



**Vyhodnocení vlivů návrhu 9. aktualizace  
Zásad územního rozvoje Středočeského kraje  
na udržitelný rozvoj území**

**Srpen 2024**



**Objednatel:**  
**Krajský úřad Středočeského kraje**  
Zborovská 11  
150 21 Praha 5



**Zhotovitel:**  
**Atelier T-plan, s.r.o.**  
Sezimova 380/13, 140 00 Praha 4 — Nusle

## **Vyhodnocení vlivů návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje na udržitelný rozvoj území**

.....  
RNDr. Libor Krajíček  
jednatel a ředitel společnosti

.....  
RNDr. Libor Krajíček  
hlavní řešitel

.....  
Mgr. Alena Smrčková, Ph.D.  
zodpovědný řešitel části A

.....  
Ing. Roman Soukup  
zodpovědný řešitel částí C až F

Srpen 2024  
Zakázka č. 2021 012

## ŘEŠITELSKÝ TÝM

### Atelier T-plan, s.r.o.

- Mgr. Alena Smrčková, Ph.D.
  - ⇒ autorizovaná osoba dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů pro zpracování dokumentací a posudků; č. autorizace: MŽP/2021/710/5060
  - ⇒ autorizovaný architekt dle § 4 zák. č. 360/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, pro obor krajinářská architektura; č. autorizace 04 999
- RNDr. Libor Krajíček
  - ⇒ autorizovaná osoba dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů pro zpracování dokumentací a posudků; č. autorizace: MŽP/2021/710/5305
- Ing. Andrea Špicarová
- Ing. Roman Soukup
- Ing. Petr Cejnar

### Externí spolupráce

- Mgr. Jan Karel (ATEM – Atelier ekologických modelů, s.r.o.)
  - ⇒ držitel osvědčení odborné způsobilosti dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví; č. autorizace 11/2019
  - ⇒ autorizovaná osoba dle § 23 zákona č. 201/2012 Sb. ve znění pozdějších předpisů, pro zpracování rozptylových studií; č. autorizace: 2108/780/10/KS
- Mgr. Robert Polák (ATEM – Atelier ekologických modelů, s.r.o.)
  - ⇒ držitel osvědčení odborné způsobilosti dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví; č. autorizace 10/2019
  - ⇒ autorizovaná osoba dle § 23 zákona č. 201/2012 Sb. ve znění pozdějších předpisů, pro zpracování rozptylových studií; č. autorizace: 2733/780/10/KS
- Ing. Josef Martinovský (ATEM – Atelier ekologických modelů, s.r.o.)
  - ⇒ autorizovaná osoba dle § 23 zákona č. 201/2012 Sb. ve znění pozdějších předpisů, pro zpracování rozptylových studií; č. autorizace: 64139/ENV/14

## OBSAH

### A. VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ DLE PŘÍLOHY STAVEBNÍHO ZÁKONA..... 1

1.	STRUČNÉ SHRNUÍ OBSAHU A HLAVNÍCH CÍLŮ NÁVRHU 9A ZÚR STŘEDOČESKÉHO KRAJE, VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM.....	1
1.1	Shrnutí obsahu návrhu 9A ZÚR Středočeského kraje.....	1
1.2	Vztah návrhu 9A ZÚR Středočeského kraje k jiným koncepcím.....	2
2.	ZHODNOCENÍ VZTAHU NÁVRHU 9A ZÚR STŘEDOČESKÉHO KRAJE K CÍLŮM OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘIJATÝM NA VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI.....	8
2.1	Národní koncepce a strategie .....	9
2.2	Regionální koncepce a strategie.....	16
2.3	Referenční rámec cílů ochrany životního prostředí .....	16
3.	ÚDAJE O SOUČASNÉM STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ A JEHO PŘEDPOKLÁDANÉM VÝVOJI, POKUD BY NEBYLA UPLATNĚNA AKTUALIZACE ZÚR .....	17
3.1	Charakteristika dotčeného území .....	17
3.2	Klima .....	18
3.3	Kvalita ovzduší .....	21
3.4	Obyvatelstvo, hluková zátěž.....	29
3.5	Povrchové a podzemní vody .....	35
3.6	Zemědělský půdní fond .....	40
3.7	Lesy (PUPFL) .....	41
3.8	Horninové prostředí a přírodní zdroje .....	42
3.9	Fauna, flóra, biodiverzita, ekosystémy.....	45
3.9	Krajina, krajinný ráz.....	50
3.10	Kulturní, historické, architektonické a archeologické dědictví .....	51
4.	CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ BY MOHLY BÝT UPLATNĚNÍM ZMĚNY ÚPD VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY.....	56
4.1.	Složková analýza .....	56
4.2	Prostorová analýza .....	60
5.	SOUČASNÉ PROBLÉMY A JEvy ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ BY MOHLY BÝT UPLATNĚNÍM ZMĚNY ÚPD VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY, ZEJMÉNA S OHLEDEM NA ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ A PTAČÍ OBLASTI .....	64
5.1	Současné problémy a jevy dle složek životního prostředí.....	64
5.2	Současné problémy životního prostředí dle Územně analytických podkladů Středočeského kraje .....	67
5.3	Řešení 9A ZÚR Středočeského kraje ve vztahu ke zvláště chráněným územím a lokalitám Natura 2000 .....	70
6.	ZHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍCH A PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ NÁVRHU 9A ZÚR STŘEDOČESKÉHO KRAJE .....	72
6.1	Hodnocení celkové koncepce 9A ZÚR Středočeského kraje na životní prostředí .....	72
6.2	Souhrnné vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo, složky životního prostředí, kulturně historické dědictví a hmotný majetek.....	73
6.3	Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů .....	99
6.4	Výsledky vyhodnocení přeshraničních vlivů.....	105
6.5	Shrnutí vyhodnocení identifikovaných vlivů .....	106



7.	POROVNÁNÍ ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH Kladných a záporných vlivů dle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení, popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení .....	108
7.1	Varianty řešení .....	108
7.2	Metodika vyhodnocení vlivů 9A ZÚR SK na životní prostředí .....	110
8.	POPIS NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, SNÍŽENÍ NEBO KOMPENZACI VŠECH ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH ZÁVAŽNÝCH ZÁPORNÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	113
9.	ZHODNOCENÍ ZPŮSOBU ZAPRACOVÁNÍ VNITROSTÁTNÍCH CÍLŮ OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ DO NÁVRHU 9A ZÚR STŘEDOČESKÉHO KRAJE A JEJICH ZOHLEDNĚNÍ PŘI VÝBĚRU VARIANT ŘEŠENÍ .....	118
10.	NÁVRH UKAZATELŮ PRO SLEDOVÁNÍ VLIVŮ ZMĚNY ÚPD NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.	119
11.	NÁVRH POŽADAVKŮ NA ROZHODOVÁNÍ VE VYMEZENÝCH PLOCHÁCH A KORIDORECH Z HLEDISKA MINIMALIZACE NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	121
12.	NETECHNICKÉ SHRUTÍ VÝŠE UVEDENÝCH ÚDAJŮ .....	135
12.1	Stav složek životního prostředí.....	135
12.2	Shrnutí výsledků vyhodnocení.....	137
13.	ZÁVĚR.....	142
14.	VYHODNOCENÍ POŽADAVKŮ UVEDENÝCH VE STANOVISKU MŽP K POTŘEBĚ POSOUZENÍ AKTUALIZACE ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	144
15.	PŘÍLOHY – PODKLADOVÉ TABULKY ZJIŠTĚNÝCH VLIVŮ.....	146
15.1	D216 Koridor pro trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje .....	146
15.2	D217 Koridor pro trať (spojku) VRT - Nymburk.....	151
<b>B.</b>	<b>VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA PO A EVL SOUSTAVY NATURA 2000.....</b>	<b>155</b>
<b>C.</b>	<b>VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA SKUTEČNOSTI ZJIŠTĚNÉ V ÚZEMNĚ ANALYTICKÝCH PODKLADECH</b>	<b>158</b>
C.1	METODICKÝ PŘÍSTUP .....	158
C.2	VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA VYBRANÉ SKUTEČNOSTI ÚAP STŘEDOČESKÉHO KRAJE ...	159
<b>D.</b>	<b>VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA JINÉ SKUTEČNOSTI NEPODCHYCENÉ V ÚZEMNĚ ANALYTICKÝCH PODKLADECH .....</b>	<b>176</b>
<b>E.</b>	<b>VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU K NAPLNĚNÍ PRIORITY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ OBSAŽENÝCH V POLITICE ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČR .....</b>	<b>177</b>
E.1	METODICKÝ PŘÍSTUP .....	177
E.2	VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU 9A ZÚR STŘEDOČESKÉHO KRAJE .....	178
<b>F.</b>	<b>VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ – SHRUTÍ .....</b>	<b>185</b>
	<b>SEZNAM ZKRATEK.....</b>	<b>187</b>

<b>SEZNAM POUŽITÝCH PODKLADŮ .....</b>	<b>191</b>
--	------------

## SEZNAM TABULEK

<i>Tabulka 1: Charakteristiky klimatických regionů zájmového území dle Quitta (1971) .....</i>	<i>18</i>
<i>Tabulka 2: Klimatologické charakteristiky území dle Atlasu podnebí (2007).....</i>	<i>19</i>
<i>Tabulka 3: Imisní limity pro ochranu zdraví .....</i>	<i>22</i>
<i>Tabulka 4: Stanovení hlukových limitů dle NV č. 272/2011 Sb. ve znění pozdějších předpisů .....</i>	<i>30</i>
<i>Tabulka 5: Úprava hygienického limitu v případě navýšení hlučnosti o více než 2 dB oproti rozhodnému datu .....</i>	<i>30</i>
<i>Tabulka 6: Odhadovaný počet osob ve sledovaných obcích nad mezní hodnotou <math>L_{dvn} &gt; 70</math> dB a <math>L_n &gt; 60</math> dB ze silniční dopravy (rok 2017).....</i>	<i>33</i>
<i>Tabulka 7: Odhadovaný počet osob ve sledovaných obcích nad mezní hodnotou <math>L_{dvn} &gt; 70</math> dB a <math>L_n &gt; 65</math> dB z železniční dopravy (rok 2017) .....</i>	<i>34</i>
<i>Tabulka 8: Hydrologické členění dotčeného území .....</i>	<i>35</i>
<i>Tabulka 9: Geomorfologické členění reliéfu dotčeného území.....</i>	<i>42</i>
<i>Tabulka 10: Maloplošná zvláště chráněná území .....</i>	<i>46</i>
<i>Tabulka 11: NATURA 2000 v širším zájmovém území .....</i>	<i>47</i>
<i>Tabulka 12: Památné stromy v blízkosti navrhovaného koridoru .....</i>	<i>47</i>
<i>Tabulka 13: Skladebné části ÚSES v zájmovém území .....</i>	<i>49</i>
<i>Tabulka 14: Přehled vybraných nemovitých kulturních památek v zájmovém území.....</i>	<i>52</i>
<i>Tabulka 15: Přehled ploch ÚAN v zájmovém území .....</i>	<i>55</i>
<i>Tabulka 16: Identifikace složek životního prostředí, které mohou být uplatněním 9A ZÚR SK významně ovlivněny.....</i>	<i>56</i>
<i>Tabulka 17: Vztah 9A ZÚR SK k problémům Středočeského kraje (slabé stránky, ohrožení) identifikovaným v rámci hodnocení environmentálního pilíře dle ÚAP SK.....</i>	<i>68</i>
<i>Tabulka 18: Limity hlukové zátěže pro chráněný venkovní prostor staveb.....</i>	<i>77</i>
<i>Tabulka 19: Intenzity dopravy a emisní charakteristika na posuzovaných tratích .....</i>	<i>78</i>
<i>Tabulka 20: Hlukem nadlimitně zasažená katastrální území (obce) v denní dobu pro koridor VRT D217 .....</i>	<i>78</i>
<i>Tabulka 21: Hlukem nadlimitně zasažená katastrální území (obce) v denní dobu pro koridor VRT D216 .....</i>	<i>78</i>
<i>Tabulka 22: Intenzity dopravy a emisní charakteristika na posuzovaných tratích při realizaci základní protihlukové ochrany.....</i>	<i>80</i>
<i>Tabulka 23: Objekty zasažené hlukem nad hranicí 60 dB v denní dobu při nejméně příznivém vedení trasy v rámci koridoru pro VRT D217 při realizaci základní protihlukové ochrany.....</i>	<i>80</i>
<i>Tabulka 24: Objekty zasažené hlukem nad hranicí 60 dB v denní dobu při nejméně příznivém vedení trasy v rámci koridoru pro VRT D216 při realizaci základní protihlukové ochrany.....</i>	<i>80</i>
<i>Tabulka 25: Zábor zemědělského půdního fondu.....</i>	<i>92</i>
<i>Tabulka 26: Shrnutí výsledků hodnocení identifikovaných dlouhodobých a trvalých vlivů .....</i>	<i>106</i>

Tabulka 27: Shrnutí výsledků hodnocení identifikovaných krátkodobých a střednědobých vlivů.....	107
Tabulka 28: Shrnutí výsledků hodnocení identifikovaných kumulativních a synergických vlivů .....	107
Tabulka 29: Porovnání návrhu 9A ZÚR SK s nulovou variantou .....	108
Tabulka 30: Indikátory pro sledování dopadu implementace 9A ZÚR SK.....	119

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Koridory D216 a D217 vymezené 9A ZÚR SK.....	2
Obrázek 2: Vymezení dotčeného území.....	17
Obrázek 3: Klimatické regiony zájmového území dle Quitta (1971) .....	18
Obrázek 4: Predikovaná průměrná roční teplota vzduchu ve třech předpovědních obdobích dle CzechAdapt (CzechAdapt 2019).....	20
Obrázek 5: Predikovaný průměrný roční úhrn srážek ve třech předpovědních obdobích dle CzechAdapt (CzechAdapt 2019).....	21
Obrázek 6: Rozložení průměrných ročních koncentrací oxidu dusičitého.....	24
Obrázek 7: Rozložení průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM <sub>10</sub> .....	24
Obrázek 8: Rozložení 24hodinových koncentrací suspendovaných částic PM <sub>10</sub> (36. nejvyšší hodnota) .....	25
Obrázek 9: Rozložení průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM <sub>2,5</sub> .....	25
Obrázek 10: Rozložení průměrných ročních koncentrací benzenu .....	26
Obrázek 11: Rozložení průměrných ročních koncentrací benzo[a]pyrenu .....	26
Obrázek 12: Rozložení průměrných ročních koncentrací arsenu.....	27
Obrázek 13: Rozložení průměrných ročních koncentrací olova .....	27
Obrázek 14: Rozložení průměrných ročních koncentrací niklu .....	28
Obrázek 15: Rozložení průměrných ročních koncentrací kadmia.....	28
Obrázek 16: Strategická hluková mapa (2017) – hluk ze silniční dopravy pro den-večer-noc (L <sub>dn</sub> ) .....	32
Obrázek 17: Strategická hluková mapa (2017) – hluk ze silniční dopravy pro noc (L <sub>n</sub> ).....	32
Obrázek 18: Strategická hluková mapa (2017) – hluk z železniční dopravy pro den-večer-noc (L <sub>dn</sub> )... ..	33
Obrázek 19: Strategická hluková mapa (2017) – hluk z železniční dopravy pro noc (L <sub>n</sub> ) .....	34
Obrázek 20: Vodní plochy v trase koridoru.....	36
Obrázek 21: Ochranné pásmo přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod Poděbrady.....	38
Obrázek 22: Stanovené záplavové území Q <sub>100</sub> v oblasti napojení VRT ve směru Nymburk.....	39
Obrázek 23: Stanovení záplavové území Q <sub>100</sub> na Miletínském potoce a Výrovce .....	39
Obrázek 24: Třídy ochrany zemědělské půdy dle BPEJ .....	40
Obrázek 25: Kategorizace lesů .....	41
Obrázek 26: Geologická mapa .....	43
Obrázek 27: Sesuvná území.....	44
Obrázek 28: Poddolovaná území.....	45

<i>Obrázek 29: Migračně významná území v trase koridoru .....</i>	<i>50</i>
<i>Obrázek 30: Památkové zóny a rezervace v širším zájmovém území.....</i>	<i>52</i>
<i>Obrázek 31: Regiony lidové architektury.....</i>	<i>54</i>
<i>Obrázek 32: Zobrazení záměrů sledovaných v platných ZÚR SK a posuzovaných koridorů .....</i>	<i>62</i>
<i>Obrázek 33: Oblast s potenciálním rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů.....</i>	<i>62</i>
<i>Obrázek 34: Regionalizace hydrologického sucha.....</i>	<i>65</i>
<i>Obrázek 35: Změny podílu ZPF na výměře obce 2011 – 2021 (%).....</i>	<i>66</i>
<i>Obrázek 36: Změny podílu urbanizovaných ploch na výměře obce 2011 – 2021 (%).....</i>	<i>67</i>
<i>Obrázek 37: Zvláště chráněná území a lokality soustavy Natura 2000.....</i>	<i>70</i>
<i>Obrázek 38: Ekvivalentní hladina akustického tlaku při průjezdu 100 vlaků v denní dobu .....</i>	<i>77</i>
<i>Obrázek 39: Limitní izofony podél VRT D217 (1/2).....</i>	<i>81</i>
<i>Obrázek 40: Limitní izofony podél VRT D217 (2/2).....</i>	<i>81</i>
<i>Obrázek 41: Limitní izofony podél VRT D216 (1/11).....</i>	<i>82</i>
<i>Obrázek 42: Limitní izofony podél VRT D216 (2/11).....</i>	<i>82</i>
<i>Obrázek 43: Limitní izofony podél VRT D216 (3/11).....</i>	<i>83</i>
<i>Obrázek 44: Limitní izofony podél VRT D216 (4/11).....</i>	<i>83</i>
<i>Obrázek 45: Limitní izofony podél VRT D216 (5/11).....</i>	<i>84</i>
<i>Obrázek 46: Limitní izofony podél VRT D216 (6/11).....</i>	<i>84</i>
<i>Obrázek 47: Limitní izofony podél VRT D216 (7/11).....</i>	<i>85</i>
<i>Obrázek 48: Limitní izofony podél VRT D216 (8/11).....</i>	<i>85</i>
<i>Obrázek 49: Limitní izofony podél VRT D216 (9/11).....</i>	<i>86</i>
<i>Obrázek 50: Limitní izofony podél VRT D216 (10/11).....</i>	<i>86</i>
<i>Obrázek 51: Limitní izofony podél VRT D216 (11/11).....</i>	<i>87</i>
<i>Obrázek 52: Zásah koridoru D216 záplavového území Bečvářky a Výrovky .....</i>	<i>89</i>
<i>Obrázek 53: Zásah koridoru D217 do záplavového území Šembery a Výrovky.....</i>	<i>90</i>
<i>Obrázek 54: Průchod koridoru D217 ochranným pásmem zdroje přírodních a minerálních vod Podě- brady.....</i>	<i>91</i>
<i>Obrázek 55: Průchod koridoru D216 lesním porostem mezi Petrovicemi I a Zbýšovem .....</i>	<i>92</i>
<i>Obrázek 56: Kategorizace významnosti území z hlediska výskytu a migrace velkých savců.....</i>	<i>95</i>
<i>Obrázek 57: Střet hodnocených koridorů s biotopy vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců .....</i>	<i>96</i>
<i>Obrázek 58: Střet koridorů D216 a D217 s regiony lidové architektury.....</i>	<i>98</i>
<i>Obrázek 59: Širší vztahy.....</i>	<i>106</i>

## **A. VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ DLE PŘÍLOHY STAVEBNÍHO ZÁKONA**

### **1. STRUČNÉ SHRNUTÍ OBSAHU A HLAVNÍCH CÍLŮ NÁVRHU 9A ZÚR STŘEDOČESKÉHO KRAJE, VZTAH K JINÝM KONCEPCÍM**

#### **1.1 Shrnutí obsahu návrhu 9A ZÚR Středočeského kraje**

Předmětem 9A ZÚR SK je vymezení koridorů železniční dopravy

- **D216** pro trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje;
- **D217** pro trať (spojku) VRT – Nymburk.

Oba koridory jsou zařazeny mezi veřejně prospěšné stavby v oblasti dopravy.

Ze Zásad územního rozvoje Středočeského kraje ve znění aktualizace č. 2 byl vypuštěn koridor územní rezervy pro VRT ve směru Brno (úsek Poříčany – hranice kraje).

ZÚR stanovují požadavek na koordinaci územně plánovací činnosti dotčených obcí při zpřesňování vymezení koridorů vysokorychlostních tratí a při vymezování ploch a koridorů pro stavby, zařízení a opatření navazující na stavby vysokorychlostních tratí či podmiňující jejich realizaci.

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

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

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

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

Koridor **D216** je součástí VRT Praha – Brno – Ostrava, resp. Brno – Břeclav, která se v budoucnu pravděpodobně stane nejvytíženější tratí v ČR, neboť totiž spojí tři největší města v zemi. Vysokorychlostní vlaky na této trati ale obslouží také Jihlavu, Olomouc a další regionální centra. Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava – Praha na zhruba na hodinu a půl.

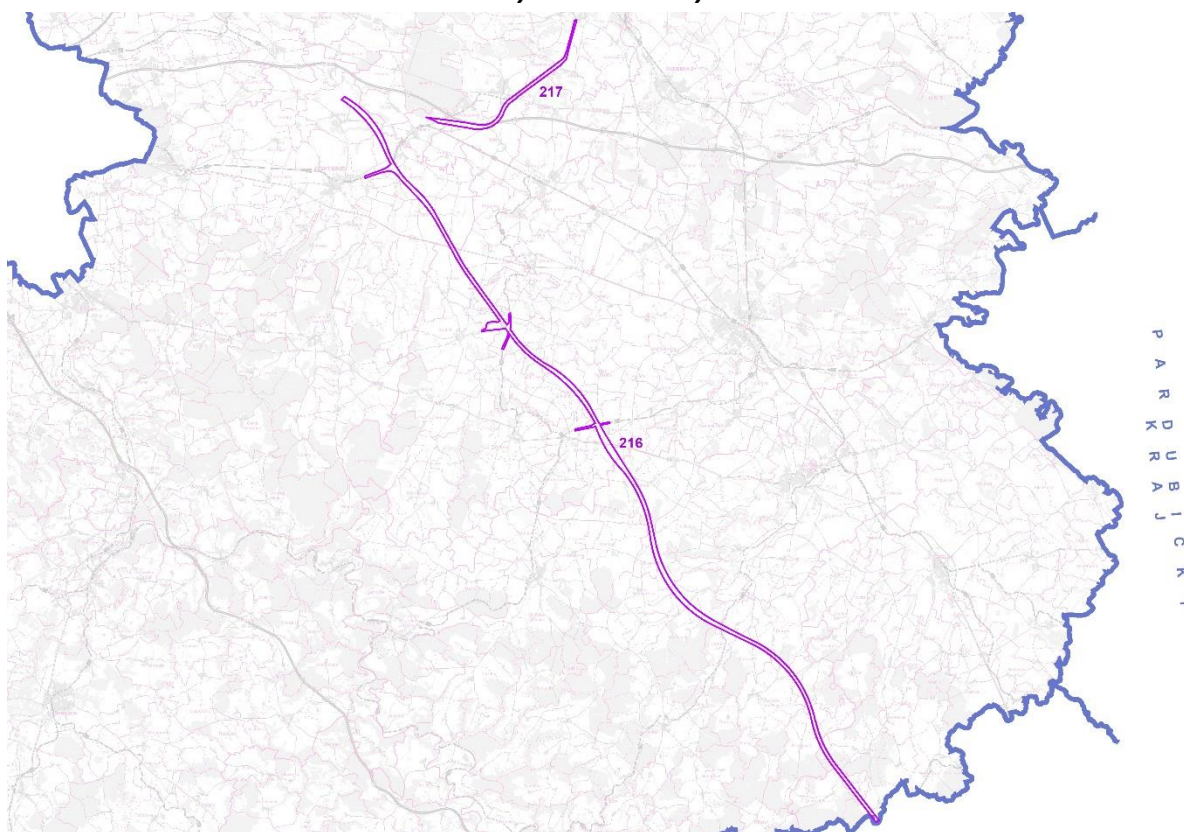
Na trati budou kromě nejrychlejších vlaků s rychlostí 320 km/h jezdit také další železniční spoje. Ty obslouží menší města po trase, což umožní kolejová propojení vysokorychlostní a stávající železnice.

Rychlé spojení a výrazné zkrácení jízdních dob tak získají i obyvatelé Havlíčkova Brodu, Žďáru nad Sázavou nebo Hranic na Moravě.

Koridor **D217** je součástí VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław, která propojí hlavní město s východočeskými aglomeracemi, ve kterých žije dohromady více než 200 000 obyvatel. Cesta z Prahy bude trvat okolo 30 minut, trať zajistí rychlou dopravu do turistických oblastí Krkonoš a Orlických hor. První část této VRT bude realizována současně s VRT Praha – Brno, protože úsek Praha–Běchovice – Poříčany (VRT Polabí) je pro obě tratě společný.

Koridory byly vymezeny na základě Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břec-lav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020. Studie proveditelnosti Studie prověřila možnosti ve-dení této vysokorychlostní tratě. Jejím cílem bylo posoudit ekonomičnost výstavby tratě a provozu na ní, základní technické řešení, možnou průchodnost územím a vliv stavby na životní

**Obrázek 1: Koridory D216 a D217 vymezené 9A ZÚR SK**



## **1.2 Vztah návrhu 9A ZÚR Středočeského kraje k jiným koncepcím**

9A ZÚR SK není primárně dokumentem zaměřeným na naplňování cílů ochrany životního prostředí. Vzhledem k tomu, že základní podmínkou rozvoje společnosti jako celku je princip zajištění udržitel-ného rozvoje respektující potřebu vyváženého vztahu podmínek pro zdravé životní prostředí, pro eko-nomický rozvoj a pro soudržnost obyvatel, musí nezbytně 9A ZÚR SK cíle ochrany životního prostředí vymezené ve strategických, koncepčních a programových dokumentech na státní, regionální a celo-městské úrovni respektovat.

Pro účely vyhodnocení míry naplnění těchto cílů v 9A ZUR SK byly na základě odborného posouzení vybrány relevantní celostátní a regionální koncepce. Pro výběr koncepcí bylo určující, zda jejich cíle a dílčí nástroje k jejich naplnění mají vztah k řešenému území, a také zda jsou řešitelné nástroji územ-ního plánování.

Zhodnocení vztahu 9A ZUR SK k relevantním národním a krajským koncepcím je uvedeno v následující tabulce.

Pro hodnocení byla použita následující stupnice:

3 - velmi silný (přímý) vztah: 9A ZUR SK obsahuje nebo promítá konkrétní podněty a požadavky dané koncepcí ve změnách využití území

2 - silný (přímý) vztah: 9A ZUR SK bez konkrétně definovaných nároků na změnu využití území, ale obsahuje přímé obecné deklarace promítající požadavky dané koncepcí

1 - slabý, nepřímý vztah: 9A ZUR SK neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na návrh 9A ZUR SK vymezením koridoru, vykazuje ale nepřímou vazbu na danou koncepci.

0 - bez vztahu: koncepce neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které se do 9A ZUR SK promítají

Přehled zkoumaných strategií a koncepcí

Celostátní koncepce a strategie

- Politika územního rozvoje, ve znění aktualizace č. 1, 2, 3, 4 a 5 (2021)
- Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR 2030, (2017)
- Státní politika životního prostředí 2030 s výhledem do 2050 (2021)
- Státní program ochrany přírody a krajiny ČR pro období 2020 - 2025, (2020)
- Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016 – 2025, (2016)
- Zásady urbánní politiky (2017)
- Koncepce řešení problematiky ochrany před povodněmi v České republice s využitím technických a přírodních blízkých opatření, (2010)
- Strategie regionálního rozvoje ČR 2021 + (2019)
- Aktualizace národního programu snižování emisí ČR (2019)
- Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR (2015)
- Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (2015)
- Politika ochrany klimatu v ČR (2017)
- Státní energetická koncepce České republiky (2015)
- Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 (2021)
- Dopravní sektorová strategie, II. fáze – střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (2017)
- Surovinová politika ČR v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů (2017)
- Strategie ochrany před povodněmi pro území ČR (2002)
- Národní plán povodí Labe (2015)
- Plán odpadového hospodářství ČR pro období 2015-2024 (2015)
- Politika druhotných surovin ČR 2019 - 2022 (2019)

Celostátní koncepce a strategie

- Strategie rozvoje územního obvodu Středočeského kraje na období 2019-2024, s výhledem do 2030 (2019)

- Územní energetická koncepce Středočeského kraje (2017 – 2041), (2018)
- Koncepce ochrany přírody a krajiny Středočeského kraje na období 2018 – 2028 (2019)
- Plán odpadového hospodářství Středočeského kraje pro období 2016 – 2025 (2016)
- Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Středočeského kraje (2004)
- Program zlepšování kvality ovzduší – zóna Střední Čechy (2020)
- Plán oblasti povodí Horního a Středního Labe (2016)
- Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje pro období 2021 – 2025 (2020)
- Povodňový plán Středočeského kraje (2004)



Koncepce	Vztah 9A ZÚR SK k dané koncepci	Komentář SEA
<b>Republikové koncepce a strategické dokumenty</b>		
Politika územního rozvoje ČR, ve znění aktualizace č. 1, 2, 3, 4 a 5 (2021)	2	9A ZUR SK přispívá k naplnění priorit týkajících se rozvoje dopravní infrastruktury. 9A ZÚR SK vytváří podmínky pro rozvoj dopravní infrastruktury prostřednictvím vymezení koridoru pro železniční dopravu.
Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR 2030	2	9A ZÚR SK přispívá k dosažení cílů týkajících se budování infrastruktury a zvýšení bezpečnosti dopravní infrastruktury.
Státní politika životního prostředí 2030 s výhledem do 2050 (2021)	2	9A ZÚR SK přispívá k dosažení cílů týkajících se omezení expozice obyvatel a životního prostředí znečišťujícími látkami. Železniční doprava je vnímána jako alternativní dopravní systém, jehož provoz je spojen s nižší produkcí látek poškozujících lidské zdraví a životní prostředí.
Zásady urbánní politiky (2017)	1	9A ZÚR SK přispívá k dosažení cílů v oblasti dopravy a technické infrastruktury. 9A ZÚR SK přispívá k dosažení cíle požadujícího snižovat dopady dopravy do složek životního prostředí a na zdraví obyvatelstva. Železniční doprava je vnímána jako alternativní dopravní systém, jehož provoz je spojen s nižší produkcí látek poškozujících lidské zdraví a životní prostředí.
Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016 - 2025	0	Bez vztahu, koncepce neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které se do 9A ZUR SK promítají.
Státní program ochrany přírody a krajiny ČR pro období 2020 - 2025	0	Bez vztahu, koncepce neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které se do 9A ZUR SK promítají.
Strategie regionálního rozvoje ČR 2021 + (2019)	2	9A ZUR SK přispívá k dosažení cílů týkajících se zajištění kvalitního dopravního spojení a efektivního řízení dopravy, které přispěje ke snížení jejích negativních vlivů dopravy na životní prostředí. Železniční doprava je vnímána jako alternativní dopravní systém, jehož provoz je spojen s nižší produkcí látek poškozujících lidské zdraví a životní prostředí.
Aktualizace národního programu snižování emisí ČR (2019)	2	9A ZUR SK přispívá k dosažení cílů týkajících se omezení emisí znečišťujících látek. Využitím koridorů pro železniční dopravu dojde k převedení části objemu automobilové dopravy na železnici.
Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR	2	9A ZUR SK přispívá k dosažení cílů týkajících dosažení společensky přijatelné míry rizik plynoucích ze znečištění ovzduší pro lidské zdraví, ekosystémy a kulturního a historického dědictví.
Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, 2015	0	Bez vztahu, koncepce neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které se do 9A ZUR SK promítají.
Politika ochrany klimatu v ČR (2017)	0	Bez vztahu, koncepce neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které se do 9A ZUR SK promítají.
Státní energetická koncepce České republiky (2015)	0	Bez vztahu, koncepce neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které se do 9A ZUR SK promítají.

Koncepce	Vztah 9A ZÚR SK k dané koncepci	Komentář SEA
Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 (2021)	2	9A ZUR SK přispívá k dosažení opatření týkajících se rozvoje železniční infrastruktury. Například opatření požadující dobudování tranzitních železničních koridorů včetně železničních uzlů.
Dopravní sektorová strategie, II. fáze – střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (2017)	0	Bez vztahu, koncepce neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které se do 9A ZUR SK promítají.
Surovinová politika ČR v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů (2017)	0	Bez vztahu, koncepce neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které se do 9A ZUR SK promítají.
Koncepce řešení problematiky ochrany před povodněmi v České republice s využitím technických a přírodně blízkých opatření	0	Bez vztahu, koncepce neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které se do 9A ZUR SK promítají.
Strategie ochrany před povodněmi pro území ČR (2002)	0	Bez vztahu, koncepce neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které se do 9A ZUR SK promítají.
Národní plán povodí Labe (2015)	0	Bez vztahu, koncepce neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které se do 9A ZUR SK promítají.
Plán odpadového hospodářství ČR pro období 2015-2024	0	Bez vztahu, koncepce neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které se do 9A ZUR SK promítají.
Politika druhotných surovin ČR 2019 - 2022	0	Bez vztahu, koncepce neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které se do 9A ZUR SK promítají.
<b>Regionální koncepce a strategie</b>		
Strategie rozvoje územního obvodu Středočeského kraje na období 2019-2024, s výhledem do 2030	0	Bez vztahu, koncepce neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které se do 9A ZUR SK promítají.
Územní energetická koncepce Středočeského kraje (2017 – 2041), (2018)	0	Bez vztahu, koncepce neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které se do 9A ZUR SK promítají.
Koncepce ochrany přírody a krajiny Středočeského kraje na období 2018 – 2028 (2019)	0	Bez vztahu, koncepce neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které se do 9A ZUR SK promítají.
Plán odpadového hospodářství Středočeského kraje pro období 2016 – 2025 (2016)	0	Bez vztahu, koncepce neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které se do 9A ZUR SK promítají.
Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Středočeského kraje (2004)	0	Bez vztahu, koncepce neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které se do 9A ZUR SK promítají.
Program zlepšování kvality ovzduší – zóna Střední Čechy (2020)	0	Bez vztahu, koncepce neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které se do 9A ZUR SK promítají.
Plá oblastí povodí Horního a Středního Labe (2016)	0	Bez vztahu, koncepce neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které se do 9A ZUR SK promítají.
Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje pro období 2021 – 2025 (2020)	0	Bez vztahu, koncepce neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které se do 9A ZUR SK promítají.

Koncepce	Vztah 9A ZÚR SK k dané koncepti	Komentář SEA
Povodňový plán Středočeského kraje (2004)	0	Bez vztahu, koncepce neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které se do 9A ZUR SK promítají.
Akční plán protihlukových opatření pro pozemní komunikace ve vlastnictví Středočeského kraje (2019)	0	Bez vztahu, koncepce neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které se do 9A ZUR SK promítají.

Koncepční dokumenty s identifikovaným silným vztahem (2) k nástrojům územního plánování jsou podkladem pro hodnocení vztahu 9A ZÚR SK k cílům ochrany životního prostředí přijatým na republikové nebo republikové úrovni. Hodnocení je uvedeno v kapitole 2 této dokumentace

Silný vztah byl identifikován k těmto dokumentacím:

- Politika územního rozvoje ČR, ve znění aktualizace č. 1, 2, 3, 4 a 5
- Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR 2030
- Státní politika životního prostředí 2030 s výhledem do 2050
- Strategie regionálního rozvoje ČR 2021 +
- Aktualizace národního programu snižování emisí ČR
- Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR
- Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050

## **2. ZHODNOCENÍ VZTAHU NÁVRHU 9A ZÚR STŘEDOČESKÉHO KRAJE K CÍLŮM OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘIJATÝM NA VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI**

Pro účely posouzení souladu 9A ZÚR SK s relevantními strategickými dokumenty na národní a regionální, krajské úrovni byla provedena analýza těchto dokumentů se záměrem nalézt cíle ochrany životního prostředí, k jejichž dosažení lze přispět nástroji územního plánování. Pro výběr cílů byly využity koncepce zaměřené na rozvoj území a ochranu životního prostředí a jeho složek. Vybrané strategické dokumenty problematiku ŽP přímo řeší, případně jejich uplatňováním a aplikací může dojít k ovlivnění sledovaných složek životního prostředí.

Vztah 9A ZÚR SK k jednotlivým cílům uvedeným ve strategických dokumentech je vyjádřen pomocí symbolické stupnice, která vyjadřuje, na kolik 9A ZÚR SK přispívá k jejich dosažení.

Hodnocení je provedeno s využitím stupnice:

0 – 9A ZÚR SK danou prioritní oblast dokumentu neřeší nebo k ní nemá vztah

1 – 9A ZÚR SK má k dané prioritní oblasti dokumentu slabý vztah nebo ji řeší okrajově či zprostředkovaně

2 – 9A ZÚR SK danou prioritní oblast dokumentu řeší nebo k ní má silný vztah.

## 2.1 Národní koncepce a strategie

Koncepce/cíl	Vztah 9A ZUR SK k danému cíli	Komentář SEA
<b>Politika územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizací č. 1, 2, 3, 4 a 5</b>		
(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.	1	9A ZUR SK vymezuje koridory pro železniční dopravu s ohledem na zajištění ochrany přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území. Využitím vymezeného koridoru nedojde k narušení urbanistické struktury území a struktury osídlení.
(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.	2	9. aktualizace ZÚR SK požadavek splňuje. Vymezené koridory železnice se nedotýkají žádného zvláště chráněného území, nezasahuje do vymezených biocenter ÚSES a pouze v několika případech kříží biokoridor, avšak vzhledem k charakteru tratě bude zajištěna migrační prostupnost a funkčnost biokoridorů nebude narušena. Negativně nejsou ovlivněny ani další krajinné hodnoty jako například maloplošná zvláště chráněná území, přírodní parky geopark UNESCO.
20a) Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury a při vymezování ploch pro bydlení, občanskou vybavenost, výrobu a skladování. V rámci územně plánovací činnosti omezovat nežádoucí srůstání sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a prostupnosti krajiny, uplatňovat integrované přístupy k předcházení a řešení environmentálních problémů.	2	9A ZÚR SK doje k omezení migrační prostupnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka. Pro tratě typu VRT platí přísnější pravidla pro ochranu drážního tělesa (oplocení) než u konvenční železnice.

Koncepce/cíl	Vztah 9A ZUR SK k danému cíli	Komentář SEA
(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 formu krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny.	0	9A ZÚR SK danou prioritní oblast dokumentu neřeší nebo k ní nemá vztah.
(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.	2	<p>9. aktualizace ZÚR SK prioritu naplňuje. Vymezené koridory železnice vytváří předpoklady pro lepší dostupnost území a pro zkvalitnění technické infrastruktury. Koridor pro VRT vytváří podmínky pro realizaci systému Rychlých spojení (RS), který schválila vláda České republiky usnesením č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice z 22. května 2017 a realizací systému dojde ke zkvalitnění a zrychlení železniční dopravy mezi jednotlivými částmi České republiky.</p> <p>Zpětnou kompatibilitou mezi vysokorychlostní a konvenční železnicí jsou navíc vytvořeny podmínky pro zlepšení nejen na úrovni relací mezi městy obsluhovanými VRT, ale i v rámci dopravního systému krajů. Tímto způsobem výše uvedené podmínky naplňuje koridor pro spojení VRT-Nymburk.</p>
(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 podmiňovat. 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).	2	<p>9. aktualizace ZÚR SK prioritu naplňuje, když vymezením návrhových koridorů železnice vytváří podmínky pro zlepšování dostupnosti území a vzhledem k tomu, že jsou koridory vymezeny pro drážní dopravu, jsou posilovány podmínky pro udržitelnou mobilitu. Koridor VRT vytváří podmínky pro realizaci systému Rychlých spojení (RS), který schválila vláda České republiky usnesením č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice z 22. května 2017, čímž jsou vytvářeny územní podmínky pro rozvoj environmentálně šetrných forem dopravy.</p>

Koncepce/cíl	Vztah 9A ZUR SK k danému cíli	Komentář SEA
(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 jim předcházet a minimalizovat jejich negativní dopady. 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 a využívání přírodě blízkých opatření pro zadržování a akumulaci povrchové vody tam, kde je to možné s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu, jako jedno z adaptačních opatření v případě dopadů změny klimatu.	0	9. aktualizace ZÚR SK nemá vztah k této prioritě.
(26) Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umisťovat do nich veřejnou infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvlášť odůvodněných případech. Vymezovat a chránit zastavitelné plochy pro přemístění zástavby z území s vysokou mírou rizika vzniku povodňových škod.	2	9. aktualizace ZÚR SK vymezuje koridory pro veřejnou infrastrukturu v záplavovém územím. Opatření k minimalizaci a vyloučení negativních vlivů jsou stanovena s cílem nezhoršení průchodu povodňové vlny.
<b>Státní politika životního prostředí 2030 s výhledem do 2050 (2021)</b>		
Životní prostředí a zdraví		
– Dostupnost vody je zajištěna a její jakost se zlepšuje	0	9A ZÚR SK danou prioritní oblast dokumentu neřeší nebo k ní nemá vztah.
– Kvalita ovzduší se zlepšuje	1	9A ZÚR SK vymezením koridorů pro železniční dopravu vytváří podmínky pro zlepšení kvality ovzduší. Lze předpokládat, že část objemu automobilové dopravy, která se podílí na znečištění ovzduší, bude převedena na železniční dopravu.
– Expozice obyvatel a životního prostředí nebezpečným chemickým látkám se snižuje	2	9A ZÚR SK vymezením koridorů pro železniční dopravu vytváří podmínky pro omezení emisí z automobilové dopravy, zlepšení kvality ovzduší. Lze předpokládat, že část objemu automobilové dopravy, která se podílí na znečištění ovzduší, bude převedena na železniční dopravu.
– Hluková zátěž a světelné znečištění se snižuje	2	9A ZÚR SK vymezením koridorů pro železniční dopravu vytváří podmínky pro omezení hlukové zátěže z automobilové dopravy. Lze předpokládat, že část objemu automobilové dopravy, která se podílí na hlukové zátěži, bude převedena na železniční dopravu.

Koncepce/cíl	Vztah 9A ZUR SK k danému cíli	Komentář SEA
– Přípravenost a resilience společnosti vůči mimořádným událostem a krizovým situacím se zvyšuje	0	9A ZÚR SK danou prioritní oblast dokumentu neřeší nebo k ní nemá vztah.
– Adaptovaná sídla umožňují kvalitní a bezpečný život obyvatel	0	9A ZÚR SK danou prioritní oblast dokumentu neřeší nebo k ní nemá vztah.
Přechod ke klimatické neutralitě a oběhovému hospodářství		
– Emise skleníkových plynů jsou snižovány	2	9A ZÚR SK vymezením koridorů pro železniční dopravu vytváří podmínky pro omezení emisí skleníkových plynů, pro zlepšení kvality ovzduší. Lze předpokládat, že část objemu automobilové dopravy, která se podílí na emisí skleníkových plynů, bude převedena na železniční dopravu.
– Oběhové hospodářství zaručuje hospodárné nakládání se surovinami, výrobky a odpady v ČR	0	9A ZÚR SK danou prioritní oblast dokumentu neřeší nebo k ní nemá vztah.
Příroda a krajina		
– Ekologická stabilita krajiny je obnovena, hospodaření v krajině je dlouhodobě udržitelné a reaguje na změnu klimatu	0	9A ZÚR SK danou prioritní oblast dokumentu neřeší nebo k ní nemá vztah.
– Biologická rozmanitost je zachovávána v mezích tlaku změny klimatu	0	9A ZÚR SK danou prioritní oblast dokumentu neřeší nebo k ní nemá vztah.
<b>Strategický rámec udržitelného rozvoje – Česká republika 2030</b>		
<p>Cíl 6. Zajistit všem dostupnost vody a sanitačních zařízení pro všechny a udržitelné hospodaření s nimi, zejména:</p> <p>Do roku 2030 zlepšit kvalitu vody snížením jejího znečištění, zamezením vyhazování odpadů do vody a minimalizací vypouštění nebezpečných chemických látek do vody, snížit na polovinu podíl znečištěných odpadních vod a podstatně zvýšit recyklaci a bezpečné opětovné využívání vody v celosvětovém měřítku.</p> <p>Do roku 2020 zajistit ochranu a obnovu ekosystémů související s vodou, včetně hor, lesů, mokřad, řek, zvodní a jezer.</p>	0	9A ZÚR SK danou prioritní oblast dokumentu neřeší nebo k ní nemá vztah.
Cíl 7. Zajistit přístup k cenově dostupným, spolehlivým, udržitelným a moderním zdrojům energie pro všechny, zejména:	0	9A ZÚR SK danou prioritní oblast dokumentu neřeší nebo k ní nemá vztah.



Koncepce/cíl	Vztah 9A ZUR SK k danému cíli	Komentář SEA
Do roku 2030 zlepšit mezinárodní spolupráci ve zpřístupňování výzkumu a technologií čisté energie, včetně energie z obnovitelných zdrojů, energetické účinnosti a pokročilých a čistších technologií fosilních paliv; podporovat investice do energetické infrastruktury a technologií čisté energie		
<p>Cíl 9. Vybudovat odolnou infrastrukturu, prosazovat inkluzivní a udržitelnou industrializaci a inovace, zejména:</p> <p>Rozvinout kvalitní, spolehlivou, udržitelnou a odolnou infrastrukturu, zahrnující i regionální a přeshraniční infrastrukturu, na podporu ekonomického rozvoje a zvýšené kvality života, se zaměřením na ekonomicky dostupný a rovný přístup pro všechny.</p>	2	9A ZÚR SK vymezením koridorů pro železniční dopravu vytváří předpoklady pro budování odolné infrastruktury přesahující hranice Středočeského kraje. Vybudováním rychlého spojení mezi regiony vytváří podmínky pro zvýšení kvality cestování na regionální i celostátní úrovni.
<p>Cíl 11. Vytvořit inkluzivní, bezpečná, odolná a udržitelná města a obce, zejména:</p> <p>Do roku 2030 poskytnout všem přístup k bezpečným, finančně dostupným, snadno přístupným a udržitelným dopravním systémům zlepšit bezpečnost silničního provozu zejména rozšířením veřejné dopravy se zvláštním důrazem na potřeby lidí v těžké situaci jako ženy, děti, osoby se zdravotním postižením a starší osoby.</p> <p>Do roku 2030 posílit inkluzivní a udržitelnou urbanizaci a kapacity pro participativní, integrované a udržitelné plánování a správu měst a obcí ve všech zemích.</p> <p>Zlepšit úsilí na ochranu a záchranu světového kulturního a přírodního dědictví.</p> <p>Do roku 2030 snížit nepříznivý dopad životního prostředí měst na jejich obyvatele, zejména zaměřením pozornosti na kvalitu ovzduší a nakládání s komunálním i jiným odpadem.</p>	2	9A ZÚR SK vymezením koridorů pro železniční dopravu vytváří předpoklady pro rozvoj udržitelného dopravního systému. Vytvářeny jsou předpoklady pro omezení intenzity automobilové dopravy. Vytvořeny jsou podmínky pro omezení negativních vlivů z automobilové dopravy na veřejné zdraví a životní prostředí.
<p>Cíl 13. Přijmout bezodkladná opatření k boji se změnou klimatu a zvládnání jejích důsledků, zejména:</p> <p>Ve všech zemích zvýšit odolnost a schopnost adaptace na nebezpečí související s klimatem a přírodními pohromami.</p> <p>Začlenit opatření v oblasti změny klimatu do národních politik, strategií a plánování.</p>	0	9A ZÚR SK danou prioritní oblast dokumentu neřeší nebo k ní nemá vztah.
<p>Cíl 15. Chránit, obnovovat a podporovat udržitelné využívání suchozemských ekosystémů, udržitelně hospodařit s lesy, potírat rozšiřování pouští, zastavit a následně zvrátit degradaci půdy a zastavit úbytek biodiverzity, zejména:</p> <p>Do roku 2020 zajistit ochranu, obnovu a udržitelné využívání suchozemských a vnitrozemských sladkovodních ekosystémů a jejich služeb, zejména lesů, mokřadů, hor a suchých oblastí, v souladu se závazky z mezinárodních dohod.</p>	0	9A ZÚR SK danou prioritní oblast dokumentu neřeší nebo k ní nemá vztah.

Koncepce/cíl	Vztah 9A ZUR SK k danému cíli	Komentář SEA
Do roku 2020 podpořit zavádění udržitelného hospodaření se všemi typy lesů, zastavit odlesňování, obnovit zničené lesy a podstatně zvýšit zalesňování a obnovu lesů na celém světě. Přijmout neodkladná a výrazná opatření na snižování degradace přirozeného prostředí, zastavit ztrátu biodiverzity a do roku 2020 chránit a zabraňovat vyhynutí ohrožených druhů.		
<b>Strategie regionálního rozvoje ČR 2021 + (2019)</b>		
Zlepšit či dobudovat napojení aglomerací na blízká, velká sídla za hranicemi a na sousední aglomerace nebo metropole, zlepšit dopravu mezi jádry aglomerací a jejich zázemím a zlepšovat podmínky pro atraktivitu jiných způsobů dopravy než individuální automobilové dopravy	2	9A ZÚR SK vymezením koridorů pro železniční dopravu vytváří podmínky pro zlepšení napojení aglomerací, vytváří podmínky pro zvýšení atraktivity železniční dopravy. Využitím koridorů dojde ke zkrácení doby cest mezi regiony.
Zajistit kvalitní dopravní napojení a obslužnost území aglomerací pro osobní i nákladní dopravu	2	9A ZÚR SK vymezením koridorů pro železniční dopravu vytváří podmínky pro zlepšení dopravního napojení a obslužnosti území aglomerací železniční dopravou.
Efektivněji řídit dopravu a přispět ke snížení jejích negativních vlivů	2	9A ZÚR SK vymezením koridorů pro železniční dopravu vytváří podmínky pro omezení negativních vlivů z automobilové dopravy.
<b>Aktualizace národního programu snižování emisí (2019)</b>		
Zlepšit kvalitu ovzduší v lokalitách, kde jsou imisní limity překročeny.	2	Naplnění koncepce může být krokem ke zlepšení kvality ovzduší díky převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční. Automobilová doprava je spojena s vyššími emisemi znečišťujících látek. Omezení automobilové dopravy přispěje rovněž k omezení hlukové zátěže zejména v zastavěných územích sídel.
Udržet a usilovat o zachování co nejlepší kvality ovzduší v lokalitách, kde jsou imisní limity dodržovány	1	9A ZÚR SK vymezením koridorů pro železniční dopravu vytváří podmínky pro omezení emisí znečišťujících látek z automobilové dopravy.
<b>Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR</b>		
Dosažení společensky přijatelné míry rizik plynoucích ze znečištění ovzduší pro lidské zdraví, ekosystémy a kulturního a historického dědictví na celém území ČR.	1	9A ZÚR SK vymezením koridorů pro železniční dopravu vytváří podmínky pro omezení emisí znečišťujících látek z automobilové dopravy.

Koncepce/cíl	Vztah 9A ZÚR SK k danému cíli	Komentář SEA
Dosažení imisních limitů na celém území ČR do roku 2020 a současně udržování a zlepšování kvality ovzduší tam, kde jsou současné koncentrace znečišťujících látek pod hodnotami imisních limitů	1	9A ZÚR SK vymezením koridorů pro železniční dopravu vytváří podmínky pro omezení emisí znečišťujících látek z automobilové dopravy.
Dodržení k roku 2020 národních emisních stropů stanovených scénářem npse-wam.	1	9A ZÚR SK danou prioritní oblast dokumentu neřeší nebo k ní nemá vztah.
Postupné vytváření podmínek pro splnění národních závazků snížení emisí k roku 2025 – 2030.	1	9A ZÚR SK vymezením koridorů pro železniční dopravu vytváří podmínky pro omezení emisí znečišťujících látek z automobilové dopravy.
Dobudování kapacit systému posuzování kvality ovzduší	0	9A ZÚR SK danou prioritní oblast dokumentu neřeší nebo k ní nemá vztah.
<b>Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050</b>		
Vyvážené vybavení regionů dopravní infrastrukturou	1	9A ZÚR SK vymezením koridorů pro železniční dopravu vytváří podmínky pro zlepšení vybavení regionů dopravní infrastrukturou.
Celostátní úroveň, propojení ČR na zahraničí	1	9A ZÚR SK vymezením koridorů pro železniční dopravu vytváří podmínky pro zlepšení propojení regionů jak v rámci Česka, tak i pro napojení na sousední státy.
Doprava v metropolích a aglomeracích, PUMM		9A ZÚR SK danou prioritní oblast dokumentu neřeší nebo k ní nemá vztah.
Doprava ve venkovském prostoru	0	9A ZÚR SK danou prioritní oblast dokumentu neřeší nebo k ní nemá vztah.
Doprava v periferních oblastech	0	9A ZÚR SK danou prioritní oblast dokumentu neřeší nebo k ní nemá vztah.
Doprava v citlivých oblastech a cestovní ruch	0	9A ZÚR SK danou prioritní oblast dokumentu neřeší nebo k ní nemá vztah.
Rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti v dopravě	0	9A ZÚR SK danou prioritní oblast dokumentu neřeší nebo k ní nemá vztah.
Zajištění kvalifikované síly v dopravě	0	9A ZÚR SK danou prioritní oblast dokumentu neřeší nebo k ní nemá vztah.

## 2.2 Regionální koncepce a strategie

Provedeným hodnocením nebyl identifikován vztah 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje k cílům ochrany životního prostředí přijatým na regionální úrovni. 9A ZÚR SK neřeší ani nemá vztah k prioritám a cílům, které jsou sledovány regionálními koncepcemi a strategiemi.

## 2.3 Referenční rámec cílů ochrany životního prostředí

Na základě rozboru cílů vztahujících se k ochraně životního prostředí obsažených ve výše popsáných koncepcích byla definována sada referenčních cílů pro účely zacílení vyhodnocení vlivů 9. aktualizace ZÚR SK na jednotlivé složky životního prostředí (viz kapitola 6), a dále vyhodnocení způsobu zpracování daných cílů ochrany životního prostředí v rámci 9A ZÚR SK (viz kapitola 9).

Složka ŽP	Referenční cíle	Relevantní strategie a koncepce	Indikátor	Zdroj dat
Ovzduší	Snížení úrovně znečištění ovzduší	Státní politika životního prostředí 2030 s výhledem do 2050	Podíl území s překročenými kritickými zátěži ovzduší	Český hydrometeorologický ústav (ČHMÚ) Český statistický úřad (ČSÚ)
	Omezování negativních vlivů dopravy na ovzduší	Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 Strategie regionálního rozvoje ČR 2021 +		
Ochrana přírody a krajiny	Zajištění ochrany prvků chráněných ve smyslu zák. č. 114/1992, včetně ochrany krajinného rázu	Politika územního rozvoje ČR Strategie regionálního rozvoje ČR Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR	Rozsah zvláště chráněných území, počet registrovaných významných krajinných prvků (VKP), množství zásahů v krajině (staveb, investičních záměrů, atp.)	Ministerstvo životního prostředí (MŽP), AOPK ČR
	Zajištění ochrany přírodních a estetických hodnot	Politika územního rozvoje ČR Strategie regionálního rozvoje ČR	plochy krajinné zeleně	Český úřad zeměměřičský a katastrální

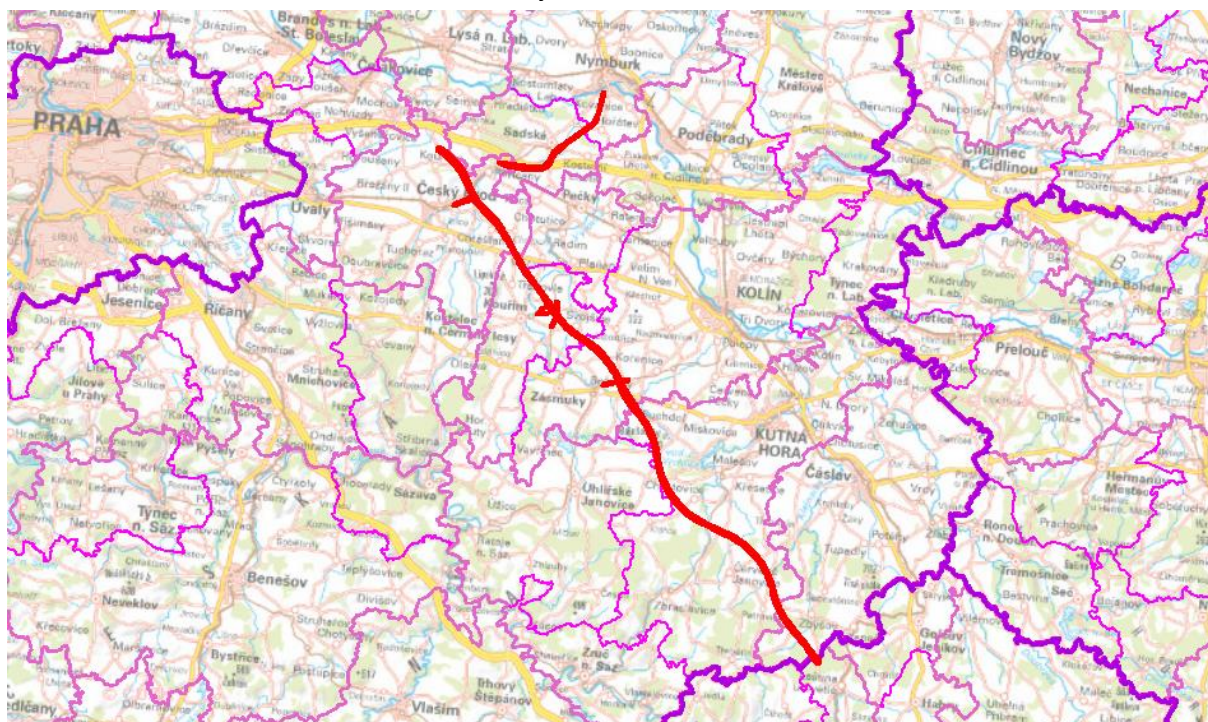
### 3. ÚDAJE O SOUČASNÉM STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ A JEHO PŘEDPOKLÁDANÉM VÝVOJI, POKUD BY NEBYLA UPLATNĚNA AKTUALIZACE ZÚR

#### 3.1 Charakteristika dotčeného území

Návrhem obsahu 9. aktualizace ZÚR SK je převedení územní rezervy pro koridor VRT z Poříčian do Světlé nad Sázavou do návrhové plochy a vymezení koridoru pro napojení VRT ve směru Nymburk, a to jako veřejně prospěšné stavby. Předpokládaná šířka koridoru je 200 m s případným rozšířením v místech, kde je to nutné pro budoucí zpřesnění technického řešení. V úseku Poříčany – Světlá nad Sázavou se bude jednat o katastrální území obcí: Kounice, Klučov u Českého Brodu, Liblice u Českého Brodu, Lstiběř, Žhery Chrástany u Českého Brodu, Chotouň, Vrbčany, Miškovice u Kouřimi, Třebovle, Klášterní Skalice, Zalesňany, Kouřim, Přebozy, Bošice u Kouřimi, Svojšice u Kouřimi, Dolní Chvatliny, Mančice, Pučery, Bečváry, Podousy, Chotouchov, Solopysky u Kutné Hory, Malenovice u Kutné Hory, Dobřeň u Kutné Hory, Rozkoš u Onomyšle, Vidlice u Kutné Hory, Košice u Nepoměřic, Polánka u Malešova, Milečice u Nepoměřic, Chlístovice, Chroustkov, Zdeslavice u Chlístovic, Bahno, Opatovice I, Korotice, Villémovice u Červených Janovic, Paběnice, Újezdec, Senetín, Petrovice I, Damírov, Zbýšov v Čechách, Dobrovítov, Čejkovice u Zbýšova, Chlum u Zbýšova.

V úseku pro napojení VRT ve směru Nymburk se bude jednat o katastrální území obcí: Poříčany, Třebestovice, Milčice u Peček, Sadská, Kostelní Lhota, Zvěřínek, Hořátek, Nymburk.

**Obrázek 2: Vymezení dotčeného území**



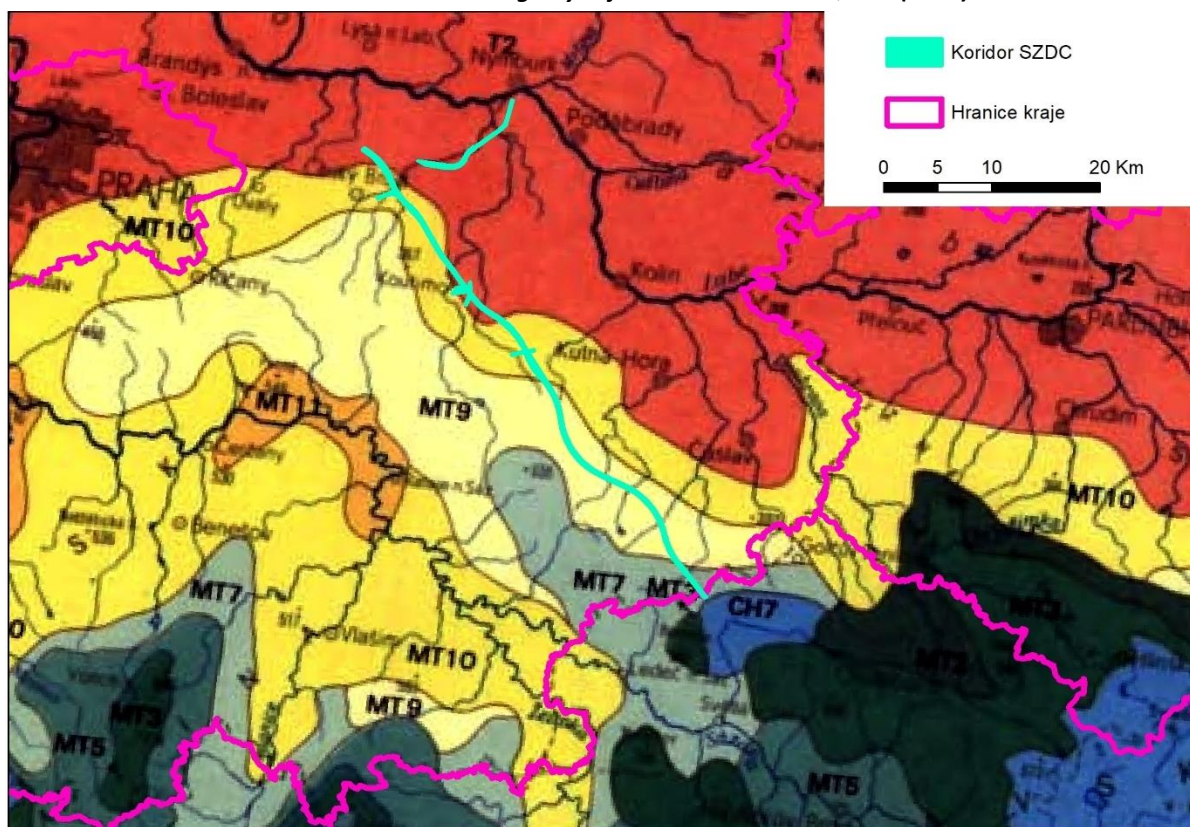


## 3.2 Klima

### Klimatické poměry a rozptylové podmínky

Charakteristika klimatu řešeného území vychází ze dvou základních zdrojů. Historicky nejpoužívanějším zdrojem je klimatologická regionalizace podle Quitta(1971), která původně vychází z dat 1901–1950, v současnosti se však již jedná o zdroj s omezenou platností. Významným a podstatně aktuálnějším zdrojem informací je pak Atlas podnebí Česka z r. 2007 s použitím dat z let 1961–2000. Podle klimatologické regionalizace Quitta se zájmové území nachází převážně v mírně teplé oblasti (MT7, MT9 a MT10), pouze v severní části leží v teplé oblasti (T2). Jednotlivé oblasti zobrazuje následující obrázek 3.

**Obrázek 3: Klimatické regiony zájmového území dle Quitta (1971)**



Zdroj: Quitt E. (1971): Klimatické oblasti Československa

Řešenou oblast lze v porovnání s celým územím České republiky označit z hlediska klimatu jako průměrnou, zahrnuje teplejší a sušší regiony na severozápadě (Polabí) a chladnější regiony na jihovýchodě (Vysočina). Základní klimatologické charakteristiky pro oblasti vyskytující se v regionu uvádí následující tabulka.

**Tabulka 1: Charakteristiky klimatických regionů zájmového území dle Quitta (1971)**

charakteristika	označení	T2	MT7	MT9	MT10
Počet letních dnů	LetD	50-60	30-40	40-50	40-50
Počet dnů s teplotou 10 °C a více	HVO	160-170	140-160	140-160	140-160
Počet mrazových dnů	MD	100-110	110-130	110-130	110-130
Počet ledových dnů	LD	30-40	40-50	30-40	30-40
Průměrná teplota v lednu (°C)	t I	-2 až -3	-2 až -3	-3 až -4	-2 až -3
Průměrná teplota v červenci (°C)	t VII	18-19	16-17	17-18	17-18

charakteristika	označení	T2	MT7	MT9	MT10
Průměrná teplota v dubnu (°C)	t IV	8-9	6-7	6-7	7-8
Průměrná teplota v říjnu (°C)	t X	7-9	7-8	7-8	7-8
Počet dnů se srážkami 1 mm a více	s >1 mm	90-100	100-120	100-120	100-120
Srážkový úhrn ve vegetačním období (mm)	s VO	350-400	400-450	400-450	400-450
Srážkový úhrn v zimním období (mm)	s VZ	200-300	250-300	250-300	200-250
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	sp	40-50	60-80	60-80	50-60
Počet dnů zamračených	O > 0,8	120-140	120-150	120-150	120-150
Počet dnů jasných	O < 0,2	40-50	40-50	40-50	40-50

Zdroj: Tolasz, R., Míková, T., Valeriánová, A., Voženílek, V. (2007): Atlas podnebí Česka

Následující tabulka pak uvádí základní popis klimatu zájmového území na základě Atlasu podnebí Česka z roku 2007 (Tolasz2007). V okrajových částech území mohou být hodnoty odlišné.

**Tabulka 2: Klimatologické charakteristiky území dle Atlasu podnebí (2007)**

Charakteristika	Zájmové území
Průměrná roční teplota vzduchu (°C)	7-9 (nejvíce na severu)
Průměrný počet tropických dní	1–13 (nejvíce na severu)
Průměrný počet letních dní	30–60 (nejvíce na severu)
Průměr ročních maxim (°C)	31–34 (nejvíce na severu)
Počet dní s přechodem přes 0°C	60–100
Průměrný počet mrazových dní	80–140 (nejvíce na jihu)
Průměrný počet ledových dní	<40 (nejvíce na jihu)
Průměrný počet arktických dní	1-2 (2-4 na SV)
Průměrný počet bouřkových dní	21-24 (na jihu 24-27, na severu < 21)
Průměrné roční srážkové úhrny (mm)	500–700 (nejvíce na jihu)
Průměrné roční jednodenní maxima srážkových úhrnů (mm)	35-45
Absolutní jednodenní maxima srážkových úhrnů (mm)	61–100 (nejvíce na jihu)
Počet dní s kroupami	1-2,5 (nejvíce na jihu)
Počet dní se sněhovou pokrývkou nad 10 cm	0-50 (na severu nejméně, na jihu nejvíce)
Průměrná rychlost větru (m/s)	2–5 (nejvíce na jihu)

Zdroj: Tolasz, R., Míková, T., Valeriánová, A., Voženílek, V., (2007): Atlas podnebí Česka

V zájmovém území je patrný severojižní gradient klimatologických charakteristik. Severní část území, oblast Polabí, je teplejší a sušší a jižní část zasahující do Vysočiny chladnější a srážkově bohatší.

### Trendy změny klimatu v zájmovém území

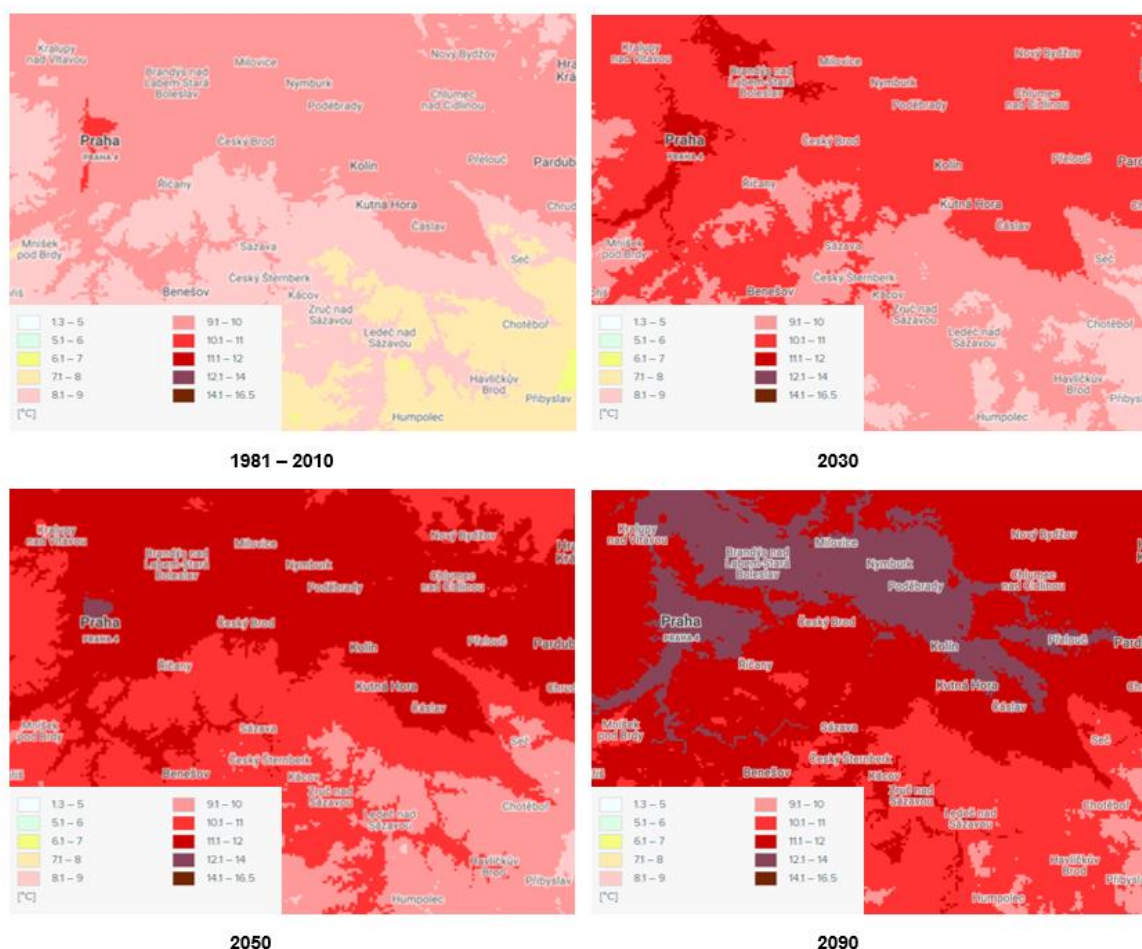
Trendy vývoje změny klimatu na území ČR dokumentuje mimo jiné projekt „CzechAdapt – Systém pro výměnu informací o dopadech změny klimatu, zranitelnosti a adaptačních opatřeních na území ČR“ (CzechAdapt 2019). Jeho výstupem je mimo jiné mapa dopadů změn klimatu na stránkách [www.klimatickazmena.cz](http://www.klimatickazmena.cz). Dle výstupů projektů lze říci, že se předpokládají následující změny ve vývoji klimatu.

Z hlediska vývoje teploty vzduchu lze podle předpovědních scénářů očekávat postupný nárůst průměrné teploty vzduchu, a to ve všech sledovaných obdobích.

V zájmovém území lze předpokládat nárůst průměrné roční teploty vzduchu o 1 °C do roku 2030, o 2 °C do roku 2050 a o 2–3 °C do roku 2090. Teplotní změny v území zobrazují následující mapové výstupy

klimatických modelů, zpracovaných pro střední emisní scénář budoucího vývoje produkce skleníkových plynů.

