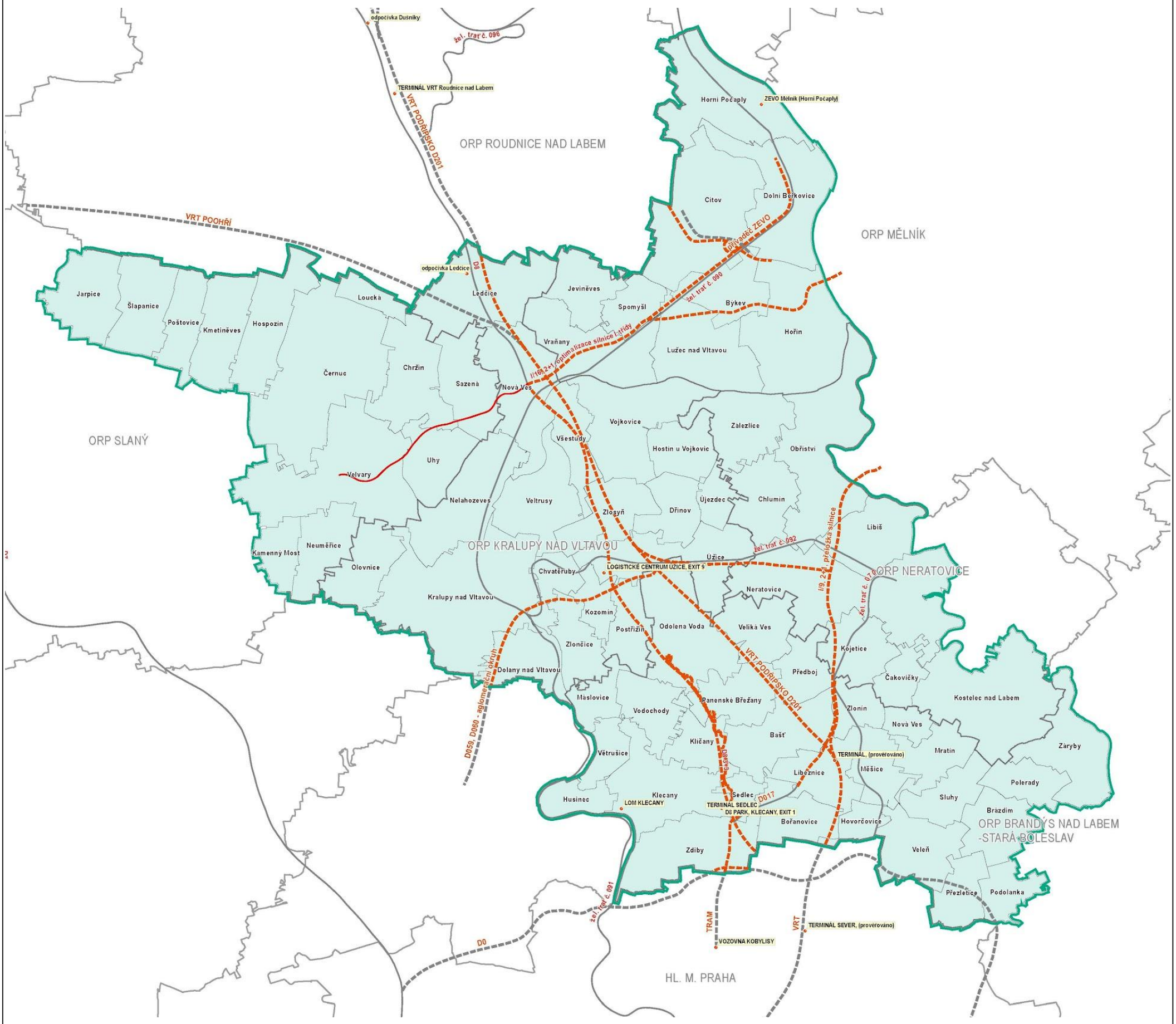


VSTUPNÍ EXPERTNÍ PODKLAD PRO ÚZEMNÍ STUDII REGIONU PODŘIPSKO

VSTUPNÍ EXPERTNÍ PODKLAD

PRO ÚZEMNÍ STUDII REGIONU PODŘIPSKO

Zadavatel:
Spolek měst a obcí KORIDOR D8
zastoupený Ing. Martinem Klečkou, Ph.D., předsedou
www.koridord8.cz

Zpracoval Expertní tým KD8 ve složení:

Doc. Ing. Josef Kocourek, Ph.D., dopravní expert

Ing. Markéta Pešičková, krajinářská architektka

Ing. Maxim Turba, krajinářský architekt

Obsah:

01 - titulní stránka

02 - identifikační údaje

03 - účel pořízení dokumentu

04 až 08 - širší kontext řešeného území

09 až 14 - územní situační přehled (ochrana území, dopravní záměry, zátěže)

15 až 16 - modely rozptylu částic PM10 (včetně limitů platných od 2030)

17 - struktura a logika členění řešeného území

18 až 20 - nadklastr N1, nadklastr N1 - dopravní stavby

21 až 23 - nadklastr N2, nadklastr N2 - dopravní stavby

24 až 40 - klastr K1

41 až 53 - klastr K2

54 až 67 - klastr K3

68 až 80 - klastr K4

81 až 94 - klastr K5

95 až 105 - tématické východisko pro zpracování ÚSRP

106 - seznam použitých zkratek v dokumentu

Grafická a IT podpora: Tomáš Brandýský

KORIDOR 8
SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

ÚČEL POŘÍZENÍ DOKUMENTU

Tento dokument vznikl:

- jako neopomenutelný expertní podklad (příloha č. 3 zadávací dokumentace) k pořízení Územní Studie regionu Podřipsko, pořizované Krajským úřadem Středočeského kraje dle usnesení Rady Středočeského kraje č. 151-29/2024/RK ze dne 22. 8. 2024;

- jako vodítko pro lepší a srozumitelnější vnímání problematiky každé jednotlivé obce k plánovaným/prověřovaným liniovým stavbám v dotčeném území;

- pro připomínkování k plánovaným/prověřovaným liniovým stavbám v území (se zaměřením zejména na proces EIA a navazující řízení).

Dokument je zpracován na základě aktuálně veřejně dostupných podkladů k plánovaným/prověřovaným liniovým stavbám v území. Lze předpokládat, že bude průběžně doplňován a zpřesňován na základě nových poznatků a získaných podkladů.

Dokument byl v průběhu jeho vzniku participativně projednán s představiteli těchto 12 územních samospráv:

- Bašť, Ledčice, Nová Ves, Odolena Voda, Panenské Břežany, Předboj, Sedlec, Úžice, Veliká Ves, Veltrusy, Zdiby a Zlosyň.

Důvody pro pořízení územní studie

V regionu Podřipska (viz rozsah řešeného území na straně 1) je připravována řada rozvojových záměrů dopravní infrastruktury, pro jejichž umístění vymezují platné ÚPD kraje a obcí nezbytné koridory a plochy, příp. je jejich vymezení plánováno v rámci následně pořizovaných aktualizací ZÚR, resp. změn ÚP, konkrétně:

- dálnice D8, úsek MÚK Zdiby – MÚK Nová Ves, rekonstrukce (zkapacitnění);
- dálnice D0, na území obce Zdiby – úsek 519 (Suchdol – Březiněves);
- VRT (RS4 / ŽD1) Praha – Lovosice, úsek Praha – hranice kraje;
- aglomerační okruh (II/101) Chvatěruby – Úžice – Byškovice;
- přeložka silnice I/9 Zdiby – Líbeznice, Líbeznice – Mělník, 1. část;
- zkapacitnění I/16 a dopravní napojení ZEVO Mělník:
  - včetně silnice III/24050 Horní Počáply – Dolní Beřkovice, obchvat;
  - včetně silnice Dolní Beřkovice – Cítov (II/246), obchvat;
  - včetně silnice II/246 Cítov obchvat;
- VRT Poohří (RS4/ŽD2) v k. ú. Úžice, Zlosyň, Všestudy, Nová a Ledčice v koridoru D201, od obce Ledčice je VRT vedena po hranici Středočeského a Ústeckého kraje;
- zkapacitnění železniční tratě č. 092 Kralupy – Neratovice;
- tramvajová trať Kobylisy – Zdiby – Sedlec.

Současně se v daném území prověřují:

- prodloužení tramvajové tratě v úsecích Sedlec – Odolena Voda a Sedlec – Líbeznice;
- terminál Líbeznice a železniční trať „Líbeznická spojka“;
- nová železniční trať Praha – Brandýs nad Labem;
- elektrizace trati z Prahy do Neratovic a Všetat.

Zdroj: Schválené zadání Územní Studie regionu Podřipsko dle usnesení Rady Středočeského kraje č. 151-29/2024/RK ze dne 22. 8. 2024

ŠIRŠÍ KONTEXT ÚZEMÍ

Hlavním impulsem pro vymezení řešeného území Územní studie regionu Podřipsko (ÚSRP) jsou plány na mnoho nových liniových staveb severně od Prahy - zejména VRT, dálnice D0, rozšíření dálnice D8 a silnice I. a II. třídy.
Administrativní vymezení řešeného území ÚSRP, které v současnosti protíná dálnice D8, tvoří na jihu a severu hranice Středočeského kraje s hl. m. Prahou, resp. s Ústeckým krajem, na západě tok Vltavy a na východě tok Labe.
Jedná se tedy o velké ucelené území přiléhající severně k hlavnímu městu Praze, které představuje nejen spádové území saturující neuspokojenou bytovou problematiku metropole, ale také její rekreační zázemí a jsou na něj kladena vysoká očekávání z mnoha funkčních hledisek:

- kvalita života;
- rekreační funkce;
- funkční VHD;
- ekologická stabilita území;
- udržitelnost území;
- ochrana a rozvoj krajinného rázu;
- zachování a obnova vodního režimu krajiny;
- protierozní, příp. protipovodňová opatření;
- zelená infrastruktura a prostupnost území.

I přesto, že zde byly zpracovány Územní studie krajiny pro ORP (Brandýs n. L., Kralupy n. V. a Neratovice), nijak nepracují s mimořádnou koncentrací nových liniových staveb v dotčeném území, stejně jako nepracují s územím jako s pražskou metropolitní oblastí, a proto nejsou dále rozváděny.
Naproti tomu území severně od Prahy je již zpracováno v několika koncepčních dokumentech:

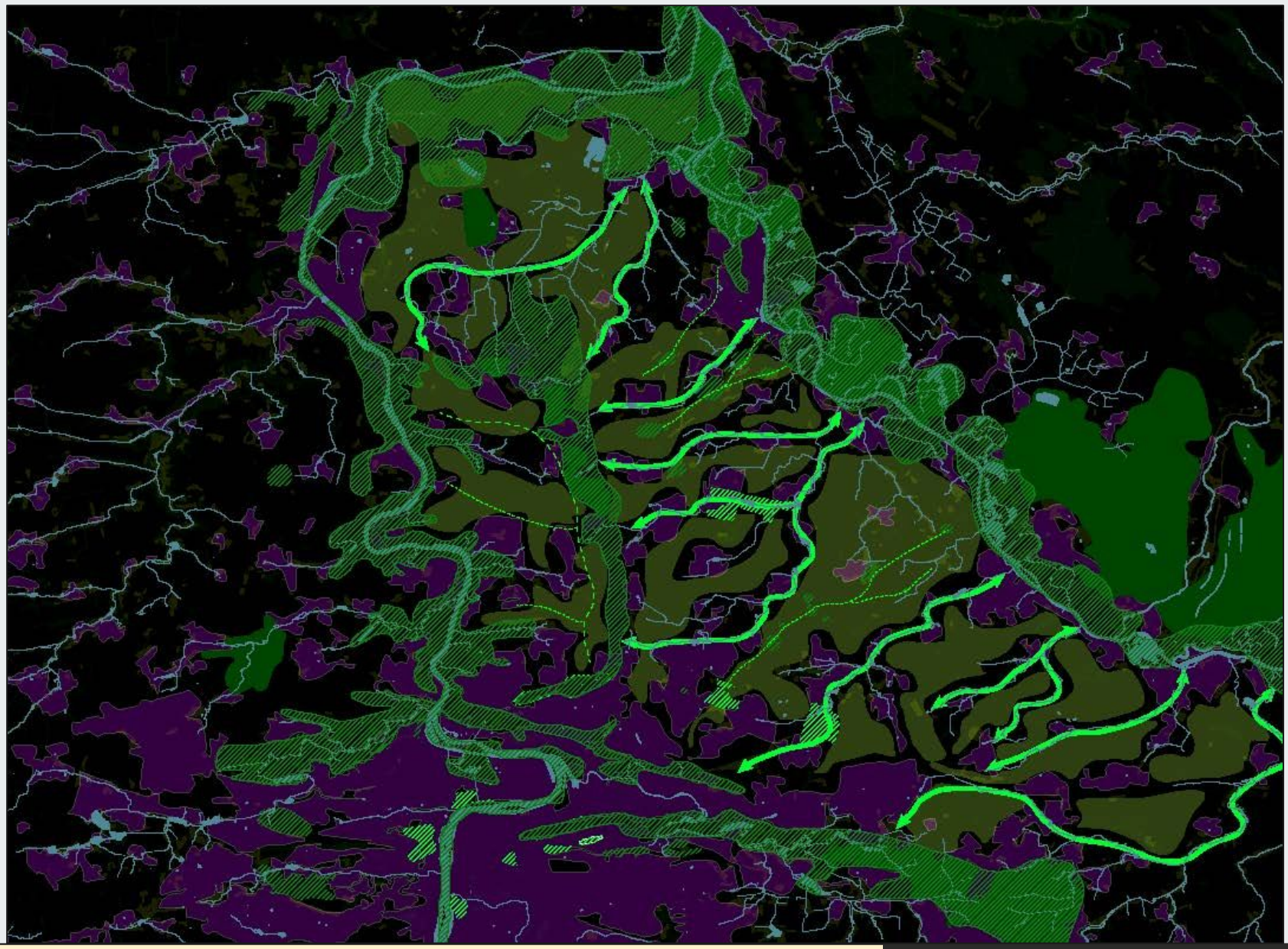
Krajinářsko-urbanistické a architektonické studie, JK ARCHITEKTI s.r.o.
V průběhu let 2022 - 2023 byly zpracovány studie pro stavby D0 - 518, 519 a 520, které přináší významné eliminační a kompenzační opatření negativních dopadů vyvolaných stavebním záměrem.

Návrh kostry zelené infrastruktury - Pražské meziříčí, IPR Praha, 2020 a Terminál VRT Praha sever a navazující území - Unit architekti s.r.o., 12/2024

Součástí obou studií je i pohled na krajinu severně od Prahy až k soutoku Vltavy a Labe u Mělníka. Je zde velmi jasně uchopené téma pruhu zeleně podél dálnice D8, vycházejícího z Prahy, pokračujícího přes Odolenu Vodu až po soutok. Tento pruh zeleně, který může mít zásadní význam při strukturování celého území severně od Prahy a zaslouží další rozpracování.

Mapa znázorňuje stávající krajinné osy v území, kvalitní zemědělskou půdu a návrh nové krajinné matrice, stabilizující celé území. Jedná se o budoucí rekreační oblast severní části Pražské aglomerace.

Toto téma bylo řešeno i v nedávno registrované **Územní studii Pražského metropolitního regionu 1,** kterou pořídilo Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (více na stranách 6-7).

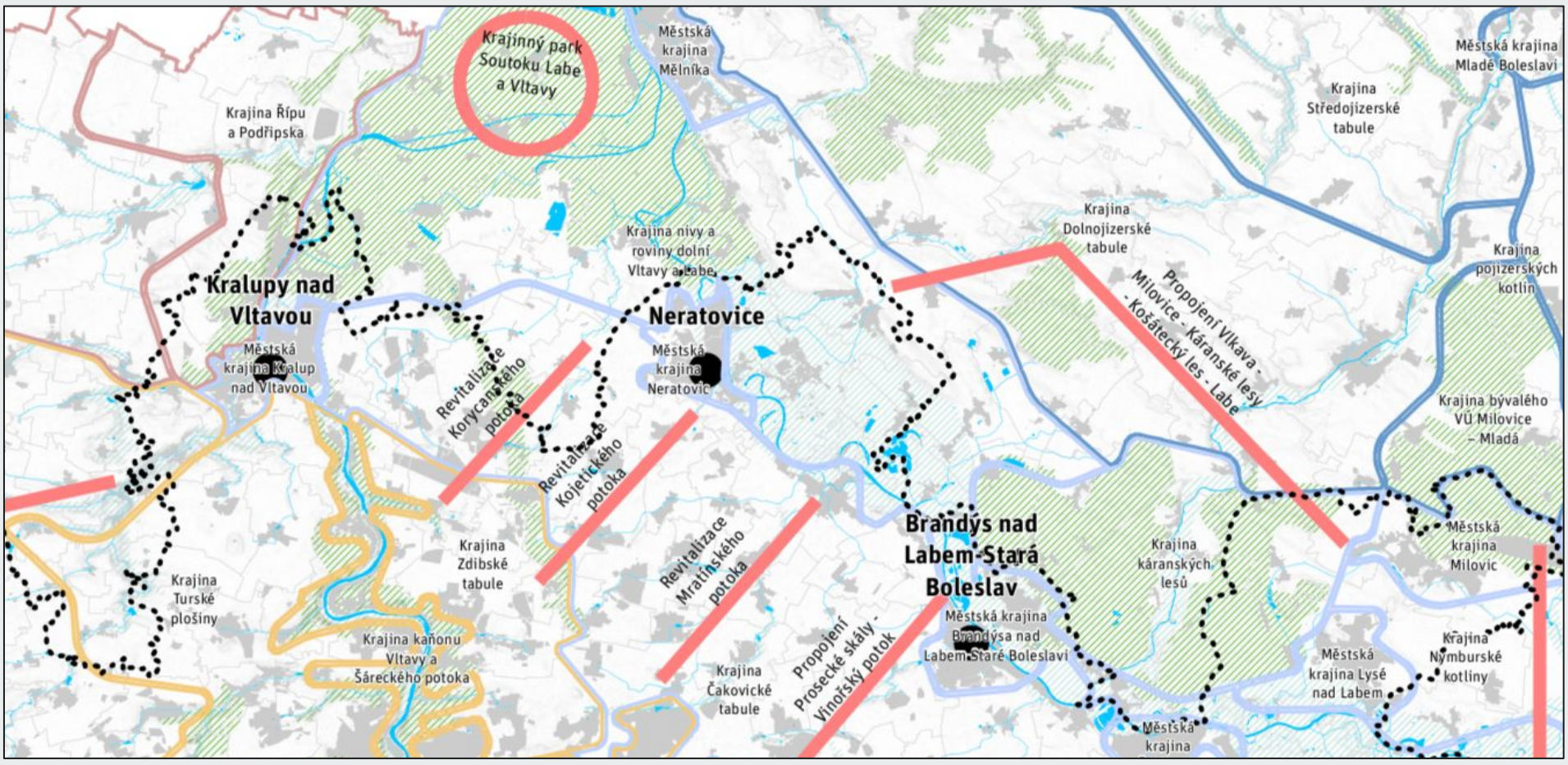


Územní studie Pražského metropolitního regionu 1 (Pořizovatel: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR)

