v rámci udržování akreditace zkušební laboratoře subjektu, poskytujícího službu monitoringu provozovateli letiště Praha / Ruzyně



Svazek II



Objednatel:
Středočeský kraj
Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Pořizovatel:
Krajský úřad Středočeského kraje,
Odbor územního plánování a stavebního řádu
Zborovská 11, 150 21 Praha 5

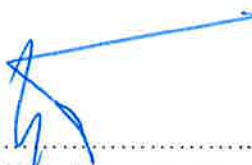



Projektant:
Atelier T-plan, s.r.o.
Na Šachtě 497/9, Praha 7 – Holešovice, 170 00

2. AKTUALIZACE ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE STŘEDOČESKÉHO KRAJE

B. Vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti Natura 2000

K PROJEDNÁNÍ DLE § 39 STAVEBNÍHO ZÁKONA


RNDr. Libor Krajíček
jednatel a ředitel společnosti


Mgr. Eva Volfová
zodpovědný řešitel
autorizace dle § 45i zák. č. 114/1992 Sb.,
ve znění pozdějších předpisů čj. 9778/ENV/15

září 2016
zakázka č. 2015001

Obsah

1	Úvod.....	1
2	Údaje o koncepci.....	2
3	Popis evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.....	4
4	Vyhodnocení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti.....	8
4.1	Vyhodnocení úplnosti podkladů.....	8
4.2	Vyhodnocení vlivů koncepce.....	8
4.3	Vyhodnocení možných kumulativních vlivů.....	10
4.4	Vyhodnocení přeshraničních vlivů.....	10
4.5	Vyhodnocení vlivů na celistvost.....	10
5	Závěr.....	11

Grafická část:

B.I. Vyhodnocení vlivů na ptačí oblasti a evropsky významné lokality

Úvod

Předložené hodnocení je vypracováno podle ustanovení § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Jeho cílem je posoudit vliv 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a zjistit, zda má koncepce významně negativní vliv na předměty ochrany a celistvost evropsky významných lokalit (EVL) a ptačích oblastí (PO).

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje obsahuje několik částí ZÚR Středočeského kraje, které byly zrušeny rozsudky Krajského soudu v Praze a Nejvyššího správního soudu. Tyto části jsou znovu předkládány samostatně.

Vzhledem k tomu, že se jedná se o koncepci ve smyslu ustanovení § 10i zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivu na životní prostředí, v platném znění, podléhá vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

Hodnocení je zpracováno na základě objednávky firmy Atelier T-plan, s.r.o.

Údaje o koncepci

Základní údaje

Název územně plánovací dokumentace:

2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

Objednatel: Krajský úřad Středočeského kraje

Zhotovitel: Ing. arch. Vlasta Poláčková, Urbanistický atelier UP24
ve spolupráci s Hydrosotem Veleslavín, spol. r. o.

Varianty řešení: 2. aktualizace ZÚR SK je zpracována v jedné variantě.

Zdůvodnění: Důvodem 2. aktualizace ZÚR SK je potřeba funkčních ZÚR SK, které budou obsahovat kompletní systém dopravní infrastruktury.

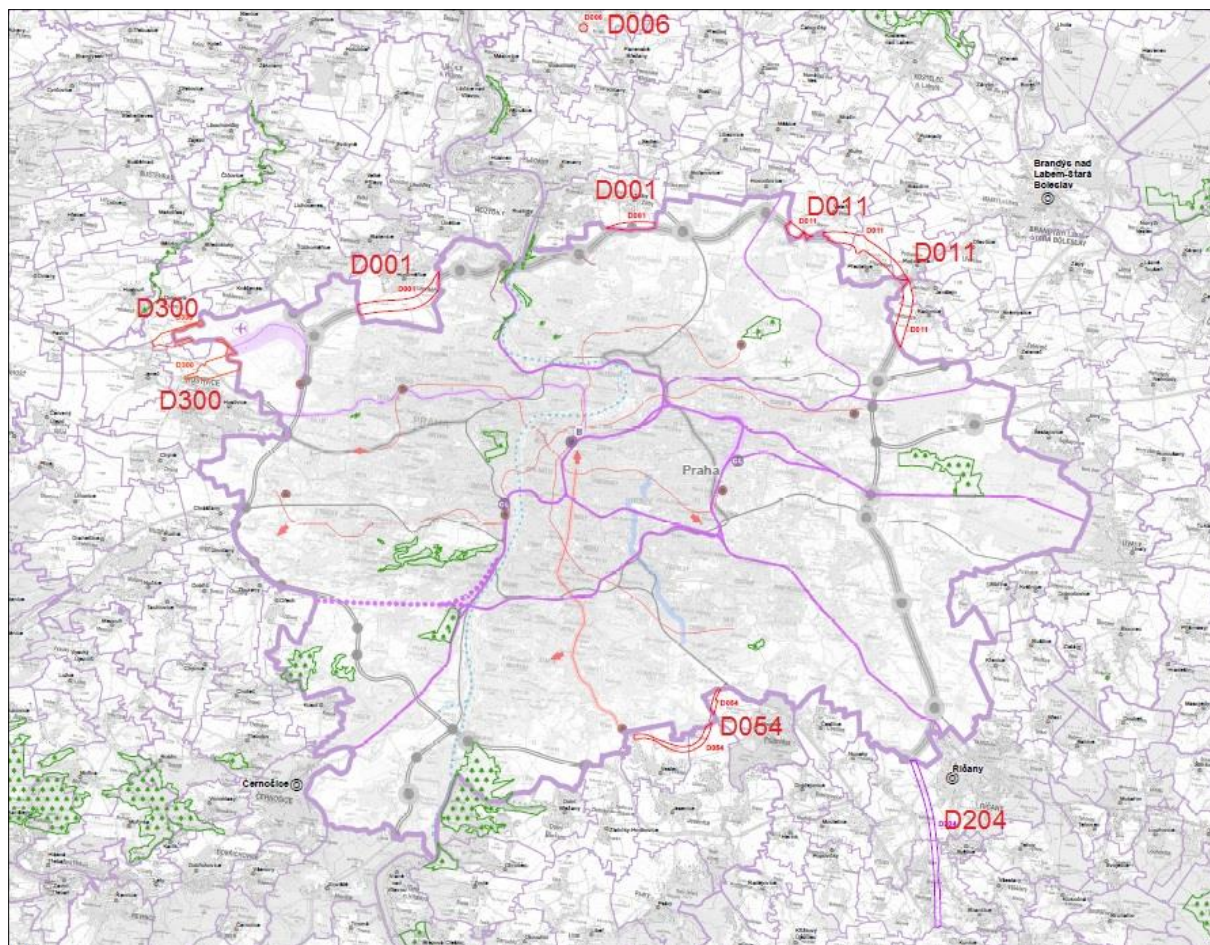
Tento systém byl v ZÚR SK rozsudky Krajského soudu v Praze a Nejvyššího soudu ČR narušen zrušením několika veřejně prospěšných staveb, které jsou jeho významnou součástí. Jedná se o stavby, které mají význam nejenom pro dopravu ve Středočeském kraji, ale dotýkají se významně i zájmů Hlavního města Prahy, zájmů republikových a dokonce i evropských.

2. aktualizace ZÚR SK je zpracována v textové a grafické části.

Obsah koncepce:

Předmětem 2. aktualizace jsou tyto zrušené části Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále též ZÚR SK):

- D001 – Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK)
- D011 – Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Březiněves – D10 (+1x MÚK)
- D006 – doplnění MÚK Odolena Voda
- D054 – propojení Vestec (II/603 – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka
- D204 – železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (úsek Praha – Strančice)
- D300 – plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha)

Obr. 1 Orientační náhled umístění ploch a koridorů

Popis evropsky významných lokalit a ptačích oblastí

Natura 2000 je evropskou soustavou území, která umožňuje zachovat přírodní stanoviště a stanoviště druhů v jejich přirozeném areálu rozšíření ve stavu příznivém z hlediska ochrany nebo popřípadě umožní tento stav obnovit. Na území České republiky je Natura 2000 tvořena ptačími oblastmi a evropsky významnými lokalitami.

Natura 2000 vychází ze dvou směrnic EU, které byly implementovány do zákona č. 114/1992 Sb. novelizací zákonem č. 218/2004 Sb.

- Směrnice Rady 79/409/EEC z 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků (směrnice o ptácích).
- Směrnice Rady 92/43/EEC z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (směrnice o stanovištích).

Ptačí oblasti (PO) se vyhlášují na základě směrnice o ptácích. Vyhlášují se pro druhy ptáků, uvedené v Příloze I směrnice o ptácích. Tyto druhy musí být předmětem zvláštních opatření, týkajících se ochrany jejich stanovišť, s cílem zajistit přežití těchto druhů a rozmnožování v jejich areálu rozšíření. Ptačí oblasti jsou v ČR novou kategorií chráněného území a jsou zřizovány nařízeními vlády.

Evropsky významné lokality (EVL) se vyhlášují na základě směrnice o stanovištích a v ČR požívají základní nebo smluvní ochranu nebo jsou chráněny jako zvláště chráněná území. EVL se vyhlášují pro typy přírodních stanovišť v zájmu Společenství a pro druhy živočichů a rostlin v zájmu Společenství, jejichž ochrana vyžaduje vyhlášení zvláštních oblastí ochrany. EVL jsou obsaženy v tzv. národním seznamu evropsky významných lokalit podle nařízení vlády 132/2005 Sb., který byl vícekrát novelizován nařízeními vlády (301/2007, 371/2009, 318/2013 a 207/2016). Aktuálně je celkový počet EVL v České republice 1112, které pokrývají necelých 10 % její rozlohy. Podle údajů v Ústředním seznamu ochrany přírody k září 2016 na území Středočeského kraje leží nebo do něj alespoň částečně zasahuje 175 EVL.

Nejprve bylo zpracováno prostorové vyhodnocení střetů ploch a koridorů s evropsky významnými lokalitami včetně předpokládaných kumulativních vlivů navazujících částí koridorů.

	Přímý střet	Nepřímé vlivy	Vlivy dalších částí koridoru
D001	-	Emise NOx	EVL Kaňon Vltavy u Sedlce
D006	-	Emise NOx	-
D011	-	Emise NOx	EVL Kaňon Vltavy u Sedlce
D054	-	Emise NOx	-
D204	-	-	EVL Dolní Sázava
D300	-	-	-

Všechny plochy i koridory se nacházejí mimo území EVL a PO, nedochází k přímým střetům.

Mezi dvěma úseky koridoru D001 (již na území Hl. města Prahy) se nachází **EVL Kaňon Vltavy u Sedlce** (znečištění, zastínění, eutrofizace).

Koridor D204 pokračuje přes **EVL Dolní Sázavu** (znečištění).

Koridor D300 se nachází 1 km od **EVL Zákolanský potok**. V této EVL je již překročena úroveň znečištění vody, není možné přivádět jakékoliv další odpadní vody.

Uvedené tři EVL byly identifikovány jako potenciálně dotčené.

Dále byl zvažován vliv emisí NOx, nitrifikace citlivých stanovišť na živinami chudých substrátech. Tento vliv se projevuje plošně, nové silniční stavby přispějí lokálně k nitrifikaci prostředí. Z celého SOKP se vliv týká především lokality **EVL Kaňon Vltavy u Sedlce**. Další lokality výskytu ohrožených stanovišť (např. EVL Zvolská homole, EVL Prokopské údolí) jsou od SOKP poměrně vzdálené a vlivy z nových silničních staveb se tam bezprostředně neprojeví.

Nebudou ovlivněny další lokality.

Popis dotčených EVL

Název:	Evropsky významná lokalita Dolní Sázava
Kód lokality:	CZ0213068
Rozloha:	398,0326 ha

Dolní tok Sázavy mezi ústím Blanice do Sázavy a ústím do Vltavy. Jedna z nejrozsáhlejších lokalit velevruba tupého (*Unio crassus*) v ČR. V nadjezí Sázavy u Týnce nad Sázavou (ř.km 16,9-20,9) žije početná populace hořavky duhové (*Rhodeus sericeus amarus*).

Název:	Evropsky významná lokalita Kaňon Vltavy u Sedlce
Kód lokality:	CZ0210729
Rozloha:	36,8495 ha

Na severním okraji Prahy se nachází několik lokalit zahrnujících nejcennější skalnaté srázy kaňonu Vltavy (Baba, Podbabské skály, Podhoří, Sedlecké skály a Zámky), dohromady tvoří disjunktní lokalitu Kaňon Vltavy u Sedlce. Vzhledem k charakteru podloží, které je tvořeno tvrdými proterozoickými břidlicemi, se zde erozní činností Vltavy vytvořilo hluboké údolí, lemované prudkými skalnatými srázy rozčleněnými řadou bočních roklí.

Jako dotčené předměty ochrany byly vyhodnoceny všechny předměty ochrany EVL Kaňon Vltavy u Sedlce, tzn. typy evropských stanovišť 40A0, 6190, 6210, 8220 a 8230.

Název:	Evropsky významná lokalita Zákolanský potok
Kód lokality:	CZ0213016
	Nařízení vlády č.132/2005
Rozloha:	10,1023 ha

EVL je tvořena tokem Dobrovízského, posléze Zákolanského potoka. Je vymezena od silnice Hostouň – Jeneč až po soutok s Lidickým potokem, dále pak k soutoku s Dřetovickým potokem na obci Kováry.

Vodní tok protéká po celé délce v ploché otevřené krajině Kladenské tabule. Okolní prostředí je pod silným antropogenním tlakem. Jedná se o krajinu s intenzivním zemědělským využitím, většinu agroceenóz pokrývá orná půda. V povodí i přímo na toku leží řada menších sídel, velká část ploch je zastavěná. V území nebo jeho blízkosti jsou vedeny rychlostní silnice a další komunikace.

Na chráněném úseku toku leží několik obtočných nádrží a dvě průtočné. Kvalita vody v potoce je silně zatížena organickým znečištěním a časově i lokálně značně kolísá.

Břehy jsou hlinité, místy technicky upravené, v některých úsecích je vyvinuta křovinná a stromová pobřežní vegetace.

EVL Zákolanský potok je vyhlášena k ochraně jediného předmětu ochrany – raka kamenáče (*Austropotamobius torrentium*).

Vyhodnocení vlivů záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Vyhodnocení úplnosti podkladů

Pro účely hodnocení byly zadavatelem poskytnuty následující podklady:

- 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje – výrok, odůvodnění
- Nařízení vlády č. 318/2013 Sb. - aktuální verze národního seznamu evropsky významných lokalit

Při hodnocení byly využity dlouhodobé znalosti autorů o výskytu typů evropských stanovišť a druhů v dotčených evropsky významných lokalitách (ve všech lokalitách probíhala terénní šetření v letech 2013-2015). Byly využity následující vlastní zpracovaná hodnocení vlivů na EVL a PO:

- Volf, Volfová (2014): Silniční okruh kolem Prahy – kaňon Vltavy. Expertní hodnocení vlivů na EVL a PO. Ms.
- Volf (2015): Územní plán Makotřasy. Hodnocení vlivů koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění

Pro provedení tohoto hodnocení byly tyto podklady shledány jako dostatečné.

Vyhodnocení vlivů koncepce

Hodnoceny byly jednotlivé části koncepce podle následující stupnice významnosti vlivů.

Hodnota	Termín	Popis
-2	Významně negativní vliv	Negativní vliv dle odst. 9 § 45i ZOPK Vylučuje schválení koncepce (resp. koncepci je možné schválit pouze v určených případech dle odst. 9 a 10 § 45i ZOPK) Významný rušivý až likvidační vliv na stanoviště či populaci druhu nebo její podstatnou část; významné narušení ekologických nároků stanoviště nebo druhu, významný zásah do biotopu nebo do přirozeného vývoje druhu. Vyplývá ze zadání koncepce, nelze jej eliminovat.
-1	Mírně negativní vliv	Omezený/mírný/nevýznamný negativní vliv Nevylučuje schválení koncepce. Mírný rušivý vliv na stanoviště či populaci druhu; mírné narušení ekologických nároků stanoviště nebo druhu, okrajový zásah do biotopu nebo do přirozeného vývoje druhu. Je možné jej vyloučit navrženými zmírňujícími opatřeními.
0	Nulový vliv	Koncepce nemá žádný prokazatelný vliv.
+	Pozitivní vliv	Koncepce má pozitivní vliv.

SOKP v části mezi dvěma posuzovanými úseky D001, tedy na území Hlavního města Prahy, prochází lokalitou **EVL Kaňon Vltavy u Sedlce**. Nedochozí k přímému střetu, protože lokalita byla již vymezena bez silničního koridoru. Tento postup při vymezení EVL je v rozporu se směrnicí o stanovištích. Během prováděných terénních průzkumů (Volf, Volfová 2014) bylo zjištěno, že kvalita stanovišť v trase koridoru je nižší, nevyskytují se zde deklarované předměty ochrany.

Mezi nepřímé vlivy záměru lze zařadit zástin mostní konstrukcí, redukci dešťových srážek v pásu pod konstrukcí, dále emise z dopravy a nespecifikované vlivy při výstavbě. Voda z vozovek bude zřejmě odvedena dešťovou kanalizací mimo těleso mostu, a tudíž znečištění chráněných území např. únikem provozních kapalin na mostě lze navrhnout tak, že stanoviště pravděpodobně neohrozí. Redukce dešťových srážek postihne především méně hodnotné biotopy přímo pod mostní konstrukcí, jen okrajově hodnotnější vegetaci. Vliv emisí je vzhledem k umístění záměru na území Prahy méně významný (potvrdit zhodnocením rozptylové studie) a tudíž nejvýznamnější nepřímým vlivem bude zřejmě zastínění, které se bude reálně projevovat pouze na severní straně mostu. Zastíněním budou okrajově dotčeny cenné biotopy (řádově desetiny hektarů). Zastínění může způsobit např. ruderalizaci porostů nebo ústup vzácnějších světlomilných druhů.

Vzhledem k malému rozsahu vlivu zastínění a jeho nižší až střední intenzitě a nízké intenzitě ostatních vlivů byl konstatován mírně negativní vliv.

Plocha rozvoje Letiště Praha/Ruzyně D300 se nachází asi 1 km od Dobrovízského potoka, který je součástí EVL Zákolanský potok. Nejzávažnějším faktorem ohrožujícím další existenci populaci raka kamenáče v Zákolanském potoce je špatná jakost vody. Potok patří k nejvíce znečištěným tokům s výskytem raka kamenáče v České republice. Horní část povodí je silně ovlivněna nečištěnými komunálními vodami z obcí, povodí je navíc hustě osídleno. V současnosti je na celé povodí vyvíjen extrémní tlak ze strany investorů rozsáhlých developerských záměrů. Do povodí v rámci EVL Zákolanského potoka není možné přidávat další odpadní vody. Letiště Praha/Ruzyně v současné době odvádí odpadní vody do Kopaninského a Únětického potoka. Nedojde ke znečištění vody v dotčené EVL. Vliv hodnocen jako nulový.

Navazující část koridoru **D204 je ve střetu s EVL Dolní Sázava**. Hrozí zde znečištění vody při stavebních pracích a při provozu. Vyhodnocen mírně negativní vliv – jsou možná technická opatření k eliminaci vlivu. Křížení železniční trati s tokem Sázavy bude možné jen za takových technických opatření, které vyloučí stavební práce v korytě řeky a vyloučí nebo minimalizují možnost znečištění vodního toku jak při výstavbě, tak při provozu.

Vyhodnocení možných kumulativních vlivů

Již v samotném hodnocení byly zvažovány vlivy celých koridorů příslušných staveb, kumulativní vlivy jsou zohledněny.

Vyhodnocení přeshraničních vlivů

Vzhledem k poloze Středočeského kraje mimo hranice České republiky nedojde k žádným přímým vlivům záměrů obsažených v ZÚR SK, které by měly přeshraniční charakter.

Vyhodnocení vlivů na celistvost

Během hodnocení nebyl zjištěn významně negativní vliv na žádnou EVL ani PO, nedojde k narušení celistvosti žádné lokality.

Závěr

Předložená koncepce „**2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje**“ nemá významně negativní vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

Plochy a koridory obsažené v koncepci musí být podrobně vyhodnoceny podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. v rámci procesu EIA.

Svazek III



Objednatel:
Středočeský kraj
Zborovská 11, 150 21 Praha 5

Pořizovatel:
Krajský úřad Středočeského kraje,
Odbor územního plánování a stavebního řádu
Zborovská 11, 150 21 Praha 5




Projektant:
Atelier T-plan, s.r.o.
Na Šachtě 497/9, Praha 7 – Holešovice, 170 00

2. AKTUALIZACE ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE STŘEDOČESKÉHO KRAJE

**Vyhodnocení dle bodů C – F přílohy č. 5 vyhl. č. 500/2006 Sb.,
ve znění pozdějších předpisů**

Upravená verze před vydáním 2A-ZÚR SK dle § 41 stavebního zákona


.....
RNDr. Libor Krajiček
jednatel a ředitel společnosti


.....
RNDr. Libor Krajiček
zodpovědný řešitel

říjen 2017
zakázka č. 2015001

Zpracovatelský kolektiv

Atelier T-plan, s.r.o.

RNDr. Libor Krajíček

Mgr. Alena Kubešová, Ph.D.

Ing. Tomáš Daněk

Externí spolupráce:

Ing. Pavel Vorlíček (B.I.R.T. spol. s.r.o.)