**Obrázek 4: Predikovaná průměrná roční teplota vzduchu ve třech předpovědních obdobích dle CzechAdapt (CzechAdapt 2019)**



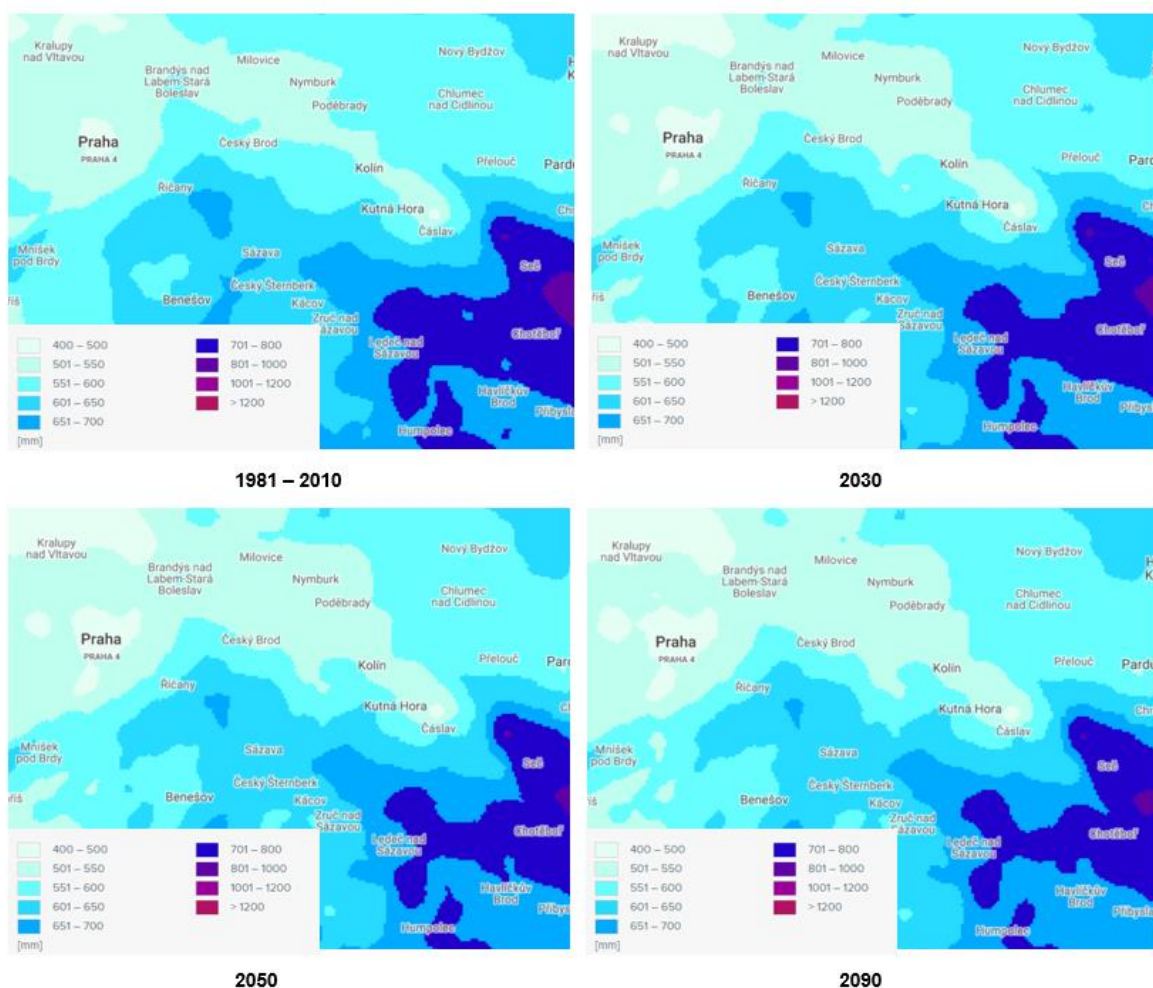
Zdroj: Projekt CzechAdapt ([www.klimatickazmena.cz](http://www.klimatickazmena.cz))

Z hlediska vývoje úhrnů srážek není předpovídáný trend tak jednoznačný jako v případě teploty vzduchu. Množství srážek bude pravděpodobně v průběhu jednotlivých let kolísat a ke konci předpovědního období se předpokládá mírný pokles.

V zájmovém území lze očekávat zvětšování plochy území s nižším úhrnem srážek v letním období. Pravděpodobnost výskytu extrémního sucha se bude zvětšovat a výrazně poroste zejména v oblasti Polabí. Následující obrázek zobrazuje průměrnou roční sumu srážek v zájmovém území. Jedná se opět o mapové výstupy klimatických modelů, zpracované pro střední emisní scénář budoucího vývoje produkce skleníkových plynů.



**Obrázek 5: Predikovaný průměrný roční úhrn srážek ve třech předpovědních obdobích dle CzechAdapt (Cze-chAdapt 2019)**



Zdroj: Projekt CzechAdapt ([www.klimatickazmena.cz](http://www.klimatickazmena.cz))

### Předpokládaný vývoj životního prostředí v řešeném území bez uplatnění 9A ZÚR SK

V případě neuplatnění koncepce 9A ZÚR SK lze očekávat vývoj klimatických charakteristik dle výše uvedené prognózy, jelikož umístění koridorů vysokorychlostních tratí v řešeném území nebude mít na vývoj klimatu podstatný vliv.

## **3.3 Kvalita ovzduší**

Kvalita ovzduší je jedním z hlavních faktorů ovlivňujících kvalitu lidského života. Úroveň kvality ovzduší (imisní situace) je hodnocena na základě koncentrací znečišťujících látek v ovzduší a jejich porovnáním s imisními limity, které jsou stanoveny v příloze č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Rozlišují se imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí, imisní limity pro ochranu ekosystémů a vegetace a imisní limity pro troposférický ozón. Pro řešenou oblast a předmět hodnocení jsou relevantní zejména limity pro ochranu zdraví, jejichž hodnoty uvádí následující tabulka. U limitů, které mají dobu průměrování kratší než 1 rok, je v některých případech uveden přípustný počet překročení limitu během roku, v tom případě je jako hodnocená veličina uvedena první hodnota, která má limit splňovat (např. u PM10 je tolerováno 35 překročení během roku, hodnotí se tedy 36. nejvyšší hodnota v roce). Přehled imisních limitů pro ochranu zdraví obyvatel uvádí následující tabulka.

**Tabulka 3: Imisní limity pro ochranu zdraví**

Znečišťující látka	Veličina	Imisní limit
Oxid dusičitý	19. nejvyšší hodinový průměr	200 $\mu\text{g.m}^{-3}$
Oxid dusičitý	roční průměr	40 $\mu\text{g.m}^{-3}$
Částice PM <sub>10</sub>	36. nejvyšší denní průměr	50 $\mu\text{g.m}^{-3}$
Částice PM <sub>10</sub>	roční průměr	40 $\mu\text{g.m}^{-3}$
Částice PM <sub>2,5</sub>	roční průměr	20 $\mu\text{g.m}^{-3}$ *
Oxid siřičitý	25. nejvyšší hodinový průměr	350 $\mu\text{g.m}^{-3}$
Oxid siřičitý	4. nejvyšší denní průměr	125 $\mu\text{g.m}^{-3}$
Oxid uhelnatý	max. denní 8hod průměr	10 $\text{mg.m}^{-3}$
Benzen	roční průměr	5 $\mu\text{g.m}^{-3}$
Benzo[a]pyren	roční průměr	1 $\text{ng.m}^{-3}$
Olovo	roční průměr	500 $\text{ng.m}^{-3}$
Arsen	roční průměr	6 $\text{ng.m}^{-3}$
Kadmium	roční průměr	5 $\text{ng.m}^{-3}$
Nikl	roční průměr	20 $\text{ng.m}^{-3}$

\* do 31. 12. 2019 platil limit 25  $\mu\text{g.m}^{-3}$

Kvalitu ovzduší na území ČR vyhodnocuje Český hydrometeorologický ústav, který v souladu se zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, vydává každoročně informace o průměrných hodnotách koncentrací znečišťujících látek za předchozích 5 let ve čtvercové síti 1×1 km.

Výsledky hodnocení – pětileté průměry za roky 2016–2020 – jsou graficky prezentovány na obrázcích 6–15 Celkově je nutno konstatovat, že kvalita ovzduší je v území podél hodnocených koridorů D216 a D217 převážně dobrá. Výjimkou je imisní zatížení benzo[a]pyrenu v severní části území, kde dochází k překračování imisního limitu. Koridor D216 a jeho nejbližší okolí je nadlimitními koncentracemi dotčen zcela lokálně (v prostoru Českého brodu a Kounic), naproti tomu koridor D217 prochází v celém území buď pásmem nadlimitních hodnot, nebo pásmem s koncentracemi benzo[a]pyrenu právě na úrovni limitu (1  $\text{ng.m}^{-3}$ ). Z ostatních imisních veličin se limitu nejvíce přibližují průměrné roční koncentrace PM<sub>2,5</sub>, a to opět v severní části území poblíž koridoru D217, kde dosahují až 83 % limitu.

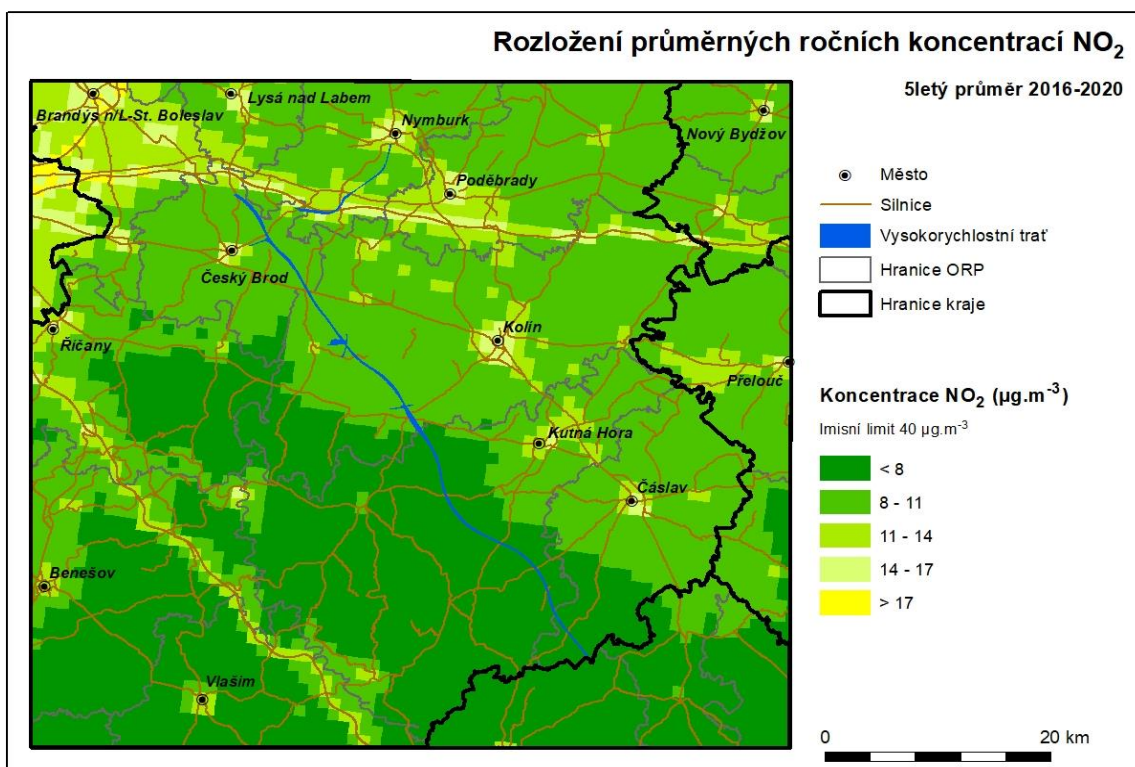
Rozložení hodnot pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek (2016–2020) je komentováno v následujícím přehledu:

- nejvyšší hodnoty **průměrných ročních koncentrací oxidu dusičitého** v okolí obou koridorů dosahují 15–16,3  $\mu\text{g.m}^{-3}$  a vyskytují se opět v severní části řešeného území kolem dálnice D10 (která prochází severně od koridoru D216 a přetíná koridor D217 a rovněž na území města Nymburk. V rámci celého území pak hodnoty narůstají až k 21,5  $\mu\text{g.m}^{-3}$  (v Praze). Ve směru od severu k jihu hodnoty klesají a v jižní části činí jen 6–8  $\mu\text{g.m}^{-3}$ , zvýšené koncentrace jsou patrné pouze podél hlavních dopravních tahů (kromě D10 zejm. dálnice D1 a D11) a ve velkých městech. V okolí hodnocených koridorů tak roční koncentrace NO<sub>2</sub> dosahují nejvýše 41 % imisního limitu (40  $\mu\text{g.m}^{-3}$ ).
- nejvyšší hodnoty **průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic frakce PM<sub>10</sub>** v rámci celého území nepřesahují imisní limit (22–22,5  $\mu\text{g.m}^{-3}$ ) a vyskytují se ve větší vzdálenosti (cca 9 km a více) od hodnocených koridorů, a to v ORP Brandýs n/L-Stará Boleslav a Poděbrady. Hodnoty podél koridorů

klesají v severojižním směru od nejvyšších hodnot na severu ( $22 \mu\text{g.m}^{-3}$ ) po nejnižší ( $14,9 \mu\text{g.m}^{-3}$ ) na jihu. V okolí koridorů tak roční koncentrace  $\text{PM}_{10}$  dosahují nejvýše 55 % imisního limitu.

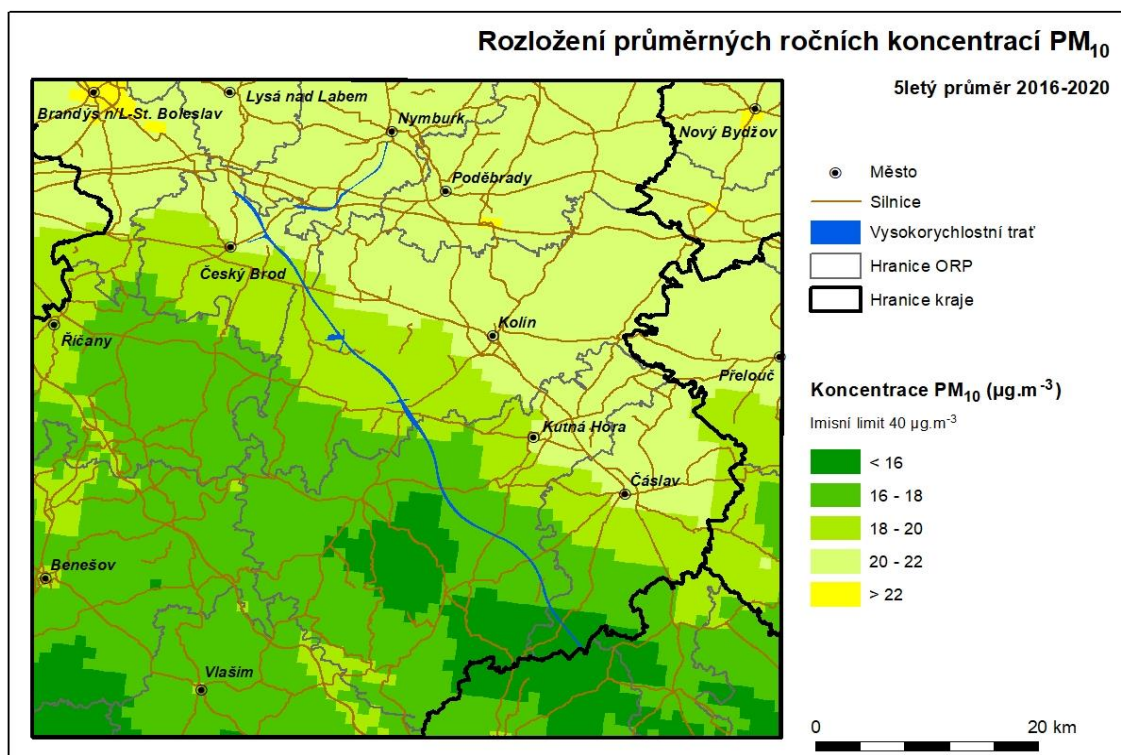
- obdobné prostorové rozložení jako v případě průměrných ročních koncentrací  $\text{PM}_{10}$ , je patrné i u **36. nejvyšších hodnot 24hodinových koncentrací  $\text{PM}_{10}$**  s tím rozdílem, že rozptyl hodnot je zde větší. Nejvyšší hodnoty v rámci celého území dosahují  $40,7 \mu\text{g.m}^{-3}$  a vyskytují se v okolí Brandýsa n/L-Staré Boleslavi. Nejvyšší koncentrace v blízkém okolí hodnocených koridorů dosahují  $39,5 \mu\text{g.m}^{-3}$ , a to při dálnici D11, severně od koridoru D216. Nejnižší koncentrace nabývají hodnot do  $25,3 \mu\text{g.m}^{-3}$  a vyskytují se při jižním konci trati. V okolí koridorů tak 24hodinové koncentrace  $\text{PM}_{10}$  dosahují nejvýše 79 % imisního limitu.
- rozložení **průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic frakce  $\text{PM}_{2,5}$**  je obdobné jako v případě frakce  $\text{PM}_{10}$  s tím, že rozptyl hodnot je zde menší. Nejvyšší hodnoty v rámci celého území dosahují  $16\text{--}17 \mu\text{g.m}^{-3}$  a vyskytují se v kontaktu s koridorem D217 podél dálnice D11, dále pak v širším pásmu v severní části území (zahrnujícím ORP Brandýs n/L-Stará Boleslav, Lysá nad Labem, Nymburk, Poděbrady, Český Brod), v Kolíně a dalších lokalitách. Nejnižší hodnoty se naopak vyskytují v jižní části tratě, a to na úrovni  $10,4\text{--}12,0 \mu\text{g.m}^{-3}$ . V okolí koridorů roční koncentrace  $\text{PM}_{2,5}$  dosahují nejvýše 83 % imisního limitu.
- nejvyšší hodnoty **průměrných ročních koncentrací benzenu** dosahují  $1,1 \mu\text{g.m}^{-3}$  a byly zaznamenány lokálně při dálnici D11, podél této komunikace je pak patrné pásmo hodnot na úrovni  $1 \mu\text{g.m}^{-3}$ , které zasahuje i koridor D217 (a prochází severně od koridoru D216). Nejnižší hodnoty  $0,6 \mu\text{g.m}^{-3}$  se vyskytují u jižní části koridoru u hranice Středočeského kraje. Imisní limit ( $5 \mu\text{g.m}^{-3}$ ) není na sledovaném území v žádné části překročen, nejvyšší hodnoty v okolí koridorů dosahují 20 % limitu.
- rozložení **průměrných ročních koncentrací benzo[a]pyrenu** je od výše uvedených polutantů poněkud odlišné, ačkoli i zde se projevuje „severojižní gradient“ sestupných hodnot. Avšak zatímco u  $\text{NO}_2$ ,  $\text{PM}_{10}$  a  $\text{PM}_{2,5}$  se jako nejvýznamnější zdroj imisních příspěvků v řešeném území projevuje automobilová doprava na dálničních tazích (zejména D11), hlavním zdrojem emisí BaP je vytápění obytné zástavby pevnými palivy a nejvyšší hodnoty jsou tudíž dosahovány v sídlech s větším počtem takto vytápěných domů (byť opět v severní části území). V rámci celého území byly nejvyšší koncentrace zjištěny na území města Brandýs n/L-Stará Boleslav ( $1,6 \text{ ng.m}^{-3}$ ), hodnoty nad  $1,2 \text{ ng.m}^{-3}$  zasahují města a obce Čelákovice, Lysá nad Labem, Sadská, Nymburk, Hořátek, Kostelní Lhota, Pečky, Sokoleč, Poděbrady a další. Hodnoty přesahující imisní limit (tzn.  $1,1 \text{ ng.m}^{-3}$  a více) se vyskytují v širším okolí těchto sídel, koncentrace na úrovni  $0,9\text{--}1 \text{ ng.m}^{-3}$  zasahují prakticky do celého severního pásma řešeného území. V blízkém okolí koridoru D216 dosahují nejvyšší hodnoty  $1,1 \text{ ng.m}^{-3}$ , u koridoru D217 pak  $1,3 \text{ ng.m}^{-3}$ . Nejnižší hodnoty v rozmezí  $0,3\text{--}0,6 \text{ ng.m}^{-3}$  se vyskytují při okraji Středočeského kraje v jižní části koridoru D216. Nejvyšší hodnoty v okolí hodnocených koridorů tak dosahují 130 % imisního limitu.
- nejvyšší zaznamenané **průměrné roční koncentrace arsenu** byly vypočteny zejména ve větších městech v širším okolí hodnocené trati, kde dosahují  $1,6\text{--}1,7 \text{ ng.m}^{-3}$ . V blízkosti koridorů činí nejvyšší hodnoty  $1,4\text{--}1,6 \text{ ng.m}^{-3}$ , a to při koridoru D217 a lokálně při severním okraji koridoru D216. Směrem k jižnímu okraji koridoru D216 hodnoty klesají na  $0,5 \text{ ng.m}^{-3}$ . Imisní limit je stanoven ve výši  $6 \text{ ng.m}^{-3}$  a není v hodnoceném území překročen.
- nejvyšší **průměrné roční koncentrace olova** se pohybují mezi  $5,6$  a  $5,7 \text{ ng.m}^{-3}$  v ORP Brandýs n/Labem-Stará Boleslav (vzdálenost od trati cca 10 km), což je výrazně pod úrovní imisního limitu  $500 \text{ ng.m}^{-3}$ . Hodnoty jsou v rámci celého území dosti vyrovnané, nejnižší koncentrace při jižním okraji koridoru D216 klesají pod  $4 \text{ ng.m}^{-3}$ .
- **průměrné roční koncentrace niklu** se podél trati pohybují ve výši  $0,4\text{--}0,7 \text{ ng.m}^{-3}$ , tedy opět výrazně pod úrovní limitu ( $20 \text{ ng.m}^{-3}$ ). Nejnižší koncentrace se vyskytují při jižním konci tratě.
- nejvyšší vypočtené hodnoty **průměrných ročních koncentrací kadmia** byly zaznamenány v ORP Nymburk a Poděbrady (nejblíže trati cca 3 km), kde dosahují  $0,5 \text{ ng.m}^{-3}$ . Pásma zvýšených hodnot jsou pak soustředěna na severovýchod od tratě. Na většině území v bližším okolí tratě jsou zaznamenány hodnoty  $0,2 \text{ ng.m}^{-3}$ . Imisní limit je stanoven ve výši  $5 \text{ ng.m}^{-3}$  a není v hodnoceném území překročen.

Obrázek 6: Rozložení průměrných ročních koncentrací oxidu dusičitého



Zdroj: ČHMÚ (2021)

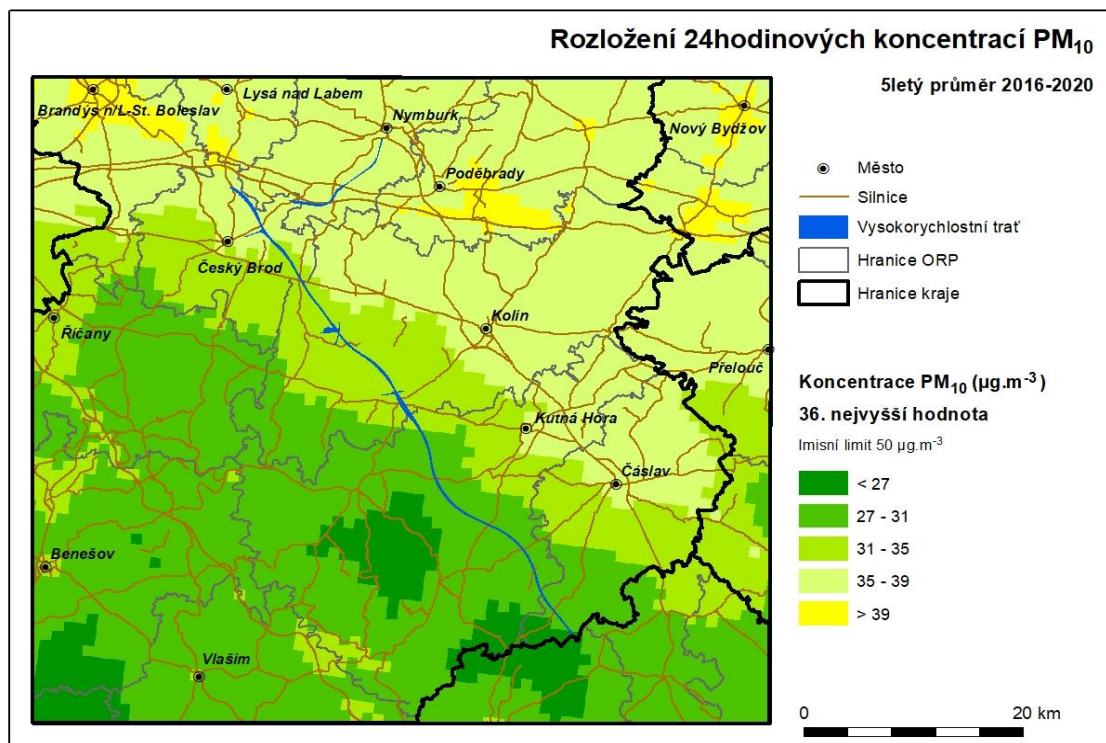
Obrázek 7: Rozložení průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic PM<sub>10</sub>



Zdroj: ČHMÚ (2021)

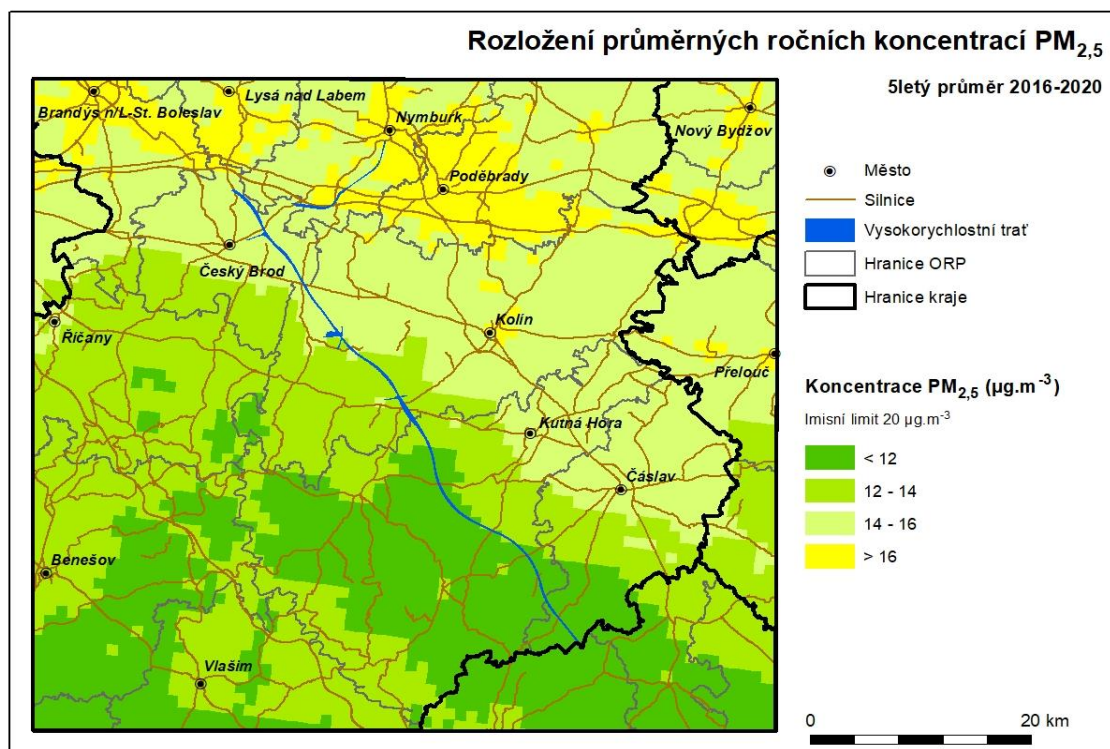


**Obrázek 8: Rozložení 24hodinových koncentrací suspendovaných částic  $PM_{10}$  (36. nejvyšší hodnota)**



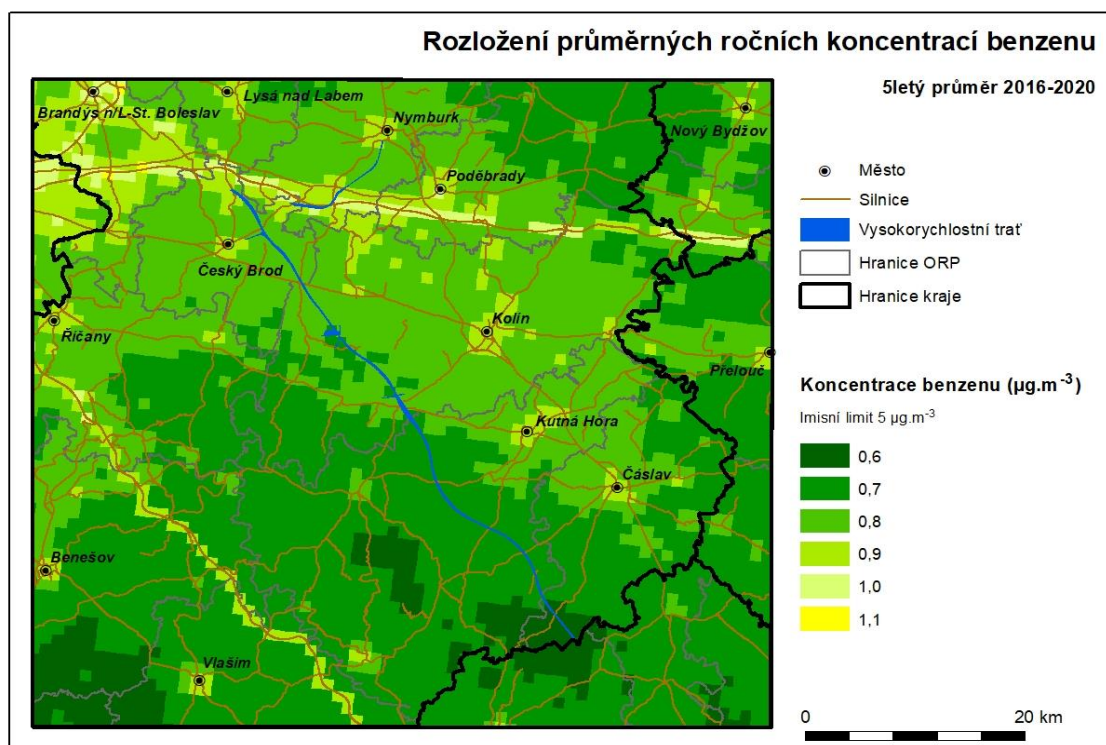
Zdroj: ČHMÚ (2021)

**Obrázek 9: Rozložení průměrných ročních koncentrací suspendovaných částic  $PM_{2,5}$**



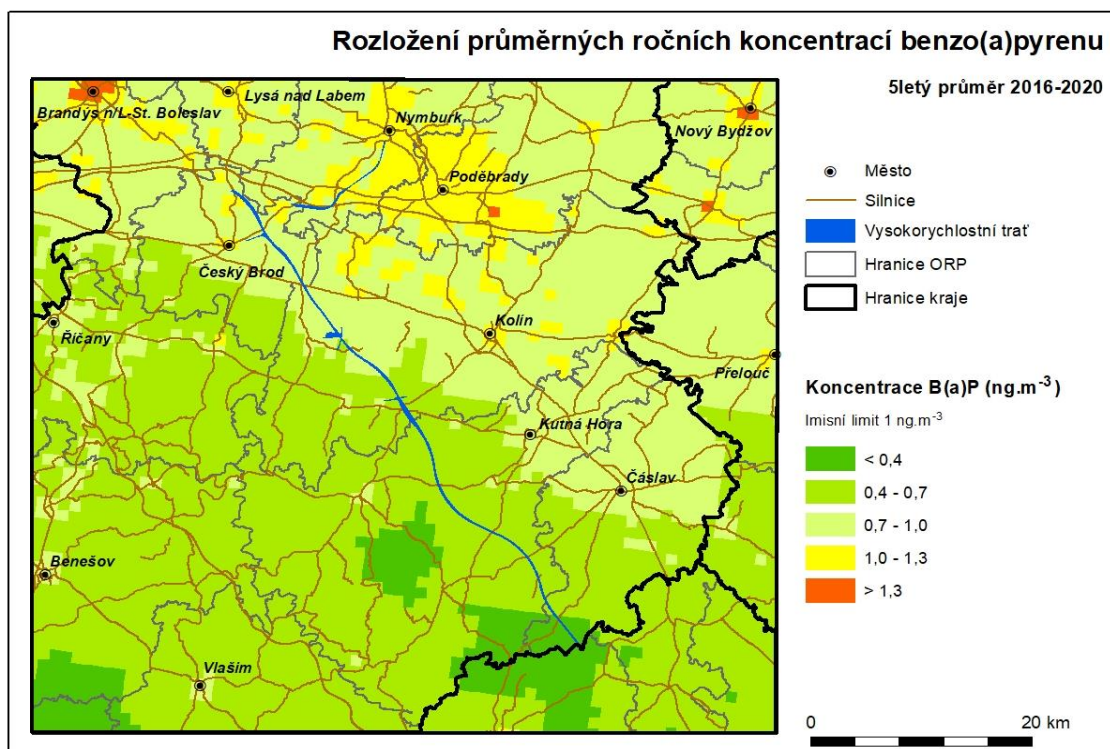
Zdroj: ČHMÚ (2021)

Obrázek 10: Rozložení průměrných ročních koncentrací benzenu



Zdroj: ČHMÚ (2021)

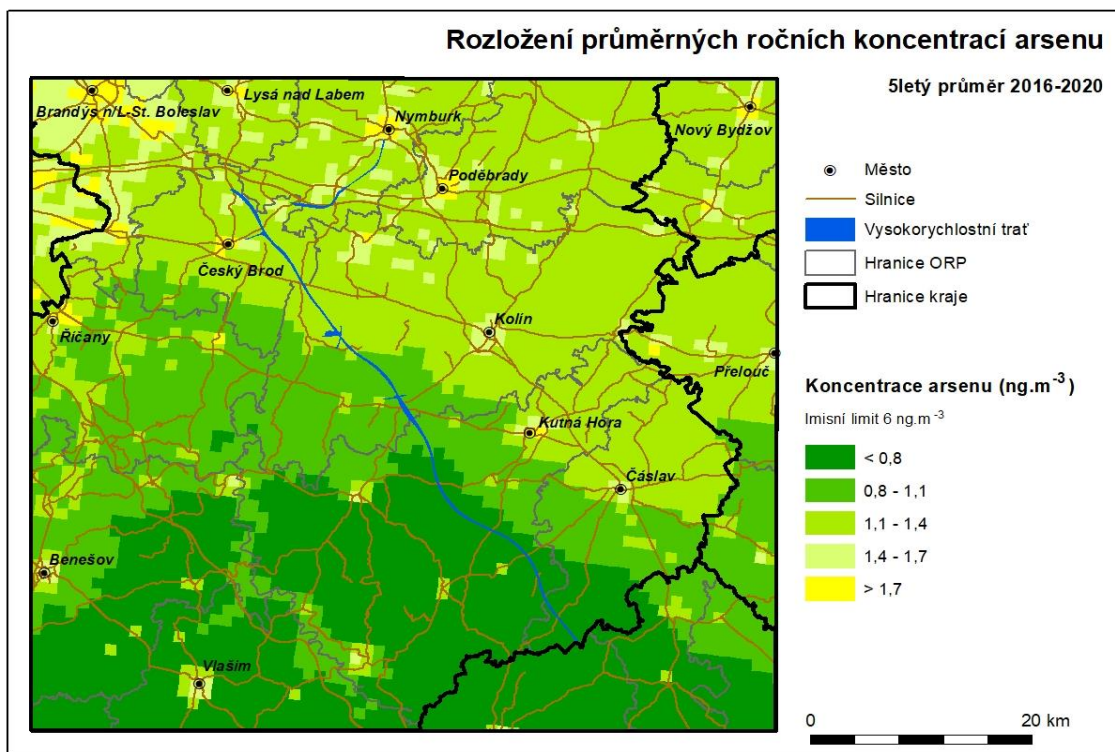
Obrázek 11: Rozložení průměrných ročních koncentrací benzo[a]pyrenu



Zdroj: ČHMÚ (2021)

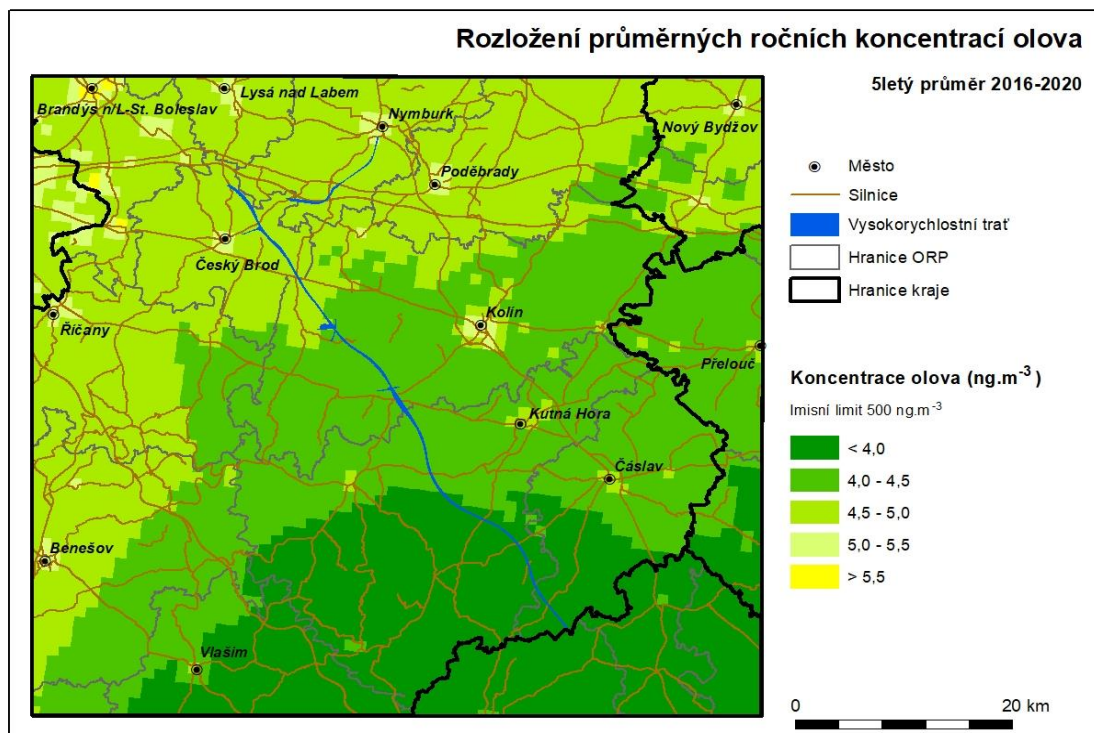


Obrázek 12: Rozložení průměrných ročních koncentrací arsenu



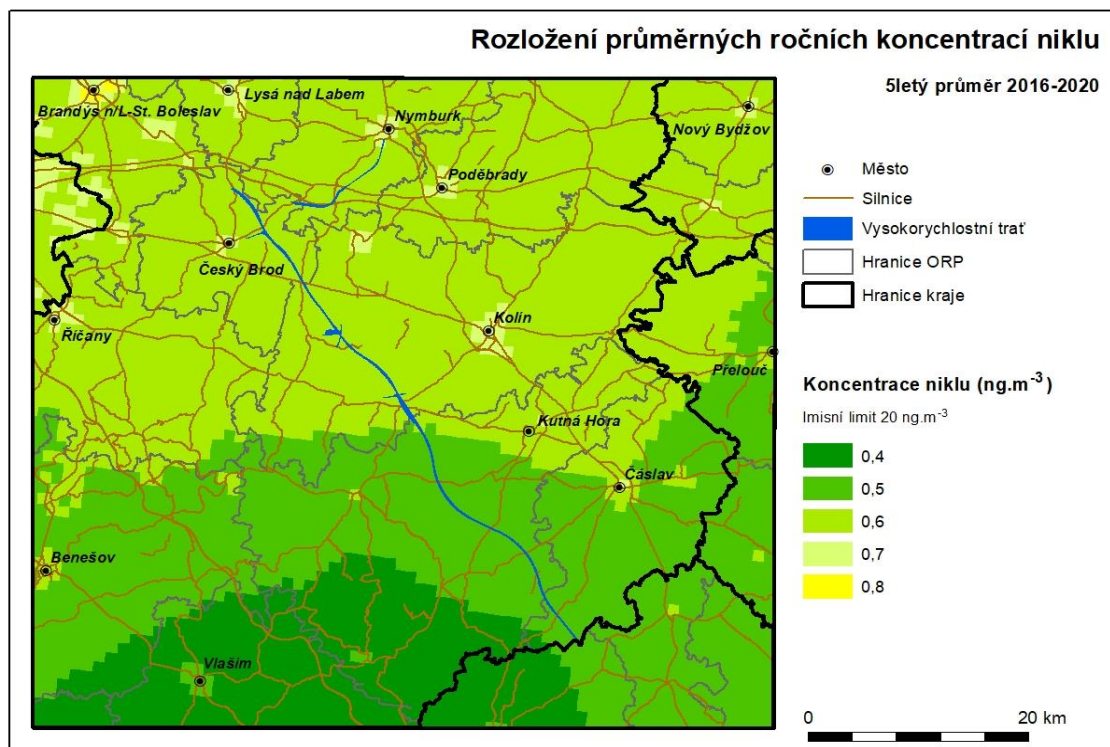
Zdroj: ČHMÚ (2021)

Obrázek 13: Rozložení průměrných ročních koncentrací olova



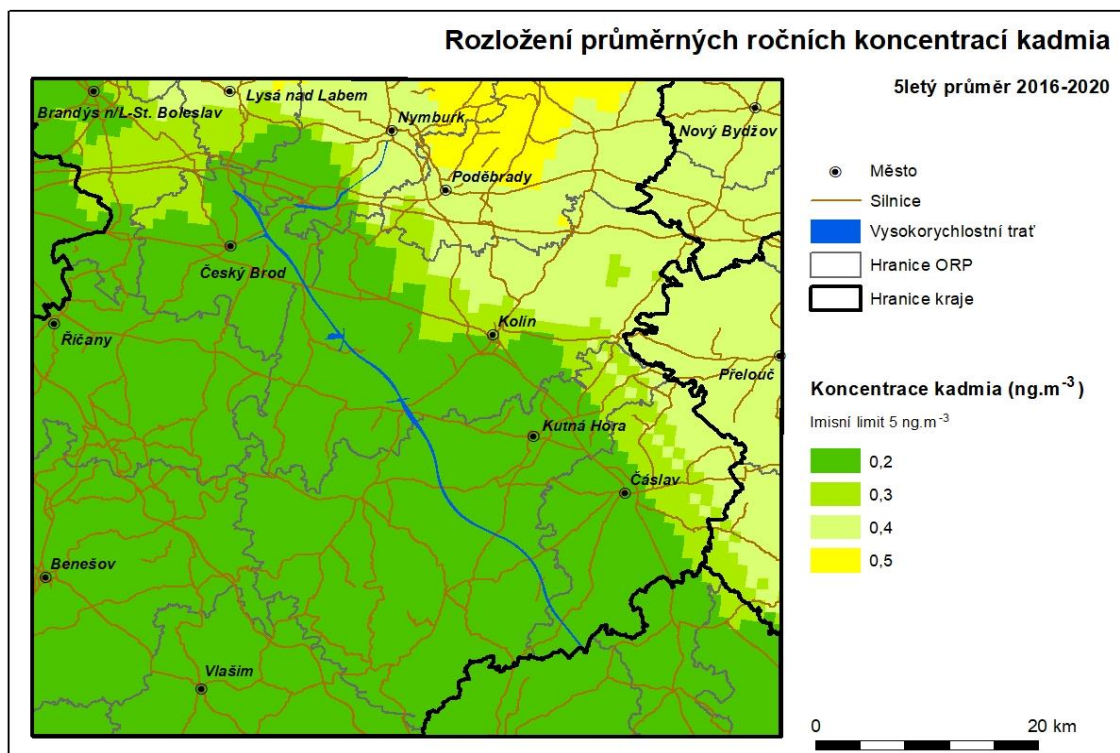
Zdroj: ČHMÚ (2021)

Obrázek 14: Rozložení průměrných ročních koncentrací niklu



Zdroj: ČHMÚ (2021)

Obrázek 15: Rozložení průměrných ročních koncentrací kadmia



Zdroj: ČHMÚ (2021)



### Předpokládaný vývoj životního prostředí v řešeném území bez uplatnění 9A ZÚR SK

V řešeném území lze celkově očekávat prolongaci dosavadního vývoje, tzn. pozvolný mírný pokles koncentrací znečišťujících látek, doprovázený meziročními výkyvy v závislosti na aktuálních meteorologických podmínkách daného roku (zejména délka a průběh teplot zimního období, výskyt delších inverzí, rychlost proudění vzduchu atd.). Tato celková prognóza platí shodně pro situaci s uplatněním 9A ZÚR SK i bez jejího uplatnění.

Samotné neuplatnění 9A ZÚR SK, tzn. neumístění koridorů vysokorychlostních tratí, bude mít dopad v tom smyslu, že nebude vytvořen potenciál pro přesun části dálkových dopravních výkonů ze silniční dopravy na železnici a nedojde tak k poklesu imisních příspěvků automobilové dopravy v okolí hlavních tahů (jedná se zejména o dálnici D1, v menší míře D11 a některé silice ve směrech Praha-Brno a Praha-Nymburk). Jedná se však o mírné změny.

## **3.4 Obyvatelstvo, hluková zátěž**

Hluk je významným fyzikálním faktorem negativních vlivů na životní prostředí a je jednou z podmiňujících okolností pro možné využití území. Hluková zátěž, obdobně jako znečištění ovzduší, je jedním z nejvýznamnějších faktorů působících negativně na zdravotní stav obyvatel.

Zdroje hluku lze z hlediska typu charakterizovat jako liniové, plošné a bodové. Liniové zdroje představují v zájmovém území silniční komunikace a železniční dráha. Plošné zdroje hluku mohou být průmyslové, výrobní a skladovací areály, parkoviště nebo letiště. Jako bodové zdroje hluku působí jednotlivé objekty, technologická zařízení na budovách. Obecně lze za nejvýznamnější zdroje hluku označit liniové zdroje – silniční komunikace a železnice. Ze silničních komunikací se jedná zejména o dálnici a silnice I. a II. třídy, hluková zátěž pak závisí na intenzitě, skladbě, rychlosti a plynulosti dopravy. Dále na podélném sklonu nivelety, druhu a stavu vozovky, okolní zástavbě, konfiguraci terénu, stínění a odrazech zvuku. Z plošných zdrojů hluku je třeba zmínit průmyslové plochy, zde jsou zdroje hluku vázány na výrobní technologie a na provoz v otevřených venkovních prostorech výrobních provozů, který je však legislativně ošetřen tak, aby nemohl nadměrně (nadlimitně) působit na své okolí.

### **Hlukové limity**

Základní požadavky na ochranu obyvatel před hlukem jsou stanoveny v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v § 30. Tento zákon mj. ukládá vlastníkům, resp. správcům pozemních komunikací, železnic a dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk (zdroje hluku), povinnost zajistit technickými, organizačními a dalšími opatřeními, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby v chráněném vnitřním prostoru stavby.

- Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, lázeňské léčebně rehabilitační péči a k výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků.
- Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb. Co se považuje za prostor významný z hlediska pronikání hluku, stanoví prováděcí právní předpis.
- Chráněným vnitřním prostorem staveb se rozumí pobytové místnosti ve stavbách zařízení pro výchovu a vzdělávání, pro zdravotní a sociální účely a ve funkčně obdobných stavbách a obytné místnosti ve všech stavbách. Rekreace pro účely podle věty první zahrnuje i užívání pozemku

na základě vlastnického, nájemního nebo podnájemního práva souvisejícího s vlastnictvím bytového nebo rodinného domu, nájmem nebo podnájemem bytu v nich.

Hlukové limity pro venkovní hluk stanovuje nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (dále NV 272/2001 Sb.). Limity ekvivalentních hladin akustického tlaku A ve venkovním prostředí se stanoví jako součet základní hladiny  $L_{Aeq,T} = 50$  dB a některé z korekcí uvedených v následující tabulce (korekce se nesčítají). Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce  $-10$  dB, s výjimkou hluku z dopravy na železničních dráhách, kde se použije korekce  $-5$  dB.

**Tabulka 4: Stanovení hlukových limitů dle NV č. 272/2011 Sb. ve znění pozdějších předpisů**

Způsob využití území	Korekce (dB)			
	1)	2)	3)	4)
Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	-5	0	+5	+15
Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	0	0	+5	+15
Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněné ostatní venkovní prostory	0	+5	+10	+20

1) Použije se pro hluk z provozu stacionárních zdrojů a hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, zejména rozřazování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů. Pro hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, které byly uvedeny do provozu přede dnem 1. listopadu 2011, se přičítá pro noční dobu další korekce  $+5$  dB.

2) Použije se pro hluk z dopravy na dráhách, není-li dále uvedeno jinak, na silnicích III. třídy, místních komunikacích III. třídy a účelových komunikacích ve smyslu § 7 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

3) Použije se pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích. Použije se pro hluk z dopravy na dráhách v ochranném pásmu dráhy. Použije se pro hluk z dopravy na tramvajových a trolejbusových drahách vedených po silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy.

4) Použije se pro stanovení hodnoty hygienického limitu staré hlukové zátěže.

Stanovení hygienického limitu se provádí podle NV č. 272/2011 Sb., a dle přílohy H Metodického návodu pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí, které vydalo Ministerstvo zdravotnictví dne 18. 10. 2017, a to ve vazbě na uplatnění tzv. staré hlukové zátěže (SHZ). Zachování SHZ se posuzuje podle velikosti rozdílu emisních hlukových parametrů komunikace stanovených k 1. 1. 2001 a k datu posouzení. Pokud byla hluková zátěž před rozhodným datem nižší než základní hygienický limit, institut SHZ nemůže být použit. Pokud je hluková zátěž k rozhodnému datu vyšší než základní hygienický limit hluku a nedošlo k navýšení hlučnosti o více než 2 dB, je ve shodě s metodickým návodem stará hluková zátěž tolerována do doby, než dojde k navýšení výchozí hlučnosti (hlučnosti k rozhodnému datu) o více než 2 dB. Pokud dojde k navýšení hodnoty SHZ o více než 2 dB, pak nelze danou hodnotu dále tolerovat a je třeba přijmout taková protihluková opatření, která zajistí nepřekračování hygienického limitu uvedeného v následující tabulce. Limitní hranicí je 70 dB v denní dobu a 60 dB v noční dobu, navrhované hygienické limity nemohou překročit tyto hodnoty.

**Tabulka 5: Úprava hygienického limitu v případě navýšení hlučnosti o více než 2 dB oproti rozhodnému datu**

Pozemní komunikace a železniční dráhy		Interval staré hlukové zátěže [dB]		Hygienický limit [dB]	
		Denní doba	Noční doba	Denní doba	Noční doba
Silniční doprava	Dálnice, silnice I. a II. tř., místní komunikace I. a II. tř.	60,0 – 65,0	50,0 – 55,0	60	50
		>65,1	>55,1	65	55
	Silnice III. tř., komunikace III. tř. a účelové komunikace	55,0 – 60,0	45,0 – 50,0	55	45
		>60,1	>50,1	60	50

Pozemní komunikace a železniční dráhy		Interval staré hlukové zátěže [dB]		Hygienický limit [dB]	
		Denní doba	Noční doba	Denní doba	Noční doba
Železniční doprava	Železniční dráhy v ochranném pásmu dráhy	60,0 – 65,0	55,0 – 60,0	60	55
		>65,1	>60,1	65	60
	Železniční dráhy mimo ochranné pásmo dráhy	55,0 – 60,0	50,0 – 55,0	55	50
		>60,1	>55,1	60	55

Stanovení hygienických limitů hluku pro konkrétní lokalitu či oblast je pak v kompetenci orgánu ochrany veřejného zdraví.

Plošné mapování hlukové zátěže řešeného území ve vztahu k výše uvedeným hygienickým limitům není k dispozici. Vyhodnocení úrovně hlukové zátěže je možné provést na podkladě výsledků strategického hlukového mapování, které ale není vztaženo k limitům podle české legislativy, nýbrž k tzv. mezním hodnotám (viz níže), stanoveným na základě evropské směrnice 2002/49/ES. Jejich účelem je vytvoření podkladu pro stanovení postupů a konkrétních opatření pro zlepšení akustické situace v rámci územního plánování, plánování dopravních systémů, navrhování technických a jiných protihlukových opatření atd.

Mezní hodnoty, používané ve strategických mapách, jsou určitým indikátorem akustických kvalit území, jejich dodržování však nepodléhá státnímu dozoru ani žádným sankcím (není vymahatelné/vynutitelné). Pro vyhodnocení se používají hlukové ukazatele  $L_{dvn}$  (hodnota hlukového ukazatele pro den-večer-noc) a  $L_n$  (noční hluk), pro něž vyhláška č. 523/2006 Sb., o hlukovém mapování, stanoví následující mezní hodnoty:

- pro silniční dopravu:  $L_{dvn} = 70$  dB,  $L_n = 60$  dB
- pro železniční dopravu:  $L_{dvn} = 70$  dB,  $L_n = 65$  dB
- pro leteckou dopravu:  $L_{dvn} = 60$  dB,  $L_n = 50$  dB
- pro integrovaná zařízení:  $L_{dvn} = 50$  dB,  $L_n = 40$  dB

Strategické hlukové mapy si ovšem kladou za cíl prostřednictvím mezních hodnot identifikovat nejvíce zatížená kritická místa (hot spots). Na výrazně nižších úrovních jsou pak stanoveny doporučené hodnoty, publikované Světovou zdravotnickou organizací s ohledem na ochranu lidského zdraví před hlukem z dopravy (WHO Environmental Noise Guidelines for the European Region, 2018):

- pro silniční dopravu:  $L_{dvn} = 53$  dB,  $L_n = 45$  dB
- pro železniční dopravu:  $L_{dvn} = 54$  dB,  $L_n = 44$  dB
- pro leteckou dopravu:  $L_{dvn} = 45$  dB,  $L_n = 40$  dB

Strategické hlukové mapy (SHM) jsou na základě směrnice 2002/49/ES zpracovávány pro nejvýznamnější silniční tahy, železnice, letiště a aglomerace. V rámci řešeného území jsou k dispozici zejména SHM pro silniční a železniční dopravu, resp. nejvýznamnější silniční tahy a nejvíce zatížené železniční trati. Do mapování jsou zahrnuty úseky silnic a železnic, které vyhovují následujícím podmínkám:

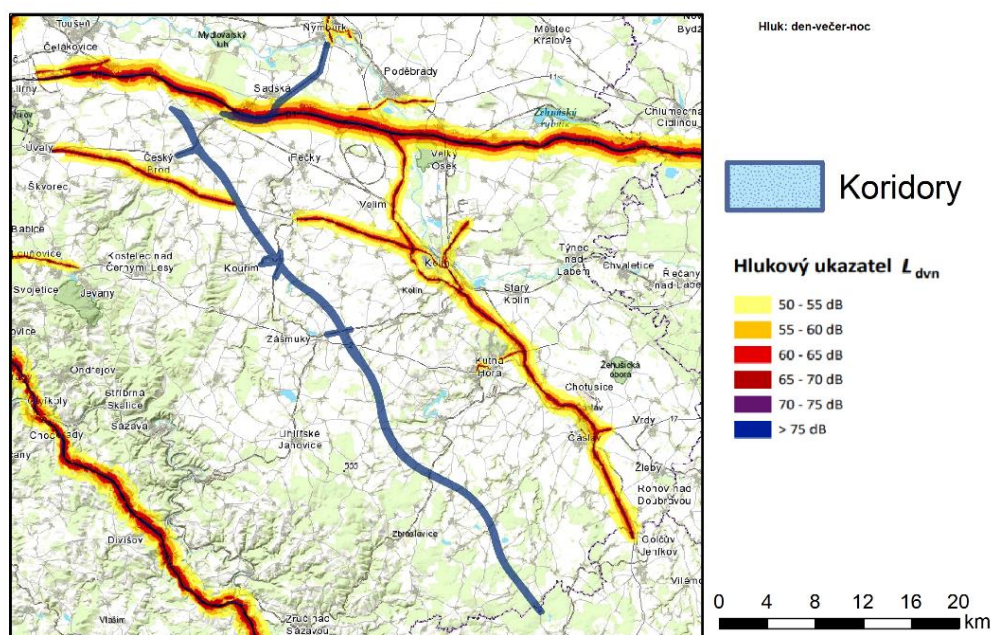
- úseky hlavních pozemních komunikací, po kterých projede více než 3 000 000 vozidel za rok, v širším řešeném území se jedná o dálnice D1, D10 a D11 a silnice I/2, I/3, I/12, I/17, I/38, II/101, II/107 a II/125,
- úseky hlavních železničních tratí, po kterých projede více než 30 000 vlaků za rok, jedná se o trati č. 231, 011, 221, 010, 230, 061, 071 a 072.

Do okrajové části širšího území sice zasahuje též SHM pro Aglomeraci Praha, avšak pro vlastní okolí koridorů D216 a D217 již není tato mapa relevantní a pro vyhodnocení nebyla uvažována. Z mapových výstupů lze kromě informací o rozložení hlukové zátěže získat též údaje o odhadovaném počtu obyvatel v pětidecibellových pásmech hlukových ukazatelů v členění po obcích. Získané informace jsou shrnuty v následujícím přehledu.

## Hluk z automobilové dopravy

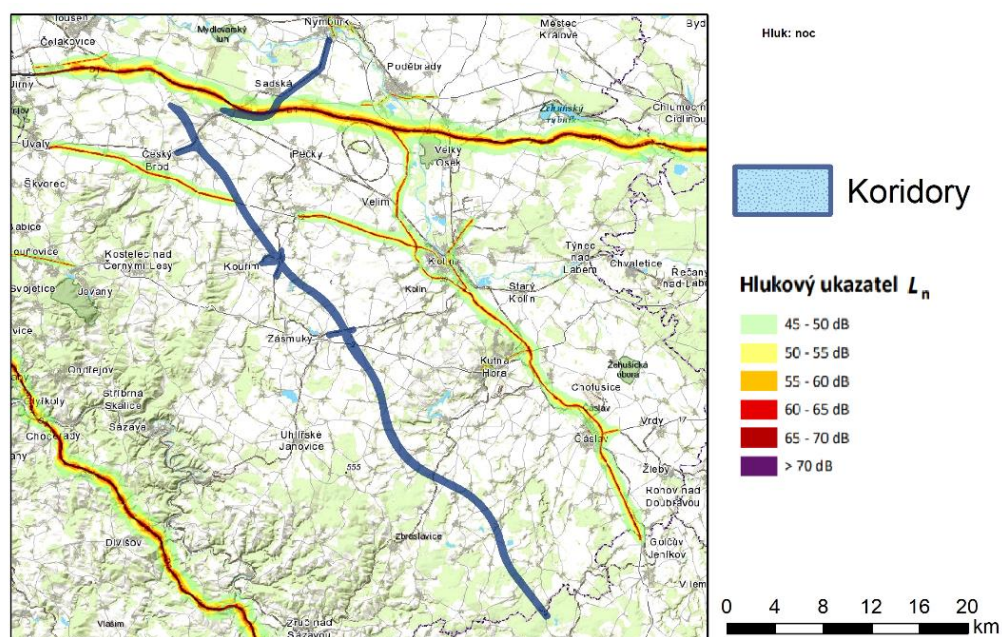
Jak je patrné z následujících obrázků, v okolí nejvýznamnějších dopravních tahů v řešeném území přesahuje hluková zátěž z automobilové dopravy výše uvedené mezní hodnoty, přičemž plošně větší míra zásahu platí pro noční hluk (nad 60 dB). Míra zasažení obytné zástavby pak závisí zejména na intenzitě dopravy na dané komunikaci, její pozici vůči terénu a uplatnění protihlukových opatření (stěny, valy). Nejvyšší zátěž je dosahována v okolí dálnic D1, D10 a D11, k překračování mezních hodnot však dochází i podél silnic I. a II. třídy. Specifikem jsou intravilánové úseky komunikací, u nichž jsou hladiny hluku sice převážně nižší, avšak při větším rozsahu exponované chráněné zástavby.

**Obrázek 16: Strategická hluková mapa (2017) – hluk ze silniční dopravy pro den-večer-noc ( $L_{dvn}$ )**



Zdroj: <https://geoportal.mzcr.cz/SHM2017/>

**Obrázek 17: Strategická hluková mapa (2017) – hluk ze silniční dopravy pro noc ( $L_n$ )**



Zdroj: <https://geoportal.mzcr.cz/SHM2017/>



Následně byly z hlukových map odečteny počty obyvatel, žijících nad úrovní směrných hodnot v obcích podél koridorů D216 a D217 (sledovány byly obce do vzdálenosti 1 km od obou koridorů). Odhadované počty dotčených osob je uveden v následující tabulce (zahrnuty jsou pouze obce s nenulovým počtem dotčených obyvatel). Jak je patrné, v rámci okolí obou koridorů byla zástavba nad úrovní mezních hodnot identifikována ve třech sídlech, a to pro Český Brod a Třebestovice ve vazbě na hluk z dálnice D11 a Nymburk ve vazbě na intravilánové komunikace. Výsledky jsou ovšem pouze indikativní v tom smyslu, že zvýšenou hlukovou zátěží je nutno předpokládat i v dalších sídlech, které však nejsou do SHM zahrnuty, jak je patrné z obrázků výše.

**Tabulka 6: Odhadovaný počet osob ve sledovaných obcích nad mezní hodnotou  $L_{dvn} > 70$  dB a  $L_n > 60$  dB ze silniční dopravy (rok 2017)**

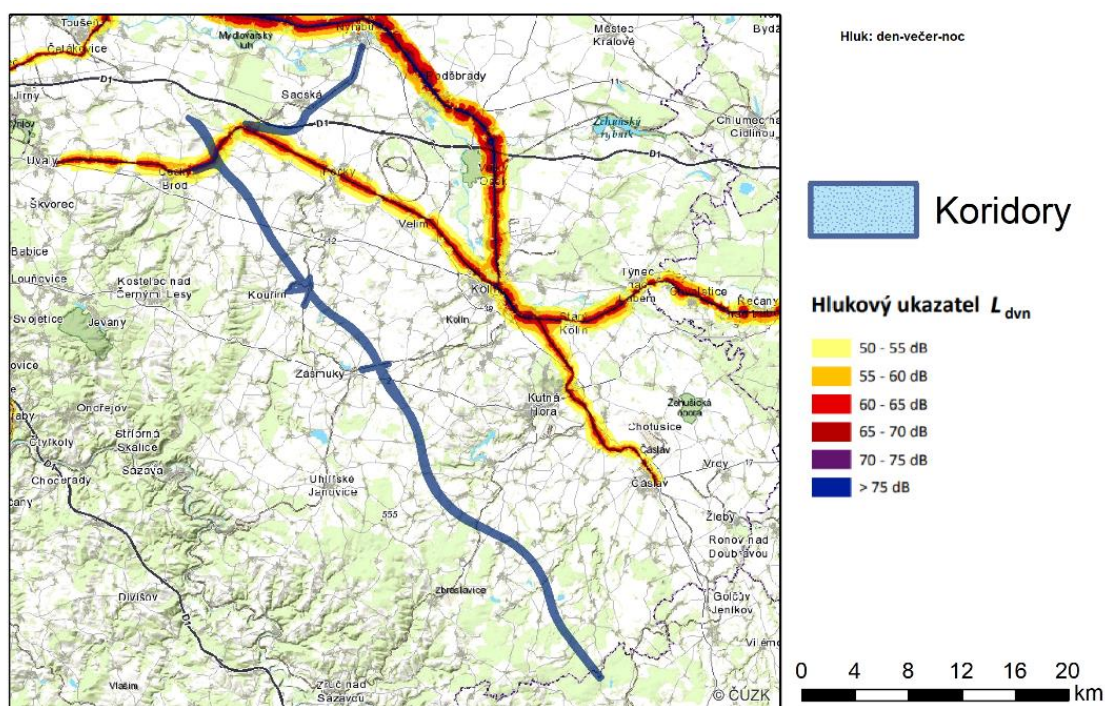
Obec	Koridor	$L_{dvn} > 70$ dB	$L_n > 60$ dB
Český Brod	D216	1	1
Nymburk	D217	531	582
Třebestovice	D217	25	25

Zdroj: <https://geoportal.mzcr.cz/SHM2017/>

### Hluk z železniční dopravy

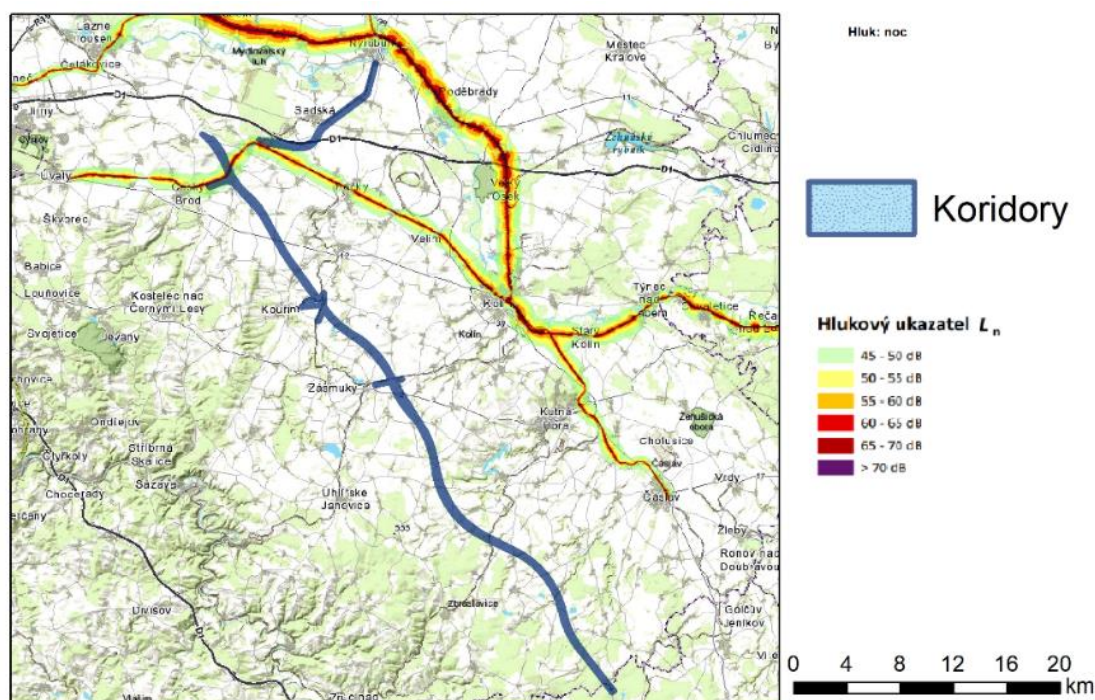
Obdobně jako pro automobilovou dopravu byla provedena vizualizace SHM, představující intervaly pásem hlukové zátěže tvořenou železniční dopravou (viz obr. 13. a 14.). Nejvýznamnějším zdrojem hlukové zátěže ze železničních tratí jsou tratě 231 v úseku Kolín – Lysá nad Labem, trať 072 v úseku Lysá nad Labem – Neratovice a trať 010 v úseku Kolín – Přelouč. Mezní hodnotou ukazatele hluku je pro  $L_{dvn} = 70$  dB a pro noc  $L_n = 65$  dB a u části zástavby v okolí tratí dochází k jejich překračování.

**Obrázek 18: Strategická hluková mapa (2017) – hluk z železniční dopravy pro den-večer-noc ( $L_{dvn}$ )**



Zdroj: <https://geoportal.mzcr.cz/SHM2017/>

**Obrázek 19: Strategická hluková mapa (2017) – hluk z železniční dopravy pro noc ( $L_n$ )**



Zdroj: <https://geoportal.mzcr.cz/SHM2017/>

V následující tabulce jsou opět uvedeny odhadované počty osob v obcích podél koridorů D216 a D217 (do vzdálenosti 1 km), u nichž dochází k překračování mezních hodnot sledovaných ukazatelů hluku z železniční dopravy. Jedná se o sídla Český Brod, Poříčany a Klučov pro hluk z trati 011 a Nymburk pro trať 231.

**Tabulka 7: Odhadovaný počet osob ve sledovaných obcích nad mezní hodnotou  $L_{dvn} > 70$  dB a  $L_n > 65$  dB z železniční dopravy (rok 2017)**

Obec	Koridor	$L_{dvn} > 70$ dB	$L_n > 65$ dB
Český Brod	D216	190	120
Klučov	D216	21	20
Poříčany	D216, D217	12	12
Nymburk	D217	189	158

Zdroj: <https://geoportal.mzcr.cz/SHM2017/>

Jak je patrné, v okolí hlavních tratí jsou hlukem z železniční dopravy nad mezními hodnotami dotčeny řádově desítky až nižší stovky osob.

V závěru je možné shrnout výsledky mapování hlukové zátěže na příkladu města Nymburk, které je specifické tím, že v rámci SHM je pokryto mapováním jak z hlediska intravilánové silniční dopravy do úrovně silnic II. třídy, tak i ve vztahu k dopravě železniční (byť není zahrnuta trať 060). Odhadovaný počet osob zasažených hlukem ze silniční dopravy na úrovni mezních hodnot, činil přibližně 4 % z celkového počtu obyvatel žijících v prostoru dotčeném mapováním, u železniční dopravy se pak jedná o 1,5 % s tím, že tento počet je patrně podhodnocen s ohledem na nezahrnutí tratě 060. Tyto výsledky odpovídají zkušenostem z dalších měst a lze vyslovit obecný závěr, že u větších měst v řešeném území je nutno očekávat zasažení hlukem nad úrovní mezních hodnot u řádově jednotek procent obyvatel. Hluk nad úrovní doporučených hodnot WHO, stanovených s ohledem na ochranu lidského zdraví, pak zasahuje ve městech řádově desítky procent obyvatel.

### Předpokládaný vývoj životního prostředí v řešeném území bez uplatnění 9A ZÚR SK

Co se týče stávajících zdrojů hluku, je možné u silniční dopravy očekávat postupný nárůst hlukové zátěže ve vazbě na vývoj intenzit dopravy, proti němuž však bude v konkrétních lokalitách působit realizace opatření ke snížení zátěže obyvatel (zejm. stavby obchvatů a přeložek či protihlukových stěn a valů), částečně též rekonstrukce komunikací a obměna vozového parku. U železniční dopravy je možné očekávat spíše snižování zátěže v souvislosti s modernizací tratí (vč. staveb protihlukových stěn) a obměnou vozidel.

Samotné neuplatnění 9A ZÚR SK, tzn. neumístění koridorů vysokorychlostních tratí, bude mít dopad v tom smyslu, že nebude vytvořen potenciál pro přesun části dálkových dopravních výkonů ze silniční dopravy na železnici a nedojde tak k poklesu hluku z automobilové dopravy v okolí hlavních tahů (jedná se zejména o dálnici D1, v menší míře D11 a některých silnic ve směrech Praha-Brno a Praha-Nymburk). Jedná se však o mírné změny.

Významný vliv bude mít případná nerealizace v tom smyslu, že nedojde k umístění nových liniových zdrojů hluku v řešeném území. Nevzniknou tak negativní vlivy ve smyslu vzniku hlukové zátěže u okrajové zástavby těch sídel, k nimž se koridory přibližují.

## **3.5 Povrchové a podzemní vody**

Území, ve kterém jsou vymezeny koridory řešené 9A ZÚR SK, náleží po hydrologické stránce do hlavního povodí Labe, konkrétně do oblasti tří povodí III. řádu – Labe od Doubravy po Cidlinu (1-04-01), Výrovka (1-04-06) a Labe od Výrovky po Jizeru (1-04-07). Plocha dotčené změny zasahuje do 29 hydrologických povodí IV. řádu.

**Tabulka 8: Hydrologické členění dotčeného území**

Číslo hydrologického povodí IV. řádu	Název hlavního vodního toku v dílčím povodí	Plocha dílčího povodí
1-04-01-004	Klejnárka	17,10 km <sup>2</sup>
1-04-01-005	Senetínský potok	15,34 km <sup>2</sup>
1-04-01-007	Vranidolský potok	25,34 km <sup>2</sup>
1-04-01-011	Paběnický potok	11,18 km <sup>2</sup>
1-04-01-013	Medenický potok	14,86 km <sup>2</sup>
1-04-01-021	Vrchlice	15,44 km <sup>2</sup>
1-04-01-022	Zdeslavický potok	10,30 km <sup>2</sup>
1-04-01-024	Chlístovický potok	13,87 km <sup>2</sup>
1-04-01-026	Košický potok	10,01 km <sup>2</sup>
1-04-01-028	Opatovický potok	23,91 km <sup>2</sup>
1-04-01-030	Švadlenka	6,90 km <sup>2</sup>
1-04-01-041	Polepka	20,43 km <sup>2</sup>
1-04-06-019	Výrovka	28,00 km <sup>2</sup>
1-04-06-022	Bečvářka	11,65 km <sup>2</sup>



Číslo hydrologického povodí IV. řádu	Název hlavního vodního toku v dílčím povodí	Plocha dílčího povodí
1-04-06-025	Voděradský potok	13,46 km <sup>2</sup>
1-04-06-026	Bečvářka	8,10 km <sup>2</sup>
1-04-06-030	Vrbčanský potok (Kubsoška)	8,06 km <sup>2</sup>
1-04-06-033	Výrovka	1,74 km <sup>2</sup>
1-04-06-043	Bylanka	11,29 km <sup>2</sup>
1-04-06-044	Šembera	18,62 km <sup>2</sup>
1-04-06-045	-	-
1-04-06-046	Milčický potok	11,65 km <sup>2</sup>
1-04-06-047	Jezírkový potok	6,40 km <sup>2</sup>
1-04-06-048	Milčický potok	21,66 km <sup>2</sup>
1-04-06-049	Šembera	10,35 km <sup>2</sup>
1-04-06-051	Zvěřínecký potok	1,33 km <sup>2</sup>
1-04-06-053	Kopanický potok	9,02 km <sup>2</sup>
1-04-06-054	Výrovka	2,88 km <sup>2</sup>
1-04-07-035	Kounický potok	22,62 km <sup>2</sup>

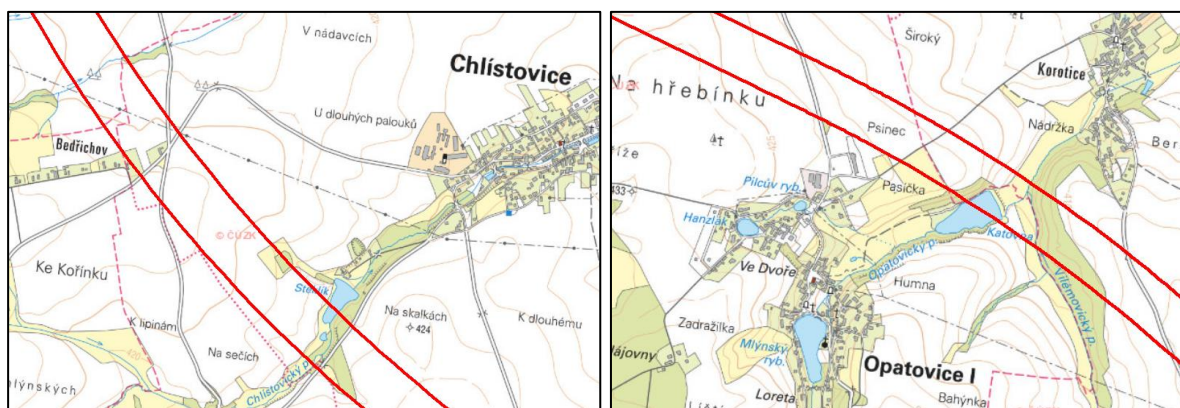
Zdroj: VÚV TGM, v.v.i.