Registrace do evidence územně plánovací činnosti provedena 6/2024

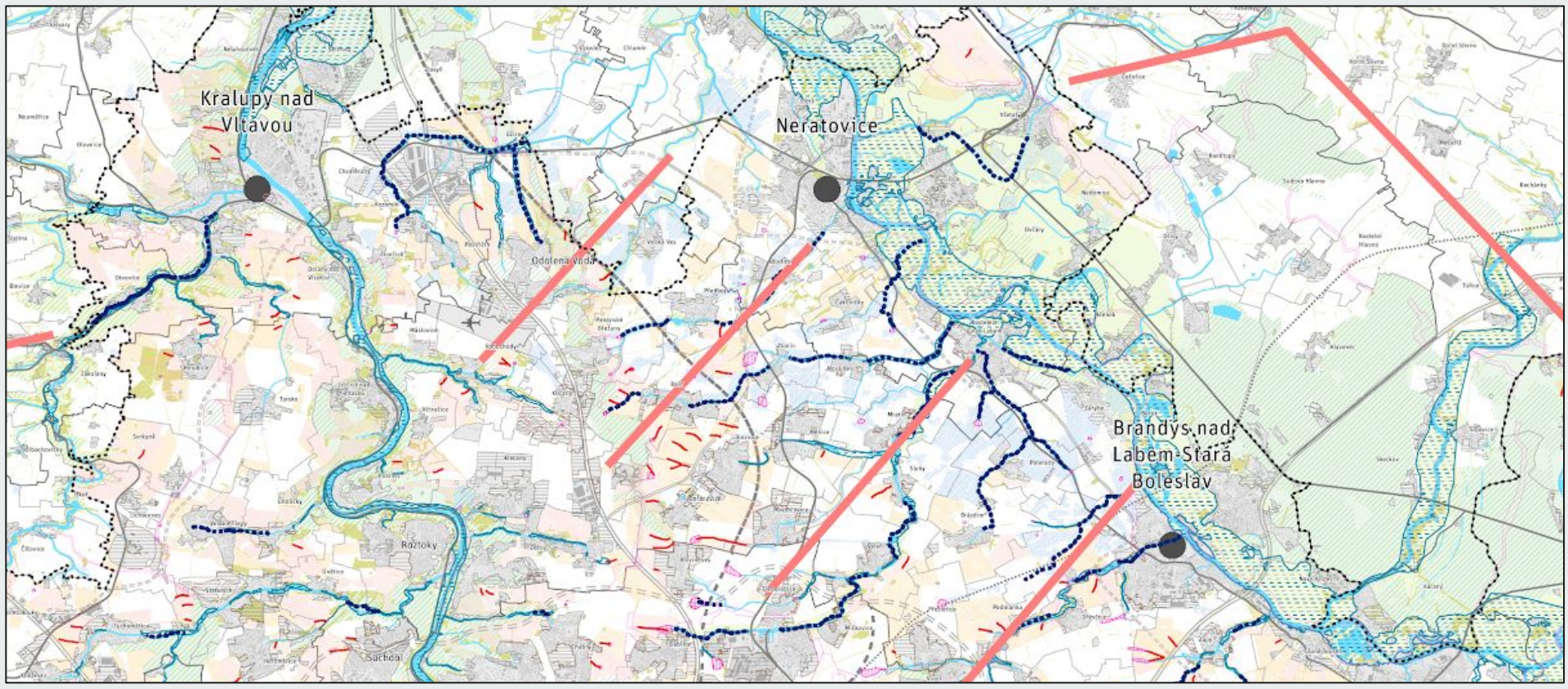
Schéma koncepce zelené infrastruktury navrhuje v řešeném území ÚSRP:

- krajinný park Soutok Vltava- Labe
- zelený pruh od Prahy až po park Soutok
- revitalizaci 4 povodí u potoků (Vinořský, Mratínský, Kojetický a Korycanský)



Při požadované obnově zelené infrastruktury dochází k těmto střetům s připravovanou infrastrukturou

- VRT Podřipsko:
  - vs. revitalizace povodí Mratínského potoka (potoky Mratínský a Líbeznický)
  - vs. revitalizace povodí Kojetického potoka (potoky Kojetický a Zlonínský)
  - vs. revitalizace povodí Korycanského potoka (potoky Korycanský, Odolenský a Černávka)
  - vs. zelený pruh od Prahy až po park Soutok (v okolí přírodní rezervace Vršky pod Špičákem)
- zkapacitnění dálnice D8:
  - vs. revitalizace povodí Korycanského potoka (potoky Korycanský, Odolenský a Černávka)



Zpracovatelé IPR Praha ve spolupráci s Atelierem T-plan, společností Vodohospodářský rozvoj a výstavba, a s týmem krajinářských specialistek docentky Kláry Salzmann.

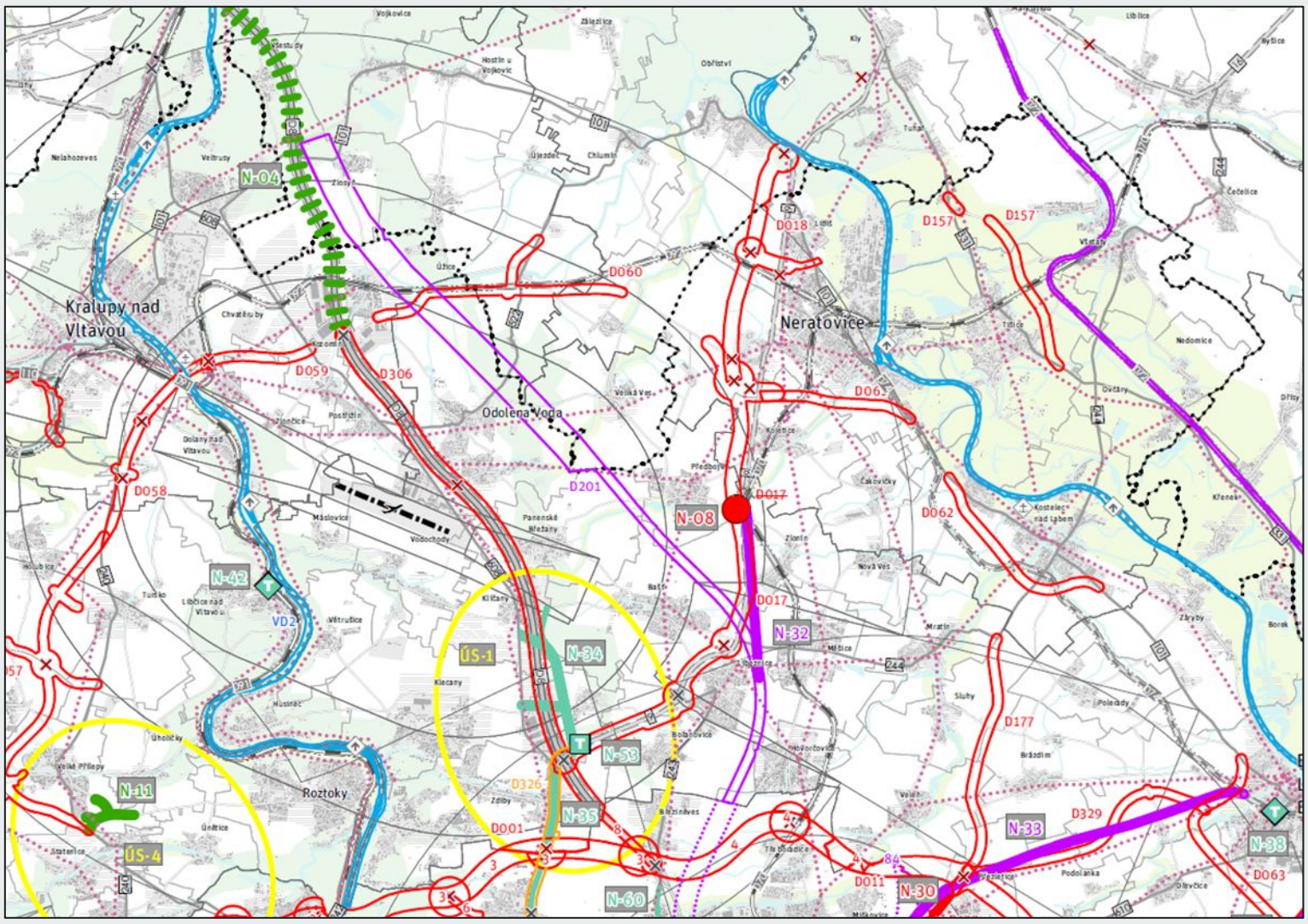
Celá práce je k dispozici zde: https://iprpraha.cz/projekt/147/prazsky-metropolitni-region

Územní studie Pražského metropolitního regionu 1 (Pořizovatel: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR)

Registrace do evidence územně plánovací činnosti provedena 6/2024

Schéma koncepce dopravní infrastruktury navrhuje v řešeném území ÚSRP:

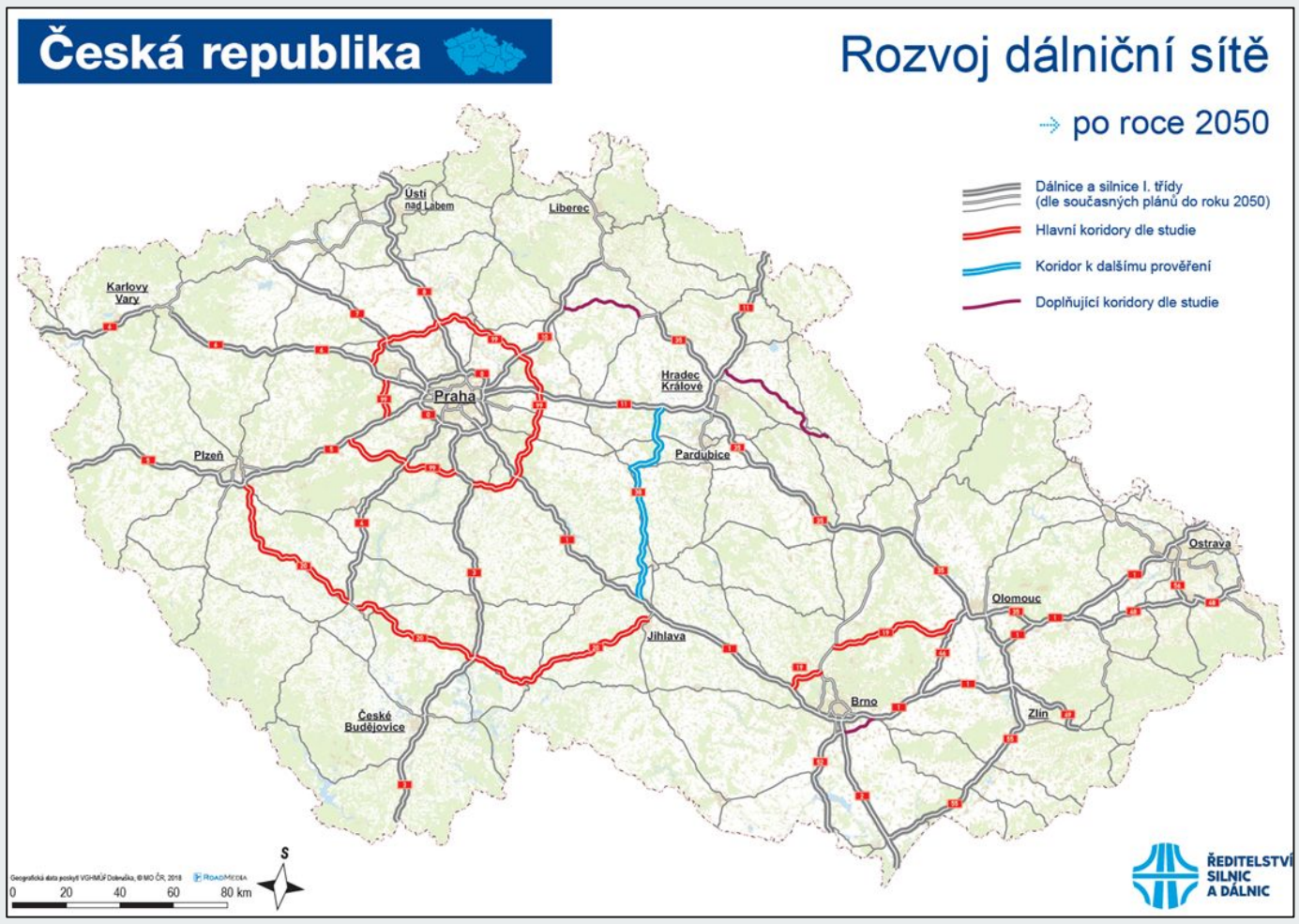
- N04 - zkapacitnění dálnice D8 (Úžice - Nová Ves)
- N08 - zrušení MÚK Předboj na I/9
- N32 - Líbeznickou spojku
- N34 - celkové uspořádání dopravní infrastruktury a organizaci dopravy v širším prostoru Sedlec – Zdiby – Klíčany (prověřit formou Územní studie US1)



Možnosti a příležitosti rozvoje dálniční a silniční sítě po roce 2050, publikováno 4/2025.

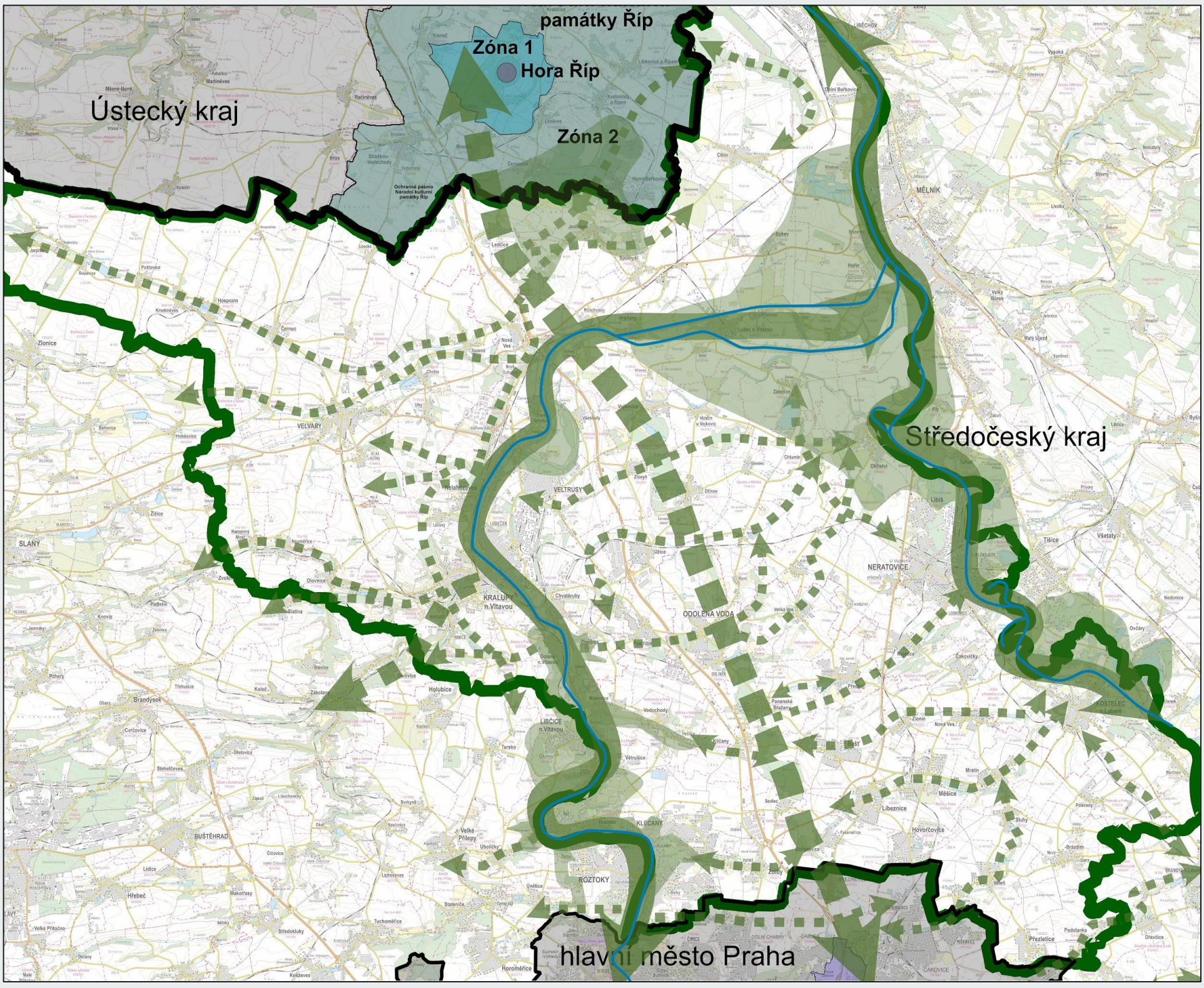
Studie v řešeném území ÚSRP prověřuje dálnici D99 (tzv. Středočeský okruh kolem Prahy – 205 km)

- Vzhledem k tomu, že k dálnici D99 není aktuálně více informací, tak v celém materiálu dále pracujeme "zatím jen" se zkapacitněním na I/16 na 2+1, které již bylo prověřeno detailněji.



ÚZEMNÍ SITUAČNÍ PŘEHLED - KRAJINA

Krajina řešeného území je velice křehká. Jedná se převážně o historickou kulturní zemědělskou krajinu s vysoce bonitní zemědělskou půdou, jejíž stabilita byla postavena na přítomnosti velkých krajinných os dvou řek, ose menších lesních celků na terénním zlomu Zdibské plošiny a množství drobných krajinných prvků. Zásadním stabilizačním fenoménem byla jejich vzájemná propojenost a provázanost, dalším pak členitost zemědělské krajiny (mozaika menších polí a kultur, meze, četné polní cesty s doprovodnou vegetací, sady, pastviny). Tento základní model stabilizované historické kulturní krajiny byl zcela zásadně narušen liniovými dopravními stavbami, změnou hospodaření v území (včetně zániku cest) a intenzivní nekoncepční urbanizací území (včetně logistických ploch).