Ing. Pavlína Levá (B.I.R.T. spol. s.r.o.)

Obsah

C.	Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech.....	1
C.1	Vyhodnocení vlivu 2A-ZÚR SK na hospodářský pilíř	1
1.1.	Vliv na silné stránky hospodářských podmínek.....	1
1.2.	Vliv na slabé stránky hospodářských podmínek.....	5
1.3.	Vliv na příležitosti hospodářských podmínek.....	9
1.4.	Vliv na hrozby hospodářských podmínek	13
C.2	Vyhodnocení vlivu 2A-ZÚR SK na sociální pilíř	16
2.1.	Vliv na silné stránky podmínek pro soudržnost společenství obyvatel.....	16
2.2.	Vliv na slabé stránky podmínek pro soudržnost společenství obyvatel	18
2.3.	Vliv na příležitosti podmínek pro soudržnost společenství obyvatel	21
2.4.	Vliv na hrozby podmínek pro soudržnost společenství obyvatel.....	24
C.3	Vyhodnocení vlivu 2A-ZÚR SK environmentální pilíř	27
3.1.	Vliv na silné stránky environmentálních podmínek.....	27
3.2.	Vliv na slabé stránky environmentálních podmínek.....	30
3.3.	Vliv na příležitosti environmentálních podmínek.....	35
3.4.	Vliv na hrozby environmentálních podmínek	38
D.	Případné vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti ovlivněné navrženým řešením, avšak nepodchycené v UAP, např. skutečnosti zjištěné v průzkumech a rozborech	42
	D011 - Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Březiněves – D10 (+1x MÚK) a D011 Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Březiněves – D10 (+1x MÚK).....	43
	D006 – MÚK Odolena Voda	44
	D054 – Propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka.....	44
	D204 – Železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (úsek Praha – Strančice).....	45
	D300 – Plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha)	46
E.	Vyhodnocení přínosu 2A- ZÚR k naplnění priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území obsažených v politice územního rozvoje	49
D.1	Metodický postup	49
D.2	Vyhodnocení přínosu k naplnění priorit	49
F.	Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – shrnutí.....	58
F.1	Závěry Vyhodnocení vlivů 2A-ZÚR SK na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona (A)	58
1.1.	Hodnocení koncepce 2A-ZÚR SK ve vztahu k cílům ochrany životního prostředí přijatým na vnitrostátní úrovni.....	58
1.2.	Hodnocení ploch a koridorů	58
1.3.	Porovnání variant řešení.....	62

F.2	Závěry vyhodnocení vlivů 2A-ZÚR SK na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (B)	63
F.3	Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech (C)	63
3.1.	Hospodářský pilíř	63
3.2.	Sociální pilíř	64
3.3.	Environmentální pilíř	64
F.4	Vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti ovlivněné navrženým řešením avšak nepodchycené v územně analytických podkladech (D)	65
F.5	Vyhodnocení přínosu k naplnění priorit územního plánování obsažených v Politice územního rozvoje ČR (E).....	66
	Závěr	66

C. VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA SKUTEČNOSTI ZJIŠTĚNÉ V ÚZEMNĚ ANALYTICKÝCH PODKLADECH

Pro vyhodnocení vlivů 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje byly použity skutečnosti, zjištěné v rámci Souhrnné SWOT analýzy uvedené v Rozboru udržitelného rozvoje území Středočeského kraje, 2. úplné aktualizaci, z června 2013.

Vyhodnocení vlivu pak bylo dále zpracováno vůči všem skutečnostem, které byly SWOT analýzou zjištěny.

Cílem vyhodnocení byla identifikace možného vývoje a stavu, jakým můžou ve 2. aktualizaci ZÚR Středočeského kraje řešené části ovlivnit danou skutečnost či jev, identifikovaný v ÚAP a to jak z pozitivního, tak z negativního hlediska.

Vyhodnocení vlivu bylo provedeno verbálně, s ohledem na to, které části 2. aktualizace ZÚR SK danou skutečnost ovlivňují s konstatováním, zda daná část má na skutečnost, uvedenou v ÚAP vliv přímý, nepřímý či vyvolaný. Následně byla vyhodnocena míra ovlivnění dané skutečnosti řešenou částí.

Míra ovlivnění byla vyjádřena hodnotou z pětibodové stupnice (-2, -1, 0, +1, +2), kde hodnota -2 vyjadřuje přímý negativní vliv na danou skutečnost, zjištěnou v ÚAP a hodnota +2 vyjadřuje přímý kladný vliv.

C.1 Vyhodnocení vlivu 2A-ZÚR SK na hospodářský pilíř

1.1. VLIV NA SILNÉ STRÁNKY HOSPODÁŘSKÝCH PODMÍNEK

1. Hlavní město Praha – nejvýznamnější ekonomické centrum republiky – v těžišti území kraje, byť administrativně vyčleněné, významně pozitivně ovlivňuje hospodářství kraje:

- vysoká nabídka pracovních příležitostí v hl. m. Praze,
- odbytiště zboží a služeb,
- kooperace kraje a hlavního města.

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje se dotýká (snad pouze s výjimkou VPS 006 – doplnění MÚK Odolena Voda, která však je součástí Metropolitního regionu) ve všech řešených částech hraničních oblastí s hl. m. Prahou. Lze konstatovat, že řešené části budou mít přímý kladný vliv na posílení významu hl. m. Prahy i zlepšení kooperace mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem. Jedná se zejména o zajištění kvalitnější dopravní infrastruktury z hlediska dosahu hl. m. Prahy a odlehčení dopravy z centra hl. m. Prahy, což může ovlivnit zlepšení využití nabídky pracovních příležitostí i obyvateli ze vzdálenějších oblastí kraje, stejně jako zásobování. Nespornou podmínkou realizace v aktualizaci řešených částí je kooperace Středočeského kraje a hl. m. Prahy zejména na úrovni územního plánování, které má vliv na další (i hospodářský) rozvoj oblastí jak ve Středočeském kraji, tak v hl. m. Praze.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, +2

2. Zejména po r. 2000 zrychlený ekonomický růst (ve většině makroekonomických ukazatelů 2. místo za Prahou včetně přímých zahraničních investic)

Vyhodnocení vlivu:

aktualizace ZÚR Středočeského kraje má na tuto skutečnost nepřímý vliv, obecně lze konstatovat, že jedním z kritérií při lokalizaci investic (nejen) zahraničních investorů je dobrá dopravní dostupnost lokality (spolu s např. dostatečnou kvalifikací pracovní síly). K udržení tohoto trendu (v řadě makroekonomických ukazatelů je konkurencí pro Středočeského kraje Jihomoravský kraj) zlepšení dopravní dostupnosti a propustnosti území přispěje zejména SOKP (z celorepublikového i regionálního hlediska) a MUK Odolena Voda (regionální význam). V národním a mezinárodním měřítku bude další ekonomický rozvoj ovlivňovat Plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, +1

3. Vysoká výkonnost regionu Mladá Boleslav

Vyhodnocení vlivu:

Vysoká výkonnost regionu je mimo jiné podmíněna i dostatečnou dopravní dostupností (zásobování, dojížděka za prací). Ve 2. aktualizaci ZÚR Středočeského kraje řešený SOKP bude mít vliv na dopravní dostupnost silnice D10 (mezinárodní tah E65), na kterou má Mladá Boleslav přímou vazbu. Propojení tohoto tahu s D1 a D5 jsou dosud vedena přes území hlavního města prostřednictvím jihovýchodní části městského okruhu a navazující Štěrboholské spojky. Realizací SOKP dojde k propojení uvedených dopravních tahů mimo město. Tím dojde k odlehčení dopravy centrálního území města a k realizaci tangenciálních vazeb území vně okruhu, tedy i Mladé Boleslavi s ostatními rozvojovými obcemi Středočeského kraje. Toto řešení je má velký význam i vzhledem k velmi špatnému železničnímu spojení Praha – Mladá Boleslav.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, +1

4. Narůstající výkonnost regionu Střední Polabí (osa Nymburk - Kolín – Kutná Hora)

Vyhodnocení vlivu:

Vliv řešených částí 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje na zachování tendence výkonnosti tohoto území je dán dopravní dostupností regionu. Lze konstatovat, že tuto skutečnost ovlivní realizace SOKP, zejména propojením radiálních komunikací, na které jsou uvedené regiony navázány.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, +1

5. Koncentrace ekonomických aktivit v hlavních osách osídlení:

- Praha – Brandýs n. L. - St. Boleslav – Mladá Boleslav – Mnichovo Hradiště
- Praha – Nymburk + Poděbrady – Kolín + Kutná Hora
- Praha – Beroun – Hořovice/Žebrák

- Praha – Odolena Voda – Úžice/Kozomín – Kralupy n. Vlt.
- Praha – Říčany - Benešov

Vyhodnocení vlivu:

ÚAP Středočeského kraje definovaly rozvojová území podél radiál vedoucích do hlavního města a prostory hlavních hospodářských center. Uvedené oblasti jsou mezi tato území zařazena a současně byla vyhodnocena jako území s vysokou ekonomickou výkonností nebo potenciálem. Propojení radiál, na nichž jsou lokalizována je předmětem SOKP a pouze na území Středočeského kraje vedoucím Aglomeračním okruhem (není součástí řešených částí 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje). Na hospodářský rozvoj těchto území bude mít realizace SOKP přímý vliv, a to zlepšení jejich dopravní dostupnosti (bez nutnosti tranzitu hl. m. Prahou).

Ke zlepšení dopravní obslužnosti přispěje MÚK Odolena voda Nová MÚK je navrhována v místě křížení dálnice D8 a silnice III/0087, tedy s přímou vazbou na dnešní areál letiště a výrobní areál Aera Vodochody. V navazujícím území dochází k výraznému rozvoji skladových a komerčních ploch, které jsou vázány výhradně na starou trasu silnice I/8 (dnes II/608) a jejich napojení na D8 je možné pouze z křižovatek MÚK Zdiby a MÚK Úžice. Vzdálenost těchto křižovatek je poměrně značná a činí cca 10 km. To spolu přináší značné dopravní zatížení současné silnice II/608, která prochází zastavěným obytným územím obcí Kozomín, Postřizín a Klíčany. Situování křižovatky v tomto prostoru umožňuje i výrazné zlepšení napojení Odolné Vody na dálnici D8.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, +2

6. Vysoká kvalifikace pracovních sil zejména v zázemí Prahy (Praha-východ, Praha-západ)

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

7. Po Praze nejvyšší průměrné platy a nejvyšší dynamika růstu průměrných platů v ČR

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

8. Velmi nízká nezaměstnanost v regionech (Praha-východ, Praha-západ)

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

9. Velmi vysoký rozsah nové výstavby bytů v některých regionech (Praha-východ, Praha-západ)**Vyhodnocení vlivu:**

S velmi vysokým rozsahem nové výstavby bytů jsou spojeny plochy a lokalizace těchto ploch, které jsou určeny k bydlení. Vliv na tyto plochy, ať již jsou v současné době zastavěné, nebo jsou k obytné zástavbě určeny, lze popsat ve dvou rovinách.

První z nich je možný negativní vliv na zástavbu z hlediska komfortu bydlení – možná hluková či prašná zátěž. 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje řešila úpravy a trasy koridorů s ohledem na zastavěné a zastavitelné plochy. Zde jsou uváděny šířky a trasy koridorů, případně vyhodnocení potřeby nutných technických opatření. Současně koridory zpětně vytvářejí limity pro plochy bytové zástavby.

Druhou rovinou je zajištění dopravní obslužnosti lokalit s vysokým počtem bytů i s ohledem na možnosti navázání různých způsobů dopravy. V případě SOKP lze konstatovat pozitivní vliv na zlepšení dopravní obslužnosti a propustnosti území. Vestecká spojka umožní vyšší využívání SOKP pro vnitroměstské vazby a dále rozvedení cílové regionální dopravy z příměstského prostoru jižně od Prahy. Odlehčena tak bude stávající II/603 (ul. Vídeňská), vedoucí zastavěnými částmi, což zlepší podmínky pro bydlení dotčených obyvatel. Vzhledem k obavám jejího nadměrného zatížení jen její realizace podmiňována realizací úseku SOKP – stavba 511 (Běchovice – dálnice D11).

V případě železniční trati Praha – Bystřice u Benešova se předpokládá zlepšení hromadné dopravy v příměstském území na uvolněné stávající trati.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, +1

10. Dostatek stavebních surovin i zpracovatelských kapacit**Vyhodnocení vlivu:**

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

11. Výkonná dopravní infrastruktura v hlavních koridorech (směry Benešov, Beroun, Kralupy n. Vlt.)**Vyhodnocení vlivu:**

Všechny navrhované záměry mají na tuto skutečnost přímý vliv. Jejich realizací dojde ke zlepšení výkonnosti dopravní infrastruktury.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, +2

12. Existující a postupně doplňované sítě technické infrastruktury, pokrývající základní nároky území bez velmi výrazných deficitů regionálního významu

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

1.2. Vliv na slabé stránky hospodářských podmínek

1. Značná orientace průmyslové výroby na strojírenství, zejména výrobu automobilů

Vyhodnocení vlivu:

Nepřímý vliv, snad jedině realizace MUK Odolena Voda zajistí přístup k další průmyslové a komerční ploše, jejíž využití a investoři by mohli generovat i investice do jiných odvětví. Jako příklad lze uvést Průmyslovou zónu Kozomín, kde je logistika, potravinářství a sklady.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, 0

2. Nedostatečná transformace nevyužívaných výrobních ploch zejména po těžbě, hutnictví, potravinářském průmyslu, bývalých zemědělských areálů, letišť aj.

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

3. Poměrně vysoká nezaměstnanost v některých regionech (SO ORP Mělník, Lysá n. L., Kutná Hora, Čáslav)

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje budou mít na nezaměstnanost vliv nepřímý – jedná se zejména o zlepšení dopravní dostupnosti z hlediska dosahu hl. m. Prahy, které je pro velkou část obyvatel Středočeského kraje zásadním (s výjimkou Mladé Boleslavi) pro dojížděku do zaměstnání. Lze předpokládat, že obyvatelé vzdálenějších obcí vlivem zlepšení dosažitelnosti Prahy by mohli být ochotni cestovat do zaměstnání v Praze.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, +1

4. Nízká nabídka pracovních příležitostí v některých regionech (SO ORP Mělník, Lysá n. L., Kutná Hora, Čáslav, Slaný, Poděbrady, Český Brod, Sedlčany, Votice)

Vyhodnocení vlivu:

Tato skutečnost souvisí zčásti s předchozí. Přímý vliv na vytváření nových pracovních příležitostí v uvedených regionech se řešenými částmi 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nepředpokládá. Lze jen uvažovat, vzhledem k rozsahu investic, s případnou nabídkou pracovních míst pro stavební profese v souvislosti s přípravou výstavby a jejím prováděním.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, +1

5. Nízká ekonomická výkonnost některých regionů (Votice, Č. Brod, Čáslav, K. Hora)

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá vliv na tuto skutečnost v uvedených regionech

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

6. Nízký podíl cestovního ruchu na ekonomice regionů, nevyužitý potenciál kraje pro cestovní ruch a rekreaci (Střední Povltaví, Posázaví)

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost v uvedených regionech

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

7. Vysoký rozsah logistických areálů, zejména v okrese Praha-východ

Vyhodnocení vlivu:

Na rozsah logistických areálů budou mít části, řešené ve 2. aktualizaci ZÚR Středočeského kraje nepřímý, a to zlepšením dopravní propustnosti, zejména v případě SOKP. Tento umožní zejména odlehčení dopravní zátěže hl. m. Prahy průjezdy tranzitní dopravou. Zlepšení dopravní obslužnosti ovšem může mít vliv i na realizaci dalších logistických areálů. V tomto případě je nutné koordinovat jejich rozsah územně plánovací dokumentací.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, -1

8. Vysoká vyjížďka za prací na větší vzdálenosti (do hl. m. Prahy, do Mladé Boleslavi a několika dalších center zaměstnanosti)

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje budou mít na vysokou dojížďku za prací nepřímý – v souvislosti se zlepšením dopravní obslužnosti se dá předpokládat její zvýšení, případně zkvalitnění ve smyslu zkrácení času dojezdu.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, -1

9. Nedostatečná dopravní infrastruktura vzhledem k významu a dynamice rozvoje:

- zejména v příměstském území Pražského regionu - nedokončený silniční okruh kolem Prahy,

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje jsou přímo vyvolané touto skutečností.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, +2

- v prostoru Středního Povltaví,

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost v uvedeném regionu

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

- špatné dopravní propojení měst (hospodářských center) v území severně Prahy,

Vyhodnocení vlivu:

Nepřímý vliv SOKP - svou polohou, kromě propojení vnějších částí Prahy, přispěje i k realizaci tangenciálních vazeb území vně okruhu, tzn. vytvoření potenciálu pro další rozvoj dopravy i na sever od Prahy. MÚK Odolena Voda zlepší dopravní napojení na dálnici D8.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, +1

- nedostatečné parametry silnice I/38, páteře hospodářského koridoru Mladá Boleslav – Nymburk – Kolín – Kutná Hora – Čáslav,

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost v uvedeném regionu

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

- nedostatečné silniční propojení Kolín – Pardubice,

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost v uvedeném regionu

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

- špatné železniční spojení Praha – Mladá Boleslav (hlavní hospodářské póly Stř. Čech),

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost v uvedeném regionu

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

- nevyhovující příměstská hromadná doprava, zejména kolejová.

Vyhodnocení vlivu:

Z řešených částí 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje přímo ovlivní možnosti příměstské dopravy realizace železniční trati Praha – Bystřice u Benešova, kde se předpokládá zlepšení hromadné dopravy (intervalová a taktová regionální doprava) v příměstském území na uvolněné stávající trati. V případě SOKP bude vliv na příměstskou dopravu formou zefektivnění propojení mezi okrajovými městskými částmi nebo obcemi na severu od Prahy a jejich vazeb na terminály metra (stávající Zličín a Černý Most, budoucí Písnice, resp. Jesenice).

Ve 2. aktualizaci ZÚR Středočeského kraje řešená Vestecká spojka má za cíl rozvedení cílové regionální dopravy z příměstského prostoru jižně od Prahy. Odlehčena tak bude stávající II/603 (ul. Vídeňská), vedoucí zastavěnými částmi, což zlepší podmínky pro bydlení dotčených obyvatel. Vzhledem k obavám jejího nadměrného zatížení jen její realizace podmiňována realizací úseku SOKP – stavba 511 (Běchovice – dálnice D11). Současně bude Vestecká spojka umožňovat i rozvedení cílové dopravy od budoucí dálnice D3, z území navazujících na novou trasu dálnice.

Poznámka: V souvislosti s plochami rozvoje letiště Praha/Ruzyně je vhodné zmínit rovněž modernizaci trati Praha – Kladno, která je součástí ZÚR Středočeského kraje (2011) a není předmětem této aktualizace. Důvodem je její přímá vazba na rozvoj letiště a výrazné zesílení možností příměstské dopravy.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, +2

10. Lokální nedostatky v technické infrastruktuře:

- stávající rozmístění distribučních rozvodů 110/22kV neodpovídá očekávanému rozvoji kraje a výhledovým požadavkům na zásobování nových obytných a průmyslových lokalit; v některých lokalitách proto vzniká nebo se v blízké době očekává deficit v zásobování elektrickou energií,
- absence zásobování plynem v některých oblastech,
- nižší procento obyvatel připojených na vodovody a kanalizace pro veřejnou potřebu.

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost v uvedeném regionu

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

1.3. VLIV NA PŘÍLEŽITOSTI HOSPODÁŘSKÝCH PODMÍNEK

1. Zajištění vhodné specializace místní ekonomiky; speciální pozornost a podporu přitom vyžadují dva extrémní typy území:

- zaostávající a slabě osídlené prostory (především okrajová území zvláště v jižní části kraje), kde je potřebné posílení vlastní ekonomické základny především regionálních středisek; dále je zde důležitá podpora mikroregionální dopravní infrastruktury, harmonizace ochrany životního prostředí a zároveň i rozvoje rekreačních funkcí,

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost v uvedeném regionu

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

- naopak v nejvíce exponovaných územích (metropolitní zázemí Prahy, hlavní urbanizované osy) bude potřebné „zvládnutí“ vysoké růstové dynamiky; podmínkou je potřebný rozvoj technické a sociální infrastruktury a zároveň efektivní užití nástrojů územní a regionální politiky v zájmu komplexní koordinace složek dynamického rozvoje (bydlení, rekreace, doprava, služby) a ochrany hodnot krajiny.

Vyhodnocení vlivu:

Ovlivnění této skutečnosti lze předpokládat u dopravy, zejména příměstské, jako jedné ze složek dynamického rozvoje. Vliv je podrobněji rozepsán výše, viz kap. 1.2 odst. 9 (nevyhovující příměstská hromadná doprava).