Koridor kříží několik vodních toků. Mezi Nymburkem a Poříčany se jedná o Kopanický potok, Zvěřínecký potok, Výrovka, Šembera a několik bezejmenných vodotečí.

Od Kounic k Leštině u Světlé je to Kounický potok, Poříčanský potok, Šembera, Vrbčanský potok, Výrovka, Miletínský potok, Voděradský potok, Solopyský potok, Švadlenka, Košický potok, Bedřichovský potok, Chlístovický potok, Zdeslavický potok, Vrchlice, Opatovický potok, Vilémovický potok, Medenický potok, Paběnický potok, Zbožňovský potok, Senetínský potok, Krchlebský potok, Klejnárka, Chlumský potok a několik bezejmenných vodotečí.

Vodní plochy se v trase koridoru nacházejí v k. ú. Chlístovice (rybník Steklík) a k. ú. Opatovice I (rybník Katovna).

**Obrázek 20: Vodní plochy v trase koridoru**





## Citlivé a zranitelné oblasti

Zájmové území je zařazeno mezi citlivé oblasti. Citlivé oblasti jsou § 32 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) definovány jako vodní útvary povrchových vod:

- v nichž dochází nebo v blízké budoucnosti může dojít v důsledku vysoké koncentrace živin k nežádoucímu stavu jakosti vod,
- které jsou využívány nebo se předpokládá jejich využití jako zdroje pitné vody, v níž koncentrace dusičnanů přesahuje hodnotu 50 mg/l, nebo
- u nichž je z hlediska zájmů chráněných tímto zákonem nutný vyšší stupeň čištění odpadních vod.

Citlivé oblasti vymezuje vláda nařízením. Vymezení citlivých oblastí podléhá přezkoumání v pravidelných intervalech nepřesahujících 4 roky. Pro citlivé oblasti a pro vypouštění odpadních vod do povrchových vod ovlivňujících kvalitu vody v citlivých oblastech stanovuje vláda nařízením ukazatele přípustného znečištění odpadních vod a jejich hodnoty.

Citlivé oblasti jsou stanoveny nařízením vlády č. 61/2003 Sb. o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech.

Zranitelné oblasti jsou vodním zákonem definovány jako území, kde se vyskytují:

- 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;
- povrchové vody, u nichž v důsledku vysoké koncentrace dusičnanů ze zemědělských zdrojů dochází nebo může dojít k nežádoucímu zhoršení jakosti vody.

Vláda stanovuje zranitelné oblasti nařízením a zároveň v nich akčním programem upravuje používání a skladování hnojiv a statkových hnojiv, střídání plodin a provádění protierozních opatření. Akční program a vymezení zranitelných oblastí podléhá přezkoumání a případným úpravám v intervalech nepřesahujících 4 roky. Přezkoumání se provádí na základě vyhodnocení účinnosti opatření vyplývajících z přijatého akčního programu.

Zranitelné oblasti byly stanoveny nařízením vlády č. 103/2003 Sb. o stanovení zranitelných oblastí a o používání a skladování hnojiv a statkových hnojiv, střídání plodin a provádění protierozních opatření v těchto oblastech. Toto nařízení nabylo účinnosti dne 3. března 2003. Poté byly zranitelné oblasti revidovány nařízením vlády č. 219/2007 Sb., které nabylo účinnosti dne 1. září 2007. Poté byly zranitelné oblasti revidovány nařízením vlády č. 262/2012 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a akčním programem. Toto nařízení nabylo účinnosti dne 1. srpna 2012. Tímto nařízením vlády bylo zrušeno nařízení vlády č. 103/2003 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a o používání a skladování hnojiv a statkových hnojiv, střídání plodin a provádění protierozních opatření v těchto oblastech, ve znění nařízení vlády č. 219/2007 Sb. a nařízení vlády č. 108/2008 Sb. Od 1. srpna 2016 vstoupilo v platnost nařízení vlády č. 235/2016 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 262/2012 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a akčním programem, ve znění pozdějších předpisů. Aktuálně je v platnosti od 1. 7. 2020 Nařízení vlády č. 277/2020 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 262/2012 Sb., o stanovení zranitelných oblastí a akčním programem, ve znění pozdějších předpisů. Zranitelné oblasti jsou územně vymezeny katastrálními územími ČR. Zranitelné oblasti se evidují v rozsahu údajů o jejich územní identifikaci a číselném identifikátoru a názvu katastrálního území stanoveného jako zranitelná oblast.

V dotčeném území jsou vymezeny zranitelné oblasti dle Nařízení vlády č. 262/2012 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Je jimi 35 katastrálních území (Košice u Nepoměřic, Polánka u Malešova, Dobřeň u Kutné Hory, Vidice u Kutné Hory, Damírov, Chlístovice, Bečváry, Čejkovice u Zbýšova, Korotice, Chlum u Zbýšova, Poříčany, Třebestovice, Senetín, Paběnice, Petrovice I, Újezdec, Chrástany u Českého Brodu, Vilémovice u Červených Janovic, Zbýšov v Čechách, Chotouchov, Pučery, Podousy, Milčice u Peček,

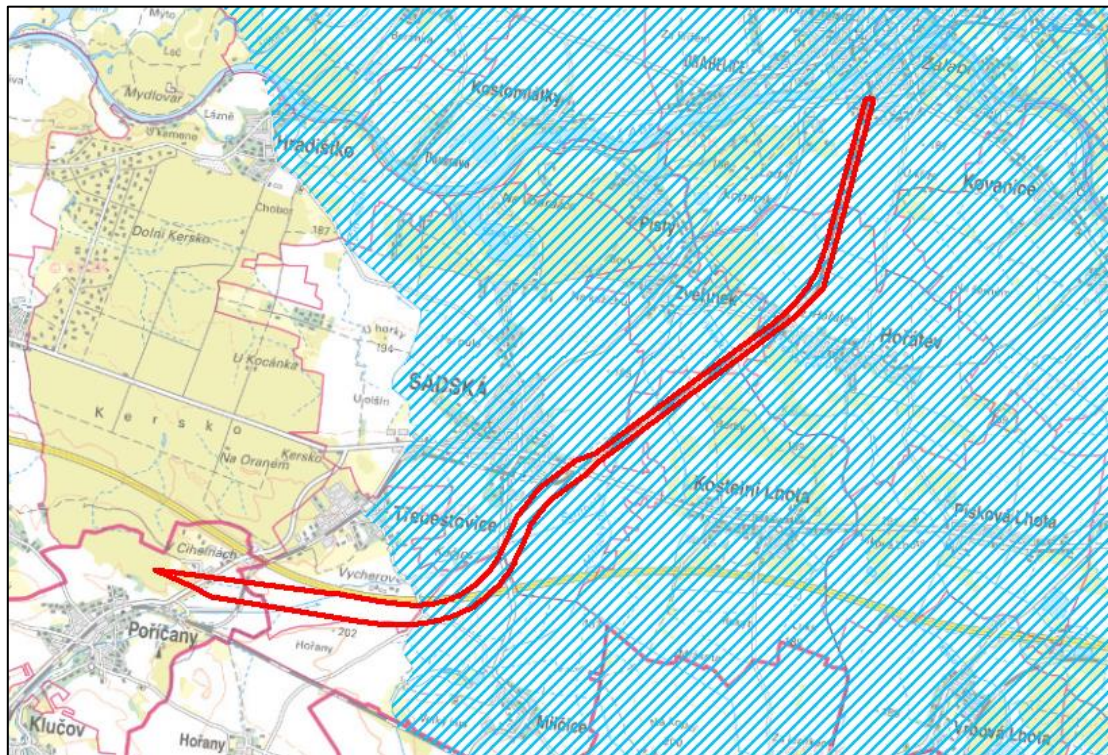
Solopysky u Kutné Hory, Kouřim, Bahno, Zdeslavice u Chlístovic, Zvěřínek, Sadská, Hořátek, Kostelní Lhota, Nymburk, Chotouň, Kounice, Opatovice I).

### Ochrana vod

Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) nejsou v širším zájmovém území vymezeny.

Ochranné pásmo přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod stanovena dle zákona č. 164/2001 Sb. (Poděbrady) zasahuje do úseku spojky VRT – Nymburk až Třebestovice.

**Obrázek 21: Ochranné pásmo přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod Poděbrady**



Zdroj: Data ÚAP Středočeského kraje, 2021

V dotčeném území se nacházejí nebo do něj zasahují tato ochranná pásma vodních zdrojů:

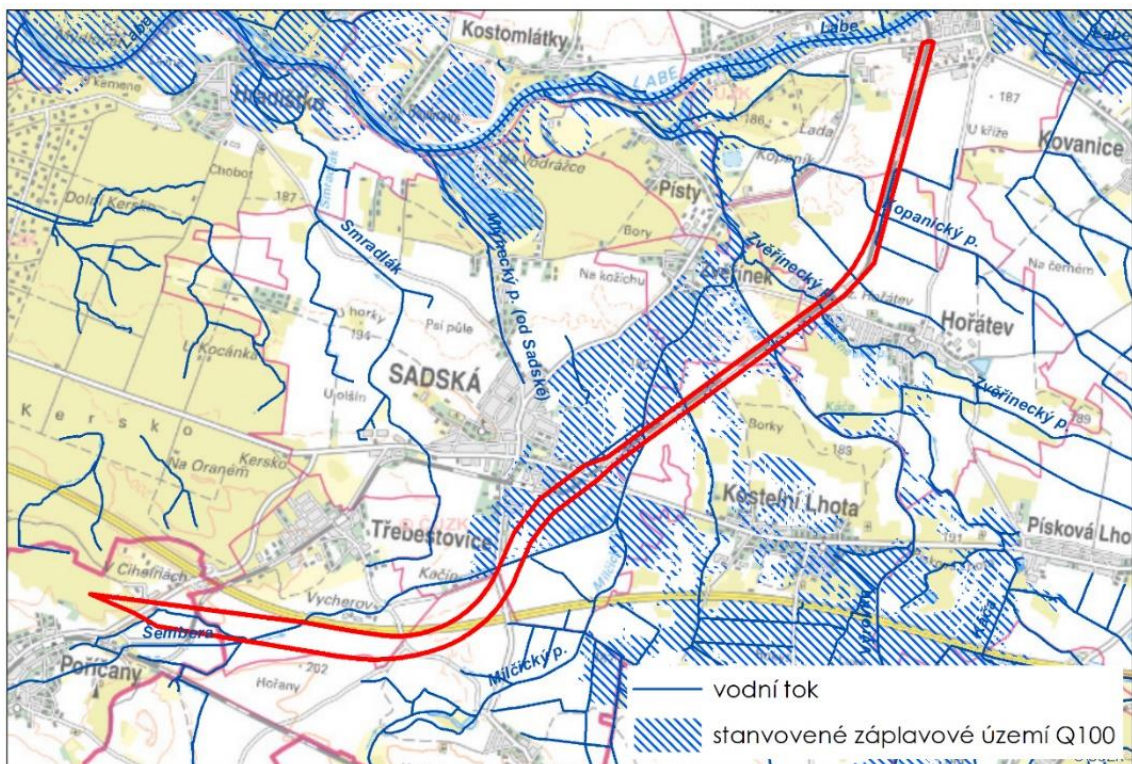
- Dolní Chvatliny: Dolní Chvatliny vrt HV-1 stanovené rozhodnutím OZPZ25561/13-Ha, trasa prochází jeho ochranným pásmem II. stupně, v cca 10 m vzdálenosti od OP I. stupně
- Chlístovice: Chlístovice jímací zářez stanovení rozhodnutím VLHZ/68/85, trasa prochází jeho ochranným pásmem I. a II. stupně

### Povodně

Vymezený koridor D216 prochází přes vodní toky, které mají stanovené záplavové území Q<sub>100</sub>. U koridoru D217 se jedná o záplavové území Výrovky a Šembery mezi obcemi Sadská, Zvěřínek, Kostelní Lhota a Třebestovice.



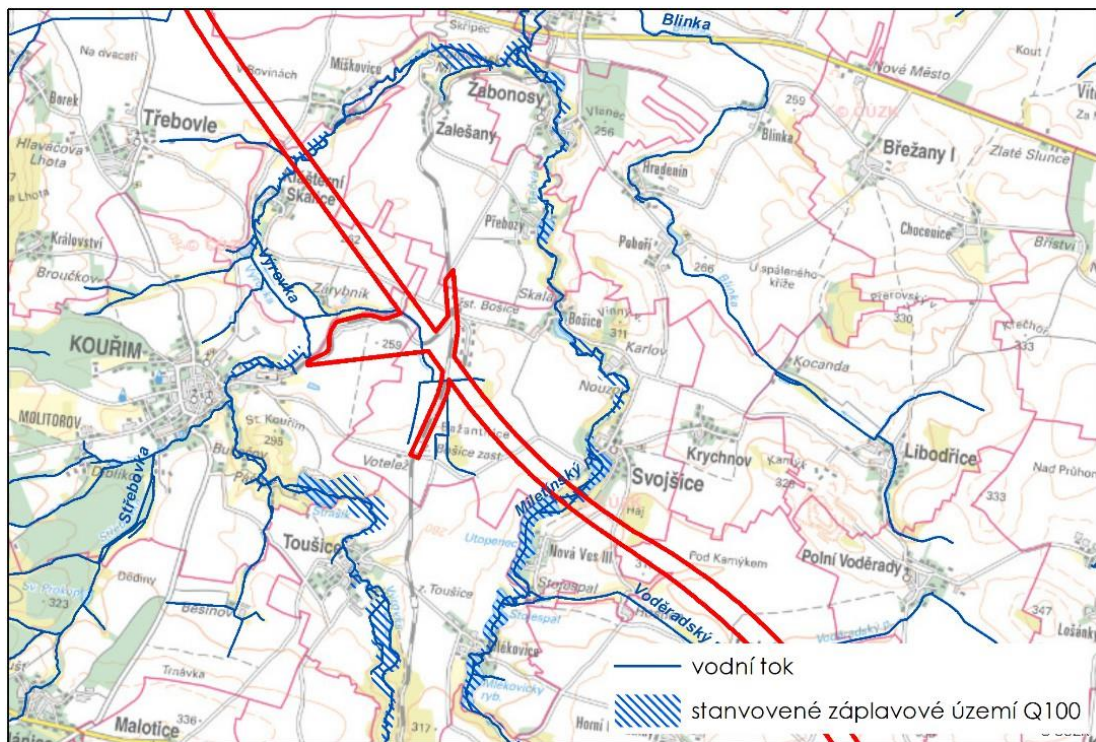
**Obrázek 22: Stanovené záplavové území  $Q_{100}$  v oblasti napojení VRT ve směru Nymburk**



Zdroj: Data ÚAP Středočeského kraje, 2021

Stanovení záplavové území  $Q_{100}$  na Výrovce zasahuje i do koridoru D216 (k. ú. Klášterní Skalice). Záplavové území je vymezeno také na Miletínském potoce (k. ú. Svojsice u Kouřimi).

**Obrázek 23: Stanovení záplavové území  $Q_{100}$  na Miletínském potoce a Výrovce**



Zdroj: Data ÚAP Středočeského kraje, 2021



### Hydrogeologické poměry

Z hydrogeologického hlediska spadá řešené území do hydrogeologického rajonu základní vrstvy č. 4360 – Labská křída, 4510 – Křída Severně od Prahy, 4350 – Velimská křída a 6531 – Kutnohorské krystalinikum.

Hydrogeologický rajón je definován jako územní jednotka s převažujícími specifickými podmínkami pro tvorbu určitého typu zvodněných kolektorů a režimu proudění podzemních vod. Pohyb podzemní vody je v daném území omezen na průlino-puklinový systém.

#### Předpokládaný vývoj životního prostředí v řešeném území bez uplatnění 9A ZUR SK

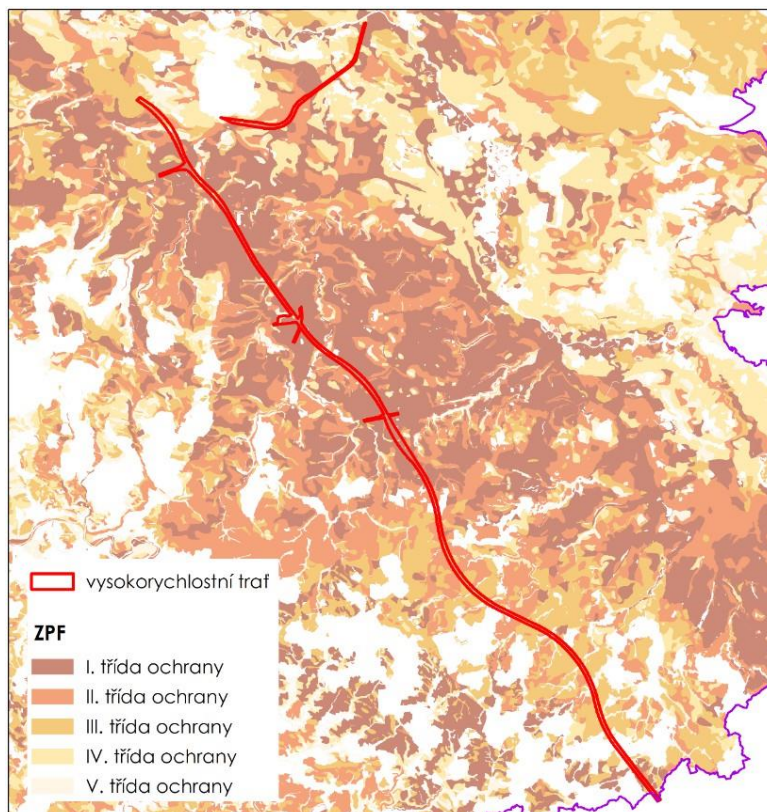
V případě neuplatnění koncepce 9A ZÚR SK nedojde ke zvýšení rozsahu zpevněných ploch, nedojde k ovlivnění podmínek pro retenci vody v území. Nedojde k vložení liniové stavby do záplavových území vodních toků. Nedojde k zásahům do ochranného pásma přírodních léčivých zdrojů Poděbrady.

## 3.6 Zemědělský půdní fond

Jednotlivé charakteristiky zemědělské půdy určují tzv. kódy BPEJ – bonitované půdně ekologické jednotky. Z tohoto kódu lze odvodit, jaké v území převažují půdní jednotky, jaká je sklonitost a expozice zemědělské půdy a jaké je hloubka a skeletovitost půdního profilu. Výsledné charakteristiky poté určují kvalitu půdy vyjádřenou třídami ochrany č. 1 – 5 (viz vyhlášky č. 48/2011 Sb. a č. 227/2018 Sb.).

Jak je znázorněno na obrázku níže, v trase navrhovaného koridoru se nachází bonitně kvalitní půdy, nejkvalitnější půdy se nacházejí převážně v severní části území a spadají do 1. a 2. třídy ochrany. Bonitně méně kvalitní půdy převažují v JV části dotčeného území (jižně od k. ú. Vidice u Kutné Hory).

**Obrázek 24: Třídy ochrany zemědělské půdy dle BPEJ**



Zdroj: Data ÚAP Středočeského kraje

Při agregaci jednotlivých půdních typů do skupin lze říct, že poměrně velkou část zemědělské půdy v severní části dotčeného území tvoří černozemě (modální a luvické), které patří k nejúrodnějším typům půdy. Trasa napojení VRT ve směru na Nymburk pak tvoří černozemě, černice, regozemě a fluvizemě. V úseku mezi Kouřimí a Košicemi převažují hnědozemě (modální a luvické), které jsou méně kvalitní než černozemě a jsou typické pro rovinaté či mírně zvlněné oblasti, kde se dříve vyskytovaly spraše nebo sprašové hlíny. V jižní části dotčeného území pak převažují půdy méně kvalitní, konkrétně se jedná o pseudogleje a luvizemě, místy doplněné segmenty kambizemí.

Předpokládaný vývoj životního prostředí v řešeném území bez uplatnění 9A ZUR SK

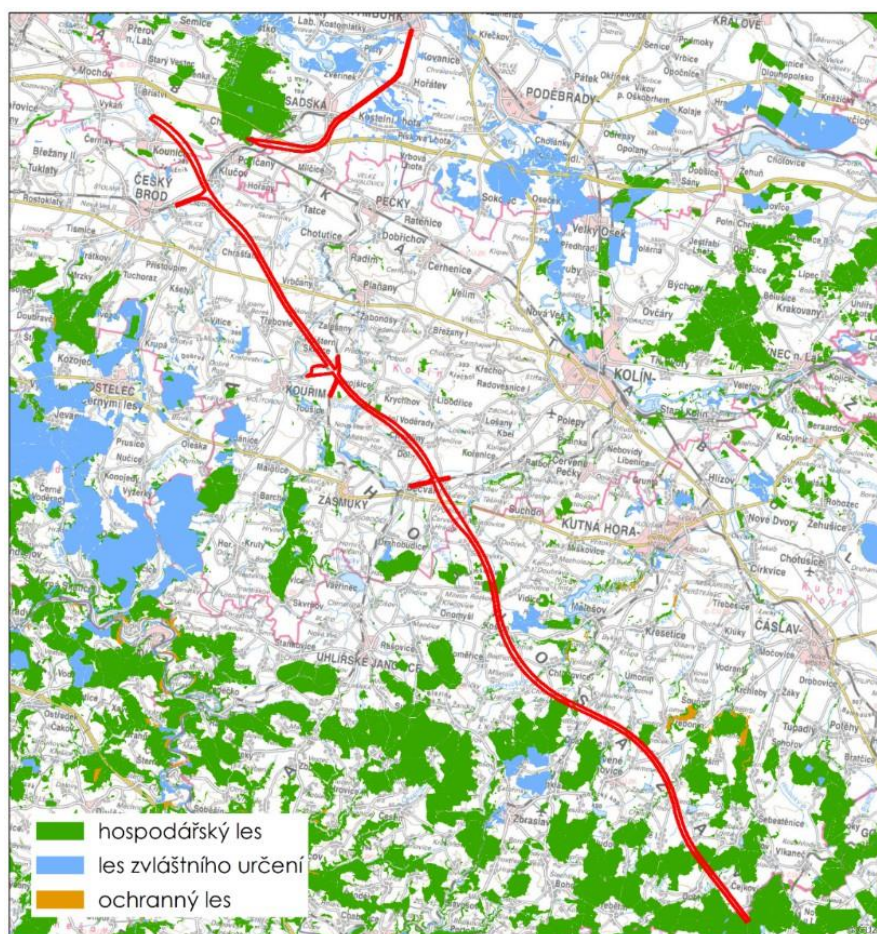
V případě neuplatnění koncepce dojde k záboru ZPF v důsledku výstavby železniční trati.

### 3.7 Lesy (PUPFL)

Dotčené území spadá do tří lesních přírodních oblastí: č. 10 – Středočeská pahorkatina (lesnatost 29,7 %), č. 16 – Českomoravská vrchovina (lesnatost 33,7 %) a č. 17 – Polabí (lesnatost 14 %). Lesy jsou součástí smrkového (7.), dubobukového (2.) a bukového (4.) lesního vegetačního stupně.

V dotčeném území převládá zastoupení hospodářských lesů, jak je patrné z Obrázek 25. V okolí Nymburka převládají lesy zvláštního určení. V trase navrhovaného koridoru (dle grafického vymezení koridoru o průměrné šířce 220 m) se nachází cca 91 ha hospodářských lesů a 2,5 ha lesů zvláštního určení.

**Obrázek 25: Kategorizace lesů**



Zdroj: Data ÚAP Středočeského kraje

V případě neuplatnění koncepce dojde k záboru PUPFL v důsledku výstavby železniční trati.

### 3.8 Horninové prostředí a přírodní zdroje

Z geomorfologického hlediska je zájmové území součástí podcelků Kutnohorská plošina, Českobrodská tabule a Nymburská kotlina. Kompletní geomorfologické členění je obsaženo v následující tabulce.

**Tabulka 9: Geomorfologické členění reliéfu dotčeného území**

Soustava	Podsoustava	Celek	Podcelek	Okrsek
Českomoravská soustava	Českomoravská vrchovina	Hornosázavská pahorkatina	Kutnohorská plošina	Malešovská pahorkatina
				Golčojeníkovská pahorkatina
Česká tabule	Středočeská tabule	Středolabská tabule	Českobrodská tabule	Bylanská pahorkatina
				Kouřimská tabule
			Nymburská kotlina	Sadská rovina

Zájmové území zasahuje do 5 geomorfologických okrsků:

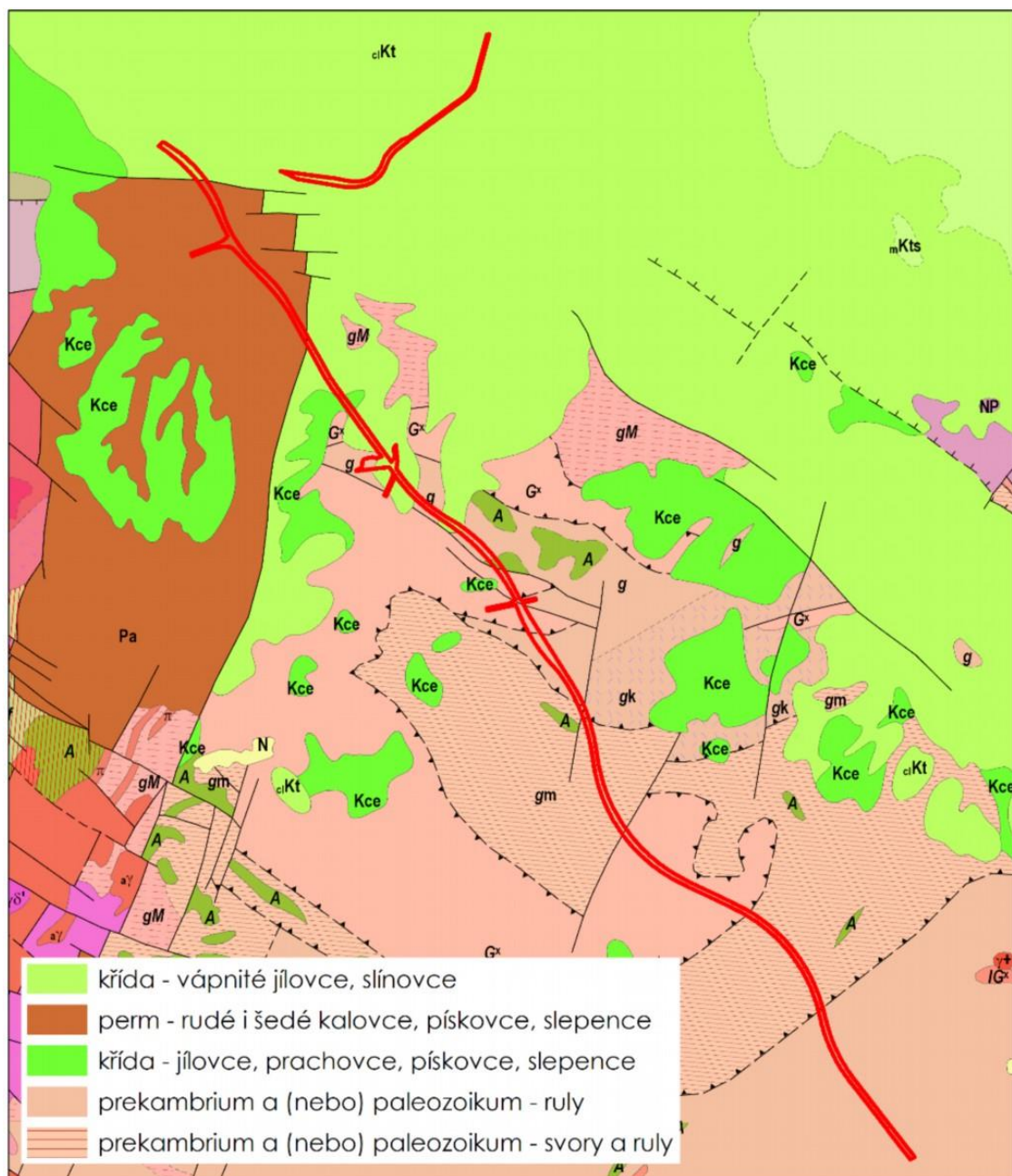
- **Malešovská pahorkatina** – plochá pahorkatina se sklonem od jihu k severu na svorech, svorových rulách a rulách s ostrůvky křídových a neogenních usazenin.
- **Golčojeníkovská pahorkatina** – plochá pahorkatina s povrchem skloněným od jihu k severu. Území je tvořeno převážně rulami a na východě též svory a ostrůvky křídových usazenin.
- **Bylanská pahorkatina** – členitá pahorkatina v povodí toku Šembery na permokarbonských jílovcích, prachovcích a pískovcích se zbytky pískovců, prachovců a slepenců. Povrch území z velké části kryjí spraše.
- **Kouřimská tabule** – plochá pahorkatina, která vznikla na slínovcích a pískovcích. Území tvoří převážně akumulační reliéf rozsáhlých teras Labe. Území je proříznuto hlubokými erozními údolími epigenetického původu v povodí Výrovky.
- **Sadská rovina** – erozně-akumulační rovina na levém břehu Labe vytvořená Labem a přítoky na turonských slínovcích, vápnitých prachovcích a pískovcích jizerského souvrství svrchní křídý.

Horninový podklad dotčeného území tvoří zejména ruly a svory (JV část), v SZ části a v okolí Nymburka převažují kalovce, pískovce, slepence, jílovce a slínovce.

Schema geologické stavby dotčeného území s průmětem hodnocených koridorů je zobrazeno na následující stránce (Obrázek 26).



Obrázek 26: Geologická mapa



<http://www.geology.cz/extranet/mapy/mapy-online/mapove-aplikace>

### Surovinové zdroje

Dle evidence surovinového registru ČGS se v širším zájmovém území nacházejí tato ložiska nerostných surovin:

- nevýhradní ložisko štěrkopísku a technických zemin Chrástany u Českého Brodu (D 3247900), dosud netěženo
- nevýhradní ložisko štěrkopísku a technických zemin Chotouň (D 3248300).

Mimo přímý kontakt s vymezenými koridory jsou v dotčeném území evidovány následující ložiska a prognózní zdroje nerostných surovin:

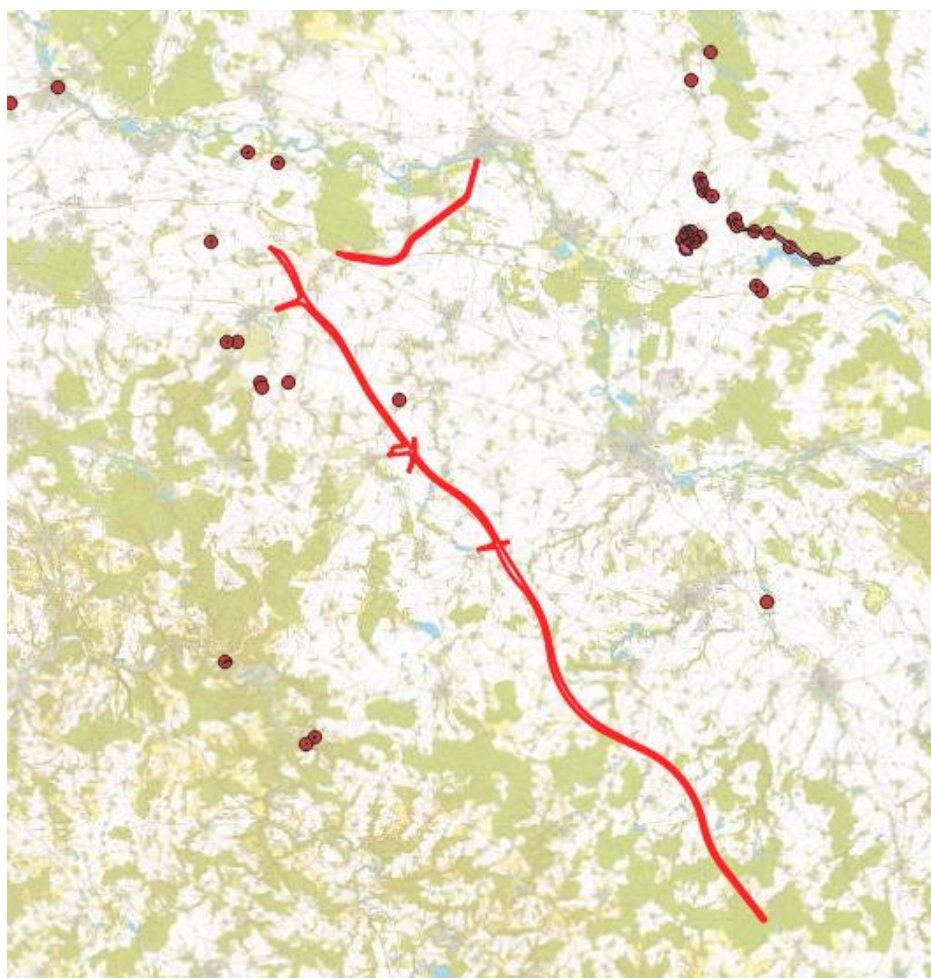
- prognózní zdroj nevyhrazeného nerostu Nymburk (ID9370039) – trasa koridoru je vymezena mezi bloky zásob, subregistr R předpokládané ložisko
- prognózní zdroj nevyhrazeného nerostu Kovanice – Písková Lhota (ID 9370040) – cca 630 m východně od hranice koridoru, subregistr R předpokládané ložisko
- ostatní prognózní zdroj Kostelní Lhota – Pečky (ID 9370043) – cca 450 m od hranice koridoru, subregistr R předpokládané ložisko
- ložisko nevyhrazeného nerostu Tatce (ID3248100) – cca 285 m od hranice koridoru
- ostatní prognózní zdroje Chrást u Poříčan (ID 937003800) – cca 210 m od hranice koridoru, subregistr R předpokládané ložisko
- ložisko nevyhrazeného nerostu Klášterní Skalice – Zárybník (ID 52825) – cca 140 m od hranice koridoru

Chráněné ložiskové území (CHLÚ - ID 16600000) Solopysky u Kutné hory vymezené pro ložisko stavebního kamene je v okrajovém kontaktu s hranicí vymezeného koridoru D216.

### Sesuvy

Geologická stavba zájmového území není náchylná ke vzniku svahových deformací. Náchylnost k sesuvům je evidována na svazích potoků, které územím protékají. Dle dat ÚAP Středočeského kraje je nejbližše trase koridoru (cca 1,2 km, k. ú. Miškovice u Kouřimi) evidován aktivní sesuv (ID 1201). Další evidované plochy svahových deformací se nacházejí ve větší vzdálenosti, a proto nejsou uvedeny.

**Obrázek 27: Sesuvná území**



Zdroj: Data ÚAP Středočeského kraje

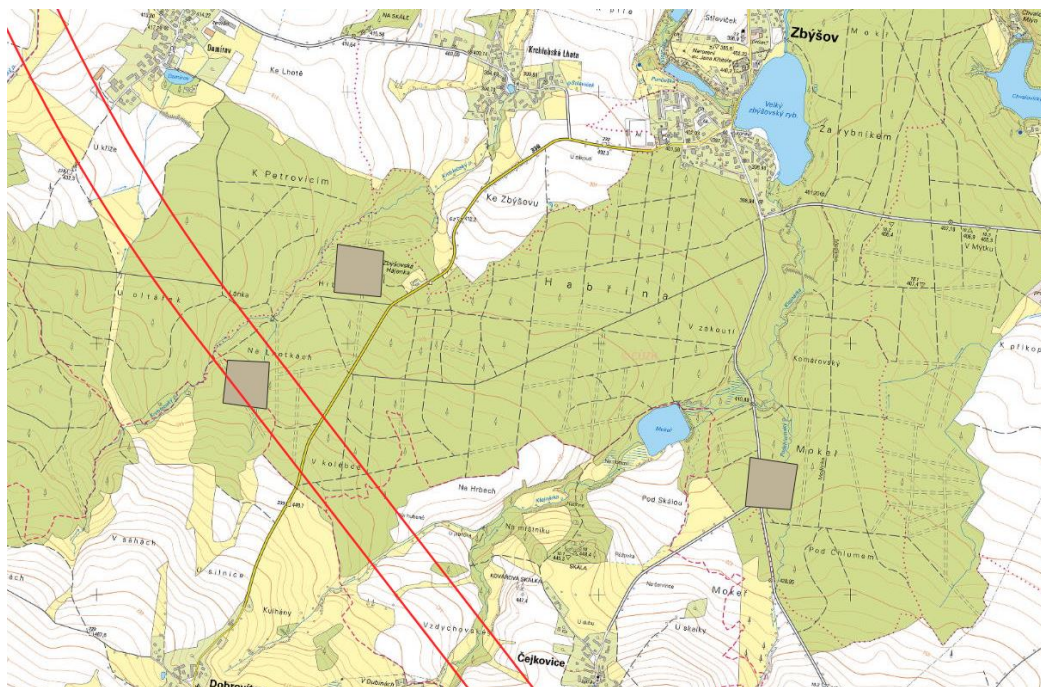


### Poddolovaná území a stará důlní díla

V blízkosti trasy koridoru se nachází řada území se zjištěným nebo předpokládaným výskytem důlních děl, a to jak plošného, tak bodového charakteru. Plošně vymezené lokality indikují rozsáhlejší důlní systémy, naopak bodové zákresy reprezentují zpravidla ojedinělá důlní díla (haldy, pinky).

V rámci vymezeného koridoru D216 se vyskytuje pouze jedno poddolované území ze 16. století (zlatonosná ruda) na hranici obcí Zbýšov v Čechách a Dobrovítov (ID 5231).

**Obrázek 28: Poddolovaná území**



*Zdroj: Data ÚAP Středočeského kraje*

Ve vzdálenosti do 500 m od hranice koridoru se nachází pouze 2 důlní díla: ID 2748 (k. ú. Leština u Světlé a k. ú. Chlum u Zbýšova, surovina: zlatonosná ruda) a ID 2765 (k. ú. Zbýšov v Čechách, surovina: zlatonosná ruda).

### Radon

Téměř celý úsek zájmového území se nachází v oblasti se převahou středních hodnot radonového indexu. Pouze v okolí Nymburka se nachází oblast, kde je radonový index hodnocen jako nízký. Vyhodnocení radonového rizika není součástí hodnocení. Limity radonového indexu jsou ve smyslu §§ 96 a 97 vyhlášky č. 422/2016 Sb., o radiační ochraně, ve znění platných předpisů vztaženy pouze k obytným a pobytovým místnostem.

### Předpokládaný vývoj životního prostředí v řešeném území bez uplatnění 9A ZUR SK

V případě neuplatnění 9A ZÚR SK nedojde k zásahům do horninového prostředí.

## 3.9 Fauna, flóra, biodiverzita, ekosystémy

### Chráněné krajinné oblasti

V zájmovém území není vyhlášena chráněná krajinná oblast. Nejbližší CHKO leží ve vzdálenosti 17 km (CHKO Železné hory).

## Zvláště chráněná území

V širším zájmovém území je evidováno 12 zvláště chráněných území v kategorii přírodní památka a přírodní rezervace.

**Tabulka 10: Maloplošná zvláště chráněná území**

Název	Předmět ochrany	Vzdálenost od hranice koridoru
PP Písečný přesyp u Píst	Otevřené trávníky kontinentálních dun s paličkovcem šedavým a psinečkem obecným, spolu s ohroženými, a zvláště chráněnými druhy rostlin a živočichů vázanými na prostředí vátých písků a geologický fenomén vátých písků jako takový.	2 km
PP Kersko	Stanoviště bezkolencových luk na vápnatých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách ( <i>Molinion caeruleae</i> ), extenzivních sečených luk nížin až podhůří ( <i>Arrhenatherion</i> , <i>Brachypodio-Centaureion nemoralis</i> ), stanoviště dubohabřin asociace <i>Galio-Carpinetum</i> a staré acidofilní doubravy s dubem letním ( <i>Quercus robur</i> ) na písčitéch pláních.	1,9 km
PP Kerské rybníčky	Jedna z nejvýznamnějších populací čolka velkého ( <i>Triturus cristatus</i> ) ve středních Čechách.	1,4 km
PP Polabské hůry	Stanoviště 6210 Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápenitých podložích ( <i>Festuco-Brometalia</i> ) a 6510 Extenzivní sečené louky nížin až podhůří ( <i>Arrhenatherion</i> , <i>Brachypodio-Centaureion nemoralis</i> ).	1,7 km
PP Lom u Radimi	Ukázka příbojové facie svrchní křídly.	3,7 km
PR Stráň u Chroustova	Ochrana rostlinného společenstva.	2,9 km
PR Stráně u splavu	Ochrana rostlinného společenstva.	2,9 km
PP Lůmek u Bečvár	Výskyt vzácné horniny zvané griquait, bohaté naleziště svrchnokřídových zkamenělin.	1,2 km
PR Lhotecké stráně	Společenstva vřesovišť s bohatým výskytem chráněných druhů vstavače kukačky a vemeníku dvojlistého.	3,2 km
PP Jánský potok	Soubor vodních a lučních ekosystémů s výskytem významných, a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, především populace střevele potoční.	260 m
PR Velká a Malá olšina	Předmětem ochrany přírodní rezervace jsou: a) přírodě blízké jasanovo-olšové lužní lesy svazu <i>Alnion incanae</i> , b) bohatá populace bledule jarní ( <i>Leucojum vernum</i> ).	650 m
PR Hroznětínská louka a olšina	Společenstva přírodě blízkých lesů s vegetací údolních jasanovo-olšových luhů, střídavě vlhké pcháčkové louky a rybník s výskytem makrofytní vegetace mělkých stojatých vod a vegetací vysokých ostřic s výskytem významných druhů rostlin a živočichů; typy přírodních stanovišť a druhy, pro které byla jiným právním předpisem vyhlášena evropsky významná lokalita Hroznětínská louka a které se nacházejí na území přírodní rezervace.	1 km

## NATURA 2000

V zájmovém území jsou vyhlášeny lokality soustavy NATURA 2000. Nejbližšími ptačími oblastmi jsou Rožďalovické rybníky a Žehuňský rybník – Obora Knežičky, které se nacházejí ve vzdálenosti 17 km SV od zájmového území. V okruhu 5 km od vymezeného koridoru se nachází 8 EVL:

**Tabulka 11: NATURA 2000 v širším zájmovém území**

Název	Kód lokality Natura 2000	Předmět ochrany	Vzdálenost od hranice koridoru
Milčice	CZ0210719	petrifikující prameny s tvorbou pěnoveců ( <i>Cratoneurion</i> ) (7220)	0,6 km
Hroznětínská louka a olšina	CZ0610145	smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy ( <i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i> ) (91E0)	0,9 m
Kerské rybníčky	CZ0213794	čolek velký ( <i>Triturus cristatus</i> )	1,4 km
Polabské hůry	CZ0210713	polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podloží ( <i>Festuco-Brometalia</i> ) (6210); extenzivní sečené louky nížin až podhůří ( <i>Arrhenatherion</i> , <i>Brachypodio-Centaureion nemoralis</i> ) (6510)	1,8 km
Kersko	CZ0214044	bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách ( <i>Molinion caeruleae</i> ) (6410); extenzivní sečené louky nížin až podhůří ( <i>Arrhenatherion</i> , <i>Brachypodio-Centaureion nemoralis</i> ) (6510); dubohabřiny asociace Galio-Carpinetum (9170); staré acidofilní doubravy s dubem letním ( <i>Quercus robur</i> ) na písčitých pláních (9190)	1,9 km
Písečný přesyp u Píst	CZ0210064	otevřené trávníky kontinentálních dun s paličkovicem ( <i>Corynephorus</i> ) a psinečkem ( <i>Agrostis</i> ) (2330)	2,1 km
Rybník Vidlák	CZ0214046	oligotrofní až mezotrofní stojaté vody nížinného až subalpínského stupně kontinentální a alpské oblasti a horských poloh a jiných oblastí, s vegetací tříd Littorelletea uniflorae nebo Isoëto-Nanojuncetea (3130); puchýřka útlá ( <i>Coleanthus subtilis</i> )	2,9 km
Slatinná louka u Velenky	CZ0212021	bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách ( <i>Molinion caeruleae</i> ) (6410); lněnka bezlistenná ( <i>Thesium ebracteatum</i> ); mečík bahenní ( <i>Gladiolus palustris</i> )	4,1 km

## Památné stromy

V zájmovém území jsou památné stromy a jejich ochranná pásma:

**Tabulka 12: Památné stromy v blízkosti navrhovaného koridoru**

Název	Katastrální území	Vzdálenost od hranice koridoru
Lípa v Hořátví (Broučků)	Hořátev	cca 810 m
Dub letní	Hořátev	cca 620 m
Dub letní	Hořátev	cca 640 m
Dub letní	Hořátev	cca 930 m

Název	Katastrální území	Vzdálenost od hranice koridoru
Topol černý	Kounice	cca 980 m
Hrušeň obecká	Kounice	v koridoru
Lípy u Sv. Víta (3 ks)	Kouřim	cca 840 m
Platan západní	Svojšice u Kouřimi	cca 505 m
Lípa Semanských	Bečváry	cca 525 m
Bečvárecký jilm vaz	Bečváry	cca 680 m
Lípy na Višalkách	Červený Hrádek u Bečvár	cca 500 m
Lípa malolistá	Solopysky u Kutné Hory	cca 260 m
Lípy malolisté (4 ks)	Solopysky u Kutné Hory	cca 400 m
Jasan u Sovů	Solopysky u Kutné Hory	cca 290 m
Dub u Dlábálů	Solopysky u Kutné Hory	cca 430 m
Dub letní	Svojšice	V koridoru
Lípa malolistá	Vidlice u Kutné Hory	cca 805 m
Duby u Kubíčků (2 ks)	Bahno	cca 580 m
Sovův dub	Korotice	cca 180 m
Buk u Hradu	Petrovice I	cca 955 m
Lípy u Pučer	Pučery	V koridoru

### Významné krajinné prvky

Plochou navrhované trasy jsou dotčeny významné krajinné prvky ze zákona, ve smyslu § 3 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Mezi významné krajinné prvky (VKP) „ze zákona“ se řadí lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy. Trasa záměru kříží nebo se dostávají do kontaktu s těmito VKP:

- lesní porosty – v zájmovém území se nachází lesní porosty např. v katastrálních územích Svojšice, Dobřeň u Kutné Hory, Zdeslavice u Chlístovic, Korotice, Damírov či Čejkovice u Zbýšova. Veškeré lesní porosty se řadí do kategorie hospodářských lesů.
- vodní toky – trasa vedení kříží několik vodních toků (např. Výrovka, Chlístovický potok, Klejnárka, Kopanický potok, Miletánský potok, Poříčanský potok, Senetínský potok, Šembera, Vrchlice nebo Zdeslavický potok).
- vodní plochy – koridory vymezené 9A ZÚR SK kříží vodní plochy: Katovna (k. ú. Opatovice I) a Steklík (k. ú. Chlístovice).
- údolní nivy – jsou v závislosti na hydrologických a morfologických podmínkách vázány na bezprostřední okolí vodních toků, s vyvinutými nivními půdami.

Jako VKP mohou být dále evidovány ty části krajiny, které zaregistruje příslušný orgán ochrany přírody. V zájmovém území registrovány tyto významné krajinné prvky (VKP):

- Park Ostrov (k. ú. Nymburk, 660 m od hranice záměru), kultivovaný lužní háj v labské inundaci s přirozeným výskytem zvláště chráněných rostlin a živočichů. Původní lesní park byl upraven v duchu anglického slohu.
- Lipová alej (Švehlova alej, k. ú. Hořátev, v kontaktu s koridorem – vede od středu obce k vlakové zastávce), alej tvoří 159 lip srdčitých.

- V Sáhách (k. ú. Damírov a Dobrovítov), travnaté plochy s výskytem druhově pestrého lučního společenstva.

### Územní systém ekologické stability

Územní systém ekologické stability (ÚSES) je soustava přírodních nebo přírodě blízkých ekosystémů (společenstev), které udržují přírodní rovnováhu. Je zdrojem pro přirozenou obnovu přírodního prostředí. Plochy ÚSES mohou být využívány pouze jako plochy zeleně a vodní plochy. Umísťování staveb je omezeno jen na příčné přechody inženýrských a dopravních staveb.

Cílem ÚSES je:

- uchování a podpora přirozeného genofondu krajiny
- stabilizace ekologicky málo stabilních částí krajiny
- podpora výskytu, a migrace volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin.

ÚSES se funkčně člení na biocentra, biokoridory, interakční prvky. Biocentrum je biotop nebo soubor biotopů, který svým stavem a velikostí umožňuje trvalou existenci přirozeného nebo pozměněného, avšak přírodě blízkého ekosystému. Biokoridor je území, v kterém není rozhodující trvalá dlouhodobá existence organismů, ale umožňuje jejich migraci mezi biocentry, a tím z oddělených biocenter vytváří síť. Interakční prvek je nepostradatelná součást přírody. Svojí velikostí a stavem ekologických podmínek doplňuje dílčím, ale zásadním způsobem, životní prostředí organismů. Z hlediska biogeografického se rozlišuje nadregionální, regionální a lokální ÚSES.

Koridory protínají na několika místech plochy vymezené platnými ZÚR Středočeského kraje pro nadregionální a regionální biokoridor. Skladebné části ÚSES nacházející se v blízkosti vymezených koridorů jsou uvedeny v tabulce níže:

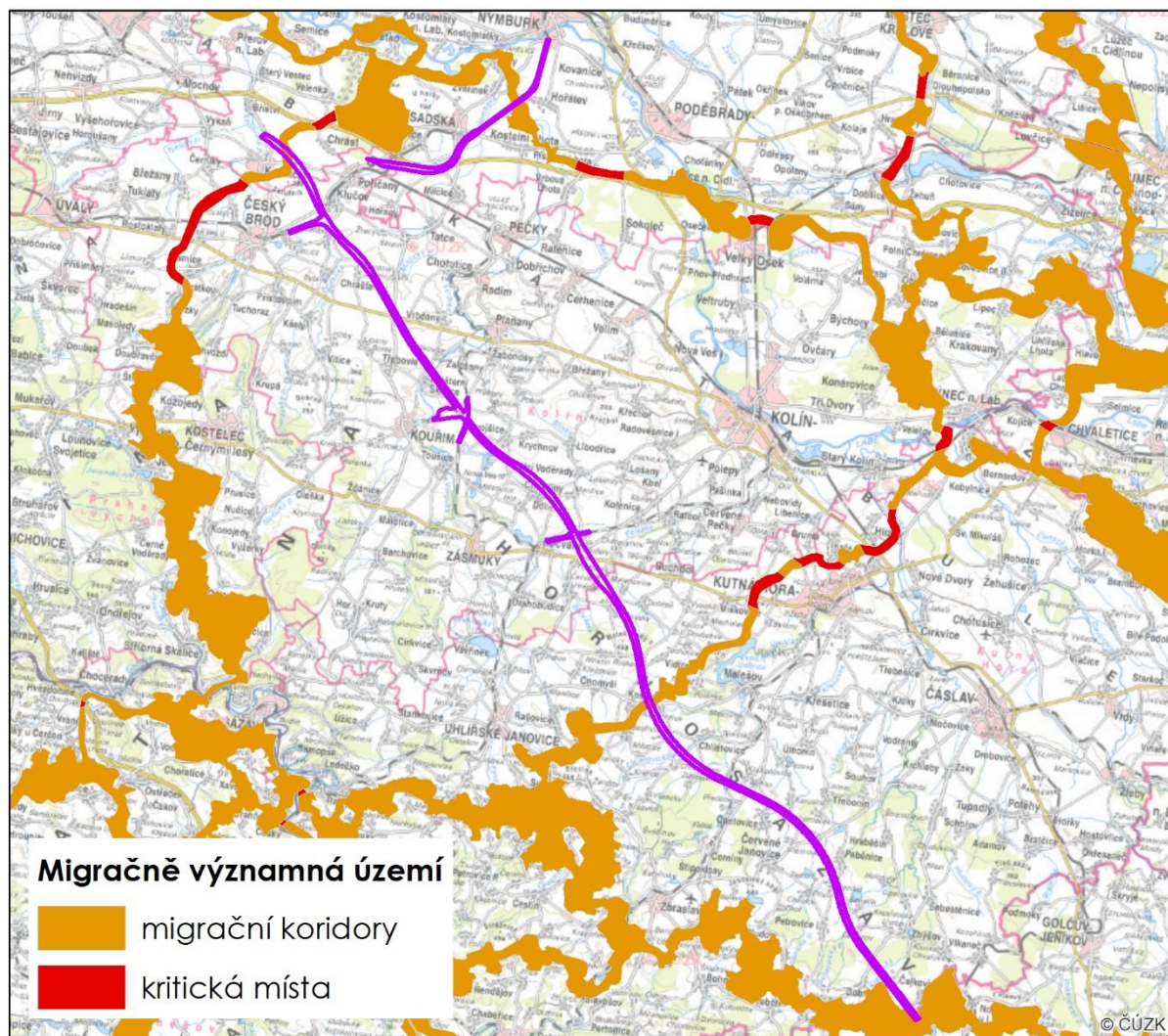
**Tabulka 13: Skladebné části ÚSES v zájmovém území**

Název	Typ	Katastrální území
NRBK Stříbrný roh – Polabský luh	nadregionální biokoridor	Zvěřínek
RBK Šembera-K 10	regionální biokoridor	Kostelní Lhota
RBK Kersko I-Šembera	regionální biokoridor	Třebestovice, Sadská
RBC Kersko I	regionální biocentrum	Poříčany
RBK Klučov-Tuchoraz	regionální biokoridor	Klučov u Českého Brodu
RBC Svojšická bažantnice	regionální biocentrum	Svojšice u Kouřimi
RBK Podbečvářský mlýn (RK 1293)	regionální biokoridor	Podousy
RBK Dobřenský les – Na soutoku	regionální biokoridor	Dobřeň u Kutné Hory, Solopysky u Kutné Hory
RBC Dobřenský les	regionální biocentrum	Dobřeň u Kutné Hory
RBK Dobřeňský les – Švadlenka	regionální biokoridor	Vidice u Kutné Hory
RBK Švadlenka – Opatovický les	regionální biokoridor	Bahno, Zdeslavice u Chlístovic
RBK Paběnický les – Řeplice	regionální biokoridor	Újezdec
RBK Opatovice – Chraňbožský les	regionální biokoridor	Čejkovice u Zbýšova



V zájmovém území jsou vymezeny migrační koridory pro chráněné druhy velkých savců.

**Obrázek 29: Migračně významná území v trase koridoru**



#### Předpokládaný vývoj životního prostředí v řešeném území bez uplatnění 9A ZUR SK

V případě neuplatnění koncepce nedojde k ovlivnění stanovištních podmínek v prostoru navrhované železniční trati a jejím blízkém okolí. Nedojde k ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Nedojde k zásahu do skladebných prvků územního systému ekologické stability (ÚSES)

### **3.9 Krajina, krajinný ráz**

Krajinu zájmového území lze charakterizovat převážně jako zemědělskou, místy i lesozemědělskou krajinu plošin a pahorkatin, na jihu krajin vrchovin Hercynia.

Severně od vymezeného koridoru D217 (západně od obce Sadská) je vyhlášen přírodní park Kersko-Bory. Přírodní park se rozkládá na levém břehu řeky Labe a zaujímá rozlohu 23,22 km<sup>2</sup>. Předmětem ochrany je rozsáhlý komplex Kerského lesa a lesa Bory s březovými a borovými porosty.

Dotčený záměr zasahuje do 4 oblastí krajinného rázu: Čelákovicko (ObKR 16), Janovicko (ObKR 22), Kutnohorský (ObKR 26) a Nymbursko (ObKR 31).

- **Oblast krajinného rázu Nymbursko** se rozkládá v nejnižší části České tabule. Typickým rysem je katéna niv, nízkých a středních teras. Značnou plochu zabírají sídla a orná půda, relativně málo jsou zastoupeny nivní louky. V oblasti jsou poměrně hojně zastoupeny vodní prvky.
- **Oblast krajinného rázu Čelákovicko** zasahuje do záměru v okolí Českého Brodu. Východní část oblasti, do níž spadá i část trasy záměru, má charakter ploché pahorkatiny. Přírodních dominant je v této oblasti málo a nejsou příliš výrazné. Dominantou regionálního významu je rozsáhlý a převážně holý povrch celé oblasti.
- Na trase od Chrástčan k Drahobudicím prochází záměr **oblastí krajinného rázu Kutnohorského**. Jedná se o povrch denudačních plošin, které jsou rozbrázděny nesouměrnými údolími potoků (levostranných přítoků Labe). Oblast je intenzivně zemědělsky využívána. Hlavní vodní plochou v oblasti je vodní nádrž Vrchlice, potoků a rybníků je v oblasti poměrně málo. Louky v oblasti téměř chybějí. Krajina je téměř rovinatá, s minimem lesní a nelesní krajinné zeleně.
- Jižní část navrhovaného záměru zasahuje do **oblastí krajinného rázu Janovicko**, který se vyznačuje plochým hlavním hřbetem s navazujícími mírně ukloněnými plošinami. Území je tvořeno mozaikou lesů a luk s velkými zorněnými bloky, které jsou místy narušeny doprovodnou zelení a loukami podíl téměř paralelně uspořádaných drobných údolích. Důležitou součástí rázu krajiny jsou vodní prvky – oblast je typická pramenná, s malými i velkými potoky a rybníky.

Předpokládaný vývoj životního prostředí v řešeném území bez uplatnění 9A ZUR SK

V případě neprovedení koncepce nedojde k ovlivnění krajinného rázu a charakteru krajiny. Prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Nedojde k omezení prostupnosti pro člověka.

### 3.10 Kulturní, historické, architektonické a archeologické dědictví

#### Památkové rezervace a zóny

V širším zájmovém území posuzovaného koridoru VRT se nachází několik lokalit a objektů v zájmu památkové péče, chráněných ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

V zájmovém území, v okolí Kouřimi, se nachází navrhovaná krajinná památková zóna Kouřimsko a přibližně 200 m východně od koridoru D216 je navržena krajinná památková zóna Kutnohorského.

Přibližně 580 m severně od koncového úseku koridoru D217 se nachází městská památková zóna Nymburk, jejíž rozloha je téměř 20 ha. Území historického jádra města bylo MPZ prohlášeno v roce 1992. Hranice MPZ se nachází v centrální části města na pravém břehu Labe. Ve svých hranicích kopíruje průběh středověkého obranného systému ve směru SV – JZ tok řeky Labe, která byla již od založení Nymburka přirozenou součástí jeho ochrany. Historické jádro s průběhem ulic a náměstí zůstalo prakticky nezměněno od doby založení města

Centrum Českého Brodu je vyhlášeno městskou památkovou rezervací. Od trasy vedení koridoru je vzdálena západním směrem cca 1,4 km. MPZ byla vyhlášena v roce. Dominantou jádra obce je farní kostel sv. Gotharda, kostel Nejsvětější Trojice a stará radnice. Město ohraničují středověké hradby s unikátně dochovaným předbraním Kouřimské brány.

Cca 560 m východně od trasy koridoru je situována MPZ Kouřim. Předmětem ochrany je historické jádro města, které bylo založeno v 13. století poblíž starého hradiště. Velmi významný je hradební okruh města s Pražskou branou. Dominantu města tvoří kostel sv. Štěpána z 13. století s kryptou a zvonicí.

I další sídla v širším okolí koridoru jsou z historického hlediska významná pro dochovanou urbanistickou strukturu center (Malešov, Poděbrady, Kostelec nad Černými Lesy).



## Nemovitě kulturní památky

V sídlech, jejichž územím trasa koridoru prochází, je vyhlášena řada nemovitých kulturních památek. Většina z nich je situována v historických jádrech jednotlivých sídel (viz Tabulka 14).

Název památky	Katastrální území	Orientační vzdálenost objektu/lokality od hranice koridoru
Kaple sv. Jana Nepomuckého	Nymburk	770 m
Vodárna Turecká věž – renesanční technická stavba vybudovaná po roce 1597	Nymburk	970 m
Mariánský sloup – Sochařské dílo z roku 1748	Sadská	660 m



Název památky	Katastrální území	Orientační vzdálenost objektu/lokality od hranice koridoru
Zámek – barokní zámek s renesančním jádrem. Areál tvoří čtyřkřídla hlavní budova s přístavbou obytné hospodářské budovy, špýchar a přilehlý hospodářský dvůr.	Kounice	900 m
Špitál – barokní stavba z let 1677-1680 upravená v roce 1763.	Kounice	795 m
Kostel sv. Jakuba Většího – empírový kostel z let 1834-1836 od lichtenštejnského stavitele Matyáše Čermáka, do něhož je zapojena starší věž středověkého původu.	Kounice	880 m
Tvrziště na Valech, archeologické stopy – dobře dochované terénní pozůstatky středověkého a raně renesančního sídla české šlechty z 13.–16. století.	Klučov u Českého Brodu	650 m
Hradiště Na Ptáčku, archeologické stopy – v terénu dobře patrné pozůstatky raně středověkého hradiště ostrožného typu.	Klučov u Českého Brodu	850 m
Kostel Nanebevzetí Panny Marie s farou – v jádru gotický kostel z roku 1352 barokně přestavěný v letech 1747-1752 současně s výstavbou fary.	Lstiboř	280 m
Kamenný kříž (krucifix) – barokní kříž sloupového typu z roku 1790.	Chrástany u Českého Brodu	525 m
Kostel sv. Prokopa – barokní stavba z let 1708-10 od J. B. Santiniho, postavená nákladem Rozálie Kinské z Dubé.	Chotouň	800 m
Cisterciácký klášter – zbytky monumentálního středověkého kláštera založeného r. 1357 a v r. 1421 zničeného husity.	Klášteří Skalice	420 m
Zámek – pozdně barokní a klasicistní zámecký areál vybudovaný v místě někdejší tvrze se nachází pod rybníkem v západní části obce.	Svojšice	520 m
Kostel sv. Václava s farou – kostel byl barokizován v roce 1773 a upraven v 19. století.	Svojšice	625 m
Zámek – areál barokního zámku z poloviny 18. století se zbytkem hospodářského dvora.	Bečváry	555 m
Kostel sv. Petra a Pavla – empírový centrální kostel z let 1814-1827.	Dolní Chvatliny	435 m
Kovárna – zděný dům s roubenou částí předsunutou na SV straně před jádro domu.	Čejkovice	280 m
Kostel sv. Václava	Dobrovítov	965 m

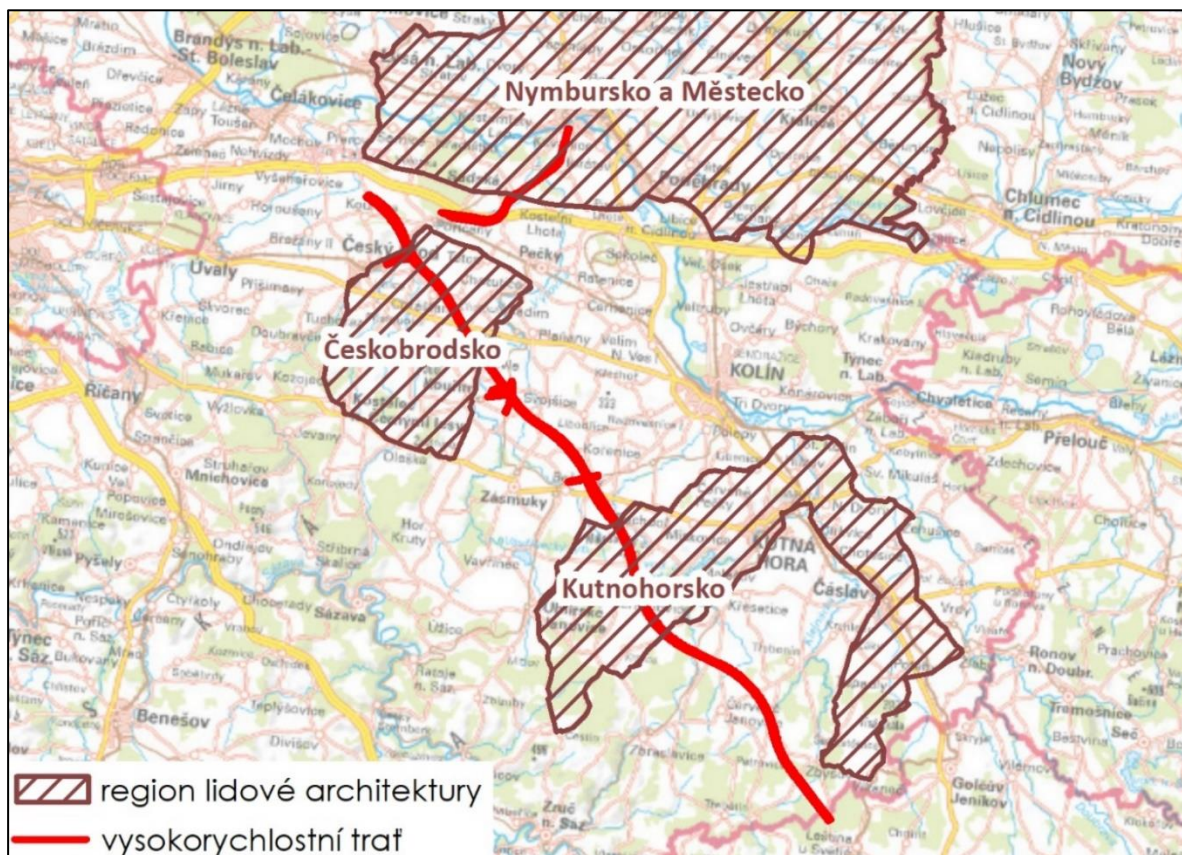
Zdroj: ÚAP Středočeského kraje

Dle ÚAP Středočeského kraje zasahuje koridor do **regionu lidové architektury**, ve kterých zůstaly ve vyšší míře dochovány stavby typické pro danou oblast (architektura, urbanistické uspořádání, stavební materiály, vztah ke krajinnému prostředí). Na obrázku níže jsou zobrazeny regiony lidové architektury v zájmovém území. Z obrázku je patrné, že posuzované koridory prochází těmito regiony lidové architektury:

- Nymbursko a Městečko (v úseku mezi Nymburkem a obcí Sadská) - charakterizováno poměrně skromnou přízemní roubenou zástavbou

- Českokobrodsko (v úseku mezi Českým Brodem a Kouřimí) - charakterizováno převážně zděnou архитектурou
- Kutnohorskó (v úseku okolí Košic)

**Obrázek 31: Regiony lidové architektury**



Zdroj: ÚAP Středočeského kraje

### Archeologické nálezy

Za účelem ochrany archeologických památek je území České republiky kategorizováno dle pravděpodobnosti výskytu archeologických nálezů, tzv. území s výskytem archeologických nálezů (ÚAN) I. – IV. kategorie.

- ÚAN I. kat.: - území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů.
- ÚAN II. kat.: - území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů je 51-100 %.
- ÚAN III. kat.: - území, na němž dosud nebyl rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a prozatím tomu nenasvědčují žádné indicie, ale předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, a proto existuje 50% pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů. Jde o veškeré ostatní území státu mimo ÚAN I, II a IV.
- ÚAN IV. kat.: - území bez archeologických nálezů.

Z důvodu ochrany archeologických hodnot je nutné věnovat pozornost zejména provádění zemních prací v území zařazených do zásahu ÚAN (území s archeologickými nálezy) I. a II. kategorie. Přehled těchto lokalit nacházejících se v zájmovém je uveden v následující tabulce.

**Tabulka 15: Přehled ploch ÚAN v zájmovém území**

Název ÚAN	Kategorie	Katastrální území	Orientační vzdálenost od navrhovaného koridoru
Zálabí – pivovar	I.	Nymburk	20 m
U křížku	I.	Milčice u Peček	zasahuje do koridoru
Sataličky	I.	Třebestovice	100 m
Vycherov	I.	Třebestovice	65 m
V Zákruží	I.	Třebestovice	zasahuje do koridoru
Na Struhách	I.	Třebestovice	zasahuje do koridoru
Hořany	I.	Milčice u Peček	160 m
Skládka kameniva	I.	Poříčany	zasahuje do koridoru
Na Seniárku	I.	Poříčany	zasahuje do koridoru
V cihelnách	I.	Poříčany	130 m
Rybník	I.	Kounice	180 m
Klučovská zatáčka	I.	Klučov u Českého Brodu	zasahuje do koridoru
Salamánkova pískovna	I.	Klučov u Českého Brodu	zasahuje do koridoru
Železniční koridor	I.	Liblice u Českého Brodu	zasahuje do koridoru
Historické jádro obce Lstiboř	I.	Klučov	145 m
Kubšovka	I.	Vrbčany/Třebovle	zasahuje do koridoru
Bezejmenné	II.	Dolní Chvatliny	v kontaktu
Bezejmenné	II.	Pučery	zasahuje do koridoru
Albrechtice	II.	Polánka u Malešova	80 m
Bezejmenné	II.	Zdeslavice u Chlístovic	zasahuje do koridoru
Bahýnko	II.	Bahno	zasahuje do koridoru
Korotice	II.	Korotice	120 m
Paběnice	I.	Paběnice	155 m
Újezdec	II.	Újezdec	85 m
Damírov	II.	Damírov	v kontaktu
Čejkovice u Zbýšova	II.	Čejkovice u Zbýšova	v kontaktu
Chlum u Zbýšova	I.	Chlum u Zbýšova	255 m

Zdroj: ÚAP Středočeského kraje

Předpokládaný vývoj životního prostředí v řešeném území bez uplatnění 9A ZUR SK

V případě neprovedení koncepce nedojde k ovlivnění kulturních a historických hodnot území.

## 4. CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ BY MOHLY BÝT UPLATNĚNÍM ZMĚNY ÚPD VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY

Cílem této části dokumentace je identifikovat jevy a charakteristiky řešeného území, které mohou být uplatněním koncepce významně ovlivněny. Charakteristika složek životního prostředí je uvedena v kapitole 3 tohoto vyhodnocení.

Pro účely hodnocení byla provedena:

- **složková analýza** – analýza vlivů, které mohou být vyvolány naplňováním výroků 9A ZÚR SK na sledované složky životního prostředí a rámcový odhad vlivů koridoru na posuzované složky životního prostředí;
- **prostorová analýza** – analýza vlivů vzniklých koncentrací navrhovaných ploch a 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 této části hodnocení jsou uvedeny limity a hodnoty stávajícího využití území v kontextu posuzované dokumentace 9A ZÚR SK. Jejím cílem je určit relevantní klíčové oblasti, které mohou být koncepcí ovlivněny.

Predikce potenciálních vlivů naplnění koncepce 9A ZÚR SK je uvedena v tabulce níže a dále verbálně komentována. Provedením koncepce 9A ZÚR SK v řešeném území mohou být zasaženy všechny sledované složky životního prostředí.

**Tabulka 16: Identifikace složek životního prostředí, které mohou být uplatněním 9A ZÚR SK významně ovlivněny**

	Ovzduší	Obyvatelstvo		Voda	Hornin. prostř.	ZPF	PUPFL	Flóra, fauna, biodiv.	Krajina	Kulturní a historické hodnoty	Hmotný majetek
<b>9A ZÚR SK</b>	X	XX		XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX

XX – vliv je pravděpodobný

X – vliv nelze vyloučit

0 – k významnému ovlivnění nedojde, nebo je málo pravděpodobné

### KLIMA

Vlivy na klimatický systém jsou charakterizovány na základě porovnání produkce emisí tzv. skleníkových plynů. Realizace obou koridorů vytváří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční, což se potenciálně projeví snížením těchto emisí. V mikroměřítku pak lze mezi vlivy na klima zařadit též lokální ovlivnění způsobené zpevněním ploch, výsadbou doprovodné zeleně apod. Tyto vlivy však budou velmi mírné, projeví se pouze v bezprostřední blízkosti hodnocených tratí.

## OVZDUŠÍ

Obdobně jako v případě klimatického systému jsou i vlivy na kvalitu ovzduší hodnoceny zejména ve vztahu ke skutečnosti, že realizace obou koridorů vytváří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční. Tím přispívá ke snížení imisní zátěže v okolí hlavních silničních tahů ve srovnatelných relacích.

## OBYVATELSTVO A LIDSKÉ ZDRAVÍ

Ve vztahu k lidskému zdraví je kromě znečištění ovzduší (viz výše) sledován rovněž vliv hluku. V této souvislosti se uplatňují dva aspekty:

- Realizace koridorů vysokorychlostní trati bude mít mírné pozitivní vlivy na hlukovou situaci v obdobném smyslu jako u znečištění ovzduší – tím, že vytvoří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční, přispěje ke snížení objemu automobilové dopravy na komunikacích, a tedy i ke snížení hlukové zátěže v jejich okolí.
- Naproti tomu se nové železniční trati projeví jako významné liniové zdroje hluku v území, do něhož bude umístěna, s negativním vlivem na hlukovou zátěž u chráněné zástavby. Míra vlivu pak bude záležet zejména na pozici jednotlivých úseků trati vůči chráněné zástavbě.

V návaznosti na výsledky hodnocení znečištění ovzduší a hluku jsou posouzeny dopady 9A ZÚR SK na lidské zdraví. Mezi další vlivy na obyvatelstvo, které je nutno brát v úvahu, patří vliv na faktory pohody a průchodnost území.

## PODZEMNÍ A POVRCHOVÉ VODY

Navrhovaným řešením 9A ZÚR SK, může být ovlivněn zejména režim a jakost povrchových a podzemních vod a odtokové poměry v území. V rámci hodnocení jsou v souladu s ust. § 19 odst. písm. a) stavebního zákona sledovány tyto charakteristiky:

- Rozsah a způsob využívání záplavových území;
- Ovlivnění podmínek pro retenci vody v území;
- Rozsah a způsob využívání území v ochranných pásmech vodních zdrojů.

V zájmovém území se vyskytují tyto hodnoty a limity využití území:

- Vodní toky a vodní plochy
- Záplavová území Q100
- Vodní zdroje
- Přírodní léčivé a minerální zdroje

Při dodržení platných příslušných ustanovení zák. č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů a souvisejících „podzákonných norem“ (zachování stávající hydrografické sítě, normové křížení koryt vodních toků apod.) může být režim povrchových vod ovlivněn nárůstem zpevněných ploch způsobujících zvýšení a urychlení povrchového odtoku z území. Z důvodu zvyšování rozsahu zpevněných ploch je rostlý terén ochuzován o srážkovou vodu, která je v městském prostředí odváděna kanalizačním systémem.