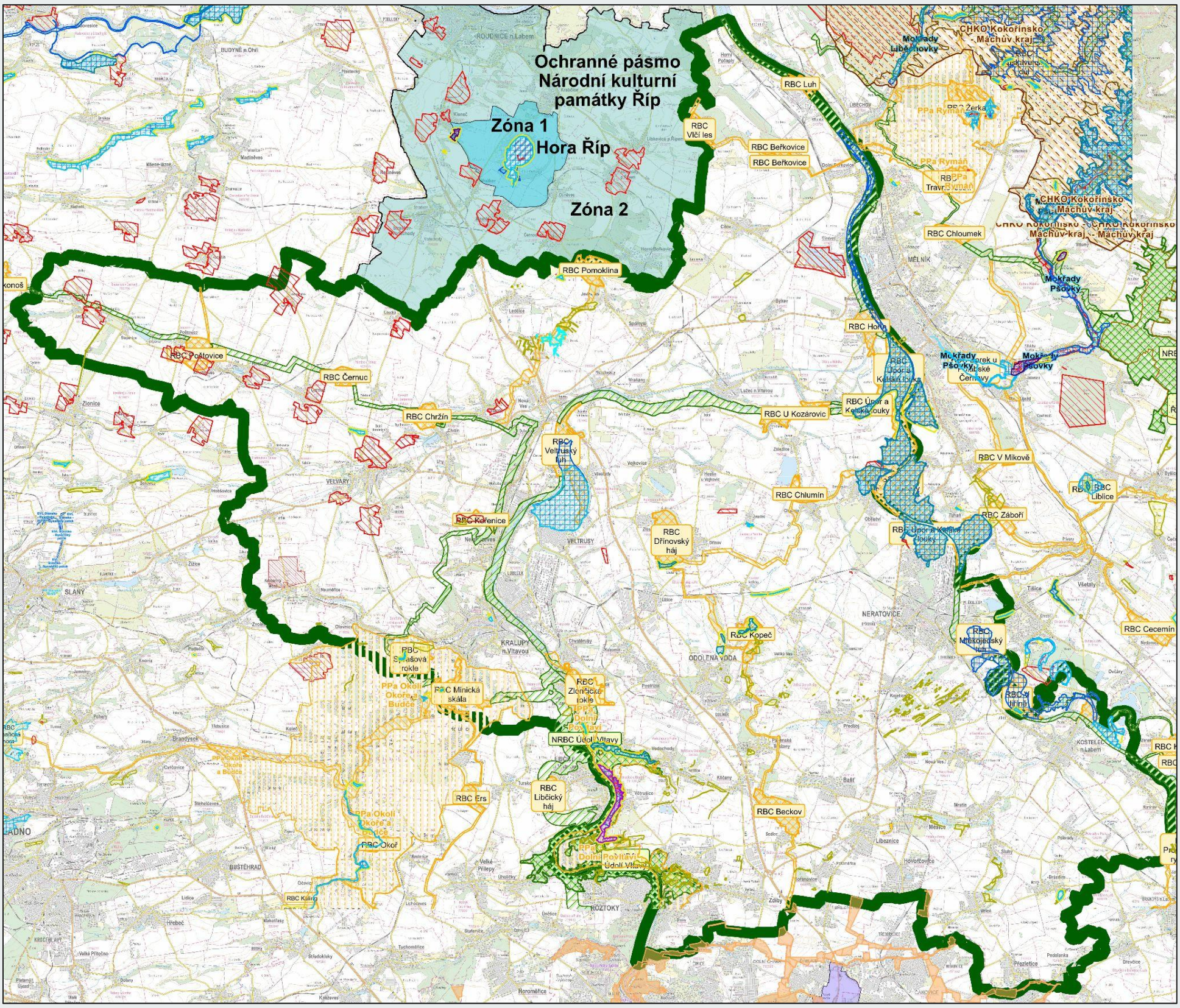
LEGENDA

Naznačuje hlavní linie krajinné matrice v území. Stávající pás lesních celků vybíhajících z Prahy k Odolene Vodě, a z něj vybíhající drobné krajinné prvky vytvářejí základ potenciální budoucí stabilní krajinné struktury.

Krajinná matrice není souvislá a ucelená, je přerušována dopravními stavbami i další infrastrukturou území. Pro stabilizaci a udržitelnost dotčeného území je nezbytné posílení a vzájemné propojení stávajících krajinných prvků novými interakcemi do funkčního systému.

ÚZEMNÍ SITUAČNÍ PŘEHLED - OCHRANA PŘÍRODY A KRAJINY

Mapa řešeného území z pohledu ochrany přírody a krajiny znázorňuje prvky ÚSES (regionální a nadregionální), významné krajinné prvky, plochy soustavy chráněných území Natura 2000, maloplošná zvláště chráněná území a přírodní parky.



LEGENDA

ÚSES

- Nadregionální biocentra (NRBC)
- Nadregionální biokoridory (NRBK)
- Regionální biocentra (RBC)
- Regionální biokoridory (RBK)

Natura 2000

- Evropsky významné lokality (EVL)

Ostatní prvky OPK

- Chráněné druhy národního významu

MZCHÚ (Maloplošná zvláště chráněná území)

- Národní přírodní rezervace (NPR)
- Národní přírodní památky (NPP)
- Přírodní rezervace (PR)
- Přírodní památky (PP)

Registrované VKP

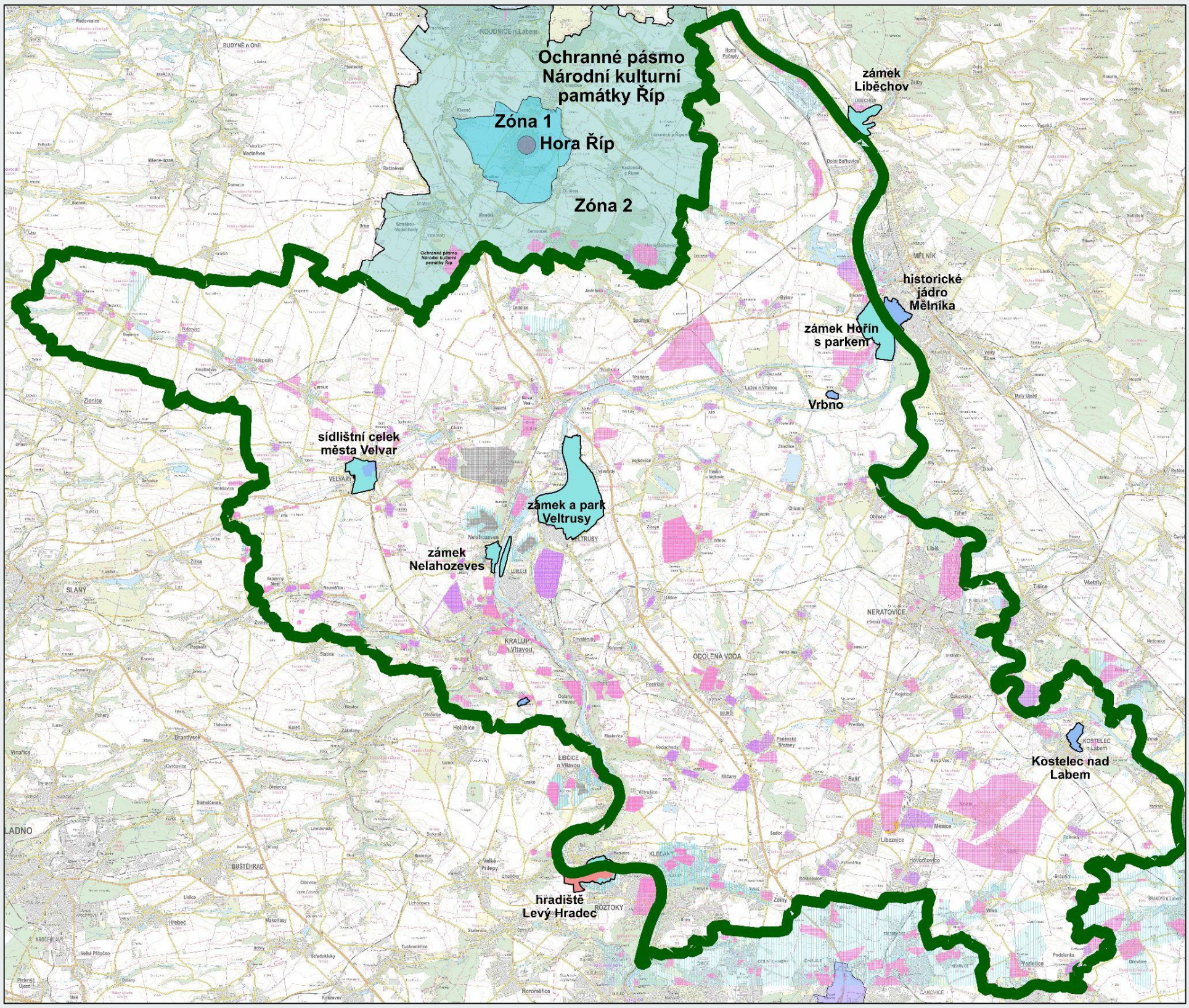
- Významné krajinné prvky (VKP)

Přírodní parky

- Přírodní parky

ÚZEMNÍ SITUAČNÍ PŘEHLED - PAMÁTKOVÁ OCHRANA ÚZEMÍ

Mapa řešeného území z pohledu ochrany památek a kulturního dědictví znázorňuje prvky památkové ochrany a archeologická naleziště. Jedná se o hodnotné území z hlediska kulturního dědictví.



LEGENDA

Rozsah památkové ochrany

- Památkové rezervace
- Památkové zóny
- Krajinné památkové zóny
- Ochraná pásma

Plochy archeologických nalezišť

- Kategorie I (prokázaná území)
- Kategorie II (předpokládaná území)
- Kategorie II (pásmo)

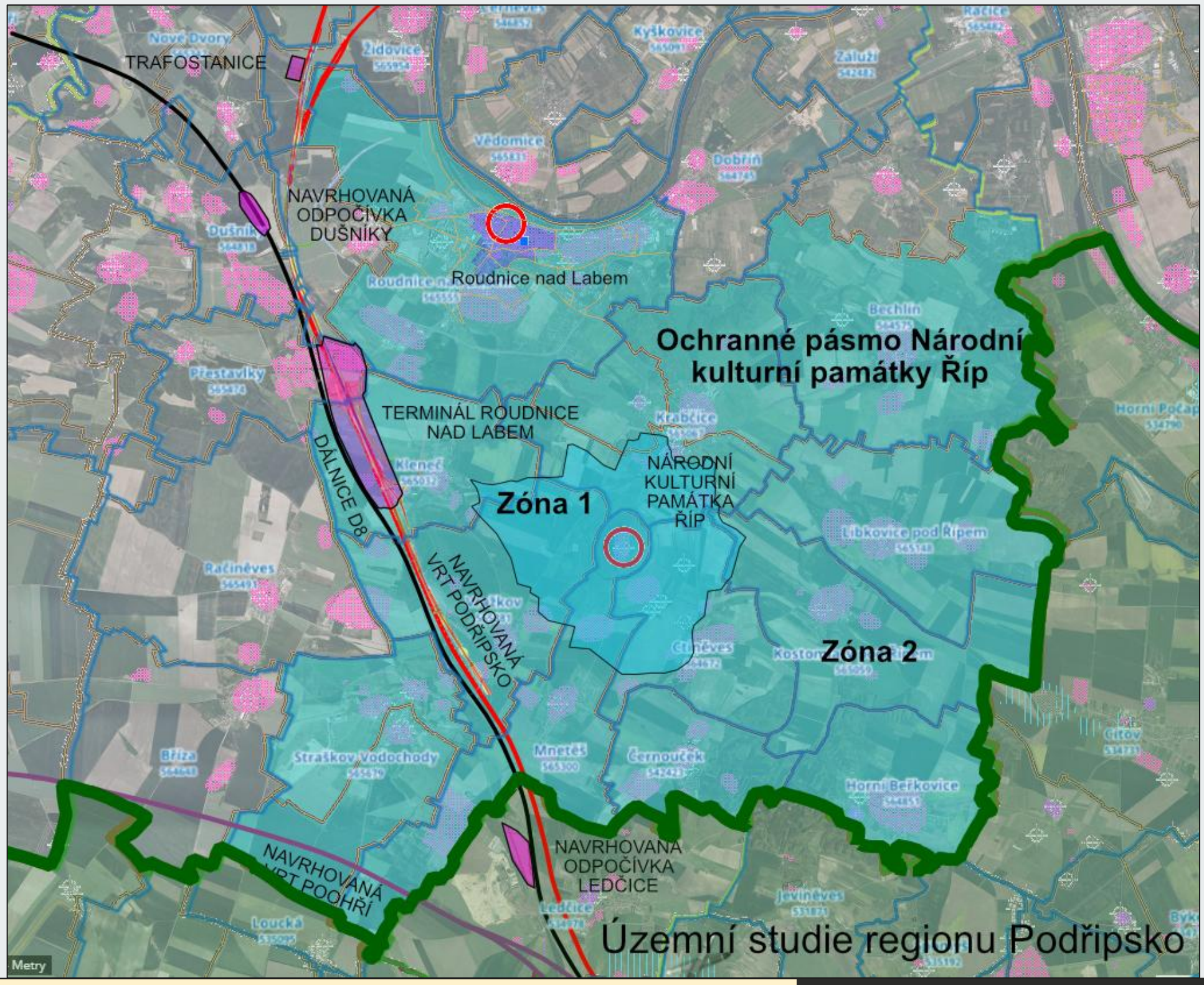
ÚZEMNÍ SITUAČNÍ PŘEHLED - OCHRANNÉ PÁSMO NKP ŘÍP

Územní studie regionu Podřipsko ve Středočeském kraji na své severní hranici řešeného území přímo sousedí s ochranným pásmem Národní kulturní památky Říp.

Ochranné pásmo bylo vyhlášeno č. 23/65, vyhláška MŠK č. 118/1959 ú.l. - vymezení ochranného pásma hora Říp s rotundou sv. Jiří dne: 5. 1. 1965. Dále byl rozsah ochranného pásma upřesněn dle „č. RK 21/11/98, Rozhodnutí OkÚ v Litoměřicích o vymezení ochranného pásma národní kulturní památky Říp“ dne 21. 1. 1998.

Ochranné pásmo Národní kulturní památky Říp je členěno na 2 zóny.
I ve 2. zóně (vzdálenější od vrcholu hory Říp) není přípustné:

- Zásadně měnit dochovaný vzhled krajiny pod Řípem a strukturu a vzhled jejího osídlení. Případné liniové stavby, lomy, průmyslová, zemědělská nebo dopravní zařízení a občanská vybavenost budou realizovány pouze po předchozím odsouhlasení s příslušnými správními orgány – územního plánování, orgány a organizacemi státní památkové péče, ochrany přírody a ostatními dotčenými orgány a organizacemi.
- Respektovány budou podmínky Archeologického ústavu ČAV a organizací oprávněných k provádění archeologických průzkumů.

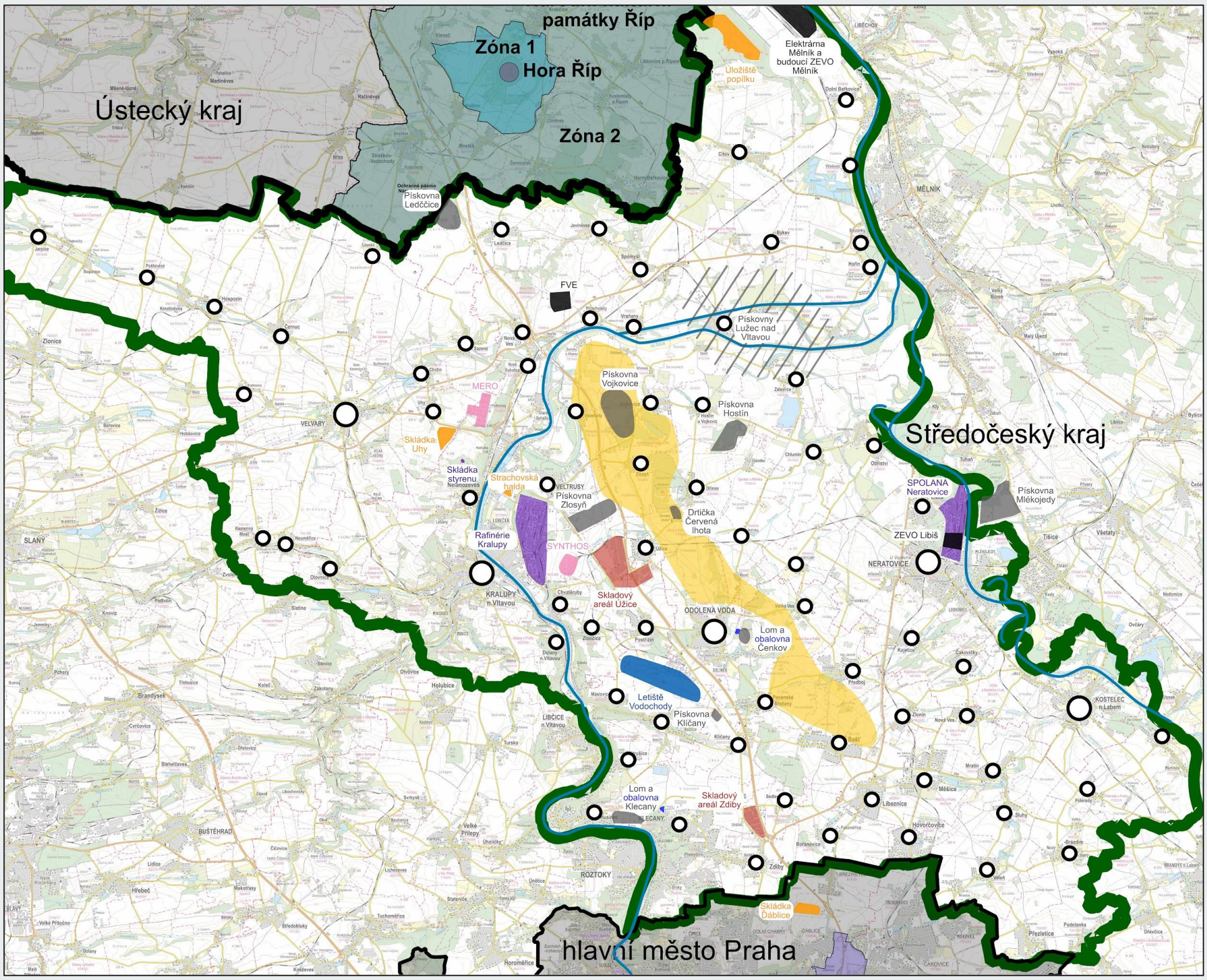


ÚZEMNÍ SITUAČNÍ PŘEHLED - OCHRANNÉ PÁSMO NKP ŘÍP

KORIDOR 8 SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

ÚZEMNÍ SITUAČNÍ PŘEHLED - STÁVAJÍCÍ VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Mapa řešeného území z hlediska stávajícího využití a zátěže území. Území je intenzivně osídleno, saturuje nevyřešenou bytovou otázku metropole Prahy. Zároveň je intenzivně zatíženo stávající dopravní a technickou infrastrukturou, těžbou, průmyslem, skládkováním odpadu, logistickými areály, další záměry do území směřují. Kvalita života v území je výrazně negativně ovlivněna a s realizací nových záměrů, kdy jejich necitlivé řešení v území překročí únosnou mez a celkovou udržitelnost.