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, +1

2. Zvýšení podílu terciárního sektoru na ekonomickém profilu kraje včetně služeb pro cestovní ruch

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

3. Rozvoj technologických parků a vědecko-výzkumných center, využívajících vysokou kvalifikaci obyvatel zejména v příměstském území hlavního města Prahy

Vyhodnocení vlivu:

V tomto případě lze jako vliv očekávat synergické efekty, které budou vznikat např. v souvislosti s rozvojem letiště Praha/Ruzyně a zvýšením jeho významu. V okolí letiště jsou rozvojové plochy, jejichž využití je pro výše uvedené aktivity vhodné.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, +1

4. Zřizování podnikatelských inkubátorů

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

5. Využití investičních příležitostí (viz též pasportizace krajského úřadu)

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

6. Transformace nevyužívaných ploch (brownfields) pro nové ekonomické i jiné aktivity (Kladno, Příbram, Benešov, Tuchlovice, Milovice, Velvary, areály v okolí Kolína) aj.

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

7. Plné využití strategické průmyslové zóny Kozomín u Kralup nad Vltavou a průmyslové zóny v Nymburce

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje ovlivní zlepšením dopravní dostupnosti možnosti využívání průmyslové zóny Kozomín, resp. Kozomín – Postřižín – Úžice, která je vázána výhradně na starou trasu silnice I/8 (dnes II/608) a jejich napojení na D8 je možné pouze z křižovatek MÚK Zdiby a MÚK Úžice (vzdálenost těchto křižovatek je cca 10 km).

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, +2

8. Výrazný rozvoj regionu Střední Polabí umožní zlepšení situace v zaostalejších regionech Kutná Hora a Čáslav

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

9. Rozvoj ekonomických aktivit v prostoru Lysá n. L. – Milovice umožní snížení silné vyjížděky za prací

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

10. Posílení významu městské a poznávací turistiky, zlepšení infrastruktury pro cestovní ruch; např. posílení významu regionu Středního Povltaví v souvislosti s výstavbou plavebních stupňů, propojujících stávající přehradní nádrže (souvislá vodní cesta Praha – České Budějovice)

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

11. Realizace dopravních staveb

- silničního okruhu kolem Prahy

Vyhodnocení vlivu:

Tato skutečnost se přímo odráží v 2A ZÚR Středočeského kraje.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, +2

- dálnice D3

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

- zlepšení podmínek (kvality komunikací) pro dojíždku za prací v regionech: Lysá n. L. – Milovice, Kutná Hora, Čáslav

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

12. Realizace železničních staveb:

- trasa Praha – letiště – Kladno
- uvolnění tratí v příměstském pražském prostoru pro příměstskou železniční dopravu výstavbou nových výstupních úseků železničních tratí

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje přímo řeší skutečnost uvolnění železničních tratí v pražském příměstském prostoru v části železniční tratě Praha – Bystřice u Benešova (krajským soudem zrušený úsek Praha – Strančice). V úseku Praha - Strančice bude trať přeložena a díky tomu může být stávající trať uvolněna pro intervalovou a taktovou regionální dopravu.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, +2

13. Výstavba sítí technické infrastruktury v oblastech s deficitem

- posílení zásobování elektrickou energií oblasti Středočeského kraje realizací nových rozvodů a vedení VVN, zejména:
 - rozšíření rozvodny Čechy – Střed
 - výstavba nového vedení 400kV z rozvodny Výškov do rozvodny Čechy Střed
 - v lokalitách s výhledem zvýšené spotřeby elektrické energie jsou navrženy a je připravována výstavba nových napájecích bodů – distribučních rozvodů 110kV a napájecích vedení 110kV
- plynofikace většího rozsahu je navržena v oblasti Rožmitálu p. T., okolí Dobříše, Mšena, Kostelce n. Č. L., Týnce n. L.
- volné kapacity ve zdrojích pitné vody, využitelné k dodávkám vody do nedostatkových území

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

1.4. Vliv na hrozby hospodářských podmínek

1. Nízká diverzifikace ekonomické základny kraje

Vyhodnocení vlivu:

Nepřímý vliv, obecně lze konstatovat, že při vzniku nových zón s potenciálem využití, kteří zvýší diverzifikaci ekonomické základny je nutná i dostatečná dopravní obslužnost. Dobrá dopravní dostupnost je jedním z kritérií (spolu např. s kvalifikací obyvatel), podle kterých se budoucí investoři rozhodují o umístění svých aktivit v dané lokalitě.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, +1

2. Možný pokles významu klíčových odvětví ve Středočeském regionu (strojírenství, zejména výroba automobilů, elektrotechnika)

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

3. Pokračující trend vysoké vyjížďky na velké vzdálenosti za prací

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje budou mít na vysokou dojížďku za prací nepřímý – v souvislosti se zlepšením dopravní obslužnosti se dá předpokládat i její další zvýšení, případně zkvalitnění ve smyslu zkrácení času dojezdu.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, +1

4. Opoždění výstavby dopravní a technické infrastruktury, zejména silniční sítě Pražském regionu a napojovacích silnic k hlavním trasám (D, R)

Vyhodnocení vlivu:

Část významných dopravních staveb je řešena ve 2. aktualizaci ZÚR Středočeského kraje. Tyto stavby byly součástí ZÚR Středočeského kraje (2011), na základě rozhodnutí soudů byly jejich části (nebo celé trasy) zrušeny a realizace tam oddálena. Prodloužení územně plánovacích procesů není jen jediným faktorem, který má vliv na opoždění realizace těchto staveb, mezi další rizika proveditelnosti patří rovněž finanční náročnost, problémy při výkupu pozemků, komplikace při vlastní realizaci apod.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, +2

5. Kritické překročení zatížení elektrorozvodných sítí a dopravní infrastruktury v silně se rozvíjejících prostorech v příměstském pražském prostoru

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

6. Potenciální ohrožení dopravní a technické infrastruktury při krizových situacích (povodně, teroristické útoky)

Vyhodnocení vlivu:

Tato hrozba je omezována v průběhu procesu plánování, realizace i provozu infrastrukturálních staveb, kdy je nutné průběžně v každé fázi tohoto procesu vyhodnocovat potenciální rizika s ohledem na měnící se vnější podmínky. Na základě vyhodnocení je potřeba navrhovat příslušná technická či technologická opatření pro eliminaci těchto rizik. V případě letiště Praha/Ruzyně je účelem zajištění území jednak vytvářet prostor pro budoucí rozvoj letiště, ale také eliminovat následky a případné škody v případě mimořádných událostí. Koridory pro řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje respektují záplavová území.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, -1

7. Těžba štěrkopísků aj. stavebních surovin nad úroveň potřeby Středočeského kraje a hl. m. Prahy

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

8. Degradace zemědělských ploch v důsledku jejich rozsáhlého nevyužívání pro zemědělskou výrobu či udržování krajiny

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje mají na tuto skutečnost přímý vliv. Vlivem realizace všech staveb dochází k záborům zemědělské půdy i zásahům do krajinného rázu. Součástí Odůvodnění 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje je samostatné vyhodnocení v kap. Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu. Lze však konstatovat, že vzhledem k veřejnému zájmu a významu těchto staveb jsou zábory ZPF odůvodněné.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, -2

C.2 Vyhodnocení vlivu 2A-ZÚR SK na sociální pilíř

2.1. VLIV NA SILNÉ STRÁNKY PODMÍNEK PRO SOUDRŽNOST SPOLEČENSTVÍ OBYVATEL

1. Výjimečně příznivá poloha v zázemí Prahy, jakožto nejvýznamnějšího centra národního systému osídlení a navíc i výrazně nejúspěšnějšího rozvojového pólu v transformačním vývoji; důsledky této skutečnosti se komplexně promítají do pozitivního socioekonomického a demografického vývoje celého kraje.

Vyhodnocení vlivu:

Na tuto skutečnost lze uvažovat s nepřímým vlivem řešených částí 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje. Realizace staveb dopravní infrastruktury (SOKP a Plochy rozvoje letiště Praha/Ruzyně, Železniční trať Praha – Bystřice u Benešova) mohou posílit postavení hl. m. Prahy jako národního centra a také v nadnárodním měřítku spolu s navazujícími dopady na Středočeský kraj.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, +1

2. Velmi dobré ekonomické a sociální poměry obyvatelstva – nízká nezaměstnanost, relativně vyšší mzdy

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

3. Příznivá sociální struktura obyvatelstva, kvalifikovanost pracovní síly i nadprůměrná vzdělanostní úroveň obyvatelstva

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

4. Nejvyšší populační růst v ČR a jeho postupné zrychlování; především roste migrační atraktivita kraje, která má pozitivní důsledky jak na věkovou strukturu, tak na úroveň vzdělanosti obyvatelstva

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

5. Postupné, byť silně diferencované přenášení atraktivity Prahy do jejího zázemí kombinované s uplatněním regionálních rozvojových pólů – Mladá Boleslav, některá sídla v užším metropolitním zázemí Prahy, v posledních letech Kolín a další centra.

Vyhodnocení vlivu:

Vliv řešených částí 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje lze na tuto skutečnost označit jako nepřímý a to zlepšením dopravní dostupnosti jednotlivých měst (rozvojových pólů) ve Středočeském kraji. Například realizací SOKP (spolu s aglomeračním okruhem, která není součástí 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje) lze vyloučit komplikované průjezdy Prahou nebo silnicemi nižších tříd při dopravě mezi sídly lokalizovanými severozápadně a severovýchodně od Prahy.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, +1

6. Stabilizovaná regionální organizace – struktura osídlení a hierarchie středisek, komplexita jejich funkcí apod., silná regionální vyšší centra (Mladá Boleslav, Kladno, Kolín-Kutná Hora) a významná střední centra (Příbram, Mělník, Beroun, Kralupy nad Vltavou, Rakovník, Benešov)

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

7. Efektivní územní dělba práce a její rozvíjení – prohlubování výhodné specializace dílčích územních jednotek podle polohových i místních předpokladů.

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

8. Ve vybraných částech kraje mimořádně příznivé podmínky pro bydlení (Benešov, Černošice, Říčany, Brandýs nad Labem - Stará Boleslav); Dolní Poberouní a prostor Říčany – Mnichovice mají mimo jiné i výhodné kolejové spojení s Prahou

Vyhodnocení vlivu:

Vzhledem k lokalizaci částí s příznivými podmínkami pro bydlení je potřebné zajistit rovněž vyhovující příměstskou dopravu – podrobněji viz kap. 1.2 odst. 9 (nevyhovující příměstská hromadná doprava).

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, +1

9. V centrech osídlení dobrá veřejná občanská vybavenost

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

10. V příměstském území Prahy celá řada obchodních a zábavních center, což lze hodnotit z hlediska uspokojování vybraných potřeb obyvatelstva jako pozitivní (negativní vliv na krajinu viz jiné SWOT a negativní vliv na místní obchodní síť viz jiné části textu) například Čestlice, Tuchoměřice (před dokončením)

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

11. Ve vybraných částech kraje mimořádně příznivé podmínky pro rekreaci – v RURÚ bylo vymezeno na území kraje 19 oblastí se zvýšeným významem pro rekreaci

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost. Řešené části týkající se 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje se těchto oblastí nedotýkají.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

2.2. VLIV NA SLABÉ STRÁNKY PODMÍNEK PRO SOUDRŽNOST SPOLEČENSTVÍ OBYVATEL

1. Dílčí problémy vyplývající z vázanosti kraje na hlavní město a z časového předstihu rozvoje Prahy samotné:

- zvýšení pracovní vyjížďky do Prahy v důsledku dočasného snížení ekonomické úrovně po r. 1989 (útlum průmyslové výroby)
- neregulované suburbanizační procesy, což vede lokálně ke ztrátě kvality obytného i krajinného prostředí:
- chybějící koncepce rozvoje (či urbanizace) atraktivních částí kraje (nejsou legislativou dané nástroje pro ovlivňování vývoje)
- zaostávající dopravní, technická a další veřejná - sociální infrastruktura

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje se dotýká ve všech řešených částech hraničních oblastí s hl. m. Prahou, nebo je součástí Metropolitní rozvojové oblasti. Praha je dlouhodobě, vzhledem ke své silné pozici i poloze v centru Středočeského kraje, nabídkou pracovních míst i přirozenou spádovou oblastí, zejména pro širší území Metropolitní rozvojové oblasti. Lze konstatovat, že řešené části budou další vliv na posílení významu hl. m. Prahy. Jedná se zejména zlepšení dopravní infrastruktury z hlediska dosahu hl. m. Prahy, což může ovlivnit využití nabídky pracovních příležitostí i obyvateli ze vzdálenějších oblastí kraje, stejně jako zásobování.

Neregulované suburbanizační procesy jsou ohrožením kvality životního prostředí zejména v částech hraničících s Prahou. 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje se této skutečnosti přímo netýká. Nepřímo, svými koridory o ochrannými pásmy vytváří limity pro další rozvoj zastavitelných území zejména pro zástavbu obytného charakteru a sociální infrastruktury (školy, školky, zdravotnická zařízení apod.).

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, -1

2. Zvyšující se zahraniční imigrace (zvýšení sociální heterogenity a odpovídající snížení autoidentifikace lokálních a mikroregionálních komunit)

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

3. Výrazné regionální rozdíly (nerovnoměrnosti) v dosaženém stavu i ve vývojových tendencích jak z hlediska kvality života obyvatelstva, tak z hlediska intenzity osídlení; dominantním faktorem podmiňujícím tuto diferenciaci je poloha (vzdálenost) vůči Praze a dále i vůči hlavním dopravním a urbanizovaným osám; závažná je především aktuální tendence k dalšímu prohlubování této diferenciaci

Vyhodnocení vlivu:

ÚAP Středočeského kraje definovaly rozvojová území podél radiál vedoucích do hlavního města a prostory hlavních hospodářských center. Propojení radiál, na nichž jsou lokalizována je předmětem SOKP a pouze na území Středočeského kraje vedoucím Aglomeračním okruhem (není součástí řešených částí 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje). Přímou podporovat rozvojová území bude SOKP a Vestecká spojka, a to zlepšením jejich dopravní dostupnosti (bez nutnosti tranzitu hl. m. Prahou a odlehčením radiál). Ke zlepšení dopravní obslužnosti přispěje MÚK Odolena voda Nová MÚK je navrhována v místě křížení dálnice D8 a silnice III/0087, tedy s přímou vazbou na dnešní areál letiště a výrobní areál Aera Vodochody.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, +2

4. **Hlavní problémová území se vytvořila převážně při krajských hranicích (území typu vnitřní periferie), a to především v jižních částech kraje (makrozóna na jih od pomyslné spojnice Příbram – Benešov – Kutná Hora – Čáslav) a v omezeném rozsahu i při hranicích ostatních (zejména obvody: Jesenice, Mšeno, Městec Králové)**

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

5. **Nedostatek kvalitních a dostatečně kapacitních základních a mateřských škol v rychle se rozvíjejících obcích**

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

6. **Přetížení některých území individuálními rekreačními objekty a nevyhovující infrastruktura v těchto lokalitách; tlak na jejich přeměnu na lokality pro trvalé bydlení**

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

7. **Některé závady v regionální organizaci:**

- zhoršená možnost řešení problémů společných pro Prahu a její zázemí
- problematické vymezení některých SO ORP a SO POÚ: Černošice, Votice, Mšeno Jesenice (Rakovník), Křivoklát, Kouřim, Kamenice, Sázava, Týnec n. L., Rožmitál p. T., Sadská,
- slabá nižší centra v příměstském území Prahy – Úvaly, Černošice, Kostelec n. Č. L., Jílové u P., Kamenice, Mnichovice,
- slabá nižší centra na obvodech kraje – Votice, Březnice, Zruč n. S., Městec Králové,
- nízký potenciál některých center ve vztahu k jejich roli v osídlení – Černošice, Votice, Městec Králové,
- úzké administrativní vymezení některých měst (Kladno, Mladá Boleslav, Příbram, Kolín).

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

8. Špatná dostupnost (dopravní obsluha) některých území:

- špatné napojení center na nadřazenou dopravní síť (Kladno – D6, Neratovice – D8, Kralupy n. Vlt. – D8),
- poloha některých center mimo hlavní dopravní koridory – Kladno, Rakovník, Mělník, Nymburk, Vlašim,
- špatné propojení center v severozápadní části Pražského regionu (Beroun, Kralupy n. Vlt. a Slaný s Kladnem),
- nevyhovující kvalita železničního spojení Kladna s Prahou.

Vyhodnocení vlivu:

Části, řešené ve 2. aktualizaci ZÚR Středočeského kraje budou mít na zlepšení dopravní dostupnosti přímý vliv. MÚK Odolena Voda umožní lepší dopravní napojení na dálnici D8 jak vlastní obce, tak průmyslovou a komerční zónu. SOKP, resp. jeho řešené části ve 2. aktualizaci ZÚR Středočeského kraje zvýší potenciál možností dalšího rozvoje dopravy na sever od Prahy.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, +2

2.3. Vliv na příležitosti podmínek pro soudržnost společenství obyvatel

1. Díky sounáležitosti kraje s hlavním městem i díky založeným rozvojovým tendencím mají střední Čechy výrazně nadprůměrné předpoklady pro další růst.

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2A ZÚR Středočeského kraje se přímo dotýkají hraničních oblastí hl. m. Prahy a Středočeského kraje nebo jsou součástí Metropolitní rozvojové oblasti. Lze konstatovat, že řešené části budou kladný vliv na posílení významu hl. m. Prahy i zlepšení kooperace mezi hl. m. Prahou a Středočeského kraje. Jedná se zejména o zajištění kvalitnější dopravní infrastruktury z hlediska dosahu hl. m. Prahy a odlehčení dopravy z centra hl. m. Prahy, což může ovlivnit zlepšení využití nabídky pracovních příležitostí i obyvateli ze vzdálenějších oblastí kraje, stejně jako zásobování. Nespornou podmínkou realizace v aktualizaci řešených částí je kooperace kraje a hl. m. Prahy zejména na úrovni územního plánování, které má vliv na další (i hospodářský) rozvoj oblastí jak v kraji, tak v hl. m. Praze.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, +2

2. Souběžně s tím bude docházet i k posilování metropolitního areálu; hlavní příležitosti a zároveň potřebné podpory jsou trojího druhu:

- nepochybný dynamický růst bude nutné zabezpečit především zásadním zlepšením dopravní, technické i sociální infrastruktury – s cílem posílení **svébytnosti a soběs-**

tačnosti v lokální úrovni i celkové propojenosti v úrovni regionální (metropolitní),

- v souladu s předpokládaným růstem je potřebná další podpora rozvoje kvality lidských zdrojů – vzdělanost, podnikatelská aktivita apod.,
- pravděpodobný další populační růst podmíněný i vyšší zahraniční imigrací bude vyžadovat především rozšíření sociální infrastruktury, realizaci vhodné sociální politiky ve směru k zachování sociální soudržnosti apod.

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje se přímo týkají zabezpečení potřebného dynamického růstu v podobě zásadního zlepšení dopravní infrastruktury v metropolitní oblasti s návazností na individuální i hromadnou dopravu.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, +2

- 3. Využití územní diferenciac (nerovnoměrností) prostřednictvím rozvoje územní dělby práce a adekvátním prohlubováním kooperace (zejména výrobní a zejména mezi silnými a slabými mikroregiony) a vhodné specializace dílčích územních jednotek; to může být cesta k vyrovnávání v socioekonomické úrovni (kvalitě života) obyvatelstva**

Vyhodnocení vlivu:

Dobré dopravní propojení je jednou z částí, která se podílí na vzájemné koordinaci a spolupráci mezi regiony v území. ÚAP Středočeského kraje definovaly rozvojová území podél radiál vedoucích do hlavního města a prostory hlavních hospodářských center. Propojení radiál, na nichž jsou lokalizována je předmětem SOKP a pouze na území Středočeského kraje vedoucím Aglomeračním okruhem (není součástí řešených částí 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje). Podporovat rozvojová území bude SOKP a Vestecká spojka, a to zlepšením jejich dopravní dostupnosti (bez nutnosti tranzitu hl. m. Prahou a odlehčením radiál). Ke zlepšení dopravní obslužnosti přispěje MÚK Odolena Voda.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, +1

- 4. Zvýšení dostupnosti center zaměstnanosti a služeb (včetně posílení hromadné dopravy)**

Vyhodnocení vlivu:

Vliv řešených částí 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje na tuto stránku příležitostí je možné posoudit z hlediska zlepšení dopravní dostupnosti a hromadné dopravy v příměstském regionu Prahy. Tyto aspekty byly popsány v kap. 1.2 odst. 9). Vliv lze jednoznačně označit jako přímý.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, +2

5. Zajištění vhodné specializace místní ekonomiky; speciální pozornost a podporu přitom vyžadují dva extrémní typy území:

- zaostávající a slabě osídlené prostory (především okrajová území zvláště v jižní části kraje), kde je potřebné posílení vlastní ekonomické základny regionálních středisek (např. Příbram, Vlašim, ale i menší střediska jako je Městec Králové nebo Zruč n. Sáz.); dále je zde důležitá podpora mikroregionální dopravní infrastruktury, harmonizace ochrany životního prostředí a zároveň i rozvoje rekreačních funkcí,

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje svými řešenými částmi nemá vliv na tuto skutečnost v uváděných částech kraje, tzn. v okrajových územích. Je však nesporné, že na udržení prosperity regionu má zajištění dopravní dostupnosti zásadní vliv.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

- naopak v nejvíce exponovaných územích (metropolitní zázemí Prahy, hlavní urbanizované osy) bude potřebné „zvládnutí“ vysoké růstové dynamiky; podmínkou je potřebný rozvoj technické a sociální infrastruktury a zároveň efektivní užití nástrojů územní a regionální politiky v zájmu komplexní koordinace složek dynamického rozvoje (bydlení, rekreace, doprava, služby) a ochrany hodnot krajiny.