Významný vliv na odtokové poměry může mít případné umístění nových záměrů do záplavových území. Možnosti využití záplavového území upravuje vodní zákon pro aktivní zónu, mimo ni může vodoprávní úřad stanovit omezující podmínky.

V širším zájmovém území jsou vymezena záplavová území Q5, Q20, Q100 s vymezenými plochami aktivních zón záplavových území pro vodní toky Výrovka, Miletínský potok, Výrovka a Šembera. Při posuzování možnosti umísťování staveb je nutno se zaměřit na využití území s nepříjatelným rizikem při povodních a v lokalitách s nebezpečím povodní z příválových srážek.

K ovlivnění podzemních vod může dojít např. provádění staveb, jejichž realizace je spojena s významným zásahem do terénu např. při výstavbě tunelů. Hydrogeologické podmínky v dotčeném území jsou popsány v kap. 3 této dokumentace. Potenciální vlivy na hydrogeologické poměry jsou závislé na způsobu rozsahu a řešení staveb. Na úrovni SEA lze upozornit na potenciálně možné vlivy, které mohou v území s konkrétními podmínkami nastat.

Obdobně vydatnost a jakost vodních zdrojů může být negativně ovlivněna nevhodným rozšiřováním zástavby a zpevňováním povrchů v infiltračních oblastech.

## **PŮDA**

### **Zemědělský půdní fond**

Řešením každé územně plánovací dokumentace, resp. umísťováním a realizací staveb do ploch a koridorů vymezených územně plánovací dokumentací, mohou být ovlivněny zejména zemědělské pozemky vedené v katastru nemovitostí je zemědělský půdní fond (orná půda, trvalé travní porosty, zahrady, ovocné sady).

V důsledku využití koridoru vymezeného 9A ZÚR SK může dojít k trvalému odnětí pozemků ze ZPF. Významnost vlivu na ZPF bude závislá hlavně na velikosti koridoru a bonitě půdy dotčené vyjádřené třídami ochrany. V tomto směru jsou jednoznačně za nejcennější považovány půdy v I. a II. třídě ochrany. Z hlediska významnosti vlivu na ZPF svou roli též hraje druh zemědělského pozemku. Především skutečně zorněné pozemky jsou využívány k zemědělské prvovýrobě. Je tedy nutno předpokládat, že může dojít k jejich trvalému záboru.

Z půdních typů (dle BPEJ) převažují v okolí zájmové oblasti černozemě, černice, regozemě a fluvizemě.

### **POZEMKY URČENÉ K PLNĚNÍ FUNKCÍ LESA**

Řešením 9A ZÚR SK mohou být ovlivněny pozemky určené k plnění funkcí lesa. V rámci hodnocení vlivu na lesy (pozemků určených k plnění funkce lesa) jsou sledovány následující charakteristiky:

- Lesní pozemky vedené v katastru nemovitostí
- Kategorizace lesa
- Pásmo 50 m od okraje lesa.

Vliv na lesy bývá v rámci územního plánování řádově nižší než je tomu u ZPF. Plochy a koridory lze snáze vymezit mimo lesní pozemky a vyhnout se tím trvalému odnětí pozemků z PUPFL. U liniových staveb dopravní infrastruktury, jejichž směrové vedení, resp. směrové vedení budoucích staveb, nemusí vždy umožňovat adekvátní minimalizaci trvalých záborů. Dochází potom ke vzniku nových lesních průseků, rozšíření stávajících průseků, jsou-li záměry vedeny v souběhu s již existující infrastrukturou, zásahům do lesních okrajů větších lesních celků či dotčení menších lesních enkláv a remízů.

### **HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ**

Řešením územně plánovací dokumentace, resp. umísťováním a realizací staveb do koridoru vymezeného 9A ZÚR SK, mohou být ovlivněny zejména následující charakteristiky horninového prostředí, resp. limity využití území v oblasti horninového prostředí.

- Dobývací prostory



- Chráněné ložiskové území
- Nevýhradní evidované ložisko
- Sesuvné území

Veškeré relevantní jevy tohoto typu jsou na základě datových sad ÚAP SK převzaty do výkresu 4. Vlivy na horninové prostředí. Popis horninového prostředí je uveden v kapitole 3 této dokumentace.

Dle zák. č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství, ve znění pozdějších předpisů (dále jen horní zákon), jsou za nerostné bohatství považována zjištěná výhradní ložiska nerostných surovin (§ 5). Těžba výhradních ložisek probíhá v rámci stanovených dobývacích prostorů (dále jen „DP“). Ochrana netěžených ložisek nebo jejich částí je zpravidla zajištěna stanovením chráněného ložiskového území (dále jen „CHLÚ“). Umisťování staveb, které nesouvisejí s dobýváním výhradního ložiska, je možné pouze v obecném zájmu za podmínek stanovených §§ 18 a 19 horního zákona. Obdobný postup se použije též u netěžených DP s ukončenou těžbou, které jsou v případech, kdy nebylo CHLÚ stanoveno, považována za chráněná ložisková území (§ 43 odst. 4 horního zákona). Nevýhradní ložiska (ložiska nevyhrazených nerostů) jsou součástí pozemku a ochrana ve smyslu horního zákona se na ně nevztahuje.

## FLÓRA, FAUNA, BIOLOGICKÁ ROZMANITOST

Hlavními sledovanými charakteristikami, které mohou být významně ovlivněny v důsledku uplatnění koncepce 9A ZÚR SK jsou:

- zvláště chráněné území;
- lokality soustavy Natura 2000 (evropsky významné lokality, ptačí oblasti);
- lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů;
- územní systém ekologické stability (ÚSES) – nadregionální a regionální úrovně;
- významné krajinné prvky (ze zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů);
- významné krajinné prvky registrované;
- stanovištní podmínky v území;
- migrační prostupnost území pro biotu.

Přírodní podmínky v širším zájmovém území jsou ovlivňovány změnami v území (rozšiřování urbanizovaných ploch, fragmentace krajiny, ovlivňování stanovištních podmínek atd.). Rozvojové aktivity mohou negativně ovlivnit flóru, faunu, biologickou rozmanitost, a to jak přímými, tak nepřímými vlivy. Tyto vlivy jsou zvažovány při hodnocení vlivů na fenomény ochrany přírody (dle obecné i zvláštní ochrany přírody) ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění platných předpisů.

K potenciálně významnému ovlivnění flóry, fauny a biologické rozmanitosti může dojít v případě využití koridorů umístěných v území významném z hlediska flóry, fauny a biologické rozmanitosti (viz kap. 3) či v případě ovlivnění podmínek v těchto územích.

Z přírodních biotopů byly v minulosti v dotčeném území nejvíce ovlivněny lesy a prvky krajinné zeleně, které ustupovaly zástavbě a dalším aktivitám v území.

## KRAJINA

Krajina je složkou životního prostředí, která je ovlivňována všemi změnami, ke kterým v území dochází. Rozsah a kvalita těchto změn je závislá na způsobu konkrétního řešení staveb a způsobu a intenzitě využití ploch.

V rámci předkládaného posouzení je sledován vliv 9A ZÚR SK ve vztahu ke:

- Krajinnému rázu;
- Intenzitě a způsobu využití krajiny;
- Prostupnosti krajiny;
- Pohledovým horizontům;
- Fragmentaci krajiny.

Využití koridoru pro dopravní infrastrukturu lze jen částečně provést bez zásahu do otevřené krajiny, mimo zastavěné území případně zcela vyloučit vlivy na krajinu. Realizací nových staveb dopravní infrastruktury může docházet k prohloubení procesu fragmentace krajiny a omezení její prostupnosti. Míra těchto vlivů je významnější (negativnější) v otevřené krajině, než v krajině města.

### **KULTURNÍ, ARCHITEKTONICKÉ A ARCHEOLOGICKÉ DĚDICTVÍ, HMOTNÉ STATKY**

V širším zájmovém území se nachází řada kulturně-historických, architektonických, urbanistických a archeologických hodnot. Z tohoto důvodu jsou pro posouzení vlivů 9. aktualizace ZÚR Středočeského kraje využity informace o charakteristikách této složky životního prostředí. Sledován je vztah k:

- památkové zóně;
- nemovitým kulturním památkám;
- územím s archeologickými nálezy;
- hmotným statkům (existující zástavba).

Využitím koridoru pro železniční dopravu může dojít k přímému narušení výše uvedených hodnot či k narušení prostředí, ve kterém se tyto doklady kulturního a historického vývoje nacházejí a následnému snížení jejich hodnoty.

## **4.2 Prostorová analýza**

Cílem předkládané prostorové analýzy je identifikovat zda v území, do kterého jsou vkládány posuzované koridory D216 a D217 existuje riziko vzniku kumulativních a synergických vlivů na sledované složky životního prostředí.

Riziko vzniku těchto vlivů nelze vyloučit v územích, ve kterých dochází k prostorové kumulaci rozvojových záměrů, nebo ve kterých je již v současné době kvalita složek životního prostředí významně ovlivněna a další rozvoj by znamenal další zhoršení kvalitativních a kvantitativních ukazatelů charakterizujících danou složku životního prostředí.

Hodnocené koridory jsou vymezeny v rozvojové ose republikové úrovně OS4 Praha – Poděbrady/Kolín – Hradec Králové/Pardubice (- Wrocław) a OS5 Praha – Kolín – Jihlava (- Brno). vymezených Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje, ve znění aktualizace č. 2. Zařazení dotčeného území do těchto republikově významných os predikuje zvýšený tlak na území, na složky životního prostředí.

V širším zájmovém území jsou navrhovány další koridory dopravní a technické infrastruktury, jejichž využití bude spojeno s rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů. Jedná se o níže uvedené koridory:

#### Dopravní infrastruktura (silniční a železniční doprava)

- D023 – silnice I/12: stavba MÚK Chotouň vč. přeložky silnice III. třídy D104 - silnice II/125: úsek Kořenice -Kbílek, přeložka<sup>1</sup>;
- D105 – silnice II/125: úsek Pučery – Červený Hrádek, přeložka;
- D144 - koridor silnice II/272: Kounice obchvat
- D152 – silnice II/329: nové napojení Kouřimi a Radimi na silnici I/12;
- D153 – silnice II/330: přeložka Nymburk (obchvat), vč. mostu přes Labe;
- D154 – silnice II/330: Sadská, obchvat; nové napojení na dálnici D11;
- D167 - koridor silnice I/2: obchvat Suchdola
- D169 - koridor silnice I/2: obchvat Suchdola
- D174 - koridor silnice II/339: obchvat Červených Janovic
- D176 – silnice III/32913: obchvat Milčic a Velkých Chvalovic (nové napojení Peček na dálnici D11)
- D202 - pro trať Praha – Brno, úsek Praha – Poříčany;

#### Technická infrastruktura (dálkovody)

- P03 - VTL plynovod Štolmíř – Svatbín, vč. RS Liblice
- R01 - ropovod Družba (přípolož/zkapacitnění)

#### Protipovodňová ochrana

- PP05 - Nymburk - protipovodňová ochrana

Na základě provedené analýzy území byla vymezena oblast s rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů. Jedná se o území, ve kterém je koncentrováno větší množství záměrů a rozvojových aktivit vyvolávacích zvýšený tlak na složky životního prostředí. Jedná se o území se silnou vazbou na dálnici D11, oblast, ve které jsou přítomna středně velká města regionálního významu a jejich blízké okolí. Díky rozvojové dynamice území v této oblasti dochází ke vzniku negativních vlivů na sledované složky životního prostředí (viz Obrázek 32 a Obrázek 33 na následující stránce). Z těchto skutečností je zřejmé, že sledované koridory D216 a D217 jsou vkládány do území, která lze považovat za oblast s rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů. S ohledem na tuto skutečnost je provedeno níže uvedené vyhodnocení vlivů koridorů D216 a D217 na sledované složky životního prostředí.

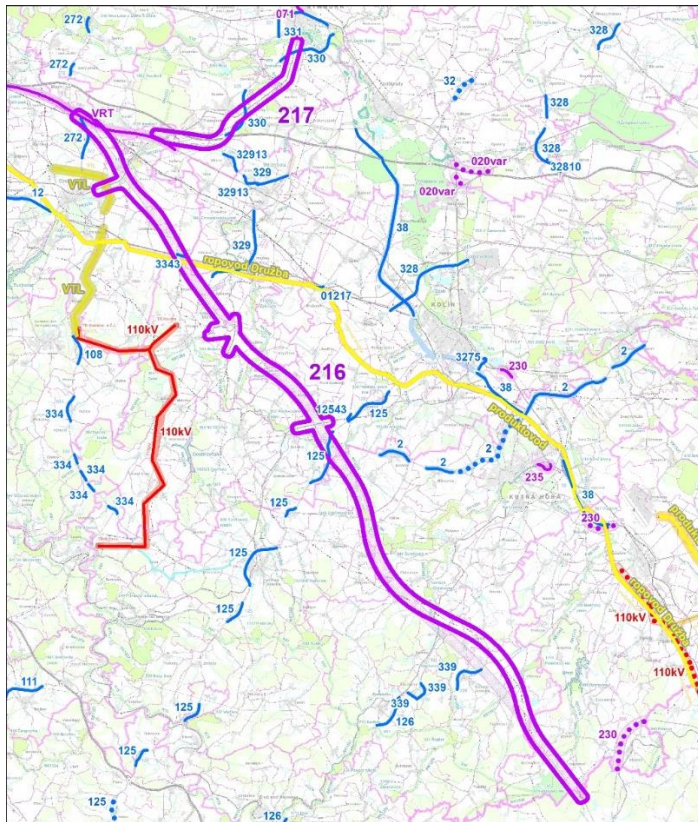
#### Přehled limitů využití území a charakteristik životního prostředí ve vymezené oblasti s rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů

- EVL Milčice (CZ0210719)
- Migračně významná území
- Památné stromy
- Přírodní park Kersko
- Významné krajinné prvky registrované park Ostrov (Nymburk), Skála (Sadská), Lipová alej (Švehlova alej, Hořátek)

---

<sup>1</sup> Přípravovaná A3 ZÚR SK ruší koridory D023 a D154 a nahrazuje je vymezením koridoru D302 silnice I/12 Český Brod – Kolín

**Obrázek 32: Zobrazení záměrů sledovaných v platných ZÚR SK a posuzovaných koridorů**



**Obrázek 33: Oblast s potenciálním rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů**



- Skladebné prvky ÚSES – nadregionální, regionální a lokální úrovně
- Lázeňské území Sadská
- Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod stanovená dle zák. č. 164/2001 Sb. – I. stupně Hořátek, II.b Poděbrady
- Záplavové území Q100 a aktivní zóna záplavového území vymezené pro Miletínský potok, Výrovku, Výrovku a Šemberu;
- Ochranná pásma vodních zdrojů na území obcí: Kouřim, Český Brod, Kounice, Zvěřínek a Nymburk
- Dobývací prostor: Plaňany - stavební kámen (Kovanice)
- Ložiska: Kovanice – Písková Lhota - štěrkopísky, Nymburk (štěrkopísky), Milčice u Peček (štěrkopísky), Tatce - štěrkopísek, písek, Hořany u Poříčan (štěrkopísek – písek), Klučov u Českého Brodu (štěrkopísek – písek), Skramníky (štěrkopísek), Chrást u Poříčan (štěrkopísky), Chrášťany u Českého Brodu (štěrkopísky), Chotouň (štěrkopísky), Klášterní Skalice – Zárbyník (štěrkopísky), Plaňany 2 (stavební kámen);
- Chráněné ložiskové území: Libodřice (stavební kámen), Plaňany (stavební kámen)
- Pozemky určené k plnění funkcí lesa
- Zemědělský půdní fond
- Nemovité kulturní památky
- Území s archeologickými nálezy
- Region lidové architektury

Zátěž složek životního prostředí ve vymezené oblasti je vyvolána významnými stavbami dopravní infrastruktury: železniční trať Praha – Nymburk, dálnice D11, silnice I/2 a silnice I/12, urbanizačními aktivitami – rozvoj bydlení, rozvoj výroby.

Podkladem pro vyhodnocení kumulativní a synergických vlivů je kromě skutečností uvedených v předkládané dokumentaci také výkresová část dokumentace, zejména pak výkres č. 6 – Výkres kumulativních a synergických vlivů.



## **5. SOUČASNÉ PROBLÉMY A JEVY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ BY MOHLY BÝT UPLATNĚNÍM ZMĚNY ÚPD VÝZNAMNĚ OVLIVNĚNY, ZEJMÉNA S OHLEDEM NA ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ A PTAČÍ OBLASTI**

### **5.1 Současné problémy a jevy dle složek životního prostředí**

Kapitola je zpracována jako podklad pro vyhodnocení vlivů 9A ZÚR SK na životní prostředí se zřetelem na problémy a jevy ŽP. Podkladem pro její zpracování jsou informace uvedené v kapitolách 3 a 4, na základě dalších dostupných informací o stavu složek životního prostředí v dotčeném území a na základě ÚAP Středočeského kraje (aktualizace 2017, 2020). Popsány jsou hlavní současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním 9AZÚR SK významně ovlivněny.

#### **OVZDUŠÍ A KLIMA**

Významnější ovlivnění klimatických poměrů a kvality ovzduší se nepředpokládá.

Uvažováno je pouze mírné ovlivnění (v pozitivním smyslu) v souvislosti se skutečností, že realizace obou koridorů vytváří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční, což se potenciálně projeví snížením emisí skleníkových plynů a mírným poklesem imisní zátěže v okolí hlavních silničních tahů ve srovnatelných relacích. U vlivů na klima je uvažováno též lokální ovlivnění způsobené zpevněním ploch apod., které však bude na úrovni velmi mírných až zanedbatelných vlivů.

#### **OBYVATELSTVO, HLUKOVÁ ZÁTĚŽ**

Hluková zátěž území patří mezi faktory, které budou umístěním hodnocených koridorů (resp. provozem příslušných vysokorychlostních tratí) významně ovlivněny. Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území, s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území.

Pro řešení území není k dispozici plošné mapování hluku ve vztahu k platným hlukovým limitům, informaci o akustické situaci území lze čerpat z výsledků strategického hlukového mapování, které je vztaženo k tzv. mezním hodnotám, daným evropskou směrnicí 2002/49/ES. Toto mapování pokrývá pouze vybrané hlavní silniční tahy a železniční trati, nicméně lze z něj dovodit, že v sídlech dotčených významnými zdroji hluku žije vždy řádově několik desítek až stovek obyvatel v pásmech nad úrovní mezních hodnot, stanovených uvedenou směrnicí s cílem vytipovat kritická místa hlukové zátěže. Na příkladu města Nymburk, které je v rámci řešené oblasti strategickým hlukovým mapováním nejlépe pokryto, lze dovodit, že ve větších městech se počet osob nad úrovní mezních hodnot pohybuje v řádu jednotek procent. Z tohoto důvodu je kromě standardního požadavku na splnění hlukových limitů z provozu trati nutno věnovat pozornost též lokalitám těsně pod hranicí limitů, které jsou však dotčeny hlukem z dalších tratí nebo silničních komunikací (kumulativní vlivy).

Realizace vysokorychlostních tratí v hodnocených koridorech však bude mít kromě toho i pozitivní vlivy tím, že vytvoří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční a tím přispěje ke snížení hlukové zátěže v jejich okolí. Tyto vlivy budou lokalizovány do okolí hlavních tahů ve srovnatelných relacích, u koridoru D216 se jedná zejména o dálnici D1 (mírněji o D11 a další silniční tahy), u D217 o trasy Praha – Nymbursko. Tento pokles bude v řadě případů realizován u zástavby, která je dotčena hlukem vysoce nad úrovní mezních hodnot dle evropské směrnice i hlukových limitů dle platné české legislativy. Snížení hluku bude ovšem až na výjimky spíše mírné.

## POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY

Vodohospodářské poměry v dotčeném území jsou stejně jako v ostatních částech ČR dotčeny zhoršenými podmínkami pro retenci vody v území. K omezení retence vody v území dochází zejména z důvodu zvyšování rozsahu zpevněných nepropustných ploch a nevhodným obhospodařování zemědělských ploch.

Nižší retence vody v krajině ve spojení s nižším srážkovým úhrnem je hlavním důvodem sucha. Dotčené území je dle vyhodnocení ohrožení povodí vodních toků v rámci projektu Sucho v krajině zařazeno mezi oblasti s vysokým a středním rizikem hydrologického sucha. Hydrologické sucho vzniká následkem nedostatku srážek a projevuje se jako nedostatek zdrojů povrchových a podzemních vod (průtoky ve vodních tocích, hladiny jezer a nádrží, stav hladiny ve vrtech a vydatnosti pramenů). Nedostatek srážek se v podzemní části hydrologického cyklu projevuje s určitým zpožděním.

**Obrázek 34: Regionalizace hydrologického sucha**



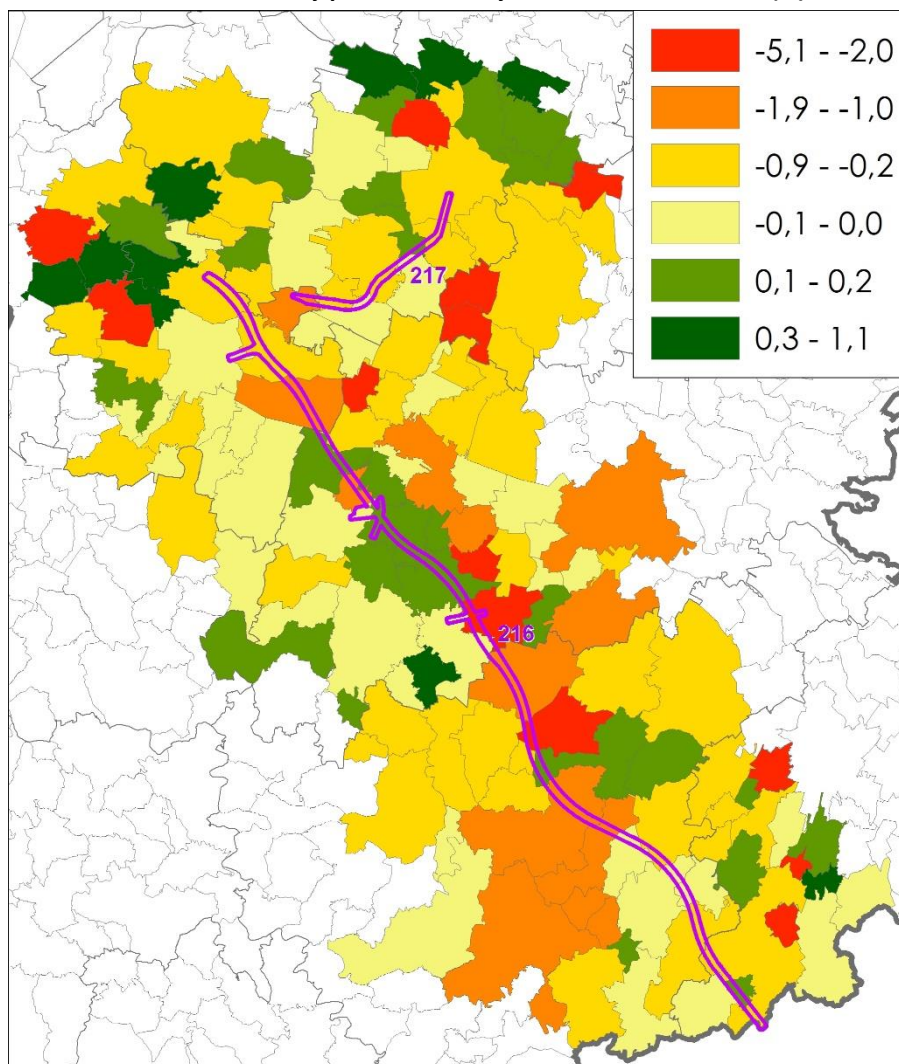
Zdroj: <https://heis.vuv.cz>

## ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND

Současným problémem životního prostředí je nedostatečná ochrana zemědělského půdního fondu před jeho odnímáním k jiným účelům, zejména účelům zástavby. Odstraněním půdního krytu a následným zpevněním povrchu pro účely výstavby dochází k nevratným škodám na základní složce životního prostředí. Zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, je přitom ZPF deklarován jako základní přírodní bohatství naší země, nenahraditelný výrobní prostředek, a jeho ochrana a racionální využívání jsou zařazeny mezi činnosti, které zajišťují ochranu a zlepšování životního prostředí.

Naplnění koncepce 9A ZÚR SK může přispět k prohloubení tohoto problému. Využití vymezeného koridoru pro železniční dopravu bude spojeno se záborem ZPF.

Obrázek 35: Změny podílu ZPF na výměře obce 2011 – 2021 (%)



Zdroj: ÚHDP, 2011 a 2021

## FAUNA, FLÓRA, BIODIVERZITA A SYSTÉMY

Ke stávajícím problémům dotčeného území patří silná urbanizace a fragmentace krajiny v důsledku rozvoje urbanizovaných ploch a v důsledku přítomnosti staveb dopravní a technické infrastruktury. Silně fragmentovaná krajina, rozčleněná polopropustnými či téměř nepropustnými bariérami, znamená izolaci dílčích populací. 9A ZÚR SK může přispět k prohloubení tohoto problému z důvodu vymezení nového koridoru pro železniční dopravu.

Problémem je také nefunkčnost skladebných prvků ÚSES, které jsou vymezeny v urbanizovaných a zemědělských oblastech a nebyly dosud realizovány. V případě zásahu staveb dopravní infrastruktury do těchto prvků může dojít ke zhoršení podmínek jejich budoucí realizaci. 9A ZÚR SK může tento problém ovlivnit.

Dalším 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 devastuje původní stanoviště a vegetaci a vytváří podmínky pro nástup těchto druhů. 9A ZÚR SK může přispět k prohloubení tohoto problému, ve vymezeném koridoru dojde ke stavební činnosti.

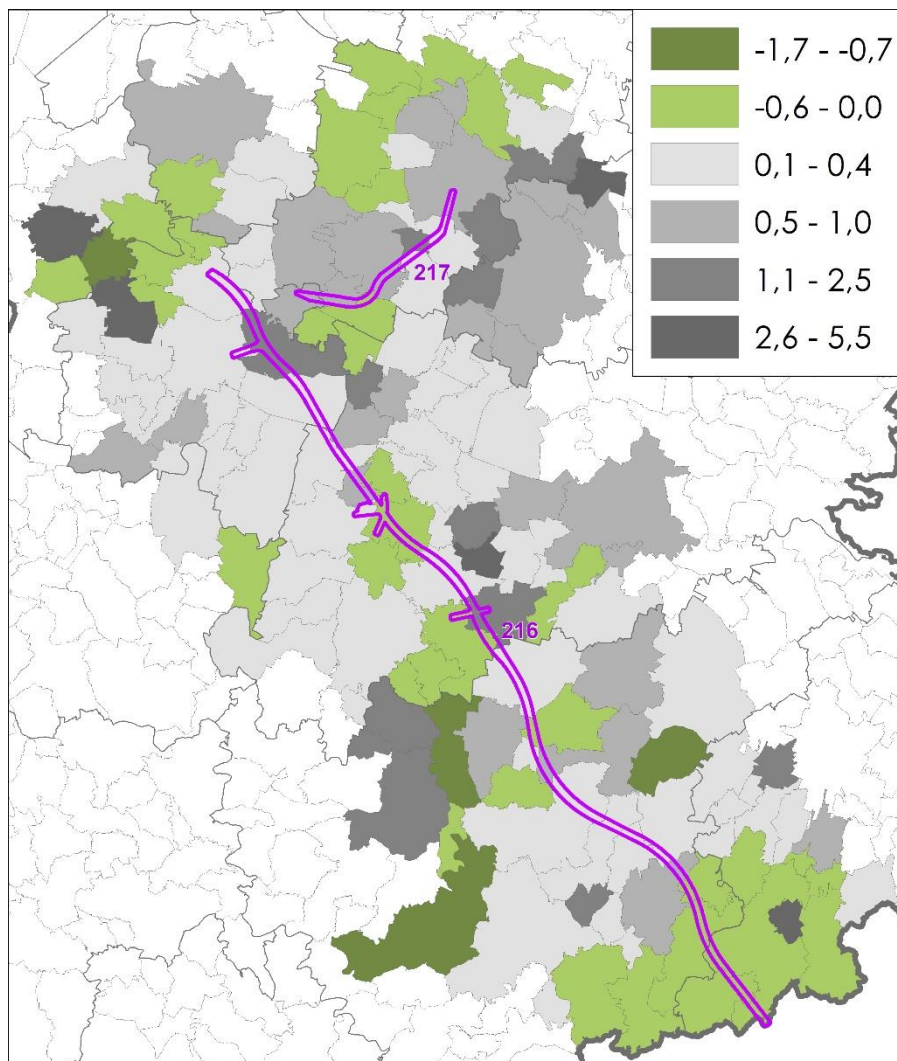


## KRAJINA, KRAJINNÝ RÁZ

Problémem krajiny Středočeského kraje je problém urbanizace krajiny. K významným urbanizačním tlakům na krajinu dochází především z důvodu rozvoje ploch pro bydlení a výrobu a staveb dopravní a technické infrastruktury.

Rozvojem urbanizovaných ploch dochází k ovlivnění charakteru a struktury krajiny, ovlivnění měřítka krajiny.

**Obrázek 36: Změny podílu urbanizovaných ploch na výměře obce 2011 – 2021 (%)**



Zdroj: ÚHDP, 2011 a 2021

## 5.2 Současné problémy životního prostředí dle Územně analytických podkladů Středočeského kraje

Vztah řešení 9A ZÚR SK k slabým stránkám a ohrožením identifikovaným v rámci souhrnné SWOT analýzy podmínek pro příznivé životní prostředí (environmentální pilíř) dle Územně analytických podkladů Středočeského kraje (červen 2017) je prezentován v následující tabulce.

*Použitá symbologie:*

<b>+</b>	Řešení 9A ZUR SK zlepšuje stav složek životního prostředí souvisejících s problémem, snižuje závažnost problému nebo jej alespoň částečně řeší
<b>–</b>	Řešení 9A ZUR SK zhoršuje stav složek životního prostředí souvisejících s problémem, zvyšuje závažnost problému nebo komplikuje jeho řešení v budoucnu
<b>0</b>	Řešení 9A ZUR SK nemá vliv na daný problém, netýká se ho

**Tabulka 17: Vztah 9A ZÚR SK k problémům Středočeského kraje (slabé stránky, ohrožení) identifikovaným v rámci hodnocení environmentálního pilíře dle ÚAP SK**

Slabé stránky	Vztah	Komentář
Zatížení CHKO Český kras těžbou vápenců	<b>0</b>	Řešení 9A ZÚR SK nemá vliv na daný problém, netýká se ho
Silné zatížení území soutoku Labe a Vltavy těžbou šterkopísků	<b>0</b>	Řešení 9A ZÚR SK nemá vliv na daný problém, netýká se ho
Dosud nevyřešené následky těžby v prostoru po hlubinném dobývání uranu na Příbramsku a černého uhlí na Kladensku	<b>0</b>	Řešení 9A ZÚR SK nemá vliv na daný problém, netýká se ho
Vysoká hluková zátěž zejména v okolí frekventovaných komunikací	<b>-</b>	9A ZÚR SK vymezuje koridory, jejichž využitím dojde k umístění nového významného zdroje hlukové zátěže v území. 9A ZUR SK vymezuje koridory pro železniční dopravu. Převodem části objemu automobilové dopravy dopravou železniční může přispět k omezení hlukové zátěže ze silniční dopravy na srovnatelných relacích, tento vliv však bude mírný, negativní vlivy hluku převažují.
Přetrvávající nadlimitní emise zejména do ovzduší a vody u některých škodlivin	<b>0</b>	9A ZÚR SK vymezuje koridory, jejichž využitím může dojít ke snížení emisí z automobilové dopravy na hlavních dopravních tazích v odpovídajících relacích. Nadlimitní imisní zátěž se však i v širším území týká výhradně koncentrací benzo[a]pyrenu, jehož hlavním zdrojem je lokální vytápění, emise z dopravy jsou výrazně minoritní. Přínosy ke zlepšení kvality ovzduší tedy nastávají, avšak ne ve vztahu k nadlimitním koncentracím.
Eutrofizace vodních nádrží	<b>0</b>	Řešení 9A ZÚR SK nemá vliv na daný problém, netýká se ho.
Pomalé uplatňování systémů minimalizace, separace a recyklace odpadů	<b>0</b>	Řešení 9A ZÚR SK nemá vliv na daný problém, netýká se ho
Svým podílem v rámci ČR se Středočeský kraj řadí mezi kraje s nadprůměrnou produkcí odpadů	<b>0</b>	Řešení 9A ZÚR SK nemá vliv na daný problém, netýká se ho
Dosud systémově neúplná síť území ochrany přírody, zejména chráněných území, přírodních parků a prvků ÚSES	<b>0</b>	Řešení 9A ZÚR SK nemá vliv na daný problém, netýká se ho
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).	<b>-</b>	9A ZÚR SK vymezuje koridory, jehož využitím dojde ke zvýšení urbanizace území, dojde ke zvýšení koncentrace dopravních staveb v území
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	<b>-</b>	9A ZÚR SK vymezuje koridory, jehož využitím dojde k další zátěži krajiny Středočeského kraje



Slabé stránky	Vztah	Komentář
Masová rekreace bez odpovídající infrastruktury (zejména individuální pobytová)	0	Řešení 9A ZÚR SK nemá vliv na daný problém, netýká se ho
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.	0	Řešení 9A ZÚR SK nemá vliv na daný problém, netýká se ho
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.	-	9A ZÚR SK vymezuje koridory, jehož využitím dojde k záboru úrodných půd
Nízký podíl lesů a trvalých travních porostů.	0	Řešení 9A ZÚR SK nemá vliv na daný problém, netýká se ho
Trend snižování podílu TTP v členitém území POÚ Příbram, Rožmitál pod Třemšínem a Březnice.	0	Řešení 9A ZÚR SK nemá vliv na daný problém, netýká se ho
Snižování podílu chmelnic v typicky chmelařské oblasti POÚ Rakovník	0	Řešení 9A ZÚR SK nemá vliv na daný problém, netýká se ho
Vysoké procento zornění	0	Řešení 9A ZÚR SK nemá vliv na daný problém, netýká se ho
Špatná prostupnost krajiny daná jak zemědělskou velkovýrobou, tak živelným rozvojem zástavby	-	9A ZÚR SK vymezuje koridory, jehož využitím může dojít k dalšímu omezení prostupnosti krajiny

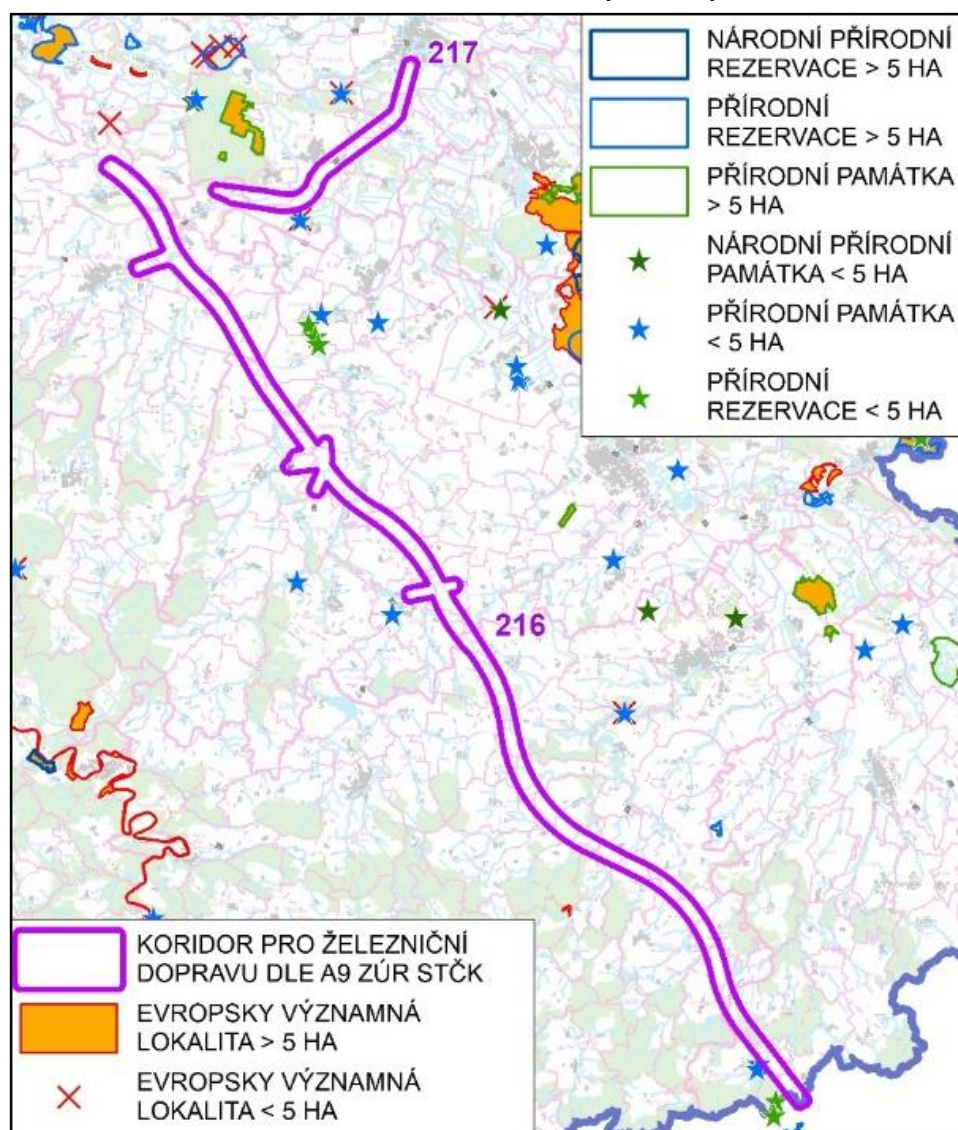
Hrozby	Vztah	Komentář
Ohrožení Českého krasu těžbou vápenců a území říčních niv těžbou štěrkopísků	0	Řešení 9A ZÚR SK nemá vliv na daný problém, netýká se ho
Pokračování trendu nárůstu automobilové dopravy s negativním vlivem na celkovou kvalitu prostředí, nedostatečná podpora veřejné hromadné dopravy	+	9A ZÚR SK vymezuje koridory pro železniční dopravu. Jeho využitím může dojít k omezení intenzity automobilové dopravy díky převedením části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční.
Nárůst letecké dopravy negativně působící na životní prostředí (zejména rozvoj letiště Ruzyň)	0	Řešení 9A ZÚR SK nemá vliv na daný problém, netýká se ho
Neprovádění sanace a rekultivace starých ekologických zátěží	0	Řešení 9A ZÚR SK nemá vliv na daný problém, netýká se ho
Hrozba povodní, zejména pokud nebudou dodržovány zásady protipovodňové ochrany	0	Řešení 9A ZÚR SK nemá vliv na daný problém, netýká se ho
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	-	9A ZÚR SK vymezuje koridory, jehož využitím může dojít k omezení retence vody v území
Trend klesající lesnatosti v POÚ Kralupy nad Vltavou, Odolena Voda, Sadská a Jílové u Prahy, kde je lesnatost v nejnižší kategorii, pod 15 %	0	Řešení 9A ZÚR SK nemá vliv na daný problém, netýká se ho
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)	-	9A ZÚR SK vymezuje koridory, jehož využitím může dojít k ovlivnění krajinného prostředí, k záboru ZPF
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	-	9A ZÚR SK vymezuje koridory, jehož využitím může přispět k prohloubení tohoto problému

Hrozby	Vztah	Komentář
Fragmentace krajiny v důsledku zahušťování dopravní a technické infrastruktury - vliv na faunu, flóru a ekosystémy; omezení migrační schopnosti živočichů a snižování prostupnosti krajiny	-	9A ZÚR SK vymezuje koridory, jehož využití může přispět k prohloubení tohoto problému
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...)	-	9A ZÚR SK vymezuje koridory, jehož využití může přispět k prohloubení tohoto problému

### 5.3 Řešení 9A ZÚR Středočeského kraje ve vztahu ke zvláště chráněným územím a lokalitám Natura 2000

Vztah koridorů vymezených 9A ZÚR SK ke zvláště chráněným územím a lokalitám Natura 2000 je graficky znázorněn v obrázku níže a ve výkrese 3 Vlivy na přírodu (Fauna, flóra, biologická rozmanitost) a krajinu.

Obrázek 37: Zvláště chráněná území a lokality soustavy Natura 2000



Přehled a popis zvláště chráněných území a lokalit soustavy Natura 2000 vymezených v širším zájmovém území je uveden v kapitole 3 této dokumentace.

Vlivy na předměty ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit byl vyloučen příslušnými orgány ochrany přírody.

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

Vyhodnocení koridorů ve vztahu ke zvláště chráněným územím a lokalitám Natura 2000 je uvedeno v kapitole 6 a tabelárním vyhodnocení koridorů D216 a D217.

## 6. ZHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍCH A PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ NÁVRHU 9A ZÚR STŘEDOČESKÉHO KRAJE

*Obsahem kapitoly je:*

*Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů návrhu 9. aktualizace ZÚR Středočeského kraje, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných i záporných, přičemž se hodnotí vlivy na obyvatelstvo, lidské zdraví, biologickou rozmanitost, faunu, flóru, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického a vlivy na krajinu, včetně vztahů mezi uvedenými oblastmi vyhodnocení.*

### 6.1 Hodnocení celkové koncepce 9A ZÚR Středočeského kraje na životní prostředí

9A ZÚR SK nemění koncepci rozvoje Středočeského kraje.

Do podkapitoly 4.1.1.2. Železniční doprava se do článku (126) jsou doplněny koridory D216 pro trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje a D217 pro trať (spojku) VRT – Nymburk. Tyto koridory jsou zařazeny mezi veřejně prospěšné stavby. Hodnocení koridorů D216 a D217 je uvedeno v kapitole 6.2 a tabelární příloze předkládané dokumentace.

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

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

Koridor **D216** je součástí VRT Praha – Brno – Ostrava, resp. Brno – Břeclav, která se v budoucnu pravděpodobně stane nejvytíženější tratí v ČR, neboť totiž spojí tři největší města v zemi. Vysokorychlostní vlaky na této trati ale obslouží také Jihlavu, Olomouc a další regionální centra. Nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem obslouží až 60 tisíc cestujících denně, přičemž se jízdní doba ze současných skoro tří hodin zkrátí na zhruba 50 minut, v úseku Ostrava – Praha na zhruba na hodinu a půl.

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

Koridor **D217** je součástí VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław, která propojí hlavní město s východočeskými aglomeracemi, ve kterých žije dohromady více než 200 000 obyvatel. Cesta z Prahy bude trvat okolo 30 minut, trať zajistí rychlou dopravu do turistických oblastí Krkonoš a Orlických hor. První část této VRT bude realizována současně s VRT Praha – Brno, protože úsek Praha-Běchovice – Poříčany (VRT Polabí) je pro obě tratě společný.

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

- hledisko přepravní prognózy

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

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

- Minimální běžně využitelný poloměr tratě je cca 7000 m, ve výjimečných a specifických případech je možné ho snížit až na 6600 m, podélný sklon je možné navrhnout až 35 ‰, ale je nutné ho přizpůsobit možnostem vlakových souprav tak, aby v daném místě trasy byly schopny držet rychlost v požadovaném rozsahu. Proto se standardně využívá sklonů menších (ca 20 ‰). Směrové i výškové parametry je nutné vzájemně koordinovat, proto nemusí být reálné v každém místě trasy navrhnout minimální směrový poloměr v současně maximálním sklonu.
- Koridor je standardně vymezován v šíři 200 m. V místech, kde lze trasu upravit např. dle požadavků místních samospráv nebo jiných subjektů, je koridor vymezen ve větší šířce, aby bylo možné v detailním řešení např. oddálit trasu od obytných budov či jiných významných objektů, přičemž je ovšem nutné dodržovat výše uvedené technické parametry.
- V rámci stavby VRT musí dojít k mimoúrovňovému křížení VRT se stávajícími železničními tratěmi, které budou upraveny (zejména jejich výškový průběh). Aby nedošlo k zbytečným nedorozuměním, zda jsou nebo nejsou stávající železniční tratě součástí hlavní stavby, byl koridor VRT rozšířen částečně i na těchto stávajících tratích.

## 6.2 Souhrnné vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo, složky životního prostředí, kulturně historické dědictví a hmotný majetek

### METODIKA HODNOCENÍ VYMEZENÝCH KORIDORŮ

Hodnocení vlivů 9A ZÚR SK na životní prostředí je metodicky založeno na hodnocení všech částí 9A ZÚR SK. Vymezené koridory jsou hodnoceny v míře podrobnosti, která je dána měřítkem grafické části 9A ZÚR SK (měřítko 1 : 100 000).

Předmětem hodnocení jsou nově vymezené koridory označené D216 a D217.

Hodnocení vlivů na obyvatelstvo a složky ŽP vychází z identifikace potenciálních vlivů a z expertního odhadu jejich rozsahu a významnosti. Míra podrobnosti hodnocení včetně kvantifikace jejich rozsahu a významnosti odpovídá míře podrobnosti, v jaké jsou koridory v rámci částí 9A ZÚR SK definovány/vymezeny.

Sledovány jsou vlivy koncepce 9A ZÚR SK na:

- klima, ovzduší – imisní zátěž území;
- obyvatelstvo a zdraví – plochy zástavby, míra hlukové zátěže;
- povrchové a podzemí vody – vodní toky, vodní plochy, vodní zdroje, ochranné pásmo vodního zdroje, záplavové území  $Q_{100}$ , aktivní zóna záplavového území, chráněná oblast přirozené akumulace vod, citlivé a zranitelné oblasti
- zemědělská půda – třídy ochrany ZPF;
- lesy - plochy PUPFL, pásmo 50 m od okraje lesa;
- horninové prostředí – chráněná ložisková území, dobývací prostory, nevýhradní ložiska nerostných surovin, sesuvná území



- příroda a krajina – zvláště chráněná území přírody, lokality Natura 2000 – evropsky významné oblasti, přírodní parky, ÚSES regionální a nadregionální úrovně; VKP, charakter krajiny, migrační prostupnost, prostupnost krajiny pro obyvatele, krajinný ráz
- kulturní a historické hodnoty území, hmotné statky, využití území, památkové zóny, národní kulturní památky, nemovité kulturní památky, území s archeologickými nálezy, plochy zástavby, způsob využití území

Vlastní identifikace vlivů hodnoceného koridoru na sledované složky životního prostředí byla provedena v mapách měřítka 1:100 000.

#### Definice sledovaných vlivů

- **Přímý vliv** je vliv přímo působící na danou složku životního prostředí.
- **Nepřímý vliv** je vliv neovlivňující danou složku životního prostředí přímo, (např. využití vymezeného koridoru může být impulsem pro jiné činnosti v území, v důsledku jejich realizace může k ovlivnění složky životního prostředí dojít).
- **Sekundární vliv** je vliv působící na danou složku životního prostředí nepřímo přes jinou (druhou) složku životního prostředí (např. ovlivnění zdravotního stavu obyvatelstva v důsledku ovlivnění kvality ovzduší).
- **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, při nekompletní realizaci záměru či nerealizování doprovodných částí záměru, případně nastane po dobu zkušebního provozu.
- **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.
- **Kladný vliv** je vliv vyvolávající zlepšení dané složky životního prostředí.
- **Záporný vliv** je vliv narušující danou složku životního prostředí.
- **Přeshraniční vliv** – vliv působící na danou složku životního prostředí za hranicemi kraje.

#### Způsob hodnocení:

- 2      potenciálně významný negativní vliv
- 1      potenciálně mírně negativní vliv
- 0      bez vlivu/zanedbatelný vliv
- +1      potenciálně pozitivní vliv
- +2      potenciálně významný pozitivní vliv

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

Využití vymezeného koridoru může být spojeno s významným negativním vlivem na danou složku životního prostředí. V ploše/koridoru je identifikován některý ze sledovaných environmentálních li-

mitů/charakteristik. Zjištění střetu však automaticky neznamená, že vždy dojde k negativnímu ovlivnění. Existuje poměrně vysoké riziko negativního ovlivnění limitu/charakteristiky, které je předmětem hodnocení. Vlivy záměru na danou složku životního prostředí musí být podrobně prověřeny v rámci zpracování navazující projektové dokumentace. Realizace záměru je možná za předpokladu dodržení navrhovaných opatření k vyloučení či minimalizaci vlivů.

#### **-1 - potenciálně mírně negativní vliv**

Využití vymezeného koridoru může být spojeno s negativním vlivem na danou složku životního prostředí. V ploše/koridoru je identifikován některý ze sledovaných environmentálních limitů/charakteristik či plocha/koridor jsou vymezeny v těsné blízkosti sledovaného limitu/charakteristiky. Zjištění střetu však automaticky neznamená, že vždy dojde k negativnímu ovlivnění. Existuje určité riziko negativního ovlivnění limitu/charakteristiky, které je předmětem hodnocení. Vlivy záměru na danou složku životního prostředí musí být podrobně prověřeny v rámci zpracování navazující projektové dokumentace. Realizace záměru je možná za předpokladu dodržení navrhovaných opatření k vyloučení či minimalizaci vlivů.

#### **0 - bez vlivu/zanedbatelný vliv**

V měřítku zpracování nebyl identifikován negativní vliv na danou složku životního prostředí, resp. na základě expertního odhadu zpracovatel nepředpokládá ovlivnění sledovaných environmentálních limitů/charakteristik.

#### **+1 - potenciálně pozitivní vliv**

Využití vymezeného koridoru pozitivně ovlivní danou složku životního prostředí/environmentální charakteristiky dotčeného území.

#### **+2 - potenciálně významný pozitivní vliv**

Využití vymezeného koridoru významně pozitivně ovlivní danou složku životního prostředí/environmentální charakteristiky dotčeného území.

Zjištěné vlivy na sledované složky životního prostředí jsou prezentovány v podkladových tabulkách zjištěných vlivů, které jsou obsahem kap. 15 části A dokumentace VVURÚ (Přílohy). Pro každý z vymezených koridorů, které jsou předmětem vyhodnocení, je zpracována samostatná tabulka. V tabulce jsou komentovány identifikované vlivy na složky životního prostředí a navržena opatření k omezení či vyloučení identifikovaných negativních vlivů.

## **6.2.1 VLIVY NA OVZDUŠÍ A KLIMA**

### **Vlivy na klima**

Zrychlování a zesilování změny klimatu, k němuž dochází v posledních letech, je podle většinového názoru odborníků příčinně spojeno s nárůstem antropogenních emisí tzv. skleníkových plynů. Pro zhodnocení vlivů 9A ZÚR SK na klimatický systém je tedy podstatný vliv hodnocených koridorů na produkci emisí skleníkových plynů. Tento vliv je hodnocen jako pozitivní. Realizace obou koridorů vytváří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční, přičemž dle příslušných metodik<sup>2</sup> platí, že měrné emise skleníkových plynů jsou u vysokorychlostních tratí (pro osobní dopravu), resp. u elektrifikovaných železnic (pro nákladní dopravu) cca 8-9× nižší než u dopravy silniční. Významnější vliv pak lze přisoudit koridoru D216, který představuje součást relace Praha – Brno, kde je dle podkladů SŽDC prognózováno až 50 tisíc přepravených cestujících a 130 nákladních vlaků denně.

---

<sup>2</sup> viz např. European Investment Bank Project Carbon Footprint Methodologies. 2020

Lokální vlivy na klima pak zahrnují ovlivnění mikroklimatických poměrů v bezprostřední blízkosti obou tratí. Lze konstatovat, že tyto vlivy budou vzhledem k charakteru železničních tratí (alespoň částečně propustný povrch, alespoň dílčí ozelenění) mírné až zanedbatelné.

Krátkodobé a střednědobé vlivy na klima nelze předpokládat.

### **Vlivy na kvalitu ovzduší**

Rovněž v případě vlivů na kvalitu ovzduší lze za hlavní vliv považovat převzetí části výkonu automobilové dopravy. Hodnocení je prakticky shodné jako v případě vlivů na klima, dlouhodobé vlivy jsou tudíž hodnoceny jako pozitivní, neboť realizace obou koridorů vytváří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční a tím přispívá ke snížení imisní zátěže v okolí hlavních silničních tahů ve srovnatelných relacích. V případě koridoru D216 se jedná zejména o dálnici D1, částečně i D11 a v menší míře též souběžně vedené silnice. U koridoru D217 lze očekávat pozitivní vlivy zejména v okolí komunikací, propojujících region Nymburska a Prahu. Přesun cestujících na železnici má kromě toho pozitivního vlivu i na kvalitu ovzduší v sídlech, která jsou zdrojem a cílem příslušných cest, pokud je zajištěno odpovídající provázání na místní veřejnou dopravu. Celoplošně pak lze očekávat mírné snížení produkce emisí z nákladní dopravy, neboť realizace VRT přispěje k uvolnění kapacit pro přepravu nákladu i na dalších tratích.

Celkově tak lze dlouhodobé vlivy 9A ZÚR SK na kvalitu ovzduší hodnotit jako pozitivní.

Krátkodobé vlivy jsou spojeny se samotnou realizací záměru, jedná se o obvyklé vlivy stavební činnosti (zejm. prašnost). Tyto vlivy jsou lokálního charakteru a jsou hodnoceny jako mírně negativní. Nebudou přesahovat běžný rámec typický pro stavby daného typu a jsou řešitelné pomocí obvyklých opatření na úrovni přípravy projektu – minimalizace průjezdů nákladních vozidel a stavební techniky přes obytnou zástavbu, neumísťování deponií a souvisejících provozů (např. příprava stavebních hmot) do blízkosti zástavby, skrápění prašných ploch, omývání vozidel vyjíždějících ze stavby atd. Střednědobé vlivy na kvalitu ovzduší se nepředpokládají.

## **6.2.2 VLVY HLUKU**

Realizace koridorů vysokorychlostní trati bude mít mírně pozitivní vlivy na hlukovou situaci v obdobném smyslu jako u znečištění ovzduší – tím, že vytvoří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční. Přispěje ke snížení objemu automobilové dopravy na komunikacích, a tedy i ke snížení hlukové zátěže v jejich okolí. Lokalizace těchto vlivů je obdobná jako u ovzduší, u koridoru D216 se jedná zejména o dálnici D1 (mírněji o D11 a další silniční tahy), u D217 o trasy Praha – Nymbursko. Uvedené pozitivní vlivy budou většinou mírné (v řádu desetin dB, což je považováno za nehodnotitelné změny), avšak podél dálnice D1 u nejvíce hlukem exponovaných oblastí může při očekávaných výkonech osobní a nákladní dopravy na plánované VRT dojít k poklesu hlukové zátěže již ve střednědobém horizontu (do roku 2035) až o 2 dB, což již představuje poměrně významný přínos.

Naproti tomu se nová železniční trať projeví jako liniový zdroj hluku v území, do něhož bude umístěna, s negativním vlivem na hlukovou zátěž u chráněné zástavby. Míra vlivu pak bude záležet zejména na pozici jednotlivých úseků trati vůči chráněné zástavbě, souhrnně se bude jednat o vliv mírný až významný. V následujícím textu je provedeno rámcové posouzení akustických dopadů umístění trati na hlukovou situaci v území. Hodnocení je zaměřeno zejména na otázku, zda je možné koridor v rámci řešeného území umístit, tzn. zda lze pomocí technických opatření dosáhnout splnění hlukových limitů v okolí nového zdroje a vymezit objekty v okolí, u kterých bude nutné upřesnění trasy trati v rámci koridoru nebo precizovat opatření pro zajištění hygienických limitů.

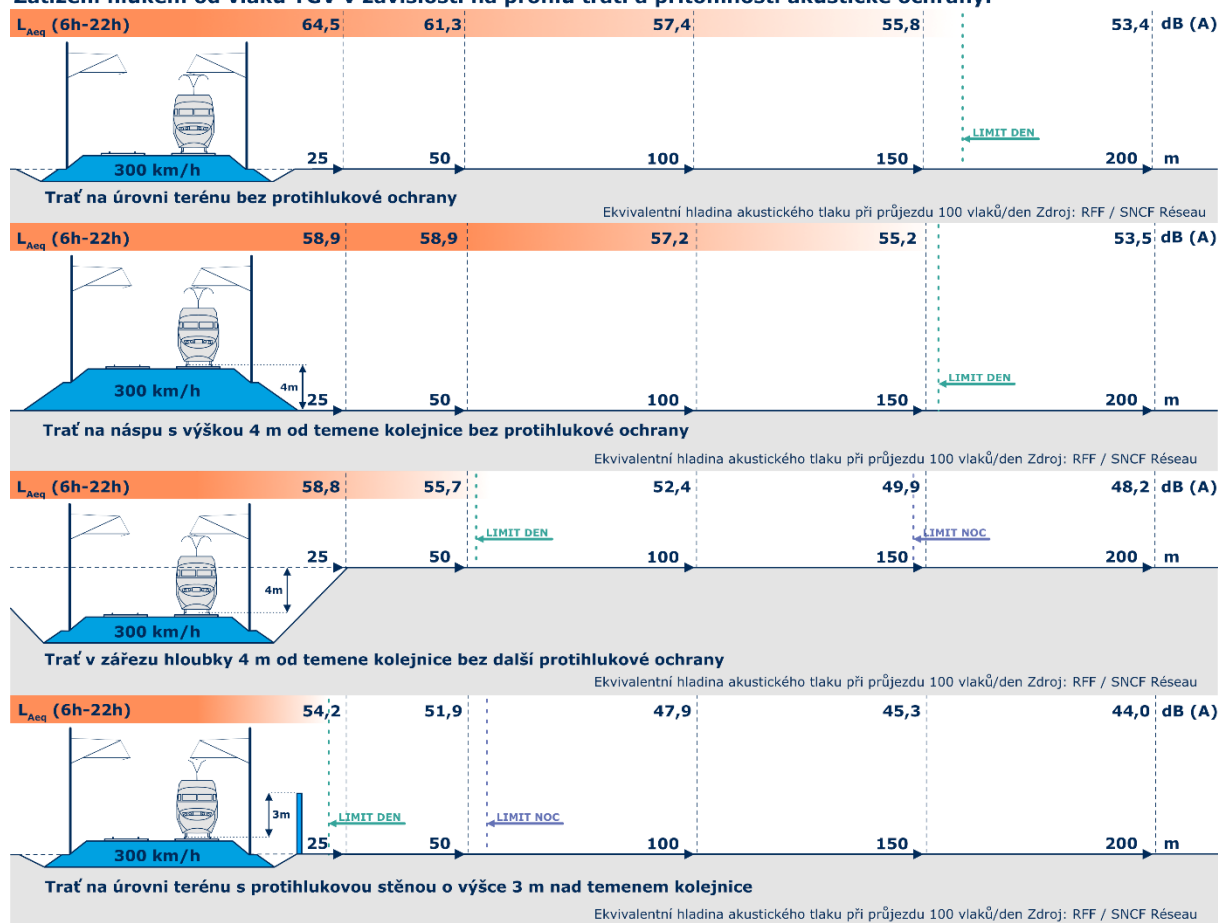
Konkrétní rozsah a typ opatření může být předmětem posouzení až po ukotvení trasy trati v rámci posuzovaného koridoru.

Akustické dopady z provozu na vysokorychlostní trati byly stanoveny pro rychlostní pásmo okolo 300 km/h. Emise pro vysokorychlostní trať nejsou definovány v metodickém pokynu pro hodnocení a

řízení hluku ze železniční dopravy [SŽDC, 2018], proto byla emise vlakových souprav převzata z dokumentu RFF/SNCF Réseau, který platí pro soupravy TGV [SŽ, 2021]. Emise pro jednotlivé typy profilů a akustických opatření ukazuje následující obrázek.

**Obrázek 38: Ekvivalentní hladina akustického tlaku při průjezdu 100 vlaků v denní dobu**

**Zatížení hlukem od vlaků TGV v závislosti na profilu trati a přítomnosti akustické ochrany.**



Zdroj: [web SŽDC]

Oproti výše uvedenému podkladu bylo v hodnocení uvažováno volné šíření hluku do okolí pouze s útlumem vzdáleností (útlum 3 dB na dvojnásobnou vzdálenost), korekce na terén a další činitele nebyly uvažovány, hodnocení je na straně bezpečnosti.

Hygienický limit pro hluk z provozu na železnici je uveden v tabulce 1. Trať má zřízené ochranné pásmo, které u tratí s rychlostí nad 160 km/h prochází ve vzdálenosti 100 m od osy krajní koleje.

**Tabulka 18: Limity hlukové zátěže pro chráněný venkovní prostor staveb**

Hygienický limit pro chráněný venkovní prostor staveb	$L_{Aeq, 6-22}$ [dB]	$L_{Aeq, 22-6}$ [dB]
Pro hluk z dopravy na železnici v ochranném pásmu dráhy	60	55
Pro hluk z dopravy na železnici vně ochranného pásma dráhy	55	50

Stanovení limitní izofony (55 dB pro denní a 50 dB pro noční dobu) bylo vypočteno pro intenzity dopravy, které byly převzaty ze studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav [SU-DOP, 2020] pro variantu SK4. Do výpočtu byly zadány intenzity dopravy, které uvádí tabulka 19.

Posouzení shrnuje akustické dopady za situace, kdy nebudou realizována žádná protihluková opatření, trať bude vedena na terénu a vlak jede v plné rychlosti na širé pláni. Koridor pro vysokorychlostní trať

je vymezen v pásmu od 200 m do cca 500 m, v hodnocení je uvažován průchod územím v nejméně příznivé pozici, tedy při okraji vymezeného koridoru vždy nejbližší stávající chráněné zástavbě.

Jedná se o nejméně příznivou variantu, při konkrétním návrhu trati budou zohledněny všechny parametry včetně návrhu protihlukové ochrany pro zajištění hygienických limitů.

**Tabulka 19: Intenzity dopravy a emisní charakteristika na posuzovaných tratích**

Navrhovaná vysokorychlostní trať (koridor)	Počet průjezdů v denní dobu	Počet průjezdů v noční dobu	L <sub>Aeq</sub> [dB] ve vzdálenosti 25 m od trati		Vzdálenost od trati při zajištění hyg. limitů 55/50 dB	
			Denní doba	Noční doba	Denní doba	Noční doba
trať D217 pro trať (spojku) VRT – Nymburk	192	24	67,3	61,3	450 m	350 m
trať D216 pro trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje	288	36	69,1	63,1	650 m	525 m

Z výše uvedených výpočtů je patrné, že limitní izofona pro denní dobu je ve větší vzdálenosti od trati než limitní izofona pro noční dobu. V další analýze jsou uvedena sídla, která by byla bez dalších opatření dle uvedených podkladů zasažena v denní dobu nadlimitním hlukem (z provozu na posuzovaných tratích). Výčet sídel a orientační počet zasažených objektů ukazují následující tabulky. Následují obr. 39 až 51 s navrhovanými koridory a limitní izofonou pro denní a noční dobu.

**Tabulka 20: Hlukem nadlimitně zasažená katastrální území (obce) v denní dobu pro koridor VRT D217**

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

**Tabulka 21: Hlukem nadlimitně zasažená katastrální území (obce) v denní dobu pro koridor VRT D216**

Katastr (obec)	Počet nadlimitně zasažených objektů
Kounice (Kounice)	nižší desítky objektů
Chrast u Poříčan (Chrast)	jednotky objektů
Klučov u Českého Brodu (Klučov)	vyšší desítky objektů
Lstiboř (Klučov)	vyšší desítky objektů
Chrášťany u Českého Brodu (Chrášťany)	vyšší desítky objektů
Chotouň (Chrášťany)	jednotky objektů
Vrbčany (Vrbčany)	jednotky objektů
Miškovice u Kouřimi (Třebovle)	nižší desítky objektů
Klášteří Skalice (Klášteří Skalice)	nižší desítky objektů
Bošice u Kouřimi (Svojšice)	jednotky objektů
Svojšice u Kouřimi (Svojšice)	vyšší desítky objektů
Dolní Chvatliny (Dolní Chvatliny)	vyšší desítky objektů
Mančice (Dolní Chvatliny)	jednotky objektů
Pučery (Kořenice)	vyšší desítky objektů
Podousy (Bečváry)	nižší desítky objektů



Katastr (obec)	Počet nadlimitně zasažených objektů
Solopysky u Kutné Hory (Suchdol)	vyšší desítky objektů
Malenovice u Kutné Hory (Suchdol)	nižší desítky objektů
Dobřeň u Kutné Hory (Suchdol)	jednotky objektů
Rozkoš u Onomyšle (Onomyšl)	jednotky objektů
Vidice u Kutné Hory (Vidice)	jednotky objektů
Košice u Nepoměřic (Košice)	jednotky objektů
Polánka u Malešova (Malešov)	jednotky objektů
Miletice u Nepoměřic (Nepoměřice)	nižší desítky objektů
Chlístovice	jednotky objektů
Chroustkov (Chlístovice)	nižší desítky objektů
Zdeslavice u Chlístovic (Chlístovice)	jednotky objektů
Bahno (Černíny)	vyšší desítky objektů
Opatovice I	vyšší desítky objektů
Korotice (Úmonín)	vyšší desítky objektů
Lomec u Úmonína (Úmonín)	jednotky objektů
Vilémovice u Červených Janovic (Červené Janovice)	nižší desítky objektů
Paběnice	vyšší desítky objektů
Újezdec (Petrovice I)	nižší desítky objektů
Senetín (Petrovice I)	nižší desítky objektů
Damírov (Zbýšov)	nižší desítky objektů
Zbýšov v Čechách (Zbýšov)	jednotky objektů
Dobrovítov (Dobrovítov)	jednotky objektů
Čejkovice u Zbýšova (Čejkovice)	nižší desítky objektů
Chlum u Zbýšova (Zbýšov)	nižší desítky objektů

Při realizaci záměru budou v rámci přípravy stavby pro zajištění hygienických limitů nezbytně uplatněna protihluková opatření. Rozsah protihlukové ochrany bude závislý na směrovém vedení trasy ve vztahu k chráněné zástavbě, morfologii terénu a konkrétnímu návrhu průchodu územím (zářez, násep, most, estakáda). Mezi potenciálně uplatnitelná opatření patří (SŽDC 2018):

- snížení hlučnosti u zdroje – aerodynamické řešení čela vlaku, zakrytí podvozků, kapotování přechodů mezi vlaky atd. – je již částečně zahrnuto v citovaném podkladu RFF/SNCF Réseau, v rámci následujícího posouzení nebylo uvažováno s opatřeními nad jeho rámec, aby nedošlo k podhodnocení akustických dopadů 9A ZÚR SK
- upřesnění trasy trati v rámci koridoru – rovněž nebylo při prvotním hodnocení uvažováno, naopak všechny dopady byly posouzeny při umístění zdroje hluku (trati) na hraně koridoru nejbližší k exponované zástavbě. Důvodem je opět snaha zabránit podhodnocení akustických dopadů, na druhé straně však lze upozornit, upřesnění trasy trati v rámci koridoru se řadí mezi základní opatření pro další etapy projektové přípravy obou záměrů.
- protihlukové bariéry – toto opatření bylo níže uvažováno jako základní s tím, že v prvotním posouzení byl modelován efekt protihlukové stěny 3 m, s cílem identifikovat lokality, kde je nutno opatření dále navýšit (viz níže). Alternativně k protihlukovým stěnám je možno v území umístit protihlukové valy se shodným účinkem. Je nutno upozornit, že vzhledem k oddálení nejvyšší části valu od zdroje hluku musí být val pro dosažení stejného efektu vždy vyšší než stěna a klade zvýšené nároky na zábory pozemků

- umístění trati do zářezu
- opatření u exponovaných objektů – zajištění nuceného odvětrání vnitřních chráněných prostor, případně odkup nebo změna užívání vybraných chráněných prostor (objektů).

Ve studii byl tedy posouzen efekt dodatečné protihlukové ochrany formou realizace 3 m vysoké protihlukové stěny při vedení trati na terénu (viz obr 38). Opět byl uvažován průchod územím v nejméně příznivé pozici, tedy při okraji vymezeného koridoru vždy nejbližší stávající chráněné zástavbě. Hraniční izofona bude pro dané intenzity a typ vlakových souprav procházet ve vzdálenosti, kterou specifikuje tabulka 5. Limitní izofona se přesune do ochranného pásma dráhy, platí zde proto hygienický limit 60 dB v denní a 55 dB v noční dobu.

**Tabulka 22: Intenzity dopravy a emisní charakteristika na posuzovaných tratích při realizaci základní protihlukové ochrany**

Navrhovaná vysokorychlostní trať (koridor)	Počet průjezdů v denní dobu	Počet průjezdů v noční dobu	L <sub>Aeq</sub> [dB] ve vzdálenosti 25 m od trati		Vzdálenost od trati při zajištění hyg. limitů 60/55 dB	
			Denní doba	Noční doba	Denní doba	Noční doba
pro trať (spojku) VRT – Nymburk (D217)	192	24	57,0	51,0	13 m	10 m
pro trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje (D216)	288	36	58,8	52,8	20 m	15 m

U všech sídel je možné pomocí protihlukové ochrany (zářez, protihluková stěna v základní výšce 3 m) zajistit plnění hygienických limitů s výjimkou objektů, které jsou uvedeny v tabulkách 6 a 7. U těchto objektů bude nutné provést upřesnění trasy trati v rámci koridoru, navýšit protihlukovou stěnu, vést trať v zářezu, na mostě, případně provést kombinaci opatření. Pokud by technická ochrana objektu byla finančně extrémně náročná, lze chráněný venkovní prostor stavby legislativně odstranit, a to zajištěním nuceného odvětrání vnitřních chráněných prostor. Je možný také odkup nebo změna užívání vybraných chráněných prostor.