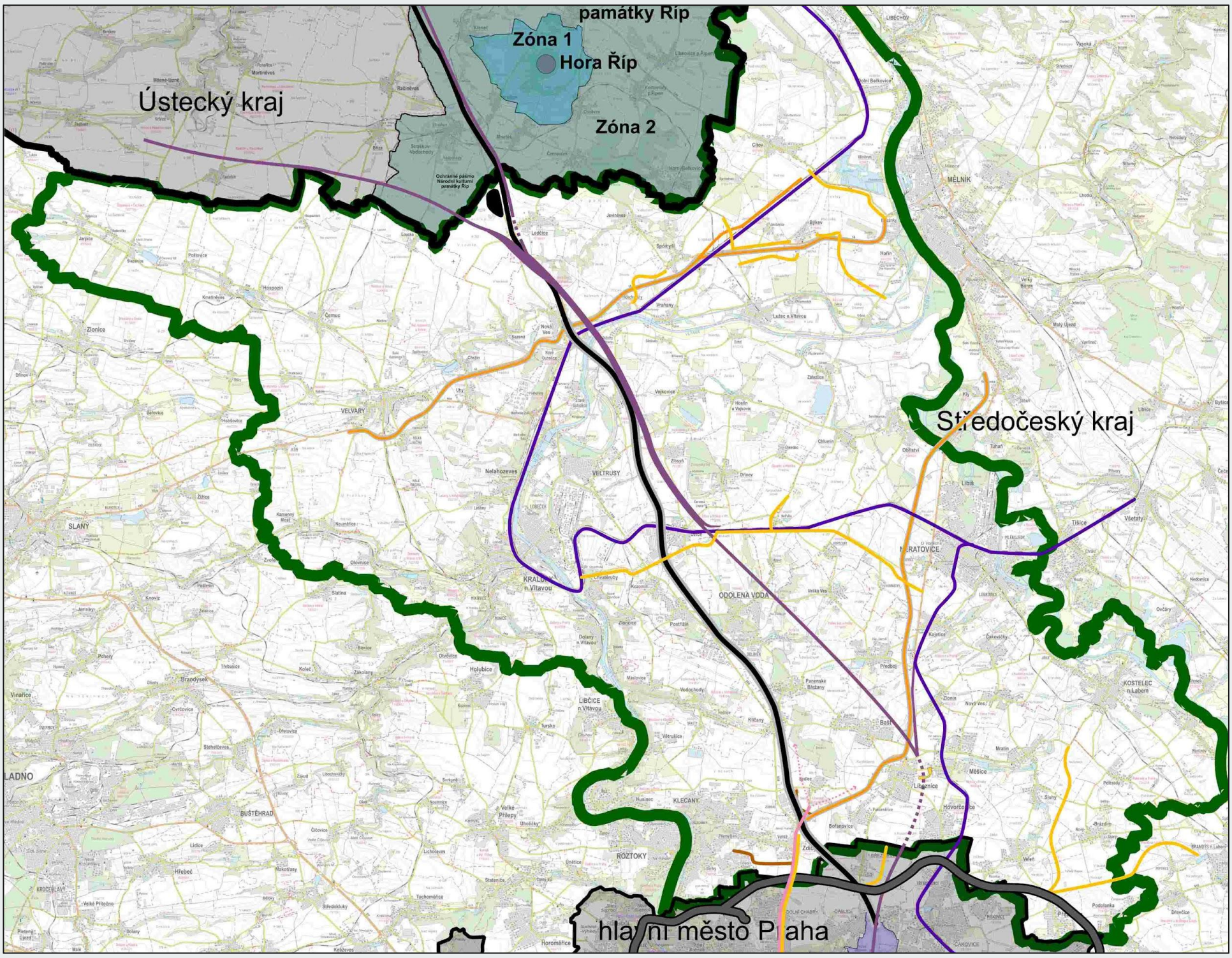


LEGENDA

- FVE, ZEVO
- Těžba nerostných surovin stávající
- Nadzemní vedení TI
- Chemický průmysl
- Logistické areály
- //// Těžba nerostných surovin plánovaná
- Letiště
- Skládky
- sídlo nad 5 tisíc obyvatel
- sídlo pod 5 tisíc obyvatel

ÚZEMNÍ SITUAČNÍ PŘEHLED - DOPRAVNÍ ZÁMĚRY

Mapa zachycuje uvažované dopravní záměry v území, včetně plánovaných/prověřovaných změn dopravní infrastruktury a úprav stávajících komunikací.



LEGENDA

DOPRAVA - SILNICE

- současná D8 (2+2 pruhy)
- dálnice D0 (3+3 pruhy)
- silnice I. třídy - napojení ZEVO Mělník (1+1)
- silnice I. třídy - zkapacitnění silnice I/9 (2+1) nebo zkapacitnění silnice I/16 (2+1)
- silnice II. třídy - nová výstavba II/101, II/243, II/244, II/610 nebo rekonstrukce II/608
- silnice III. třídy - nová výstavba (Nová Průběžná, propojení silnice III/0084 se silnicí č. III/0083)
- rozšíření D8 na 3 + 3 pruhy
- odpočívka Ledčice

DOPRAVA - ŽELEZNICE

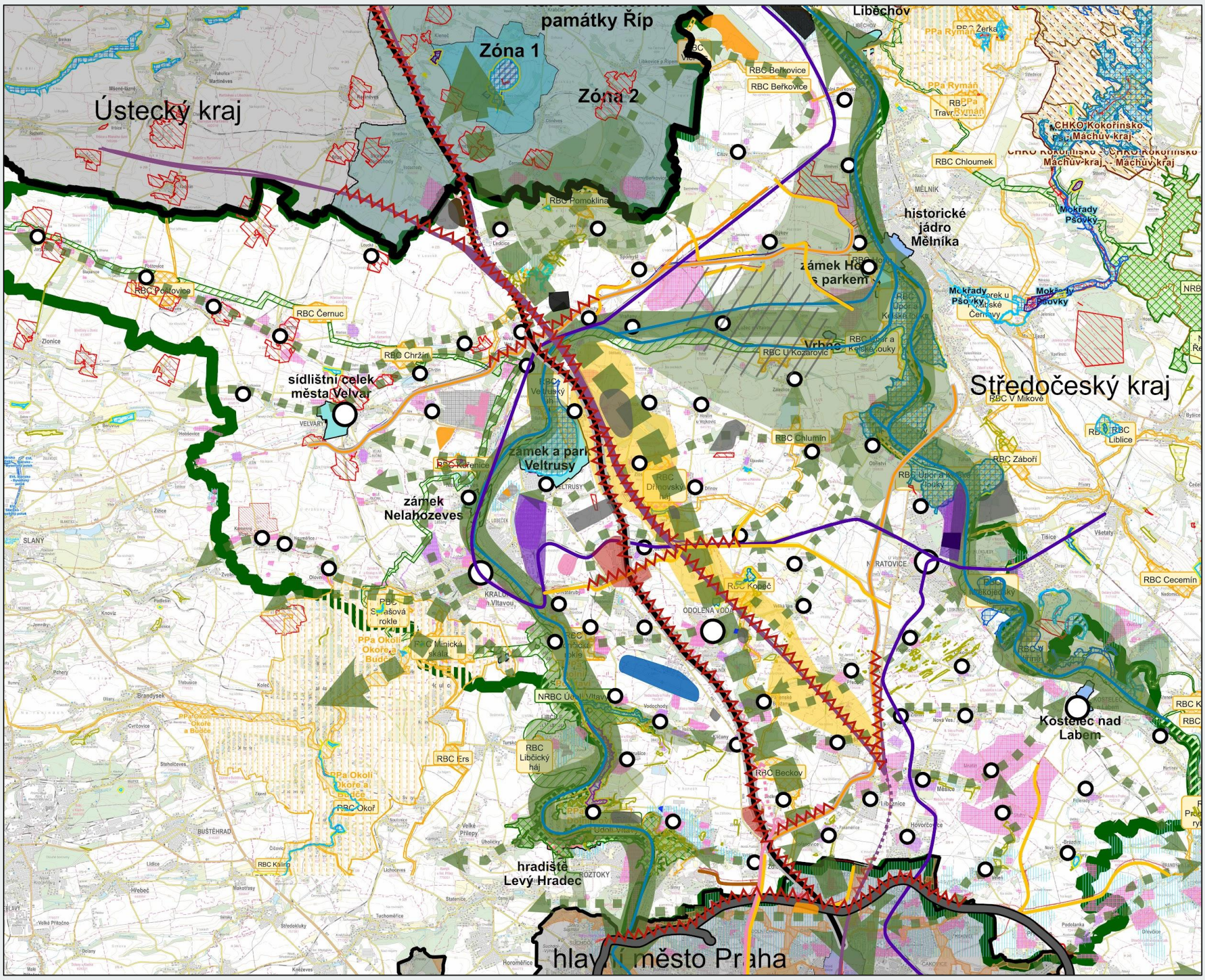
- navržená trasa VRT Podřipsko nebo VRT Poohří, popř. Líbeznická spojka
- navržený souběh tras VRT Podřipsko a VRT Poohří
- tratě č. 070 a č. 092 (jejich budoucí zkapacitnění) nebo trať č. 090 (v budoucnu na ní jiný typ provozu)

DOPRAVA - TRAMVAJ

- prodloužení tramvajové tratě Kobylisy - Sedlec
- idea prodloužení tramvajové tratě Sedlec - Odolena Voda/Sedlec - Líbeznice
- Terminál Sedlec

ÚZEMNÍ SITUAČNÍ PŘEHLED - ANALYTICKÁ MAPA ZÁTĚŽÍ V ÚZEMÍ

Analytická mapa přibližuje míru stávající zátěže v celém dotčeném území, včetně zátěže z plánovaných dopravních staveb. Situace zároveň zobrazuje základní koncepční možnosti práce s krajinou, které je nezbytné důsledně naplňovat s cílem v maximální možné míře eliminovat a kompenzovat negativní vlivy.



LEGENDA

Znázorňuje nejproblematičtější místa vztahu stávajících i navrhovaných dopravních staveb k osídlení a částečně i ke krajině. Takto zvýrazněné stavby fragmentují krajinu, vytvářejí bariéru v území, zatěžují území hlukem a znečištěním ovzduší (silniční doprava), poškozují krajinný ráz a kvalitu života v území.

Naznačuje hlavní linie krajinné matrice v území. Stávající pás lesních celků vybíhajících z Prahy k Odolene Vodě, a z něj vybíhající drobné krajinné prvky vytvářejí základ potenciální budoucí stabilní krajinné struktury.

Krajinná matrice není souvislá a ucelená, je přerušována dopravními stavbami i další infrastrukturou území. Pro stabilizaci a udržitelnost dotčeného území je nezbytné posílení a vzájemné propojení stávajících krajinných prvků novými interakcemi do funkčního systému.

- FVE, ZEVO
- Těžba nerostných surovin stávající
- Nadzemní vedení TI
- Chemický průmysl
- Logistické areály
- //// Těžba nerostných surovin plánovaná
- Letiště
- Skládky

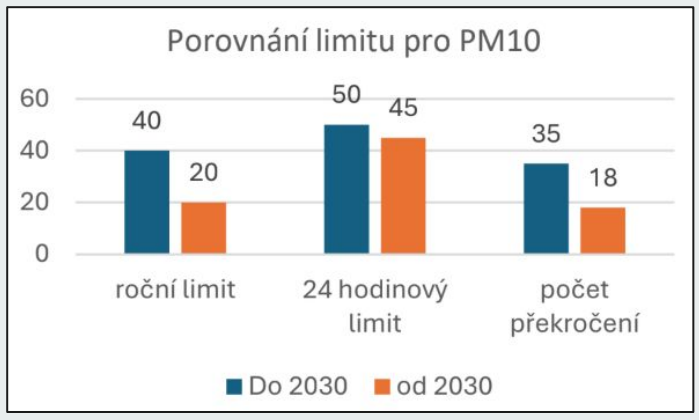
POČET PŘEKROČENÍ DENNÍCH LIMITŮ PM10

Dle legislativy platné do roku 2030

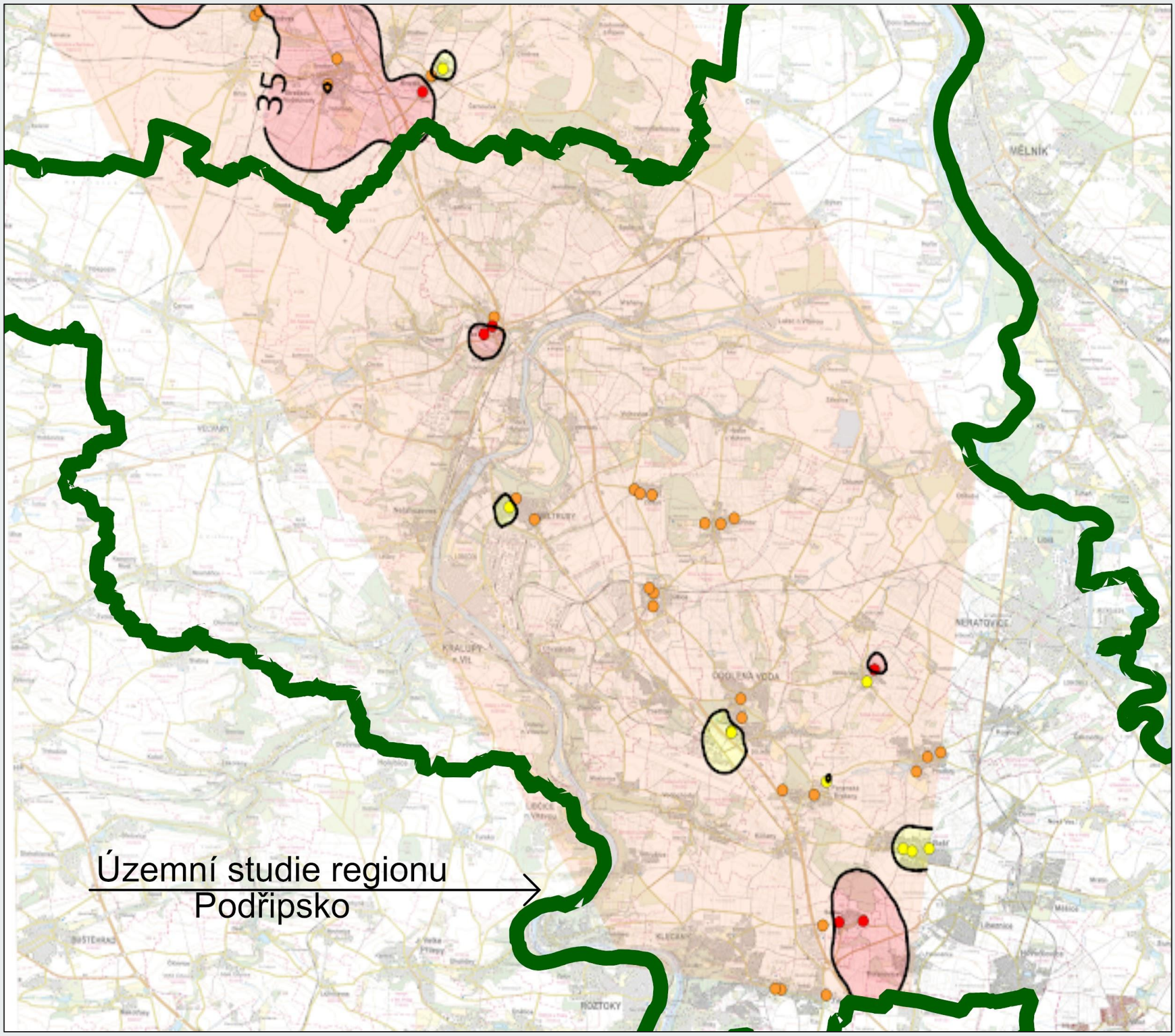
Tento kartogram vyznačuje místa s nejčastějším překračováním limitu pro denní koncentraci PM10. Žluté oblasti jsou těsně pod hranicí limitu, červené limit přesahují.

Zde existuje zvýšené riziko pro obyvatele i na úrovni limitů 2024. V případě zpřísnění limitů se dá očekávat zvětšení postiženého území.

Období pro hodnocení dat 1.1.2024 – 31.12.2024
Posuzovaná látka – jemné prachové částice PM10



Zdroj: Model distribuce koncentrací PM10 vypracovaný VŠB - TUO z dat projektu CleanAir D8



LEGENDA - POČET PŘEKROČENÍ DENNÍHO IMISNÍHO LIMITU PM10

- 0 až 1
- 1 až 16
- 16 až 35
- 35 až 1000

POČET PŘEKROČENÍ DENNÍCH LIMITŮ PM10

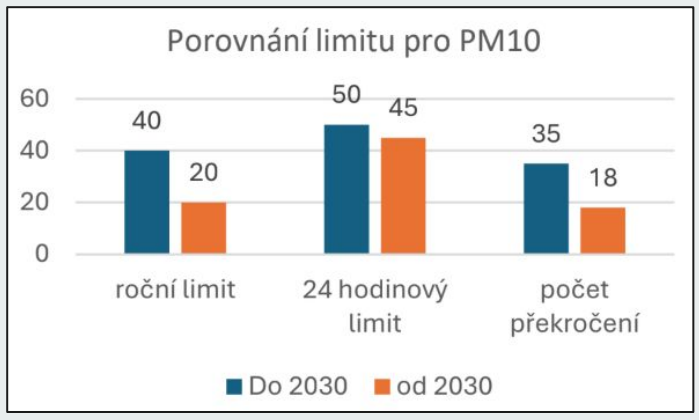
Dle legislativy platné od roku 2030

Evropská komise schválila 4/2024 nové limity platné od 1. 1. 2030 (zpřísňování limitů pro PM10 a PM2.5).

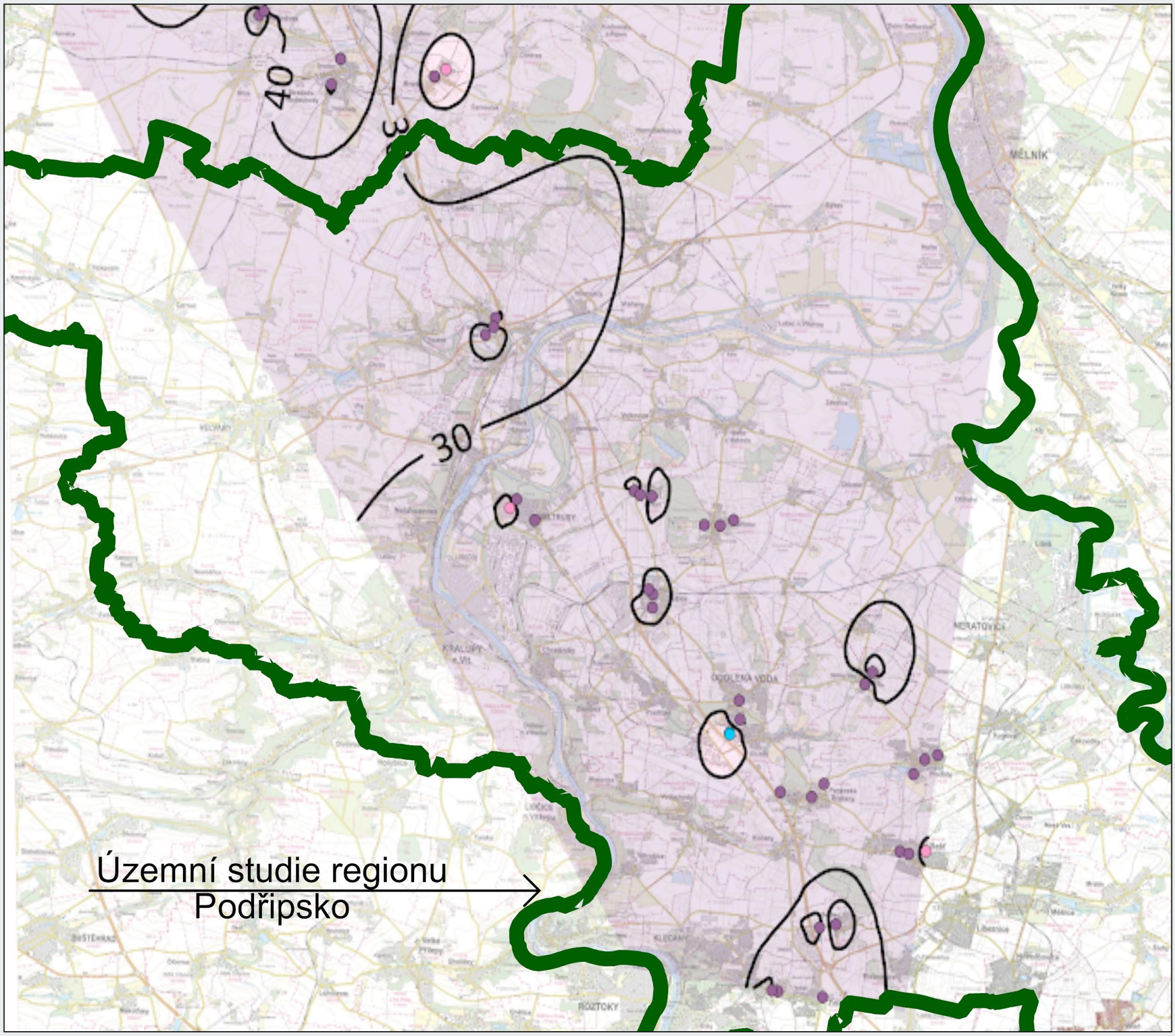
Aktuální model za rok 2024 (s použitím limitů platných od 1. 1. 2030) ukazuje na obtížně splnitelnou podmínku - překročení PM 10 limitu 45µg/m3 (18 dní roce) a roční průměr 20µg/m3.