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje mají přímý vliv na tuto skutečnost. To vyplývá z jejich přímé lokalizace (s výjimkou MÚK Odolena Voda) na hranicích hl. m. Prahy a jejich návaznosti na trasy přímo na území hl. m. Prahy. Z hlediska potřebného rozvoje technické (dopravní) infrastruktury mají řešené části přímý vliv na tuto skutečnost. Komplexní koordinaci složek dynamického rozvoje z hlediska užívání nástrojů územního plánování v oblasti dopravy zajišťuje právě 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje, v tomto případě pouze částí, které byly zrušeny rozsudky soudů. 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje obsahuje zdůvodnění řešených částí, vymezení jejich koridorů a rovněž i zohlednění potřebných technických opatření, která jsou na úrovni podrobnosti odpovídající dané územně plánovací dokumentaci.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, +2

6. Optimalizace plánování rozvoje hl. m. Prahy a obcí v rámci společného metropolitního prostoru

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje se této skutečnosti přímo týkají a jsou ji ovlivňovány. S výjimkou MÚK Odolena Voda dotčené investice leží jak na území Středočeského kraje, tak hl. m. Prahy. Vzhledem k tomu je nutná vzájemná koordinace a úzká spolupráce obou stran k dosažení optimálních parametrů plánovaných částí, jejich časové návaznosti z hlediska budoucího užívání a vzájemné podmíněnosti a rovněž z hlediska investičního plánování.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, +2

7. Vytvoření odpovídajících nižších center osídlení v příměstském území Prahy, schopných saturovat potřeby vlastních obyvatel i svého spádového území (Hostivice, Jesenice)

Vyhodnocení vlivu:

Pro vytvoření nižších center je důležité zejména vybudování nebo udržování potřebné sociální infrastruktury – školy, školky, místní obchodní sítě, zdravotnická zařízení apod. S ohledem na tuto skutečnost lze charakterizovat vliv 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje jako podporující dopravní dostupnost těchto nižších center individuální i hromadnou dopravou.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, +1

8. Zlepšení podmínek pro rekreaci i cestovní ruch doplněním chybějící infrastruktury

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá vliv na tuto skutečnost.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

2.4. VLIV NA HROZBY PODMÍNEK PRO SOUDRŽNOST SPOLEČENSTVÍ OBYVATEL

1. Příliš dynamický a jednostranně orientovaný ekonomický růst v rozšiřujícím se metropolitním zázemí Prahy a event. i v rozvojových osách; zde hrozí při nedostatečné koordinaci růstových tendencí:

- zpoždování výstavby potřebné infrastruktury, zejména dopravní, a následná „přetíženost“ území, která se stane bariérou – především územně technickou bariérou – růstu ekonomiky,

Vyhodnocení vlivu:

Část významných dopravních staveb je řešena ve 2. aktualizaci ZÚR Středočeského kraje. Tyto stavby byly součástí ZÚR Středočeského kraje (2011), na základě rozhodnutí soudů byly jejich části (nebo celé trasy) zrušeny a realizace tak oddálena. Prodloužení územně plánovacích procesů není jen jediným faktorem, který má vliv na opoždování realizace těchto staveb, mezi další rizika proveditelnosti patří rovněž finanční náročnost, problémy při výkupu pozemků, komplikace při vlastní realizaci apod.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, +2

- zhoršování kvality bydlení a ztráta hodnot krajiny v zóně intenzivní suburbanizace:

- další výstavba pro bydlení v malých obcích bez odpovídající sociální infrastruktury a dobré obsluhy hromadnou dopravou v příměstském prostoru, pokud se urbanizace nebude řídit stanovenou koncepcí,
- znehodnocení příměstské krajiny a její přetížení dopravou výstavbou dalších komerčních zón,

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje se této skutečnosti dotýkají nepřímo. Obecně, vzhledem ke zlepšení dopravní dostupnosti jejich realizací, je možné uvažovat s rizikem zvýšení tlaku na rozvoj nových komerčních zón. Zásadní úlohu v souvislosti s výstavbou komerčních zón musí hrát územně plánovací dokumentace a potřeby jednotlivých obcí.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, -1

- zanikání místní obchodní sítě v důsledku nekonkurenceschopnosti s velkými nákupními centry v příměstských prostorech,
- ztráta či snížení rekreačního potenciálu příměstského území Prahy a některých dalších měst,
- narůstání dojížděky do hl. města Prahy pokud zůstanou nevybavená místní střediska v příměstském prostoru Prahy,
- snížení sociální a sídelní stability v metropolitním zázemí.

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na výše uvedené skutečnosti

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

2. Pokles atraktivity středisek s nevyhovující vybaveností

Vyhodnocení vlivu:

Vliv řešených částí 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje na tuto stránku hrozeb je možné posoudit z hlediska dopravní dostupnosti středisek. Zlepšení dopravní dostupnosti a hromadné dopravy v příměstském regionu Prahy. Části, řešené ve 2. aktualizaci Středočeského kraje (SOKP, MÚK Odolena Voda a Železniční trať Praha – Bystřice u Benešova) mohou přispět ke zlepšení, zrychlení a zefektivnění dopravní dostupnosti středisek v regionu.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, +1

3. Další prohloubení územních nerovnoměrností v socioekonomických podmínkách obyvatelstva a odpovídající zvýraznění periferního charakteru řady mikroregionů u krajských hranic v důsledku zaostávání v budování infrastruktury i ve vytváření kooperativních vazeb mezi silnými a slabými mikroregiony (emigrace, stárnutí obyvatelstva, zvýšená nezaměstnanost apod.)

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje svými řešenými částmi nemá vliv na tuto skutečnost v uváděných částech kraje, tzn. v okrajových územích. Je však nesporné, že na udržení prosperity regionu má zajištění dopravní dostupnosti zásadní vliv.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

4. Další oslabování významu některých center mimo hlavní dopravní trasy

- Votice – poloha mimo budoucí D3
- Městec Králové – značná vzdálenost od D11

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje svými řešenými částmi nemá přímý vliv na tuto skutečnost.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

5. Další vylidňování periferních oblastí (západní Rakovnicko, jižní Benešovsko aj.)

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje svými řešenými částmi nemá přímý vliv na tuto skutečnost.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

6. Kolaps dopravní infrastruktury v důsledku neexistence efektivní hromadné dopravy

Vyhodnocení vlivu:

Vliv řešených částí 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje na tuto stránku hrozeb je možné posoudit z hlediska zlepšení dopravní dostupnosti a hromadné dopravy v pří městském regionu Prahy. Tyto aspekty byly popsány v kap. 1.2 odst. 9).

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, +1

7. Nenaplnění rozvojových ambicí obcí (jen částečné využití vymezených zastavitelných ploch)

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje svými řešenými částmi nemá přímý vliv na tuto skutečnost.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

C.3 Vyhodnocení vlivu 2A-ZÚR SK environmentální pilíř

3.1. Vliv na silné stránky environmentálních podmínek

1. Z hlediska geologického je území kraje poměrně stabilní, co se týče tektonických poruch, svahových deformací, vulkanické činnosti apod.

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

2. Naprostá většina území se nachází v rozmezí příznivého ročního úhrnu srážek 500 až 650 mm.

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

3. Kraj se vyznačuje dostatkem vodních ploch a toků všech typů.

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

4. Pokles emisí do všech složek životního prostředí

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje, tj. plochy a koridory dopravní infrastruktury (s výjimkou D204), budou v území, kam jsou vymezeny producenty emisní zátěže. Jsou však vymezeny převážně mimo zastavěná území měst a obcí. SOKP (D001, D011) pomůže odvést ze silně urbanizovaného území hl. m. Prahy a některých obcí Středočeského kraje zejména tranzitní dopravu a tím přispěje k zlepšení kvality ovzduší ve městě. Vestecká spojka pomůže odvést část dopravy ze silně zatížené II/603 na dálnici D1 a R1 jakožto kapacitnější komunikace. Koridor D204 železniční infrastruktury se ve vztahu ke kvalitě ovzduší projeví též kladně (podpora hromadné dopravy, alternativa vůči silniční dopravě – převedení části zátěže ze silnic na železnici). Záměry silniční a železniční dopravy budou spojeny s převažujícími pozitivními vlivy na území.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, +2/-2

5. Postupný rozvoj systémů minimalizace vzniku, třídění a recyklace odpadů

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

6. Pestrost přírody středních Čech, velmi vysoká biologická rozmanitost druhů rostlin a živočichů

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje jsou zpravidla vymezeny do území vyznačujícím se nižším přírodním potenciálem, do oblastí významně urbanizovaných nebo intenzivně zemědělsky využívané krajiny v předpolí města Prahy. Nicméně je nutno předpokládat, že např. při přechodu vodních toků a jejich niv mohou být ovlivněny stanovištní podmínky, což může mít dopad na biologickou rozmanitost území. V intenzivně využívané krajině jsou vodní toky a jejich nivy považovány za cennější lokality.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, -1

7. Vysoký podíl území s výjimečnými přírodními hodnotami a unikátním krajinným rázem

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje se dotýkají území s nižším přírodním a krajinným potenciálem. Jsou vymezeny v územích významně urbanizovaných nebo intenzivně zemědělsky využívaných (charakter sídelní a příměstské krajiny). Na území Středočeského kraje nedojde k ovlivnění výjimečných přírodních hodnot nebo území s unikátním krajinným rázem. Vymezené plochy a koridory dopravní infrastruktury se v krajině budou uplatňovat jako nové antropogenní jevy.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, -1

8. **Poměrně hustá síť území ochrany přírody: zvláště chráněných území, ptačích oblastí, evropsky významných lokalit, přírodních parků; řada lokalit předmětem speciálního typu ochrany**

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nezasahují do zvláště chráněných území, lokalit Natura 2000 či přírodních parků. V tomto směru tedy nedojde k významnému ovlivnění výjimečných přírodních hodnot na území Středočeského kraje. Pouze v případě PP Hrnčířské louky (ornitologická lokalita) nelze vyloučit střet vozidel s letícími ptáky (D054). Nepřímý vliv je dále předpokládán u SOKP a PP Housle. Vymezené plochy a koridory dopravní infrastruktury se v krajině budou uplatňovat jako nové antropogenní jevy.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, -1

9. **Poměrně velké zastoupení dalších cenných území krajiny – krajinné památkové zóny, přírodně cenné bývalé vojenské prostory, oblasti se zachovalou strukturou venkovských sídel**

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost. Plocha pro rozvoj letiště Praha/Ruzyně D300 leží nedaleko vesnické památkové rezervace Dobrovíz, která je jednou ze zástupců regionu lidové architektury při severozápadním okraji Prahy. Využitím vymezené plochy pro rozvoj letiště Praha/Ruzyně (D300) nebudou uvedené kulturní a krajinné hodnoty ovlivněny.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

10. **Obdělávaná kulturní krajina s významným rekreačním potenciálem**

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost. Krajina v okolí hl. m. Prahy je vlivem urbanizačních procesů považována za významněji antropogenně přeměněnou (charakter sídelní a příměstské krajiny). Rekreační potenciál, resp. prostupnosti území, může být novými liniovými dopravními stavbami částečně ovlivněn.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, -1

11. **Vysoký přírodní potenciál pro zemědělství, včetně speciálních kultur (chmel a vinná réva)**

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje budou spojeny s trvalým zábořem kvalitních zemědělských půd v I. a II. třídě ochrany (především D001, D011, D300). Plochy a koridory jsou zpravidla vymezeny na intenzivně obdělávané zemědělské půdě. Řešením 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje dojde k ovlivnění ZPF, jakožto jedné ze složek životního prostředí, čímž bude potenciál pro zemědělství snížen. Chmelařské a vinařské oblasti na území Středočeského kraje nebudou nijak dotčeny.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, -2

12. Značná část ZPF plní mimoprodukční funkce**Vyhodnocení vlivu:**

Řešením 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje dojde liniovými dopravními stavbami k fragmentaci zemědělské půdy a urbanizaci území na ně vázaných (zejména D001, D011, D054). V dotčených prostorech dojde ke snížení produkčních funkcí ZPF. Posíleny budou funkce mimoprodukční. Izolované enklávy ZPF v rámci zastavěných území nebo zastavěnými územími obklopené budou své produkční funkce postupně ztrácet z důvodu ztížených podmínek jejich hospodárného zemědělského využití (obtížná přístupnost, urbanizační tlak, tvorba příměstské zeleně, apod.).

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, +2

13. Pestré přírodní podmínky se odrážejí v zastoupení 7 přírodních lesních oblastí**Vyhodnocení vlivu:**

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

14. Zlepšování druhové skladby lesů**Vyhodnocení vlivu:**

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

3.2. Vliv na slabé stránky environmentálních podmínek**1. Zatížení CHKO Český kras těžbou vápenců**

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

2. Silné zatížení území soutoku Labe a Vltavy těžbou štěrkopísků

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

3. Dosud nevyřešené následky těžby v prostoru po hlubinném dobývání uranu na Příbramsku a černého uhlí na Kladensku

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

4. Vysoká hluková zátěž zejména v okolí frekventovaných komunikací

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje budou zdroji akustické zátěže a zároveň jsou umisťovány do území, které je vlivy z dopravy již nyní významněji ovlivněno. V tomto ohledu nelze vyloučit nárůst hlukové zátěže území zejména v prostorech přiléhajícím k nově vymezeným záměrům. V případě SOKP je jeho primární funkcí odvedení tranzitní dopravy mimo hl. m. Prahu. Vestecká spojka odvede část dopravy ze silnice II/603, procházející zastavěnými územími, na dálnici D1 a R1. V přepočtu na počet obyvatel ovlivněných nadměrným obtěžováním hlukem v Praze a podél Vídeňské ulice (II/603) vůči území kam jsou plochy a koridory vymezeny tedy dojde k celkovému snížení negativních vlivů na obyvatelstvo z dopravy. Záměry silniční a železniční dopravy budou spojeny s převažujícími pozitivními vlivy na území.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, +2/-2

5. Přetrvávající nadlimitní emise zejména do ovzduší a vody u některých škodlivin

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje budou producenty emisní zátěže (s výjimkou D204). V územích, kam jsou vymezeny, může dojít k částečnému nárůstu produkovaných škodlivin. Nicméně tyto plochy a koridory jsou vymezeny mimo zastavěná území. V případě realizace SOKP a Vestecké spojky dojde k snížení emisní zátěže na

území hl. m. Prahy a podél Vídeňské ulice (II/603). Tj. silně urbanizovaném území, kde dopravně významně zatížené komunikace procházejí zastavěnými územími. Koridor železniční infrastruktury D204 je vymezen za účelem podpory hromadné dopravy a dalšímu rozvoji kolejových systémů jako alternativě vůči automobilové dopravě. Záměry silniční a železniční dopravy budou spojeny s převažujícími pozitivními vlivy na území.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, +2/-2

6. Eutrofizace vodních nádrží

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje (plochy a koridory dopravní infrastruktury) budou producenty emisí NO_x, což v konečném důsledku může mít negativní vliv na eutrofizaci vodních nádrží.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, -1

7. Pomalé uplatňování systémů minimalizace, separace a recyklace odpadů

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

8. Svým podílem v rámci ČR se Středočeský kraj řadí mezi kraje s nadprůměrnou produkcí odpadů.

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

9. Dosud systémově neúplná síť území ochrany přírody, zejména chráněných území, přírodních parků a prvků ÚSES

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

- 10. Střední Čechy jsou jedním z nejvíce urbanizovaných a industrializovaných celků České republiky (urbánní znečištění, koncentrace dopravy a významných komunikací, živelná výstavba průmyslových, logistických, obchodních a komerčních zón a obytných souborů ve volné krajině v okolí hlavního města).**

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje, zejména pak plochy a koridory D001, D011, D054 a D300, které lze z dopravního hlediska považovat za významné, dále posílí negativní trend urbanizace území v okolí Prahy. Je nutno předpokládat, že podobně jako u jiných významných dopravních staveb (např. D8, D6, D7 apod.) i v těchto případech dojde k nárůstu rozvojových ploch pro průmysl, logistiku či komerci podél SOKP, Vestecké spojky nebo letiště Praha/Ruzyně.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, -2

- 11. Tzv. proces suburbanizace - zvláště v příměstském pražském prostoru; krajina je považována za zdroj, který je možné vyčerpat; dochází tak k nevratné spotřebě krajiny a přírody a místy i ke znehodnocení podmínek pro bydlení a další lidské aktivity.**

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje jsou vymezeny v území s nižším přírodním a krajinným potenciálem, v území silně ovlivněných urbanizačními procesy. Využití vymezených ploch a koridorů dopravní infrastruktury lze považovat za další z impulsů suburbanizace příměstského pražského prostoru. Lze očekávat vznik nových průmyslových, logistických a komerčních ploch ve vazbě na SOKP a požadavky na rozvoj bydlení v obcích, které budou z důvodu výstavby SOKP snadněji dopravně dostupnější ve směru k hl. městu Praze.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, -2

- 12. Masová rekreace bez odpovídající infrastruktury (zejména individuální pobytová)**

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

- 13. Poloha hlavního města Prahy v těžišti kraje vyvolává soustavné požadavky na nezemědělské využití ZPF, čímž se mimo jiné snižuje možnost jeho produkčního využití a snižuje spektrum jeho mimoprodukčních funkcí.**

Vyhodnocení vlivu:

Řešením 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje dojde k fragmentaci zemědělské půdy liniovými dopravními stavbami a urbanizací na ně vázanou (zejména D001, D011, D054).

V těchto dotčených prostorech dojde ke snížení produkčních funkcí ZPF. Posíleny budou funkce mimoprodukční. Izolované enklávy ZPF v rámci zastavěných území nebo zastavěnými územími obklopené budou své produkční funkce postupně ztrácet z důvodu ztížených podmínek jejich hospodárného zemědělského využití (obtížná přístupnost, urbanizační tlak, tvorba příměstské zeleně, apod.). Tlak na jejich nezemědělské využití je proto nutno předpokládat.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, -2

14. V zemědělsky nejúrodnější části kraje – v Polabí (POÚ Kutná Hora, Kolín, Pečky, Český Brod, Týnec nad Labem, Nymburk a Mladá Boleslav) byl zjištěn nepříznivý trend – vyšší úbytek ZPF.

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost (dané POÚ nejsou jejím řešením dotčeny).

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

15. Nízký podíl lesů a trvalých travních porostů.

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje jsou vymezeny do území o nízké lesnatosti. Navrhované řešení se dotýká drobných lesních enkláv ve vymezených plochách a koridorech. Potenciální zásahy do lesů budou malého rozsahu. Lze předpokládat, že v podrobnějším měřítku přípravy záměrů bude možné vlivy na lesy minimalizovat nebo vyloučit. 2A-ZÚR SK nijak neovlivní nízké zastoupení trvalých travních porostů na území kraje.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, -2

16. Trend snižování podílu TTP v členitém území POÚ Příbram, Rožmitál pod Třemšínem a Březnice.

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost (dané POÚ nejsou jejím řešením dotčeny).

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

17. Snižování podílu chmelnic v typicky chmelařské oblasti POÚ Rakovník

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost (daný POÚ není jejím řešením dotčen).

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

18. Vysoké procento zornění

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje liniového charakteru se budou podílet na fragmentaci obdělávané zemědělské půdy. Lze předpokládat, že produkční schopnosti zemědělské půdy budou postupně snižovány, neboť podmínky pro hospodárné obdělávání půdy budou ztíženy (tvorba izolovaných enkláv ZPF, obtížný přístup na zemědělské pozemky apod.). Naopak pravděpodobně dojde k podpoře mimoprodukčních funkcí ZPF a tím i snížení procenta zornění.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, +1

19. Špatná prostupnost krajiny daná jak zemědělskou velkovýrobou, tak živelným rozvojem zástavby

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje, zejména liniového charakteru (D001, D011, D054, D204) budou krajinu v okolí Prahy dále fragmentovat. Na významné komunikace typu SOKP, Vestecká spojka nebo i letiště Praha/Ruzyně se bude pravděpodobně vázat další rozvoj spojený s průmyslem, logistikou či komercí. Je tedy nutno předpokládat, že díky těmto vlivům bude celková prostupnost krajiny dále snížena.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, -2

3.3. Vliv na příležitosti environmentálních podmínek

1. Využití ploch po těžbě ke zvýšení přírodního potenciálu ekologicky labilního území a pro rekreaci

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

2. **Snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí: rozvojem hromadné dopravy osob (větší využití kolejových systémů), větším využíváním železniční dopravy (lepší služby a její integrace do příměstského dopravního systému), vytvářením podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu.**

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje vymezuje koridor železniční dopravy D204 (součást IV. tranzitního koridoru), který díky vyšším traťovým rychlostem umožní rychlejší vzájemné spojení Prahy a jižních Čech (včetně vazeb na Rakousko). Dojde tedy k podpoře hromadné dopravy na úkor dopravy individuální (automobilové).