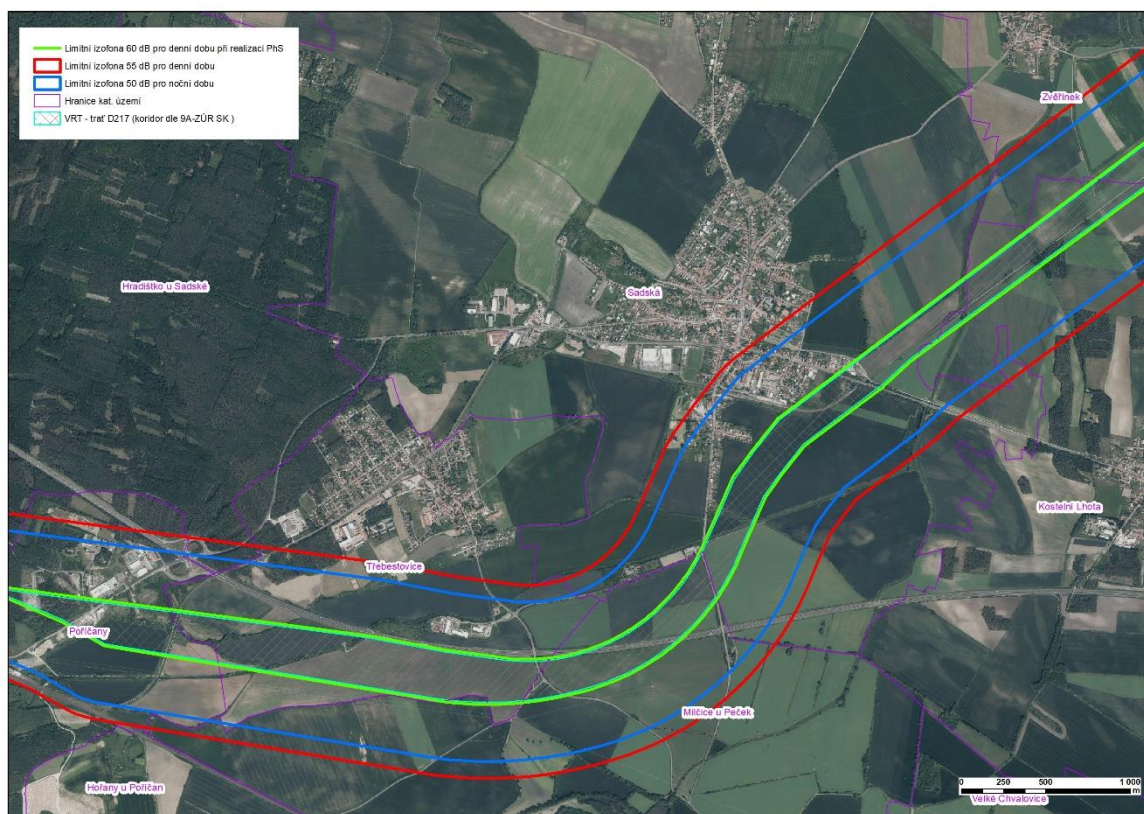
**Tabulka 23: Objekty zasažené hlukem nad hranicí 60 dB v denní dobu při nejméně příznivém vedení trasy v rámci koridoru pro VRT D217 při realizaci základní protihlukové ochrany**

Katastr (obec)	Objekty k přesnějšímu posouzení, nutná optimalizace opatření
Sadská	U Nadjezdu 1176
Hořátev	Hořátev 75, Hořátev 76
Nymburk	Pražská 2065/21, U Závor 1667/9

**Tabulka 24: Objekty zasažené hlukem nad hranicí 60 dB v denní dobu při nejméně příznivém vedení trasy v rámci koridoru pro VRT D216 při realizaci základní protihlukové ochrany**

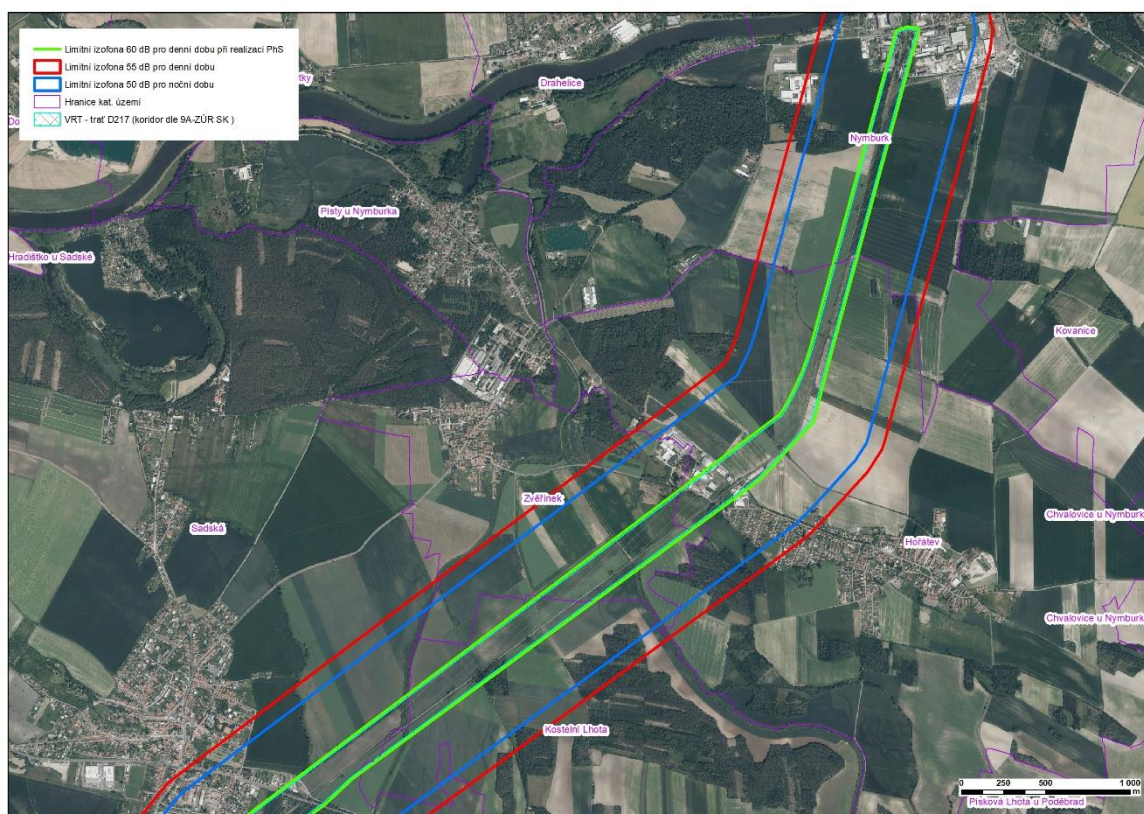
Katastr (obec)	Objekty k přesnějšímu posouzení, nutná optimalizace opatření
Svojšice u Kouřimi (Svojšice)	Svojšice 6
Dolní Chvatliny (Dolní Chvatliny)	Dolní Chvatliny 81, Dolní Chvatliny 69
Chlístovice (Chlístovice)	Chlístovice 73, Chlístovice 79
Zdeslavice u Chlístovic (Chlístovice)	Zdeslavice 13, Zdeslavice 23
Korotice (Úmonín)	Korotice 27

**Obrázek 39: Limitní izofony podél VRT D217 (1/2)**



k. ú: Poříčany, Třebestovice, Sadská

**Obrázek 40: Limitní izofony podél VRT D217 (2/2)**



k. ú: Sadská, Hořátek, Nymburk

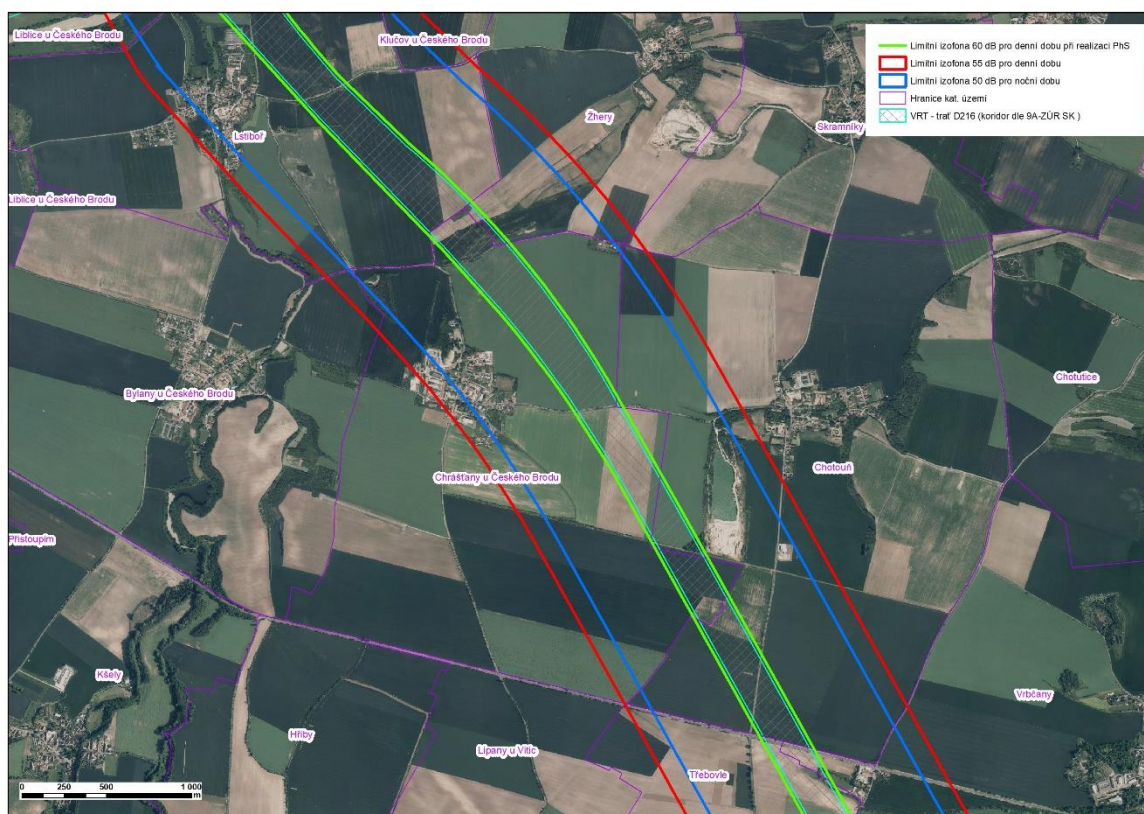


**Obrázek 41: Limitní izofony podél VRT D216 (1/11)**



k. ú: Kounice, Chrast u Poříčan, Klučov u Českého Brodu, Poříčany, Lstiboř

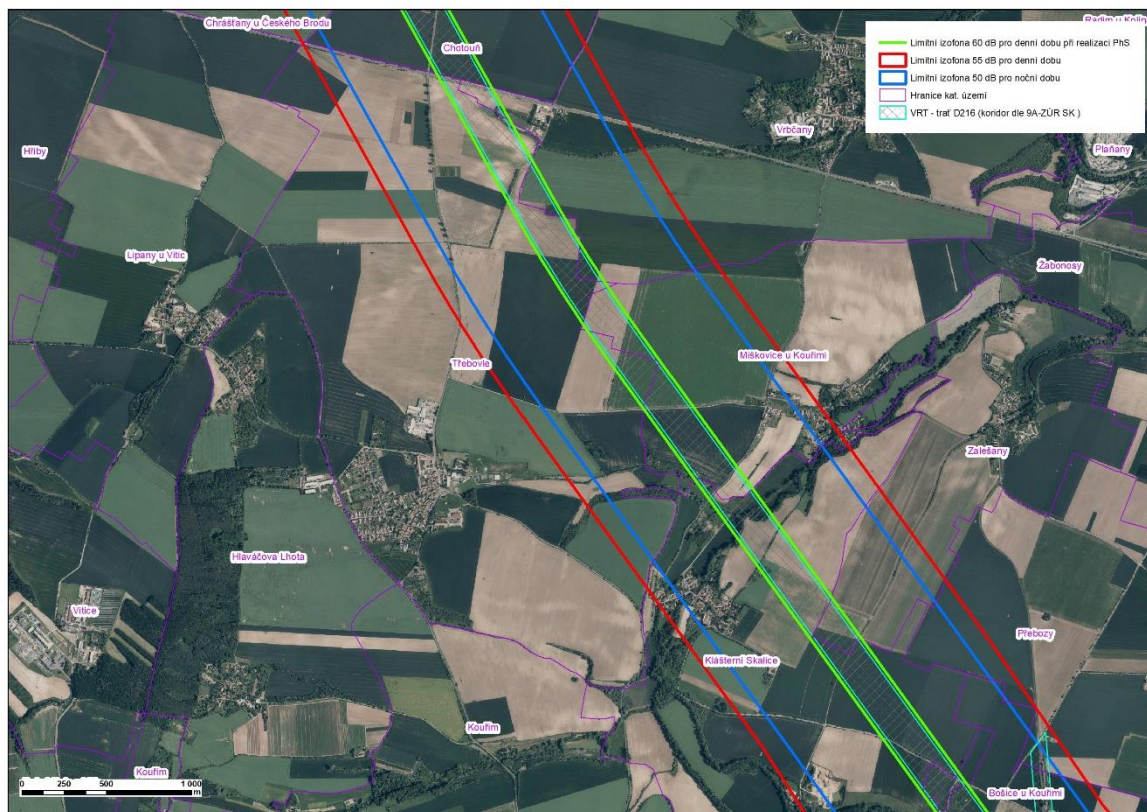
**Obrázek 42: Limitní izofony podél VRT D216 (2/11)**



k. ú: Klučov u Českého Brodu, Lstiboř, Chrást u Českého Brodu, Chotouň, Vrbčany

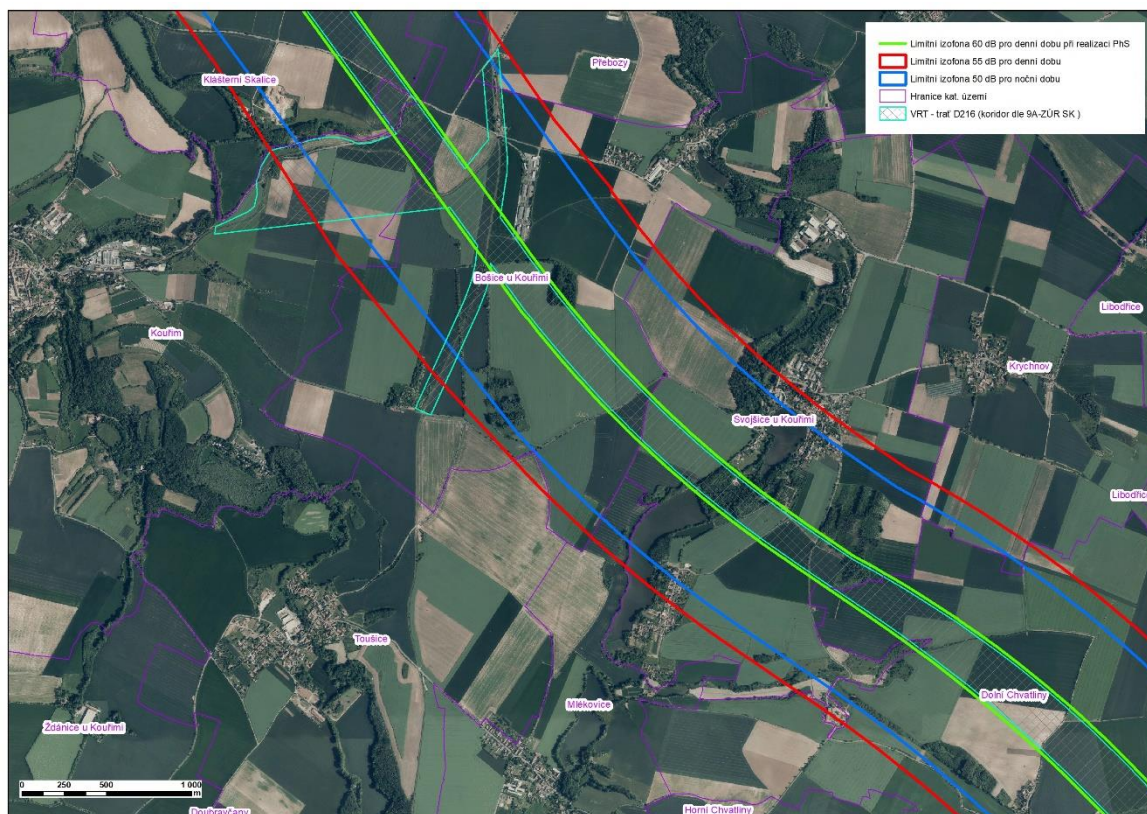


**Obrázek 43: Limitní izofony podél VRT D216 (3/11)**



k. ú: Chrastany u Českého Brodu, Chotouň, Vrbčany, Mískovice u Kouřimi, Klášteří Skalice, Bošice u Kouřimi

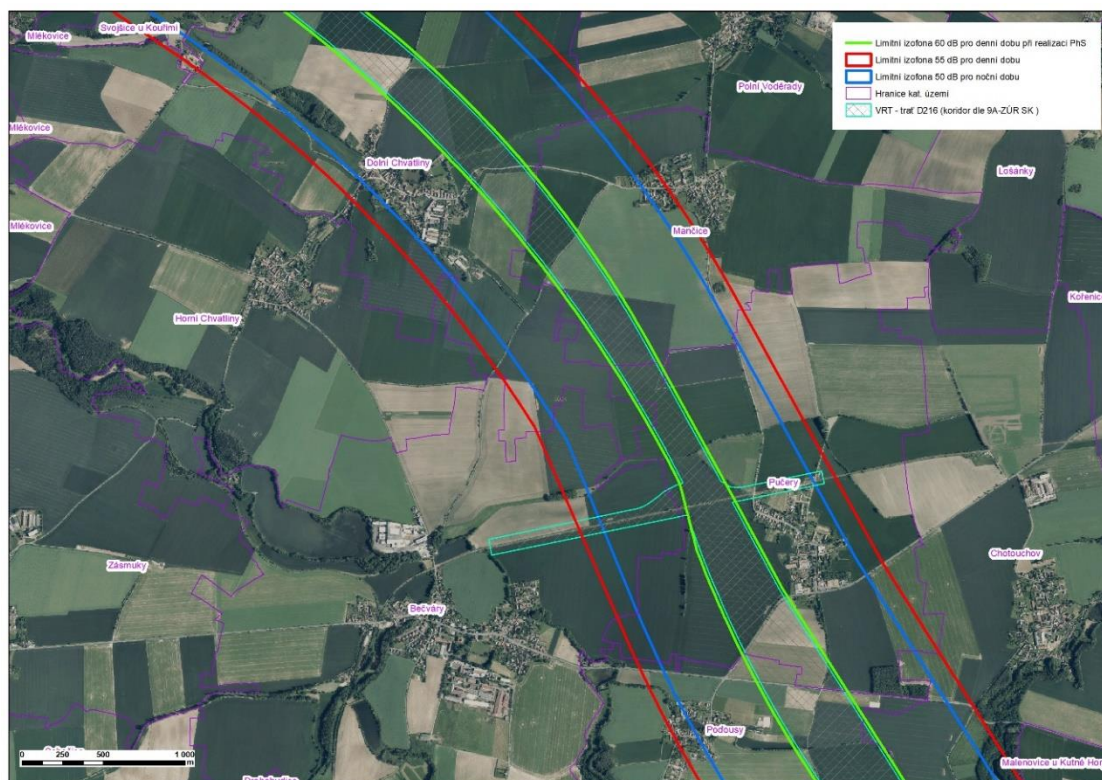
**Obrázek 44: Limitní izofony podél VRT D216 (4/11)**



k. ú: Klášteří Skalice, Bošice u Kouřimi, Svojšice u Kouřimi, Dolní Chvatliny

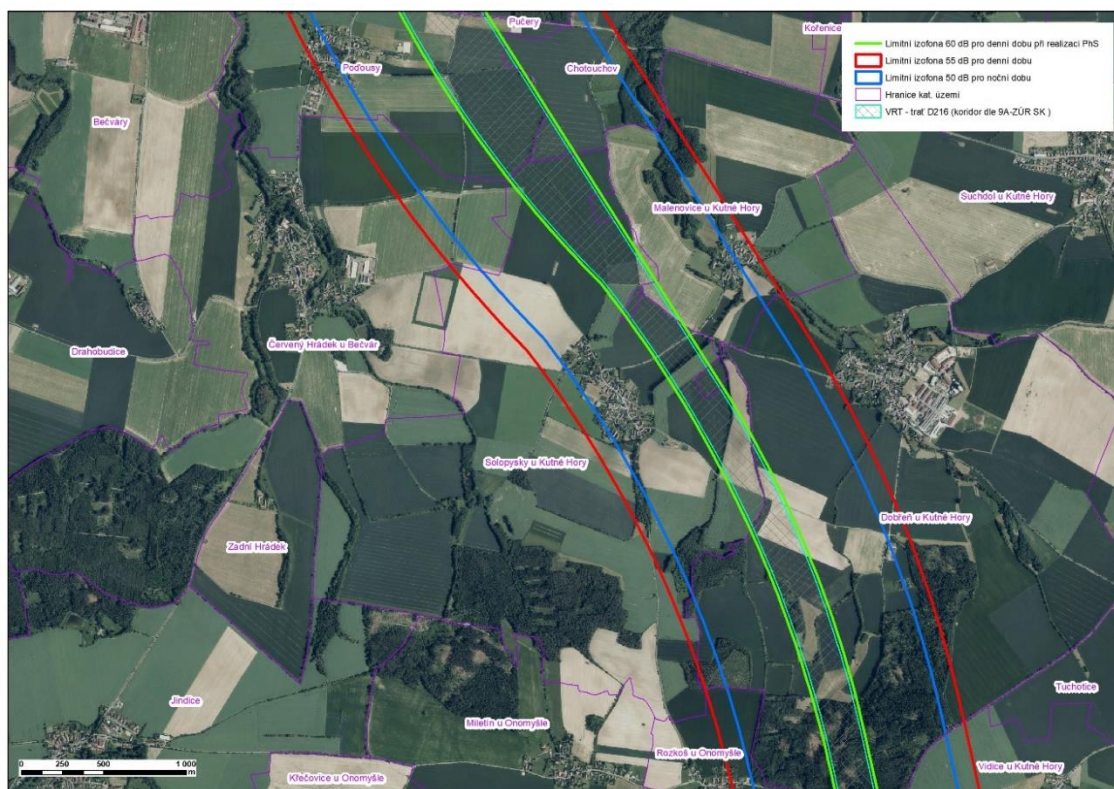


**Obrázek 45: Limitní izofony podél VRT D216 (5/11)**



k. ú: Svojšíce u Kouřimi, Dolní Chvatliny, Mančice, Pučery, Poďousy, Malenovice u Kutné Hory

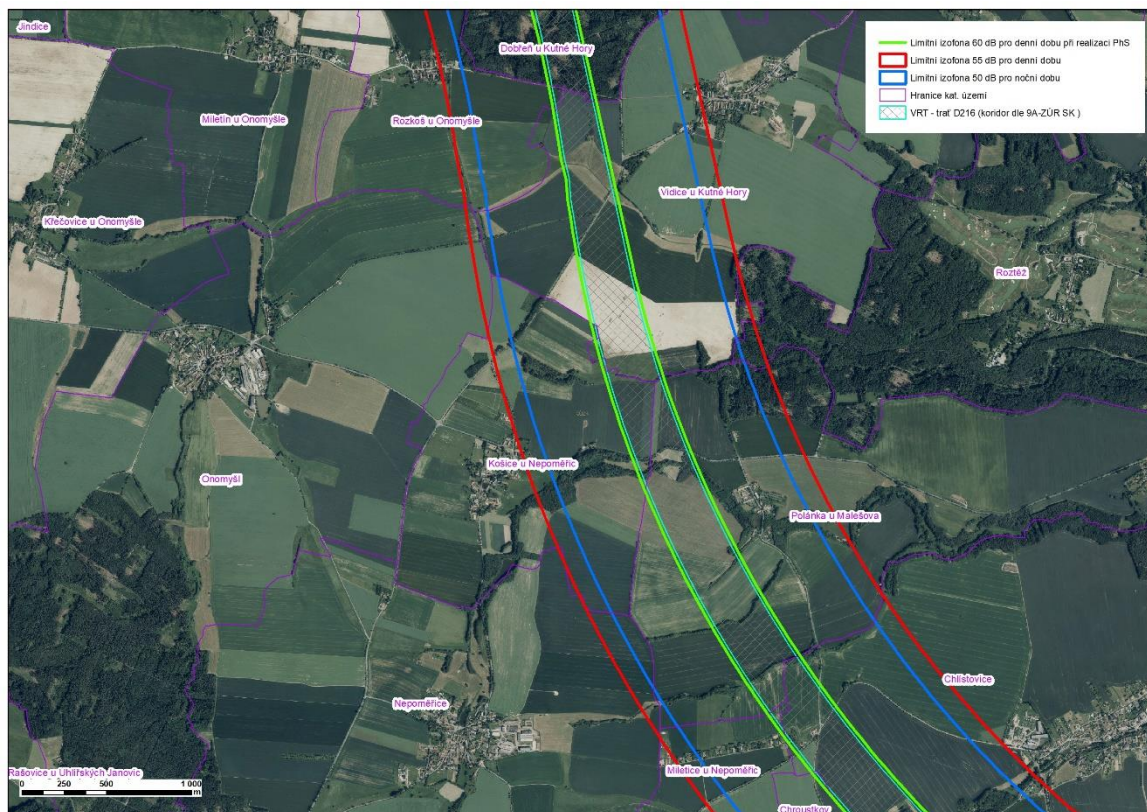
**Obrázek 46: Limitní izofony podél VRT D216 (6/11)**



k. ú: Poďousy, Malenovice u Kutné Hory, Solopysky u Kutné Hory, Dobřeň u Kutné Hory, Rozkoš u Onomyše, Vidice u Kutné Hory

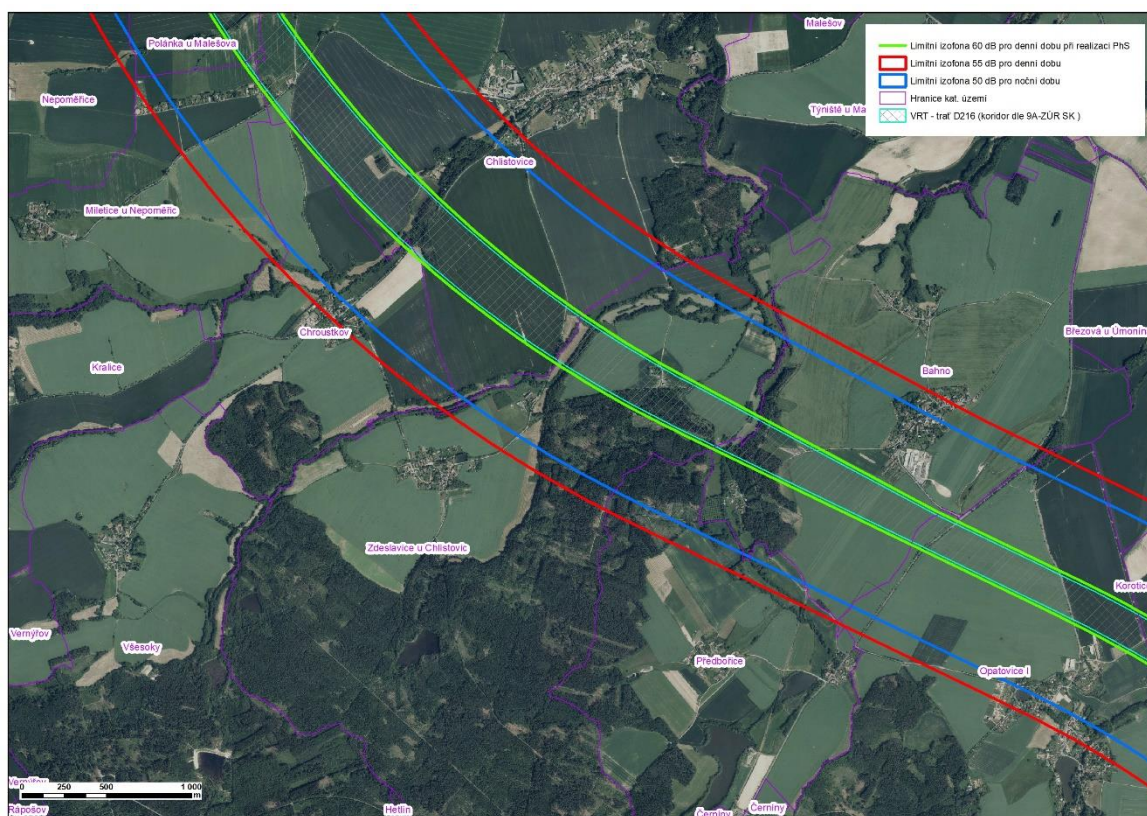


**Obrázek 47: Limitní izofony podél VRT D216 (7/11)**



k. ú: Dobřeň u Kutné Hory, Rozkoš u Onomyšle, Vidice u Kutné Hory, Košice u Nepoměřic, Polánka u Malešova, Chlístovice

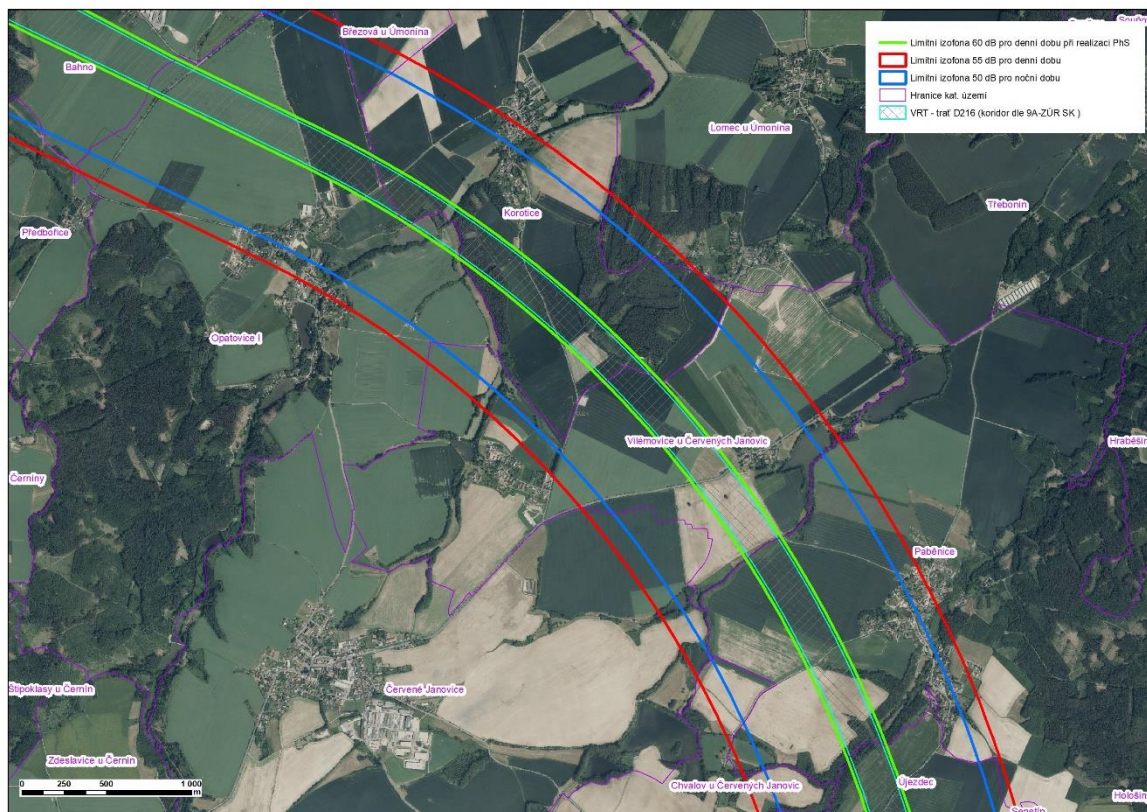
**Obrázek 48: Limitní izofony podél VRT D216 (8/11)**



k. ú: Polánka u Malešova, Miletice u Nepoměřic, Chlístovice, Chroustkov, Zdeslavice u Chlístovic, Bahno, Opatovice I

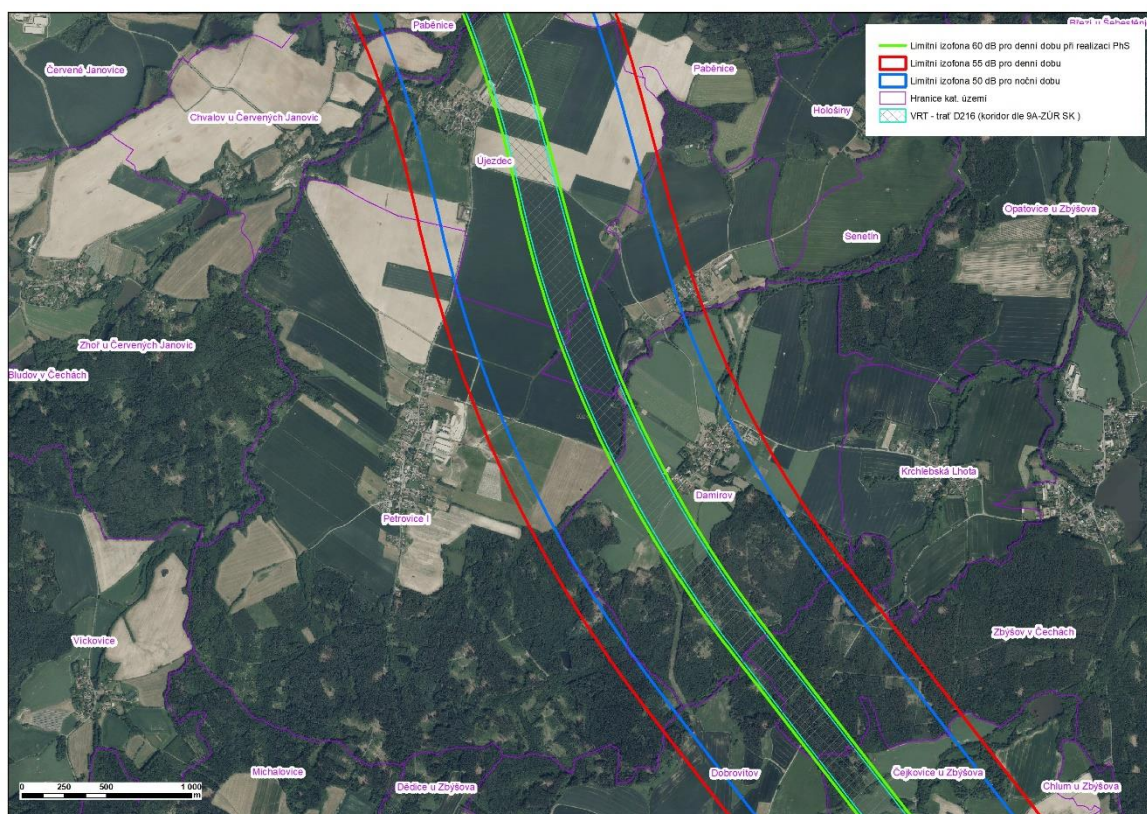


**Obrázek 49: Limitní izofony podél VRT D216 (9/11)**



k. ú: Bahno, Opatovice I, Korotice, Lomec u Úmonína, Vilémovice u Červených Janovic, Paběnice, Újezdec

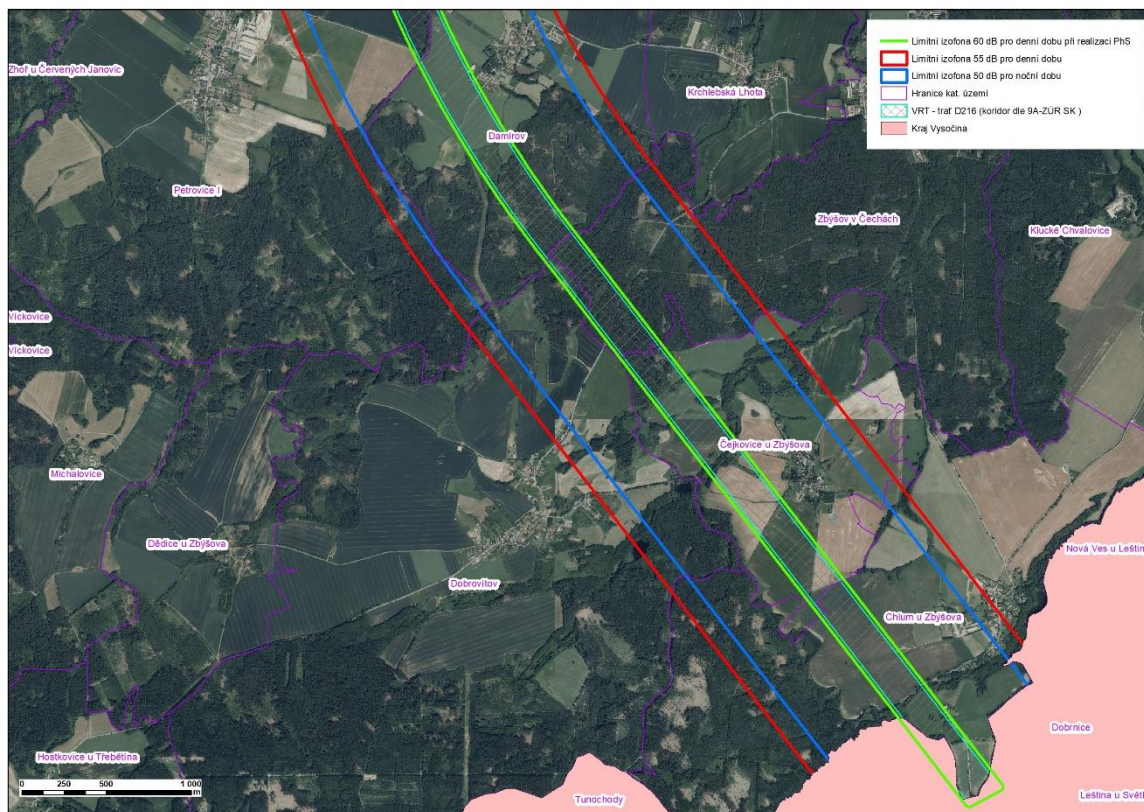
**Obrázek 50: Limitní izofony podél VRT D216 (10/11)**



k. ú: Paběnice, Újezdec, Senetín, Damířov, Dobrovítov, Zbýšov v Čechách, Čejkovice u Zbyšova, Chlum u Zbyšova



**Obrázek 51: Limitní izofony podél VRT D216 (11/11)**



k. ú: Damírov, Zbýšov v Čechách, Dobrovítov, Chlum u Zbýšova, Čejkovice u Zbýšova

Krátkodobé vlivy jsou spojeny se samotnou realizací obou staveb, jedná se o obvyklé vlivy hluku ze stavební činnosti a související dopravy. Tyto vlivy jsou lokálního charakteru a jsou hodnoceny jako mírně negativní. Nebudou přesahovat běžný rámec typický pro stavby daného typu a jsou řešitelné pomocí obvyklých opatření na úrovni přípravy projektu – minimalizace průjezdů nákladních vozidel a stavební techniky přes obytnou zástavbu, neumísťování souvisejících provozů (např. příprava stavebních hmot) do blízkosti zástavby, neprovádění hlučných operací v noční době, a především pak splnění limitů pro hluk ze stavební činnosti. Střednědobé vlivy se nepředpokládají.

### 6.2.3 VLIVY NA OBYVATELSTVO A VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

Vlivy na veřejné zdraví pak odpovídají výše popsaným vlivům na kvalitu ovzduší a hluk. V okolí dopravních tahů na odpovídajících relacích (Praha – Brno, Praha – Nymburk) je možné očekávat velmi mírné snížení vlivů automobilové dopravy na lidské zdraví.

V okolí hodnocených koridorů pak je nutno očekávat vlivy na obyvatele v důsledku hluku z provozu vysokorychlostních tratí. Na rozdíl od hluku ze silniční dopravy, nejsou pro hluk z provozu železničních tratí v současnosti prokázány přímé účinky na lidské zdraví (ve smyslu např. kardiovaskulárních onemocnění). Např. Směrnice WHO (2018)<sup>3</sup> analyzuje dostupné podklady o železničním hluku ve vztahu k ischemické chorobě srdeční, hypertenzi, poškození sluchu a kognitivním poruchám u dětí, s tím, že tyto vlivy buď nelze považovat za průkazné, nebo se přímo nepotvrdily. Jedinými vlivy, které jsou v současnosti považovány u železničního hluku za prokázané, je tak obtěžování (pro celodenní hluk – ukazatel  $L_{dvn}$ ) a rušení spánku (noční hluk – ukazatel  $L_n$ ). Vlivy obtěžování považuje WHO za prokazatelné od

<sup>3</sup> WHO (2018): Environmental Noise Guidelines for the European Region

úrovně  $L_{dvn} = 53,7$  dB, rušení spánku od  $L_n = 43,7$  dB, tomu pak odpovídají i doporučené hodnoty dle WHO.

V rámci realizace záměrů na vybudování vysokorychlostních tratí bude nutně zajištěno splnění hlukových limitů, které jsou podrobně komentovány v předchozí kapitole (v ochranném pásmu dráhy 60 dB ve dne a 55 dB v noci, mimo ochranné pásmo 55 dB ve dne a 50 dB v noci). Z toho nutně vyplývá, že v intervalu mezi doporučenou hodnotou WHO a hygienickým limitem hluku se bude nacházet část obyvatel, u nichž bude docházet k obtěžování hlukem a rušení spánku. Pro kvantifikaci těchto vlivů byly použity výpočetní vztahy dle Annex III Směrnice komise (EU) 2020/367. Z těchto vztahů je možné odvodit následující podíly ovlivněných obyvatel:

- při hluku na úrovni limitů platných pro ochranné pásmo dráhy: 21,9 % vysoce obtěžovaných obyvatel a 10,6 % obyvatel s vysokým rušením spánku
- při hluku na úrovni limitů platných mimo ochranné pásmo dráhy: 14,9 % vysoce obtěžovaných obyvatel a 6 % obyvatel s vysokým rušením spánku

Další odhad lze provést na základě analýzy počtu nadlimitně zasažených objektů (tab. 20 a 21). Při uvažování horní hranice řadových rozmezí je možné odhadovat počet osob, dotčených právě limitní hranicí hluku, na úrovni cca 1,5-2 tis. obyvatel pro koridor D217 a 15-20 tis. obyvatel pro koridor D216. Převážná část těchto obyvatel se bude i s ohledem na požadavek na upřesnění trasy trati VRT v rámci koridoru nacházet mimo ochranné pásmo dráhy, na druhé straně obtěžování a rušení se dotkne i obyvatel ve vzdálenější zástavbě, při nižších než limitních hodnotách. V součtu tak jsou počty vysoce obtěžovaných osob odhadovány u koridoru D216 v řádu několik tisíc, u koridoru D216 v řádku několika set. Počet vysoce při spánku rušených osob je ve stejných řádech, ale v nižších hodnotách (cca 2,4×).

Je nutno uvést, že se jedná o odhad provedený pro nejméně příznivou variantu vedení trasy (vždy nejbliže k zástavbě). Z uvedeného vyhodnocení tak vyplývá potřeba upřesnění trasy trati v rámci koridoru či realizace dalších opatření tak, aby i při splnění hlukových limitů byl rozsah obytné zástavby, dotčené hlukem právě na úrovni limitu či na úrovních těsně podlimitních, co nejmenší. Jelikož zmíněná další opatření nelze legislativně vynutit, nejsou taxativně jmenována. Je však možné přinejmenším doporučit, aby v místech, kde se koridory přibližují k obytné zástavbě, byly vytvořeny územní podmínky pro umístění protihlukových valů či stěn ve větší míře, než bude požadované minimum pro splnění hygienických limitů (optimálně až na úroveň ochrany 44 dB v noci).

Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území. Samotná VRT může působit též jako rušivý vizuální prvek v území (jakkoli bude tento faktor pravděpodobně převážen vlivem hluku z provozu trati). V rámci realizace stavby je nicméně nutno provést vegetační úpravy, které ji začlení do okolní krajiny a zmírní alespoň její vizuální působení. To se týká zejména úseků s dlouhými a vysokými protihlukovými stěnami. Co se týče prostupnosti území, komunikace naruší cestní propojení, využívaná obyvateli žijícími v okolí koridorů. V tomto případě je nezbytnou podmínkou zajištění bezkolizních propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.

Za předpokladu dodržení výše uvedených podmínek je vliv obou koridorů na obyvatel hodnocen jako přijatelný, byť poměrně významně negativní (resp. podle míry uplatnění opatření na hranici mírného a významného vlivu).

Krátkodobé vlivy jsou spojeny se samotnou realizací záměru, jedná se o obvyklé vlivy hluku ze stavební činnosti a související dopravy. Tyto vlivy se týkají znečištění ovzduší a hluku a jsou tudíž popsány výše. Střednědobé vlivy se nepředpokládají.

#### **6.2.4 VLVY NA POVRCHOVÉ A PODZEMNÍ VODY**

Koridor D216 kříží několik vodních toků. Ve směru od Kounice jsou to – Poříčanský potok, Šembera, Mlýnský potok, Bylanka, Výrovka, Bečvarka, Voděradský potok, Solopyský potok, Švadlenka, Košický



potok, Bedřichovský potok, Chlístovický potok, Zdeslavický potok, Vrchlice, Opatovický potok, Vilémovický potok, Medenický potok, Paběnický potok, Zbožňovský potok, Senetínský potok, Krchlebský potok, Chlumský potok a několik bezejmenných vodotečí. V koridoru D216 se nachází vodní plocha Steklík na Chlístovickém potoce u Chroustkova, část plochy rybníku Katovně na Opatovickém potoce na území obce Opatovice I.

**Obrázek 52: Zásah koridoru D216 záplavového území Bečvářky a Výrovky**



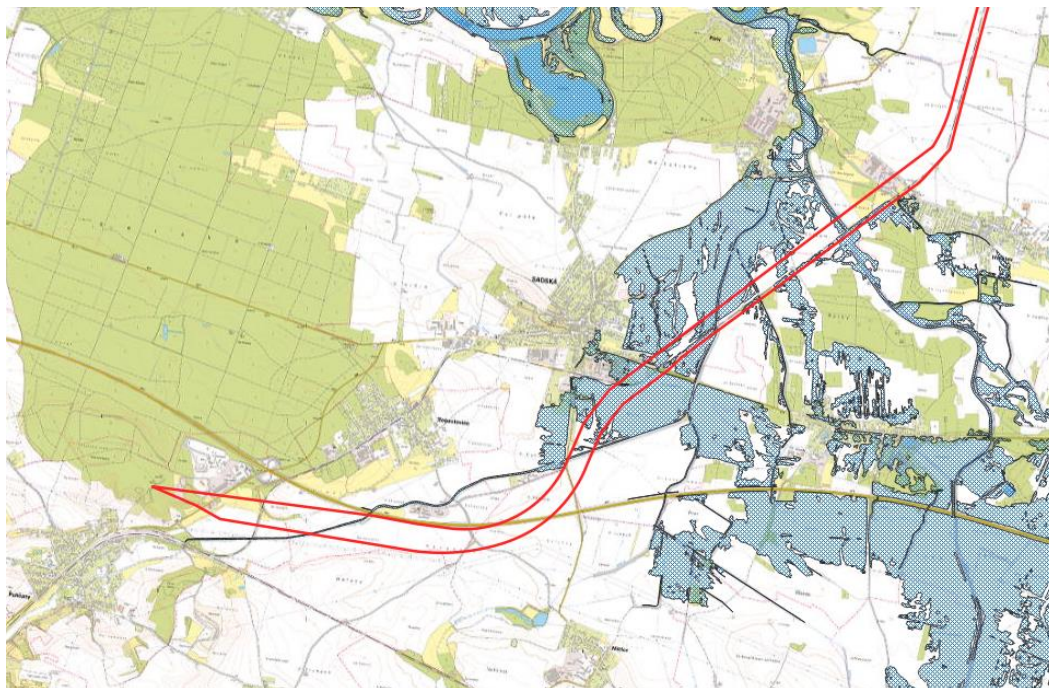
Vymezený koridor D216 je trasován ve vzdálenosti cca 3 – 4 km od vymezených ochranných pásem vodárenské nádrže Vrchlice (viz výkres 2 Vlivy na povrchové a podzemní vody). Vodárenská nádrž Vrchlice, představuje vodní zdroj zásadního významu pro oblast Kutnohorska, Čáslavska a části Kolínska. Přímé ohrožení režimu nebo kvality vody není predikováno a je hodnoceno jako nulové.

Důležitým aspektem ve vztahu k ochraně vodního zdroje Vrchlice je též nenarušení odtokových poměrů v rámci dotčené části jejího povodí, mimo stanovená ochranná pásma. Mimo výše uvedené případy křížení vodních toků vzniká umístěním tělesa liniové dopravní stavby do území riziko vzniku bezodtokých území v úsecích vedených napříč terénními depresiemi přirozeného reliéfu spojené s ovlivněním odtokových poměrů, které může způsobit též snížení únosnosti a stability základového prostředí vlastní stavby. Řešení této problematiky (přemostění nebo propustky v odpovídajících parametrech na základě hydrotechnických výpočtů) přesahuje měřítko podrobnosti ZÚR (§ 36 odst. 3 stavebního zákona). Nicméně se jedná o technicky standardně zvládnutelná řešení a hodnocení SEA nepredikuje vznik negativních vlivů.

Záchyt a zneškodnění znečištěných srážkových vod tělesa stavby, pro kterou je vymezen koridor D216, bude řešen v ucelených dílčích úsecích v závislosti na podélném profilu nivelety drážního tělesa. I tato problematika svojí podrobností přesahuje měřítko ZÚR a s ohledem na ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nemůže být v rámci SEA detailně posouzena. V rámci expertního odhadu významnosti tohoto vlivu SEA vychází z předpokladu aplikace obvyklého (převažujícího) způsobu řešení, který spočívá ve svedení srážkových vod do usazovacích nádrží (k odstranění mechanického znečištění) a vybavených zařízení na záchyt ropných látek. Na základě této úvahy proto klasifikuje tento vliv jako nulový. Rizika spojená s případy ropných havárií jsou řešena na základě zvláštních předpisů, mimo zákonné kompetence nástrojů územního plánování a mimo podrobnost měřítka ZÚR.

Koridor D217 kříží tyto vodní toky (ve směru od Poříčan) – Šembera (několikanásobně), Výrovka, Kopanický potok a několik bezejmenných vodotečí. V koridoru D217 se nenacházejí vodní plochy. Pro vodní toky Šembera a Výrovka je vymezeno nespojité záplavové území Q100 vyhlášené KÚ Středočeského kraje 030255/2019/KUSK. Koridor D217 toto záplavové území překračuje v délce cca 2 200 m.

**Obrázek 53: Zásah koridoru D217 do záplavového území Šembery a Výrovky**



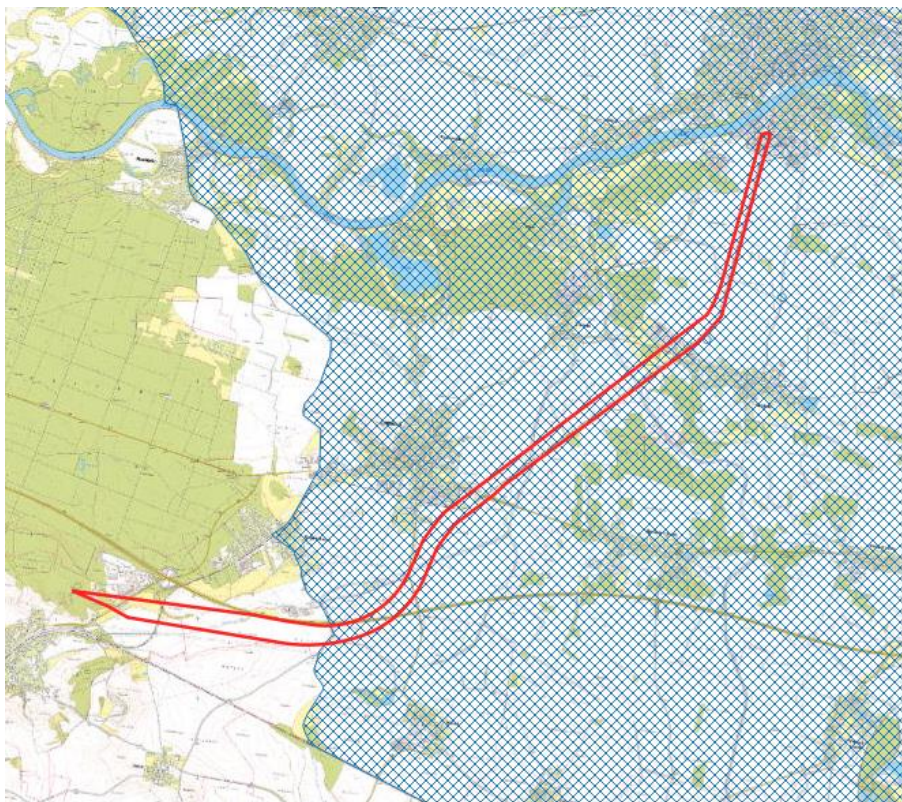
V důsledku umístění a realizace stavby v obou vymezených koridorech může dojít ke změně odtokových poměrů v místech křížení vodních toků (omezení průchodu povodňové vlny) a dále v úsecích, kde bude drážní těleso přecházet terénní deprese přirozeného reliéfu (riziko vzniku bezodtokých depresí). Minimalizace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

V rámci koridoru D216 se nacházejí lokální zdroje podzemní vody se stanoveným OP 1. a 2. stupně na k. ú. Dolní Chvatliny a na k. ú. Chlístovice. Oba zdroje jsou situovány v okrajových částech koridoru. V Dolních Chvatlinách je voda jímána hydrogeologickým vrtem z údolní nivy Voděradského potoka. V Chlístovicích se jedná o jímací zářez v zvodnělé části zvětralinového pláště a zóny přípovrchového rozpojení hornin skalního podkladu. Základním předpokladem minimalizace vlivů je v obou případech nenarušení hydrogeologických poměrů dotčených partií horninového prostředí, které by mohly vést k ovlivnění režimu nebo jakosti těchto vodních zdrojů. V měřítku ZÚR není možné tento vliv přesně kvantifikovat. Závažnost (význam) vlivu se bude odvíjet od navrženého způsobu založení drážního tělesa a s tím spojeného zásahu do horninového prostředí v daném úseku stavby na základě výsledků inženýrskogeologického a hydrogeologického průzkumu provedených v dalších fázích projektové přípravy záměru. Pokud hydrogeologické posouzení v dalších fázích projektové přípravy záměru prokáže nemožnost zajištění ochrany některého z uvedených vodního zdrojů v rozsahu podmínek stanovených vodoprávním rozhodnutím pro jeho ochranná pásma, bude nutné dotčené obci kompenzovat ztrátu této kapacity zajištěním náhradního zdroje.



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

**Obrázek 54: Průchod koridoru D217 ochranným pásmem zdroje přírodních a minerálních vod Poděbrady**



Převážná část koridoru D217 (od Nymburka po Třebostovice – viz Obrázek 54 výše) prochází územím ochranného pásma II. stupně zdrojů přírodních léčivých a minerálních vod lázní Poděbrady (dále jen „PLZ“).

Podmínky ochrany jsou stanoveny v příloze č. 1 Usnesení vlády ČSR ze dne 2. června 1976 č. 127, kterým se tato ochranná pásma stanovují. Ochranné pásmo II. stupně tvoří širší poděbradská oblast, kde je nutná ochrana tlakových poměrů PLZ Poděbrady. Ochranné pásmo zahrnuje celou oblast výskytu uhličitých vod v cenomanu v širším okolí Poděbrad a oblast vysoké tlakové vodivosti severozápadně a severně od města. Zásadní podmínkou ochrany PLZ je nenarušení režimu a jakosti podzemních vod v křídových sedimentech a povrchové vody v kvartérních uloženinách Labe a jeho přítoků v rozsahu území zahrnutého do tohoto ochranného pásma. Pozitivním aspektem je, že cca v úseku Nymburk – Sadská je koridor fixován na těleso stávající železniční trati Poříčany Nymburk. Za předpokladu dodržení této i ostatních podmínek stanovených citovaným Usnesením vlády jsou vlivy koridoru D217 hodnoceny jako málo významné.

Koridor D216 prochází z více než poloviny zranitelnou oblastí, koridor D217 je ve zranitelné oblasti vymezen v celé délce. Z hlediska vlivu na povrchové a podzemní vody je zásah do této oblasti hodnocen jako nulový.

### **6.2.5 VLVY NA ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND**

Využitím koridorů D216 a D217, které jsou předmětem řešení 9A ZÚR SK dojde k záboru ZPF v rozsahu 246,24 ha. Pro koridor D216 činí celkový zábor ZPF 198,85 ha, z toho 135,35 ha půd 1. a 2. třídy ochrany (tj. 68% ). Pro koridor D217 činí celkový zábor ZPF 47,39 ha, z toho 34,62 ha půd 1. a 2. třídy ochrany (tj. 73% ).

Provedený kvalifikovaný odhad záborů ZPF má orientační charakter. Dle § 36 odst. 5 stavebního zákona jsou ZÚR závazné pro pořizování a vydávání územních plánů. V rámci podrobnějších ÚPD a v projektové přípravě staveb proto bude kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro vymezené koridory D216 a D217 dále postupně upřesněn a kvantifikován dle skutečné polohy a rozsahu stavby.

**Tabulka 25: Zábor zemědělského půdního fondu**

Označení koridoru	Celkový zábor ZPF (ha)	Zábor ZPF podle třídy ochrany [ha]					Informace o existenci odvodnění	Informace o existenci závlah
		1	2	3	4	5		
D216	198,85	97,80	37,55	54,24	1,98	7,28	Ano	Ne
D217	47,39	24,50	10,12	0,97	11,80	0,00	Ano	Ne
<b>Celkem</b>		<b>122,30</b>	<b>47,67</b>	<b>55,21</b>	<b>13,78</b>	<b>7,28</b>		

Koridor železnice byl vymezen na základě Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati, Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 12/2020, která vyhodnotila možné varianty vedení trasy VRT z hlediska potřeby, proveditelnosti a průchodnosti. Poslední jmenované hledisko sledovalo dopad na chráněná území, skladebné části ÚSES či půdní a lesní fond. Varianta vymezená 9. aktualizací ZÚR SK byla vyhodnocena jako celkově nejvýhodnější a vymezení koridoru železnice respektuje zásady plošné ochrany ZPF dle zákona o ochraně zemědělského půdního fondu.

Odhad předpokládaných záborů zemědělského půdního fondu dosahuje u koridoru D216 takřka 200 ha vzhledem k tomu, že délka trasy zasahující do ZPF čítá 50 kilometrů. V případě koridoru D217 se jedná o délku necelých 12 kilometrů, což odpovídá odhadovanému záboru půdy v rozsahu necelých 48 ha.

S ohledem na technické parametry vedení trasy VRT (sklonové poměry a poloměr oblouků) a fyzicko-geografické podmínky nebylo možné v území zasaženém koridorem železnice eliminovat zábory nejvyšších půd dle třídy ochrany, je však nutno konstatovat, že skutečné reálné zábory budou nižší. Organizace půdního fondu a síť zemědělských komunikací budou trati narušeny. Vlivy koridorů D216 a D217 na ZPF jsou hodnoceny jako mírně až významně negativní.

## 6.2.6 VLIVY NA LESY

Naplněním koncepce 9A ZÚR SK dojde k záboru pozemků určených k plnění funkce lesa v důsledku využití koridoru D216. Koridor D216 zasahuje do pozemků určených k plnění funkce lesa v délce cca 3,5 kilometrů, což při předpokládané šířce koridoru 40 metrů znamená celkový zábor PUPFL v rozsahu cca 14,23 ha. Trasa koridoru navržená podle studie proveditelnosti obchází většinu větších lesních celků. K významnější fragmentaci lesních komplexů dochází v prostoru lesního komplexu mezi Petrovicemi I a Zbýšovem.

**Obrázek 55: Průchod koridoru D216 lesním porostem mezi Petrovicemi I a Zbýšovem**





Využití koridoru D217 nebude spojeno se zábořem PUPFL.

Oba koridory zasahují do pásma vymezeného 50 m od okraje lesa.

Vliv 9A ZÚR SK na pozemky určené k plnění funkcí lesa je hodnocen jako mírně až významně negativní z důvodu záboru PUPFL v důsledku využití koridoru D216. Vliv koridoru D217 je hodnocen jako nulový.

## 6.2.7 VLIVY NA HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ A PŘÍRODNÍ ZDROJE

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

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

V případě obou nevýhradních ložisek se nejedná o střet ve smyslu Horního zákona, neboť tato ložiska jsou součástí dotčených pozemků<sup>4</sup>. V tomto smyslu je vliv hodnocen jako málo významný až zanedbatelný (0/-1), a to i přesto, že posuzovaný koridor zasahuje do plochy obou ložisek poměrně výrazně. Upřesnit vymezení koridoru z tohoto důvodu není nezbytné. Naopak doporučujeme prověřit kvalitativní parametry obou ložisek z hlediska případné využitelnosti pro stavbu drážního tělesa (násypové zeminy).

Koridoru D216 minimálně kontaktuje okraj CHLÚ Solopysky u Kutné Hory vymezený pro výhradní ložisko stavebního kamene (ID16600000). Vlastní bloky zásob užitkové suroviny jsou vymezeny v západní části CHLÚ a jejich případné využití nebude vymezením a využitím koridoru zásadním způsobem znemožněno ani ztíženo<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> § 7 zák. č. 44/1988 Sb., horní zákon, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>5</sup> § 16 odst. 2 horního zákona.

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

okrajově zasahuje do nevýhradního ložiska – štěrkopísků Nymburk. V rámci zpřesnění koridoru lze tento vliv vyloučit. Stejně jako v případě výše uvedených nevýhradních ložisek se nejedná o střet ve smyslu Horního zákona, neboť tato ložiska jsou součástí dotčených pozemků<sup>6</sup>.

Koridory D216 a D217 nezasahují do sesuvných území. V rámci koridoru D216 se nachází území s výskytem důlních děl menšího rozsahu na hranici obcí Dobrovítov a Zbýšov. Jedná se o pozůstatky historické těžby zlata (propadliny, haldy) ukončené nejpozději v 16. století. Rozsah důlních děl není s ohledem na nedostatečnou dokumentaci přesně vymezen. Z tohoto důvodu bude nutné tomuto aspektu věnovat pozornost v rámci inženýrsko-geologického průzkumu daného úseku stavby. S ohledem na předpokládané stáří důlních děl a geologickým poměrům dotčeného území jsou případné vlivy hodnoceny jako málo významné až zanedbatelné.

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

## 6.2.8 VLIVY NA FAUNU, FLÓRU, BIODIVERZITU A EKOSYSTÉMY

Využitím vymezených koridorů D216 a D217 dojde ke vzniku nové významné antropogenní linie v krajině. Ovlivněny budou stanovištní podmínky, prostupnost území pro biotu, konektivita území.

Koridory D216 a D217 nejsou v kontaktu se zvláště chráněnými územími a lokalitami soustavy Natura 2000 – evropsky významnými lokalitami, ptačími oblastmi. Nejbližší součástí soustavy Natura 2000 je EVL Milčice (kód CZ0210719, vzdálenost 0,6 km), jejímž předmětem ochrany je evropské stanoviště Petrifikující prameny s tvorbou pěnovců (Cratoneurion). Vzhledem k uvedené vzdálenosti a povaze navrhované změny není předpokládán ovlivnění tohoto území. Krajský úřad Středočeského kraje ve svém stanovisku ve smyslu § 77 a vyloučil významný vliv aktualizace č. 9 na předměty ochrany a celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí. Stanovisko je uvedeno v kap. 5 této dokumentace.

V rámci vymezeného koridoru D216 jsou evidovány tyto památné stromy:

- Hrušeň na Babyku (k. ú. Kounice) – výška 14 m, obvod 260 cm,
- Dub letní (k. ú. Svojšice) – výška 33 m, obvod 542 cm
- Lípy u Pučer (k. ú. Pučery) – skupina stromů.

Vzhledem k šířkovým parametrům vymezeného koridoru v místech jejich výskytu, je možné upřesnit směrové řešení trasy v předmětných úsecích s vyloučením jakýchkoliv negativních vlivů na tyto památné stromy.

Sledované koridory nejsou v kontaktu s významnými krajinnými prvky registrovanými.

Koridory D216 a D217 zasahují do významných krajinných prvků ze zákona – vodní toky a jejich nivy, vodní plochy a lesy.

Koridor D216 kříží tyto skladebné prvky ÚSES:

- Regionální biokoridor **RK1236 Klučov – Tuchoraz** vymezený tokem a údolní nivou Šembery na území obce Klučov
- Regionální biocentrum **RC958 Svojšická Bažantnice** vymezené v ploše Svojšické bažantnice, vodních ploch, polní a lesních ekosystémů na území obce Svojšice

---

<sup>6</sup> § 7 zák. č. 44/1988 Sb., horní zákon, ve znění pozdějších předpisů.

- Regionální biokoridor **RK1292 Podbečvářský mlýn-RK 1293** vymezený v ose bezejmenné vodoteče a přes polní ekosystém (nefunkční RBK) na území obce Bečváry
- Regionální biokoridor **RK1293 Dobřeňský les-Na soutoku** vymezený přes polní a lesní společenstva severně od Dobřeňského lesa a regionální biocentrum **RC1846 Dobřeňský les** vymezené v ploše Dobřeňského lesa na území obce Suchdol
- Regionální biokoridor **RK1294 Dobřeňský les – Švadlenka** vymezený v ose toku Švadlenka na území obce Vidice
- Regionální biokoridor **RK1295 Švadlenka-Opatovický les** vymezený v ose říčky Vrchlice na území obce Chlístovice a Černín
- Regionální biokoridor **RK1305 Paběnický les-Řeplice** vymezený v ose Paběnického potoka a okrajově zásah do regionálního biocentra **RC1714 Paběnický les**, které sleduje Paběnický potok a jeho hluboce zaříznuté údolí na území obce Petrovice
- **RK1316 Opatovice-Chraňbožský les** vymezený v ose vodního toku Kejnárka – ke střetu dochází na území obce Čejkovice

Koridor D217 kříží tyto skladebné prvky ÚSES:

- Regionální biocentrum **RC1025 Kersko I** vymezené v prostoru lesního komplexu západně od Třebestovic na území Poříčan;
- 2 x Regionální biokoridor **RK1234 Kersko I-Šembera** vymezený v ose vodního toku Šembery na území obce Třebestovice a Sadská;
- Regionální biokoridor **RK1239 Šembera-K 10** vymezený v ose vodního toku Šembery na území obcí Sadská a Kostelní Lhota;
- Nadregionální biokoridor **NK10 Stříbrný vrch – Polabský chlum** na území obce Zvěříněk a Hořátev.

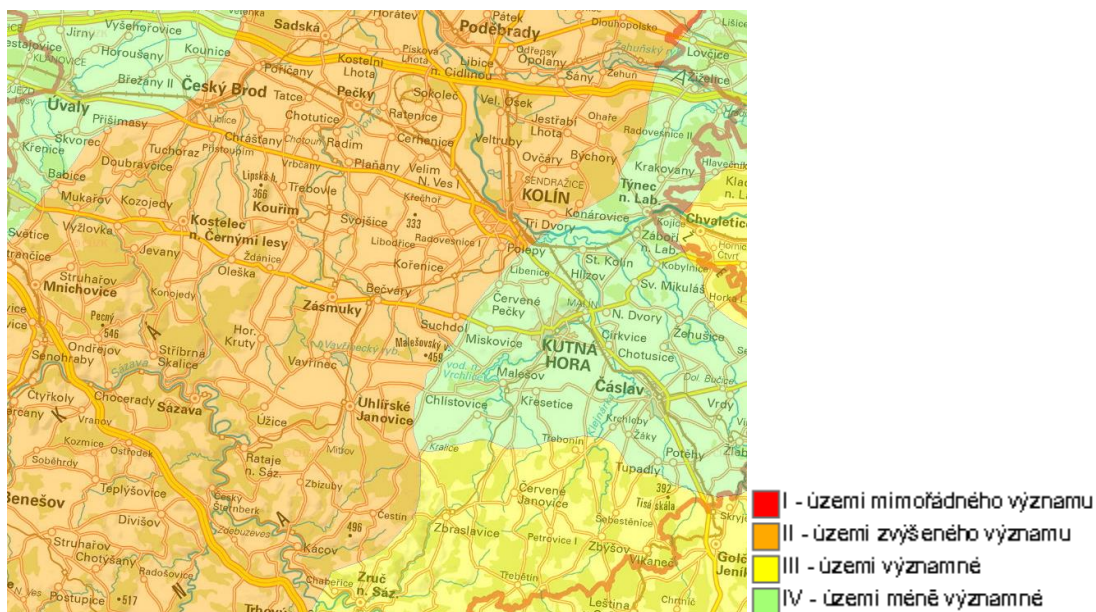
Bez realizace opatření k minimalizaci vlivů dojde v důsledku umístění staveb v obou vymezených korytech k přerušení spojitosti systému ÚSES, snížení rozsahu ploch dotčených segmentů a k oslabení jeho funkčnosti včetně zhoršení podmínek pro migraci bioty, ve vybraných úsecích zvýrazněné realizací souvisejících opatření (oplocení trati, protihlukové stěny).

Z těchto důvodů je nutné v dalších stupních projektové přípravy záměru upřesněním trasy minimalizovat rozsah zásahů do dotčených segmentů ÚSES s cílem zachování jejich nezbytných prostorových parametrů garantujících jejich funkčnost a v rámci technického řešení zajistit prostupnost drážního tělesa pro biotu.

V důsledku výše uvedeného může docházet k přímé likvidaci různě ekologicky cenných biotopů a k vytvoření ekologické bariéry tělesem železnice, která omezuje nebo dokonce znemožňuje migraci organismů, zejména velkých savců. Území dotčené využitím koridoru je zařazeno mezi území zvýšeného významu z hlediska výskytu a migrace velkých savců a zároveň kříží biotopy vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců (viz Obrázek 56 a Obrázek 57 níže).

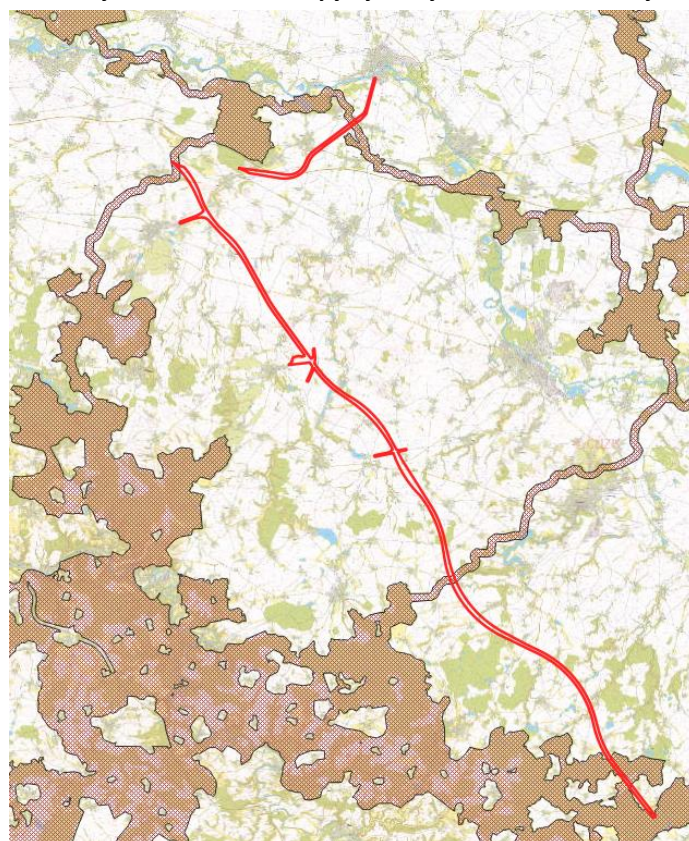
**Obrázek 56: Kategorizace významnosti území z hlediska výskytu a migrace velkých savců**





Zdroj: <https://geoportal.gov.cz>

**Obrázek 57: Střet hodnocených koridorů s biotopy vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců**



biotopy vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců

Výstavbou železniční trati dojde také ke změně ekologických podmínek okolního prostředí a tím i ke změnám druhového složení biocenóz a k ohrožení významných krajinných segmentů, resp. jejich funkcí (půdoochranná, hydrologická, mikroklimatická, homeostatická, apod.).



Zvýšením hlukové hladiny provozem vlakových souprav dojde v okolí trati ke zvýšení hladiny hluku, k omezení funkcí blízkých refugií živočichů – ke změnám ekologických podmínek okolního prostředí a tím i ke změnám druhového složení biocenóz.

Liniové stavby jsou ohniskem šíření řady invazních druhů (např. trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*), rukevník východní (*Bunias orientalis*), celík kanadský a obrovský (*Solidago canadensis*, *S. gigantea*), na vlhčích místech javor jasanolistý (*Acer negundo*), z bylinných druhů pak turan roční (*Erigeron annuus*), netýkavka malokvětá (*Impatiens parviflora*). Invazní druhy zásadně ovlivňují druhovou skladbu původních ekosystémů.

### 6.2.9 VLIVY NA KRAJINU, KRAJINNÝ RÁZ

Koridory jsou vymezeny v zemědělské až lesozemědělské krajině. Reliéf dotčeného území je rovinatý až mírně zvlněný. V jižní části koridoru D216 je modelace reliéfu výraznější, krajina má charakter pahorkatiny. Směrem k jihu vzrůstá krajinná heterogenita, zvyšuje se zastoupení lesních porostů a prvků drobné krajinné zeleně. Krajina, kterou jsou koridory trasovány, je převážně vizuálně otevřená, s velkým měřítkem členění intenzivně využívaných zemědělských ploch. Podíl lesů je vyšší v jižní až jihovýchodní části dotčeného území, ve směru k hranicím kraje Vysočina. V krajině se nacházejí převážně menší sídla původně zemědělského charakteru.

Kultivovaná zemědělská krajina po staletí intenzivně obhospodařovaná se v krajinných scénériích projevuje stopami historického členění osami cest a mezí s liniovou zelení (alejemi) a se soustavou hospodářských dvorů, často umístovaných na vizuálních osách krajiny. Krajina se vyznačuje množstvím architektonických dominant kostelů, kaplí a hospodářských dvorů. Vodní prvky hrají v krajinném rázu oblasti spíše podružnou roli. Jsou tvořeny prameny, malými i velkými potoky, nečetnými malými i středně velkými rybníky.

Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu. V širším zájmovém území, ve kterém jsou vymezeny koridory D216 a D217, nejsou vyhlášena velkoplošná chráněná území či přírodní parky, tj. území chráněná ve smyslu §12 zákona č. 114/1992 Sb., ve kterých se nacházejí významné krajinné hodnoty.

V měřítku předkládaného hodnocení byly identifikovány potenciální vlivy ve vztahu k prvkům krajinné zeleně, které jsou v zemědělské až lesozemědělské krajině významnou krajinnou hodnotou. Využitím koridoru D216 dojde k fragmentaci významného lesního porostu mezi Petrovicemi I a Zbýšovem. Další přírodní charakteristikou krajinného rázu, která bude využitím koridoru dotčena, jsou drobné vodní toky a jejich nivy a údolí.

V bezprostřední blízkosti vymezených koridorů nejsou vyhlášena území v zájmu památkové péče, ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Nelze vyloučit vlivy na drobné sakrální památky v krajině. Kulturní dominanty nebudou využitím koridoru dotčeny, nebude ovlivněn jejich vizuální projev v krajině. Koridor D216 a D217 prochází regiony lidové architektury. Architektonické hodnoty tohoto území dotčeny v důsledku využití nebudou.

Využitím vymezených koridorů D216 a D217 dojde k prohloubení procesu urbanizace krajiny v dotčeném území. Zejména severní část koridoru D216 a celý koridor D217 jsou trasovány územím, jehož charakter je významně ovlivněn blízkostí hlavního města Prahy a významných regionálních center (Nymburk, Kutná Hora). Území je již v současné době významně ovlivněno urbanizačními aktivitami. Vložením nové antropogenní linie do krajiny dojde k posílení tohoto procesu. Významná antropogenní nepropustná bariéra významně ovlivní charakter a vnímání krajiny.

Ještě významnější vlivy tohoto charakteru lze predikovat zejména v případě koridoru D216. Koridor je ve své jižní polovině trasován poměrně harmonickou lesozemědělskou krajinou, menšího měřítka, s harmonickým vztahem drobných sídel a krajinného rámce. Území v jižní části koridoru D216 je méně

ovlivněnou antropogenními aktivitami, má venkovský lesozemědělský charakter. Vznik nové antropogenní linie doprovázené oplocením a dlouhými protihlukovými stěnami dojde k ovlivnění charakteru krajiny. Dojde k ovlivnění estetických hodnot krajiny.

V důsledku využití navrhovaných koridorů dojde k omezení prostupnosti krajiny pro člověka. Budou přerušeny turistické trasy, polní a lesní cesty zajišťující prostupnost krajiny pro pěší a cyklisty.

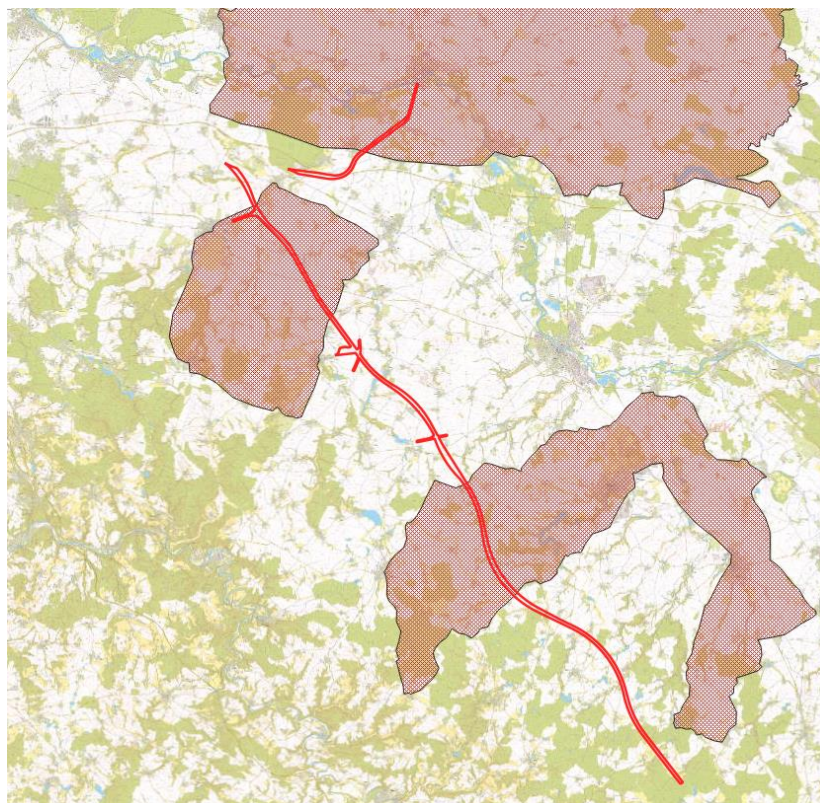
## 6.2.10 VLIVY NA KULTURNÍ, HISTORICKÉ, ARCHITEKTONICKÉ A ARCHEOLOGICKÉ DĚDICTVÍ

Území České republiky je dle pravděpodobnosti výskytu archeologických nálezů rozděleno do 4 kategorií:

Kategorie	Charakteristika
I	území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů;
II	území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují nebo byl prokázán zatím jen nespolehlivě; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů 51 - 100 %;
III	území, na němž nebyl dosud rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a ani tomu nenasvědčují žádné indicie, ale jelikož předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů (veškeré ostatní/zbývající území státu kromě kategorie IV). UAN III není evidováno v SAS ČR;
IV	území, na němž není reálná pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů (veškerá území, kde byly odtěženy vrstvy a uloženiny nad předčtvrtohorním geologickým podložím).