Současná kvalita ovzduší je hranici (až za hranicí) tohoto limitu a další znečišťování ovzduší povede k jeho překročení.

Období pro hodnocení dat 1.1.2024 – 31.12.2024
Posuzovaná látka – jemné prachové částice PM10



Zdroj: Model distribuce koncentrací PM10 vypracovaný VŠB - TUO z dat projektu CleanAir D8



LEGENDA - POČET PŘEKROČENÍ DENNÍHO IMISNÍHO LIMITU PM10

- 0 až 1
- 1 až 8
- 8 až 18
- 18 až 1000

STRUKTURA A LOGIKA ČLENĚNÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

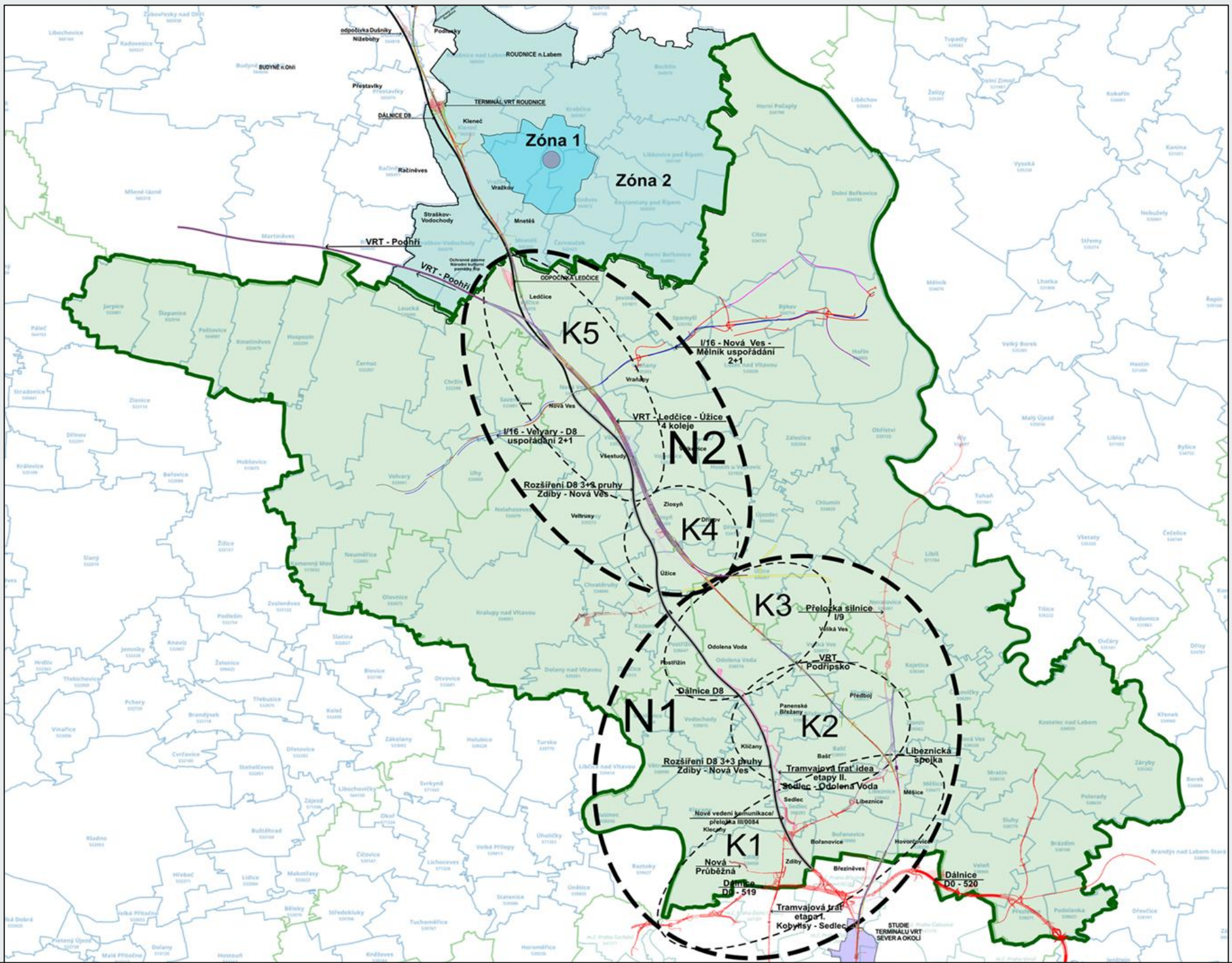
Struktura dokumentu vychází z podrobné analýzy řešeného území, které bylo pro přehlednost a cílené hodnocení členěno následovně:

- NADKLASTR N1 - rozdělený na klastry K1, K2 a K3
- NADKLASTR N2 - rozdělený na klastry K4 a K5

Toto členění není náhodné – jednotlivé klastry představují územní celky, které sdílejí společné rysy z hlediska charakteru krajiny, struktury osídlení a navržených dopravních staveb. Tyto souvislosti umožňují přistupovat k problémům a návrhům řešení v daném území komplexně a vzájemně provázaně.

V rámci analytické fáze navštívil Expertní tým KD8 řešené území, aby prostřednictvím přímého terénního průzkumu lépe porozuměl prostorovým souvislostem, aktuálním jevům, hodnotám krajiny a mohl provést identifikaci hlavních problémových okruhů. Zvláštní důraz byl kladen na ty části území, které jsou nejvýrazněji dotčeny záměry dopravní infrastruktury nadregionálního významu – konkrétně vysokorychlostní tratí (VRT), rozšířením dálnice D8 a plánovanou novostavbou dálnice D0. V těchto lokalitách byly sledovány zejména typy zátěží a jejich souvislost s kvalitou prostředí, prostupností krajiny a udržitelností územního rozvoje.

Cílem tohoto členění je poskytnout budoucímu zpracovateli ÚSRP srozumitelný rámec pro orientaci v území, porozumění hlavním problémům a pochopení prostorových i funkčních vztahů mezi jednotlivými částmi řešeného území.



STRUKTURA A LOGIKA ČLENĚNÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

KORIDOR 8 SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

NADKLASTR N1

KLASTR K1 - ZDIBY, SEDLEC, BOŘANOVICE, HOVORČOVICE, LÍBEZNICE, MĚŠICE

KLASTR K2 - BAŠŤ, PŘEDBOJ, PANENSKÉ BŘEŽANY, KLÍČANY

KLASTR K3 - ODOLENA VODA, VELIKÁ VES, POSTŘIŽÍN

Území Nadklastru N1 je charakterizováno krajinnou osou - pásem zeleně táhnoucím se na zlomu Zdibské plošiny podél dálnice D8, mezi Prahou a Odolenou Vodou. Dalším významným krajinným prvkem krajinné matrice je linie Drahaňského údolí, která propojuje krajinnou osu Vltavy s výše popsaným pásem zeleně vybíhajícím severně z metropole. Tyto krajinné osy jsou základem krajinné struktury celé příměstské metropolitní a rekreační oblasti.

V klastrech K1, K2 a K3 nevedou dálnice D8 a VRT v souběhu těsně u sebe a řada samospráv se ocitá v obklíčení negativních vlivů liniových staveb ze dvou stran. Podél dálnice D8, u níž je plánované rozšíření na 3+3 pruhy, se navrhuje prodloužení trasy tramvaje z Kobylis přes Sedlce až do Odoleny Vody.

Území K1 se nachází na hranici s hl. m. Prahou, kde se dotýká severní části budoucí transevropské dálnice D0. Na jižní straně klastru vyjíždí VRT z tunelu z centra, jen nedaleko dálnice D8, kde se obě tyto trasy kříží s D0. Následně se VRT od D8 odděluje a zatímco D8 míří na sever Zdibskou plošinou končící u Odoleny Vody, VRT protíná úrodné černozemě zemědělské kulturní krajiny vážící se již na řeku Labe, D0 odděluje metropoli od příměstské rekreační oblasti.

Nově navržené dopravní stavby jsou trasovány v těsné blízkosti sídel, která jsou zde poměrně četná. Území je hustě osídleno a další tlak na urbanizaci krajiny je velmi silný, včetně tlaku na vznik logistických areálů. Dopravní stavby jsou ve stávajících návrzích vedeny územím technokraticky, bez potřebných eliminačních, kompenzačních a adaptačních opatření adekvátně zohledňujících potřeby a potenciál celé příměstské oblasti. Pouze část trasy VRT je navržena s patřičným respektem k dotčenému území a je vedena v tunelu (K1 - Líbeznice).

V navazujícím území K2 je vzdálenost mezi obcemi větší. Trasa VRT nadále vede rovinou kulturní zemědělské krajiny černozemí. Krajina je zde velmi otevřená, akcentována drobnými krajinnými prvky (dozvuky sopečné činnosti Českého středohoří).

V území K3 se trasa VRT z údolních rovin černozemí přibližuje opět k dálnici D8 a protíná významnou krajinnou osu na zlomu Zdibské plošiny, která na severu končí východozápadní hranou u Odoleny Vody.

NADKLASTR N1 - DOPRAVNÍ STAVBY

Území označované jako Nadklastr N1 (společné charakteristiky klastrů K1, K2 a K3) je již dnes protkáno řadou intenzivních dopravních tepen. Pro lepší představu o jeho složitosti, zejména z dopravního hlediska, je níže v tabulce 1 soupis všech důležitých dopravních staveb – ať už nově plánovaných/prověřovaných, nebo těch, jež se v budoucnu budou upravovat – které ovlivňují příslušné klastry a jasně dokládají náročnost dopravní situace v této oblasti.

Tabulka 1 Přehled hlavních nově plánovaných/prověřovaných dopravních staveb (nebo těch, jež se v budoucnu budou upravovat) ovlivňující jednotlivé klastry v nadklastru N1

Název dopravní stavby			**Dotčený klastr**
Kolejová doprava	VRT Podřipsko (RS 4 Praha – Drážďany)	*nová stavba*	K1, K2, K3
	Idea „Líbeznické spojky“	*nová stavba*	K1, K2
	Tramvajová trať Kobylisy - Sedlec	*nová stavba*	K1
	Idea „Prodloužení tramvajové tratě do Odoleny Vody“	*nová stavba*	K1, K2, K3
	Idea „Prodloužení tramvajové tratě do Líbeznic“	*nová stavba*	K1
	Železniční trať 070	*rekonstrukce*	*částečně* K1
Silniční doprava	Dálnice D8	*zkapacitnění (3+3)*	K1, K2, K3
	Dálnice D0	*nová stavba*	K1
	Silnice I/9	*nová stopa stávající komunikace + zkapacitnění (2+1)*	K1, K2
	Silnice II/608	*částečná rekonstrukce z důvodu realizace TRAM*	K1, K2
	Silnice II/243	*část nové stopy stávající komunikace u MÚK Březiněves*	K1
	Silnice II/244	*úpravy vedení komunikace v souvislosti s novou MÚK Líbeznice*	K1
	Silnice II/522	*úpravy vedení komunikace v souvislosti s křížením VRT Podřipsko*	K3
	Silnice III. třídy dotčené stavbou VRT (III/0086, III/24213)	*úpravy vedení komunikace v souvislosti s křížením VRT Podřipsko*	K2
	Novostavba silnice III. třídy "Nová Průběžná"	*nová stavba*	K1
	Idea “vedení nové komunikace samostatně propojující silnice III/0083 a III/0084 mimo zastavěnou část obce Sedlec”	*Vytvoření samostatné komunikace ke konečné TRAM „Sedlec“, zamezující využití stávajících místních sběrných komunikací a částí silnic III. třídy na průtahu obcí Sedlec pro IAD k terminálu, popřípadě i tranzitní IAD.*	K1

Mezi nejvíce exponované dopravní stavby bezesporu patří ústecká dálnice **D8** a mělnická silnice **I/9**, které jsou ve vlastnictví a správě státu, dále pak krajské silnice **II/608**, což je stará komunikace na Ústí n/L, resp. tzv. doprovodná silnice k D8, a **II/243** spojující Líbeznice a Březiněves.

V předmětném území N1 se rovněž nachází silnice **II/522** z Odoleny Vody na Chlumín. Většina z výše jmenovaných komunikací již v současné době, zejména v úsecích před Prahou, překračuje v době dopravních špiček svou kapacitu, a proto z dopravního hlediska nevyhovuje. U některých komunikací navíc ne vždy koresponduje jejich kategorie se šířkovým uspořádáním (např. II/522).

Navrhovaná nová klíčová liniová železniční stavba VRT proto ovlivní nejen současnou podobu výše uvedených silničních staveb, ale bude třeba počítat i s interakcí nově řešených dopravních spojení (např. se středočeským aglomeračním okruhem kolem Prahy). V popisovaném nadklastru N1 bude trať VRT Podřipsko bezprostředně za výjezdem z Líbeznického tunelu, severně od Líbeznic, mimoúrovňově přecházet pomocí mostního objektu nově navrhovanou kapacitnější komunikaci **I/9**, která zde bude v **nové trase** (a oproti současnému terénu) v zářezu. Stopa stávající silnice I/9 bude (již jako krajské komunikace) zachována a její funkce bude obsluha přilehlých obcí (např. Předboj, Zlonín, Kojetice, Čakovičky, Nová Ves) a svedení dopravy k nově uvažované mimoúrovňové křižovatce (MÚK Líbeznice). Dále se pak severovýchodně od Odoleny Vody bude křížit s **II/522**.

Trať VRT dále od Líbeznic bude přetínat i velmi citlivá lokální spojení jako např. plánovanou stezku pro pěší a cyklisty mezi Předbojem a Baští, dále významnou silniční spojnici mezi výše uvedenými obcemi a také krajskou silnici **III/0086** mezi Panenskými Břežany a Předbojem. Stejně tak vytvoří bariéru mezi spojením těchto obcí pro chodce a cyklisty a **III/24213** mezi Velikou Vsí a Odolenou Vodou. VRT také vyvolá tlak na zajištění přejezdů přes řadu polních cest využívaných zemědělci.

Neméně významná je v oblasti dnešní železniční trať č. **070**, jejíž důležitost stále stoupá. V budoucnu se plánuje její zkapacitnění a elektrizace. V projektové přípravě je úsek Skály – Čakovice, kde se zpracovávají záměry dvou projektů - Rekonstrukce ŽST Praha-Čakovice a Modernizace trati výhybna Skály - Praha-Čakovice. Aby došlo k rovnoměrnějšímu rozložení dopravy v regionu je uvažována i tzv. „Líbeznická spojka". Ta by dokázala efektivněji a rychleji spojit pomocí kolejové dopravy z hlavního města Prahy nejen Mělnicko resp. Neratovicko, ale zároveň i s oblast kolem Líbeznic - a to díky novému Líbeznickému železničnímu terminálu. Ten je logickou úvahou i v souvislosti s jeho napojením na diskutovaný Terminál VRT Praha Sever, který má být realizován vedle dálnice D8, mezi ulicemi Veselská a Kostelecká v pražských Letňanech. Tento významný přestupní uzel by posloužil nejen Pražanům k cestám na sever Prahy, ale i dojíždějícím, kteří mají svůj cíl tamtéž.

Vzhledem k demografickému vývoji a předpokládanému nárůstu obyvatelstva na sever od Prahy se v současnosti také plánuje výstavba tramvajové trati Kobylisy – Zdiby – Sedlec. V tomto úseku se uvažuje i o možném pokračování tramvajové trati do města Odolena Voda nebo do Líbeznic. V souvislosti se zajištěním funkčnějšího systému VHD nelze opomenout ani ideu realizace samostatného silničního přístupu ke konečné tramvajové zastávce „Sedlec", a to s napojením na silnici III/0083 (buď formou nové komunikace propojující silnice III/0083 a III/0084 nebo jako samostatné "slepé" komunikace), ani přípravu nové komunikace III. třídy "Nová Průběžná" ve Zdibech.

V souvislosti s výstavbou **dálnice D0** budou v území označovaném jako K1 řešena i důležitá dopravní napojení - buď formou nových mimoúrovňových křižovatek (např. D0 x II/608 a D0 x D8), nebo úpravou stávajících (např. D8 x II/608 x I/9, D8 x II/243). Výstavbou MÚK Ústecká lze očekávat velký nárůst již stávajících vysokých intenzit v ulici Pražská (II/608) mezi MÚK Ústecká a MÚK Zdiby na dálnici D8, a to především z důvodu hrozícího přímočarého spojení mezi těmito dvěma body. Navíc se v rámci dálnice D8 plánuje zkapacitnění úseku Zdiby – Nová Ves na 3+3 jízdní pruhy (km 0,000 – 18,000).

NADKLASTR N2

KLASTR K4 - ÚŽICE, DŘÍNOV, ZLOSYŇ

KLASTR K5 - VŠESTUDY, NOVÁ VES, LEDČICE

Území Nadklastru N2 spojuje souběh dálnice D8 a VRT. V této oblasti je u dálnice D8 navrženo rozšíření na 3+3 pruhy. Paralelně s trasou VRT Podřipsko má v tomto území vzniknout další souběžná linie VRT Poohří, která se před Ledčicemi odpojí směrem na Most. V úseku mezi Úžicemi a Novou Vsí je plánován/prověřován souběh 6 pruhů dálnice D8 a 4 kolejí VRT. Tento souběh dvou výrazných infrastruktur představuje pro dotčené území dramatický zásah a významné poškození všech jeho kvalit. Krátký úsek trasy VRT Podřipsko je před obcí Ledčice veden v tunelu, avšak navazující úseky vysokých násypů a hlubokých zářezů jsou neakceptovatelné a zásadně devastující dotčené území.

U Odoleny Vody končí Zdibská plošina a krajina se zde začíná klonit a snižovat směrem na sever a na západ k Vltavě do mělkého údolí, vymezeného jižními svahy Odoleny Vody a vrchem Dřínov ze severu. V údolí se nacházejí Úžice, obec sevřená dopravními stavbami ze všech stran a jedna z nejvíce zatížených obcí dopravními záměry v řešeném území. Východně od Úžic je navrženo křížení trasy VRT s novým Aglomeračním okruhem vedoucím východozápadně údolím Úžic. Viadukt křížení je navržen s výškou 14 metrů nad terénem.

Za vrchem Dřínov začíná další široké údolí, které končí lužním územím řeky Vltavy, jež navazuje na luh kolem řeky Labe (rozsáhlé lužní území soutoku obou řek, potenciální Park Soutok). Severní břeh Vltavy ukončuje mělké údolí prudkým svahem s velkým převýšením.

Převýšení na sever od Vltavy překonává linie VRT vysokou estakádou a hlubokým technickým zářezem, který není modelován s respektem k náročné topologii terénu. Vysoký levý břeh Vltavy je z pohledu celkového vyznění krajiny třeba chápat jako nedílnou součást dominujícího Řípu. Podél Vltavy vede současná železniční trať, obsluhující i drobné obce levého břehu. Obec Nová Ves (a zejména její část Vepřek) jsou další obcí, které realizace dopravních záměrů v navržené podobě zcela zásadně zatíží a poškodí.

NADKLASTR N2 - DOPRAVNÍ STAVBY

Území nadklastru N2 ovlivňuje řada významných dopravních tepen. Níže v tabulce 2 je pro přehled soupis všech důležitých dopravních staveb - ať už nově plánovaných/prověřovaných, nebo těch, jež se v budoucnu budou upravovat - které procházejí a ovlivňují klastry K4 a K5.

Tabulka 2 Přehled významných nově plánovaných/prověřovaných dopravních staveb (nebo těch, jež se v budoucnu budou upravovat) ovlivňující jednotlivé klastry v nadklastru N2.