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, +2

3. **Postupné snižování imisí i emisí škodlivin do všech složek životního prostředí**

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje, tj. plochy a koridory dopravní infrastruktury, budou zdroji emisní zátěže (s výjimkou D204). Jsou však vymezeny mimo zastavěná území. SOKP bude dále odvádět ze silně urbanizovaného území hlavního města a obcí Středočeského kraje tranzitní dopravu, čímž přispěje ke zlepšení kvality ovzduší na jeho území. Vestecká spojka odvede část dopravy ze silně zatížené II/603 procházející zastavěnými územími na D1 a R1. Železniční koridor D204 přispěje k podpoře hromadné dopravy a bude alternativou vůči dopravě automobilové, čímž také dojde k snížení emisní zátěže území. Záměry silniční a železniční dopravy budou spojeny s převažujícími pozitivními vlivy na území.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, +2/-2

4. **Zlepšení kvality vodních toků výstavbou kanalizačních systémů a ČOV**

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

5. **Přehodnocení vymezení ploch ochrany přírody (zejména rozsahu přírodních parků)**

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

6. Systémové doplnění ploch ochrany přírody a krajiny (zejména ÚSES)

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

7. Podpora vzniku a rozšiřování "zelených klínů" kolem měst, popř. "zelených prstenců", které by přispěly ke zvýšení prostupnosti krajiny, zejména ve vzdálenosti cca 30-50 km od centra Prahy

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

8. Využití specifických přírodních podmínek chmelařských a vinařských oblastí (tato potenciální výhoda by se rozvojem sídelní struktury neměla ztratit, i když v současné době, zejména chmel, se obtížně prosazuje na trhu komodit).

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

9. V části nadměrně využívaného území (POÚ Kolín a Roztoky) se zvyšuje koeficient ekologické stability (KES) stejně jako i v části intenzivně využívaného území (POÚ Hořovice, Brandýs nad Labem, Týnec nad Labem a Kolín).

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje (D001, D011) jsou vymezeny na území POÚ Roztoky a Brandýs nad Labem. Zejména při křížení vodních toků včetně jejich niv nelze vyloučit ovlivnění stanovištních podmínek a tím i snížení KES v dotčených obcích (nárůst ekologicky nestabilních ploch – zpevněných ploch). V jinak silně urbanizované a místy intenzivně obdělávané krajině lze nivy vodních toků považovat z hlediska ochrany přírody a krajiny za cennější lokality.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, -1

3.4. Vliv na hrozby environmentálních podmínek

1. Ohrožení Českého krasu těžbou vápenců a území říčních niv těžbou šterkopísků

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

2. Pokračování trendu nárůstu automobilové dopravy s negativním vlivem na celkovou kvalitu prostředí, nedostatečná podpora veřejné hromadné dopravy

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje budou zdroji hlukové a emisní zátěže. Zároveň jsou umisťovány do území, které lze z hlediska hygieny prostředí již nyní považovat za zatížené. Nicméně vymezením SOKP (D001, D011) dojde k odvedení především tranzitní dopravy ze silně urbanizovaného území hl. m. Prahy a některých obcí Středočeského kraje a Vestecká spojka (D054) převede část dopravy ze zatížené silnice II/603 na dálnici D1 a R1. Záměry silniční a železniční dopravy budou spojeny s převažujícími pozitivními vlivy na území. Vymezením koridoru železniční dopravy D204 je dále podporován význam hromadné dopravy jakožto alternativa vůči dopravě individuální (automobilové). Vzhledem k poloze hlavního města v centru Středočeského kraje, jakožto správního centra ČR, je nutno předpokládat, že v území může dojít k dalšímu nárůstu automobilové dopravy (např. ve vztahu k dalšímu rozvoji průmyslu, logistiky či komerce podél významných komunikací). Záměry silniční a železniční dopravy budou spojeny s převažujícími pozitivními vlivy na území.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, +2/-2

3. Nárůst letecké dopravy negativně působící na životní prostředí (zejména rozvoj letiště Ruzyň)

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje vymezuje nové rozvojové plochy letiště Praha/Ruzyň D300. Využitím vymezených ploch může dojít k nárůstu intenzit letecké dopravy včetně negativních vlivů s tím spojených (akustická zátěž území, snížení kvality obytného prostředí, apod.). Zároveň pravděpodobně dojde k přerozdělení stávajících intenzit na novou paralelní RWY.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, -2

4. Neprovádění sanace a rekultivace starých ekologických zátěží

Vyhodnocení vlivu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje nemá přímý vliv na tuto skutečnost.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

5. Hrozba povodní, zejména pokud nebudou dodržovány zásady protipovodňové ochrany

Vyhodnocení vlivu:

V případě některých části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje (koridory D011, D054) dochází k přechodu záplavových území vodních toků. Nicméně jde o vodoteče nižšího řádu, kde jednotlivá záplavová území zpravidla nejsou plošně rozsáhlá a kopírují linii vodního toku přibližně v šíři jeho koryta. Bezpečné přechody přes záplavová území lze zajistit dostatečně kapacitními mostními objekty. Nárůst povodňového ohrožení území v důsledku řešení 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje není předpokládán. Nicméně nárůstem zpevněných povrchů dojde k omezení zasakování srážkových vod a vzniku urychleného povrchového odtoku. Tyto vody bude nutné bezpečně odvést do blízkých recipientů.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, -1

6. Zrychlený povrchový odtok a snižující se schopnost vodní retence krajiny v důsledku rozsáhlého zpevnění ploch, vznik lokálních přívalových odtoků, snížení retenčního potenciálu krajiny v důsledku vytváření nových liniových bariér

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje budou spojeny s nárůstem zpevněných ploch, čímž dojde k omezení vsaku srážkových vod a urychlenému povrchovému odtoku. Stavby liniového charakteru ovlivní dráhu soustředěného povrchového odtoku, zejména na svazích o větší sklonitosti.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, -2

7. Trend klesající lesnatosti v POÚ Kralupy nad Vltavou a Hostivice, kde je lesnatost v nejnižší kategorii, pod 15 %

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje 2 nemají přímý vliv na tuto skutečnost (dané POÚ nebudou jejím řešením dotčeny). Plocha D300 je vymezena v POÚ Hostivice, nicméně nebude spojena s negativními vlivy na lesy.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Bez vlivu, 0

8. **Pokračující trend ubývání krajinného prostoru včetně zemědělského půdního fondu zejména v území ve vazbě na hlavní město Prahu a větší města (dopravní stavby, výstavba průmyslových, logistických a obchodních zón, výstavba tzv. suburbií, těžba), další zástavba na „zelené louce“ (greenfields)**

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR středočeského kraje, zejména liniového charakteru, budou fragmentovat krajinu v okolí města Prahy, tj. krajinu silně urbanizovanou, místy intenzivně zemědělsky využívanou. Dojde k trvalým záborům ZPF. Zároveň je nutno předpokládat, že vymezené koridory pro komunikace typu SOKP či Vestecké spojky, ale i rozvoj letiště Praha/Ruzyně na sebe budou vázat aktivity spojené s rozvojem průmyslových, logistických a obchodních zón. Jejich realizace bude spojena s dalším ubýváním krajinného prostoru v okolí hlavního města Prahy.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, -2

9. **Přeměna těžiště regionu (ČR) na místy homogenizovanou plochu tzv. „sídelní kaše“, srůstání a propojování jednotlivých sídel do „nekonečné“ pásové a kobercové zástavby zejména podél komunikací a ve vazbě na hlavní město Prahu a větší města**

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje, zejména podél SOKP a Vestecké spojky lze vnímat jako další z impulsů pásového rozvoje zástavby pro bydlení, průmyslové, logistické nebo komerční účely.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, -2

10. **Fragmentace krajiny v důsledku zahušťování dopravní a technické infrastruktury - vliv na faunu, flóru a ekosystémy; omezení migrační schopnosti živočichů a snižování prostupnosti krajiny**

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje budou spojeny se zahušťováním stávající sítě dopravní infrastruktury. Bude prohlouben proces fragmentace příměstské krajiny včetně omezení její migrační prostupnosti.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Přímý vliv, -2

11. Ztráta či narušení krajinného rázu výraznými technickými zásahy do volné krajiny (stožáry větrných elektráren a mobilních operátorů a nové trasy VVN, velkoplošné rozvojové lokality, plochy fotovoltaických elektráren)

Vyhodnocení vlivu:

Řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje, zejména podél SOKP a Vestec-kou spojku lze vnímat jako další z impulsů vzniku velkoplošných rozvojových lokalit.

Charakter vlivu a míra ovlivnění:

Nepřímý vliv, -1

D. PŘÍPADNÉ VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA JINÉ SKUTEČNOSTI OVLIVNĚNÉ NAVRŽENÝM ŘEŠENÍM, AVŠAK NEPODCHYCENÉ V UAP, NAPŘ. SKUTEČNOSTI ZJIŠTĚNÉ V PRŮZKUMECH A ROZBORECH

Územně analytické podklady Středočeského kraje, resp. jejich 2. aktualizace z června 2013 obsahují údaje o stavu a vyhodnocují stav území. Slouží zejména jako podklad pro pořizování územně plánovací dokumentace a pro vyhodnocování vlivů územně plánovací dokumentace na udržitelný rozvoj. Sledována jsou témata tří základních pilířů udržitelného rozvoje – environmentálního, ekonomického a sociálního.

Předmětem 2. aktualizace jsou zrušené části Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále též ZÚR SK). Tyto stavby byly zrušeny soudními rozhodnutími Krajského soudu v Praze. Důvodem zrušení byly v případě:

- D001 – Silniční okruh kolem Prahy (dále též SOKP) úsek Ruzyně - Březiněves (+2x mimoúrovňová křižovatka, dále MÚK), nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů a vlivů na veřejné zdraví.
- D011 Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Březiněves – D10 (+1x MÚK), nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů.
- D006 – doplnění MÚK Odolena Voda, nedostatečné vyhodnocení na veřejné zdraví.
- D054 – propojení Vestec (II/603 – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka, nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů a vlivů na veřejné zdraví.
- D204 – železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (rozhodnutím Krajského soudu v Praze zrušený úsek Praha – Strančice), zjištěný rozpor s PÚR ČR a nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů.
- D300 – plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha), dále jen letiště Praha/Ruzyně, nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů a vlivů na veřejné zdraví.

Posuzovány jsou vlivy na udržitelný rozvoj území – environmentální, hospodářské a ekonomické podmínky. Pro komplexnost vyhodnocení, vzhledem k převažujícímu charakteru staveb (liniové dopravní stavby) je žádoucí provést posouzení řešených částí 2. aktualizace ZÚR SK z hlediska veřejného zájmu.

Vzhledem k tomu, že pojem veřejný zájem je pojmem neurčitým, a jeho definice není jasně dána. Ve vztahu ke stavbám je využíván zejména v souvislostech s vyvlastňováním pozemků, nicméně tento důvod není cílem zpracovaného posouzení. Cílem toho posouzení je vymezení a určení intenzity veřejného zájmu jako odůvodnění realizace stavby a její potřebnosti a prospěšnosti pro společnost. Z tohoto důvodu byl sestaven okruh témat, který posoudí míru veřejného zájmu u každé části řešené ve 2. aktualizaci ZÚR SK s ohledem na míru podrobností a měřítek, ve kterých je zpracovávána. Jedná se o:

- lokalizaci dané stavby s ohledem na to, zda je možno zvolit jiné řešení umístění jejího koridoru,
- určení významu stavby – místní, regionální, nadregionální, republikový či mezinárodní, s ohledem na veřejnou infrastrukturu,
- míru přínosů realizace daného záměru pro většinu dotčených obyvatel s ohledem na sociální a hospodářské podmínky.

D011 - SILNIČNÍ OKRUH KOLEM PRAHY (SOKP) ÚSEK BŘEZINĚVES – D10 (+1X MÚK) A D011 SILNIČNÍ OKRUH KOLEM PRAHY (SOKP) ÚSEK BŘEZINĚVES – D10 (+1X MÚK)

1. Lokalizace dané stavby s ohledem na to, zda je možno zvolit jiné řešení umístění jejího koridoru

Vedení koridoru SOKP bylo ověřováno ve dvou variantách, které jsou podrobněji popsány a vyhodnoceny ve 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje – odůvodnění, textové části.

Varianta „severní“ je vedena po území Středočeského kraje. Obce, které jsou touto variantou dotčeny, s jejím umístěním nesouhlasí, je v rozporu s jejich územními plány a i s již realizovaným rozvojem zastavěných, převážně obytných, ploch. Severní koridor by pro obyvatele znamenal zásadní zásah do stability území a znehodnocení jejich přírodního i obytného bohatství, které vedlo k intenzivnímu rozvoji zástavby (zejména obytné) po roce 1990. SOKP vedený v tomto koridoru vyžaduje další vyvolané investice, což klade nároky na další změny územně plánovacích dokumentací i zásahů do již stabilizovaných území.

Na rozdíl od severní varianty byla pro vedení okruhu v severozápadním sektoru Prahy územní rezerva pro sledována více než 50 let a není tedy novou skutečností ani pro vlastníky pozemků a nemovitostí. Navrhované řešení rovněž eliminuje nepříznivé dopady na životní prostředí (tunely, hlukové bariéry). Územní rezerva pro tuto trasu (i když v odlišných šířkách koridorů) je vedena i v územních plánech obcí Středočeského kraje, kterými koridor SOKP prochází (Horoměřice, Zdiby, Veleň, Přezletice, Podolanka Jenštejn a Radonice).

Z výše uvedeného je možné konstatovat, že severní varianta vedení SOKP je velmi obtížně realizovatelná, oproti vedení okruhu v severozápadním sektoru.

2. Určení významu stavby – místní, regionální, nadregionální, republikový či mezinárodní, s ohledem na veřejnou infrastrukturu

Význam SOKP je nesporný. PÚR České republiky ve své 1. aktualizaci uvádí dokončení SOKP jako jeden ze zásadních rozvojových předpokladů pro Metropolitní rozvojovou oblast Praha. V článku (99) je vymezen SOKP jako propojení tras mezinárodní a republikové dopravy na rozhraní hl. m. Prahy a Středočeského kraje. Důvodem vymezení je převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města, účelná distribuce zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti a součást TEN-T. 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje vymezuje SOKP jako veřejně prospěšnou stavbu.

3. Míra přínosů realizace daného záměru pro většinu dotčených obyvatel s ohledem na sociální a hospodářské podmínky

Z hospodářského hlediska je SOKP jednou z investic, které podpoří rozvoj Metropolitní rozvojové oblasti Praha. Dopravní význam této stavby je nesporný i z celorepublikového měřítka. SOKP umožní zejména odlehčení dopravní zátěže hl. m. Prahy průjezdy tranzitní dopravou. ÚAP Středočeského kraje definovaly rozvojová území podél radiál vedoucích do hlavního města a prostory hlavních hospodářských center. Uvedené oblasti jsou mezi tato území zařazena a současně byla vyhodnocena jako území s vysokou ekonomickou výkonností nebo potenciálem. Propojení radiál, na nichž jsou lokalizována, je předmětem SOKP a pouze na území Středočeského kraje vedoucím Aglomeračním okruhem (není součástí řešených částí 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje). Na hospodářský rozvoj těchto území bude mít realizace SOKP přínos zlepšením jejich dopravní dostupnosti (bez nutnosti tranzitu hl. m. Prahou).

S ohledem na sociální podmínky bude vyloučena tranzitní doprava ve vnitroměstském prostoru se všemi dopady, které vyvolává dopravní zátěž na obyvatele těchto částí města. SOKP bude mít vliv i na příměstskou dopravu formou zefektivnění propojení mezi okrajovými

městskými částmi nebo obcemi na severu od Prahy a jejich vazeb na terminály metra (stávající Zličín a Černý Most, budoucí Písnice, resp. Jesenice). Vymezení koridoru pro SOKP bylo ve 2. aktualizaci ZÚR SK navrhováno s ohledem na limity území, kterými prochází – jedná se převážně o zúžení koridoru oproti předchozím návrhům, nebo navržení technických opatření (tunelové vedení, mosty). Koridor SOKP se zčásti dotkne půd s 1. nebo 2. třídou ochrany. Tyto zábory lze odůvodnit právě vysokou mírou veřejného zájmu.

D006 – MÚK ODOLENA VODA

1. Lokalizace dané stavby s ohledem na to, zda je možno zvolit jiné řešení umístění jejího koridoru

Mimoúrovňová křižovatka leží na území města Odolena Voda, v místě křížení dálnice D8 a silnice III/0087. V současné době pro dopravní obslužnost letiště Vodochody, výrobní areál Aera Vodochody i rozvíjející se komerční zóny podél D8 (Průmyslová zóna Kozomín) slouží MÚK Zdiby a MÚK Úžice, vzdálené od sebe cca 10 km. Umístění MÚK musí splňovat dané normy pro její umístění s ohledem na vzdálenost od stávajících křižovatek a zároveň se nepředpokládá vytvoření připojení letiště či průmyslové zóny na D8 novou komunikací. MÚK je uváděna v platném územním plánu Odolene Vody i v konceptu nového územní plánu.

2. Určení významu stavby – místní, regionální, nadregionální, republikový či mezinárodní, s ohledem na veřejnou infrastrukturu

Výstavba MÚK Odolena Voda bude mít regionální význam, s ohledem na její účel, kterým je zajištění dopravní dostupnosti letiště a komerčních ploch. Současně bude umožněn lepší přístup do samotné obce Odolena Voda.

3. Míra přínosů realizace daného záměru pro většinu dotčených obyvatel s ohledem na sociální a hospodářské podmínky

Křižovatka bude mít přímou vazbu na areál letiště a výrobní areál Areo Vodochody. Současně dojde ke zlepšení přístupnosti komerčních ploch podél D8, které jsou dostupné po II/608 vedoucí zastavěnými částmi obcí. Dojde tak ke snížení dopravní zátěže současné i budoucí. Lepší přístupnost zejména komerčních zón bude mít pozitivní vliv na zájem potenciálních investorů - dobrá dopravní dostupnost je jedním z kritérií (spolu např. s kvalitací obyvatel), podle kterých se budoucí investoři rozhodují o umístění svých aktivit v dané lokalitě. V souvislosti s transformací letiště na mezinárodní a rozvojem komerční zóny se dá rovněž předpokládat vymisťování firem z center sídel na komerční plochy, či jejich využívání pro vzdělávací centra.

D054 – PROPOJENÍ VESTEC (II/603) – ÚJEZD (D1), TZV. VESTECKÁ SPOJKA

1. Lokalizace dané stavby s ohledem na to, zda je možno zvolit jiné řešení umístění jejího koridoru

Navrhovaná Vestecká spojka umožňuje propojení dnešní silnice II/603 a dálnici D1. Spojka bude významná pro snížení dopravního zatížení v ul. Vídeňská, ze které bude doprava zčásti převáděna na dálnici D1. Spojka rovněž uleví od dopravní zátěže obyvatelům Šeberova a Hrnčíř. Svou trasou umožní vyšší využívání SOKP pro vnitroměstské vazby a po stavbě dálnice D3 bude rovněž rozvádět cílovou dopravu od této dálnice. Její realizace je 2. aktualizací

ZÚR Středočeského kraje podmíněna stavbou SOKP – stavba 511 (Běchovice – dálnice D11).

Stavba se ve Středočeském kraji dotýká tří obcí – Vestce, Jesenice a Průhonice. Variantní řešení byla posuzována při zpracování ÚP VÚC Pražského regionu v roce 2006. Vestecká spojka je součástí územně plánovací dokumentace obcí již od poloviny 90. let. Záměr a trasování Vestecké spojky jsou tedy poměrně dlouhodobě známé a stabilizované. Posuzování a tvorba dalšího variantního řešení by znamenala zásah do stabilizovaných částí obcí, vyžadovala by zásahy do územně plánovací dokumentace, dle volby trasy i do zastavěných či zastavitelných ploch. Z tohoto důvodu je variantní řešení trasy prakticky neproveditelné.

2. Určení významu stavby – místní, regionální, nadregionální, republikový či mezinárodní, s ohledem na veřejnou infrastrukturu

Realizace Vestecké spojky bude mít výrazný regionální význam, pro obce Středočeského kraje, ležící při jihovýchodní hranici s Prahou a příslušné pražské části. Stavba je určena pro rozvedení zejména cílové dopravy, s vyloučením tranzitní a nákladní dopravy.

3. Míra přínosů realizace daného záměru pro většinu dotčených obyvatel s ohledem na sociální a hospodářské podmínky

Vzhledem ke své charakteristice nebude mít Vestecká spojka výraznější hospodářský význam. Její význam spočívá v rozvedení cílové dopravy z příměstského prostoru jižně od Prahy a po jejím vybudování, i od dálnice D3. Její realizaci tak lze vyloučit jevy s nadměrné dopravy v současné době dotčených obcích a městských částech. Stavba Vestecké spojky je ve 2. aktualizaci ZÚR Středočeského kraje z důvodu obav z nadměrného zatížení podmíněna realizací úseku SOKP – stavby 511 (Běchovice – D11).