Vymezené koridory D216 a D217 se dotýkají všech těchto kategorií. Podmínkou využití koridorů je proto zajištění zpracování archeologických průzkumů ve smyslu zákona o státní památkové péči.

**Obrázek 58: Střet koridorů D216 a D217 s regiony lidové architektury**



Zdroj: ÚAP Středočeského kraje

Využitím vymezených koridorů nedojde k ovlivnění národních kulturních památek a památkových zón a rezervací. Tyto hodnoty chráněné ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění nejsou v koridorech D216 a D217 ani jejich blízkosti přítomny.

Koridory zasahují do území zařazených mezi regiony lidové architektury (RLA). Regionem lidové architektury se myslí rozsáhlejší území, se zvýšeným výskytem hodnotných objektů lidové architektury (stavby, soubory staveb, prvky typu drobná architektura, sochy) dochovaných ve svém tradičním výrazu a v rámci hmotové a urbanistické skladby nebo materiálové charakteristiky. Koridor D216 prochází v délce cca 10 km regionem lidové architektury Českobrodsko a v délce cca 8 km regionem lidové architektury Kutnohorsko. Koridor D217 prochází v délce cca 6 km RLA Nymbusko a Městečko.

Využitím koridorů může dojít k ovlivnění harmonických vztahů mezi objekty lidové architektury a okolní krajinou.

Jiné vlivy na kulturní, historické, architektonické a archeologické dědictví provedeným hodnocením identifikovány nebyly.

### 6.2.11 VLIVY NA HMOTNÝ MAJETEK

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

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

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

Vlivy na hmotný majetek jsou u obou koridorů hodnoceny jako mírně negativní (-1). S výjimkou vlivu ve vztahu k objektu v k. ú. Chlístovice (koridor D216). Šířkové uspořádání koridoru umožňuje minimalizaci vlivu na hmotný majetek.

## 6.3 Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů

### METODIKA VYHODNOCENÍ KUMULATIVNÍCH A SYNERGICKÝCH VLIVŮ

Předmětem hodnocení jsou koridory D216 pro trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje a D217 pro trať (spojku) VRT Nymburk. Hodnocení odpovídá míře podrobnosti, která je dána měřítkem grafické části 9AZÚR SK (měřítko 1 : 100 000).

#### 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.

Kumulativní a synergické vlivy byly hodnoceny na základě zhodnocení stávající zátěže území a bylo vyhodnoceno, jak bude v důsledku využití vymezeného koridoru/plochy ovlivněna (prohloubena) zátěž území.

Sledovány jsou vlivy koncepce 9A ZÚR SK na:

- klima, ovzduší – imisní zátěž území;
- obyvatelstvo a zdraví – plochy zástavby, míra hlukové zátěže;
- povrchové a podzemí vody – vodní toky, vodní plochy, vodní zdroje, ochranné pásmo vodního zdroje, záplavové území  $Q_{100}$ , aktivní zóna záplavového území, chráněná oblast přirozené akumulace vod, citlivé a zranitelné oblasti
- zemědělská půda – třídy ochrany ZPF;
- lesy - plochy PUPFL, pásmo 50 m od okraje lesa;
- horninové prostředí – chráněná ložisková území, dobývací prostory, nevýhradní ložiska nerostných surovin, sesuvná území
- příroda a krajina – zvláště chráněná území přírody, lokality Natura 2000 – evropsky významné oblasti, přírodní parky, ÚSES regionální a nadregionální úrovně; VKP, charakter krajiny, migrační prostupnost, prostupnost krajiny pro obyvatele, krajinný ráz
- kulturní a historické hodnoty území, hmotné statky, využití území, památkové zóny, národní kulturní památky, nemovité kulturní památky, území s archeologickými nálezy, plochy zástavby, způsob využití území

Podkladem pro hodnocení stávajícího stavu území (stávající zátěže) byly informace uvedené v kap. 3., 4. a 5 dokumentace SEA 9A ZÚR SK.

V kapitole 3. jsou uvedeny údaje o současném stavu sledovaných složek životního prostředí. V kapitole 4 jsou popsány charakteristiky ŽP, které by mohly být uplatněním 9A ZÚR SK významně negativně ovlivněny, tj. která ze složek ŽP může být potenciálně negativně dotčena (složková analýza). V rámci provedené prostorové analýzy bylo sledováno, do které oblasti jsou koridory vymezené 9A ZÚR SK vkládány, jaká je stávající míra zátěže jednotlivých složek životního prostředí a jaké záměry jsou v tomto území připravovány.

Následně bylo provedeno hodnocení koridorů D216 a D217 s cílem identifikace rizika vzniku kumulativních a synergických vlivů.

V případě identifikace rizika vzniku negativních kumulativních a synergických vlivů byla provedena jejich klasifikace a identifikované vlivy byly okomentovány.

Hodnocení je zpracováno za použití zásady předběžné opatrnosti.

#### **Způsob hodnocení:**

- 2**    potenciálně významný negativní vliv
- 1**    potenciálně mírně negativní vliv
- 0**     bez vlivu/zanedbatelný vliv
- +1**    potenciálně pozitivní vliv
- +2**    potenciálně významný pozitivní vliv
- ?**     vliv nelze vyhodnotit



## **2 – potenciálně významný negativní vliv**

Využití vymezeného koridoru může být spojeno s významným negativním kumulativním či synergickým vlivem na danou složku životního prostředí. V území, do kterého je koridor vymezen, je kvalita složky životního prostředí, ke které byl vliv identifikován již významně zatížena. Potenciálně významně negativní vliv je také hodnocen v případě, že v dotčeném území je připravována realizace několika záměrů a jejich společné působení může významně negativně ovlivnit některou ze složek životního prostředí.

### **-1 - potenciálně mírně negativní vliv**

Využití vymezeného koridoru může být spojeno s negativním kumulativním či synergickým vlivem na danou složku životního prostředí. V území, do kterého je koridor vymezen, je kvalita složky životního prostředí, ke které byl vliv identifikován již zatížena. Potenciálně mírně negativní vliv je také hodnocen v případě, že v dotčeném území je připravována realizace několika záměrů a jejich společné působení může mírně negativně ovlivnit některou ze složek životního prostředí.

### **0 - bez vlivu/zanedbatelný vliv**

V měřítku zpracování nebyl identifikován kumulativní či synergický vliv na danou složku životního prostředí, resp. na základě expertního odhadu zpracovatel nepředpokládá ovlivnění sledovaných environmentálních limitů/charakteristik. Dotčeném území nejsou připravovány záměry, které by ve spojení s hodnoceným koridorem mohly vést ke vzniku kumulativního či synergického vlivu na danou složku životního prostředí.

### **+1 - potenciálně pozitivní vliv**

Využití vymezeného koridoru pozitivně ovlivní danou složku životního prostředí/environmentální charakteristiky dotčeného území.

### **+2 - potenciálně významný pozitivní vliv**

Využití vymezeného koridoru významně pozitivně ovlivní danou složku životního prostředí/environmentální charakteristiky dotčeného území.

V případě identifikace rizika vzniku kumulativních a synergických vlivů byla navržena opatření k vyloučení či minimalizaci zjištěných vlivů. Tato opatření byla stanovena na základě výsledků hodnocení uvedených v podkladových tabulkách zjištěných vlivů (viz kap. 15 Přílohy) a následně pak v kap. 8 resp. kap. 11 této dokumentace. Za účelem zajištění sledování dopadů koncepce na životní prostředí jsou v kap. 10 navrženy monitorovací ukazatele. Tyto ukazatele jsou stanoveny pro složky životního prostředí, u nichž byl identifikován potenciálně negativní vliv.

## **VÝSLEDKY VYHODNOCENÍ KUMULATIVNÍCH A SYNERGICKÝCH VLVŮ**

Sledované koridory D216 a D217 jsou vkládány do území, které lze považovat za oblast s rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů. Jedná se o území významně ovlivněné urbanizačními aktivitami, území s významným podílem urbanizovaných ploch a hustou sítí dopravní a technické infrastruktury. Prostor, do kterého je vkládán koridor D216 je zejména v jeho jižní polovině urbanizačními tlaky zatížen v menší míře. I zde však dochází k ovlivňování kvality složek životního prostředí v důsledku využívání území člověkem.

V širším zájmovém území vymezeného koridoru D216 jsou Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje ve znění aktualizace č. 1 a 2 vymezeny koridory pro záměry v oblasti silniční a železniční dopravy, technické infrastruktury a protipovodňové ochrany. Přehled koridorů je uveden v kapitole 4.2. Graficky jsou zobrazeny ve výkresové části této dokumentace, výkres č. 6

Provedeným hodnocením bylo identifikováno kumulativní a synergické vlivy ve vztahu k těmto složkám životního prostředí a veřejnému zdraví:

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

## **Hluk a obyvatelstvo**

V případě vlivů na obyvatelstvo je vhodné nejprve posoudit otázku synergických vlivů. Synergické vlivy na obyvatele (resp. lidské zdraví) by teoreticky bylo možné uvažovat u společného působení hluku a ovzduší v případě, že by oba faktory působily na stejný orgánový systém nebo vyvolávaly obdobný zdravotní efekt. Avšak jak je uvedeno v kap. 6.2., pro hluk z provozu železničních tratí nejsou v současnosti prokázány přímé účinky na lidské zdraví, pouze účinky obtěžování a rušení spánku. Jelikož právě u těchto účinků naopak nelze uvažovat vlivy znečištění ovzduší, nepřipadají synergické vlivy v úvahu.

Relevantními jsou naopak kumulativní vlivy hluku z různých zdrojů, avšak i zde se vyskytují určité metodické obtíže. V případě společného působení hluku z VRT s hlukem z jiné železniční trati je kumulativní vliv bez problémů hodnotitelný. Avšak pro posouzení společného působení hluku z různých typů zdrojů (např. z železniční a silniční dopravy) není k dispozici metodický podklad. Autorizační návod SZÚ k hodnocení zdravotního rizika expozice hluku naopak výslovně uvádí, že hodnotit kombinované působení hluku z různých zdrojů není aktuálně možné vzhledem k nedostatku důkazů o tomto působení. V následujícím přehledu jsou lokality potenciálních kumulací diskutovány, nicméně je nutno mít na paměti výše uvedenou skutečnost. Rovněž platí, že potenciální kumulativní vlivy zde nastávají na úrovni obtěžování a rušení spánku, nejedná se o vlivy ve smyslu přímého poškození zdraví.

Dále platí, že za lokalitu s potenciálním výskytem kumulativních vlivů jsou považována místa křížení VRT s jinými liniovými zdroji hluku (železnice, silnice) při současném přiblížení k obytné zástavbě, přičemž jsou s ohledem na úroveň vyhodnocení uvažovány jen stavby nadmístního významu. Kumulace s hlukem ze stacionárních zdrojů není uvažována z důvodu zcela odlišného charakteru působení a také proto, že rozdíly v úrovni hlukových limitů jsou tak velké, že pokud stacionární zdroj plní příslušné limity, kumulativní vliv je z principu vyloučen. Ve výběru silničních komunikací byla zohledněna jejich poloha vůči zástavbě a u stávajících silnic též dopravní zatížení. Lokality potenciální kumulace jsou pak uvedeny v následujícím přehledu.

### **a) stávající železniční trati**

Koridor D216:

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

Koridor D217:

- Sadská – jižní část, trať 060

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

Koridor D216:

- Poříčany, D202 – koridor VRT Praha – Poříčany

Koridor D217:

- Poříčany, D202 – pokračování VRT směrem na Prahu (kumulace ve smyslu navýšení počtu spojů na D202)
- Nymburk, D322 dle rozpracované A3 ZÚR SK – koridor pro modernizaci železnice Kolín – Děčín

### **c) stávající dálnice a silnice**

Koridor D216:

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

Koridor D217:

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

### **d) plánované silnice – podle ZÚR SK včetně rozpracovaných aktualizací**

Koridor D216:

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

Koridor D217:

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

V případě potenciálních kumulací s železničními tratěmi platí, že je nutno splnit limity pro hluk z železniční dopravy při uvažování provozu na všech tratích v dané lokalitě. U více tratí je hygienický limit určen podle hluku z provozu na trati, který je v území dominantní. Ten poté platí pro dotčenou chráněnou zástavbu v celé lokalitě, kde posuzované zdroje hluku působí.

V případě potenciálních kumulací se silniční dopravou je situace složitější, neboť nelze stanovit společnou limitní hodnotu (hygienický limit je legislativou stanoven pro jednotlivé typy dopravy zvlášť). V těchto případech je nutno pro danou lokalitu zpracovat detailní akustickou studii, zahrnující všechny zdroje hluku v území, a následně vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví. Na základě těchto podkladů je pak nutno v součinnosti s orgánem ochrany veřejného zdraví zajistit opatření pro minimalizaci negativních dopadů na veřejné zdraví z posuzovaných stávajících i navrhovaných zdrojů hlukové zátěže v území. Na základě podrobné akustické studie je nutné zejména vyloučit situace, kdy by vlivem umístění VRT docházelo k nárůstu hlukové zátěže v již nadlimitně zatíženém území (např. vlivem odrazů od protihlukových stěn nebo jiné doprovodné infrastruktury). Dále je nutno zohlednit přítomnost ostatních zdrojů hluk v lokalitě při upřesnění trasy trati v rámci koridoru.

(Obecně jsou pak z hlediska kumulativních vlivů hluku velmi problematické lokality, kde dochází k „obklíčení“ sídla větším počtem zdrojů hluku, z nichž každý na hranici zástavby přesně splňuje hlukové limity, avšak taková lokalita nebyla v rámci koridorů D216 a D217 identifikována.)

### **Půda**

Využitím koridorů D216 a D217, které jsou předmětem řešení 9A ZÚR SK dojde k záboru ZPF v rozsahu 246,24 ha. Pro koridor D216 činí celkový zábor ZPF 198,85 ha, z toho 135,35 ha půd 1. a 2. třídy ochrany (tj. 68%). Pro koridor D217 činí celkový zábor ZPF 47,39 ha, z toho 34,62 ha půd 1. a 2. třídy ochrany (tj. 73%).

Na území Středočeského kraje je připravována řada záměrů místního a nadmístního významu, jejichž realizace je spojena s významným nárůstem záboru ZPF. Toto tvrzení je dokladováno kvalifikovaným odhadem záboru ZPF v ZÚR SK a jejich zpracovaných aktualizacích.

#### *Zásady územního rozvoje Středočeského kraje (2011)*

- Zábor ZPF celkem 2 731,49 ha, z toho 735,26 ha půdy I. třídy ochrany a 501,75 ha půdy II. třídy ochrany

#### *Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (2015)*

- Zábor ZPF celkem 340,23 ha, z toho 62,54 ha půdy I. třídy ochrany a 71, 54 ha půdy II. třídy ochrany

#### *Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (2018)*

- Zábor ZPF celkem 216,8 ha, z toho 168,2 ha půdy I. třídy ochrany a 9,1 ha půdy II. třídy ochrany

Identifikované kumulativní a synergické vlivy ve vztahu k ZPF jsou hodnoceny jako mírně až významně negativní (-1/-2).

Není navrženo žádné kompenzační opatření. Vlivy na půdu (ZPF) nelze kompenzovat. Není navrženo žádné speciální monitorování kumulativních a synergických vlivů na ZPF. Pravidla monitorování vlivů na životní prostředí jsou navržena v kapitole 10. Stanovení monitorovacích ukazatelů (indikátorů) vlivu koncepce na životní prostředí pokrývají dostatečně i monitorování kumulativních a synergických vlivů na půdu.

### **Povrchové a podpovrchové vody**

Naplněním koncepce 9A ZÚR SK dojde k dalšímu nárůstu zpevněných ploch v širším zájmovém území, které ve spojení se stávajícími zpevněnými plochami a využitím koridorů navrhovaných Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje ve znění aktualizace č. 1 a 2 významně ovlivní režim odtoku srážkových vod a podmínky jejich retence v širším zájmovém území. Tento kumulativní vliv je hodnocen jako mírně negativní (-1).

Není navrženo žádné kompenzační opatření k omezení identifikovaných kumulativních vlivů. V rámci zpracovaného hodnocení bylo navrženo opatření požadující vyloučení omezení průchodu povodňové vlny, resp. zajištění zachování odtokových poměrů v území. Opatření je uvedeno v kapitole 8. této dokumentace. Pravidla monitorování vlivů na životní prostředí jsou navržena v kapitole 10. Stanovení monitorovacích ukazatelů (indikátorů) vlivu koncepce na životní prostředí pokrývají dostatečně i monitorování kumulativních a synergických vlivů na vodu (povrchové a podpovrchové vody).

Ve vztahu k nenarušení ochranných podmínek vodárenské nádrže Vrchlice bylo hodnoceno potenciální kumulativní působení několikanásobného křížení vodních toků hodnoceného koridoru D216, které se nacházejí v povodí VN Vrchlice. Stanovit jejich přesný počet není v měřítku ZÚR možné a musí být předmětem řešení v navazujících fázích projektové přípravy stavby, včetně jeho posouzení v procesu EIA. Hodnocení SEA proto vychází z předpokladu, že v důsledku naznačeného řešení nedojde z kvantitativního hlediska k zásadnímu omezení přítoku povrchových a mělkých podzemních vod do vodní nádrže a tento kumulativní vliv hodnotí jako nulový.

Záchyt a zneškodnění znečištěných srážkových vod tělesa stavby bude řešen v ucelených dílčích úsecích v závislosti na podélném profilu nivelety drážního tělesa. Tato problematika svojí podrobností přesahuje měřítko ZÚR a s ohledem na ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona nemůže být v rámci SEA detailně posouzena. V rámci expertního odhadu významnosti tohoto vlivu SEA vychází z předpokladu aplikace obvyklého (převažujícího) způsobu řešení, který spočívá ve svedení srážkových vod do usazovacích nádrží (k odstranění mechanického znečištění) a vybavených zařízení na záchyt ropných látek. Na základě této úvahy proto klasifikuje tento vliv jako nulový z hlediska jednotlivého i kumulativního



působení. Rizika spojená s případy ropných havárií jsou řešena na základě zvláštních předpisů, mimo zákonné kompetence nástrojů územního plánování a mimo podrobnost měřítko ZÚR.

### **Flóra, fauna a biologická rozmanitost**

Koncepce 9A ZÚR SK vytváří podmínky pro vložení nových významných antropogenních linií do krajiny. Využitím vymezených koridorů dojde k dalšímu snížení rozlohy přírodních a přírodě blízkých biotopů. V důsledku urbanizace krajiny, dochází ke snižování rozlohy ekosystémů pozitivně ovlivňujících ekologickou stabilitu a biologickou diverzitu. 9A ZÚR SK tento trend zesiluje. Míra tohoto vlivu je hodnocena jako mírně až významně negativní (-1/-2).

Ve spojení se stávajícími silnicemi a železničními tratěmi a záměry navrhovanými dochází a dojde k zásadnímu ovlivnění podmínek pro migraci bioty. Území je zásadně fragmentováno, hustota migračních bariér v území vzrůstá. 9A ZÚR SK tento trend zesiluje

Míra kumulativních a synergických vlivů ve vztahu k prostupnosti území pro biotu je hodnocena jako mírně až významně negativní (-1/-2).

Kumulativní vlivy na ÚSES byly identifikovány hodnocením koridoru D217 v k.ú. Třebestovice. Regionální biokoridor RK1234 Kersko – Šembera je v současné době fragmentován tělesem dálnice D11. V důsledku využití koridoru D217 dojde k další jeho fragmentaci. Tento vliv je hodnocen jako mírně až významně negativní (-1/-2).

Není navrženo žádné kompenzační opatření k omezení identifikovaných kumulativních vlivů. V rámci zpracovaného hodnocení bylo navrženo opatření týkající se zachování prostupnosti území pro biotu. Opatření je uvedeno v kapitole 8. této dokumentace. Pravidla monitorování vlivů na životní prostředí jsou navržena v kapitole 10. Stanovení monitorovacích ukazatelů (indikátorů) vlivu koncepce na životní prostředí pokrývají dostatečně i monitorování kumulativních a synergických vlivů na flóru, faunu a biologickou diverzitu.

### **Krajina**

Koncepce 9A ZÚR SK vytváří podmínky pro vložení nových významných antropogenních linií do krajiny a to jak v prostorech silně ovlivněných urbanizačními aktivitami – oblast Českého Brodu - Kouřimi, a Poříčany - Nymburk, tak v prostoru, který je těmito procesy ovlivněn méně Malešov – Červené Janovice- hranice s krajem Vysočina.

9A ZÚR SK vkládá do území koridory, které se stanou novou bariérou prostupnosti území, jejich využitím dojde k prohloubení procesu fragmentace krajiny. Tento vliv je hodnocen jako mírně až významně negativní (-1/-2).

Není navrženo žádné kompenzační opatření k omezení identifikovaných kumulativních vlivů. V rámci zpracovaného hodnocení bylo navrženo opatření týkající se začlenění stavby do krajiny a zajištění zachování prostupnosti krajiny pro člověka. Opatření jsou uvedena v kapitole 8. této dokumentace. Pravidla monitorování vlivů na životní prostředí jsou navržena v kapitole 10. Stanovení monitorovacích ukazatelů (indikátorů) vlivu koncepce na životní prostředí pokrývají dostatečně i monitorování kumulativních a synergických vlivů na krajinu.

## **6.4 Výsledky vyhodnocení přeshraničních vlivů**

Koridory D216 a D217 jsou v 9A ZÚR SK provedeny z důvodu zajištění podmínek pro rozvoj vysokorychlostních tratí na které jsou umožněny vyšší rychlosti než na tradiční železniční trati.

Vysokorychlostní tratě jsou součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), která má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti. Koridory navržené v 9. aktualizaci ZÚR Středočeského kraje jsou součástí těchto rychlých spojení:

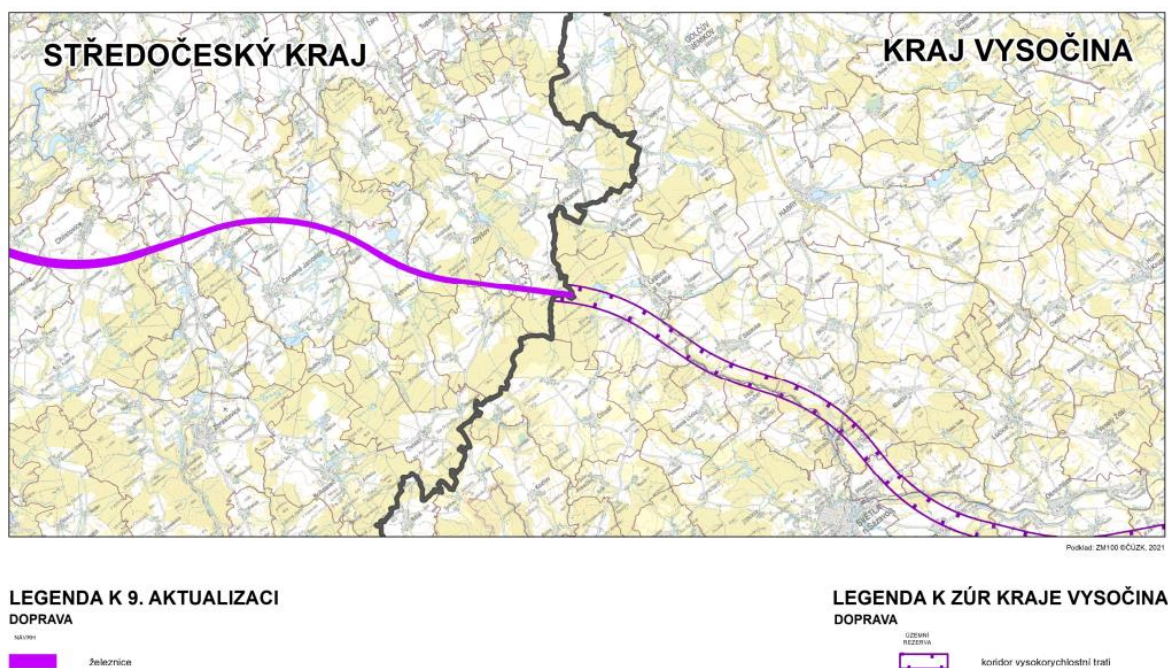
- RS 1 Praha – Brno – Přerov – Ostrava – Katowice
- RS 5 Praha – Wrocław

Koridor D216 je vymezen na území Středočeského kraje v úseku Poříčany – hranice kraje (hranice kraje Vysočina). V krajině Vysočina je pro navazující úsek VRT vymezen koridor územní rezervy v šíři 600 m.

V souvislosti s realizací navazujícího úseku koridoru D216 vysokorychlostní trati na území Kraje Vysočina lze predikovat obdobné vlivy jako na území kraje Středočeského. Bude se jednat zejména o zábory ZPF a PUPFL, ovlivnění stanovištních podmínek, ovlivnění spojitosti územního systému ekologické stability, fragmentaci území, omezení prostupnosti území pro biotu a člověka, ovlivnění krajinného rázu a charakteru krajiny zejména v oblastech s nižší intenzitou urbanizace, ovlivnění odtokových poměrů v území.

Využití koridorů D216 a D217 nebude spojeno s vlivy přesahujícími hranice České republiky. Z hlediska koncepčního dojde na evropské úrovni ke zlepšení podmínek v železniční dopravě, kterou lze vnímat jako alternativu k dopravě silniční. Využití koridoru může významně přispět k omezení individuální automobilové dopravy.

**Obrázek 59: Širší vztahy**



## 6.5 Shrnutí vyhodnocení identifikovaných vlivů

9A ZÚR SK nemění celkovou sledovanou koncepci územního rozvoje Středočeského kraje. 9A ZÚR SK vkládá do ZÚR dva koridory pro železniční dopravu D216 pro trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje a D217 pro trať (spojku) VRT – Nymburk.

Shrnutí výsledků hodnocení identifikovaných vlivů je uvedeno v následujících tabulkách.

**Tabulka 26: Shrnutí výsledků hodnocení identifikovaných dlouhodobých a trvalých vlivů**

Ozn.	Obyvatelstvo, veřejné zdraví	Ovzduší, klíma	Voda	ZPF	PUPFL	Hornin. prostř.	Flóra, fauna	Krajina	Kultur. a histor.. hodnoty	Hmotný majetek
D216	-1/-2	+1	-1	-2	-1/-2	0/-1	-1/-2	-2	-1	-1
D217	-1/-2	+1	-1/-2	-2	0	0/-1	-1/-2	-1/-2	0/-1	-1

**Tabulka 27: Shrnutí výsledků hodnocení identifikovaných krátkodobých a střednědobých vlivů**

Ozn.	Obyvatelstvo, veřejné zdraví	Ovzduší, klíma	Voda	ZPF	PUPFL	Hornin. prostř.	Flóra, fauna	Krajina	Kultur. a histor.. hodnoty	Hmotný maje- tek
D216	-1	-1	-1	-1	-1	0	-1	-1	0	-1
D217	-1	-1	-1	-1	0	0	-1	-1	0	-1

**Tabulka 28: Shrnutí výsledků hodnocení identifikovaných kumulativních a synergických vlivů**

Ozn.	Obyvatelstvo, veřejné zdraví	Ovzduší, klíma	Voda	ZPF	PUPFL	Hornin. prostř.	Flóra, fauna	Krajina	Kultur. a histor.. hodnoty	Hmotný majetek
D216	-1/-2	0	-1	-1/-2	0/-1	0	-1/-2	-1/-2	0	0
D217	-1/-2	0	-1	-1/-2	0	0	-1/-2	-1/-2	0	0

Provedeným hodnocením nebyly identifikovány významně negativní vlivy na sledované složky životního prostředí, které by vyloučily přijetí koncepce 9A ZUR SK.

Provedeným hodnocením nebyly identifikovány významně negativní vlivy přesahující hranice kraje ani hranice České republiky.

### **Závěr**

Z hlediska provedeného vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo, složky životního prostředí, kulturně historické dědictví a hmotný majetek je možné s návrhem 9A ZUR SK souhlasit. Pro minimalizaci, vyloučení nebo kompenzaci zjištěných vlivů jsou v kapitole 8 této části dokumentace navržena příslušná opatření, která mohou být alespoň z části uplatněna prostřednictvím nástrojů územního plánování, jsou uvedena v kapitole 11. této dokumentace.

## 7. POROVNÁNÍ ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH Kladných A Záporných Vlivů Dle Jednotlivých Variant Řešení A Jejich Zhodnocení, Popis Použitých Metod Vyhodnocení Včetně Jejich Omezení

### 7.1 Varianty řešení

Návrh 9A ZÚR SK obsahuje invariantní řešení koridorů D216 pro trať Praha – Brno úsek Poříčany – hranice kraje a koridor D217 pro trať (spojku) VRT - Nymburk. Poloha navrhované trasy koridoru D216 byla variantně prověřovaná Studií proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav, SUDOP Praha a.s., (2020).

9A ZUR SK vymezuje koridory D216 a D217 v jedné aktivní variantě. Porovnání 9A ZUR SK s nulovou variantou je zpracováno tabelárně.

- Nulová varianta – neprovedení koncepce, ZÚR SK ve znění aktualizace č. 1 a 2
- Aktivní varianta – provedení koncepce 9A ZÚR SK

**Tabulka 29: Porovnání návrhu 9A ZÚR SK s nulovou variantou**

SLOŽKA ŽP	NULOVÁ VARIANTA	AKTIVNÍ VARIANTA
Ovzduší, klima	V nulové variantě nedojde k vytvoření podmínek pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční.	Aktivní varianta vytváří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční, což se potenciálně projeví snížením emisí skleníkových plynů a mírným poklesem imisní zátěže v okolí hlavních silničních tahů ve srovnatelných relacích.
	Z hlediska vlivu na klima a ovzduší je jako varianta příznivější hodnocena varianta aktivní.	
Obyvatelstvo, veřejné zdraví	V nulové variantě nedojde k umístění nového zdroje obtěžování a rušení obyvatel v území. Nebude vytvořena bariéra průchodnosti území.	V aktivní variantě dojde k umístění nového liniového zdroje hluku s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. Míra vlivu pak bude záležet zejména na pozici jednotlivých úseků trati vůči chráněné zástavbě, souhrnně se bude jednat o vliv mírný až významný. I při splnění hlukových limitů je nutno u určité části obyvatel očekávat silné obtěžování a rušení spánku. Využitím koridorů dojde k omezení průchodnosti území a snížení pohody bydlení.
	Z hlediska vlivu na obyvatelstvo a veřejné zdraví je jako varianta příznivější hodnocena varianta nulová.	



SLOŽKA ŽP	NULOVÁ VARIANTA	AKTIVNÍ VARIANTA
<b>Podzemní a povrchové vody</b>	V nulové variantě nedojde ke zvýšení rozsahu zpevněných ploch. Nedojde k zásahu do záplavových územích Q100 a jejich aktivních zón, ochranného pásma přírodních minerálních vod (I. a II. stupně).	V aktivní variantě dojde ke zvýšení rozsahu zpevněných ploch. Koridory D216 a D217 jsou vymezeny přes záplavová území Q100 (Výrovky, Mile-tínského potoka a Výrovky a Šembery) a jejich aktivní zónu. Technickým řešením lze tento střet vyřešit, zajistit vyloučení vlivů na odtokové poměry v území. Koridor 217 zasahuje do ochranného pásma přírodních minerálních vod.
	Z hlediska vlivu na podzemních a povrchové vody je jako varianta příznivější hodnocena varianta nulová.	
<b>Půda – ZPF</b>	Nulová varianta není spojena se zábořem ZPF.	V aktivní variantě dojde k záboru ZPF v rozsahu více než 246,24 ha zemědělského půdního fondu.
	Z hlediska vlivu na půdu – ZPF je jako varianta příznivější hodnocena varianta nulová.	
<b>Lesy a PUPFL</b>	Nulová varianta není spojena se zábořem PUPFL	V aktivní variantě dochází k záboru PUPFL v případě koridoru D216 v rozsahu 14,23 ha. Využití koridoru D217 nebude spojeno se zábořem lesa.
	Z hlediska vlivu na PUPFL je jako varianta příznivější hodnocena varianta nulová.	
<b>Horninové prostředí</b>	Nulová varianta není spojena s vlivy na horninové prostředí.	V aktivní variantě oba koridory zasahují ložisek nevyhrazených nerostů (štěrkopísky).
	Z hlediska vlivu na horninové prostředí je jako varianta příznivější hodnocena varianta nulová.	
<b>Flóra, fauna, biodiverzita a ekosystémy</b>	Nulová varianta není spojena s vlivy na flóru, faunu, ekosystémy a biologickou rozmanitost.	Využitím koridorů dojde k omezení průchodnosti území pro biotu, k ovlivnění stanovištních podmínek.  Oba posuzované koridory kříží skladebné prvky ÚSES. V aktivní variantě dojde k omezení funkcí skladebných prvků ÚSES.
	Z hlediska vlivu na flóru, faunu a ekosystémy je jako varianta příznivější hodnocena varianta nulová.	
<b>Krajina</b>	Nulová varianta není spojena s vlivy na krajinu.	V aktivní variantě dochází prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny, omezení propustnosti krajiny.
	Z hlediska vlivu na krajinu je jako varianta příznivější hodnocena varianta nulová.	
<b>Kulturní a historické hodnoty</b>	Nulová varianta není spojena s vlivy na kulturní a historické hodnoty území.	V aktivní variantě oba koridory prochází územím zařazeným mezi regiony lidové architektury. Koridor D216 prochází krajinnou památkovou zónou Kouřimsko.
	Z hlediska vlivu na kulturní a historické hodnoty je jako varianta příznivější hodnocena varianta nulová.	
<b>Hmotné statky</b>	Nulová varianta není spojena s vlivem na hmotný majetek	V aktivní variantě jsou oba koridory vymezeny v kontaktu se zastavěnými plochami a prvky dopravní a technické infrastruktury. Využitím koridoru dojde k ovlivnění hmotného majetku.
	Z hlediska vlivu na hmotný majetek je jako varianta příznivější hodnocena varianta nulová.	

### Shrnutí závěru porovnání aktivní a nulové varianty

Jako varianta příznivější z hlediska vlivu na sledované složky životního prostředí je hodnocena varianta nulová. Hodnocením aktivní varianty 9A ZÚR SK nebyly identifikovány vlivy, které by vylučovaly přijetí 9A ZÚR SK s podmínkou zajištění splnění navrhovaných opatření

k minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí. Výsledky vyhodnocení vlivů koridorů D216 a D217 na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole 6. této dokumentace a tabelární příloze.

## 7.2 Metodika vyhodnocení vlivů 9A ZÚR SK na životní prostředí

Hodnocení vlivů 9A ZÚR SK na životní prostředí je metodicky založeno na hodnocení všech částí 9A ZÚR SK. Návrh 9A ZÚR SK byl prověřen se závěrem, že koncepční část ZÚR SK ve znění aktualizace č. 1 a 2 není měněna. Předmětem řešení 9A ZÚR SK jsou koridory D216 a D217. Hodnocení těchto koridorů je provedeno v míře podrobnosti, která je dána měřítkem grafické části 9A ZÚR SK (měřítko 1 : 100 000).

Hodnocení vlivů na obyvatelstvo a složky ŽP vychází z identifikace potenciálních vlivů a z expertního odhadu jejich rozsahu a významnosti. Míra podrobnosti hodnocení včetně kvantifikace jejich rozsahu a významnosti odpovídá míře podrobnosti, v jaké jsou koridory D216 a D217 v rámci 9A ZÚR SK definovány/vymezeny.

Koridory D216 a D217 s konkrétním územním průmětem v grafické části jsou (s výjimkou vlivů na ovzduší) posuzovány především na základě své prostorové superpozice vůči průmětům environmentálních limitů.

Sledovány jsou vlivy koncepce 9A ZÚR SK na:

- klima, ovzduší – imisní zátěž území;
- obyvatelstvo a zdraví – plochy zástavby, míra hlukové zátěže;
- povrchové a podzemí vody – vodní toky, vodní plochy, vodní zdroje, ochranné pásmo vodního zdroje, přírodní minerální zdroje a jejich ochranná pásma, záplavové území  $Q_{100}$ , aktivní zóna záplavového území, chráněná oblast přirozené akumulace vod, citlivé a zranitelné oblasti
- zemědělská půda – třídy ochrany ZPF;
- lesy - plochy PUPFL, pásmo 50 m od okraje lesa;
- horninové prostředí – chráněná ložisková území, dobývací prostory, nevýhradní ložiska nerostných surovin, sesuvná území, poddolovaná území
- příroda a krajina – zvláště chráněná území přírody, lokality Natura 2000 – evropsky významné oblasti, přírodní parky, ÚSES regionální a nadregionální úrovně; VKP, charakter krajiny, migrační prostupnost, prostupnost krajiny pro obyvatele, krajinný ráz
- kulturní a historické hodnoty území, hmotné statky, využití území, památkové zóny, národní kulturní památky, nemovité kulturní památky, krajinná památková zóna, území s archeologickými nálezy, plochy zástavby, způsob využití území

### Definice sledovaných vlivů

- **Přímý vliv** je vliv přímo působící na danou složku životního prostředí.
- **Nepřímý vliv** je vliv neovlivňující danou složku životního prostředí přímo, (např. využití vymezeného koridoru může být impulsem pro jiné činnosti v území, v důsledku jejich realizace může k ovlivnění složky životního prostředí dojít). Na rozdíl od vlivu sekundárního k nepřímému vlivu nemusí dojít, např. v případě výstavby nové silniční stavby dochází v některých lokalitách ke zvýšené poptávce po výstavbě skladových a výrobních prostor. Výstavbou nové silniční stavby může tedy dojít k nepřímému vlivu na půdu, krajinu atd. Tento vliv však nemusí nastat.

- **Sekundární vliv** je vliv působící na danou složku životního prostředí nepřímo přes jinou (druhou) složku životního prostředí (např. ovlivnění zdravotního stavu obyvatelstva v důsledku ovlivnění kvality ovzduší).
- **Synergický vliv** vzniká působením vlivů různého druhu (např. současné působení více zdrojů různých emisí) na danou složku životního prostředí.
- **Kumulativní 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.
- **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, při nekompletní realizaci záměru či nerealizování doprovodných částí záměru, případně nastane po dobu zkušebního provozu.
- **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.
- **Kladný vliv** je vliv vyvolávající zlepšení dané složky životního prostředí.
- **Záporný vliv** je vliv narušující danou složku životního prostředí.
- **Přeshraniční vliv** – vliv působící na danou složku životního prostředí za hranicemi kraje.

#### Způsob hodnocení:

- 2 potenciálně významný negativní vliv
- 1 potenciálně mírně negativní vliv
- 0 bez vlivu/zanedbatelný vliv
- +1 potenciálně pozitivní vliv
- +2 potenciálně významný pozitivní vliv
- ? vliv nelze vyhodnotit

#### -2 – potenciálně významný negativní vliv

Využití vymezeného koridoru může být spojeno s významným negativním vlivem na danou složku životního prostředí. V koridoru je identifikován některý ze sledovaných environmentálních limitů/charakteristik. Zjištění střetu však automaticky neznamená, že vždy dojde k negativnímu ovlivnění. Existuje poměrně vysoké riziko negativního ovlivnění limitu/charakteristiky, které je předmětem hodnocení. Vlivy záměru na danou složku životního prostředí musí být podrobně prověřeny v rámci zpracování navazující projektové dokumentace. Realizace záměru je možná za předpokladu dodržení navrhovaných opatření k vyloučení či minimalizaci vlivů.

-1 - potenciálně mírně negativní vliv

Využití vymezeného koridoru může být spojeno s negativním vlivem na danou složku životního prostředí. V koridoru je identifikován některý ze sledovaných environmentálních limitů/charakteristik či koridor je vymezen v těsné blízkosti sledovaného limitu/charakteristiky. Zjištění střetu však automaticky neznamená, že vždy dojde k negativnímu ovlivnění. Existuje určité riziko negativního ovlivnění

limitu/charakteristiky, které je předmětem hodnocení. Vlivy záměru na danou složku životního prostředí musí být podrobně prověřeny v rámci zpracování navazující projektové dokumentace. Realizace záměru je možná za předpokladu dodržení navrhovaných opatření k vyloučení či minimalizaci vlivů.

#### **0 - bez vlivu/zanedbatelný vliv**

V měřítku zpracování nebyl identifikován negativní vliv na danou složku životního prostředí, resp. na základě expertního odhadu zpracovatel nepředpokládá ovlivnění sledovaných environmentálních limitů/charakteristik.

#### **+1 - potenciálně pozitivní vliv**

Využití vymezeného koridoru pozitivně ovlivní danou složku životního prostředí/environmentální charakteristiky dotčeného území.

#### **+2 - potenciálně významný pozitivní vliv**

Využití vymezeného koridoru významně pozitivně ovlivní danou složku životního prostředí/environmentální charakteristiky dotčeného území.

Zjištěné vlivy na sledované složky životního prostředí jsou prezentovány v hodnotících tabulkách uvedených v přílohové části této dokumentace. V tabulkách jsou komentovány identifikované vlivy na složky životního prostředí a navrhovaná opatření k omezení či vyloučení identifikovaných negativních vlivů.

Návrh opatření SEA (opatření k vyloučení či omezení identifikovaných negativních vlivů) je uveden v kapitole 8 a 11 textové části SEA na základě zjištění a vyhodnocení potenciálních vlivů.

Shrnutí identifikovaných vlivů na sledované složky životního prostředí včetně hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno v kapitole 6.

Použitá metodika vychází z Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (Věstník MŽP 02/2015).

Zpracovatel měl k dispozici všechny potřebné podklady včetně Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav, SUDOP Praha a.s., (2020).

Omezení použité metody spočívá v neznalosti přesného umístění stavby v rámci koridoru, informací o umístění doprovodných staveb a rozsahu a charakteru zemních prací. Jedná se o informace, které ovlivňují rozsah vlivů na složky životního prostředí. Jinými skutečnostmi nebylo předkládané hodnocení SEA limitováno.

Zpracovatel měl k dispozici všechny potřebné podklady pro hodnocení 9A ZÚR SK a pro formulaci závěrů hodnocení. Přehled použitých zdrojů je uveden v kapitole 16. této dokumentace.

Součástí dokumentace Vyhodnocení vlivů 9A ZÚR SK na životní prostředí je grafická část obsahující tyto výkresy zpracované v měřítku 1: 100.000:

1. Vlivy na obyvatelstvo a na kulturně historické hodnoty území
2. Vlivy na povrchové a podzemní vody
3. Vlivy na přírodu (flóra, fauna, biologická rozmanitost) a krajinu
4. Vlivy na horninové prostředí
5. Vlivy na ZPF a PUPFL
6. Kumulativní a synergické vlivy

Z důvodu omezeného působení hodnocených koridorů D216 a D217 je v grafické části zobrazena pouze potenciálně dotčená část Středočeského kraje.



## **8. POPIS NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, SNÍŽENÍ NEBO KOMPENZACI VŠECH ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH ZÁVAŽNÝCH ZÁPORNÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Provedeným hodnocením návrhu 9A ZÚR SK nebyly identifikovány vlivy, jejichž vyloučení nebo minimalizace by vyžadovaly návrh prostorových opatření ve smyslu Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR a ZÚR na životní prostředí (2015). Směrové vedení i šířkové parametry obou vymezených koridorů D216 (cca 200 – 420 m) a D217 (cca 100 – 290 m) vytvářejí dostatečné územní podmínky pro vyloučení nebo minimalizaci zjištěných vlivů na obyvatelstvo, složky životního prostředí, kulturně historické hodnoty území a hmotný majetek.

Podkladem pro návrh opatření jsou závěry vyhodnocení vlivů posuzovaných koridorů D216 a D217, které je vychází z podkladových tabulek (kap. 15 Přílohy) a verbálního vyhodnocení v kap. 6 této dokumentace. Opatřeními pro předcházení, snížení nebo minimalizaci závažných negativních vlivů předmětné koncepce jsou ošetřeny identifikované vlivy mírně negativní vlivy (-1), mírně negativní až významně negativní vlivy (-1/-2) a významně negativní vlivy (-2)<sup>7</sup>. Opatření proto nejsou navrhována ve vztahu k ochraně ovzduší a klimatu, kde nebyly negativní vlivy zjištěny.

V rámci této kapitoly jsou odůvodněna pouze ta opatření, která nebyla následně převzata do kapitoly 11. Odůvodnění převzatých opatření je součástí obsahu kap. 11 z důvodu jejich snazšího zapracování do odůvodnění posuzované ÚPD.

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

#### **1.1 Opatření k omezení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví**

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

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

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

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

---

<sup>7</sup> Navrhovaná opatření se nevztahují k vyloučení či minimalizaci přechodných vlivů (krátkodobých a střednědobých). Možnost tohoto časového rozlišení je limitováno ust. § 36 odst. 3 stavebního zákona. Jedná se o vlivy působící po omezenou dobu spojené s realizací staveb.

- případně odkup nebo změna užívání vybraných chráněných prostor, resp. objektů.

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

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

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

## 1.2 Opatření k omezení vlivů na vodu.

- a) Minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky.
- b) Minimalizace vlivů na režim a jakost vodních zdrojů Dolní Chvatliny a Chlístovice, případně kompenzace zajištěním náhradního zdroje pro zásobování dotčené obce.

V měřítku ZÚR nelze kvantifikovat vliv záměru na uvedené vodní zdroje. Konkrétní vliv se bude odvíjet od navrženého způsobu založení drážního tělesa a s tím spojeného zásahu do horninového prostředí v daném úseku stavby na základě výsledků inženýrskogeologického a hydrogeologického průzkumu provedených v dalších fázích projektové přípravy záměru. Pokud hydrogeologický průzkum prokáže nemožnost zajištění ochrany některého z uvedených vodního zdrojů v rozsahu podmínek stanovených vodoprávním rozhodnutím pro jeho ochranná pásma, bude nutné dotčené obci kompenzovat ztrátu

této kapacity zajištěním náhradního zdroje. Vzhledem k lokálnímu významu obou vodních zdrojů a skutečnosti, že řešení této problematiky bude probíhat převážně v režimu zák. č. 254/2001 Sb., vodní zákon, ve znění pozdějších předpisů, není toto opatření transponováno do kapitoly 11.

### **1.3 Opatření k omezení vlivů na ZPF a PUPFL**

- a) Minimalizace záboru ZPF I. a II. třídy ochrany;
- b) Minimalizace vlivů na PUPFL a lesní porosty;

### **1.4 Opatření k omezení vlivů na horninové prostředí**

- a) Provéřit případnou možnost využití nevýhradních ložisek štěrkopísku a technických zemín Chrášťany (ID 324 7900) a Chotouň (ID 3248300).

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

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

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

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

- a) Minimalizace vlivů na funkčnost dotčených skladebných prvků ÚSES regionální úrovně.
- b) Na k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova zajistit propustnost drážního tělesa pro velké savce.

### **1.6 Opatření k omezení vlivů na krajinu a kulturně historické dědictví**

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

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

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

- b) Zajištění propustnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě.
- c) Minimalizace vlivů na charakter a genius loci dotčených částí regionů lidové architektury Českokobrodsko a Kutnohorsko

### 1.7 Opatření k omezení vlivů na hmotný majetek

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

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

### 2.1 Opatření k omezení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví

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

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

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

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

### 2.2 Opatření k omezení vlivů na vodu a přírodní léčivé zdroje

- a) Minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým území Šembery a Výrovky.
- b) Minimalizovat narušení ochranných podmínek jakosti a vydatnosti přírodních léčivých zdrojů a minerálních vod lázní Poděbrady

### 2.3 Opatření k omezení vlivů na ZPF

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

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

### 2.4 Opatření k omezení vlivů na horninové prostředí

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

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

- a) Minimalizace vlivů na zajištění zachování funkčnosti dotčených skladebných prvků ÚSES regionální úrovně.
- b) Na k. ú. Hořátev a Zvěřínek zajistit prostupnost drážního tělesa pro velké savce.

### 2.6 Opatření k omezení vlivů na krajinu a kulturně historické dědictví



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

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

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

b) Zajištěním prostupnosti území pro člověka

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

- na území tohoto RLA (severně od silnice II/611 Sadská – Poděbrady) je koridor D217 je vymezen v peážce se stávající železniční tratí č. 060 Poříčany – Nymburk;
- ve volné krajině, mimo intravilány sídel se ve volné krajině nenacházejí žádné nemovité kulturní památky ani jiné architektonicky nebo urbanisticky hodnotné objekty nebo soubory staveb;
- rovinný reliéf vytváří předpoklad pro minimalizaci vizuálního uplatnění stavby v krajině.

## **2.7 Opatření k omezení vlivů na hmotný majetek**

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

## **9. ZHODNOCENÍ ZPŮSOBU ZAPRACOVÁNÍ VNITROSTÁTNÍCH CÍLŮ OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ DO NÁVRHU 9A ZÚR STŘEDOČESKÉHO KRAJE A JEJICH ZOHLEDNĚNÍ PŘI VÝBĚRU VARIANT ŘEŠENÍ**

Na základě analýzy relevantních národních a regionálních dokumentů byly pro jednotlivá témata ochrany životního prostředí formulovány odpovídající cíle. Tato sada tzv. referenčních cílů představuje rámec pro hodnocení vazeb 9A ZÚR SK k tématům ochrany životního prostředí.

Cíle jsou formulovány tak, aby vyjadřovaly očekávaný stav pro dané téma ochrany životního prostředí a zároveň, aby postihovaly vazbu rozvoje a využití území pro dané téma.

Při zpracování 9A ZÚR SK byly částečně akceptovány relevantní cíle přijaté na vnitrostátní úrovni, tak, jak byly vyhodnoceny v kapitole č. 2 tohoto Vyhodnocení.

**Téma:** Ovzduší, obyvatelstvo, veřejné zdraví, hluk

Relevantní zdrojové koncepce: Státní politika životního prostředí 2030 s výhledem do 2050, Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050, Strategie regionálního rozvoje ČR 2021 +

- Snížení úrovně znečištění ovzduší

Realizace koncepce 9A ZÚR SK přispěje k částečnému snížení zátěže životního prostředí látkami poškozujícími ekosystémy a vegetaci vytvořením podmínek pro přesun části přepravy na železnici.

- Omezování negativních vlivů dopravy na ovzduší

Realizace koncepce 9A ZÚR SK přispěje k částečnému omezení znečištění ovzduší z automobilové dopravy vytvořením podmínek pro přesun části přepravy na železnici.

**Téma:** Ochrana přírody a krajiny

Relevantní zdrojové koncepce: Politika územního rozvoje ČR ve znění pozdějších předpisů, Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR, Strategie regionálního rozvoje ČR, Státní program ochrany přírody a krajiny ČR

- Zajistit ochranu prvků chráněných ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, včetně ochrany krajinného rázu

9A ZÚR SK přispívá k dosažení cíle prostřednictvím způsobu vymezení koridorů pro dopravní infrastrukturu. Koridory jsou vymezeny způsobem minimalizujícím rozsah zásahů do zvláště chráněných území.

- Zajištění ochrany přírodních a estetických hodnot

9A ZÚR SK přispívá částečně k dosažení cíle způsobem vymezení koridorů pro těleso trati VRT. Koridory jsou vymezeny s cílem vyloučení zásahu do území s vysokou koncentrací přírodních a estetických hodnot území.

## 10. NÁVRH UKAZATELŮ PRO SLEDOVÁNÍ VLIVŮ ZMĚNY ÚPD NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Stanoveny jsou monitorovací ukazatele pro sledování dopadů koncepce na životní prostředí. Monitorovací ukazatele jsou stanoveny pro složky životního prostředí, u nichž byl identifikován potenciálně negativní vliv. Stanovené indikátory zohledňují také výsledky vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. Základním výchozím principem je úvaha, že kumulativní, resp. „synergický“ charakter je pouze typologické označení specifického vlivu, který vzniká v důsledku společného působení jednotlivých složkových vlivů. Návrh ukazatelů je proto koncipován jako sada vybraných složkových indikátorů pro každý prostor s rizikem vzniku kumulativních a synergických vlivů.

Zpracovatel SEA doporučuje sledovat níže uvedené indikátory pro sledování reálného dopadu implementace 9A ZÚR SK.

Formulace navrhovaných indikátorů byla konzultována s pořizovatelem 9A ZÚR SK, Krajským úřadem Středočeského kraje, Odborem územního plánování a stavebního řádu.

Negativní vlivy 9A ZÚR SK byly identifikovány ve vztahu ke všem sledovaným složkám životního prostředí (viz tabelární hodnocení koridorů a kap. 6 této dokumentace) s výjimkou ovzduší, u něhož nebyly dlouhodobé negativní vlivy identifikovány (jen vlivy krátkodobé po dobu výstavby).

Zpracovatel SEA navrhuje sledovat indikátory pro sledování dopadu implementace 9A ZÚR SK ve vztahu k obyvatelstvu, ovzduší, povrchovým a podzemním vodám (resp. retenci vody v území), ZPF, PUPFL a prostupnosti krajiny.

Provedeným hodnocením byl identifikován negativní vliv ve vztahu k horninovému prostředí (střet vymezeného koridoru s nevýhradními ložisky). Jedná se o lokální vliv, nevýznamný z pohledu řešení Zásad územního rozvoje). Monitorovací ukazatel není stanoven.

Provedeným posouzením byl identifikován negativní vliv ve vztahu ke krajinnému rázu. Indikátor pro sledování této složky životního prostředí nebyl stanoven. Kvalita krajinného rázu není na území České republiky sledována, nejsou sledovány měřitelné pozitivní i negativní trendy ve vývoji a změnách charakteru krajiny. Stanoven je indikátor sledující trendy v oblasti prostupnosti krajiny pro pěší.

Monitorovací ukazatele nejsou dále stanoveny pro téma kulturní a historické hodnoty, architektonické a archeologické dědictví. Identifikované vlivy lze vyloučit zajištěním navrhovaných opatření. Témata nejsou dostupnými indikátory sledována.

**Tabulka 30: Indikátory pro sledování dopadu implementace 9A ZÚR SK**

Indikátor	Zdroj dat	Jednotka
Počet obyvatel žijících v územích zatížených hlukem nad úrovní mezních hodnot hlukových ukazatelů pro železniční dopravu	Ministerstvo zdravotnictví (Strategické hlukové mapy)	Počet obyvatel
Počet obyvatel žijících v územích zatížených hlukem z železniční dopravy nad úrovní doporučených hodnot WHO (popř. nejbližších zjištěných hodnot*)	Ministerstvo zdravotnictví (Strategické hlukové mapy)	Počet obyvatel
Počet výjimek ze zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění platných předpisů	Krajský úřad Středočeského kraje, Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Ministerstvo životního prostředí ČR	Počet výjimek
Podíl/rozsah nových záborů ZPF	Český úřad zeměměřičský a katastrální, Český statistický úřad	ha

Indikátor	Zdroj dat	Jednotka
Podíl/rozsah nových záborů PUPFL	Český úřad zeměměřičský a katastrální, Český statistický úřad	ha
Stav útvarů povrchových vod: 2.plánovací cyklus <sup>8</sup>	MŽP, VÚV TGM v.v.i., Povodí Labe s.p.	kategorie
Změna koeficientu ekologické stability (KES)	Český úřad zeměměřičský a katastrální, Český statistický úřad	Bezrozměrný index
Délka tras pro pěší a cyklisty	Krajský úřad Středočeského kraje	km
Zastavěné plochy z celkové výměry kraje	Český statistický úřad (ÚDHP)	%

\*) Doporučené hodnoty WHO pro železniční hluk jsou aktuálně stanoveny na 54 dB pro ukazatel  $L_{dvn}$  a na 44 dB pro ukazatel  $L_n$ . Jelikož v rámci Strategického hlukového mapování je standardně zjišťována expozice obyvatel v pásmech po 5 dB, lze sledovat hodnoty v pásmu  $L_{dvn}$  nad 55 dB a  $L_n$  nad 45 dB.

Sledování dopadů implementace 9A ZÚR SK prostřednictvím stanovených environmentálních indikátorů je doporučeno provádět v souladu s ust. § 28 odst. 1 stavebního zákona v intervalu 4 let. V případě strategických hlukových map (SHM) bude vyhodnocení prováděno v návaznosti na vydávání výstupů jednotlivých kol SHM, tzn. cca v pětiletém intervalu. Sledování a vyhodnocení vlivů implementace na složky životního prostředí může přispět k vyloučení případných negativních dopadů vyvolaných rozvojovými aktivitami na území Středočeského kraje.

---

<sup>8</sup> V době zpracování hodnocení probíhala příprava aktualizace plánů povodní a plánů pro zvládání povodňových rizik na období 2022 – 2027. Po schválení těchto plánů budou v platnosti opatření 3. plánovacího období.



## 11. NÁVRH POŽADAVKŮ NA ROZHODOVÁNÍ VE VYMEZENÝCH PLOCHÁCH A KORIDORECH Z HLEDISKA MINIMALIZACE NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Podkladem pro návrh požadavků jsou projektová opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů uvedená v kap. 8. této dokumentace. S ohledem na vydání 9A ZÚR SK formou opatření obecné povahy ve smyslu §§ 171 – 174 správního řádu, jsou z kapitoly 8. převzata 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. Vzhledem k tomu, že na podkladě vyhodnocení zjištěných vlivů SEA neuplatňuje prostorové požadavky na úpravy vymezení posuzovaných koridorů, jsou do této kapitoly převzaty pouze požadavky:

- na upřesnění vymezení koridorů, resp. ploch pro umístění obou dopravních staveb v ÚPD dotčených obcí a v navazujících fázích rozhodování o území s ohledem na minimalizaci zjištěných vlivů (úkoly pro územní plánování);
- stanovující další kritéria a podmínky pro rozhodování ve vymezených koridorech z hlediska minimalizace zjištěných vlivů na obyvatelstvo, složky životního prostředí, kulturní a historické dědictví a hmotný majetek.

Naopak z kapitoly 8 nejsou převzata opatření, která výše uvedená kritéria nesplňují, tzn.:

- opatření pro předcházení, minimalizaci nebo kompenzaci zjištěných významných vlivů, která se provádějí podle zvláštních předpisů, např.:
  - ochrana před hlukem (zákon o ochraně veřejného zdraví) – opatření 1.1.a + 2.1.a;
  - ochrana vodních zdrojů (vodní zákon) – opatření 1.2.b;
  - problematika případného využití ložisek nerostných surovin (zákon o geologických pracích, zákon o hornické činnosti) – opatření 1.4a;
- ve vazbě na ust. § 43 odst. 3 stavebního zákona opatření, která svojí podrobností náleží územnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím - opatření 1.4.b, 1.6.a, 2.6.a + částečně 1.7.a.

Jak již bylo uvedeno v kapitole 8, požadavky na rozhodování jsou navrženy vůči všem zjištěným negativním vlivům bez rozdílu v jejich významnosti. Z tohoto důvodu nejsou navrhována ve vztahu k ochraně ovzduší a klimatu, kde nebyly negativní vlivy zjištěny. Předmětná opatření jsou součástí podkapitoly “Odůvodnění navrhovaných požadavků” v rámci této kapitoly.

Z hlediska možnosti zapracování navržených požadavků do výrokové části 9-A ZÚR SK je podstatné, aby se doporučená opatření věcně nepřekrývala s regulativy zaměřenými na minimalizaci vlivů na obyvatelstvo a složky životního prostředí obsaženými v platných ZÚR SK ve znění aktualizace č. 1 a 2. Platné znění ZÚR SK obsahuje z tohoto pohledu několik způsobů zapracování příslušných regulativů, které kromě doby vydání prvních ZÚR SK (2011) reflektují parciální charakter obou dosud vydaných aktualizací. Obecně lze tyto regulativy rozdělit na:

- „společné“, které se týkají všech vymezených ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury – viz kap. 4.3. – články (190), (191) a (191a);
- „specifické“, stanovené pro konkrétní koridory nebo plochy - viz
  - kap. 4.1 články (120), (120a), (129), (133), (134), (140) a (143),
  - kap. 4.3 články (191b) a (191c).

Ve vztahu k předmětu posouzení návrhu 9A ZÚR SK jsou věcně relevantní články „společných regulativů“ a dále článek (129) v kap. 4.1.1.2., který obsahuje regulativy pro vybrané koridory železniční dopravy republikového a mezinárodního významu. Na základě prověření obsahu a dikce výše uvedených článků „společných“ regulativů rozhodl řešitelský tým SEA stanovit pro oba koridory D216 a D217 „specifické“ regulativy a to z následujících důvodů:

- republikový, resp. mezinárodní význam obou vymezených koridorů,
- nemožnost uplatnění většiny regulativů prostřednictvím nástrojů územního plánování (zejm. čl. (191) odkazující na procesy probíhající podle zvláštních předpisů (zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů; zák. č. 44/1988 Sb., horní zákon, ve znění pozdějších předpisů, zák. č. 254/2001 Sb., vodní zákon, ve znění pozdějších předpisů, zák. č. 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů apod.).

Právo projektanta, resp. pořizovatele ZÚR na způsob a rozsah zapracování těchto požadavků do výrokové části koncepce tím není nijak dotčeno.

Podkladem pro odůvodnění požadavků jsou zjištění obsažená v předchozích kapitolách dokumentace, zejména zjištění vyplývající z kap. 3 až 6. včetně podkladových tabulek zjištěných vlivů (viz kap. 15. Přílohy) a dále z doplňujících informací uvedených k jednotlivým opatřením v kapitole 8. V zájmu doložení návaznosti vybraných opatření na obsah kapitoly 8 je v úvodu odůvodnění každé-ho požadavku uveden odkaz na alfanumerický kód příslušného opatření, ze kterého navrhovaný požadavek vychází.

Cílem odůvodnění je doložit, že navrhované požadavky jsou orientovány na dosažení souladu řešení návrhu 9A 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.

### **Návrh na úpravu článku (129):**

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

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

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

- ⇒ minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým území Šembery, Výrovky a Bečvářky;
- ⇒ minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost;
- ⇒ zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova;
- ⇒ minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;
- ⇒ minimalizace vlivů na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českokobrodsko a Kouřimsko.

ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování:

- ⇒ Upřesněním trasy v rámci vymezeného koridoru:
  - ✓ minimalizovat vlivy na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí při-lehlé zástavby dotčených sídel včetně vytvoření územních podmínek pro

realizaci nezbytných ochranných opatření sídel v území dále uvedených obcí, resp. jejich katastrálních území:

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

- ✓ minimalizovat rozsah záboru ZPF I. a II. třídy ochrany
- ✓ minimalizovat narušení lesních porostů na území obcí Suchdol (k. ú. Dobřeň u Kutné Hory), Čejkovice (k. ú. Čejkovice u Zbýšova) a Zbýšov (k. ú. Zbýšov v Čechách a Chlum u Zbýšova).
- ✓ Vytvořit územní podmínky pro minimalizaci negativních dopadů na zastavěná území v ploše koridoru.

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

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

- ⇒ minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery a Výrovky;
- ⇒ nenarušení ochranných podmínek zdrojů jakosti a vydatnosti přírodních léčivých zdrojů a minerálních vod lázní Poděbrady;
- ⇒ minimalizace zásahu do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost
- ⇒ zajištění prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Hořátek a Zvěřínek;
- ⇒ minimalizace omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;

### ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování:

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

OBECE	KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ
Poříčany	Poříčany
Sadská	Sadská
Hořátev	Hořátev

- ✓ minimalizovat rozsah záboru ZPF I. a II. třídy ochrany
- ✓ Vytvořit územní podmínky pro minimalizaci negativních dopadů na zastavěná území v ploše koridoru.

## **Odůvodnění navrhovaných požadavků**

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

#### Kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru

- ⇒ Minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembera, Výrovky a Bečvářky (1.2.a)

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

Požadavek nebyl do textové části zapracován z těchto závažných důvodů: požadavek na minimalizaci vlivů na odtokové poměry je uveden v ZÚR SK po aktualizaci č. 1 a 2 v článku (191) bod c) „podmínkou realizace záměrů procházejících záplavovým územím jsou projektová řešení zajišťující minimalizaci vlivů na odtokové poměry (inundační mosty) a omezením dlouhých šikmo trasovaných přechodů. Nepřípustná jsou taková řešení, která svým podélným sevráním údolních úseků omezují nebo znemožňují rozlivy povodňových průtoků ve volné krajině“; v platných ZÚR SK je požadavek uveden v článku (190) bod b) „minimalizovat vlivy na odtokové poměry dotčeného území, vymezení koridorů, které procházejí záplavovým územím; směrově řešit v nejkratší možné délce v závislosti na místních podmínkách“; požadavek na minimalizaci vlivů na odtokové poměry tak platí pro všechny záměry dopravní infrastruktury, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru, resp. pouze pro některé vybrané vodní toky; podmínky pro činnosti v záplavových územích upravuje zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a změnách některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, především § 66 a 67; způsob průchodu záplavovým územím je podrobně řešen v dokumentaci pro povolení záměru dopravní infrastruktury vždy podle konkrétní situace v území; z výše uvedených skutečností vyplývá, že požadavky na minimalizaci vlivů na odtokové poměry jsou v ZÚR SK dostatečné a odpovídají měřítku zásad územního rozvoje.

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

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

- Na území obce Svojšice koridor kříží RC958 Svojšická Bažantnice vymezené v zamokřených plochách údolní nivy Bečvářky mezi rybníky Svojšický a Utopenec. V tomto případě je nutné, aby technické řešení zahrnuje též minimalizaci vlivů na hydrologické poměry údolní nivy, které zásadním způsobem podmiňují charakter společenstev a stanovišť tohoto biocentra.
- Na území obce Suchdol přechází koridor přes RC 1846 Dobřeňský les a oba biokoridory směřující k severu (RK 1293 Dobřeňský les – Na soutoku) i k jihu (RK Dobřeňský les – Švadlenka) jsou z části vedeny víceméně paralelně s osou koridoru D216. Upřesnění trasy koridoru musí být v této části území řešeno s ohledem na minimalizaci vlivů na funkčnost obou uvedených biokoridorů a minimalizaci zásahu do porostů lesního komplexu, resp. do jeho části, ve kterém je vymezeno RC Dobřeňský les.

Požadavek nebyl do textové části zapracován z těchto závažných důvodů: požadavek na minimalizaci zásahů do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a na jejich funkčnost je uveden v platném znění ZÚR SK v článku (194), „ZÚR stanovují tyto zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území:

- a) respektovat plochy a koridory pro biocentra a biokoridory ÚSES na regionální a nadregionální úrovni jako nezastavitelné s využitím pro zvýšení biodiverzity a ekologické stability krajiny;
- b) stavby dopravní a technické infrastruktury v plochách a koridorech pro biocentra a biokoridory ÚSES připouštět v nezbytných případech za podmínky, že nedojde k významnému snížení schopnosti ekosystému odolávat znečištění, erozi či jiné fyzikální nebo chemické zátěži prostředí, a zároveň nedojde k podstatnému snížení schopnosti bez dalších opatření plnit stabilizující funkce v krajině;
- c) při plánování a realizaci biocenter a biokoridorů ÚSES vycházet z požadavků stanovených specifickými oborovými dokumentacemi“

a obdobně i v platných ZÚR SK v článku (190) bod c) „minimalizovat vlivy na předměty ochrany a územní celistvost maloplošných zvláště chráněných území a funkčnost segmentů nadregionálního a regionálního ÚSES“; požadavek na minimalizaci zásahů do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a na jejich funkčnost tak platí pro všechny záměry dopravní infrastruktury, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru; z výše uvedených skutečností vyplývá, že míra ochrany skladebných prvků ÚSES je v ZÚR SK dostatečná a odpovídá měřítku zásad územního rozvoje.

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

Páteční stavby dopravní infrastruktury představují téměř vždy vznik další bariéry zvyšující fragmentaci krajiny a snižující její migrační prostupnost. Vedle „standardní“ úrovně prostupnosti pro migrující organismy v místech křížení biokoridorů a vodních toků a jejich údolních niv, vyžadují specifický způsob řešení místa křížení dopravních staveb s migračními koridory chráněných druhů velkých savců. Z výkresu č. 3 a z obr. 57 v kap. 6.2.8 textové části je patrné, že v případě koridoru D216 dochází k jejich křížení ve výše uvedených katastrálních územích. Pozitivním aspektem obou zjištěných případů je skutečnost, že se v blízkosti nenacházejí



žádné objekty chráněné zástavby, které by vyžadovali realizaci ochranných opatření ke snížení hlukové zátěže (protihlukové stěny nebo valy) zvyšují bariérový efekt každé stavby. Požadavek byl do textové části zapracován v čl. (129) písm. d) vzhledem k tomu, že ani tehdejší ZÚR SK, ani platné ZÚR SK tento požadavek obecně neuvádějí, a to ani v prioritách územního rozvoje kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území, ani v opatřeních pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí, resp. ve společných požadavcích na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace vlivů na životní prostředí; požadavek je uveden pouze u vybraných koridorů dopravní infrastruktury.

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

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

Požadavek nebyl do textové části zapracován z těchto závažných důvodů: požadavek na minimalizaci omezení prostupnosti území je uveden v ZÚR SK po aktualizaci č. 1 a 2 prioritách v článku (09) bod a) „Vytvářet podmínky pro stabilizaci a vyvážený rozvoj hospodářských činností na území kraje zvláště ve vymezených rozvojových oblastech a vymezených rozvojových osách. Přitom se soustředit zejména na (...) zabezpečení dostatečné prostupnosti krajiny“; v platných ZÚR SK je požadavek uveden v článku (190) bod a) „zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“; požadavek na minimalizaci omezení prostupnosti území tak platí pro všechny záměry dopravní infrastruktury, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru; požadavek na zachování prostupnosti území je navíc podrobně řešen v prováděcí dokumentaci jednotlivých staveb dopravní infrastruktury; požadavek na zachování prostupnosti území navíc svou podrobností neodpovídá měřítku zásad územního rozvoje, průchodnost drážního tělesa pro chodce a cyklisty je podrobně řešena v prováděcí dokumentaci jednotlivých železničních staveb; z výše uvedených skutečností vyplývá, že požadavky na prostupnost území jsou v ZÚR SK dostatečné a odpovídají měřítku zásad územního rozvoje.

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

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

Požadavek byl do textové části zapracován v čl. (129) písm. d) vzhledem k tomu, že ani ZÚR SK po aktualizaci č. 1 a 2, ani platné ZÚR SK tento požadavek explicitně neuvádějí; obecně se v obou dokumentacích vyskytují pouze požadavky např. na minimalizaci vlivů na kulturně historické hodnoty památkově chráněných území apod.

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

Železniční tratě obecně představují v závislosti na intenzitě provozované dopravy významným zdrojem hlukové zátěže s dopadem na zastavěná území sídel, zejména objekty tzv. chráněné zástavby. Povinnost realizace opatření k dodržení platných hlukových limitů u těchto objektů vyplývá z ust. § 30 odst. 1 a 3 zák. č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů. Jejich konkrétní rozsah bude stanoven až v rámci přípravy podkladů pro navazující rozhodování o území (viz kap. 8, opatření 1.a) a není proto primárním důvodem pro návrh této podmínky.

Navržený úkol je formulován šířeji s cílem minimalizace hlukové zátěže v dotčené zástavbě, která sice nemusí být nutně exponována nad úroveň platných hlukových limitů, přesto však provoz na železnici může být (v porovnání se současným stavem) zdrojem narušení faktorů pohody, včetně psychologických vlivů. Upřesnění trasy ve vztahu k chráněné zástavbě může kromě toho významně ovlivnit rozsah a charakter protihlukových opatření a zmírnit omezení dalšího územního rozvoje dotčených sídel.

K celkovému zmírnění zátěže dále pozitivně přispívá vytvoření územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných nebo kompenzačních opatření. SEA proto návrhem tohoto úkolu ukládá řešit v územních plánech uvedených obcí takové upřesněné vedení trasy, které bude vyvolávat co nejmenší vliv na kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby, přičemž vymezené plochy musí umožnit nejen vyhledání optimální trasy komunikace, ale také případnou realizaci ochranných protihlukových opatření (protihlukové valy nebo stěny, vegetační pásy ochranné zeleně).

Územní podmínky pro realizaci protihlukových opatření je žádoucí v konkrétních případech vytvářet s rezervou 3dB. Důvody pro stanovení této rezervy vycházejí z principu předběžné opatrnosti, neboť reálná hluková zátěž v době realizace stavby může být z důvodu vyšších než předpokládaných dopravních intenzit vyšší než udávají modelové výpočty a může tak vyžadovat větší rozsah ochranných opatření včetně s tím souvisejících územních nároků. Stejně tak ve využití území v okolí budoucí stavby může dojít ke změnám, přičemž významným aspektem pro rozsah protihlukových opatření jsou kromě funkce objektů a jejich vzdálenosti od komunikace také jejich konkrétní technické parametry. Výše této rezervy (3dB) je stanovena na základě dosavadních zkušeností a dobré praxe, vyplývající ze zjištěných odchylek mezi výsledky modelových výpočtů (akustické studie) a reálné hlukové situace po dokončení stavby. Druhým důvodem je měřítko podrobnosti ZÚR, ve kterém není možné zohlednit technické řešení dané stavby.