Název dopravní stavby			Dotčený klastr
Kolejová doprava	VRT Podřipsko (RS 4 Praha – Drážďany)	*nová stavba*	K4, K5
	VRT Poohří (RS 4 Praha – Louny – Most)	*nová stavba*	K4, K5
	Železniční trať 092 (Kralupy n/V – Neratovice)	*plánovaná modernizace*	K4
	Železniční trať 090 (hlavní koridorová trať)	*změna využití*	K5
Silniční doprava	Dálnice D8	*zkapacitnění (3+3)*	K4, K5
	Silnice I/16 + napojení ZEVO Mělník	*nová stopa stávající komunikace + zkapacitnění (2+1) + nové propojení I/9 a I/16*	K5
	Silnice II/101 (aglomerační okruh)	*částečně nová stopa stávající komunikace*	K4
	Silnice III/00810	*úpravy vedení komunikace v souvislosti s křížením VRT Podřipska*	K4
	Silnice III/24211	*úpravy vedení komunikace v souvislosti s křížením VRT Podřipska*	K4
	Silnice III/10151	*úpravy vedení komunikace v souvislosti s křížením VRT Podřipska*	K5
	D8 - odpočívka Ledčice v km 22,5 P+L	*nová stavba*	K5

Mezi nejvíce exponované dopravní stavby procházející nadklastrem N2 bezesporu patří ústecká dálnice D8 a silnice I/16. V souvislosti s dálnicí D8 je plánováno zkapacitnění úseku Zdiby – Nová Ves na 3+3 jízdní pruhy (km 0,000 – 18,000) a u výše jmenované silnice I. třídy mezi Velvary a Mělníkem (v km 33,00 - 52,30) připravuje ŘSD záměr rozšíření stávající silnice I/16, a v některých úsecích dokonce její vybudování v nové stopě, v režimu 2+1.

Je třeba také zmínit myšlenku propojení silnic I/9 a I/16 s cílem snížit dopravu přes město Mělník. V současné době se prověřuje úsek nové komunikace, který by začínal u obce Spomyšl a dál vedl v souběhu s železniční tratí č. 090. Mezi Dolními Beřkovicemi a Křivenicemi by se nacházel most přes Labe a trasa by se napojila na stávající silnici I/9 u obce Želízy.

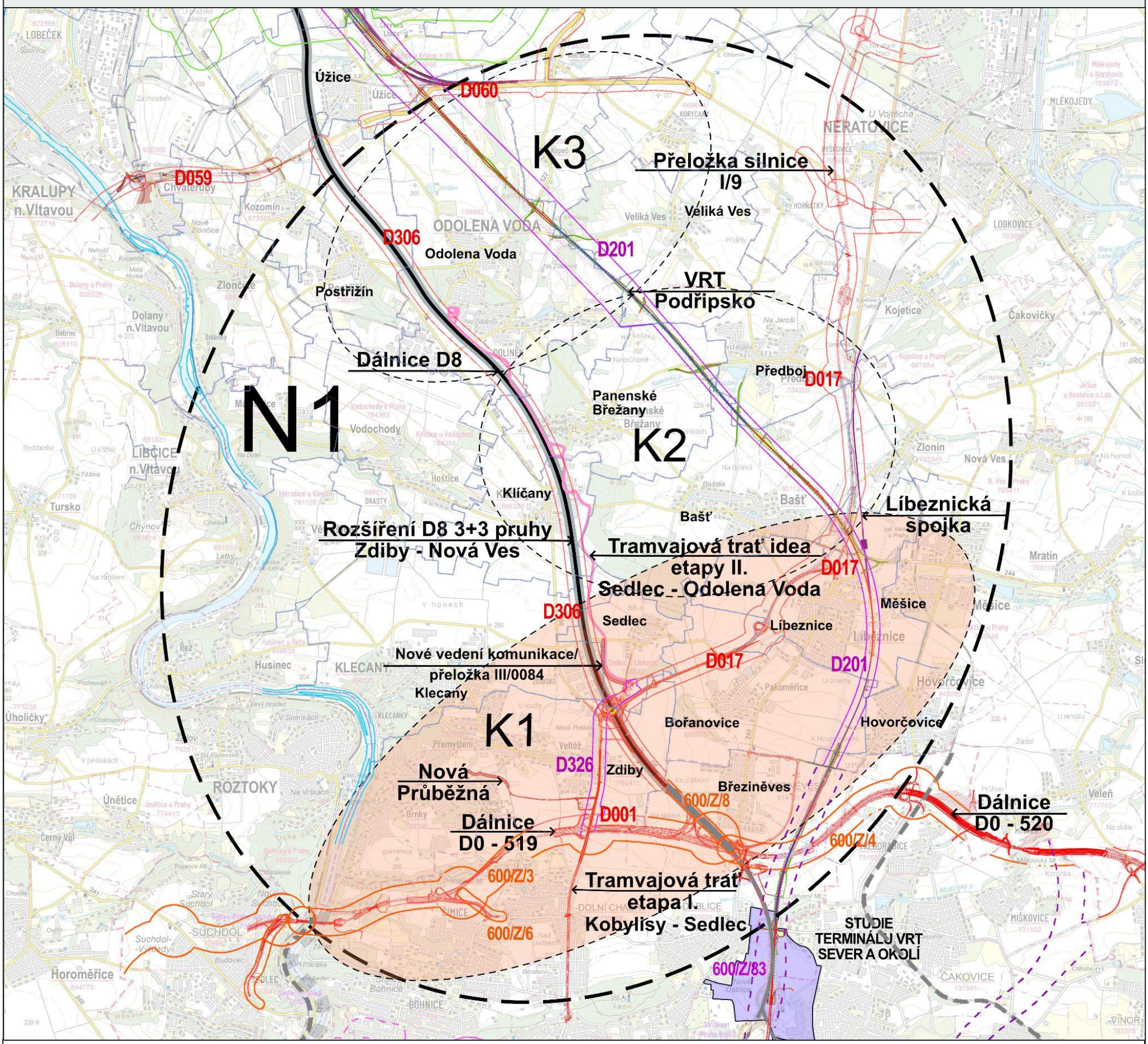
Toto propojení by vytvořilo nejen obchvat Mělníka, ale i Liběchova. Potřebnost nového dopravního spojení je vyvolána mj. i novým záměrem stavební činnosti v ZEVO Mělník. Uvedená investiční výstavba (a v podstatě i budoucí zprovoznění terminálu VRT Roudnice n/L) se jistě projeví v nárůstu dopravy nejen na výše zmíněných silnicích I. tříd, ale také na krajských komunikacích (zejména na II/608). Pro Středočeský kraj je také velmi významnou komunikací silnice II/101, což je aglomerační okruh kolem Prahy. V blízkosti Úžic je plánován v nové stopě.

VRT Podřipsko ve směru od Odoleny Vody bude kromě výše popsaných významných silnic II/101 a I/16 přetínat i neméně důležité krajské silnice III/00810 mezi Úžicemi a Dřínovem a III/24211 mezi Úžicemi a Zlosyní. Dále bude VRT Podřipsko křížit silnice III/24212 a III/10151 (Všestudy – Dušníky n/V). VRT také vytvoří tlak na překonání řady polních cest využívaných zemědělci. V nadklastru N2 se rovněž prověřuje souběžná VRT Poohří, která začíná na sjezdu z trati 092 u obce Úžice ve středních Čechách, dále pokračuje souběžně s VRT Podřipsko, překonává Vltavu a následně se jižně od Ledčic stáčí na východ směrem k Lounům a Mostu.

Modernizace trati č. 092 (Kralupy - Neratovice) má zajistit kapacitnější propojení tratí č. 090 a č. 072 pro nákladní železniční dopravu.

KLASTR K1

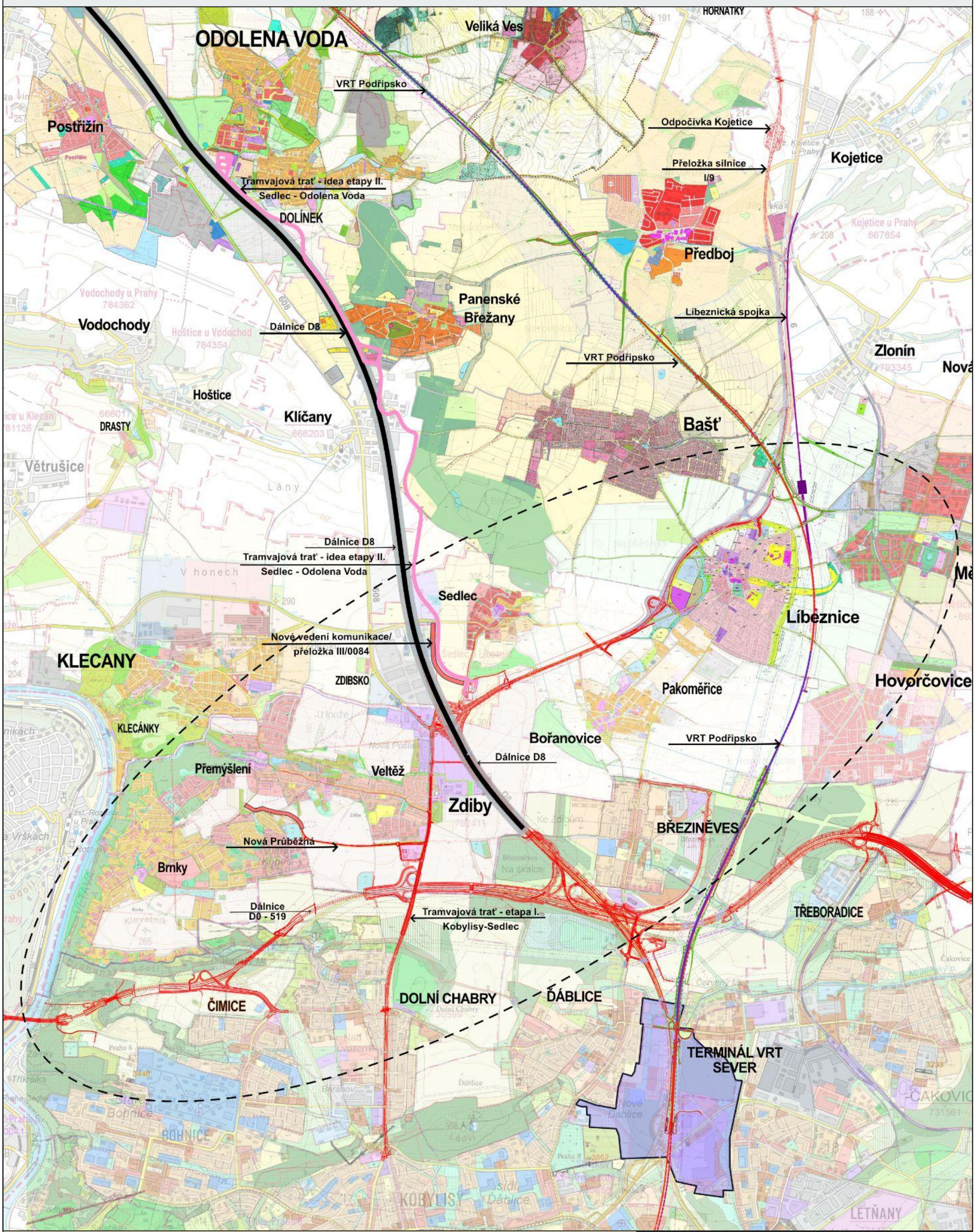
Území Klastru K1 je tvořeno katastry obcí **Zdiby, Sedlec, Bořanovice, Hovorčovice, Líbeznice, Měšice.** Situace řešeného území Klastru 1 zobrazuje aktuálně připravované/prověřované dopravní záměry.



KLASTR K1 - ŘEŠENÉ ÚZEMÍ A DOPRAVNÍ STAVBY A ZÁMĚRY

KORIDOR 8 SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

ÚZEMNÍ PLÁNY



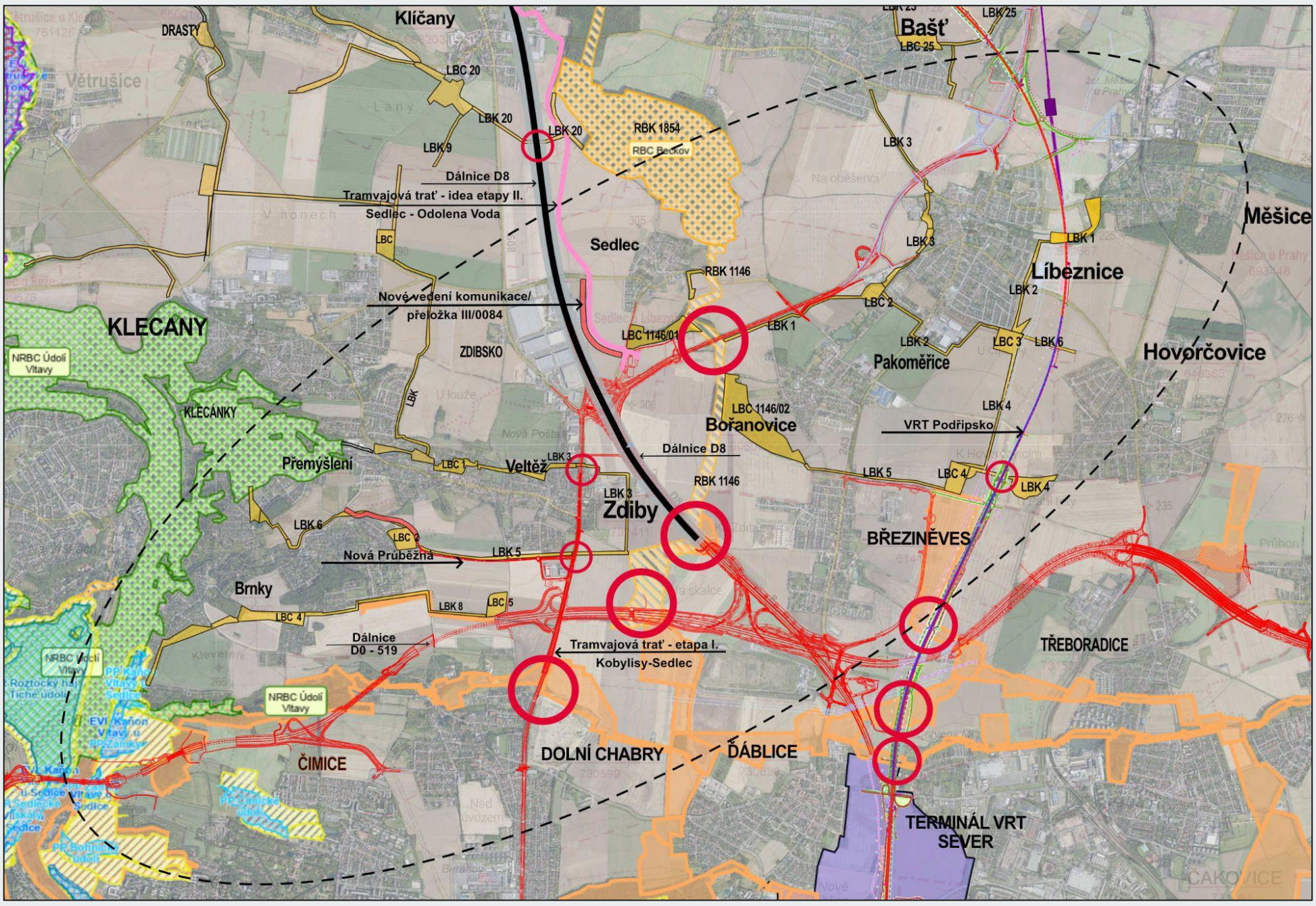
KLASTR K1 - ÚZEMNÍ PLÁNY

KORIDOR 8
SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

SWOT ANALÝZA ÚZEMÍ

HODNOTY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ	PROBLÉMY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ
• Krajina s charakteristickými znaky přírodní, kulturní a estetické hodnoty • Řeka Vltava, její kaňon a navazující rokle se soustavou přírodních parků • Existence cenných a chráněných přírodních parků a krajinných prvků: EVL Kaňon Vltavy u Sedlce (Natura 2000), PP Dolní Povltaví, PP Drahaňské údolí, Bořanovický háj - archeologická hradiště Zámka, celý region s četnými archeologickými nálezy • Zelená páteř táhnoucí se z Prahy podél D8 k Odoleně Vodě • Kvalitní zemědělská půda převážně 1. třídy bonity • Zachovalá jádra stávajících sídel s četnou hodnotnou venkovskou architekturou • Existence drobných vodotečí a menších vodních ploch (rybníky, tůně) • Dobrá dostupnost metropole - vysoká atraktivita pro bydlení s úměrně rostoucí potřebou rozvoje rekreačního potenciálu přírodních území	• Urbanizace krajiny - území s vysokou zátěží spojenou s tlakem na rozvoj obytné zástavby, navazujících služeb a dopravy, což narušuje původní struktury a vazby v sídlech i širším okolí • Rostoucí dopravní intenzity zvyšují riziko hlukové a emisní zátěže (v současnosti je území, zejména v okolí D8, neatraktivní pro rekreační využití) • Průběh D8 bez adekvátních protihlukových opatření (chybějící zemní valy s intenzivním vegetačním pásem všech vegetačních etáží dřevin) významně zatěžuje široké okolí, snižuje kvalitu života v blízkosti D8 a další přetížené dopravní tahy jsou navíc významnou prostorovou bariérou • Připravované/prověřované dopravní stavby (např. D0, VRT, zkapacitnění D8 či I/9) extrémně zatěžují již tak komplikované území – představují prostorovou bariéru, hlukovou a emisní zátěž, ztrátu ekologických a rekreačních funkcí v krajině a poškozují krajinný ráz a přírodní, kulturní i vizuální hodnoty území • Rozvoj logistických areálů zvyšuje dopravní zátěž, degraduje vizuální hodnoty krajiny, vytváří další prostorovou bariéru a poškozuje krajinný ráz • Malé množství rozptýlené krajinné vegetace, velké nečleněné půdní bloky • Časté dopravní kongesce před Prahou zpomalují příměstské autobusové linky • Pragocentrické dopravní vazby, chybějící tangenciální propojení a dostupnost VHD • Malá prostupnost krajiny a velké množství bariér
PŘÍLEŽITOSTI ÚZEMÍ ve vazbě na Územní studii regionu Podřipsko • Stabilizace a posílení území, které je v současnosti problematické a ohrožené, adekvátní úpravou výškového průběhu D0 a jejím citlivým začleněním do struktury krajiny • Začlenění stávající D8, včetně plánovaného rozšíření na 3+3 pruhy, do krajiny s využitím přebytečné zeminy z nově budovaných dopravních staveb na tvorbu protihlukových zemních valů • Realizace eliminačních, kompenzačních a adaptačních opatření podél stávajících a nových dopravních staveb tak, aby se území mezi dvěma dominantními infrastrukturami mohlo stát krajinou odpovídající budoucímu potenciálu celé severní metropolitní oblasti Prahy • Zlepšení kvality života v regionu a posílení krajinné vegetace v území • Lepší začlenění sídel do zemědělské krajiny (zelené pásy, humna) • Zvýšení prostupnosti krajiny (systém cest v krajině, obnova historických tras) • Zvýšení stability, ekologické hodnoty krajiny a rekreačního potenciálu • Rychlejší a efektivnější obsluha veřejnou hromadnou dopravou s doplněním chybějících tangenciálních dopravních vazeb • Vyřešení dlouhodobějších problémů spojených s liniovými stavbami v území	RIZIKA A HROZBY V ÚZEMÍ ve vazbě na připravované/prověřované dopravní stavby v území (D0, VRT, zkapacitnění D8 a I/9, TT - další etapy, přeložky komunikací, Líbeznická spojka) • Stavby představují tvrdé dělící linie, cizorodé tvary nepřiměřeného měřítka a účelu vůči charakteru a využití území • Stavby v území představují prostorovou bariéru, která významně snižuje prostupnost a ekologické, obytné i rekreační funkce krajiny • Zásadní zásah do lokálních, regionálních i nadregionálních prvků ÚSES, chráněných krajinných prvků a nemožnost realizace plánovaných krajinářských opatření • Nenávratné poškození krajinného rázu území (extrémní zářezy, extrémní násypy) • Fragmentace krajiny, vznik úzkých, zbytkových ploch • Narušení vodního režimu v území • Posílení dopravní indukce ve vazbě na hl. m. Prahu • Pokračující preference pragocentrických dopravních vazeb bez řešení a posílení tangenciálních tras VHD • Nepřiměřená hluková a imisní zátěž • Synergické působení zátěže všech staveb (hluk, fragmentace, neprostupnost) • Degradace hodnot celého území, znehodnocení cen nemovitostí