D204 – ŽELEZNIČNÍ TRATĚ PRAHA – BYSTRICE U BENEŠOVA (ÚSEK PRAHA – STRANČICE)

1. Lokalizace dané stavby s ohledem na to, zda je možno zvolit jiné řešení umístění jejího koridoru

Veřejně prospěšná stavba se týká tratě č. 220, 221 Praha – Benešov – České Budějovice – Horní Dvořiště (IV. transitní železniční koridor). Koridor je součástí sítě TEN – T s cílem jeho zásadní přestavby, což představuje jeho zdvojkolejnění, elektrifikaci a zajištění podmínek pro zvýšení traťové rychlosti. Současný stav po již provedené optimalizaci, která umožňuje zvýšení rychlosti na 90 – 110 km/hod je dlouhodobě nevyhovující. Možnost zkapacitnění koridoru v úseku Praha – Strančice – Benešov – Bystřice u Benešova pro rychlost 200 - 250 km/hod je možná přeložením tohoto úseku tratě do nového koridoru, na který bude navazovat modernizovaný úsek Bystřice u Benešova – Votice s rychlostí až 160 km/hod (část Benešov – Votice je již ve fázi realizace). Po realizaci přeložky bude moci být stávající trať úseku Praha – Strančice – Benešov – Bystřice u Benešova intenzivněji využívána pro intervalovou a taktovou regionální dopravu.

Při zpracování ZÚR Středočeského kraje (2011) byly posuzovány dvě varianty řešení. Rozdíly mezi těmito variantami byly hodnoceny v rámci SEA, ve kterém nebylo možné určit výhodnější variantu z hlediska životního prostředí. Varianta, která je součástí 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje, byla zvolena s ohledem na výsledky komplexního vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území. Vybraná varianta se více vyhýbá sídlům a má lepší předpoklady na menší náročnost z hlediska technického řešení i z hlediska vazeb trati a napojení Benešova.

2. Určení významu stavby – místní, regionální, nadregionální, republikový či mezinárodní, s ohledem na veřejnou infrastrukturu

Vlastní přeložka trati má jednoznačně nadregionální význam. Trať je součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T) a IV. železničního koridoru, procházejícímu severojižně územím Čech s návazností na Rakousko a Německo. Politika územního rozvoje České republiky ve své 1. aktualizaci vymezuje v č. (85) koridor C-E551 Praha – Benešov – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště – hranice ČR / Rakousko (– Linz) z důvodu zvýšení atraktivity a kapacity železniční dopravy na hlavních mezinárodních tazích, zařazených do tranzitních železničních koridorů. Splnění požadavků TEN-T, AGC a AGTC. Současně je v čl. (57) vymezena rozvojová osa OS6 Praha – Benešov – Tábor – České Budějovice – hranice ČR / Rakousko (– Linz), která zahrnuje obce mimo rozvojové oblasti, s výraznou vazbou na významné dopravní cesty, tj. silnici I/3 a železniční trať č. 220. Rozvojové území bylo v této ose vymezeno z důvodu ovlivnění připravovaným pokračováním dálnice D3, připravovanou rychlostní silnicí R3 na hranice ČR/Rakousko, železniční tratí č. 220 (IV. tranzitní železniční koridor) a spolupůsobením center Benešov, Tábor a Soběslav. Navazuje na rozvojovou osu v zahraničí.

Posílení regionálního významu se bude týkat přeložkou uvolněné tratě, na které bude vyloučeno pro příměstskou dopravu limitující společný provoz dálkové a regionální dopravy v jednom koridoru. Zavedením intervalové a taktových spojů dojde k výraznému zlepšení příměstské dopravy.

3. Míra přínosů realizace daného záměru pro většinu dotčených obyvatel s ohledem na sociální a hospodářské podmínky

Z hospodářského hlediska je realizace IV. tranzitního koridoru jednou z investic, které spolu s připravovanou dálnicí D3 podpoří vazbu na dopravní infrastrukturu v území rozvojové osy OS06. Dopravní význam této trati je vzhledem k jeho vazbám na sousední státy nadregionální. Přeložkou uvolněná trať zlepší dopravní obslužnost příměstské dopravy a vazby na hl. m. Prahu.

S ohledem na zachování kvality bydlení a potenciálních střetů s existující nebo chystanou zástavbou v úseku hranice Prahy – Strančice navrhuje 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje vedení tratě převážně v tunelech. Výjimkou bude vedení tratě v prostoru mezi sídly Otice, Světlice a Svojšovice, kde je koridor tratě navržen tak, aby nekolidoval se stávající nebo navrhovanou zástavbou i přírodními prvky (ÚSES).

D300 – PLOCHA ROZVOJE LETIŠTĚ PRAHA/RUZYŇ (LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA PRAHA)

1. Lokalizace dané stavby s ohledem na to, zda je možno zvolit jiné řešení umístění jejího koridoru

Lokalizace plochy rozvoje letiště Praha/Ruzyně je podrobněji popsána a vyhodnocena ve 2. aktualizaci ZÚR Středočeského kraje – odůvodnění, textové části.

Na území Středočeského kraje zasahuje západní část plochy pro rozvoj letiště – jedná se o plochu pro vybudování paralelní dráhy RWY 06R/24L. Tato plocha zasahuje na území města Hostivice. Do územně plánovacích dokumentací (Směrný územní plán hl. m. Prahy) byla paralelní dráha zanesena v r. 1971 a dále v letech 1975 a 1985. V roce 1999 byla začleněna do platného územního plánu hl. m. Prahy. S novou paralelní dráhou počítají i územní plány dotčených obcí Středočeského kraje. Studií z roku 1996 bylo zvažováno prodloužení stávající RWY 04/22, tato varianta však nebyla optimální z hlediska dlouhodobého rozvoje letiště Praha/Ruzyně včetně hlukových dopadů na okolí letiště a provozního využití. Z tohoto důvo-

du byla zahájena příprava nové paralelní dráhy. Dříve uvedená délka 4000 m byla dále upřesněna na 3 550 m, díky vlivu užívání stále modernějších letadel. Stanovený boční odstup od stávající 1525 m byl snížen z původních 1850 m díky změnám leteckých předpisů z důvodu rozvoje zabezpečovací letecké techniky.

Jiné řešení umístění paralelní letecké dráhy je vzhledem k souvislostem k poloze letiště nemožné. Varianta prodloužení stávající dráhy RWY 04/22 nebyla vyhodnocena jako optimální. Vzhledem k technologickému a technickému rozvoji v oblasti letecké a zabezpečovací techniky bylo možno délku navrhované paralelní dráhy zkrátit a současně snížit boční odstup od stávající dráhy. Snížení těchto parametrů na současné hodnoty se jeví jako pozitivní přínos z hlediska životního prostředí (zábory zemědělské půdy, snížení zastavěných ploch, omezení vlivu na krajinný ráz).

Na území obcí Dobrovíz, Hostovice a hranice Jenče zasahuje severozápadní část plochy pro rozvoj letiště. Jedná se plochu, která rozšiřuje stávající hlavní dráhu RWY 06/24 o 285 m na celkem 4 000 m. Důvodem prodloužení plochy je zajištění území u prahu dráhy THR 06 a to z důvodu ochrany dotčeného území před případnou zástavbou. Včasná koordinace územních plánů pak vyloučí případné střety v území. S tím souvisí i bezpečnost provozu - zajištěné území bez staveb a překážek je nezbytné pro minimalizaci negativních následků v případě mimořádných událostí (vyjetí letadla z dráhy, předčasné přistání). Současně se jedná o rezervu, která bude využita vzhledem k rostoucím výkonům a nárokům letadel (zvětšování kapacity), požadavkům na provoz dvou letadel na jedné RWY současně a zohledňující možný technologický a technický vývoj letadel v budoucnosti.

Vzhledem k tomu, že se jedná o prodloužení stávající funkční dráhy, je variantní řešení návrhu prodloužení stávající RWY 04/22 nemožné.

2. Určení významu stavby – místní, regionální, nadregionální, republikový či mezinárodní, s ohledem na veřejnou infrastrukturu

Význam a postavení letiště Praha/Ruzyně v rámci České republiky je nesporný. Letiště Praha/Ruzyně odbavuje více než 90% všech cestujících v České republice. Předpokládá se, že objem letecké dopravy bude i nadále stoupat jak v České republice, tak i v regionu střední a východní Evropy.

PÚR České republiky ve své 1. aktualizaci vymezuje v čl (131) plochu L1 jako novou paralelní vzletovou a přistávací dráhu (VPD), vzletové a přiblížovací prostory letiště Praha/Ruzyně. Důvodem vymezení je zvýšení kapacity mezinárodního letiště a zlepšení bezpečnosti letového provozu. Letiště je součástí TEN – T. Úkolem územního plánování je v závislosti na potřebách letiště Praha/Ruzyně řešit územní rozvoj dotčených obcí a řešit napojení letiště na další druhy dopravy (přednostně železniční dopravu).

3. Míra přínosů realizace daného záměru pro většinu dotčených obyvatel s ohledem na sociální a hospodářské podmínky

Z hospodářského hlediska je letecká doprava obecně jedním z významných sektorů ekonomiky. Rozvoj letiště přináší výhody nejen pro sebe samé, ale i pro celý region i stát (podíl na HDP, daňové odvody). Letecká doprava na sebe váže další činnosti, které jsou jí vyvolávány – např. požadavky na služby v oblasti administrativy, logistiky, ubytování, parkování, obchodů apod. V blízkosti letišť vznikají rozsáhlé developerské projekty, které tyto služby poskytují. V Praze to je např. Europort Airport Center, Prague Airport Park, v poslední době distribuční centrum Amazon.

Letiště Praha/Ruzyně je rovněž jedním z nejvýznamnějších zaměstnavatelů v regionu Prahy i části Středočeského kraje. Na letišti pracuje více než 17 000 lidí. S rozvojem letiště i okolních synergických aktivit lze předpokládat další poptávku po pracovních silách.

Díky snížení provozu na dráze RWY 12/30 dojde ke snížení hlukové zátěže na hustě obydleném jihozápadním okraji hl. m. Prahy, spolu se snížením ekologické zátěže. Počet obyvatel, který bude nově zasažen hlukem v koridoru nové paralelní dráhy, bude výrazně nižší než ve stávajícím koridoru RWY 12/30. V řadě případů pak letiště nabízí kompenzační opatření dotčeným skupinám obyvatel. V případě nedostatečné kapacity stávajících drah, bez realizace paralelní dráhy, by docházelo k nucenému vyčkávání letadel při přistání nebo při vzletu, což zatěžuje nejen přímé okolí letiště, ale i oblasti pod vyčkávacími prostory. V případě napojení letiště na kolejovou dopravu lze předpokládat omezení individuální automobilové i hromadné autobusové dopravy na letiště spolu se snížením dopravní zátěže a jejich negativních účinků na obyvatele.

E. VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU 2A- ZÚR K NAPLNĚNÍ PRIORIT ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ PRO ZAJIŠTĚNÍ UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ OBSAŽENÝCH V POLITICE ÚZEMNÍHO ROZVOJE

D.1 Metodický postup

Zásady územního rozvoje krajů musí podle § 31 odst. 4 stavebního zákona v souladu s platnou Politikou územního rozvoje ČR (dále jen PÚR ČR). Kromě upřesnění vymezení ploch a koridorů mezinárodního a republikového významu, obsažených v PÚR ČR musí ZÚR zohledňovat relevantní republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území. V souladu s přílohou. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů obsahuje tato kapitola vyhodnocení míry a způsobu naplnění těchto priorit.

Aktualizace č.1 Politiky územního rozvoje ČR byla schválena vládou ČR 15. dubna 2015 usnesením č. 276. Vyhodnocení přínosu 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje bylo provedeno v souvislosti s prioritami, uvedenými v tomto dokumentu. V kap. 2.2 Republikové priority (čl 14 až 32) je uvedeno celkem 25 priorit územního plánování.

Metodika vyhodnocení vychází ze znění priorit (včetně číslování, uvedeném v Aktualizaci č. 1 PÚR ČR). K citované prioritě je uvedeno verbální vyhodnocení relevance a způsobu, jakým je naplňována ve 2. aktualizaci ZÚR Středočeského kraje. Míra naplnění priority je pak vyjádřena hodnotou z pětibodové stupnice (-2, -1, 0, +1, +2), kde hodnota +2 vyjadřuje vysokou míru naplnění, hodnota -2 neshodu s prioritou Aktualizace č. 1 PÚR ČR.

D.2 Vyhodnocení přínosu k naplnění priorit

(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 užité hodnoty. Bránit upadání venkovské krajiny jako důsledku nedostatku lidských zásahů.

Vyhodnocení přínosu:

Již v územně analytických podkladech kraje byly stanoveny hodnoty území, a to jak vyplývající ze zákonných předpisů, tak hodnoty zjištěné aktuálním průzkumem a rozbořem. V ÚAP jsou uvedeny soubory památkových hodnot a hodnot krajinného rázu, soubor přírodních hodnot (ochrana přírody), data o ekonomickém potenciálu krajiny a přírodních zdrojích (rekreační potenciál krajiny, těžba, zdroje vody, o kvalitě lesního a zemědělského půdního fondu). Dále také informace o investicích vložených do území (civilizační hodnoty). Při vymezování koridorů dopravní infrastruktury byly tyto hodnoty zohledněny. Přesto nebylo možné vyhnout se ve všech případech negativnímu ovlivnění dílčích hodnot území. Jedná se například o zábor zemědělských půd 1. a 2. bonity, o dotčení významných krajinných prvků registrovaných nebo o dotčení území s archeologickými nálezy.

* Pro minimalizaci vlivu na tyto hodnoty navrhuje ZÚR Středočeského kraje opatření - viz článek (120), (143), (191a) výrokové části

* Vliv řešení 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje na stav a vývoj hodnot řešeného území je posouzen v části C. Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech.

Míra naplnění priority: +1

(14a) Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí dbát na rozvoj primárního sektoru při zohlednění ochrany kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny.

Vyhodnocení přínosu:

2. aktualizace ZÚR SK se řešenými částmi lokalit venkovských území přímo netýká. Z hlediska primárního sektoru a zohlednění kvalitní zemědělské půdy byl v rámci 2. aktualizace ZÚR SK proveden v samostatné kapitole Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu a záborů pozemků určených k plnění funkce lesa. Z tohoto odhadu vyplývá poměrně velký podíl záborů pozemků 1. a 2. třídy ochrany při realizaci SOKP (obou úseků) a zejména u Ploch rozvoje letiště Praha/Ruzyně. Obě uvedené stavby jsou celorepublikového významu. Jejich koridory jsou uvedeny v PÚR ČR, spolu s úkolem pro územní plánování, kterým se mají v ZÚR dále zpřesnit. Tyto zábory lze vzhledem k významu staveb odůvodnit vysokým stupněm veřejného zájmu.

Míra naplnění priority: +1

(15) Předcházet při změnách nebo vytváření urbánního prostředí prostorově sociální segregaci s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel. Analyzovat hlavní mechanismy, jimiž k segregaci dochází, zvažovat existující a potenciální důsledky a navrhnout při územně plánovací činnosti řešení, vhodná pro prevenci nežádoucí míry segregace nebo snížení její úrovně.

Vyhodnocení přínosu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje svými řešenými částmi nemá přímý vliv na tuto prioritu.

Míra naplnění priority: 0

(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 ČR.

Vyhodnocení přínosu:

2. Aktualizace ZÚR Středočeského kraje se přímo dotýká koridorů vymezených v PÚR:

- Koridor C-E55, vymezený koridor Praha – Benešov – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště – hranice ČR / Rakousko (– Linz). Důvodem vymezení koridoru v PÚR je zvýšení atraktivity a kapacity železniční dopravy na hlavních mezinárodních tazích, zařazených do tranzitních železničních koridorů. Splnění požadavků TEN-T, AGC a AGTC. Součástí tohoto koridoru je řešený úsek tratě č. 221 Praha – Benešov (Krajským soudem v Praze zrušený úsek Praha – Strančice).

- Silniční okruh kolem Prahy (Pražský okruh), který propojuje na rozhraní Hlavního města Prahy a Středočeského kraje jednotlivé mezinárodní a republikové trasy do Prahy. Důvodem vymezení SOKP v PÚR je převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města, účelná distribuce zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti. Součástí SOKP jsou ve 2. aktualizaci ZÚR SK řešené úseky Ruzyně – Březiněves a Březiněves – D10.
- L1 - Nová paralelní vzletová a přistávací dráha (VPD), vzletové a přiblížovací prostory (VPP) letiště Praha/Ruzyně. Důvodem vymezení je zvýšení kapacity mezinárodního letiště a zlepšení bezpečnosti letového provozu. 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje řeší Plochu rozvoje letiště Praha/Ruzyně na území Středočeského kraje.

Jako související nebo návaznou (i když ne přímo uvedenou) stavbu lze označit tzv. Vesteckou spojkou a to v souvislosti s v PÚR vymezeným koridorem dálnice D3.

V PÚR vymezená rozvojová osa OS2 (Praha – Ústí nad Labem – hranice ČR / Německo (– Dresden) se týká obcí s výraznou vazbou na významnou dopravní cestu, tj. dálnici D8 a železniční trať č. 090. Ve 2. aktualizaci řešená MÚK Odolena Voda je součástí dálnice D8, lze tedy konstatovat, že tato stavba má souvislost s touto rozvojovou osou. V souladu s cíly stanovenými pro územní plánování přispěje ke zlepšení podmínek pro využití komerční zóny (případně i lepší dopravní napojení na letiště Vodochody).

SOKP, Železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (zrušený úsek Praha – Strančice), Vestecká spojka (zejména po dokončení dálnice D3) i Plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně souvisí s v 1. aktualizaci PÚR ČR vymezenou rozvojovou oblastí OB 1 Metropolitní rozvojová oblast Praha. 1. aktualizace PÚR udává jako zásadní rozvojový předpoklad této oblasti připojení na dálnice, rychlostní silnice, dokončení Silničního okruhu kolem Prahy – dále SOKP (Pražský okruh), připojení na tranzitní železniční koridory a vysokorychlostní síť železnice a efektivní propojení jednotlivých druhů dopravy včetně letecké a vytvoření efektivního systému integrované veřejné dopravy.

Všechny ve 2. aktualizaci ZÚR Středočeského řešené části byly zrušeny na základě rozhodnutí Krajského soudu v Praze. Důvodem zrušení bylo zejména u nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů (u všech částí), u některých současně nedostatečné vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (SOKP, Plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně) a také byl zjištěn rozpor s PÚR ČR (Železniční trať Praha – Bystřice u Benešova, zrušený úsek Praha – Strančice). Jedním z cílů 2. aktualizace ZÚR SK bylo i zohlednění důvodů zrušení těchto částí. Při vyhodnocení vlivů 2. aktualizace ZÚR SK na udržitelný rozvoj jsou posuzovány důsledky realizace na všechny tři pilíře udržitelného rozvoje území (životní prostředí, hospodářství a sociální oblast).

Míra naplnění priority: +2

(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.

Vyhodnocení přínosu:

Jednou z podmínek integrovaného rozvoje území je potřeba zajištění kvalitní dopravní infrastruktury a dosažitelnosti. UAP Středočeského kraje definovaly rozvojová území podél radiál vedoucích do hlavního města a prostory hlavních hospodářských center. Všechny řešené části se 2. aktualizace ZÚR SK jsou situovány v těchto územích a současně jsou vyhodnocena jako území s vysokou ekonomickou výkonností nebo potenciálem. Významným příspěvkem k rozvoji území i mezi hlavními rozvojovými radiálními osami bude Aglomerační okruh (není součástí 2. aktualizace ZÚR SK).

Míra naplnění priority: +2

(17) Vytvářet v území podmínky k odstraňování důsledků hospodářských změn lokalizací zastavitelných ploch pro vytváření pracovních příležitostí zejména v hospodářsky problémových regionech a napomoci tak řešení problémů v těchto územích.

Vyhodnocení přínosu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje svými řešenými částmi nemá přímý vliv na tuto prioritu.

Míra naplnění priority: 0

(18) Podporovat polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet předpoklady pro posílení partnerství mezi městskými a venkovskými oblastmi a zlepšit tak jejich konkurenceschopnost.

Vyhodnocení přínosu:

UAP Středočeského kraje definovaly rozvojová území podél radiál vedoucích do hlavního města a prostory hlavních hospodářských center. Propojení radiál, na nichž jsou lokalizována je předmětem SOKP a pouze na území Středočeského kraje vedoucím Aglomeračním okruhem (není součástí řešených částí 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje). Přímou podporovat rozvojová území bude SOKP a Vestecká spojka, a to zlepšením jejich dopravní dostupnosti (bez nutnosti tranzitu hl. m. Prahou a odlehčením radiál). Ke zlepšení dopravní obslužnosti přispěje MÚK Odolena voda Nová MÚK je navrhována v místě křížení dálnice D8 a silnice III/0087, tedy s přímou vazbou na dnešní areál letiště a výrobní areál Aera Vodochody.

Míra naplnění priority: +2

(19) Vytvářet předpoklady pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brown-fields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu). Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestaveb revitalizací a sanací území) a zajistit ochranu nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace. Cílem je účelné využívání a uspořádání území úsporné v nárocích na veřejné rozpočty na dopravu a energie, které koordinací veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území omezuje negativní důsledky suburbanizace pro udržitelný rozvoj území.

Vyhodnocení přínosu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje svými řešenými částmi nemá přímý vliv na tuto prioritu.

Míra naplnění priority: 0

(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, pokud je to možné a odůvodněné, 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 charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.

Vyhodnocení přínosu:

Vymezení ploch a koridorů částí 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje bylo provedeno s ohledem a snahou o minimalizaci negativních vlivů na přírodu, krajinu a hygienu životního prostředí. Tyto vlivy jsou posuzovány v samostatných částech vyhodnocení vlivů 2. aktualizace ZÚR SK na udržitelný rozvoj území. S ohledem na minimalizaci negativních vlivů byly upraveny šířky koridorů SOKP, Vestecké spojky a Železniční tratě Praha – Bystřice u Benešova (zrušený úsek Praha – Strančice). Do výrokové části ZÚR SK jsou článcích (120), (143) a (191a) zařazena 2. aktualizací ZÚR SK nová opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na životní prostředí.