Součástí těchto ochranných opatření může být také realizace vegetačních bariér, která opticky oddělí těleso železnice od přilehlé zástavby a přispěje ke zmírnění jeho vizuální působení a celkovému začlenění do krajiny. K tomuto účelu bude v hodné (v závislosti na místních podmínkách) využít zejména úseků s protihlukovými stěnami nebo protihlukovými valy

Do výčtu obcí, ve kterých je doporučeno tuto problematiku řešit (viz tabulka výše) byla v prvním kroku zahrnuta všechna sídla, ve kterých byly v měřítku ZÚR identifikovány části zástavby exponované hlukem nad úroveň limitů platných pro denní dobu, tzn. 60 dB (viz kap. 6.2.2 Tabulka 21). Toto vymezení bylo provedeno „na straně bezpečnosti“ neboť rozsah nadlimitně zatíženého území je v tomto případě větší než při použití limitu 50 dB, platného pro hlukovou zátěž v noční době (22 – 6 hod.). Následně byl tento výčet upřesněn na základě podrobnějšího

odhadu protihlukových opatření provedeného v rámci „*Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav, část A.2.6.1 Posouzení vlivů stavby na složky životního prostředí*“<sup>9</sup>.

Požadavek nebyl do textové části zapracován z těchto závažných důvodů: požadavek na minimalizaci vlivu na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel je uveden v ZÚR SK po aktualizaci č. 1 a 2 v článku (191) písm. a) „vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA. Jedná se zejména o následující záměry: ... železniční stavby v místech kontaktu s obytnou zástavbou“; v platných ZÚR SK je uveden v článku (190) bod a) „minimalizovat vlivy dopravních staveb na kvalitu obytného prostředí, zejména přednostním zajištěním minimalizace vlivů emisí a hlukové zátěže za tímto účelem v úsecích s prokázanými vlivy zajistit územní podmínky pro realizaci nezbytných ochranných opatření“; ochrana proti hluku a vibracím je podrobně řešena v dokumentaci pro povolení záměru staveb dopravní infrastruktury, respektive dokumentaci EIA, která musí být v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, a nařízením vlády č. 241/2018 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů; platí, že záměry s možnými negativními vlivy na akusticky chráněné prostory návrhové či stávající lze do území umístit za předpokladu splnění povinností stanovených uvedenými právními předpisy; nejpozději v rámci povolování záměru musí být prokázáno, že hluková zátěž nepřekročí hodnoty hygienických limitů hluku stanovených pro chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb, případně je nutné doložit reálnost provedení navržených protihlukových opatření; z výše uvedeného plyne, že vysokorychlostní trať nelze do území umístit, pokud nesplní požadovaná kritéria z hlediska ochrany proti hluku a vibracím; lze tudíž konstatovat, že požadavek na minimalizaci vlivů na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby platí pro všechny koridory dopravní infrastruktury a není nutné jej speciálně vyžadovat u vybraného koridoru, resp. u vybraných katastrálních území; z výše uvedených skutečností vyplývá, že míra ochrany obytného prostředí je v ZÚR SK dostatečná a odpovídá měřítku zásad územního rozvoje.

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

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

Požadavek nebyl do textové části zapracován z těchto závažných důvodů: požadavek na minimalizaci rozsahu záboru ZPF I. a II. třídy je uveden v ZÚR SK po aktualizaci č. 1 a 2 v článku (191a) bod c) „při zpřesňování ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury v územních plánech, respektive při přípravě konkrétních záměrů minimalizovat zábor ZPF, především zábor půdy v 1. a 2. třídě ochrany ZPF“ a stejně tak i v platných ZÚR SK v článku (190) bod e) „minimalizovat zábor ZPF, především zábor půdy v 1. a 2. třídě ochrany ZPF“; požadavek na minimalizaci záborů ZPF tak platí pro všechny záměry dopravní infrastruktury, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru; rozsah záborů půdního fondu je navíc podrobně řešen v prováděcí dokumentaci jednotlivých staveb dopravní infrastruktury, která musí být v souladu se zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně půdního fondu, ve

---

<sup>9</sup> SUDOP Praha a.s. (2020).

znění pozdějších předpisů; především s § 4, odst. 1, bodem d), ve kterém je požadováno odnímat jen nejnutnější plochu zemědělského půdního fondu; z výše uvedených skutečností vyplývá, že míra ochrany ZPF je v ZÚR SK dostatečná a odpovídá měřítku zásad územního rozvoje.

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

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

Požadavek nebyl do textové části zapracován z těchto závažných důvodů: požadavek na minimalizaci narušení lesních porostů je uveden v ZÚR SK po aktualizaci č. 1 a 2 v článku (191a) bod d) „při zpřesňování ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury v územních plánech, respektive při přípravě konkrétních záměrů minimalizovat zábor a zásah do PUPFL, především do lesů zvláštního určení a lesů ochranných“ a stejně tak v platných ZÚR SK v článku (190) bod e) „minimalizovat zábor do PUPFL a lesních porostů, především do lesů zvláštního určení a lesů ochranných“, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru, resp. jen u některých vybraných katastrálních území; ochrana pozemků určených k plnění funkcí lesa vychází z § 13 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, především § 13, odst. 1, podle kterého veškeré pozemky určené k plnění funkcí lesa musí být účelně obhospodařovány podle tohoto zákona, jejich využití k jiným účelům je zakázáno, o výjimce z tohoto zákazu může rozhodnout orgán státní správy lesů na základě žádosti vlastníka lesního pozemku nebo ve veřejném zájmu, pokud jiný veřejný zájem převažuje nad zájmem plnění funkcí lesa; z výše uvedených skutečností vyplývá, že míra ochrany PUPFL je v ZÚR SK dostatečná a odpovídá měřítku zásad územního rozvoje.

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

Vyhodnocení vlivů na hmotný majetek v rámci SEA je nutně limitováno měřítkem podrobnosti posuzované koncepce. Řešení této problematiky je standardní součástí navazujících procesů dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (EIA), resp. dle stavebního zákona (ÚPD obcí, rozhodování o území), v rámci kterých dochází k upřesnění trasy liniové stavby, pro kterou návrh 9A ZÚR SK vymezuje posuzovaný koridor.

V kap. 6.2.10 byly v ploše koridoru identifikovány stavební objekty na území obcí Chlístovice a Petrovice I. V případě obytného objektu v k. ú. Chlístovice není možné v měřítku ZÚR navrhnout konkrétní opatření k vyloučení nebo minimalizaci vlivu. Objekt je situován v blízkosti osy koridoru a způsob řešení tohoto střetu bude možné stanovit až v podrobnějším měřítku na základě projektového řešení a provedení tohoto úseku stavby. V měřítku ZÚR byl v ploše vymezeného koridoru identifikován pouze zemědělský areál v k. ú. Újezdec (obec Petrovice I).

Požadavek byl do textové části zapracován v čl. (129) písm. d).

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

### Kritéria a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru

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

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

Požadavek nebyl do textové části zapracován z těchto závažných důvodů: požadavek na minimalizaci vlivů na odtokové poměry je uveden v ZÚR SK po aktualizaci č. 1 a 2 v článku (191) bod c) „podmínkou realizace záměrů procházejících záplavovým územím jsou projektová řešení zajišťující minimalizaci vlivů na odtokové poměry (inundační mosty) a omezením dlouhých šikmo trasovaných přechodů. Nepřípustná jsou taková řešení, která svým podélným sevřením údolních úseků omezují nebo znemožňují rozlivy povodňových průtoků ve volné krajině“; v platných ZÚR SK je požadavek uveden v článku (190) bod b) „minimalizovat vlivy na odtokové poměry dotčeného území, vymezení koridorů, které procházejí záplavovým územím; směrově řešit v nejkratší možné délce v závislosti na místních podmínkách“; požadavek na minimalizaci vlivů na odtokové poměry tak platí pro všechny záměry dopravní infrastruktury, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru, resp. pouze pro některé vybrané vodní toky; podmínky pro činnosti v záplavových územích upravuje zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, především § 66 a 67; způsob průchodu záplavovým územím je podrobně řešen v dokumentaci pro povolení záměru staveb dopravní infrastruktury vždy podle konkrétní situace v území; z výše uvedených skutečností vyplývá, že požadavky na minimalizaci vlivů na odtokové poměry jsou v ZÚR SK dostatečné a odpovídají měřítku zásad územního rozvoje.

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

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

Požadavek nebyl do textové části zapracován z těchto závažných důvodů: požadavek nenarušit ochranné podmínky přírodních léčivých zdrojů a minerálních vod lázní Poděbrady sice není v ZÚR SK po aktualizaci č. 1 a 2 explicitně vyjádřen, nicméně je obsažen v platných ZÚR SK v článku (198) bod b) „chránit a podporovat plnění krajinných funkcí souvisejících s přírodními hodnotami, zejména ochranu vodního režimu, vydatnosti a jakosti zdrojů povrchových a podzemních vod a přírodních léčivých zdrojů“; ochrana přírodních zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod je obecně zajištěna zákonem č. 164/2001 Sb., o přírodních léčivých zdrojích, zdrojích přírodních minerálních vod, přírodních léčebných lázních a lázeňských místech a o změně některých souvisejících zákonů (lázeňský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 37 který se zabývá činnostmi ve stanovených ochranných pásmech; z výše uvedených skutečností vyplývá, že míra ochrany přírodních léčivých zdrojů a zdrojů minerálních vod lázní Poděbrady je v ZÚR SK dostatečná a odpovídá měřítku zásad územního rozvoje.



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

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

Požadavek nebyl do textové části zapracován z těchto závažných důvodů: požadavek na minimalizaci zásahů do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a na jejich funkčnost je uveden v tehdejších ZÚR SK v článku (194) „ZÚR stanovují tyto zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území:

A) A) respektovat plochy a koridory pro biocentra a biokoridory ÚSES na regionální a nadregionální úrovni jako nezastavitelné s využitím pro zvýšení biodiverzity a ekologické stability krajiny;

B) stavby dopravní a technické infrastruktury v plochách a koridorech pro biocentra a biokoridory ÚSES připouštět v nezbytných případech za podmínky, že nedojde k významnému snížení schopnosti ekosystému odolávat znečištění, erozi či jiné fyzikální nebo chemické zátěži prostředí, a zároveň nedojde k podstatnému snížení schopnosti bez dalších opatření plnit stabilizující funkce v krajině;

C) při plánování a realizaci biocenter a biokoridorů ÚSES vycházet z požadavků stanovených specifickými oborovými dokumentacemi“

a obdobně i v platných ZÚR SK v článku (190) bod c) „minimalizovat vlivy na předměty ochrany a územní celistvost maloplošných zvláště chráněných území a funkčnost segmentů nadregionálního a regionálního ÚSES“; požadavek na minimalizaci zásahů do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a na jejich funkčnost tak platí pro všechny záměry dopravní infrastruktury, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru; z výše uvedených skutečností vyplývá, že míra ochrany skladebných prvků ÚSES je v ZÚR SK dostatečná a odpovídá měřítku zásad územního rozvoje.

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

Jak již bylo uvedeno výše (viz koridor D216) páteřní stavby dopravní infrastruktury představují téměř vždy vznik další bariéry zvyšující fragmentaci krajiny a snižující její migrační prostupnost, přičemž specifický způsob řešení vyžadují místa křížení dopravních staveb s migračními koridory chráněných druhů velkých savců. Z výkresu č. 3 a z obr. 57 v kap. 6.2.8 textové části je patrné, že v případě koridoru D217 dochází k jeho křížení v místě přechodu údolí Šembery (též RK ÚSES) na k. ú. Hořátev a Zvěřínek. Pozitivním aspektem v daném úseku je koridor fixován stávající železniční tratí Poříčany – Nymburk s existujícím přemostěním říčního údolí. Význam odpovídajícího řešení prostupnosti drážního tělesa v tomto místě posiluje skutečnost, že v důsledku realizace této traťové spojky dochází k posílení k prostorové izolaci nepříliš rozsáhlého území v trojúhelníku Milčice (křížení D217 s dálnicí D11) – Nymburk – Liblice n. Cidlinou, jehož strany (prostorové bariéry) tvoří posuzovaný koridor D217, dálnice D11 a řeka Labe společně se silnicí I/38 a železniční tratí č. 231 Nymburk - Kolín na levém, resp. na pravém břehu řeky.

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

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

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

Požadavek nebyl do textové části zapracován z těchto závažných důvodů: požadavek na minimalizaci omezení prostupnosti území je uveden v tehdejších ZÚR SK v prioritách v článku (09) bod a) „Vytvářet podmínky pro stabilizaci a vyvážený rozvoj hospodářských činností na území kraje zvláště ve vymezených rozvojových oblastech a vymezených rozvojových osách. Přitom se soustředit zejména na (...) zabezpečení dostatečné prostupnosti krajiny“; v platných ZÚR SK je požadavek uveden v článku (190) bod a) „zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě“; požadavek na minimalizaci omezení prostupnosti území tak platí pro všechny záměry dopravní infrastruktury, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru; požadavek na zachování prostupnosti území je navíc podrobně řešen v prováděcí dokumentaci jednotlivých staveb dopravní infrastruktury; požadavek na zachování prostupnosti území navíc svou podrobností neodpovídá měřítku zásad územního rozvoje, průchodnost drážního tělesa pro chodce a cyklisty je podrobně řešena v prováděcí dokumentaci jednotlivých železničních staveb; z výše uvedených skutečností vyplývá, že požadavky na prostupnost území jsou v ZÚR SK dostatečné a odpovídají měřítku zásad územního rozvoje.

#### Úkoly pro územní plánování

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

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

Požadavek nebyl do textové části zapracován z těchto závažných důvodů: požadavek na minimalizaci vlivu na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby dotčených sídel je uveden v tehdejších ZÚR SK v článku (191) bod a) „vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA. Jedná se zejména o následující záměry: ... železniční stavby v místech kontaktu s obytnou zástavbou“; v platných ZÚR SK je uveden v článku (190) bod a) „minimalizovat vlivy dopravních staveb na kvalitu obytného prostředí, zejména přednostním zajištěním minimalizace vlivů emisí a hlukové zátěže za tímto účelem v úsecích s prokázanými vlivy zajistit územní podmínky pro realizaci nezbytných

ochranných opatření“; ochrana proti hluku a vibracím je podrobně řešena v prováděcí dokumentaci jednotlivých staveb dopravní infrastruktury, která musí být v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., zákon o ochraně veřejného zdraví, a nařízením vlády č. 241/2018 Sb., nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací; platí, že záměry s možnými negativními vlivy na akusticky chráněné prostory návrhové či stávající lze do území umístit za předpokladu splnění povinností stanovených uvedenými právními předpisy; nejpozději v rámci územního řízení musí být prokázáno, že hluková zátěž nepřekročí hodnoty hygienických limitů hluku stanovených pro chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb, případně je nutné doložit reálnost provedení navržených protihlukových opatření; z výše uvedeného plyne, že vysokorychlostní trať nelze do území umístit, pokud nesplní požadovaná kritéria z hlediska ochrany proti hluku a vibracím; lze tudíž konstatovat, že požadavek na minimalizaci vlivů na obytnou funkci a kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby platí pro všechny koridory dopravní infrastruktury a není nutné jej speciálně vyžadovat u vybraného koridoru, resp. u vybraných katastrálních území; z výše uvedených skutečností vyplývá, že míra ochrany obytného prostředí je v ZÚR SK dostatečná a odpovídá měřítku zásad územního rozvoje.

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

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

Požadavek nebyl do textové části zapracován z těchto závažných důvodů: požadavek na minimalizaci rozsahu záboru ZPF I. a II. třídy je uveden v ZÚR SK po aktualizaci č. 1 a 2 v článku (191a) bod c) „při zpřesňování ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury v územních plánech, respektive při přípravě konkrétních záměrů minimalizovat zábor ZPF, především zábor půdy v 1. a 2. třídě ochrany ZPF“ a stejně tak i v platných ZÚR SK v článku (190) bod e) „minimalizovat zábor ZPF, především zábor půdy v 1. a 2. třídě ochrany ZPF“; požadavek na minimalizaci záborů ZPF tak platí pro všechny záměry dopravní infrastruktury, a tudíž není nutné jej aplikovat pouze u některého vybraného záměru; rozsah záborů půdního fondu je navíc podrobně řešen v prováděcí dokumentaci jednotlivých staveb dopravní infrastruktury, která musí být v souladu se zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů; především s § 4, odst. 1, bodem d), ve kterém je požadováno odnímat jen nejnutnější plochu zemědělského půdního fondu; z výše uvedených skutečností vyplývá, že míra ochrany ZPF je v ZÚR SK dostatečná a odpovídá měřítku zásad územního rozvoje.

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

Vyhodnocení vlivů na hmotný majetek v rámci SEA je nutně limitováno měřítkem podrobnosti posuzované koncepce. Řešení této problematiky je standardní součástí navazujících procesů dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (EIA), resp. dle stavebního zákona (ÚPD obcí, rozhodování o území), v rámci kterých dochází k upřesnění trasy liniové stavby, pro kterou návrh 9A ZÚR SK vymezuje posuzovaný koridor.

Z kap. 6.2.10 vyplývá, že vymezený koridor zasahuje do ploch skladových a výrobních areálů v k. ú. Poříčany, Sadská, Hořátev a Nymburk. S výjimkou k. ú. Poříčany se jedná o areály přilehající ke stávající železniční trati č. 060 Poříčany – Nymburk, kde lze předpokládat omezenější územní nároky než v úsecích nově realizovaných.

Požadavek byl do textové části zpracován v čl. (129) písm. e).

## 12. NETECHNICKÉ SHRnutí VÝŠE UVEDENÝCH ÚDAJŮ

Předmětem řešení 9A ZÚR SK jsou koridory pro umístění staveb D216 pro trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje a D217 pro trať (spojku) VRT – Nymburk.

9A ZÚR SK nemění koncepci ZÚR SK ve znění aktualizace č. 2.

V rámci předkládaného hodnocení bylo provedeno zhodnocení vztahu 9A ZÚR SK k relevantním národním a regionálním koncepcím a byl vyhodnocen vztah 9A ZÚR SK k těmto koncepcím. Silný vztah 9A ZÚR SK byl identifikován k těmto koncepcím:

Silný vztah byl identifikován k těmto dokumentacím:

- Politika územního rozvoje ČR, ve znění aktualizace č. 1, 2, 3, 4 a 5
- Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR 2030
- Státní politika životního prostředí 2030 s výhledem do 2050
- Strategie regionálního rozvoje ČR 2021 +
- Aktualizace národního programu snižování emisí ČR
- Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR
- Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050

Následně byla provedena analýza těchto dokumentů se záměrem nalézt cíle životního prostředí, k jejichž dosažení lze přispět nástroji územního plánování. V dalším kroku byly definovány referenční cíle pro účely zacílení vyhodnocení vlivů 9A ZÚR SK na jednotlivé složky životního prostředí. Referenční cíle byly stanoveny pro ovzduší.

### 12.1 Stav složek životního prostředí

#### Ovzduší, klima

Řešenou oblast lze v porovnání s celým územím České republiky označit z hlediska klimatu jako průměrnou, zahrnuje teplejší a sušší regiony na severozápadě (Polabí) a chladnější regiony na jihovýchodě (Vysočina).

Kvalita ovzduší je posuzována prostřednictvím koncentrací znečišťujících látek v ovzduší, přičemž se sleduje široká škála polutantů s účinky na lidské zdraví. Z hlediska hodnocení vlivů automobilové dopravy jsou obecně za relevantní považovány suspendované částice frakcí PM<sub>10</sub> a PM<sub>2,5</sub>, oxid dusičitý, benzen a benzo[a]pyren. Plošné rozložení imisní zátěže na území ČR vyhodnocuje Český hydrometeorologický ústav, který v souladu se zákonem č. 201/212 Sb., o ochraně ovzduší, vydává každoročně informace o průměrných hodnotách koncentrací znečišťujících látek za předchozích 5 let ve čtvercové síti 1×1 km. Porovnání je provedeno ve vztahu k imisním limitům, stanoveným zákonem 201/212 Sb., o ochraně ovzduší.

Celkově je nutno konstatovat, že dle průměrných hodnot za období let 2016 – 2020 je kvalita ovzduší v území podél hodnocených koridorů D216 a D217 převážně dobrá. Výjimkou je imisní zatížení benzo[a]pyrenu v severní části území, kde dochází k překračování imisního limitu. Koridor D216 a jeho nejbližší okolí je nadlimitními koncentracemi dotčen zcela lokálně (v prostoru Českého brodu a Kounic), naproti tomu koridor D217 prochází v celém území buď pásmem nadlimitních hodnot, nebo pásmem s koncentracemi benzo[a]pyrenu právě na úrovni limitu (1 ng.m<sup>-3</sup>). Z ostatních imisních veličin se limitu



nejvíce přibližují průměrné roční koncentrace  $PM_{2,5}$ , a to opět v severní části území poblíž koridoru D217, kde dosahují až 83 % limitu. Průměrné roční koncentrace  $PM_{10}$  dosahují nejvýše 55 % limitu, průměrné roční hodnoty  $NO_2$  pak až 41 % limitu.

### **Obyvatelstvo, veřejné zdraví**

Významným faktorem, negativně ovlivňujícím zdraví obyvatel, je hluková zátěž území. Pro jednotlivé zdroje hluku jsou stanoveny hlukové limity, jejichž určení představuje dosti komplexní úlohu a je v kompetenci orgánu ochrany veřejného zdraví. Plošné mapování hlukové zátěže řešeného území ve vztahu k hlukovým hygienickým limitům není k dispozici. Vyhodnocení úrovně hlukové zátěže je možné provést na podkladě výsledků strategického hlukového mapování, které ale není vztaženo k limitům podle české legislativy, nýbrž k tzv. mezním hodnotám (viz níže), stanoveným na základě evropské směrnice 2002/49/ES. Strategické hlukové mapy (SHM) jsou na základě této směrnice zpracovávány pro nejvýznamnější silniční tahy, železnice, letiště a aglomerace.

Z výsledků hlukového mapování vyplývá, že v okolí nejvýznamnějších dopravních tahů v řešeném území přesahuje hluková zátěž z automobilové dopravy výše uvedené mezní hodnoty, přičemž plošně větší míra zásahu platí pro noční hluk (nad 60 dB). Míra zasažení obytné zástavby závisí zejména na intenzitě dopravy na dané komunikaci, její pozici vůči terénu a uplatnění protihlukových opatření (stěny, valy). Nejvyšší zátěž je dosahována v okolí dálnic D1, D10 a D11, k překračování mezních hodnot však dochází i podél silnic I. a II. třídy. Specifikem jsou intravilánové úseky komunikací, u nichž jsou hladiny hluku sice převážně nižší, avšak při větším rozsahu exponované chráněné zástavby. Obdobná situace platí i u hlavních železničních tratí. Nejvýznamnějším zdrojem hlukové zátěže ze železničních tratí jsou tratě 231 v úseku Kolín – Lysá nad Labem, trať 072 v úseku Lysá nad Labem – Neratovice a trať 010 v úseku Kolín – Přelouč. Na příkladu města Nymburk, které je v rámci řešené oblasti strategickým hlukovým mapováním nejlépe pokryto, lze dovodit, že ve větších městech se počet osob nad úrovní mezních hodnot pohybuje v řádu jednotek procent.

### **Povrchové a podzemní vody**

Širší zájmové území náleží po hydrologické stránce do hlavního povodí Labe, do oblasti tří povodí III. řádu – Labe od Doubravy po Cidlinu (1-04-01), Výrovka (1-04-06) a Labe od Výrovky po Jizeru (1-04-07).

Území je protkáno relativně hustou sítí drobných a středně významných vodních toků. V území jsou přítomny menší a středně velké vodní plochy (rybníky a jejich soustavy).

Zájmové území je součástí citlivých a zranitelných oblastí.

V zájmovém území je vyhlášeno ochranné pásmo přírodního léčivého zdroje Poděbrady, a zasahuje se několik ochranných pásem vodních zdrojů.

Pro vodní toky Výrovka, Šembera a Miletínský potok, které posuzované koridory kříží, jsou stanovena záplavová území Q100 a jejich aktivní zóny.

### **Půda**

V širším zájmovém území převažují tyto půdní typy: černozemě, černice, regozemě a fluvizemě. V dotčeném území jsou významně plošně zastoupeny kvalitní zemědělské půdy I. a II. třídy ochrany.

Zájmové území je součástí přírodní lesní oblasti 10, 16 a 17. Zastoupení lesních porostů je vyšší v jižní části dotčeného území, ve směru k hranicím s krajem Vysočina. Lesy v okolí posuzovaných koridorů jsou převážně zařazeny mezi lesy hospodářské.

### **Horninové prostředí**

Z geomorfologického hlediska je zájmové území součástí podcelků Kutnohorská plošina, Českobrodská tabule a Nymburská kotlina. Horninový podklad dotčeného území tvoří zejména ruly a svory (JV část), v SZ části a v okolí Nymburka převažují kalovce, pískovce, slepence, jílovce a slínovce.

V dotčeném území nejsou evidována ložiska vyhrazených nerostů. Evidovány jsou 2 nevyhrazená ložiska pro štěrkopísky.

#### **Flóra, fauna, biodiverzita a ekosystémy**

V území dotčeném využitím koridorů nejsou vyhlášena zvláště chráněná území přírody či lokality soustavy Natura 2000. Území není součástí přírodního parku. V dotčeném území jsou evidovány památné stromy. V dotčeném území jsou vymezeny skladebné části územního systému ekologické stability ÚSES nadregionální, regionální a lokální úrovně. Území je součástí migračně významného území.

#### **Krajina, krajinný ráz**

Vymezené koridory zasahují do 4 oblastí krajinného rázu: Čelákovicko (ObKR 16), Janovicko (ObKR 22), Kutnohorsko (ObKR 26) a Nymbursko (ObKR 31). Severní část řešeného území má charakter zemědělské krajiny. Významným fenoménem území je tok řeky Labe. Krajina je silně ovlivněna urbanizačními aktivitami. Směrem k jihu se zvyšuje dynamika reliéfu, zvyšuje se podíl lesů. Měřítko krajiny je menší, zvyšuje se heterogenita krajiny. Intenzita urbanizačních tlaků klesá.

Dotčené území není součástí přírodního parku.

#### **Kulturní, historické, architektonické a archeologické dědictví**

V širším zájmovém území posuzovaných koridorů se nachází několik lokalit a objektů v zájmu památkové péče, chráněných ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. V širším zájmovém území vymezených koridorů, v okolí Kouřimi, se nachází navrhovaná krajinná památková zóna Kouřimsko a přibližně 200 m východně od koridoru 2016 je navržena krajinná památková zóna Kutnohorsko.

V zájmovém území jsou vymezeny 3 regiony lidové architektury - Nymbursko a Městečko, Českobrodsko a Kutnohorsko (v úseku okolí Košic).

## **12.2 Shrnutí výsledků vyhodnocení**

#### **Vlivy na ovzduší, klima**

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

#### **Vlivy na obyvatelstvo, veřejné zdraví**

Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území. Míra vlivu pak bude záležet zejména na pozici jednotlivých úseků trati vůči chráněné zástavbě, souhrnně se bude jednat o vliv mírný až významný. V rámci předkládaného vyhodnocení byl proveden odhad polohy limitních izofon pro denní a noční hluk v okolí hodnocených koridorů, podle jejichž výsledků je nutno bez dodatečných opatření očekávat překračování limitu až do vzdálenosti 650 m pro trať Praha – Brno (koridor D216) a 450 m pro trať Poříčany

– Nymburk (koridor D217). Území potenciálně zasažené překračováním hlukových limitů zahrnuje řádově stovky chráněných objektů, u nichž bude nutno realizovat odpovídající protihlukovou ochranu. U těchto objektů pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob).

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

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

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

#### **Vlivy na povrchové a podzemní vody**

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

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

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

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

#### **Vlivy na zemědělský půdní fond**

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

#### **Vlivy na lesy a PUPFL**

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

#### **Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje**

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

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

V případě obou nevýhradních ložisek se nejedná o střet ve smyslu Horního zákona, neboť tato ložiska jsou součástí dotčených pozemků<sup>10</sup>. V tomto smyslu je vliv hodnocen jako málo významný až zanedbatelný (0/-1).

Koridoru D216 minimálně kontaktuje okraj CHLÚ Solopysky u Kutné Hory vymezený pro výhradní ložisko stavebního kamene (ID16600000). Vlastní bloky zásob užitkové suroviny jsou vymezeny v západní části CHLÚ a jejich případné využití nebude vymezením a využitím koridoru zásadním způsobem znemožněno ani ztíženo<sup>11</sup>.

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

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

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

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

#### **Vlivy na faunu, flóru, biodiverzitu a ekosystémy**

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

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

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

#### **Vlivy na krajinu, krajinný ráz**

Využitím vymezených koridorů dojde k ovlivnění přírodních charakteristik krajinného rázu, narušení harmonických vztahů v krajině. Dojde k prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Omezena bude propustnost území pro člověka.

#### **Vlivy na kulturní, historické, architektonické a archeologické dědictví**

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

---

<sup>10</sup> § 7 zák. č. 44/1988 Sb., horní zákon, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>11</sup> § 16 odst. 2 horního zákona.

### **Vlivy na hmotný majetek**

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

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

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

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

### **Kumulativní a synergické vlivy**

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

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

Rozsah těchto vlivů je hodnocen jako mírně až významně negativní.

#### **Přeshraniční vlivy**

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

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

### **Porovnání aktivní a nulové varianty**

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

Z tohoto porovnání vyplývá, že variantou s nižší mírou negativních vlivů je varianta nulová. Vyhodnocením koridorů, které jsou vymezeny ve variantě aktivní, nebyly identifikovány vlivy, které by neumožňovaly přijetí koncepce. S koncepcí 9A ZÚR SK lze souhlasit za podmínky zajištění splnění navrhovaných opatření, která jsou uvedena v kap. 11 této dokumentace.

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

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



Z provedeného hodnocení návrhu 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyplývá, že naplnění koncepce bude spojeno s mírně negativními vlivy až významně negativními vlivy na obyvatelstvo a sledované složky životního prostředí. Významnost a rozsah všech zjištěných vlivů je možné omezit nebo kompenzovat realizací opatření obsažených v kapitole 8. Opatření, která je možné zcela nebo částečně uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování jsou uvedena v kapitole 11.

## 13. ZÁVĚR

Na základě vyhodnocení vlivů návrhu 9. aktualizace ZÚR Středočeského kraje na životní prostředí, provedené v rozsahu Přílohy zák. č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, doporučujeme příslušnému úřadu vydání souhlasného stanoviska dle § 10g zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů. Ve smyslu ust. § 40 odst. 2 písm. d) stavebního zákona pořizovatel ve spolupráci projektantem doplní do odůvodnění návrhu 9A ZÚR SK pro veřejné projednání sdělení, jakým způsobem bylo toto stanovisko zohledněno, včetně případného uvedení závažných důvodů, pokud by některé požadavky nebo podmínky zohlednění nebyly. Pro minimalizaci nebo vyloučení zjištěných vlivů na obyvatelstvo, složky životního prostředí a na kulturní dědictví spojené s uplatňováním návrhu 9A ZÚR SK navrhuje stanovit tyto požadavky:

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

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

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

- (2) Minimalizovat vlivy na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky.
- (3) Minimalizovat zásah do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivy na jejich funkčnost.
- (4) Zajistit prostupnost území pro velké savce v k. ú. Kounice a společně na k. ú. Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova.
- (5) Minimalizovat omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě.

- (6) Minimalizovat vlivy na kulturně historické, urbanistické, architektonické a krajinné hodnoty regionů lidové architektury Českobrodsko a Kouřimsko.
- (7) Minimalizovat rozsah záboru ZPF I. a II. třídy ochrany
- (8) Minimalizovat narušení lesních porostů na území obcí Suchdol (k. ú. Dobřeň u Kutné Hory), Čejkovice (k. ú. Čejkovice u Zbýšova) a Zbýšov (k. ú. Zbýšov v Čechách a Chlum u Zbýšova).
- (9) Vytvořit územní podmínky pro minimalizaci dopadů na zastavěná území v ploše koridoru.

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

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

OBEC	KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ
Poříčany	Poříčany
Sadská	Sadská
Hořátev	Hořátev

- (11) Minimalizovat vlivy na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery a Výrovky.
- (12) Nenarušit ochranné podmínky jakosti a vydatnosti zdrojů přírodních léčivých zdrojů a minerálních vod lázní Poděbrady.
- (13) Minimalizovat zásah do ploch dotčených skladebných prvků ÚSES a vlivů na jejich funkčnost
- (14) Zajistit prostupnosti území pro velké savce v k. ú. Hořátev a Zvěřínek;
- (15) Minimalizovat omezení prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;
- (16) Minimalizovat rozsah záboru ZPF I. a II. třídy ochrany
- (17) Vytvořit územní podmínky pro minimalizaci dopadů na zastavěná území v ploše koridoru.

**Společný požadavek**

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

# 14. VYHODNOCENÍ POŽADAVKŮ UVEDENÝCH VE STANOVISKU MŽP K POTŘEBĚ POSOUZENÍ AKTUALIZACE ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Požadavek ze stanoviska MŽP	Vypořádání požadavku
1. U navrhovaného koridoru pro VRT Poříčany – Světlá nad Sázavou a koridoru pro napojení VRT ve směru Nymburk požadujeme jednotlivě vyhodnotit jeho vliv na všechny složky životního prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo. Posuzují se vlivy na veřejné zdraví (s důrazem na hluk) a životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny (zejména vlivy na střety s migračními trasami velkých savců a zachování migrační propustnosti, fragmentaci krajiny, ÚSES), ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima, krajinu, krajinný ráz, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví, a jejich vzájemné působení a souvislosti.	Předkládané vyhodnocení je zpracováno s využitím „Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“ zveřejněného ve Věstníku MŽP (ročník XV – únor 2015 – částka 2). Vyhodnocení obsahuje vyhodnocení vlivů na všechny složky životního prostředí, veřejné zdraví a obyvatelstvo.
2. A) Požadujeme se zaměřit na prostorové a funkční dotčení přírodních a přírodě blízkých ekosystémů, resp. stanovišť významných pro rozvoj potenciální bioty reprezentativních společenstev uvnitř NRBC a na funkční vazby ekosystémů zahrnutých do plochy NRBC ÚSES, což do značné míry souvisí s možným ovlivněním hydrických podmínek dotčené krajiny při realizaci záměrů, pro které jsou koridory vymezovány.	Vyhodnocení bylo provedeno. Jeho výsledky jsou uvedeny v kapitole 6.2.8. Vlivy na flóru, faunu a biologickou rozmanitost a v tabelárním hodnocení koridoru.
B) Rovněž je vyžadováno, aby se vyhodnocení SEA zabývalo také možnostmi minimalizace negativních dopadů v dalších fázích projektové přípravy, navržením podmínek zachování funkčnosti (průchodnosti) navazujících úrovní ÚSES (regionálních koridorů ÚSES překřížených plochami dopravní infrastruktury), případně možnostmi prostorové kompenzace funkcí prvků ÚSES při dodržení principů vymezování ÚSES dle Metodiky vymezování ÚSES (MŽP, 2017) např. úpravou / změnou vymezení NRBC a dalších dotčených částí, není-li možné předpokládané negativní vlivy eliminovat nebo minimalizovat. V této souvislosti je též žádáno, aby se na vyhodnocení vlivů na nadregionální ÚSES podílela odborně způsobilá osoba (držitel autorizace A.3.1 projektant územních systémů ekologické stability udělované Českou komorou architektů) s praktickou zkušeností při vymezování koncepce ÚSES na úrovni kraje nebo obce s rozšířenou působností.	Vyhodnocení vlivů hodnocených koridorů na skladebné prvky ÚSES je provedeno v kapitole 6. a 7. Stanovena jsou opatření pro minimalizaci negativních dopadů na skladebné prvky ÚSES. Provedené hodnocení bylo provedeno s využitím Metodiky vymezování ÚSES (MŽP, 2017).  Na vyhodnocení vlivů se podílela autorizovaná osoba- Mgr. Alena Smrčková, držitelka autorizace A.3. udělované Českou komorou architektů (číslo autorizace 0499).
3A) Požadujeme vyhodnotit vliv AZÚR SČK na ZPF, tzn. zaměřit se rovněž na plošnou ochranu ZPF, a to ve smyslu požadavků stanovených ustanovením § 4 zákona č. 334/1992 Sb., ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (Je nutné mít v daném případě na paměti, že vliv navrhovaného záměru je prakticky nevratná změna představující ve svém důsledku likvidaci jedné ze složek životního prostředí. Koridor pro VRT by měl být proto vymezen především na nezemědělských půdách s tím, že v případě vymezování záměru na ZPF musí být navrženo řešení o nezbytně nutné výměře a přednostně na zemědělských půdách méně kvalitních (kritériem kvality půdy jsou třídy ochrany ve smyslu vyhlášky č. 48/2011 Sb., o stanovení tříd ochrany, ve znění pozdějších předpisů). Přitom musí být co nejméně narušena organizace ZPF, hydrologické a odtokové poměry v území, síť zemědělských účelových komunikací a co nejméně zatěžováno obhospodařování ZPF, a to vše nejen ve vztahu k pozemkům přímo dotčeným vymezovaným koridorem, ale i ve vazbě na případný dopad na zemědělské pozemky navazující.) Současně je nutné navrhnout opatření minimalizující negativní dopad na zemědělskou půdu (jejich konkretizace musí vycházet z hodnocení vlivu v daném konkrétním území).	Vyhodnocení vlivu na ZPF bylo provedeno. Jeho výsledky jsou uvedeny v kap. 6.2.5. této dokumentace. Formulováno je opatření požadující minimalizaci vlivů na ZPF I. a II. třídy ochrany. Komentovány jsou vlivy na využití zemědělských pozemků resp. míru ovlivnění zemědělského využití dotčených zemědělských pozemků v širším zájmovém území.  Šíře vymezeného koridoru umožňuje případnou realizaci opatření pro omezení vodní a větrné eroze.

Požadavek ze stanoviska MŽP	Vypořádání požadavku
Požadujeme vyhodnotit předpokládané důsledky navrhovaného řešení koridoru pro VRT Poříčany – Světlá nad Sázavou a koridoru pro napojení VRT ve směru Nymburk na ZPF (§ 3 vyhlášky č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů) a posouzení veřejného zájmu, který výrazně převažuje nad zájmem ochrany ZPF v případě půd v I. a II. třídě ochrany dotčených zábořem.	Vyhodnocení vlivu na ZPF bylo provedeno. Jeho výsledky jsou uvedeny v kap. 6.2.5. této dokumentace. Formulováno je opatření požadující minimalizaci vlivů na ZPF I. a II. třídy ochrany.  Šíře vymezeného koridoru umožňuje případnou realizaci opatření omezující účinky vodní a větrné eroze.
Vyhodnotit ovlivnění migrační prostupnosti krajiny. Za tímto účelem využít vrstvy dálkových migračních koridorů a migračně významných území poskytovaných Agenturou ochrany přírody a krajiny ČR jako podklad dle přílohy č. 1 části A bodu 119 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů.  Vyhodnotit akceptovatelnost řešení zejména liniových dopravních koridorů z hlediska dotčení funkčnosti výše uvedených dálkových migračních koridorů velkých savců, jejich bariér a migračně významných území.	Vyhodnocení ovlivnění migrační prostupnosti krajiny je provedeno v kap. 6 a 7 a tabelárním vyhodnocení koridoru. Pro hodnocení byly využity dostupné údaje poskytované AOPK ČR.  Bylo provedeno vyhodnocení akceptovatelnosti řešení navrhovaných staveb železniční dopravy.
V rámci vyhodnocení vlivů na životní prostředí AZÚR SČK požadujeme provést vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů. V této souvislosti poukazujeme na rozsudek NSS 1 Ao 7/2011 – 526, kterým byly zrušeny Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje. Vyhodnocení těchto vlivů na životní prostředí je třeba zpracovat jak na úrovni konkrétního navrženého koridoru pro oba úseky VRT, tak i s ohledem na širší vztahy a vazby v souvislosti se stavem v území a se záměry v území schválenými k realizaci či záměry uvažovanými (rozsudek NSS 4 AOs 1/2013 – 133). Tam, kde budou zjištěny potenciální negativní kumulativní nebo synergické vlivy, je nutné navrhnout kompenzační opatření a případný monitoring těchto potenciálních vlivů.	Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů je uvedeno v tabelárním hodnocení a v kapitole 6.3. této dokumentace.
Požadujeme vyhodnotit, zda návrh AZÚR SČK naplňuje cíle národních a regionálních koncepčních dokumentů – Státního programu ochrany přírody a krajiny České republiky 2020 – 2025, Aktualizace Státní politiky životního prostředí ČR 2012 – 2020, Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016 – 2025, republikové priority v oblasti ochrany přírody a krajiny stanovené v Politice územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3.	Vyhodnocení je uvedeno v kapitolách 1.2. a kap. 2. této dokumentace.



## 15. PŘÍLOHY – PODKLADOVÉ TABULKY ZJIŠTĚNÝCH VLIVŮ

### 15.1 D216 Koridor pro trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje

D216 Koridor pro trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje				
Dotčené obce	Bečváry, Český Brod, Dolní Chvatliny, Chrástky, Klášterní Skalice, Klučov, Kořenice, Kouřim, Svojšice, Třebosice, Vrbčany, Zalesany, Čejkovice, Černín, Červené Janovice, Dobrovítov, Chlístovice, Košice, Malešov, Nepoměřice, Onomyšl, Opatovice I, Paběnice, Petrovice I, Suchdol, Úmonín, Vidice, Zbýšov, Chrást, Kounice			
Identifikované dlouhodobé, trvalé, sekundární, přímé a nepřímé vlivy na složky životního prostředí				
Složka ŽP	Popis vlivu	Významnost vlivu	Časové rozlišení vlivu	Charakter vlivu
Hluková zátěž, veřejné zdraví	Vysokorychlostní trať bude představovat významný liniový zdroj hluku v území, s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se koridor přibližuje k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území. Míra vlivu pak bude záležet zejména na pozici jednotlivých úseků trati vůči chráněné zástavbě, souhrnně se bude jednat o vliv mírný až významný. Podle výsledků hodnocení by bez dodatečných opatření docházelo k překračování limitu až do vzdálenosti 650 m a týkalo by se cca 15-20 tis. osob. U těchto objektů pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob). Dopady lze poměrně významně omezit vhodným řešením trasy trati v rámci daného koridoru, případně umístěním některých úseků trati do zájezu. Mezi další negativní vlivy na obyvatelstvo patří též ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území. Realizace VRT bude mít kromě toho i pozitivní vlivy tím, že vytvoří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční, a tak přispěje ke snížení hlukové zátěže v okolí odpovídajících dopravních tahů. Jedná se zejména o dálnici D1 (u zástavby těsně u dálnice je pokles odhadován až na 2 dB), mírněji též D11 a další souběžné silniční tahy.	-1/-2	Dlouhodobý Trvalý	Přímý
Ovzduší, klima	Realizace vysokorychlostní trati vytváří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční, což se potenciálně projeví snížením emisí skleníkových plynů a mírným poklesem imisní zátěže v okolí hlavních silničních tahů ve srovnatelných relacích. U vlivů na klima existuje též lokální ovlivnění způsobené zpevněním ploch apod., které však bude na úrovni velmi mírných až zanedbatelných vlivů.	+1	Dlouhodobý Trvalý	Přímý
Povrchové a podzemní vody	Koridor kříží vodní toky - Poříčanský potok, Mlýnský potok, Bylanka, Výrovka, Bečvářka, Voděradský potok, Solopyský potok, Švadlenka, Košický potok, Bedřichovský potok, Chlístovický potok, Zdeslavický potok, Vrchlice, Opatovický potok, Vilémovický potok, Medenický potok, Paběnický potok, Zbožňovský potok, Senetínský potok, Krchlebský potok, Chlumský potok a několik bezejmenných vodotečí – ovlivnění odtokových poměrů v území.	-1	Dlouhodobý Trvalý	Přímý

D216 Koridor pro trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje				
	<p>V koridoru se nacházejí vodní plochy Svojšický rybník na Bečvárci (obec Svojšice), Steklík na Chlístovickém potoce (obec Chlístovice), rybník Katovna na Opatovickém potoce (obec Opatovice I). Minimalizace vlivů bude řešena v rámci křížení uvedených vodních toků.</p> <p>Koridor kříží stanovená záplavová území Q<sub>100</sub> vymezená pro vodní toky Šembera, Bečvářka a Výrovka – riziko ovlivnění odtokových poměrů v území.</p> <p>Lokální vodní zdroje s OP 1. st. a 2. st. v k. ú. Dolní Chvatliny a v k. ú. Chlístov.</p> <p>Vymezený koridor je trasován ve vzdálenosti cca 3 – 4 km od vymezených ochranných pásem vodárenské nádrže Vrchlice. Přímé ohrožení režimu nebo kvality vody není predikováno.</p>			
ZPF	Zábor ZPF v rozsahu 198,85 ha, z toho 135,35 ha tvoří půdy I. a II. třídy ochrany.	-2	Dlouhodobý Trvalý	Přímý
PUPFL	Zábor PUPFL v rozsahu 14,23 ha – les hospodářský.	-1/-2	Dlouhodobý Trvalý	Přímý
Horninové prostředí	<p>Průchod 2 ložisky nevyhrazených nerostů – štěrkopísků Chotouň a Chrášťany u Českého Brodu.</p> <p>Koridor kontaktuje CHLÚ Solopysky u Kutné Hory vymezený pro výhradní ložisko stavebního kamene (ID16600000). Vlastní bloky zásob užitkové suroviny jsou vymezeny v západní části CHLÚ a jejich případné využití nebude vymezením koridoru zásadním způsobem znemožněno ani ztíženo.</p> <p>Koridor D216 prochází poddolovaným územím na území obcí Dobrovítov a Zbýšov. Poddolované území ze 16.stol. (zlatonosná ruda).</p>	0/-1	Dlouhodobý Trvalý	Přímý
Flóra, fauna, ekosystémy	<p>Ovlivnění stanovištních podmínek v důsledku využití koridoru pro VRT.</p> <p>Křížení skladebných prvků ÚSES:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Regionální biokoridor RK1236 Klučov – Tuchoraz vymezený v ose Mlýnského potoka na území obce Klučov</li> <li>Regionální biocentrum RC958 Svojšická Bažantnice vymezené v ploše Svojšické bažantnice, vodních ploch, polní a lesních ekosystémů na území obce Svojšice</li> <li>Regionální biokoridor RK1292 Podbečvářský mlýn-RK 1293 vymezený v ose bezejmenné vodoteče a přes polní ekosystém (nefunkční RBK) na území obce Bečváry</li> <li>Regionální biokoridor RK1293 Dobřeňský les-Na soutoku vymezený přes polní a lesní společenstva severně od Dobřeňského lesa a regionální biocentrum RC1846 Dobřeňský les vymezené v ploše Dobřeňského lesa na území obce Suchdol</li> <li>Regionální biokoridor RK1294 Dobřeňský les – Švadlenka vymezený v ose toku Švadlenka na území obce Vidice</li> <li>Regionální biokoridor RK1295 Švadlenka-Opatovický les vymezený v ose říčky Vrchlice na území obce Chlístovice a Černíny</li> </ul>	-1/-2	Dlouhodobý Trvalý	Přímý

D216 Koridor pro trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regionální biokoridor RK1305 Paběnický les-Řeplice vymezený v ose Paběnického potoka a okrajově zásah do regionálního biocentra RC1714 Paběnický les, které sleduje Paběnický potok a jeho hluboce zaříznuté údolí na území obce Petrovice</li> <li>Regionální biokoridor RK1316 Opatovice-Chraňbožský les vymezený v ose vodního toku Kejnárka – ke střetu dochází na území obce Čejkovice</li> </ul> <p>V koridoru jsou evidovány památné stromy</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>v k. ú. Kounice – Hrušeň na Babyku</li> <li>v k.ú. Svojšice u Kouřimi - Dub letní,</li> <li>v k.ú. Pučery - Lípy u Pučer.</li> </ul> <p>Omezení prostupnosti území pro biotu (viz ÚSES) včetně velkých savců. Riziko zvýšení šíření invazivních druhů.</p>			
Krajina, krajinný ráz	<p>Prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Vznik nové významné antropogenní linie v krajině.</p> <p>Ovlivnění charakteru krajiny, přírodních krajinných hodnot (lesní porosty, prvky krajinné zeleně, vodní toky a jejich nivy).</p> <p>Ovlivnění rekreačního potenciálu venkovské krajiny.</p> <p>Omezení prostupnosti krajiny pro člověka.</p>	-2	Dlouhodobý Trvalý	Přímý
Kulturní dědictví	Koridor prochází v délce cca 10 km regionem lidové architektury Českobrodsko, v délce cca 8 km regionem lidové architektury Kutnohorský. Stavby lidové architektury nebudou využitím koridoru dotčeny. Potenciální riziko ovlivnění území s archeologickými nálezy.	-1	Dlouhodobý Trvalý	Přímý
Hmotný majetek	<p>V koridoru se nacházejí stavební objekty:</p> <p>Obytný objekt v ose koridoru (k. ú. Chlístovice).</p> <p>Zemědělský areál v okrajové poloze (k. ú. Újezdec).</p>	-1	Dlouhodobý Trvalý	Přímý
Identifikované krátkodobé, střednědobé, přímé a nepřímé vlivy na složky životního prostředí				
Složka ŽP	Popis vlivu	Významnost vlivu	Časové rozlišení vlivu	Charakter vlivu
Hluková zátěž, veřejné zdraví	Krátkodobé vlivy jsou spojeny se samotnou realizací záměru, jedná se o obvyklé vlivy hluku ze stavební činnosti a související dopravy. Tyto vlivy jsou lokálního charakteru a jsou hodnoceny jako mírně negativní. Nebudou přesahovat běžný rámec typický pro stavby daného typu a jsou řešitelné pomocí obvyklých opatření na úrovni přípravy projektu. Střednědobé vlivy se nepředpokládají.	-1	Krátkodobý	Přímý
Ovzduší, klima	Krátkodobé vlivy jsou spojeny se samotnou realizací záměru, jedná se o obvyklé vlivy stavební činnosti (zejm. prašnost). Tyto vlivy jsou lokálního charakteru a jsou hodnoceny jako mírně negativní. Nebudou přesahovat běžný rámec typický pro stavby daného typu a jsou řešitelné pomocí obvyklých opatření na úrovni přípravy projektu. Střednědobé vlivy se nepředpokládají.	-1	Krátkodobý	Přímý
Povrchové a podzemní vody	Riziko zhoršení kvality povrchových vod po dobu provádění zemních prací.	-1	Krátkodobý	Přímý
ZPF	Dočasný zábor ZPF.	-1	Krátkodobý	Přímý
PUPFL	Dočasný zábor PUPFL.	-1	Krátkodobý	Přímý

D216 Koridor pro trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje				
Horninové prostředí	Prognózní zdroj šterkopísku Nymburk (ID 9370039). Bloky zásob respektují koridor stávající železniční trat Poříčany – Nymburk. Bez vlivu.	0	-	-
Flóra, fauna, ekosystémy	Rušení živočichů po dobu provádění stavebních prací, ovlivnění stanovištních podmínek po dobu provádění stavebních prací.	-1	Krátkodobý	Přímý
Krajina, krajinný ráz	Zhoršení kvality krajinného prostředí po dobu provádění stavebních prací.	-1	Krátkodobý	Přímý
Kulturní dědictví	Vlivy nebyly identifikovány.	0	-	-
Hmotný majetek	Dočasné ovlivnění technické a dopravní infrastruktury po dobu provádění stavebních prací.	-1	Krátkodobý	Přímý
Identifikované kumulativní a synergické vlivy na složky životního prostředí				
Složka ŽP	Popis vlivu	Významnost vlivu	Časové rozlišení vlivu	Charakter vlivu
Hluková zátěž, veřejné zdraví	Relevantním vlivem je kumulativní působení hluku z VRT a hluku z jiných dopravních staveb (železničních tratí, silnic a dálnic), a to jak stávajících, tak i plánovaných. Za lokality s potenciálním výskytem kumulativních vlivů jsou považována místa křížení koridoru s jinými liniovými zdroji hluku (železnice, silnice) při současném přiblížení k obytné zástavbě.  V případě potenciálních kumulací s železničními tratěmi platí, že je nutno splnit limity pro hluk z železniční dopravy při uvažování provozu na všech tratích v dané lokalitě. U kumulací s hlukem ze silniční dopravy je nutné pro jednotlivé lokality zpracovat akustickou studii se zahrnutím všech spolupůsobících zdrojů, následně vyhodnotit vlivy na veřejné zdraví a uplatnit opatření k minimalizaci vlivů na zdraví obyvatel v součinnosti s orgánem ochrany veřejného zdraví.	-1/-2	Dlouhodobý Trvalý	Kumulativní Synergický
Ovzduší, klima	Vlivy nebyly identifikovány.	0	-	-
Povrchové a podzemní vody	Ovlivnění odtokových poměrů v území.	-1	Dlouhodobý Trvalý	Kumulativní Synergický
ZPF	Zábor ZPF.	-1/-2	Dlouhodobý Trvalý	Kumulativní Synergický
PUPFL	Zábor PUPFL.	0/-1	Dlouhodobý Trvalý	Kumulativní Synergický
Horninové prostředí	Vlivy nebyly identifikovány.	0		
Flóra, fauna, ekosystémy	Ovlivnění stanovištních podmínek. Šíření invazivních rostlinných druhů. Ovlivnění prostupnosti území pro biotu.	-1/-2	Dlouhodobý Trvalý	Kumulativní Synergický
Krajina, krajinný ráz	Prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny.	-1/-2	Dlouhodobý Trvalý	Kumulativní Synergický
Kulturní dědictví	Vlivy nebyly identifikovány.	0		
Hmotný majetek	Vlivy nebyly identifikovány.	0		
Návrh opatření k předcházení a minimalizaci identifikovaných vlivů na sledované složky životního prostředí				
<ul style="list-style-type: none"> <li>upřesnění trasy železniční tratě v rámci koridoru s cílem minimalizace vlivů na obytnou zástavbu;</li> </ul>				

D216 Koridor pro trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje
<ul style="list-style-type: none"> <li>• splněním limitů pro hluk z železniční dopravy u veškeré chráněné zástavby podél železniční trati;</li> <li>• minimalizací zdravotních rizik z hlukové zátěže obytné zástavby v místech souběžného působení hluku z provozu trati a ze silniční dopravy;</li> <li>• oddělením trati od obytné zástavby vegetačními bariérami;</li> <li>• minimalizace vlivů na odtokové poměry zejména při průchodu záplavovým územím Šembery, Výrovky a Bečvářky;</li> <li>• minimalizace vlivů na režim a jakost vodních zdrojů Dolní Chvatliny a Chlístovice, případně zajištění náhradního vodního zdroje</li> <li>• minimalizací rozsahu záboru ZPF I. a II. třídy ochrany;</li> <li>• minimalizací rozsahu záboru PUPFL;</li> <li>• zajištěním zachování funkcí dotčených skladebných prvků ÚSES regionální úrovně;</li> <li>• začleněním železniční trati do krajiny s cílem minimalizace vlivu na krajinný ráz území;</li> <li>• zajištěním zachování prostupnosti území pro člověka;</li> <li>• zajištěním zachování migrační prostupnosti území pro biotu (zejména k.ú. Kounice a Košice u Nepoměřic a Polánka u Malešova);</li> <li>• zajištěním ochrany památných stromů - Dub letní (k.ú. Svojšice u Kouřimi), Lípy u Pučer (k.ú. Pučery);</li> <li>• prověřením případné možnosti využití nevýhradních ložisek štěrkopísku a technických zemin Chrástany (ID 324 7900) a Chotouň (ID 3248300);</li> <li>• v dalších fázích projektového řešení stavby zohlednit možný výskyt starých důlních děl v rámci koridoru na rozhraní obcí Dobrovítov a Zbýšov.</li> <li>• minimalizací vlivů na charakter a genius loci dotčených částí regionů lidové architektury Českobrodsko a Kutnohorsko;</li> <li>• minimalizací vlivů na zemědělský areál k.ú. Újezdec (obec Petrovice).</li> </ul>
<b>Závěr</b>
S vymezením koridoru je možné souhlasit za předpokladu převzetí relevantních opatření do kritérií a podmínek pro rozhodování v ploše koridoru (kap. 11 hodnocení SEA).



## 15.2 D217 Koridor pro trať (spojku) VRT - Nymburk

D217 Koridor pro trať (spojku) VRT - Nymburk				
Dotčené obce	Chrást, Kounice, Poříčany, Hořátev, Kostelní Lhota, Milčice, Nymburk, Sadská, Třebestovice, Zvěřínec			
Identifikované dlouhodobé, trvalé, sekundární, přímé a nepřímé vlivy na složky životního prostředí				
Složka ŽP	Popis vlivu	Významnost vlivu	Časové rozlišení vlivu	Charakter vlivu
Hluková zátěž, veřejné zdraví	Vysokorychlostní trať bude představovat významný liniový zdroj hluku v území, s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se koridor přibližuje k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území. Míra vlivu pak bude záležet zejména na pozici trati vůči chráněné zástavbě, souhrnně se bude jednat o vliv mírný až významný. Podle výsledků hodnocení by bez dodatečných opatření docházelo k překračování limitu až do vzdálenosti 450 m a týkalo by se cca 1,5-2 tis. osob. U těchto objektů pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob). Dopady lze poměrně významně omezit vhodným řešením trasy trati v rámci daného koridoru, případně umístěním některých úseků trati do zářezu. Mezi další negativní vlivy na obyvatelstvo patří též ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území.  Realizace VRT bude mít kromě toho i pozitivní vlivy tím, že vytvoří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční, a tak přispěje ke snížení hlukové zátěže v okolí odpovídajících dopravních tahů. Jedná se zejména o silnice mezi Prahou a Nymburkem, snížení je odhadováno v řádu desetin dB.	-1/-2	Dlouhodobý Trvalý	Přímý
Ovzduší, klima	Realizace vysokorychlostní trati vytváří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční, což se potenciálně projeví snížením emisí skleníkových plynů a mírným poklesem imisní zátěže v okolí hlavních silničních tahů ve srovnatelných relacích. U vlivů na klima existuje též lokální ovlivnění způsobené zpevněním ploch apod., které však bude na úrovni velmi mírných až zanedbatelných vlivů.	+1	Dlouhodobý Trvalý	Přímý
Povrchové a podzemní vody	Koridor kříží vodní toky - Šembera (několikanásobně), Výrovka, Kopanický potok a několik bezejmenných vodotečí. Křížení záplavové území Q <sub>100</sub> a jeho aktivní zóny vymezené pro toky Šembery a Výrovky v celkové délce cca 2 200 m. Koridor D217 je z velké části vymezen v prostoru ochranného pásma II. stupně vymezeného pro zdroj přírodních a minerálních vod Poděbrady – riziko ovlivnění jakosti a vydatnosti zdroje.	-1/-2	Dlouhodobý Trvalý	Přímý
ZPF	Zábor ZPF v rozsahu 47,39 ha, z toho 34,62 ha tvoří půdy I. a II. třídy ochrany.	-2	Dlouhodobý Trvalý	Přímý
PUPFL	Vlivy nebyly identifikovány.	0	-	-
Horninové prostředí	Koridor D217 okrajově zasahuje do nevýhradního ložiska – šterkopísků Nymburk. V rámci zpřesnění koridoru lze tento vliv vyloučit.	0/-1	Dlouhodobý Trvalý	Přímý

D217 Koridor pro trať (spojku) VRT - Nymburk				
Flóra, fauna, ekosystémy	<p>Ovlivnění stanovištních podmínek v důsledku využití koridoru pro VRT.</p> <p>Křížení skladebných prvků ÚSES:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Regionální biocentrum RC1025 Kersko I vymezené v prostoru lesního komplexu západně od Třebestovic na území Poříčan</li> <li>2 x Regionální biokoridor RK1234 Kersko I-Šembera vymezený v ose vodního toku Šembery na území obce Třebestovice a Sadská</li> <li>Regionální biokoridor RK1239 Šembera-K 10 vymezený v ose vodního toku Šembery na území obcí Sadská a Kostelní Lhota</li> <li>Nadregionální biokoridor NK10 Stříbrný vrch – Polabský chlum na území obce Zvěřínek a Hořátek</li> </ul> <p>Omezení prostupnosti území pro biotu.</p> <p>Riziko zvýšení šíření invazivních druhů.</p>	-1/-2	Dlouhodobý Trvalý	Přímý
Krajina, krajinný ráz	<p>Prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny.</p> <p>Vznik nové významné antropogenní linie v krajině.</p> <p>Ovlivnění charakteru krajiny, přírodních krajinných hodnot (lesní porosty, prvky krajinné zeleně, vodní toky a jejich nivy).</p> <p>Ovlivnění rekreačního potenciálu venkovské krajiny.</p> <p>Omezení prostupnosti krajiny pro člověka.</p>	-1/-2	Dlouhodobý Trvalý	Přímý
Kulturní dědictví	<p>Koridor D217 prochází v délce cca 6 km RLA Nymbusko a Městečko. Stavby lidové architektury nebudou využitím koridoru dotčeny. Nedojde k ovlivnění charakteru a kulturně historických hodnot tohoto RLA. Koridor je z části fixován na stávající železniční trať 060 Poříčany – Nymburk.</p> <p>Ve zbývajícím úseku koridor prochází územím bez významnějších kulturně historických hodnot, zásadně ovlivněným tělesem dálnice D11 a železniční tratí 011 Praha – Kolín.</p> <p>Potenciální riziko ovlivnění území s archeologickými nálezy.</p>	0/-1	Dlouhodobý Trvalý	Přímý
Hmotný majetek	V koridoru se na území obcí Poříčany, Sadská, Hořátek a Nymburk nacházejí areály výroby a skladování.	-1		
Identifikované krátkodobé, střednědobé, přímé a nepřímé vlivy na složky životního prostředí				
Složka ŽP	Popis vlivu	Významnost vlivu	Časové rozlišení vlivu	Charakter vlivu
Hluková zátěž, veřejné zdraví	Krátkodobé vlivy jsou spojeny se samotnou realizací záměru, jedná se o obvyklé vlivy hluku ze stavební činnosti a související dopravy. Tyto vlivy jsou lokálního charakteru a jsou hodnoceny jako mírně negativní. Nebudou přesahovat běžný rámec typický pro stavby daného typu a jsou řešitelné pomocí obvyklých opatření na úrovni přípravy projektu. Střednědobé vlivy se nepředpokládají.	-1	Krátkodobý	Přímý
Ovzduší, klima	Krátkodobé vlivy jsou spojeny se samotnou realizací záměru, jedná se o obvyklé vlivy stavební činnosti (zejm. prašnost). Tyto vlivy jsou lokálního charakteru a jsou hodnoceny jako mírně negativní. Nebudou přesahovat běžný rámec typický pro stavby daného typu a jsou řešitelné pomocí obvyklých opatření na úrovni přípravy projektu. Střednědobé vlivy se nepředpokládají.	-1	Krátkodobý	Přímý

D217 Koridor pro trať (spojku) VRT - Nymburk				
Povrchové a podzemní vody	Riziko zhoršení kvality povrchových vod po dobu provádění zemních prací.	-1	Krátkodobý	Přímý
ZPF	Dočasný zábor ZPF.	-1	Krátkodobý	Přímý
PUPFL	Vlivy nebyly identifikovány.	0	-	-
Horninové prostředí	Vlivy nebyly identifikovány.	0	-	-
Flóra, fauna, ekosystémy	Rušení živočichů po dobu provádění stavebních prací, ovlivnění stanovištních podmínek po dobu provádění stavebních prací.	-1	Krátkodobý	Přímý
Krajina, krajinný ráz	Zhoršení kvality krajinného prostředí po dobu provádění stavebních prací.	-1	Krátkodobý	Přímý
Kulturní dědictví	Vlivy nebyly identifikovány.	0	-	-
Hmotný majetek	Dočasné ovlivnění technické a dopravní infrastruktury po dobu provádění prací.	-1	Krátkodobý	Přímý
Identifikované kumulativní a synergické vlivy na složky životního prostředí				
Složka ŽP	Popis vlivu	Významnost vlivu	Časové rozlišení vlivu	Charakter vlivu
Hluková zátěž, veřejné zdraví	Relevantním vlivem je kumulativní působení hluku z VRT a hluku z jiných dopravních staveb (železničních tratí, silnic a dálnic), a to jak stávajících, tak i plánovaných. Za lokality s potenciálním výskytem kumulativních vlivů jsou považována místa křížení koridoru s jinými liniovými zdroji hluku (železnice, silnice) při současném přiblížení k obytné zástavbě.  V případě potenciálních kumulací s železničními tratěmi platí, že je nutno splnit limity pro hluk z železniční dopravy při uvažování provozu na všech tratích v dané lokalitě. U kumulací s hlukem ze silniční dopravy je nutné pro jednotlivé lokality zpracovat akustickou studii se zahrnutím všech spolupůsobících zdrojů, následně vyhodnotit vlivy na veřejné zdraví a uplatnit opatření k minimalizaci vlivů na zdraví obyvatel v součinnosti s orgánem ochrany veřejného zdraví.	-1/-2	Dlouhodobý Trvalý	Kumulativní Synergický
Ovzduší, klima	Vlivy nebyly identifikovány.	0	-	-
Povrchové a podzemní vody	Ovlivnění odtokových poměrů v území.	-1	Dlouhodobý Trvalý	Kumulativní Synergický
ZPF	Zábor ZPF.	-1/-2	Dlouhodobý Trvalý	Kumulativní Synergický
PUPFL	Vlivy nebyly identifikovány.	0	-	-
Horninové prostředí	Vlivy nebyly identifikovány.	0	-	-
Flóra, fauna, ekosystémy	Ovlivnění stanovištních podmínek. Šíření invazivních rostlinných druhů. Ovlivnění prostupnosti území pro biotu. Ovlivnění funkcí regionálního biokoridoru RK1234 Kersko-Šembera společně s tělesem dálnice D11.	-1/-2	Dlouhodobý Trvalý	Kumulativní Synergický

D217 Koridor pro trať (spojku) VRT - Nymburk				
Krajina, krajinný ráz	Prohloubení procesu urbanizace a fragmentace krajiny. Kumulace bariérového vlivu společně s tělesem dálnice D11. Fragmentace regionálního biokoridoru RK1234 Kersko – Šembera společně s dálnicí D11 (k.ú. Třebestovice).	-1/-2	Dlouhodobý Trvalý	Kumulativní Synergický
Kulturní dědictví	Vlivy nebyly identifikovány.	0	-	-
Hmotný majetek	Vlivy nebyly identifikovány.	0	-	-
<b>Návrh opatření k předcházení a minimalizaci identifikovaných vlivů na sledované složky životního prostředí</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• upřesnění rasy železniční tratě v rámci koridoru s cílem minimalizace vlivů na obytnou zástavbu;</li> <li>• splněním limitů pro hluk z železniční dopravy u veškeré chráněné zástavby podél železniční trati;</li> <li>• minimalizací zdravotních rizik z hlukové zátěže obytné zástavby v místech souběžného působení hluku z provozu trati a ze silniční dopravy;</li> <li>• oddělením trati od obytné zástavby vegetačními bariérami;</li> <li>• minimalizací narušení ochranných podmínek přírodních léčivých zdrojů a minerálních vod lázní Poděbrady jakosti a vydatnosti zdroje přírodních a minerálních vod Poděbrady</li> <li>• minimalizace vlivů na odtokové poměry v území zejména při průchodu záplavovým územím Šembery a Výrovky;</li> <li>• minimalizací rozsahu záboru ZPF I. a II. třídy ochrany;</li> <li>• zajištěním zachování funkcí dotčených skladebných prvků ÚSES nadregionální a regionální úrovně;</li> <li>• zajištěním zachování prostupnosti území pro biotu (k. ú. Hořátek a Zvěřínek);</li> <li>• začleněním železniční trati do krajiny s cílem minimalizace vlivu na krajinný ráz území;</li> <li>• zajištěním zachování prostupnosti území pro člověka;</li> <li>• minimalizovat vlivy na výrobní areály v k. ú. Poříčany, Sadská, Hořátek a Nymburk</li> </ul>				
<b>Závěr</b>				
S vymezením koridoru je možné souhlasit za předpokladu převzetí relevantních opatření do kritérií a podmínek pro rozhodování v ploše koridoru (kap. 11 hodnocení SEA).				

## **B. VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA PO A EVL SOUSTAVY NATURA 2000**

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

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

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

Stanovisko OŽPZe k navrhovanému obsahu 9A ZÚR SK, jakož i jeho vyjádření k podkladové technické studii



V Praze dne: 3. 6. 2020 Správa železnic, s. o.  
Číslo jednací: 072040/2020/KUSK Dlážděná 1003/7  
Spisová značka: SZ-072040/2020/KUSK/2 110 00 Praha 1  
Vyřizuje: R. Kourík (257 280 774, kourik@kr-s.cz) DS: ucechjm  
Značka: OŽP/Kk  
Váš dopis zn. 32974/2020-SŽ-GR-06

**Stanovisko orgánu ochrany přírody k vlivu zamýšlené aktualizace ZÚR SČK (vymezení VRT Poříčany – Nymburk) na EVL a PO soustavy Natura 2000**

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen Krajský úřad), obdržel dne 26. 5. 2020 žádost Vaší organizace o stanovisko orgánu ochrany přírody k vlivu zamýšlené aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (ZÚR SČK) na evropsky významné lokality a ptačí oblasti soustavy Natura 2000. Žádost obsahovala stručný popis navrhovaného řešení a mapovou přílohu s vyznačením požadované změny.

Návrh na pořízení aktualizace ZÚR SČK je motivován potřebou vymezení koridoru vysokorychlostní trati (VRT) v úseku Poříčany – Nymburk, který navazuje na již vymezený úsek VRT Praha-Běchovice – Poříčany a dále též na územní rezervu pokračujícího úseku VRT Poříčany – Světlá nad Sázavou. Podkladem pro navrhovanou aktualizaci ZÚR SČK je I. etapa zpracování studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav.

Krajský úřad jako orgán ochrany přírody příslušný podle § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen zákon č. 114/1992 Sb.), sděluje, že **lze vyloučit významný vliv** navrhované aktualizace ZÚR SČK (vymezení VRT Poříčany- Nymburk), samostatně, nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry, **na předměty ochrany a celistvost evropsky významných lokalit (EVL) a ptačích oblastí (PO)** v působnosti Krajského úřadu, které byly stanoveny příslušnými nařízeními vlády.

Navrhovaný koridor VRT navazuje na koridor VRT Praha-Běchovice – Poříčany severně od stávající žst. Poříčany a pokračuje směrem na východ jižně od dálnice D8, kterou kříží východně od Třebestovic a následně se u východního okraje Sadské napojuje na stopu stávající železniční trati Poříčany - Nymburk. Základní šířka koridoru je navrhována 200 m, s rozšířením v místech následného zpřesnění technického řešení.

Nejbližší součástí soustavy Natura 2000 je EVL Milčice (kód CZ0210719, vzdálenost 0,6 km), jejímž předmětem ochrany je evropské stanoviště Petrifikující prameny s tvorbou pěnoveců (*Cratoneurion*). Vzhledem k uvedené vzdálenosti a povaze

navrhované změny nelze žádné ovlivnění této ani jiné součásti soustavy Natura 2000 očekávat.

Ing. Josef K e ř k a, Ph.D.  
vedoucí odboru životního prostředí  
a zemědělství  
v. z. Mgr. Pavel Vaňhát  
vedoucí oddělení ochrany přírody a krajiny

## **C. VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA SKUTEČNOSTI ZJIŠTĚNÉ V ÚZEMNĚ ANALYTICKÝCH PODKLADECH**

### **C.1 METODICKÝ PŘÍSTUP**

Pro vyhodnocení vlivů 9. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále též 9A ZÚR SK) byly použity skutečnosti, zjištěné v 5. úplné aktualizaci Územně analytických podkladů Středočeského kraje ze září 2021 (dále jen „ÚAP“). Cílem vyhodnocení byla identifikace možného vývoje a stavu, jakým můžou v 9. aktualizaci ZÚR Středočeského kraje řešené části ovlivnit danou skutečnost či jev, identifikovaný v ÚAP a to jak z pozitivního, tak z negativního hlediska.

V aktualizaci ÚAP je v rámci podkladů pro rozbor udržitelného rozvoje provedena analýza stavu (resp. aktualizace) na území Středočeského kraje celkem u 16 tematických okruhů:

1. Širší územní vztahy
2. Prostorové a funkční uspořádání území
3. Struktura osídlení
4. Sociodemografické podmínky
5. Bydlení
6. Příroda a krajina
7. Vodní režim
8. Horninové prostředí
9. Kvalita životního prostředí
10. Zemědělský půdní fond a pozemky určené pro plnění funkce lesa
11. Občanská vybavenost
12. Dopravní infrastruktura
13. Technická infrastruktura
14. Ekonomické a hospodářské podmínky
15. Rekreační a cestovní ruch
16. Bezpečnost a ochrana obyvatel

Na toto zjištění a vyhodnocení stavu a vývoje území, jeho hodnot a limitů využití území, pak navazuje zjištění a vyhodnocení pozitiv a negativ v území v rámci rozboru udržitelného rozvoje území Středočeského kraje. Současně je v tomto dokumentu provedeno vyhodnocení územních podmínek a potenciálů

jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje území, a to pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel, včetně jejich vzájemných vazeb a trendů vývoje území a dále určení problémů k řešení v územně plánovacích dokumentacích.

Cílem vyhodnocení vlivů je určení vlivu na význam, podíl nebo míru pozitivního nebo negativního působení ve 9A ZÚR SK navrhovaných priorit a opatření na vybraná témata a jevy, které jsou uvedené v ÚAP jako vstupy pro vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel.

Vyhodnocení vlivu bylo provedeno verbálně, s ohledem na to, které části 9A ZÚR SK danou skutečnost ovlivňují s konstatováním, zda daná část má na skutečnost, uvedenou v ÚAP vliv přímý, nepřímý či vyvolaný.

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.

➤	přímý vliv na skutečnosti uvedené ve 5A ÚAP SK	<b>+2</b>
➤	nepřímý vliv na skutečnosti uvedené ve 5A ÚAP SK	<b>+1</b>
➤	bez vlivu na skutečnosti uvedené ve 5A ÚAP SK	<b>0</b>
➤	nepřímý negativní vliv na skutečnosti uvedené ve 5A ÚAP SK	<b>-1</b>
➤	přímý negativní vliv na skutečnosti uvedené ve 5A ÚAP SK	<b>-2</b>

Odkazy na články nebo odstavce v dalším textu jsou v očíslování dle přílohy č. 1 k Odůvodnění 9. Aktualizace ZÚR Středočeského kraje „Podklad pro úplné znění po vydání 9. aktualizace s vyznačením provedených změn“ (Atelier T-plan, s.r.o.).