KOLIZE LINIOVÝCH STAVEB S ÚSES



LEGENDA

ÚSES

- Nadregionální biocentra (NRBC)
- Nadregionální biokoridory (NRBK)
- Regionální biocentra (RBC)
- Regionální biokoridory (RBK)

Natura 2000

- Evropsky významné lokality (EVL)

Ostatní prvky OPK

- Chráněné druhy národního významu

Prvky ÚSES dle jednotlivých územních plánů obcí

- LBK / LBC — Biocentra a biokoridory dle ÚP

KOLIZE LINIOVÝCH STAVEB S ÚSES:

- Místo střetu s prvkem ÚSES

Praha:
- L2 - lokální biocentrum - VRT
- L2 - lokální biocentrum - VRT
- I6 - interakční prvek - VRT

Zdiby:
- RBK 1146 - regionální biokoridor D8, D0
- LBK 3 - lokální biokoridor - tramvajová trať
- LBK 5 - lokální biokoridor - tramvajová trať

Hovorčovice:
- LBK 4 - lokální biokoridor - VRT

Bořanovice:
- RBK 1146 - regionální biokoridor - I/9

KOMPLEXNÍ POZEMKOVÉ ÚPRAVY - KOLIZE S DOPRAVNÍMI STAVBAMI

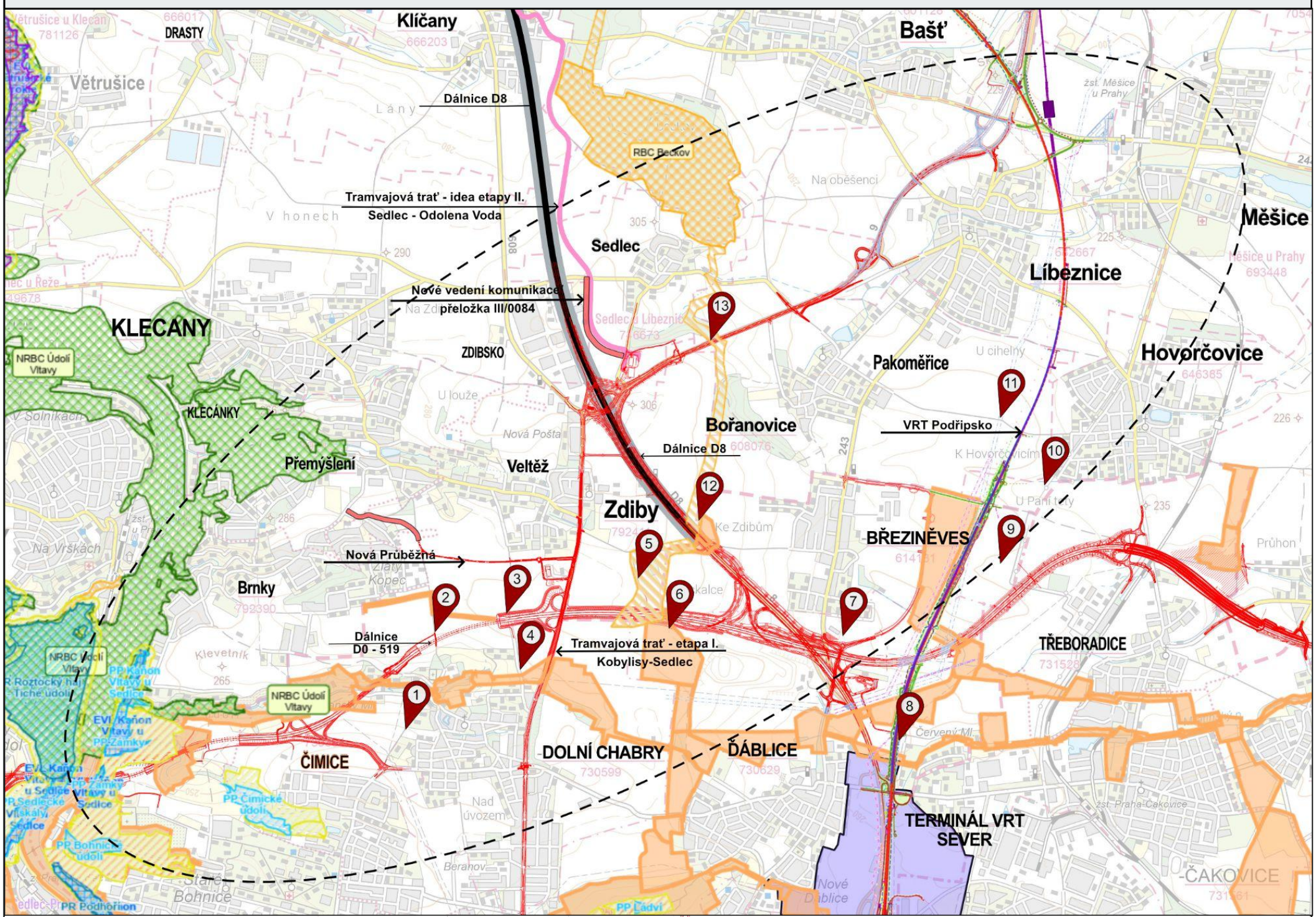
V katastru obce Líbeznice byly navrženy komplexní pozemkové úpravy, které nejsou zohledněny v návrhu připravovaných/prověřovaných dopravních liniových staveb, chybí návrh funkčních propojení území skrz tyto bariérové stavby.

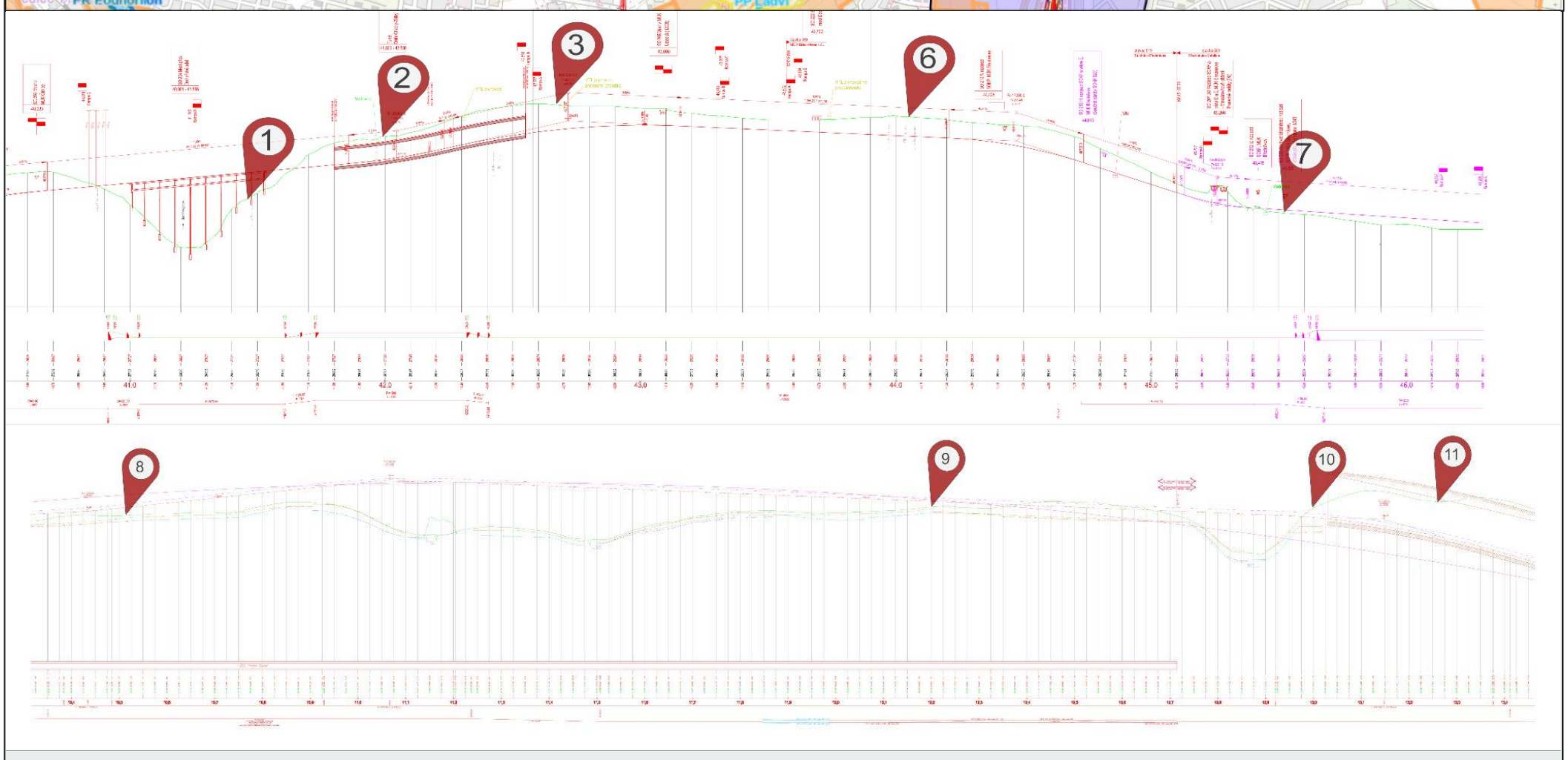
KLASTR K1 - KOMPLEXNÍ POZEMKOVÉ ÚPRAVY - KOLIZE S DOPRAVNÍMI STAVBAMI

KORIDOR 8
SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

TERÉNNÍ PRŮZKUM EXPERTNÍHO TÝMU

V rámci terénního průzkumu byla vytipována strategická místa pro pořízení fotografií. Ty byly následně doplněny o vedení jednotlivých připravovaných/prověřovaných dopravních záměrů (zde zejména D0) pro přiblížení dopadů připravovaných/prověřovaných staveb na dotčené území.





Lokalizace charakteristických míst průzkumných zastavení - fotografií

KLASTR K1 - TERÉNNÍ PRŮZKUM - LOKALIZACE

KORIDOR 8 SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ

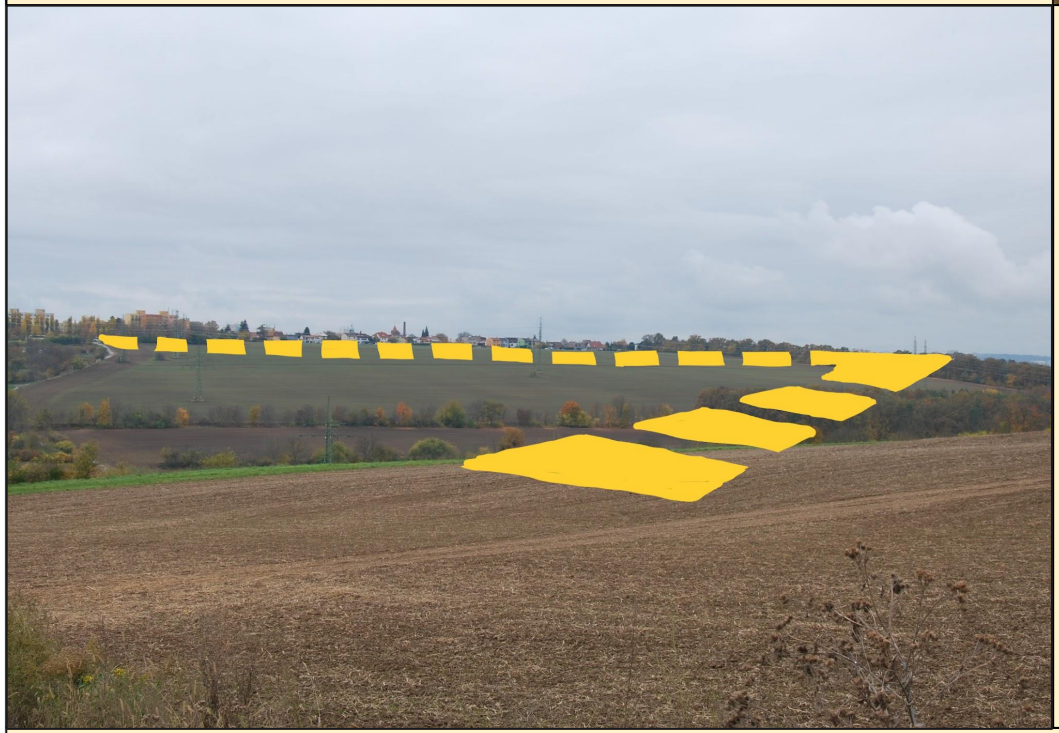
Střed a sever klastru K1 se rozkládá na Zdibské plošině, která se zvedá severně nad Drahaňským údolím a směrem k západu se láme v četných roklích, formovaných drobnými vodotečemi do širokého skalnatého kaňonu Vltavy (EVL - Natura 2000). Na východě se území postupně sklápí směrem k Labi. Krajina je zde velmi otevřená. Jedná se o širokou kulturní krajinu s převážně zemědělským využitím. Stávající krajinné hodnoty představuje především kaňon Vltavy s přilehlými roklemi, přírodními parky (EVL Kaňon Vltavy u Sedlce (Natura 2000), PP Dolní Povltaví, PP Drahaňské údolí, Bořanovický háj) a archeologickými nalezišti. Další významnou krajinnou hodnotu představuje tzv. ”zelená páteř”, která se zatím spíše nesouvisle táhne přes Velkou Skálu a Ládví, Ďáblice, Dolní Chabry, Panenské Břežany, Odolenu Vodu a v náznacích dále na sever. Tato krajinná osa představuje obrovský potenciál rekreačního využití pro celý sever Prahy a dotčenou příměstskou oblast. Zároveň je základní krajinnou strukturou celého území a představuje potenciál pro stabilizaci funkcí této křehké a ohrožené krajiny.

Klastr K1 je charakterizován vysokou koncentrací dopravních staveb a záměrů v řešeném území: Je plánováno rozšíření stávající dálnice D8 na 3+3 pruhy, přeložka a zkapacitnění I/9. Má přibýt nová transevropská tranzitní dálnice D0 v režimu 3+3 pruhy, trasa VRT Podřipsko, prověřovaná “Líbeznická spojka” a prodloužení trasy tramvaje z Kobylis do Sedlce a dále patrně do Odoleny Vody či Líbeznic. Území severně od pražské metropole významně přispívá k řešení její bytové otázky. Je nezbytné, aby zajišťovalo nejen dostatečnou kapacitu bydlení, ale také jeho kvalitu, včetně rekreačního potenciálu dotčeného území a funkční dopravní obslužnosti (VHD) včetně tangenciálních směrů propojení.

VÝSTUPY TERÉNNÍHO PRŮZKUMU VE VYBRANÝCH LOKALITÁCH

ZASTAVENÍ K1-01 (D0)

- Území Přírodního parku Drahaňské údolí je cennou přírodní a rekreační oblastí severní části metropole.
- Trasa D0 je navržena velmi necitlivě. Protíná území s jeho přírodními parky zářezem a estakádou. Hluk z dopravy zatíží nejen vlastní přírodní parky, čímž sníží jejich ekologickou i rekreační hodnotu, ale také velmi významně zhorší kvalitu života v přilehlých obydlených oblastech Dolních Chaber a Čimic, kam je z této tranzitní dálnice směrováno dopravní napojení.



ZASTAVENÍ K1-02 (D0)

- Zastavení v místě, kde se trasa D0 z estakády přes zářez zanořuje do valu terénní modelace Zdibské plošiny. Pohled k jihu naznačuje zásah estakádového vedení D0 a dopravního napojení Prahy 8 do krajinného rázu křehké a hodnotné lokality.

ZASTAVENÍ K1-03 (D0)

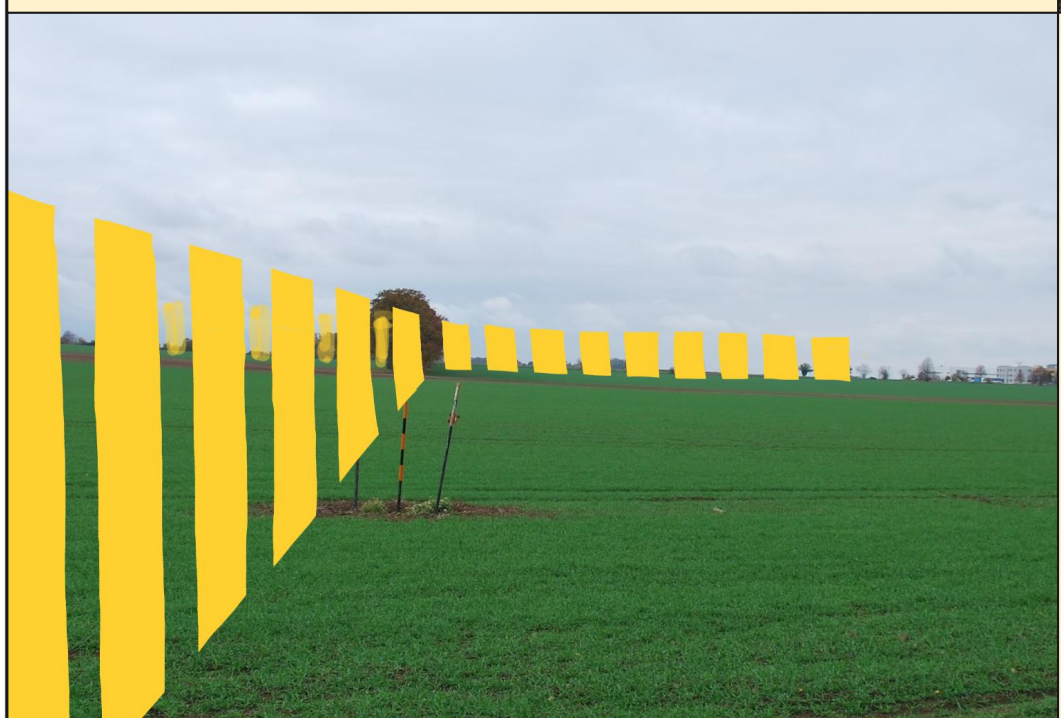
- Zastavení v místě, kde se trasa D0 dostává na horizont Zdibské plošiny a vynořuje se z tunelu v podobě zářezu, který nahradí hodnotný liniový prvek větrolamu. Před Pražskou/ Ústeckou ulicí se z hlavního směru oddělují dopravní napojení severním a jižním směrem.

ZASTAVENÍ K1-04 (D0)

- Zastavení v místě s výhledem na závěr Přírodního parku Drahaňské údolí a okolní obydlenou oblast Dolních Chaber. Estakáda přes cennou a křehkou přírodní lokalitu zásadním způsobem poškodí krajinný ráz území. Šířící se hluk zhorší kvalitu života v celém širším okolí a negativně ovlivní rekreační a ekologické funkce území.