Míra naplnění priority: +2

(20a) Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury. V rámci územně plánovací činnosti omezovat nežádoucí srůstání sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a prostupnosti krajiny.

Vyhodnocení přínosu:

Podobně jako u předchozí priority, 2. aktualizace ZÚR obsahuje ve výrokové části v článcích (120), (143) a (191a) nová opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na životní prostředí. Propustnost území je nutno zajišťovat ve všech fázích přípravy staveb. Základní je vymezením koridorů na úrovni územního plánování, v rámci další projektové přípravy a realizace je nutno navrhovat příslušná technická opatření.

Míra naplnění priority: +2

(21) Vymežit a chránit ve spolupráci s dotčenými obcemi před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně (zelené pásy) v rozvojových oblastech a v rozvojových osách a ve specifických oblastech, na jejichž území je krajina negativně poznamenána lidskou činností, s využitím její přirozené obnovy; cílem je zachování souvislých pásů nezastavěného území v bezprostředním okolí velkých měst, způsobilých pro nenáročnou formu krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny.

Vyhodnocení přínosu:

Tato priorita je zohledněna při návrhu koridorů tras ve 2. aktualizaci ZÚR SK navrhovaných staveb dopravní infrastruktury. Většina záměrů 2. aktualizace ZÚR SK se nachází v území „tzv. Krajiny sídelní“ vymezené v ZÚR SK (2011). Pro tento krajinný typ stanovily ZÚR SK (2011) v čl. (211) zásady pro plánování změn v území a rozhodování o nich: a) vytvářet kvalitní obytný standard sídelní krajiny; b) změny využití území nesmí snižovat obytný standard krajiny sídelní a likvidovat či znehodnocovat její existující krajinářské a kulturně historické hodnoty. V rámci navazující projektové dokumentace musí být tyto zásady vzaty v úvahu. 2. aktualizace ZÚR SK navrhuje opatření pro zachování prostupnosti území, včetně prostupnosti pro turistické cesty (viz článek (191a) bod b).

Míra naplnění priority: +2

(22) Vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika), při zachování a rozvoji hodnot

území. Podporovat propojení míst, atraktivních z hlediska cestovního ruchu, turistickými cestami, které umožňují celoroční využití pro různé formy turistiky (např. pěší, cyklo, lyžařská, hipo).

Vyhodnocení přínosu:

Ve výrokové části 2. aktualizace ZÚR SK je uveden článek 191a, který pod odst. b) uvádí podmínku „při zpřesňování ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury územních plánů resp. při přípravě konkrétních záměrů řešit průchodnost turistických cest“. Tato priorita je ve 2. aktualizaci ZÚR SK zohledněna.

Míra naplnění priority: +2

(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. 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 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).

Vyhodnocení přínosu:

Lze konstatovat, že řešené části 2. aktualizace ZÚR SK tuto prioritu naplňují jak z hlediska dopravní dostupnosti, tak dopravní propustnosti. Nepříznivé účinky tranzitní dopravy (silniční) budou eliminovány SOKP a zčásti území Vesteckou spojkou a MÚK Odolena Voda. Pro ochranu nové obytné zástavby byly ve 2. aktualizaci ZÚR vyhodnoceny možné kolize se zastavěnými nebo zastavitelnými plochami a v případě možné kolize konstatována nutná eliminace technickými opatřeními (SOKP, Plochy rozvoje letiště Praha/Ruzyně). Z určení koridorů v rámci podrobnosti 2. aktualizace ZÚR SK byly dále stanoveny další úkoly pro územní plánování – územní rozvoj obcí.

Míra naplnění priority: +2

(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, 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).

Vyhodnocení přínosu:

Dopravní dostupnosti území s ohledem na veřejnou dopravu se týká železniční trati Praha – Bystřice u Benešova (zrušený úsek Praha – Strančice), v tomto úseku se na uvolněné železniční trati přepokládá její využití pro intervalovou a taktovou dopravu. Také v případě SOKP lze konstatovat rovněž pozitivní vliv na zlepšení dopravní obslužnosti a propustnosti území i pro veřejnou dopravu (odlehčení radiál, bez nutnosti průjezdu Prahou). Vestecká spojka umožní II/603 (ul. Vídeňská), vedoucí zastavěnými částmi, což zlepší podmínky pro bydlení dotčených obyvatel. Vzhledem k obavám jejího nadměrného zatížení jen její realizace podmiňována realizací úseku SOKP – stavba 511 (Běchovice – dálnice D11).

Míra naplnění priority: +2

(24a) Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. Vhodným uspořádáním ploch v území obcí vytvářet podmínky pro minimalizaci negativních vlivů koncentrované výrobní činnosti na bydlení. Vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od průmyslových nebo zemědělských areálů.

Vyhodnocení přínosu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje svými řešenými částmi nemá přímý vliv na tuto prioritu.

Míra naplnění priority: 0

(25) Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze, sucho atd.) s cílem minimalizovat rozsah případných škod. Zejména zajistit územní ochranu ploch potřebných pro umístění staveb a opatření na ochranu před povodněmi a pro vymezení území určených k řízeným rozlivům povodní. Vytvářet podmínky pro zvýšení přirozené retence srážkových vod v území s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu jako alternativy k umělé akumulaci vod. V zastavěných územích a zastavitelných plochách vytvářet podmínky pro zadržování, vsakování i využívání dešťových vod jako zdroje vody a s cílem zmírňování účinků povodní.

Vyhodnocení přínosu:

2. aktualizace ZÚR SK svými dotčenými částmi a vymezenými koridory respektuje oblasti se záplavovým územím. Podmínky této priority je potřebné dále vyhodnocovat i v dalších fázích příprav i realizace každé stavby v souvislosti s navrhováním dostatečných objemů retencí z budoucích zpevněných ploch. Problematika vodního režimu je v úrovni ZÚR předmětem vyhodnocení SEA.

Míra naplnění priority: +2

(26) Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umisťovat do nich veřejnou infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvláště odůvodněných případech. Vymezovat a chránit zastavitelné plochy pro přemístění zástavby z území s vysokou mírou rizika vzniku povodňových škod.

Vyhodnocení přínosu:

2. aktualizace ZÚR SK svými dotčenými částmi a vymezenými koridory respektuje oblasti se záplavovým územím.

Míra naplnění priority: +2

(27) Vytvářet podmínky pro koordinované umístění veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury. 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 řešení problémů udržitelného rozvoje území využívat regionálních seskupení (klastrů) k dialogu všech partnerů, na které mají změny v území dopad a

kteří mohou posilovat atraktivitu území investicemi ve prospěch územního rozvoje. Při územně plánovací činnosti stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, včetně sítě 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.

Vyhodnocení přínosu:

2. aktualizace ZÚR SK respektuje tuto prioritu 1. aktualizace PÚR ČR. Řešené části zajišťují zkvalitnění dopravní dostupnosti a obslužnosti území. Lze konstatovat, že jedním z kritérií při lokalizaci investic (nejen) zahraničních investorů je dobrá dopravní dostupnost lokality (spolu s např. dostatečnou kvalifikací pracovní síly). K udržení tohoto trendu přispěje zejména SOKP (z celorepublikového i regionálního hlediska) a MUK Odolena Voda (regionální význam). V národním a mezinárodním měřítku bude další ekonomický rozvoj ovlivňovat Plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně.

Míra naplnění priority: +2

(28) Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat nároky dalšího vývoje území, požadovat jeho řešení ve všech potřebných dlouhodobých souvislostech, včetně nároků na veřejnou infrastrukturu. Návrh a ochranu kvalitních městských prostorů a veřejné infrastruktury je nutné řešit ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru s veřejností.

Vyhodnocení přínosu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje svými řešenými částmi nemá přímý vliv na tuto prioritu.

Míra naplnění priority: 0

(29) Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů 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.

Vyhodnocení přínosu:

Dopravní dostupnosti území s ohledem na veřejnou dopravu se týká železniční trati Praha – Bystřice u Benešova (zrušený úsek Praha – Strančice), v tomto úseku se na uvolněné železniční trati přepokládá její využití pro intervalovou a taktovou dopravu. Také v případě SOKP lze konstatovat rovněž pozitivní vliv na zlepšení dopravní obslužnosti a propustnosti území i pro veřejnou dopravu (odlehčení radiál, bez nutnosti průjezdu Prahou). Vestecká spojka umožní II/603 (ul. Vídeňská), vedoucí zastavenými částmi, což zlepší podmínky pro bydlení dotčených obyvatel. Vzhledem k obavám jejího nadměrného zatížení jen její realizace podmiňována realizací úseku SOKP – stavba 511 (Běchovice – dálnice D11).

Míra naplnění priority: +2

(30) Úroveň technické infrastruktury, zejména dodávku vody a zpracování odpadních vod je nutno koncipovat tak, aby splňovala požadavky na vysokou kvalitu života v současnosti i v budoucnosti.

Vyhodnocení přínosu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje svými řešenými částmi nemá přímý vliv na tuto prioritu.

Míra naplnění priority: 0

(31) Vytvářet územní podmínky pro rozvoj decentralizované, efektivní a bezpečné výroby energie z obnovitelných zdrojů, šetrné k životnímu prostředí, s cílem minimalizace jejich negativních vlivů a rizik při respektování přednosti zajištění bezpečného zásobování území energiemi.

Vyhodnocení přínosu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje svými řešenými částmi nemá přímý vliv na tuto prioritu.

Míra naplnění priority: 0

(32) Při stanovování urbanistické koncepce posoudit kvalitu bytového fondu ve znevýhodněných městských částech a v souladu s požadavky na kvalitní městské struktury, zdravé prostředí a účinnou infrastrukturu věnovat pozornost vymezení ploch přestavby.

Vyhodnocení přínosu:

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje svými řešenými částmi nemá přímý vliv na tuto prioritu.

Míra naplnění priority: 0

F. VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ – SHRnutí

Kapitola F rekapituluje výsledky vyhodnocení 2A-ZÚR SK na udržitelný rozvoj území dle členění přílohy č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb., v platném znění.

F.1 Závěry Vyhodnocení vlivů 2A-ZÚR SK na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona (A)

1.1. HODNOCENÍ KONCEPCE 2A-ZÚR SK VE VZTAHU K CÍLŮM OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘIJATÝM NA VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI

Pro účely vyhodnocení byly vybrány pouze relevantní strategické dokumenty na národní a krajské úrovni. Následně na základě jejich rešerší byla zjištěna relevantnost a vztah jejich cílů a priorit vůči ZÚR SK ve znění 1. a 2. aktualizace, resp. k prioritám ZÚR SK (kap. 1 a 2 SEA).

V Kap. 9 SEA byl poté vyhodnocen způsob zapracování vnitrostátních cílů do 2A-ZÚR SK pro jednotlivé složky životního prostředí. Z provedeného vyhodnocení vyplývá, že celkem pět cílů je v rámci 2A-ZÚR SK pozitivně ovlivňováno, resp. není negativně ovlivňováno. U tří cílů nedochází k jejich přímému ovlivnění (2A-ZÚR SK nemají k těmto cílům přímé vazby) a u šesti cílů byl zjištěn potenciálně možný nesoulad. Zpracovatel SEA navrhl opatření k vyloučení či minimalizaci identifikovaných rozdílů.

1.2. HODNOCENÍ PLOCH A KORIDORŮ

Součástí 2A-ZÚR SK jsou plochy a koridory, které byly na základě verdiktů krajského soudu, včetně jejich potvrzení v rámci kasací, v ZÚR zrušeny. Předmětem 2A-ZÚR SK je vymezení těchto ploch a koridorů.

- **D001¹** – Silniční okruh kolem Prahy (dále též SOKP²), úsek Ruzyně - Březiněves (+2x mimoúrovňová křižovatka, dále MÚK);
- **D011** – Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), úsek Březiněves – D10 (+1x MÚK);
- **D006** – doplnění MÚK Odolena Voda;
- **D054** – propojení Vestec (II/603) – Újezd (dálnice D1), tzv. Vestecká spojka;
- **D204** – železniční trať Praha – Bystřice u Benešova³ (Krajským soudem v Praze zrušený úsek Praha – Stránčice);
- **D300** – plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha).

¹ Alfnumerický kód označující vymezenou plochu (koridor) ve výkresové části Vyhodnocení vlivů 2A-ZÚR SK na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona.

² Pro Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) se používá v jiných dokumentech též název Pražský okruh (viz ZÚR hl. m. Prahy). V dokumentaci 2. aktualizace ZÚR SK se tento název nepoužívá.

³ Koridor D204 – železniční trať Praha – Bystřice u Benešova je úsekem železniční trati č.220/ 221 Praha – Benešov – Č. Budějovice, Vymezený koridor končí na území města Bystřice (k. ú. Bystřice u Benešova).

Vlivy na ovzduší

Z hlediska vlivu na ovzduší jsou celkově vymezené plochy a koridory hodnoceny kladně. Identifikované negativní vlivy je možné minimalizovat za předpokladu dodržení navrhovaných opatření.

Realizace záměrů SOKP (D001 a D011) umožní propojení rychlostních silnicí D7, D8 a D10 a zajistí uzavření SOKP v celém severním segmentu. Z hlediska vlivu na ovzduší bude dlouhodobým pozitivním vlivem této komunikace odvedení části vnější zdrojové a cílové dopravy mimo stávající komunikace na území hl. m. Prahy a některých obcí Středočeského kraje a snížení emisní zátěže území. V tomto úseku bude nejvýraznější ulehčení dopravní situace na území Dejvic, Bubenče, Holešovic, Libně a Karlína a v okrajových hustě osídlených oblastech (Letňany, Střížkov, Prosek a Kbely). Pozitivní efekt bude mít tento záměr i na propojení měst a obcí na území Středočeského kraje, které se nachází v lokalitě plánované výstavby. K trasám, u kterých je nutné překonání řeky Vltavy, tak již nebude nutné využívat komunikace na území hl. města Prahy nebo ve vzdálenějších sídlech kraje. Určité zhoršení kvality ovzduší a hlukové zátěže lze naopak očekávat v bezprostředním okolí jednotlivých staveb a v obcích, které se v okolí koridoru nacházejí.

V důsledku realizace záměru D006 dojde ke snížení imisní a hlukové zátěže v obci Postřižín, Kozomín a Klíčany, které jsou v současnosti zatíženy tranzitní dopravou. Současně dojde také k lepšímu napojení města Odolena Voda na dálnici D8. K určitému nárůstu emisní zátěže z dopravy dojde pouze u zástavby ve městě Odolena Voda.

Pozitivním vlivem záměru D054 bude odvedení části vnější zdrojové a cílové dopravy mimo stávající obytnou zástavbu. Nejvýraznější bude ulehčení dopravní situace v okolí silnice II/603 (ulice Vídeňská) a dále pak na území městské části Praha - Šeberov a její části Hrnčíře. Záměr tak přispěje ke zlepšení imisní situace v těchto lokalitách. Provoz Vestecké spojky však bude mít i negativní vlivy, jelikož je záměr v jedné části veden v blízkém kontaktu s obytnou zástavbou v obci Průhonice - část Rozkoš a v okrajové zástavbě MČ Praha - Šeberov (část Hrnčíře), je nutno očekávat zhoršení kvality ovzduší.

Vlivy záměru D204 na ovzduší jsou hodnoceny jako nulové.

Vliv záměru D300 na kvalitu ovzduší v jeho okolí není příliš významný. Letiště je sice významným plošným zdrojem emisí, k nárůstu imisní zátěže však dochází především ve vlastním prostoru letiště. Proto i vlivy záměru na kvalitu ovzduší jsou hodnoceny jako ambivalentní a mírné.

Vlivy na obyvatelstvo a hygienu prostředí

Z hlediska vlivu na obyvatelstvo a hygienu prostředí byly identifikovány potenciálně negativní vlivy. Ty je však možné minimalizovat za předpokladu dodržení navrhovaných opatření.

Realizace záměrů SOKP (D001 a D011) umožní propojení rychlostních silnicí D7, D8 a D10 a zajistí uzavření SOKP v celém severním segmentu. Z hlediska vlivu na obyvatelstvo a hygienu prostředí bude dlouhodobým pozitivním vlivem této komunikace odvedení části vnější zdrojové a cílové dopravy mimo stávající komunikace na území hl. m. Prahy a snížení hlukové zátěže území. V tomto úseku bude nejvýraznější ulehčení dopravní situace na území Dejvic, Bubenče, Holešovic, Libně a Karlína a v okrajových hustě osídlených oblastech (Letňany, Střížkov, Prosek a Kbely). Pozitivní efekt bude mít tento záměr i na propojení měst a obcí na území Středočeského kraje, které se nachází v lokalitě plánované výstavby. K trasám, u kterých je nutné překonání řeky Vltavy, tak již nebude nutné využívat komunikace na území hl. města Prahy nebo ve vzdálenějších sídlech kraje. Určité zhoršení hlukové zátěže lze naopak očekávat v bezprostředním okolí jednotlivých staveb a v obcích, které se v okolí koridoru nacházejí.

V důsledku realizace záměru D006 dojde ke snížení hlukové zátěže v obci Postřižín, Kozomín a Klíčany, které jsou v současnosti zatíženy tranzitní dopravou. Současně dojde také k

lepšímu napojení města Odolena Voda na dálnici D8. K určitému nárůstu hlukové zátěže z dopravy dojde pouze u zastavby ve městě Odolena Voda.

Pozitivním vlivem záměru D054 bude odvedení části vnější zdrojové a cílové dopravy mimo stávající obytnou zastavbu. Nejvýraznější bude ulehčení dopravní situace v okolí silnice II/603 (ulice Vídeňská) a dále pak na území městské části Praha - Šeberov a její části Hrnčíře. Záměr tak přispěje ke snížení hlukové zátěže v okolí silnice II/603, městské části Praha - Šeberov a její části Hrnčíře. Provoz Vestecké spojky však bude mít i negativní vlivy, jelikož je záměr v jedné části veden v blízkém kontaktu s obytnou zastavbou v obci Průhonice - část Rozkoš a v okrajové zastavbě MČ Praha - Šeberov (část Hrnčíře), zde je nutno očekávat nárůst hlukové zátěže.

K ovlivnění hlukové zátěže řešeného území dojde v souvislosti s využitím navrhovaných ploch D300. Provoz Letiště Václava Havla Praha je přirozeně velmi významným zdrojem hluku, který působí na okolní území. Realizace záměru D300 podstatným způsobem změní rozložení pohybů letadel a tedy i hlukové poměry v území. Zvýšení hlukové zátěže je nutno předpokládat především ve směru letů, naopak ke snížení dojde zejména ve směru dráhy 12/30. Do hodnocení záměru se významně promítá skutečnost, že záměru bylo vydáno Stanovisko podle zákona č. 100/2001 Sb., které podmiňuje realizaci záměru rozsáhlým množstvím opatření, zaměřených zejména na snížení hlučnosti. Tuto skutečnost nelze z hodnocení vyčlenit, neboť prognózovaná úroveň hlukové zátěže je již počítána za předpokladu realizace uvedených opatření.

Očekávané vlivy lze pak porovnat na základě rozložení hranic ochranných hlukových pásem pro současný stav a výhledovou situaci po realizaci RWY 06R/24L. Současné ochranné hlukové pásmo letiště odpovídá situaci užívání letových drah, kdy limitní izofona pro noční hluk zasahuje ve směru RWY 12/30 hustě osídlená území Praha 17 a Prahy 6, ve směru RWY 06/24 se jedná o zastavbu obcí Horoměřice, Jeneč a Kněževy. Ochranné hlukové pásmo vymezené pro rozšířený provoz na dvou paralelních drahách již nezasahuje do hustě osídlených částí Prahy. Ve směru RWY 06R/24L však nově zasahuje zastavbu na území městské části Praha - Nebošice, Praha - Suchdol a Praha - Lysolaje. Částečně zasahuje i na území městských částí Praha 6 a Praha 8, avšak zde se již jedná pouze o jednotlivou zastavbu na okraji hlukového pásma.

Do výsledného hodnocení je nutno promítnout řadu efektů, od středně (lokálně až významně) negativních, přes mírně negativní po mírně až středně pozitivní. V souhrnu je záměr – za předpokladu dodržení podmínek všech opatření k minimalizaci vlivů na obyvatele – hodnocen jako přijatelný, s převládajícím mírně negativním hodnocením.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Vymezené plochy a koridory zpravidla kříží vodní toky nižšího řádu, jejich záplavová území proto nejsou plošně rozsáhlá. Koridory D011 a D054 tato záplavová území kříží (Mratínského, Olšanského a Vesteckého potoka). V některých případech se v rámci koridorů nacházejí menší vodní plochy (D204, D054). V případě koridoru D204 je však v tomto úseku předpokládáno tunelové řešení. Tunelovými úseky dojde k ovlivnění přirozené skladby geologického podloží, což se promítne též do režimu podzemních vod. Koridor D054 pravděpodobně ovlivní retenční nádrž Vestec. K ovlivnění odtokových poměrů dojde u všech plocha koridorů (s výjimkou D204) především v důsledku nárůstu zpevněných ploch, což bude mít za následek omezení zasakování srážkových vod. Vody ze soustředěného povrchového odtoku pak mohou být znečištěny. V tomto směru je největší nárůst zpevněných ploch předpokládán u ploch pro rozvoj Letiště Praha/Ruzyně D300. Bezpečné odvedení znečištěných povrchových vod bude nutné řešit v rámci kanalizačního systému letiště Praha/Ruzyně. Zjištěné vlivy jsou hodnoceny jako mírné a dále řešitelné v rámci projektové přípravy jednotlivých záměrů.