## C.2 VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA VYBRANÉ SKUTEČNOSTI ÚAP STŘEDOČESKÉHO KRAJE

### 1. Širší územní vztahy

#### Stav území a vybrané jevy dle ÚAP

Středočeský kraj je centrální oblastí české kotliny. Sousedí s kraji Jihočeským, Plzeňským, Ústeckým, Libereckým, Královéhradeckým, Pardubickým a Vysočinou. Uvnitř Středočeského kraje leží kraj Hlavní město Praha. Přes území Středočeského kraje vedou hlavní silnice a železnice spojující Prahu s krajskými městy i významnými středoevropskými metropolitními regiony a aglomeracemi.

Pražský metropolitní region, jehož součástí je i osídlení centrální oblasti Středočeského kraje, je nejvýznamnější a největší koncentrací aktivit v ČR. Zaujímá i důležité místo ve středoevropském systému osídlení.

Ve středočeském prostoru jsou další dva významné rozvojové prostory: Střední Polabí s hlavními centry Kolín a Kutná Hora a Mladoboleslavsko s centry Mladá Boleslav a Mnichovo Hradiště. Oba tyto prostory disponují větším rozvojovým potenciálem než aglomerace některých krajských měst. Jejich regionální význam (zejména u Mladé Boleslavi) přesahuje hranice kraje. Dalšími významnými centry (mimo rozvojovou oblast Praha) jsou bývalá okresní města Příbram, Benešov, Mělník a Rakovník. Nymburk je součástí rozvojové oblasti Střední Polabí.

- Sledované jevy pro vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost obyvatel:
  - ⇒ rozvoj významných dopravních tras
  - ⇒ vliv na významné hospodářské oblasti

#### Vliv 9A ZÚR na stav a vývoj území

Koridor **D216** je součástí VRT Praha – Brno – Ostrava, resp. Brno – Břeclav, která se v budoucnu pravděpodobně stane nejvytíženější tratí v ČR, neboť totiž spojí tři největší města v zemi. Vysokorychlostní vlaky na této trati ale obslouží také Jihlavu, Olomouc a další regionální centra.

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

*9A ZÚR SK má v rámci nadregionálních vazeb přímý a významný pozitivní dopravní a hospodářský význam.*

➤ rozvoj významných dopravních tras	+2
➤ vliv na významné hospodářské oblasti	+2

## 2. Prostorové a funkční uspořádání území

#### Stav území a vybrané jevy dle ÚAP

Prostorové a funkční uspořádání kraje je dáno jednak „přírodními“ předpoklady území, jednak vývojem osídlení. Tak bylo založeno hlavní město Praha v Pražské kotlině a další centra osídlení v příznivých podmínkách pro obživu a ochranu obyvatel, které byly zejména podél vodních toků Vltavy, Berounky, Sázavy, Labe a Jizery. Postupně se ve vazbě na osídlení vytvářel systém dostředně uspořádaných komunikací.

Další rozvoj území ovlivňovaly nálezy drahých kovů a dalších surovin, postupné mýcení lesů a rozvoj zemědělství na úrodných půdách.

Osídlení pak zaznamenalo prudký rozvoj od poloviny 19. století v souvislosti s industrializací a výstavbou železnic. Potřeba vody pro výrobu znamenala další zahušťování osídlení podél významných vodních toků.

Současné využívání území odráží dnešní stav výrobních technologií, naplňování představ obyvatel o kvalitním bydlení a rekreaci, rozvoj dopravy, zejména silniční. Ekonomický tlak na využívání území v blízkosti hlavního města a dalších silných center osídlení, v souvislosti s politicko-ekonomickými změnami naší společnosti po roce 1989, vedl v některých územích kraje k neřízené urbanizaci.

V rámci tohoto tématu nejsou pro vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek v 5. aktualizaci uvedeny žádné sledované jevy.

#### Vliv 9A ZÚR na stav a vývoj území

Navržené koridory k sobě budou přitahovat hospodářský rozvoj. Ten bude spolu s rozvojem bydlení potenciálně soustředěn u měst, která jsou v blízkosti železničních stanic na nově vzniklé železniční trati. Tento důsledek může potenciálně částečně ovlivnit strukturu osídlení ve Středočeském kraji.

### 3. Struktura osídlení

#### Stav území a vybrané jevy dle ÚAP

Rozložení vyšších, středních a nižších center je v podstatě vyhovující. Parametry nižších center mohou v blízké době dosáhnout Hostivice a Jesenice. Žádoucí by bylo posílení Votic (ORP) na úroveň nižšího centra. Roli lokálních center mohou plnit i další obce (mimo POÚ) a naopak zařazení některých obcí do kategorie POÚ, zejména Jesenice (okres Rakovník), Křivoklát, Týnec n. L., z nich zřejmě lokální centra nevytvoří.

V rámci tohoto tématu nejsou pro vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek v 5. aktualizaci uvedeny žádné sledované jevy.

#### Vliv 9A ZÚR na stav a vývoj území

Vymezené koridory mají nepřímý vliv na vývoj struktury osídlení v jejich blízkosti. Lze předpokládat, že ve městech, která leží na této trati dojde k rozvoji výstavby a tato města posílí svou ekonomickou a hospodářskou sílu.

*9A ZÚR SK svým návrhem posílí význam měst, kterými budou procházet navrhované trati.*

### 4. Sociodemografické podmínky

#### Stav území a vybrané jevy dle ÚAP

Vývoj počtu obyvatel v Středočeském kraji je nad průměrem ČR a v podstatě je po r. 1991 jediným krajem s trvale rostoucím počtem obyvatel. Za 18 let od 31.12.2001 do 31.12.2019 přibýlo v celé ČR 4,8 % obyvatel, v Praze 14,2% a ve Středočeském kraji dokonce 23,2 %. Nadprůměrný růst obyvatelstva středních Čech byl, je a bude však regionálně významně diferencovaný. Nejdůležitějším faktorem podmiňujícím tuto diferenciaci je vzdálenost/poloha vůči Praze a dále i hlavním komunikacím. Nejvýraznější přírůstky (index 120 a více) jsou v prostoru kolem Prahy, úbytky obyvatel (index pod 100) jsou v jižní části kraje.

Úroveň vzdělanosti obyvatel na území SK je různá. Nejvyšší (v rámci ČR nadprůměrná) je v příměstském okolí hl. m. Prahy (okres P-V, P-Z a bezprostředně navazující), kde se v souvislosti s rozvojem bydlení výrazně zvýšil počet obyvatel. Nízkou vzdělanostní úroveň obyvatelstva vykazují některé SO ORP na vnějším obvodu kraje.

Nezaměstnanost ve Středočeském kraji je v souhrnu nízká. Úroveň nezaměstnanosti Středočeského kraje je výrazně lepší než v celé ČR. Je to vyvoláno zejména ekonomickým růstem hl. m. Prahy a také Mladé Boleslavi. Tato města jsou schopna absorbovat (v podstatě i potřebují) dojížděku za prací. Proto nezaměstnanost v jejich okolí, ale i v dalších obvodech ORP je podprůměrná i v rámci kraje. Za vysokou nezaměstnanost lze považovat úroveň vyšší než průměr ČR. Tato úroveň se plošně vyskytuje zejména na severozápadním obvodu kraje (SO POÚ Kladno, Mělník, Mšeno, Neratovice a Slaný v SO POÚ Jesenice) a dále v jihozápadním segmentu kraje (SO POÚ Rožmitál pod Třemšínem, Dobříš a Březnice, Příbram) a ve východním segmentu (SO POÚ Městec Králové, Kouřim, Čáslav, Nymburk, Sadská, Kolín, Poděbrady, Pečky a Kutná Hora, v SO POÚ Týnec nad Labem).

Situace výjížděky za prací je výrazně ovlivněna existencí dvou významných center dojížděky, tj. hl. m. Prahy, které není součástí Středočeského kraje a POÚ, resp. spíše městem Mladá Boleslav, které je v současné době nejvýznamnějším ekonomickým centrem kraje. Pozitivní saldo (mimo celků výše uvedených) má jen SO POÚ Kolín. Nejvíce negativní saldo (pod -30%) vykazují některé SO POÚ sousedící s hl. m. Prahou: Roztoky, Černošice, Mníšek pod Brdy a Kamenice.



- Sledované jevy pro vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost obyvatel:
  - ⇒ vzdělanost obyvatelstva,
  - ⇒ vývoj počtu obyvatelstva,
  - ⇒ nezaměstnanost,
  - ⇒ dojíždka za prací.

#### Vliv 9A ZÚR na stav a vývoj území

Vymezené koridory mají pouze omezené možnosti, jak ovlivnit sociodemografické podmínky v území. Nepřímo může mít zlepšení dopravní obslužnosti dotčených obcí vliv na zlepšení podmínek dojíždky za prací, ale naopak i na zlepšení podmínek pro vyjíždku za prací např. do Prahy. Lze předpokládat, že ve městech, která leží na této trati dojde k rozvoji výstavby a tím dojde k navýšení počtu obyvatel.

*Vliv 9A ZÚR SK na sociodemografické charakteristiky kraje je pouze na úrovni dosažitelnosti a dostupnosti kvalitní dopravní infrastruktury, která je jednou ze zásadních podmínek rozvoje a zkvalitňování podmínek nejen pro bydlení, ale i pro ekonomické aktivity.*

**Vliv 9A ZÚR SK na sledované jevy z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území:**

➤ vzdělanost pracovní síly	<b>0</b>
➤ vývoj počtu obyvatelstva	<b>+1</b>
➤ nezaměstnanost	<b>+1</b>
➤ dojíždka za prací	<b>+1</b>

## 5. Bydlení

#### Stav území a vybrané jevy dle ÚAP

V zásadě se jedná o bydlení vlastnické a o byty v RD, zejména v příměstském území Prahy. Výrazně se zlepšil i stav technické infrastruktury, která pro větší obytné soubory byla nezbytným předpokladem. V nejvíce „rozvojových“ obcích (Vestec, Jesenice, Hostivice, Roztoky, Dolní Břežany aj.) dochází v poslední době k většímu podílu bytů v bytových domech na celkovém objemu nové výstavby bytů. Výstavba sociální infrastruktury zaostává za developerskými projekty lokalit rodinných domů. Deficity jsou zejména v oblasti školství (MŠ, ZŠ). Některé projekty školské výstavby se však již dokončují a jiné byly dokončeny.

Některé části území Středočeského kraje vykazují velmi vysoký podíl neobydlených bytů na celkovém počtu bytů. Tento jev úzce souvisí se stagnací či dokonce ztrátou počtu obyvatel v některých územích, zejména na vnějším obvodu kraje. Většinou se jedná o území se špatnou dopravní dostupností k vyšším centrům. V hodnocení dle obvodů POÚ je více než 40 % "nevyužívaných" bytů v obvodech Mšeno, Městec Králové, Kostelec n. Č. Lesy, Kouřim a Uhlířské Janovice. Určitá část neobydlených bytů je využívána k rekreaci, přesto je podíl těchto bytů velmi vysoký.

- Sledované jevy pro vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost obyvatel:
  - ⇒ intenzita výstavby nových bytů,
  - ⇒ podíl bytového fondu (ne) využívaného k trvalému bydlení.

## Vliv 9A ZÚR na stav a vývoj území

Vymezený koridor má pouze omezené možnosti, jak ovlivnit podmínky pro bydlení v území. Nepřímo může zlepšit dopravní obslužnosti měst, kde budou vlaky stavět, což může vést ke zlepšení podmínek dojížděky za prací, ale naopak i na zlepšení podmínek pro vyjížděku za prací např. do Prahy a tím se mohou stát žádanějším místem pro bydlení.

*V souvislosti s nedostatečnou bytovou výstavbou v hl. m. Praze bude vzrůstat zájem o bydlení v její blízkosti a v dojezdové vzdálenosti na území Středočeského kraje. Se zkrácením doby dojezdu a novou tratí v místech, kde žádná není, může zvýšit ochota dojíždět i ze vzdálenějších center.*

**Vliv 9A ZÚR SK na sledované jevy z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území:**

➤	intenzita výstavby nových bytů	<b>+1</b>
➤	podíl bytového fondu (ne) využívaného k trvalému bydlení	<b>0</b>

## 6. Příroda a krajina

### Stav území a vybrané jevy dle ÚAP

Na území Středočeského kraje se nachází 6 chráněných krajinných oblastí (CHKO). Jedná se o CHKO: Blaník, Brdy, Český kras, Český ráj, Kokořínsko - Máchův kraj a Křivoklátsko. Z údajů AOPK ČR vyplývá, že rozloha CHKO představuje 10,8 % rozlohy kraje.

V Ústředním seznamu ochrany přírody je evidováno celkem 307 maloplošných ZCHÚ, která zcela nebo zčásti leží na území Středočeského kraje. Plocha MZCHÚ v hranicích kraje představuje 1,56 % z celkové rozlohy kraje. Konkrétně 13 národních přírodních rezervací (NPR); 22 národních přírodních památek (NPP); 78 přírodních rezervací (PR) a 194 přírodních památek (PP).

Do Středočeského kraje zasahuje pět ptačích lokalit a celkem 174 evropsky významných lokalit. Veškerá plocha lokalit EVL ve Středočeském kraji zabírá 3,03 % rozlohy kraje.

Na území Středočeského kraje se nachází i speciální typy ochrany přírody a krajiny: Botanicky významná území, Lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, geopark UNESCO (Česká ráj), Biosférická rezervace UNESCO (CHKO Křivoklátsko), Přírodní parky, prvky ÚSES,

Na území Středočeského kraje jsou unikátní a význačné krajinné typy (výrazná údolí, říční nivy, krasové krajiny), s výskytem unikátních objektů (bulžňákové útvary, krasové jeskyně, kamenné moře v Brdech atd.).

Koeficient ekologické stability pro SK odpovídá území intenzivně využívanému zejména zemědělskou výrobou.

- Sledované jevy pro vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost obyvatel:
  - ⇒ zastoupení území ochrany přírody, ÚSES,
  - ⇒ unikátní a význačné krajinné typy,
  - ⇒ koeficient ekologické stability.

## Vliv 9A ZÚR na stav a vývoj území

Koridor D217 přetíná nadregionální biokoridor Stříbrný roh-Polabský luh, regionální biokoridor Šembera-K 10 a na dvou místech regionální biokoridor Kersko I-Šembera. Koridor D216 je veden přes regionální biokoridor Klučov-Tuchoraz, regionální biocentrum Svojšická bažantnice, regionální biokoridor Podbečvářský mlýn-RK 1293, regionální biokoridor Dobřenský les-Na soutoku, regionální biocentrum

Dobřeňský les, regionální biokoridor Dobřeňský les-Švadlenka, regionální biokoridor Švadlenka - Opatovický les, regionální biokoridor Paběnický les-Řepice a regionální biokoridor Opatovice-Chraňbožský les.

Na území dotčeném navrženým koridorem nejsou vymezeny žádné unikátní a význačné krajinné typy.

Pro většinu území dotčeného navrhovanými koridory v rámci 9A ZÚR SK byla stanovena kategorie KES jako území intenzivně využívané. Na to má vliv vysoká hustota urbanizace i vysoký podíl orné půdy. Vzhledem k tomu, že dojde k zastavění pozemků, tak se zákonitě zhorší i KES. Koridor vede převážně přes plochy s ornou půdou, které jsou ve výpočtu KES považovány taky nestabilní, takže ke zhoršení dojde jen v malé míře.

*Záměry navržené v 9A ZÚR SK jsou ve střetu s některými sledovanými jevy. V případě střetů s regionálními, potažmo nadregionálními prvky ÚSES bude mít realizace záměrů vliv na jejich funkčnost. Tyto střety je nutné minimalizovat případně provést určitá kompenzační opatření. Vliv 9A ZÚR SK na ochranu přírody a krajiny a plochy NATURA 2000 je zpracován v samostatných částech Vyhodnocení vlivů 9A ZÚR SK na udržitelný rozvoj území<sup>12</sup>. Pro navrhovaný koridor dopravní infrastruktury, u kterého byl identifikován střet se zájmy, chráněnými podle zvláštních předpisů<sup>13</sup> dokládá návrh 9A ZÚR SK ve svém Odůvodnění převažující veřejný zájem na jejich vymezení a formuluje kritéria a podmínky pro rozhodování, příp. úkoly pro územní plánování za účelem minimalizace předpokládaných vlivů.*

**Vliv 9A ZÚR SK na sledované jevy z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území:**

➤ zastoupení území ochrany přírody, ÚSES	-2
➤ unikátní a význačné krajinné typy	0
➤ koeficient ekologické stability	-1

## 7. Vodní režim

### Stav území a vybrané jevy dle ÚAP

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.

Ve Středočeském kraji se vyskytují vodní toky všech typů od toků bystřinných po toky nížinné. Na velkých řekách Labi a Vltavě jsou odtokové poměry relativně vyrovnané, na menších tocích jsou odtokové poměry velmi nevyrovnané. Průtoky jsou ovlivňovány manipulací na vodních dílech, což platí především pro Vltavu s Vltavskou kaskádou a pro dalších toky, v jejichž povodí jsou větší ovladatelné vodní nádrže. Na ostatních tocích jsou průtoky prakticky přirozené.

Z celkové délky vodních toků v kraji je cca 20 % toků upravených. Přitom zkrácení a zkapacitnění koryt vodních toků patří k nejvýznamnějším negativním antropogenním změnám krajiny. Obdobně meliorační úpravy koryt drobných vodních toků a odvodnění jejich povodí způsobují nepříznivé změny vodního režimu, projevující se zmenšením zásob podzemní vody, zrychlením odtoku vod a snížením samočisticí schopnosti vodních toků.

Středočeský kraj spadá do 5 dílčích povodí – do povodí Dolní Vltavy ze 38 %, do povodí Horního a Středního Labe z 35 %, do povodí Berounky z 20 %, do povodí Dolního Labe, Ohře a ostatních přítoků Labe ze 4 % a do povodí Horní Vltavy ze 3 %.

<sup>12</sup> Viz části A. a B. tohoto svazku.

<sup>13</sup> Zejména zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Ve Středočeském kraji se nachází celkem 16 oblastí s významným povodňovým rizikem.

Ve Středočeském kraji se nachází několik přírodních léčivých zdrojů. U Poděbrad jsou ložiska minerálních vod v lokalitách Dymokury, Hořátev, Kouty, Poděbrady, Sadská a Velké Zboží, u Čelákovic je ložisko peloidu Labiště pro Lázně Toušeň.

Do území kraje zasahují dvě chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). Jedná se o CHOPAV Brdy a o CHOPAV Severočeská křída. Plocha CHOPAV Severočeská křída je na území Středočeského kraje vymezena na ploše 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.

Pro správní obvod Středočeského kraje je v Generelu LAPV vymezeno 12 lokalit. Jedná se o 3 lokality v povodí Labe a 9 lokalit v povodí Vltavy (nově Hředle, Chumava a Nabdín).

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 štěrků, písků 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, Slapy a Štěchovice, vodárenské vodní nádrže Švihov na Želivce, Vrchlice na Vrchlici.

➤ Sledované jevy pro vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost obyvatel:

- ⇒ podíl vodních ploch v území,
- ⇒ hranice chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV),
- ⇒ ochranná pásma vodních zdrojů,
- ⇒ ochranná pásma léčivých přírodních zdrojů,
- ⇒ oblasti zranitelnosti podzemních vod,
- ⇒ území bez volné kapacity zdrojů vody s volnou kapacitou,
- ⇒ záplavová území – aktivní zóny.

#### **Vliv 9A ZÚR na stav a vývoj území**

Koridor D217 zasahuje do ochranného pásma léčivého zdroje Poděbrady. Koridory D216, D217 zasahují do zranitelných oblastí.

Ostatní sledované jevy nejsou navrhovanými záměry ovlivněny.

*Lze tedy konstatovat, že 9A ZÚR SK nebude významný mít vliv na vodní režim.*

**Vliv 9A ZÚR SK na sledované jevy z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území:**

➤ podíl vodních ploch v území	<b>0</b>
➤ hranice chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV),	<b>0</b>
➤ ochranná pásma vodních zdrojů	<b>0</b>
➤ ochranná pásma léčivých přírodních zdrojů	<b>-1</b>
➤ oblasti zranitelnosti podzemních vod	<b>-1</b>
➤ území bez volné kapacity zdrojů vody s volnou kapacitou	<b>0</b>

➤ záplavová území – aktivní zóny	0
----------------------------------	---

## 8. Horninové prostředí

### Stav území a vybrané jevy dle ÚAP

I v současné době Středočeský kraj plní funkci významné surovinové základny hlavního města Prahy a širšího regionu, především ve vazbě na ložiska vápenců a stavebních surovin. Jedná se o oblast s významnou spotřebou a produkcí stavebních surovin (štěrkopísky, drcené kamenivo), s celostátně významnou těžbou nerudných surovin (vysokoprocentních vápenců a vápenců ostatních, žáruvzdorných jílovců), s lokální těžbou dekoračního kamene a cihlářských surovin. Rozmístění ložisek je na území kraje značně nerovnoměrné.

Zdroje stavebního kamene jsou v jižní polovině území. Zdroje štěrkopísků jsou soustředěny podél toků Labe a dolní Vltavy a Jizery. Zdroje vápenců se nacházejí především v centrální části pražské pánve v Barrandienu.

#### Oblast těžby štěrkopísků v Polabí a Povltaví

Vymezená oblast je charakterizována vysokým nahromaděním nadregionálně významného surovinového potenciálu štěrkopísků, které jsou předmětem současné těžby a rostoucího zájmu o nové otvírky, především nevýhradních ložisek. Zasahuje do území 83 obcí v několika okresech kraje a představuje základní zdroje průmyslu stavebních hmot Středočeského kraje a pražské aglomerace.

#### Oblast těžby vápenců v Českém krasu

Tato oblast je jednou z nejvýznamnějších produkčních oblastí vysokoprocentních a ostatních vápenců v ČR (kryje téměř polovinu celkové produkce této suroviny). Současně je charakterizována přítomností vysoce cenných přírodních a krajinných prvků (CHKO Český kras) a vzhledem ke své geografické pozici představuje přirozenou rekreační oblast celé pražské aglomerace. Zasahuje do území 23 obcí.

- Sledované jevy pro vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost obyvatel:
  - ⇒ území významná pro těžbu štěrkopísků a vápenců.

### Vliv 9A ZÚR na stav a vývoj území

Koridory zasahují do šesti ložisek štěrkopísků, nikoli však do chráněných ložiskových území.

*Nerostné zdroje jsou jednou z přírodních hodnot území kraje. 9A ZÚR zásadně neovlivňuje horninové prostředí. Zasahuje pouze do menších ložisek štěrkopísků. Chráněná ložisková území nejsou koridory dotčena.*

**Vliv 9A ZÚR SK na sledované jevy z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území:**

➤ území významná pro těžbu štěrkopísků a vápenců	-1
--	----

## 9. Kvalita životního prostředí

### Stav území a vybrané jevy dle ÚAP

Středočeský kraj patří dlouhodobě mezi kraje s větším zatížením z hlediska kvality ovzduší, která je ovlivňována především hustou dopravní infrastrukturou a vysokou intenzitou dopravy v návaznosti na aglomeraci hlavního města, průmyslovým charakterem kraje a rovněž také hustou zástavbou s lokálními topeništi.

Z dlouhodobého hlediska se hodnoty podílů ploch s překročenými imisními limity v jednotlivých letech v kraji pohybují často nad hodnotami pro celou ČR, především u benzo(a)pyrenu).

Hlavní podíl na odstraňování komunálních odpadů na území kraje zaujímá skládkování, zbylá část je materiálově využita, ostatní způsoby nakládání s odpady mají zcela zanedbatelný podíl. Je patrná zvyšující se míra využívání odpadů, zejména u recyklace stavebních odpadů.

Na území kraje se nacházejí staré ekologické zátěže a devastace charakteru starých skládek a kontaminovaných průmyslových objektů, letišť, jímací území, aj. Celkem je v databázi SEKM evidováno 3812 lokalit (2021). Nejzávažnějších lokalit – kategorie priority A3 (tzn. s potvrzeným aktuálním neakceptovatelným rizikem pro lidské zdraví nebo s potvrzeným šířením kontaminace, hrozícím vznikem tohoto rizika) s bezodkladně nutným nápravným opatřením je v Středočeském kraji celkem 16.

Z plošných zdrojů hluku dále působí velká letiště s intenzivním leteckým provozem: Ruzyně, Čáslav, Milovice, Benešov.

Nejvýznamnější liniové zdroje hluku představují pozemní komunikace s automobilovým provozem na dálnicích, silnicích I., II. a III. třídy. Středočeský kraj je jedním z největších krajů ČR s nejhustší komunikační sítí silnic, a to jak dálničního typu, tak i silnic I. až III. třídy. To je dáno především tím, že tento kraj má velmi rozvinutý průmysl a že v jeho centru leží významný dopravní a centrální uzel ČR, čímž je hl. m. Praha.

Hlukové zátěži z provozu na hlavních železničních tratích přesahujících mezní hodnotu bylo v roce 2017 exponováno 5,1 tis. obyvatel kraje. Počet osob vystavených hluku ze železniční dopravy nad mezní hodnotu byl ve Středočeském kraji největší ze všech krajů a představoval zhruba třetinu celkově exponovaných obyvatel v celé ČR.

Podíl obyvatel Středočeského kraje žijících v roce 2019 v bytech napojených na kanalizaci dosahoval 74,4 %. Podíl v kraji činil o 11,1 procentních bodů méně než celorepublikový průměr a po Libereckém kraji byl druhý nejnižší v ČR.

- Sledované jevy pro vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost obyvatel:
  - ⇒ zatížení území dopravou,
  - ⇒ počet obyvatel bez napojení na veřejnou kanalizaci,
  - ⇒ znečištění ovzduší,
  - ⇒ staré ekologické zátěže.

#### **Vliv 9A ZÚR na stav a vývoj území**

Nové železniční trati budou představovat významné liniové zdroje hluku v území s negativním vlivem na hlukovou zátěž v místech, kde se trati přibližují k chráněné zástavbě. V těchto lokalitách nutně dojde k podstatnému navýšení stávající akustické zátěže území. Míra vlivu pak bude záležet zejména na pozici jednotlivých úseků trati vůči chráněné zástavbě, souhrnně se bude jednat o vliv mírný až významný. V rámci předkládaného vyhodnocení byl proveden odhad polohy limitních izofon pro denní a noční hluk v okolí hodnocených koridorů, podle jejichž výsledků je nutno bez dodatečných opatření očekávat překračování limitu až do vzdálenosti 650 m pro trať Praha – Brno (koridor D216) a 450 m pro trať Poříčany – Nymburk (koridor D217). Území potenciálně zasažené překračováním hlukových limitů zahrnuje řádově stovky chráněných objektů, u nichž bude nutno realizovat odpovídající protihlukovou ochranu. U těchto objektů pak ve výsledku bude hluk z provozu trati redukován právě na úroveň limitů. Při této hladině je nutno očekávat, že cca u 15 % takto dotčených obyvatel bude docházet k silnému obtěžování a u 6 % k silnému rušení spánku (v ochranném pásmu dráhy, kde jsou limity mírnější, se jedná o 22 % silně obtěžovaných a 11 % silně rušených osob).



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

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

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

*Celkově tak lze dlouhodobé vlivy 9A ZÚR SK na kvalitu ovzduší hodnotit jako mírné, z hlediska vlivu na hlukovou zátěž obyvatelstva, jako negativní.*

**Vliv 9A ZÚR SK na sledované jevy z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území:**

➤ zatížení území dopravou	+1	-1
➤ počet obyvatel bez napojení na veřejnou kanalizaci	0	
➤ znečištění ovzduší	+1	-1
➤ staré ekologické zátěže	0	

## 10. Zemědělský půdní fond a pozemky určené pro plnění funkcí lesa

### Stav území a vybrané jevy dle ÚAP

Zemědělská půda zabírá 60,2% rozlohy kraje. Vysoká míra zornění ukazuje na intenzivní zemědělské využití i díky její vysoké kvalitě (zejména v severní a východní části kraje), na druhou stranu způsobuje nízký koeficient ekologické stability. Poloha hl. m. Prahy vyvolává požadavky na nezemědělské využití ZPF - území se vyznačuje vysokou mírou urbanizace. Na území kraje došlo k největšímu zvýšení podílu trvalých travních porostů v SO POÚ Rakovník, Sedlčany a Mnichovo Hradiště (jedná se o zvýšení o více než 2,0% mezi roky 2006- 2020).

Lesy tvoří 27,5% rozlohy kraje, což je pod průměrem ČR (33,59%). Na území kraje převládají porosty druhově nevhodné a kulturní lesy se změněnou druhovou skladbou, pouze malé procento lesů (2,7%) má zastoupení přirozené skladbě blízké. Hospodářské lesy tvoří 72,4%, lesy ochranné 3,2% a lesy zvláštního určení 24,4% z celkové plochy lesů v SK. Nejvyšší podíl listnatých dřevin je v okresech Nymburk, Beroun, Praha – západ, Mělník a Kladno. Nejmenší podíl listnatých dřevin je v okrese Příbram.

V rámci celé ČR byl v roce 2020 KES 1,09. Ve Středočeském kraji dosahuje KES hodnotu 0,67; tj. území intenzivně využívané, ekologicky značně labilní. Z hlediska umístění mezi kraji se Středočeský kraj řadí na předposlední místo za Prahu.

- Sledované jevy pro vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost obyvatel:
  - ⇒ kvalita zemědělské půdy, podíl ZPF, podíl vinic, chmelnic a sadů,
  - ⇒ ohrožení větrnou erozí,
  - ⇒ podíl lesů (lesnatost), stupeň přirozenosti,
  - ⇒ zastoupení příměstských lesů a dalších lesů významných pro rekreaci,

- ⇒ zastoupení lesů sloužících lesnímu výzkumu, zvýšená půdoochranná funkce lesů, zastoupení lesů na mimořádně nepříznivých stanovištích,
- ⇒ ZPF jako potenciál zemědělské výroby,
- ⇒ lesy jako potenciál lesnické výroby.

### Vliv 9A ZÚR na stav a vývoj území

Navrhovaný koridor D216 zasahuje do zemědělského půdního fondu i do lesních pozemků. Koridor D217 zasahuje pouze do zemědělského půdního fondu, nikoli do pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Dle odůvodnění aktualizace č. 9 ZÚR Středočeského kraje je předpokládán zábor ZPF v případě realizace záměrů následující:

Koridor		Třídy ochrany ZPF					PUPFL	Celkem
		I.	II.	III.	IV.	V.		
D216	Délka tratě [m]	24451	9387	13560	495	1822	3558	53273
	Odhad záboru [ha]	97,80	37,55	54,24	1,98	7,28	14,23	198,85
D217	Délka tratě [m]	6124	2529	242	2951	0	0	11846
	Odhad záboru [ha]	24,50	10,12	0,97	11,80	0	0	47,39

Tím, že dojde k záboru zemědělských půd, bude ovlivněn podíl ZPF i a vzhledem ke kvalitě záborových půd i jeho kvalita.

*Lze konstatovat, že 9A ZÚR SK svým návrhem bude negativně ovlivňovat zemědělský půdní fond. Celkový zábor ZPF činí cca 246 ha, z toho cca 122 ha půd s I. třídou ochrany. Reálný zábor pro konkrétní stavbu však bude mnohem menší, jelikož navržené koridory jsou vymezeny s jistou rezervou.*

**Vliv 9A ZÚR SK na sledované jevy z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území:**

➤	kvalita zemědělské půdy, podíl ZPF, podíl vinic, chmelnic a sadů	-2
➤	ohrožení větrnou erozí	0
➤	podíl lesů (lesnatost), stupeň přirozenosti	-2
➤	zastoupení příměstských lesů a dalších lesů významných pro rekreaci	0
➤	zastoupení lesů sloužících lesnímu výzkumu, zvýšená půdoochranná funkce lesů	0
➤	zastoupení lesů na mimořádně nepříznivých stanovištích	0
➤	ZPF jako potenciál zemědělské výroby	-2
➤	lesy jako potenciál lesnické výroby	-1

## 11. Občanská vybavenost

### Stav území a vybrané jevy dle ÚAP

Rozmístění škol je v podstatě dostačující, problematická je kvalita řady objektů či areálů, které neodpovídají soudobým podmínkám. Velmi nedostatečná je kapacita základních škol v příměstském území hl. m. Prahy, kde se výrazně zvýšil počet obyvatel. V posledních letech byly zlepšeny podmínky základního školství (např. dokončena výstavba nových budov) v Říčanech, Jesenici a Hostivici.

Oblastní nemocnice se nacházejí ve městech Benešov, Kladno, Mladá Boleslav, Kolín, Příbram.

Zahrnuje zejména knihovny, muzea, galerie a divadla. Stálé divadelní scény jsou jen v Kladně, Mladé Boleslavi a Příbrami. Tato města mají i souhrnně nejvyšší rozsah zařízení kultury. Ostatní centra ORP jsou kulturními zařízeními vybavena podstatně skromněji. Většinou se jedná o městská muzea. Muzea jsou však i v řadě menších měst i v některých obcích. Významné knihovny jsou ve městech Kladno, Mladá Boleslav, Kutná Hora, Benešov a Příbram.

Rozložení hlavních zařízení (školství, zdravotnictví), které úzce souvisí s osídlením, je v podstatě vyhovující. V případě škol jsou však výrazné deficity v některých částech příměstského území Prahy (okresy Praha-východ, Praha-západ), kde došlo k výraznému nárůstu počtu obyvatel. Dojíždka do hl. m. Prahy je sice v zásadě možná, nemůže to však být cílové řešení, neboť vyvolává nadbytečnou dojíždku a znamená výrazné ztráty času.

### **Vliv 9A ZÚR na stav a vývoj území**

Koridory dopravní infrastruktury D216 a D217 navržené 9A ZÚR SK nebude mít vliv na vývoj občanské vybavení kraje.

9A ZÚR SK nebude mít vliv na vývoj občanské vybavení kraje.

## **12. Dopravní infrastruktura**

### **Stav území a vybrané jevy dle ÚAP**

Vzhledem k poloze kraje a k tomu, že podstatná část dopravních mezinárodních a republikové úrovně vede do Prahy, je hustota dopravní infrastruktury velmi vysoká, což znamená i vysoké zatížení nákladní dopravou. Dokončené ucelené trasy dálnic vedou k nižší zátěži zastavěných území. Na druhou stranu stále chybí dokončení SOKP, dálnice D3 a úseky D4, D6 a D7.

ÚAP vyhodnocují dopravní dostupnost obcí vzhledem ke kvalitě dopravní infrastruktury a z rozložení a úrovně vyšších center. Velmi dobrou dopravní dostupnost mají obvody POÚ okolo Prahy a k Ml. Boleslavi. Naopak nejhorší je situace v Jesenici, Křivoklátě, Mšenu, Uhlířských Janovicích, Zruči n. Sázavou a v Sedlčanech.

Rychlá spojení jsou provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující novostavby vysokorychlostních tratí (VRT), tratě vysokorychlostní modernizované i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu (viz Usnesení vlády České republiky ze dne 22. května 2017 č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice).

Lodní doprava je pro logistickou a pravidelnou osobní dopravu využívána minimálně.

Letecká doprava je vázána zejména na mezinárodní letiště Václava Havla. Dalšími letišti jsou veřejné mezinárodní letiště Mnichovo Hradiště a neveřejná mezinárodní letiště Benešov, Letňany a Vodochody. O zařazení mezi mezinárodní veřejná letiště usiluje letiště Vodochody.

Vnitrostátními letišti ve středních Čechách jsou veřejná vnitrostátní letiště Benešov, Bubovice, Kladno, Kolín, Letňany, Mladá Boleslav, Příbram, Rakovník, Sazená, Slaný, Točná, Vlašim a Zbraslavice, neveřejné vnitrostátní letiště Hořovice, vojenská letiště Kbely a Čáslav a neprovozované letiště Milovice.

➤ Sledované jevy pro vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost obyvatel:

⇒ kvalita silniční a železniční sítě,

⇒ dopravní obsluha území,

### Vliv 9A ZÚR na stav a vývoj území

9A ZÚR SK nově vymezuje dva koridory pro vysokorychlostní trať. Koridor **D216** je součástí VRT Praha – Brno – Ostrava, resp. Brno – Břeclav a koridor **D217** je součástí VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław. Koridor D216 je vymezen pro trať Praha – Brno, úsek Poříčany – hranice kraje. Koridor D217 je vymezen pro trať (spojku) VRT – Nymburk.

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

*Zkvalitnění dopravních vazeb na nadregionální úrovni, zkvalitnění dopravního napojení a nové koridory dopravních staveb jsou úkoly pro územní plánování jak v rozvojových plochách a osách, centrech osídlení i specifických oblastech. Celkově lze konstatovat, že 9. Aktualizace ZÚR Středočeského kraje má na zkvalitnění dopravní infrastruktury a její kvality přímý pozitivní vliv.*

**Vliv 9A ZÚR SK na sledované jevy z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území:**

➤	kvalita silniční a železniční sítě	+2
➤	dopravní obsluha území	+2

## 13. Technická infrastruktura

### Stav území a vybrané jevy dle ÚAP

Ve Středočeském kraji je v mezikrajském srovnání úroveň zásobování pitnou vodou v některých ukazatelích stále poněkud slabší. Podle údajů Ministerstva zemědělství a Českého statistického úřadu bylo v roce 2019 v kraji připojeno na vodovod pro veřejnou potřebu pouze 86,5 % z celkového počtu obyvatel, což řadí Středočeský kraj na předposlední místo mezi kraji ČR.

Podle MZe a ČSÚ bylo v r. 2019 připojeno na kanalizaci 74,4 % obyvatel, to je o 3,9 % více než v roce 2015. V mezikrajském srovnání je Středočeský kraj stále na předposledním místě před Libereckým krajem, průměr v ČR je 85,5 % připojených obyvatel. Míra připojení obyvatel na vodohospodářskou infrastrukturu je ve Středočeském kraji ovlivněna vysokým podílem obcí do 2 000 ekvivalentních obyvatel. Vysoký podíl menších obcí se odráží rovněž v nejvyšším počtu ČOV v kraji v rámci ČR.

Protože ve Středočeském kraji se nachází pouze malá část energetických zdrojů potřebných k pokrytí jeho spotřeby elektrické energie, je elektroenergetika ve Středočeském kraji úzce provázána z velké části s ostatními sousedícími kraji a též s energetickým systémem Hlavního města Prahy, kterou obklopuje a zásobuje propojením přenosovou soustavou 400kV a 220 kV. V hraničních územích je propojení s okolními kraji a Prahou též na úrovni distribuční soustavy 110kV. Na území kraje je jedna rozvodna 400/220/110kV (RZ Čechy střed), dvě rozvodny 400/110kV (RZ EMĚ, RZ Týnec) a jedna rozvodna 220/110kV (RZ Milín).

Kraj je plně zásobován plynem ze zdrojů ležících mimo území kraje. V rámci krajských ÚAP a ZÚR jsou sledovány rozvody VVTL a VTL. Stávající hlavní střediska spotřeby plynu na území kraje jsou pokrývána ze sítě VVTL, VTL plynovodů přes regulační stanice RS VVTL, VTL přímo, část urbanizovaného území je zásobována středotlakými plynovody i z větší vzdálenosti. Distribuční síť VTL plynovodů je na území Středočeského kraje převážně vedena podél hlavních komunikačních směrů mezi městy a hlavními průmyslovými centry.

- Sledované jevy pro vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost obyvatel:
  - ⇒ kvalita zásobování území elektrickou energií,
  - ⇒ kvalita zásobování území plynem,
  - ⇒ kvalita technické infrastruktury dle statistických údajů.

#### Vliv 9A ZÚR na stav a vývoj území

Koridor dopravní infrastruktury navržený 9A ZÚR SK je v několika místech v kolizi s vrchním vedením VN a VVN i s vedením plynovodu. Tyto střety však nebudou mít vliv na kvalitu této technické infrastruktury.

*9A ZÚR SK nebude mít vliv na zlepšení nebo zhoršení stavu technické infrastruktury. V případě realizace záměru dojde k vyřešení střetu přeložením stávajících vedení nebo jiným způsobem.*

**Vliv 9A ZÚR SK na sledované jevy z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území:**

➤ kvalita zásobování území elektrickou energií	<b>0</b>
➤ kvalita zásobování území plynem	<b>0</b>
➤ kvalita technické infrastruktury dle statistických údajů	<b>0</b>

## 14. Ekonomické a hospodářské podmínky

### Stav území a vybrané jevy dle ÚAP

Středočeský kraj má výjimečnou pozici, kdy obklopuje hl. m. Prahu. SK je největším a nejlidnatějším krajem ČR. Hustá dopravní infrastruktura, které radiálně směřuje do Prahy, je výhodou pro jeho další rozvoj. V kraji je obecně nízká nezaměstnanost (nižší než průměr ČR), je zde vysoký podíl ekonomicky aktivních obyvatel.

Ekonomická výkonnost Středočeského kraje ve srovnání s ostatními regiony patří v posledních letech k nejrychleji se rozvíjejícím. Toto tvrzení lze doložit například průměrným meziročním tempem růstu HDP 3,6 % mezi roky 2013 až 2019. Z dlouhodobého vývoje se podařilo ze zaostalého regionu, díky zásadním strategickým rozhodnutím, stvořit vysoce prosperující kraj. Jeho pozice významně ovlivňuje i geografická poloha. Velmi příznivě lze hodnotit i produktivitu práce, měřenou jako podíl vytvořeného HDP v daném regionu k odpracované době v hodinách. Stále platí, že SČK a Hl. m. Praha jsou jedinými regiony, které v roce 2019 dosáhly vyšší produktivitu práce, než byl republikový průměr.

Hlavními hospodářskými oblastmi jsou prostory: Mladá Boleslav – Mnichovo Hradiště, Kolín – Kutná Hora – Čáslav, Kladno – Slaný – Unhošť, Kralupy n. Vlt. – Odolena Voda – Mělník, Beroun – Králův Dvůr, Hořovice – Žebrák. Dalšími významnými středisky ekonomické výkonnosti SČK jsou města Nymburk, Brandýs nad Labem - Stará Boleslav, Příbram, Rakovník, Benešov a Vlašim. Ekonomická výkonnost jednotlivých ekonomických oblastí je však výrazně rozdílná. Vysoce dominuje Mladoboleslavsko.

Sledované jevy pro vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost obyvatel:

- ⇒ ekonomická výkonnost okresů podle statistických údajů,
- ⇒ úroveň podmínek pro hospodářství,
- ⇒ počet pracovních příležitostí,
- ⇒ zaměstnanost v sektorech hospodářství.

## Vliv 9A ZÚR na stav a vývoj území

Vymezené koridory mají potenciálně možnosti ovlivnit hospodářské podmínky v území. Nepřímo může mít zlepšení dopravní obslužnosti měst na trati na zlepšení podmínek dojížděky za prací, ale naopak i na zlepšení podmínek pro vyjížděku za prací např. do Prahy.

*Vliv 9A ZÚR SK na sociodemografické charakteristiky kraje je pouze na úrovni dosažitelnosti a dostupnosti kvalitní dopravní infrastruktury, která je jednou ze zásadních podmínek rozvoje a zkvalitňování podmínek nejen pro ekonomické aktivity.*

**Vliv 9A ZÚR SK na sledované jevy z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území:**

➤	ekonomická výkonnost okresů podle statistických údajů	0/+1
➤	úroveň podmínek pro hospodářství	0/+1
➤	počet pracovních příležitostí	0/+1
➤	zaměstnanost v sektorech hospodářství	0/+1

## 15. Rekreační a cestovní ruch

### Stav území a vybrané jevy dle ÚAP

V ÚAP jsou vymezeny oblasti se zvýšeným významem pro rekreaci na základě kritérií vyhodnocujících kvalitu prostředí z hlediska přírody, krajiny, historie, dopravní a technické infrastruktury vnímání rekreace a cestovního ruchu jako priority v území, a z hlediska potřeby investic do rozvoje předpokladů pro rekreaci a cestovní ruch. Jedná se o oblasti Jesenicko, Džbánsko, Křivoklátsko, Kokořínsko, Ralsko – Bělá, Dolní Pojizeří, Střední a Horní Pojizeří, Český Ráj, Chlum a Jabkenicko, Polabí - Hradištsko, Dymokursko, Soutok Labe a Cidlina, Podbrdsko, Český kras, Rožmitálsko, Střední Povltaví, Hřeben, Soutok Vltavy a Sázavy, Říčansko a Posázaví, Blanicko a Česká Sibiř, Posázaví, potenciálně území bývalého vojenského území Brdy.

Pro každodenní rekreaci jsou nejvýznamnějšími prostory příměstská území. Realizace zeleného prstence kolem Prahy je významně ohrožena postupující suburbanizací území.

Pro pěší turistiku je rozvinutá síť turistických cest i naučných stezek. Známá jsou lázeňská střediska – Poděbrady, Lázně Toušeň. V okolí Prahy a jižní části kraje je rozšířená infrastruktura pro hipoturistiku. V kraji je velký počet golfových hřišť. Omezená je nabídka trávení volného času v případě nepříznivého počasí.

Infrastruktura pro cyklistiku má rozvíjející se tendence a obecně se stává vedle rekreační funkce i součástí dopravního systému.

Vodní turistika se soustřeďuje především na řeky Berounka a Sázava. Na Vltavě a Labi jsou provozovány výletní plavby, osobní lodní doprava je na nádržích Slapy a Orlík. Plánována je výstavba veřejných přístavišť na Labi a Vltavě.

- Sledované jevy pro vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost obyvatel:
  - ⇒ území přetížená individuální pobytovou rekreací,
  - ⇒ potenciál území pro rekreaci.

### Vliv 9A ZÚR na stav a vývoj území

Koridory dopravní infrastruktury D216 a D217 navržené 9A ZÚR SK nebude mít vliv na vývoj občanské vybavení kraje.



9A ZÚR SK nebude mít vliv na vývoj občanské vybavení kraje.

**Vliv 9A ZÚR SK na sledované jevy z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území:**

➤ území přetížena individuální pobytovou rekreací	<b>0</b>
➤ potenciál území pro rekreaci	<b>0</b>

## 16. Bezpečnost a ochrana obyvatel

### Stav území a vybrané jevy dle ÚAP

Na území Středočeského kraje se nachází celkem 17 zón havarijního plánování.

Na území Středočeského kraje se nenachází vojenský újezd, ale nachází se zde objekty důležité pro ochranu státu a jejich ochranná pásma a zájmové území. Koncentrace těchto zájmů je zejména v Brdech a u Čáslavi.

Problémovým jevem jsou území bývalých vojenských prostorů, kde dochází k revitalizaci území, ať už jako přírodně cenných oblastí, tak i hospodářsky rozvojových území:

- bývalý vojenský prostor Mladá
- bývalý vojenský výcvikový prostor Brdy (zde ještě dočasně nepřístupná zóna a Posádkové cvičiště Jince)

Řada středočeských měst řeší také problematiku využití území kasáren, opuštěných armádou.

### Vliv 9A ZÚR na stav a vývoj území

Navržené koridory nebudou mít vliv na zóny havarijního plánování ani jiných územích pro bezpečnost a ochranu obyvatel.

9A ZÚR SK nebude mít vliv na bezpečnost a ochranu obyvatel kraje.

## Shrnutí

Návrh 9A ZÚR SK může mít, vzhledem ke svému rozsahu, pouze omezený vliv na jednotlivé jevy z hlediska vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území vymezených ve 5A ÚAP SK. Návrh vymezuje koridory dopravní infrastruktury D216 a D217. Koridor D216 je součástí VRT Praha – Brno – Ostrava, resp. Brno – Břeclav a Koridor D217 je součástí VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław.

Přímý pozitivní vliv byl stanoven pro jevy, ekonomická výkonnost okresů podle statistických údajů, úroveň podmínek pro hospodářství, počet pracovních příležitostí, zaměstnanost v sektorech hospodářství

Nepřímý pozitivní vliv pak pro jevy kvalita dopravní obsluhy v území a to tak, že pro kvalitní dopravní obsluhu území vytvoří podmínky. Území, které je mimo jiné dobře dopravně obsloužené a dobře napojené na centrum vybavenosti je atraktivnější pro život. Zlepšením dopravní infrastruktury může být tedy nepřímo pozitivně ovlivněn i demografický vývoj obyvatelstva, ekonomika území a vývoj bytového fondu, tedy jevy vývoj počtu obyvatelstva, nezaměstnanost, dojíždka za prací, ekonomická výkonnost okresů podle statistických údajů nebo intenzita výstavby nových bytů.

Přímý negativní vliv byl vyhodnocen pro jev ZPF jako potenciál zemědělské výroby a to z důvodů úbytku zemědělské půdy a to jak pro stavbu dopravní infrastruktury samotnou, tak pro plochy určené pro doprovodnou zeleň. Stejně tak pro jev podíl lesů (lesnatost), stupeň přirozenosti. Přímý negativní vliv byl vyhodnocen také pro jev zastoupení území ochrany přírody, ÚSES. A to z důvodu zásahu koridoru do částí ÚSES. Stejný vliv byl vyhodnocen také pro jev kvalita zemědělské půdy, podíl ZPF, podíl vinic,

chmelnic a sadů, a to z důvodu předpokládaného záboru cca 122 ha půd s I. třídou ochrany ZPF. Tento záměr je odůvodněn veřejným zájmem v odůvodnění 9A ZÚR SK.

Nepřímé negativní vlivy byly vyhodnoceny pro jevy lesy jako potenciál lesnické výroby, území významná pro těžbu štěrkopísků a vápenců, ochranná pásma léčivých přírodních zdrojů, oblasti zranitelnosti podzemních vod a koeficient ekologické stability.

#### **D. VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA JINÉ SKUTEČNOSTI NEPODCHYCENÉ V ÚZEMNĚ ANALYTICKÝCH PODKLADECH**

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

## **E. VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU K NAPLNĚNÍ PRIORITY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ OBSAŽENÝCH V POLITICE ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČR**

### **E.1 METODICKÝ PŘÍSTUP**

Zásady územního rozvoje musí být podle § 31 odst. 4 stavebního zákona v souladu s platnou Politikou územního rozvoje ČR (dále jen PÚR ČR). Dokument Politika územního rozvoje ČR (PÚR ČR) určuje požadavky na konkretizaci úkolů územního plánování v republikových, mezinárodních, nadregionálních a přeshraničních souvislostech, určuje strategii a základní podmínky pro naplňování těchto úkolů a stanovuje republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území. V Politice územního rozvoje se rovněž vymezují oblasti se zvýšenými požadavky na změny v území, které svým významem přesahují území jednoho kraje, a dále stejně významné oblasti se specifickými hodnotami a se specifickými problémy a koridory a plochy dopravní a technické infrastruktury. Pro vymezené oblasti, koridory a plochy se stanovují kritéria a podmínky pro rozhodování o možnostech změn v jejich využití.

ZÚR musí zohledňovat relevantní republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území. V souladu s přílohou č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, obsahuje tato kapitola vyhodnocení míry a způsobu naplnění těchto priorit.

Aktuální znění je obsaženo v dokumentu „Politika územního rozvoje České republiky, ve znění po vydání Aktualizace č. 4“, jejíž znění je platné od 1. 9. 2021 (dále jen PÚR ČR). Vyhodnocení přínosu 9. aktualizace ZÚR Středočeského kraje bylo provedeno v souvislosti s prioritami, uvedenými v uvedeném znění PÚR. V kap. 2.2 Republikové priority (14) až (32) je uvedeno celkem 23 priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území.

Metodika vyhodnocení vychází ze znění priorit (včetně číslování, uvedeném v PÚR ČR). K citované prioritě je uvedeno verbální vyhodnocení relevance a způsobu, jakým je naplňována v 9. aktualizaci ZÚR Středočeského kraje (dále též jen 9A ZÚR SK). Míra naplnění priority je pak vyjádřena hodnotou z pětibodové stupnice (-2, -1, 0, +1, +2), kde hodnoty znamenají:

➤	přímý přínos k naplnění priority	<b>+2</b>
➤	nepřímý přínos k naplnění priority	<b>+1</b>
➤	bez vlivu a přínosu na prioritu	<b>0</b>
➤	nepřímá neshoda s prioritou	<b>-1</b>
➤	přímá neshoda s prioritou	<b>-2</b>

## E.2 VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU 9A ZÚR STŘEDOČESKÉHO KRAJE

**(14)** Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty.

### Vyhodnocení

9A ZÚR SK navrhuje veřejně prospěšnou stavbu pro železniční dopravu, čímž rozvíjí civilizační hodnoty území kraje. Koridor nebude narušovat ráz urbanistické struktury ani struktury osídlení vzhledem k tomu, že se jedná o poměrně intenzivně urbanizované území.

➤ Míra naplnění priority	+2
--------------------------	----

**(14a)** Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny.

### Vyhodnocení

Realizací dojde k záboru lesních porostů a zemědělského půdního fondu včetně nejcennějších půd (tedy I. a II. třídy ochrany ZPF). Zábor je však ve veřejném zájmu, viz. Odůvodnění 9A ZÚR SK.

➤ Míra naplnění priority	-2
--------------------------	----

**(15)** Předcházet při změnách nebo vytváření urbánního prostředí prostorově sociální segregaci s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel.

### Vyhodnocení

9A ZÚR SK nedojde k vytvoření urbánního prostředí prostorově sociální segregaci s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel.

➤ 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

Koridory dopravní infrastruktury D216 a D217 byly navrženy jako součást komplexního řešení dopravní strategie České Republiky. Vytvoření dopravní sítě pro vysokorychlostní vlaky je prioritou České Republiky. Koridor D216 významně sníží přepravní dobu mezi nejvýznamnějšími městy České Republiky (Praha-Brno-Ostrava).

➤ 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

Vymezení koridorů D216 a D217 bylo objektivně a komplexně posouzeno a jejich stávající vymezení je vhodným řešením ve vztahu k limitům území Středočeského kraje i vzhledem k poloze sídel, která nebudou nadměrně zatížena.

➤ 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 na pomoci tak řešení problémů v těchto územích.

## Vyhodnocení

9A ZÚR SK nemá vliv na odstraňování důsledků hospodářských změn.

➤ Míra naplnění priority	0
--------------------------	---

**(18)** Podporovat vyvážený a polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet územní předpoklady pro posílení vazeb mezi městskými a venkovskými oblastmi s ohledem na jejich rozdílnost z hlediska přírodního, krajinného, urbanistického i hospodářského prostředí.

## Vyhodnocení

9A ZÚR SK má pouze omezené možnosti jak ovlivnit polycentrický rozvoj sídelní struktury. Územní rozvoj se bude potenciálně rozvíjet v městech, která budou ležet na navrhované železnici (vč. železniční stanice). Navrhované koridory posílí dopravní obslužnost v místech, která nejsou v současné době železniční dopravou obsloužena.

➤ Míra naplnění priority	+1
--------------------------	----

**(19)** Vytvářet předpoklady pro rozvoj, využití potenciálu a polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu, vč. území bývalých vojenských újezdů). 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



*náročích 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

Návrh 9A ZÚR SK nemá vliv na využívání opuštěných areálů a ploch. Vzhledem k charakteru a významu těchto liniových záměrů je jejich vymezení v nezastavěném území nevyhnutelné, stejně tak negativní vliv na krajinnou zeleň, zemědělský půdní fond či fragmentaci území. Veřejný zájem a evropský hospodářský význam tohoto záměru však výrazně převažuje nad výše zmíněnými střety.

➤ Míra naplnění priority	-1
--------------------------	----

**(20)** *Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a zvyšování a udržování ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí i v ostatní volné krajině a pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.*

#### Vyhodnocení

9A ZÚR SK naplňuje tuto prioritu a vymezuje předmětné koridory v co nejméně konfliktní poloze vůči limitům území.

➤ 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 a při vymezování ploch pro bydlení, občanskou vybavenost, výrobu a skladování. V rámci územně plánovací činnosti omezovat nežádoucí srůstání sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a prostupnosti krajiny, uplatňovat integrované přístupy k předcházení a řešení environmentálních problémů.*

#### Vyhodnocení

Vytvořením železničního koridoru mezinárodního významu dojde ke zhoršení prostupnosti krajiny pro volně žijící živočichy. Tento fakt potvrzuje i přetnutí regionálních či nadregionálních prvků ÚSES na několika místech ve Středočeském kraji. Vhodným kompenzačním řešením by bylo vytvoření přechodů/podchodů přes železnici.

➤ Míra naplnění priority	-2
--------------------------	----

**(21)** *Vymezit a chránit ve spolupráci s dotčenými obcemi před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně 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 ploch nezastavěného území v bezprostřed-*

*ním okolí velkých měst, způsobilých pro nenáročné formy krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny.*

#### Vyhodnocení

Vzhledem k liniovému charakteru záměrů 9A ZÚR SK nedojde k souvislému zastavění ploch v bezprostřední blízkosti velkých měst. Zároveň však dojde na několika místech k zastavění stávajících ploch krajinné či lesní zeleně.

➤ Míra naplnění priority	-1
--------------------------	----

**(22)** *Vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy udržitelného 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

Návrh 9A ZÚR SK má nepřímý vliv na podporu cestovního ruchu tím, že zkracuje dobu přepravy potenciálních turistů mezi významnými českými městy, která jsou turisticky hodnotná.

➤ Míra naplnění priority	+1
--------------------------	----

**(23)** *Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. U stávající i budované sítě dálnic, kapacitních komunikací a silnic I. třídy zohledňovat i potřebu a možnosti umístění odpočívek, které jsou jejich nedílnou součástí. Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou 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

Poloha navržených koridorů je v souladu s uvedenou prioritou. Vymezení obou koridorů bylo prověřeno a bylo navrženo takové vymezení, které co nejméně negativně ovlivňuje krajinu i sídla v jejich blízkosti.

➤ 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 a v souladu s principy rozvoje udržitelné mobility osob a zboží, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmiňovat. 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

9A ZÚR SK navrhuje koridory environmentálně šetrné formy dopravy, konkrétně železniční. Zároveň tím zkvalitňuje dopravní obslužnost měst republikového významu (Praha-Brno-Ostrava) a měst ležících na těchto tratích. Realizací těchto staveb železniční dopravy dojde k výraznému zvýšení plynulosti jízdy a zkrácení přepravní doby.

➤ Míra naplnění priority	+2
--------------------------	----

**(24a)** *Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. V územích, kde nejsou hodnoty imisních limitů pro ochranu lidského zdraví překračovány, vytvářet územní podmínky pro to, aby k jejich překročení nedošlo. 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

9A ZÚR SK nemá vliv na minimalizaci negativních vlivů koncentrované výrobní činnosti na bydlení ani nevymezuje plochy pro obytnou zástavbu.

➤ 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 jim předcházet a minimalizovat jejich negativní dopady. 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 a využívání přírodě blízkých opatření pro zadržování a akumulaci povrchové vody tam, kde je to možné s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu, jako jedno z adaptačních opatření v případě dopadů změny klimatu.*

*V území vytvářet podmínky pro zadržování, vsakování i využívání srážkových vod jako zdroje vody a s cílem zmírňování účinků povodní a sucha.*

*Při vymezování zastavitelných ploch zohlednit hospodaření se srážkovými vodami.*

#### Vyhodnocení

9A ZÚR SK nebude mít vliv na ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami. Záměry 9A ZÚR SK mohou v malé míře vytvářet podmínky pro zadržování, vsakování srážkových vod a svádění vod do malých vodních nádrží (rygoly, průlehy atd.).

➤ Míra naplnění priority	0
--------------------------	---

**(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

9A ZÚR SK vymezuje koridor na několika místech ve střetu se záplavovým územím (při křekročení vodního toku), v těchto místech je nutné zajištění přemostění.

➤ Míra naplnění priority	0
--------------------------	---

**(27)** Vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury, včetně podmínek pro rozvoj digitální technické infrastruktury. Vytvářet rovněž podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky možnostem, poloze i infrastruktuře těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami.

Při územně plánovací činnosti stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, včetně 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

9A ZÚR SK vymezuje koridory pro železniční dopravu, čímž podporuje regionální centra Středočeského kraje (např. Český Brod). Zároveň 9A ZÚR SK podporuje výkonnou síť osobní i nákladní železniční dopravy mezinárodního významu. Vymezením železniční tratě pro VRT nejen v SK se zajistí přeshraniční mobilita, která přinese hospodářský rozvoj ve všech dotčených regionech.

➤ Míra naplnění priority	+2
--------------------------	----

**(28)** Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat potřeby rozvoje území v dlouhodobém horizontu a nároky na veřejnou infrastrukturu, včetně veřejných prostranství. Návrh a ochranu kvalitních městských prostorů a veřejné infrastruktury je vhodné řešit ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru s veřejností.

#### Vyhodnocení

Návrh 9A ZÚR SK může mít kladný vliv na kvalitu života obyvatel v městech napojených na předmětné tratě, protože v těchto místech může dojít k hospodářskému rozvoji či usnadní obyvatelům dojíždku za prací.

➤ Míra naplnění priority	+1
--------------------------	----

**(29)** Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. Vytvářet územní podmínky pro upřednostňování veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky

*pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.*

#### Vyhodnocení

Priorita se týká zejména územních plánů a rozhodování na úrovni obcí. 9A ZÚR SK se sice týká hromadné železniční dopravy avšak nadregionálního významu a dosahu. Nemá tak vliv na veřejnou nebo městskou hromadnou dopravu v obcích ani na síť pěších nebo cyklistických tras.

➤ Míra naplnění priority	0
--------------------------	---

**(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

9A ZÚR SK nemá vliv na technickou infrastrukturu.

➤ 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

9A ZÚR SK nemá vliv na návrh sítě výroby energie.

➤ Míra naplnění priority	0
--------------------------	---

## SHRNUTÍ

Vzhledem k rozsahu této aktualizace ZÚR, nebyl k velké části priorit vyhodnocena žádný vliv ani přínos. Jedná se o monotematickou aktualizaci zabývající se vymezením koridorů železniční dopravní infrastruktury republikového významu..

Přímý přínos byl vyhodnocen u priorit (14), (16), (16a), (20), (23), (24), (27).

Nepřímý přínos byl pak vyhodnocen u priorit (14a), (20a).

## **F. VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ – SHRNU TÍ**

Tato kapitola obsahuje souhrn závěrů jednotlivých částí vyhodnocení vlivů návrhu 9. aktualizace ZÚR Středočeského kraje obsažených v předchozích kapitolách.

### **A. VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ DLE PŘÍLOHY STAVEBNÍHO ZÁKONA**

Závěry vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví, životního prostředí a kulturní a historické dědictví jsou stručně shrnuty v kap. 12. části A tohoto svazku. Na základě těchto zjištění se doporučuje příslušnému orgánu vydat k návrhu 9A ZÚR SK „souhlasné stanovisko“ dle § 10 g) zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů při stanovení požadavků na minimalizaci vlivů obsažených v kapitole 13 této části dokumentace VVURÚ.

### **B. VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA EVL A PO SOUSTAVY NATURA 2000**

Předmětné vyhodnocení nebylo v rámci VVURÚ zpracováno.

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

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

### **C. VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA SKUTEČNOSTI ZJIŠTĚNÉ V ÚAP SK**

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

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

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



#### **D. VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA JINÉ SKUTEČNOSTI NEPODCHYCENÉ V ÚAP SK**

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

#### **E. VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU K NAPLNĚNÍ PRIORITY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ OBSAŽENÝCH V ZÚR SK**

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

#### **ZÁVĚR**

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

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

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

## SEZNAM ZKRATEK

AOPK	Agentura ochrany přírody a krajiny
As	Arsen
BPEJ	Bonitovaná půdně ekologická jednotka
BaP	Benzo[a]pyren
ČD	České dráhy
ČGS	Česká geologická služba
ČHMÚ	Český hydrometeorologický úřad
ČHP	Číslo hydrologického povodí
ČOV	Čistička odpadních vod
ČR	Česká republika
ČS	Čerpací stanice
ČSN	Česká technická norma
ČSÚ	Český statistický úřad
ČZÚK	Český úřad zeměměřičský a katastrální
D	Dálnice (označení)
DI	Dopravní infrastruktura
DP	Dobývací prostor
EA0	Ekonomicky aktivní obyvatelstvo
EIA	Environmental Impact Assessment (posuzování vlivů staveb na životní prostředí, „projektové“ posouzení)
EO	Ekvivalentní obyvatel
EU	Evropská unie
EVL	Evropsky významná lokalita soustavy Natura 2000
HEIS;	Hydroekologický informační registr
HGR	Hydrogeologický rajon
HL. m.	Hlavní město
HPJ	Hlavní půdní jednotka
CHKO	Chráněná krajinná oblast
CHLÚ	Chráněné ložiskové území
k. ú.	katastrální území
KES	Koeficient ekologické stability
KN	Katastr nemovitostí
KPZ	Krajinná památková zóna
KS	Krajský soud
K+S	Kumulativní a synergické (vlivy)
LH	Les hospodářský
LKLT	Kódové označení letiště Letňany
LKKB	Kódové označení letiště Praha Kbely
LKPR	Kódové označení letiště Praha - Ruzyně (letiště Václava Havla Praha)
LKTC	Kódové označení letiště Točná
LO	Les ochranný
LZU	Les zvláštního určení
MD	Ministerstvo dopravy

<b>MMR</b>	Ministerstvo pro místní rozvoj
<b>MPR</b>	Městská památková rezervace
<b>MPZ</b>	Městská památková zóna
<b>MUS</b>	Městská uliční síť
<b>MÚK</b>	Mimoúrovňová křižovatka
<b>MZCHÚ</b>	Maloplošné zvláště chráněné území
<b>MZe</b>	Ministerstvo zemědělství
<b>MŽP</b>	Ministerstvo životního prostředí
<b>Ni</b>	Nikl
<b>NIZ</b>	Neionizující záření
<b>NKP</b>	Národní kulturní památka
<b>NKS</b>	Nadřazený komunikační systém
<b>NO<sub>2</sub></b>	Oxid dusičitý
<b>NO<sub>x</sub></b>	Oxidy dusíku
<b>NPP</b>	Národní přírodní památka (MZCHÚ)
<b>NPR</b>	Národní přírodní rezervace (MZCHÚ)
<b>NRBC</b>	Nadregionální biocentrum (ÚSES)
<b>NRBK</b>	Nadregionální biokoridor (ÚSES)
<b>NSS</b>	Nejvyšší správní soud
<b>O3</b>	Ozón
<b>OB</b>	Rozvojová oblast republikového významu
<b>OB-N</b>	Rozvojová oblast nadmístního významu
<b>OBÚ</b>	Obvodní báňský úřad
<b>OHP</b>	Ochranné hlukové pásmo
<b>OOP</b>	Opatření obecné povahy
<b>OP</b>	Ochranné pásmo
<b>OP VZ</b>	Ochranné pásmo vodního zdroje
<b>ORP</b>	Obec s rozšířenou působností
<b>OZKO</b>	Oblast zhoršené kvality ovzduší
<b>PLO</b>	Přírodní lesní oblast
<b>PLZ</b>	Přírodní léčivý zdroj
<b>PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub></b>	Poletavý prach
<b>PO</b>	Ptačí oblast soustavy Natura 2000
<b>POH</b>	Plán odpadového hospodářství
<b>PP</b>	Přírodní památka (MZCHÚ)
<b>PPk</b>	Přírodní park
<b>PR</b>	Přírodní rezervace (MZCHÚ)
<b>PPR</b>	Pražská památková rezervace
<b>PUPFL</b>	Pozemky určené k plnění funkcí lesa
<b>PÚR</b>	Politika územního rozvoje
<b>RBC</b>	Regionální biocentrum (ÚSES)
<b>RBK</b>	Regionální biokoridor (ÚSES)
<b>Resp.</b>	Respektive
<b>REZZO</b>	Registr emisí a zdrojů znečištění ovzduší
<b>RNP</b>	Regulovaný počet nadzemních podlaží.
<b>RP</b>	Rozvojová plocha

<b>RS</b>	Rychlé spojení
<b>RUR</b>	Rozbor udržitelného rozvoje
<b>RZM 50</b>	Rastrová základní mapa v měřítku 1:50 000
<b>RWY</b>	Runway
<b>ŘSD</b>	Ředitelství silnic a dálnic
<b>SD</b>	Sběrný dvůr
<b>SEA</b>	Strategy Environmental Assesment (posuzování vlivů koncepcí a programů na životní prostředí, „strategické“ posouzení)
<b>SEZ</b>	Stará ekologická zátěž
<b>STK</b>	Středočeský kraj
<b>SHZ</b>	Stará hluková zátěž
<b>SO2</b>	Oxid siřičitý
<b>SV</b>	Skupinový vodovod
<b>SZ</b>	Stavební zákon
<b>SŽDC</b>	Správa železniční dopravní cesty
<b>TI</b>	Technická infrastruktura
<b>TO</b>	Třída ochrany zemědělského půdního fondu
<b>TS</b>	Transformační stanice
<b>TZL</b>	Tuhé znečišťující látky
<b>ÚAN</b>	Území s výskytem archeologických nálezů
<b>ÚAP</b>	Územně analytické podklady
<b>ÚČOV</b>	Ústřední čistička odpadních vod
<b>UHI</b>	Tepelný ostrov města (Urban Heat Island)
<b>ÚHÚL</b>	Ústav pro hospodářskou úpravu lesů
<b>ÚP</b>	Územní plán obce
<b>ÚPD</b>	Územně plánovací dokumentace
<b>UR</b>	Udržitelný rozvoj
<b>ÚSES</b>	Územní systém ekologické stability
<b>ÚSOP</b>	Ústřední seznam ochrany přírody
<b>VDJ</b>	Vodojem
<b>VKP</b>	Významný krajinný prvek
<b>VOC</b>	Těkavé organické látky
<b>VPP</b>	Vzletové a přistávací prostory
<b>VPR</b>	Vesnická památková rezervace
<b>VPS</b>	Veřejně prospěšná stavba
<b>VPZ</b>	Vesnická památková zóna
<b>Vtl</b>	Vysokotlaký (plynovod)
<b>VÚ</b>	Vodní útvar
<b>VÚVA</b>	Výzkumný ústav výstavby a architektury
<b>VÚV TGM</b>	Výzkumný ústav vodohospodářský Tomáše Garigua Masaryka
<b>VVURÚ</b>	Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
<b>VVN</b>	Velmi vysoké napětí
<b>VVTL</b>	Velmi vysokotlaký plynovod
<b>ZCHÚ</b>	Zvláštní chráněné území
<b>WHO</b>	World Health Organization
<b>ZOPK</b>	Zákon o ochraně přírody a krajiny

<b>ZOPV</b>	Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí
<b>ZPF</b>	Zemědělský půdní fond
<b>ZÚ</b>	Záplavové území
<b>ZÚR</b>	Zásady územního rozvoje
<b>ZVN</b>	Zvláště vysoké napětí
<b>žst.</b>	Železniční stanice

# SEZNAM POUŽITÝCH PODKLADŮ

## ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE, ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ PODKLADY

- Zásady území rozvoje Středočeského kraje
- Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje
- Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Středočeského kraje
- Územně analytické podklady Středočeského kraje, 4. úplná aktualizace

## OBOROVÉ KONCEPCE A STRATEGIE

- Politika územního rozvoje, ve znění aktualizace č. 1, 2, 3 a 5 (2020)
- Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR 2030, (2017)
- Státní politika životního prostředí 2030 s výhledem do 2050 (2021)
- Státní program ochrany přírody a krajiny ČR pro období 2020 - 2025, (2020)
- Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016 – 2025, (2016)
- Zásady urbánní politiky (2017)
- Koncepce řešení problematiky ochrany před povodněmi v České republice s využitím technických a přírodních blízkých opatření, (2010)
- Strategie regionálního rozvoje ČR 2021 + (2019)
- Aktualizace národního programu snižování emisí ČR (2019)
- Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR (2015)
- Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (2015)
- Politika ochrany klimatu v ČR (2017)
- Státní energetická koncepce České republiky (2015)
- Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050 (2021)
- Dopravní sektorová strategie, II. fáze – střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (2017)
- Surovinová politika ČR v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů (2017)
- Strategie ochrany před povodněmi pro území ČR (2002)
- Plán hlavních povodí ČR 2007 – 2027 (2007)
- Plán odpadového hospodářství ČR pro období 2015-2024 (2015)
- Politika druhotných surovin ČR 2019 - 2022 (2019)
- Celostátní koncepce a strategie
- Strategie rozvoje územního obvodu Středočeského kraje na období 2019-2024, s výhledem do 2030 (2019)
- Územní energetická koncepce Středočeského kraje (2017 – 2041) (2018)



- Koncepce ochrany přírody a krajiny Středočeského kraje na období 2018 – 2028 (2019)
- Plán odpadového hospodářství Středočeského kraje pro období 2016 – 2025 (2016)
- Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Středočeského kraje (2004)
- Program zlepšování kvality ovzduší – zóna Střední Čechy (2020)
- Plá oblasti povodí Horního a Středního Labe (2016)
- Plán dopravní obslužnosti Středočeského kraje pro období 2021 – 2025 (2020)
- Povodňový plán Středočeského kraje (2004)

## **DALŠÍ PODKLADY S VAZBOU NA ŘEŠENÍ 9A ZÚR SK**

- Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav, SUDOP Praha a.s., (2020)

## **LEGISLATIVA, NORMY, METODIKY**

- Metodické doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (Věstník MŽP ČR č. 02/2015)
- 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
- Vyhláška č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti
- Zák. 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. 267/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony
- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
- Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší
- Zákon č. 44/1988 Sb., horní zákon, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 254/2001 Sb, o vodách, ve znění pozdějších předpisů

## **VEŘEJNÉ INTERNETOVÉ ZDROJE**

- [http://app.iprpraha.cz/apl/app/ig\\_mapy/](http://app.iprpraha.cz/apl/app/ig_mapy/)
- <http://www.envis.praha-mesto.cz>
- <http://cs.wikipedia.org>
- <http://www.mapy.cz>
- <http://www.praha-mesto.cz>
- [www.natura2000.cz](http://www.natura2000.cz)

- [www.heis.vuv.cz](http://www.heis.vuv.cz)
- <https://mapy.geology.cz/radon/>
- [https://mapy.geology.cz/svahove\\_nestability/](https://mapy.geology.cz/svahove_nestability/)
- <https://mapy.geology.cz/haz/>
- <https://mapy.geology.cz/suris/>