Z důvodu intenzivního rozvoje území, kam 2A-ZÚR SK vymezuje jednotlivé plochy a koridory, dochází k trvalému nárůstu zpevněných ploch. Zejména v rozsahu vymezených rozvojo-

vých ploch jednotlivých obcí. Tyto vlivy jsou proto ve vztahu k 2A-ZÚR SK považovány za kumulativní a synergické.

Vlivy na půdy

Vlivy na zemědělský půdní fond

Prstenec okolo hl. m. Prahy se vyznačuje výskytem velmi kvalitních půd zařazených hlavně do I., méně do II. třídy ochrany. Do tohoto území jsou vymezovány i plochy a koridory 2A-ZÚR SK (s výjimkou D006). U koridorů silniční infrastruktury dojde k záboru ZPF pouze v rozsahu technického řešení budoucích staveb.

K předpokládanému významnějšímu záboru ZPF tedy dojde hlavně v případě koridorů pro SOKP (D001 a D011) nacházejících se na půdách v I. a II. třídě ochrany. 2A-ZÚR SK tyto koridory oproti původnímu vymezení zužuje, čímž dochází k nižší vazbě ZPF v koridorech. Výsledný vliv proto nebyl vyhodnocen jako významně negativní. Významně negativní vliv byl zjištěn v případě plochy D300, kde je předpokládáno dotčení (vyjmutí ze ZPF) v celém rozsahu vymezených ploch. U zbývajících ploch a koridorů byly vlivy vyhodnoceny jako méně významné (D054, D006 a D204) neboť budou spojeny se zábory menšího rozsahu (D006, D204 pouze v povrchovém úseku) nebo se nacházejí na půdách nižší kvality.

Okolí pražské aglomerace podléhá vysokému urbanizačnímu tlaku, kde je kladen značný tlak na ZPF, včetně kvalitních půd. Tj. zejména intenzivním rozvojem obcí. Významné dopravní komunikace jako D6, D7 nebo D8 na sebe váží rozvojové aktivity spojené především s průmyslem, logistikou nebo komercí. Je předpokládáno, že obdobný vliv na území může mít i SOKP (D001, D011), letiště Praha/Ruzyně (D300) nebo Vestecká spojka (D054) jakožto významné dopravní záměry. U těchto ploch a koridorů byly proto kumulativní a synergické vlivy na ZPF vyhodnoceny jako mírně až významně negativní.

Vlivy na pozemky určené k plnění funkcí lesa

Plochy a koridory 2A-ZÚR SK jsou vymezeny v málo lesnatém území, kde lesy tvoří převážně menší enklávy. Tyto enklávy v některých případech zasahují do vymezených ploch a koridorů. Pouze v případě koridorů D011 a D204 (povrchový úsek) je předpokládáno dotčení lesů avšak pouze v minimálním rozsahu neboť jde zpravidla o doprovodnou vegetaci vodních toků zařazenou do PUPFL. Koridory přecházejí Mratínský, Vnořský a Pitkovický potok, na něž jsou tyto menší lesní enklávy vázány. U koridorů D001 a D054 vzájemná prostorová pozice záměrů a lesních enkláv vytváří předpoklad pro vyloučení vlivů na lesy. Tento vliv je proto považován za málo významný. Plochy D006 a D300 nejsou spojeny s vlivy na lesy. Kumulativní a synergické vlivy nebyly zjištěny.

Vlivy na horninové prostředí

Žádný z navrhovaných koridorů a ploch není v kontaktu s poddolovanými nebo sesuvnými územími. Zároveň nedochází ani k dotčení ložisek nerostných surovin nebo jejich zákonné ochrany (CHLÚ). Pouze v blízkosti koridoru D204 se nachází doposud netěžené výhradní ložisko cihlářských surovin Kolovraty včetně CHLÚ Kolovraty I. Potenciální ovlivnění zásob je předpokládáno minimální.

Koridor D204, resp. jeho tunelové úseky, jsou předpokládány přes souvisle zastavěná území okrajové části Říčana a sídla Všechnomy. Tzn. do lokalit, kde již došlo k ovlivnění přirozené geologické skladby základovými konstrukcemi jednotlivých objektů. Vznik kumulativních a synergických vlivů proto vzájemným spolupůsobením nelze vyloučit. V podrobnější projektové přípravě záměru a při dodržení standardních postupů výstavby bude výsledný vliv málo významný.

Vlivy na flóru, faunu a biologickou rozmanitost

V rámci hodnocení vlivů na flóru, faunu a biologickou rozmanitost byly zjišťovány přímé střety se zvláště chráněnými územími, lokalitami ÚSES, migračními koridory, lokalitami kriticky ohrožených druhů. Byl zjišťován výskyt přírodních biotopů dle vrstvy mapování biotopů (AOPK 2015). Kromě přímých střetů byly vyhodnoceny nepřímé vlivy (zejm. znečištění vody, emise NOx, rušení, fragmentace).

Z 6 hodnocených ploch a koridorů byl u čtyř zjištěn mírně negativní vliv a u dvou nulový vliv. V důsledku využití koridoru D001 dojde k mírně negativním vlivům na PP Housle. Vyhodnocení vlivu koridoru D011 byl identifikován potenciálně mírně negativní na regionální koridor RK1151 Vnořská bažantnice - Na Vnořském potoce, vyhodnocením koridoru D054 potenciálně mírně negativní na PP Hrnčířské louky a regionální biocentrum Hrnčířské louky.

Využitím všech vymezených ploch a koridorů budou vyvolány mírně negativní kumulativní a synergické vlivy ve vztahu k flóře, fauně a biologické rozmanitosti.

Vlivy na krajinu

Vyhodnocení vlivu na krajinu sleduje, k jakým změnám dojde v dotčeném území v důsledku využití vymezených ploch a koridorů, zda budou ovlivněny krajinné, kulturní a historické hodnoty. Plochy a koridory 2A-ZÚR SK jsou vymezeny v územích významně ovlivněnými urbanizačními procesy s vysokou mírou zastavění. Ve struktuře krajiny všech dotčených území se významně uplatňují antropogenní linie a urbanizované plochy a středně velké až velké bloky zemědělské půdy. V žádném z dotčených území není významně zastoupena krajinná zeleň, která pozitivně obohacuje obraz krajiny,

V důsledku realizace všech záměrů 2A-ZÚR SK dojde k dalšímu posílení antropogenního charakteru území a zvýšení geometrizace krajiny. V důsledku využití ploch a koridorů D001, D011, D054, D204 a D300 dojde k omezení prostupnosti krajiny pro člověka. Příměstská krajina, do které jsou koridory vkládány, se již nyní vyznačuje vysokou fragmentací a omezenou prostupností. Vliv na krajinu je u všech ploch a koridorů hodnocen jako mírně negativní, nedojde k ovlivnění významných krajinných hodnot.

Využitím hodnocených ploch a koridorů ve spojení s dalšími záměry připravovanými v území dojde ke vzniku kumulativních vlivů na krajinu. Tyto vlivy jsou hodnoceny jako mírně negativní, v případě koridorů D011 a D054 mírně negativní až významně negativní.

Vlivy na kulturní, architektonické a archeologické dědictví, hmotné statky

V rámci koridorů D011 a D204 dojde k ovlivnění území s výskytem archeologických nálezů (zejména ÚAN I. a II. kategorie). Tyto problematiku je však možno řešit záchrannými archeologickými výzkumy. Žádná památkově chráněná území nebudou negativně ovlivněna.

Koridor železnice D204 přechází přes okrajovou část zastavěného území Říčan a dále přes zastavěné území místní části Strančic Všechnomy (včetně historického jádra sídla) s výskytem zástavby jak obytného, tak výrobního či skladovacího charakteru. Výsledný vliv je považován za mírný, neboť 2A-ZÚR SK v těchto úsecích předpokládá tunelové úseky. Koridor D011 zasahuje do drobné odloučené enklávy zastavěného území obce Přezletice (výrobní a skladovací objekt). Vliv je považován za mírný, neboť koridor svým vymezením umožňuje vyloučení vlivů. Zastavěné území obce Podolanka nebude dotčeno, nedochází k zásahu do stávající zástavby.

Kumulativní a synergické vlivy nebyly zjištěny.

1.3. POROVNÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ

2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje je předložena v jedné variantě, žádný z vymezených koridorů či ploch není sledován ve variantním řešení.

Z důvodu zajištění objektivitu procesu SEA a kompatibility s Vyhodnocením vlivů aktualizace č.1 ZÚR hl. m. Prahy na životní prostředí (SEA aktualizace č.1 ZÚR hl. m. Prahy) a Vyhodnocení vlivů 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje na životní prostředí (SEA 2. aktualizace ZÚR SK) je koridor vymezený pro silniční okruh kolem Prahy (SOKP) porovnán s tzv. Regionální variantou SOKP (dále RSOKP).

Na základě tohoto porovnání, tj. vyhodnocení vlivů na sledované složky životního prostředí, které budou vyvolány v případě využití koridorů SOKP resp. RSOKP, lze konstatovat, že jako řešení příznivější je hodnoceno vedení trasy SOKP (vedení SOKP ve stopě držené ÚP SÚ hl. m. Prahy, navrhované ZÚR hl. m. Prahy - aktualizace č. 1 a 2. aktualizací ZÚR SK). Uvedené řešení je příznivější a šetrnější, jak ve vztahu ke složkám životního prostředí, tak z hlediska dopravní účinnosti. Dopravní účinnost obou koridorů byla řešena mnoha odbornými studiemi a analýzami a dopravními modely.

F.2 Závěry vyhodnocení vlivů 2A-ZÚR SK na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (B)

Předložená koncepce „2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje“ nemá významně negativní vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

F.3 Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech (C)

3.1. HOSPODÁŘSKÝ PILÍŘ

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje představovala řešení šesti částí, které se bez výjimky týkaly dopravní infrastruktury. Z hlediska vlivu na hospodářský pilíř Středočeského kraje byly z tohoto důvodu identifikovány a hodnoceny vlivy zejména souvislosti s dopravní obsluhovaností, dostupností, zvýšením dopravní kapacity a případné synergické vlivy v souvislosti s rozvojem potenciálu území a navazujících služeb.

SOKP zefektivní dosavadní dopravu propojením dopravních tahů – tím bude odlehčeno dopravní zatížení zejména tranzitní dopravou. Současně bude vytvořen potenciál pro další rozvoj dopravy zejména na sever od Prahy (řešené části SOKP ve 2. aktualizaci ZÚR Středočeského kraje). Význam MÚK Odolena Voda je ve zlepšení dopravní dostupnosti k dálnici D8 přilehlým komerčním plochám a letišti Vodochody. Vestecká spojka umožní snížení dopravní zátěže od regionální dopravy jižně od Prahy a povede ke zlepšení kvality bydlení v této příměstské lokalitě. Možnost rozšíření kapacity letiště Praha/Ruzyně ovlivní hospodářství nejen zvýšeným podílem na tvorbě HDP a daňovými odvody, ale rovněž nabídkou nových pracovních sil jak v oblasti letového provozu, tak v navazujících oblastech služeb, logistiky či obchodu. Přeložka železniční trati Praha – Bystřice u Benešova (rozhodnutím Krajského soudu v Praze zrušený úsek Praha – Strančice) uvolní stávající trať pro intervalovou a taktovou regionální dopravu – tím bude zlepšena dopravní dostupnost a zkvalitněna hromadná doprava v příměstském prostoru. Nový koridor tratě, jako součást IV. tranzitního koridoru a transevropské dopravní sítě bude sloužit rychlé železniční přepravě na mezinárodních tazích.

3.2. SOCIÁLNÍ PILÍŘ

2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje představovala řešení šesti částí, které se bez výjimky týkaly dopravní infrastruktury. V souvislosti s vyhodnocením vlivů na sociální pilíř byly identifikovány vlivy v souvislosti se zlepšením dopravní dostupnosti a obslužnosti (resp. vyjížďky a dojížďky za prací), intenzitou dopravní zátěže obyvatel a s tím spojenou kvalitou bydlení.

Dopravní dostupnost ovlivňuje jak pozitivně tak i negativně intenzitu dojížďky a vyjížďky za prací. Současně má vliv i na dostupnost regionálních center. SOKP ovlivní jejich dostupnost propojením radiálních tahů, podél kterých jsou lokalizována rozvojová území Středočeského kraje. Přímý vliv na toto propojení bude mít SOKP a Vestecká spojka.

Ke zlepšení prostředí pro bydlení formou odlehčení dopravní zátěže v obydlených částech obcí dojde v případě realizace SOKP, Vestecké spojky a MÚK Odolena Voda. Vyšší využívání železniční dopravy umožní uvolnění trati Praha – Bystřice u Benešova pro intervalovou a taktovou hromadnou dopravu a vyloučení dálkových spojů do nového koridoru tratě.

Téměř všechny řešené části 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje jsou lokalizovány v hraničním území s hl. m. Prahou a zasahují jak na území Prahy, tak i na území Středočeského kraje. To vytváří požadavky na vzájemnou koordinaci z hlediska územního plánování.

Vliv ploch rozvoje letiště Praha/Ruzyně je možné z hlediska poptávky po pracovních silách v případě rozšíření služeb letiště i navazujících podnikatelských aktivit. Z hlediska hlukové zátěže a kvality bydlení dojde realizací nové paralelní dráhy a utlumení provozu na stávající RWY 12/30 ke snížení hlukové (i ekologické) zátěže obyvatel na hustě osídleném jihozápadním okraji hl. m. Prahy; současně však budou hlukem zasaženi obyvatelé v koridoru nové paralelní dráhy. Jejich počet však bude nižší, než počet obyvatel ve stávajícím koridoru RWY 12/30.

3.3. ENVIRONMENTÁLNÍ PILÍŘ

Shrnutí vyhodnocení vlivů 2A-ZÚR SK (resp. vymezených ploch a koridorů) na životní prostředí je provedeno v kap. F.1 a vyplývá ze závěrů SEA.

Dle vyhodnocení jednotlivých silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb provedeného v kap. C jsou vyvozeny následující závěry mající přímý vztah k 2A-ZÚR SK.

Plochy a koridory dopravní infrastruktury (s výjimkou D006) jsou vymezeny do území mající přímou vazbu na hl. m. Praha. Toto území se již v současné době vyznačuje vyšší akustikou a emisní zátěží, zejména z dopravy.

Záměry silniční dopravy budou v místě svého vymezení spojeny s dalšími vlivy na kvalitu ovzduší a obyvatelstvo (hluk). Nicméně i přes identifikované potenciálně negativní vlivy SOKP (D001, D011), D006 a Vestecké spojky (D054) pomohou tyto záměry snížit dopravní intenzity v silně urbanizovaném území hl. m. Prahy a některých obcích Středočeského kraje a celkově zlepšit dopravní vazby v území. Dojde k převedení dopravy na nadřazenou kapacitnější dopravní síť. Záměr D001 bude sloužit k propojení rychlostních silnic D7 a D8 a spolu s plánovaným záměrem D011 (napojení na D10) uzavře okruh v celém severním segmentu. Význam Vestecké spojky spočívá v rozvedení dopravy na rychlostní silnici R1 (realizovaný úsek SOKP) a dálnici D1, čímž dojde k odlehčení přetížené silnice II/603. Pozitivem plánované MÚK Odolena Voda je zkrácení přepravních tras v území a zlepšení napojení města Odolena voda na dálnici D8.

Koridor železniční dopravy D204 bude v povrchových úsecích obecně zdrojem pouze hlukové zátěže. Podpora kolejové a tím i hromadné dopravy na úkor dopravy automobilové v konečném důsledku může pozitivně ovlivnit nevyhovující akustickou a emisní situaci na významně zatížených komunikacích Středočeského kraje.

K ovlivnění hlukové zátěže řešeného území dojde též v souvislosti s využitím navrhovaných ploch D300. Provoz Letiště Václava Havla Praha je přirozeně velmi významným zdrojem hluku, který působí na okolní území. Realizace záměru D300 podstatným způsobem změní rozložení pohybů letadel a tedy i hlukové poměry v území. Zvýšení hlukové zátěže je nutno předpokládat především ve směru letů, naopak ke snížení dojde zejména ve směru dráhy 12/30. Vliv záměru D300 na kvalitu ovzduší v jeho okolí není příliš významný. Letiště je sice významným plošným zdrojem emisí, k nárůstu imisní zátěže však dochází především ve vlastním prostoru letiště. Do hodnocení záměru se významně promítá skutečnost, že k záměru bylo vydáno Stanovisko podle zákona č. 100/2001 Sb., které podmiňuje realizaci záměru rozsáhlým množstvím opatření, zaměřených zejména na snížení hlučnosti. Tuto skutečnost nelze z hodnocení vyčlenit, neboť prognózovaná úroveň hlukové zátěže je již počítána za předpokladu realizace uvedených opatření.

Závěrem lze konstatovat, že v případě ploch a koridorů D001, D006, D011, D054 a D204 budou převažovat pozitivní vlivy ve vztahu k ochraně ovzduší či ochraně před hlukem neboť vzhledem k rozdílné hustotě osídlení hl. m. Prahy a příměstských území bude celkově počet negativně ovlivněných obyvatel nižší. Výjimkou je předpokládaný rozvoj Letiště Václava Havla Praha, kde bude převažovat vliv mírně negativní. Ve všech případech je však nezbytné dodržet závazné limity pro ochranu ovzduší a ochranu před hlukem.

Bezprostřední okolí hl. m. Prahy se vyznačuje vysokou mírou urbanizace, tlakem na ZPF, nízkým krajinným a přírodním potenciálem, nízkou lesnatostí a vyšší fragmentací krajiny. Budoucí stavby liniového charakteru budou dále fragmentovat příměstskou krajinu včetně obdělávané zemědělské půdy. Zároveň je předpokládáno, že na tuto dopravní infrastrukturu bude dále vázán územní rozvoj spojený s průmyslem, logistikou nebo komercí. V konečném důsledku tedy dojde k posílení zmíněných negativních trendů. V tomto ohledu je předpokládán zvýšený tlak na záborů ZPF včetně cenných půd v I. a II. třídě ochrany. V důsledku postupující urbanizace bude snižován produkční význam ZPF a naopak dojde k posílení funkcí mimoprodukčních. Nadále bude docházet k trvalému úbytku zemědělské půdy a tím k oslabení sledované složky ŽP. Ve zbývajících případech bude možné některé vlivy minimalizovat či vyloučit v rámci navržených opatření spočívajících např. v zajištění prostupnosti území, podpoře retence vody v krajině, vegetačních úpravách podél dopravních staveb, apod.

F.4 Vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti ovlivněné navrženým řešením avšak nepodchycené v územně analytických podkladech (D)

V části C – Vyhodnocení vlivů na environmentální, hospodářský a sociální pilíř byly posuzovány vlivy na udržitelný rozvoj území z uvedených hledisek. Pro komplexnost vyhodnocení, vzhledem k převažujícímu charakteru staveb (liniové dopravní stavby) bylo provedeno další posouzení řešených částí 2. aktualizace ZÚR SK, a to z hlediska veřejného zájmu.

Vyhodnocena byla možnost variantní lokalizace umístění koridorů řešených částí, určení významu stavby s ohledem na regionální či region přesahující význam a míra kladných přínosů z hlediska ovlivnění počtu (resp. většiny) obyvatel území s ohledem na sociální a hospodářské podmínky.

Výsledkem vyhodnocení je možné určit jako záměry s vysokou mírou veřejného zájmu realizaci SOKP a plochy rozvoje letiště Praha/Ruzyně. Tyto stavby mají mezinárodní charakter, jejich hospodářský přínos je nesporný. Podobně tomu je u koridoru železniční tratě Praha – Bystřice u Benešova jako součásti IV. tranzitního koridoru a systému TEN-T. MÚK Odolena Voda a Vestecská spojka jsou záměry spíše regionálního charakteru, nicméně jejich význam pro daný region lze označit jako pozitivní.

F.5 Vyhodnocení přínosu k naplnění priorit územního plánování obsažených v Politice územního rozvoje ČR (E)

Vyhodnocení bylo provedeno ve vztahu k prioritám PÚR ČR ve znění její první aktualizace schválené vládou ČR 15. dubna 2015. Řešené části 2. aktualizace ZÚR SK, jak vyplývá z hodnocení v kap. E, s těmito prioritami nejsou v rozporu. Celkem 13 priorit PÚR ČR je koncepcí naplněno vysokou měrou (hodnoceno +2) a dvě priority částečně (hodnoceno +1). 2. aktualizaci ZÚR SK nemá přímý vliv celkem na 8 priorit (hodnoceno 0).

Závěr

Na základě výše uvedených skutečností je možné konstatovat, že návrh 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje posiluje v rozsahu svých kompetencí předpoklady pro vyvážený vztah územních podmínek udržitelného rozvoje území ve smyslu § 18 odst. 1 stavebního zákona.