ZASTAVENÍ K1-05 (D0)

- Pohled ze severovýchodu na novotvar D0 v území navrženého na horizont Zdibské plošiny. Trasa D0 je zde vedena v zářezu, který nahradí hodnotný liniový prvek větrolamu. Zářez bude představovat bariéru v území a riziko šíření hluku do krajiny. Trasa D0 poškozuje a přerušuje navržené prvky ÚSES.

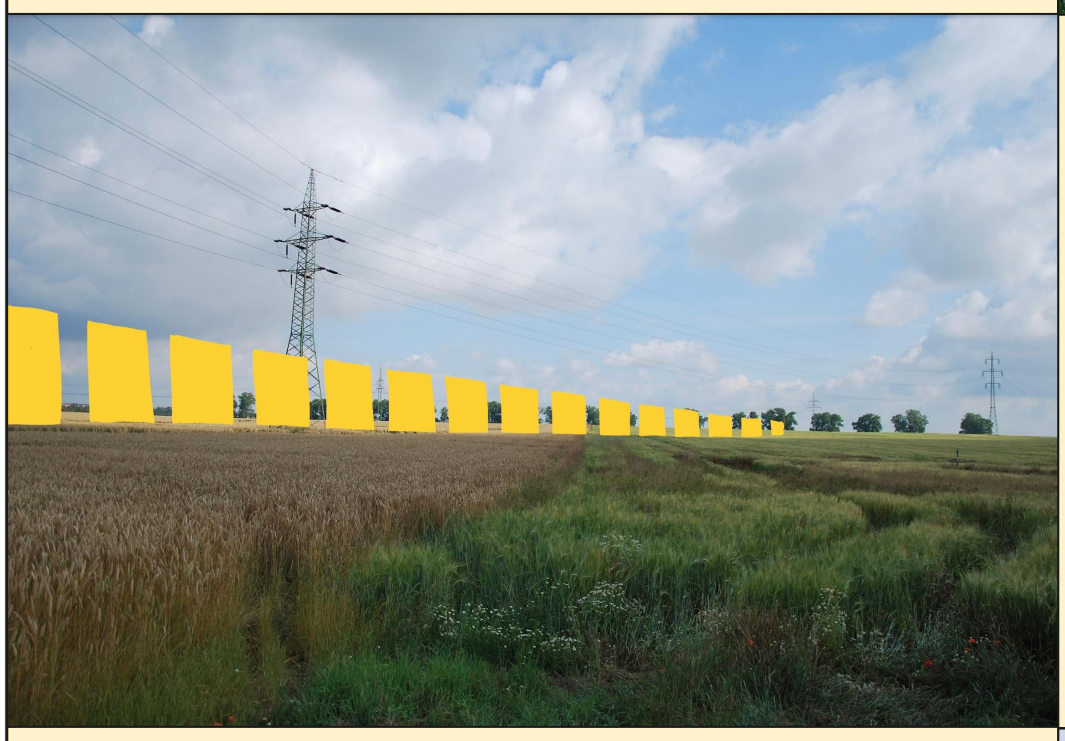


ZASTAVENÍ K1-06 (D0)

- Pohled na D0 v ose navržené dopravní stavby z východu. Trasa D0 je zde vedena v zářezu, který nahradí hodnotný liniový prvek větrolamu. Zářez bude představovat bariéru v území a riziko šíření hluku do krajiny. Směrem do Pražské / Ústecké ulice se na pohledovém horizontu z D0 oddělují dopravní napojení severním a jižním směrem. Trasa D0 přerušuje navržené prvky ÚSES.

ZASTAVENÍ K1-07 (D0)

- Zastavení v oblasti mimoúrovňové křižovatky D0 a D8. Pohled směřuje k jihovýchodu a naznačuje křížení D0, odbočky do Březiněvsi a křížení s VRT Podřipsko na horizontu. Koncentrace dopravních staveb se nachází v bezprostřední blízkosti zastavěného území, hluk se bude šířit otevřenou krajinou daleko a významně sníží kvalitu života v celé oblasti, včetně negativního vlivu na rekreační a ekologické funkce území. Mimo jiné značně zhorší prostupnost území.



ZASTAVENÍ K1-08 (10,5 km VRT)

- Trasa VRT opouští metropoli směrem do krajiny, která je již nyní zatížena dopravními stavbami a technickou infrastrukturou, navzdory bezprostředního sousedství s obytnou zástavbou.
- Zde je trasa VRT navržena v násypu vysokém 1,6 - 5,8 m. Krajinný prvek na horizontu bude zlikvidován, v jeho ose se trasa VRT bude křížit s trasou další zamýšlené dopravní stavby D0.

ZASTAVENÍ K1-09 (12,3 km VRT)

- Trasa VRT je v tomto území navržena v mírném násypu (cca 1 m), který přechází do mírného zářezu (cca 1 m) a končí v tunelu kolem obce Líbeznice. Trasa vede na otevřeném horizontu. Bez potřebných krajinářských opatření přinese do území zdroj hluku a novou bariéru.

ZASTAVENÍ K1-10 (12,9 km VRT)

- Trasa VRT zde překonává údolí Hovorčovického potoka v těsné blízkosti zástavby obce Hovorčovice. Trasa je vedena na náspu vysokém 8 m. Směrem na sever pak navazuje tunel kolem obce Líbeznice. V tomto místě navržené řešení přináší riziko hluku, neprostupnosti území a ohrožení vodního režimu.

ZASTAVENÍ K1-11 (13,3 km VRT)

- Trasa VRT je zde vedena plně v tunelu. Tento úsek trati je řešen ukázkově, s náležitým respektem ke krajinným hodnotám i k osídlení.

ZASTAVENÍ K1-12 (D8)

- Pohled na protihlukový val D8 od Březiněvsi. D8 zde bude rozšířena na 3+3 pruhy, na horizontu dojde k likvidaci stávající vegetace, zvýšení zátěže území hlukem, znemožnění realizace regionálních prvků ÚSES

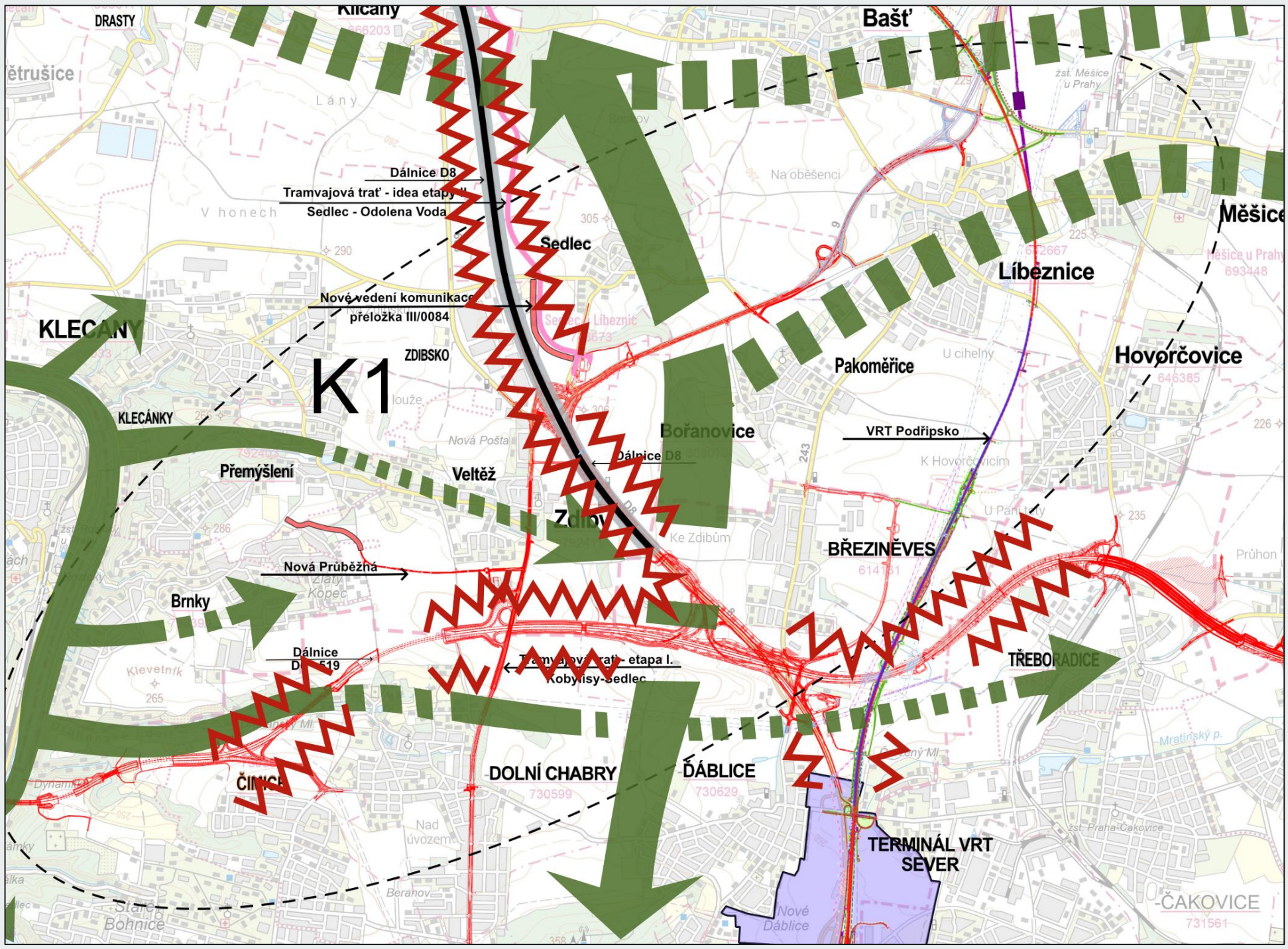
ZASTAVENÍ K1-13 (I/9)

- Pohled na část regionálního ÚSES (háj Amerika u Sedlce), který není doposud propojen do systému. Navržené rozšíření silnice ve stávající podobě I/9 je v přímé kolizi s tímto plánovaným a žádoucím propojení systému ÚSES.

PROBLÉMOVÁ MAPA

Problémová mapa znázorňuje hlavní problémy území v kontextu stávajících a připravovaných/prověřovaných dopravních liniových staveb dle aktuálních technických podkladů.

Situace zároveň zobrazuje základní koncepční možnosti práce s krajinou a osídlením, které je nezbytné důsledně prověřovat s cílem v maximální možné míře eliminovat a kompenzovat negativní vlivy.



LEGENDA

Nejproblematičtější místa vztahu VRT a dalších liniových staveb k osídlení a ke krajině představují následující rizika v území: hluk, opticky nežádoucí uplatnění stavby, prostorová bariéra, poškození ekologických funkcí krajiny, snížení kvality bydlení a rekreačních funkcí

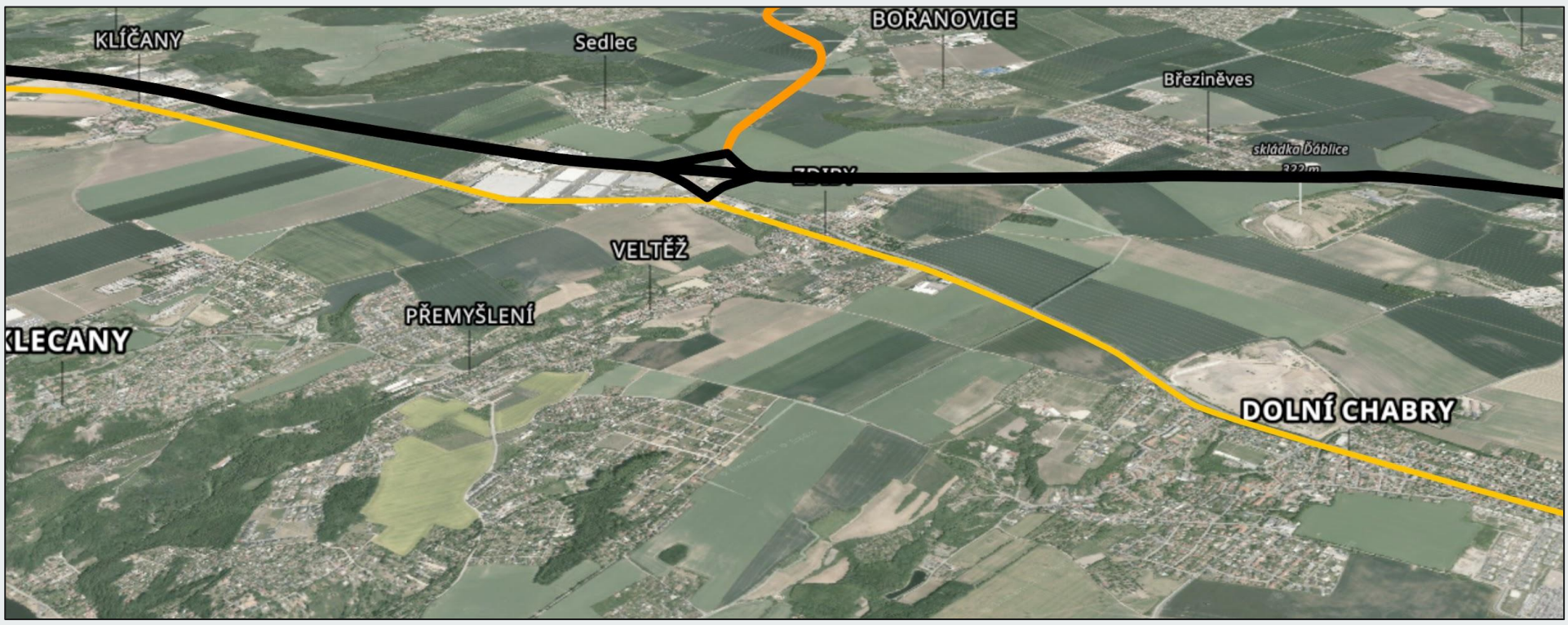
krajinná matrice území je tvořena liniemi sever–jih (Vltava, krajinná páteř Ďáblice - Odolena Voda) a systémem příčných propojení ve směru západ–východ. Funkční propojení těchto prvků není plnohodnotné, zásadní překážkou je silná urbanizace území, umocněná významnými dopravními stavbami a záměry, které mohou tuto síť nenávratně zničit a znefunkčnit

Linie krajinné matrice jsou dopravními stavbami i technickou infrastrukturou příčně protínány a tím pádem fragmentovány bez náznaku záměru kompenzačních napojení.

STÁVAJÍCÍ STAV, RIZIKA A POTENCIÁL - ZÁPAD

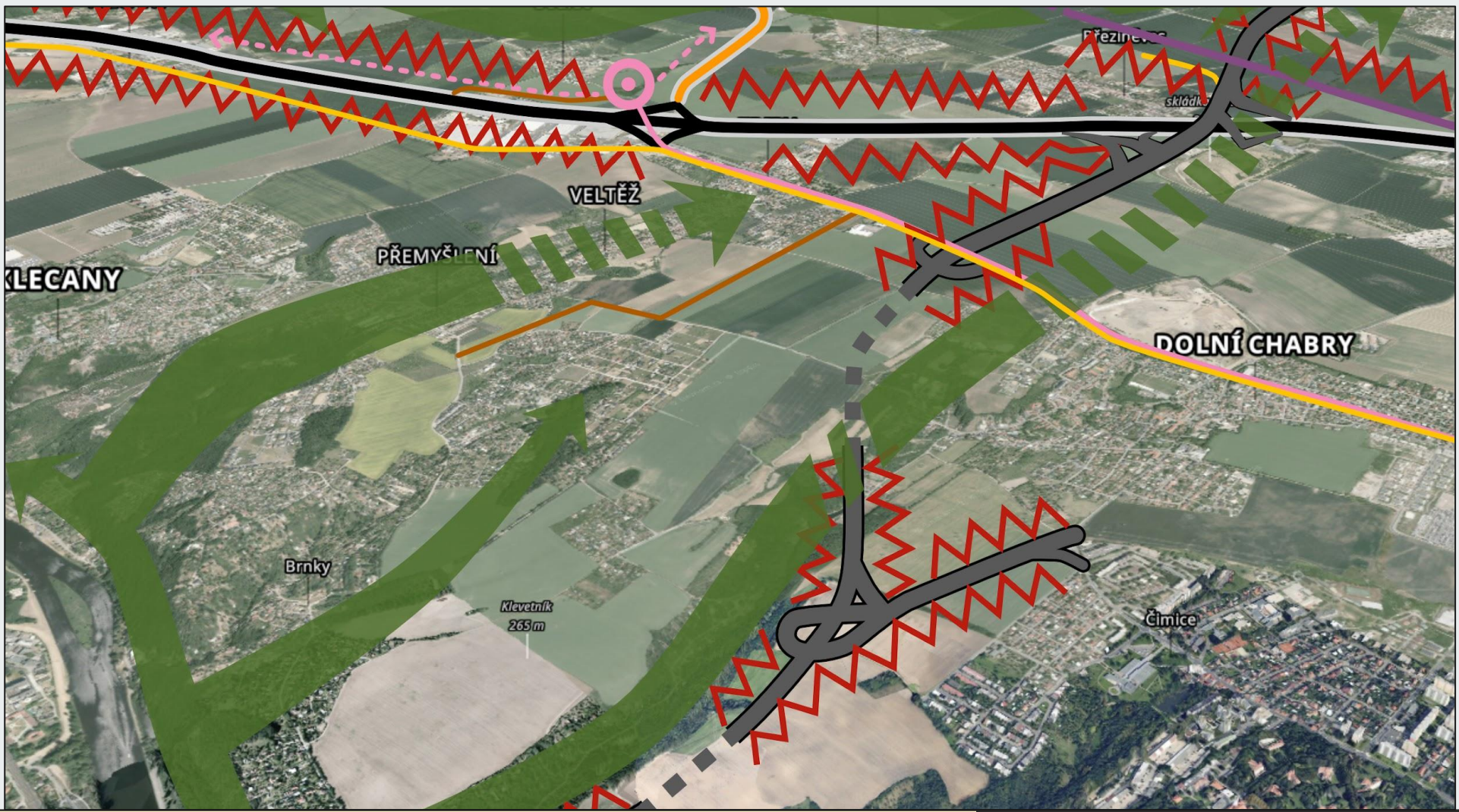
STÁVAJÍCÍ STAV

Nadhledový záběr na řešené území z jihozápadu. Z kaňonu Vltavy s přírodními parky vybíhá rokle Drahaňského údolí, končící Zdibskou rovinou, která se táhne k severu a je ukončena terénním zlomem s lesními celky u Sedlce a Bořanovic. Členitá krajina s různorodými krajinnými prvky a původně převážně zemědělským využitím dnes čelí mnoha tlakům, výzvám a záměrům. Stávající dopravní zátěž v této části území představuje přetížená II/608 (Ústecká / Pražská ulice), vedoucí z Dolních Chaber na MÚK Zdiby (napojení na D8 a I/9).



RIZIKA

Udržitelnost tohoto území je ohrožena vysokou koncentrací dopravních staveb a záměrů: stávající dálnice D8 s rozšířením na 3+3 pruhy, přeložka a zkapacitnění I/9, nová transevropská tranzitní dálnice D0 v režimu 3+3 pruhy včetně exponované MÚK Čimice, MÚK Ústecká, prodloužení trasy tramvaje z Kobylis do Sedlce, nová silnice III. třídy Nová Průběžná. Zátěž synergie všech těchto záměrů je pro toto křehké území významně destabilizační.



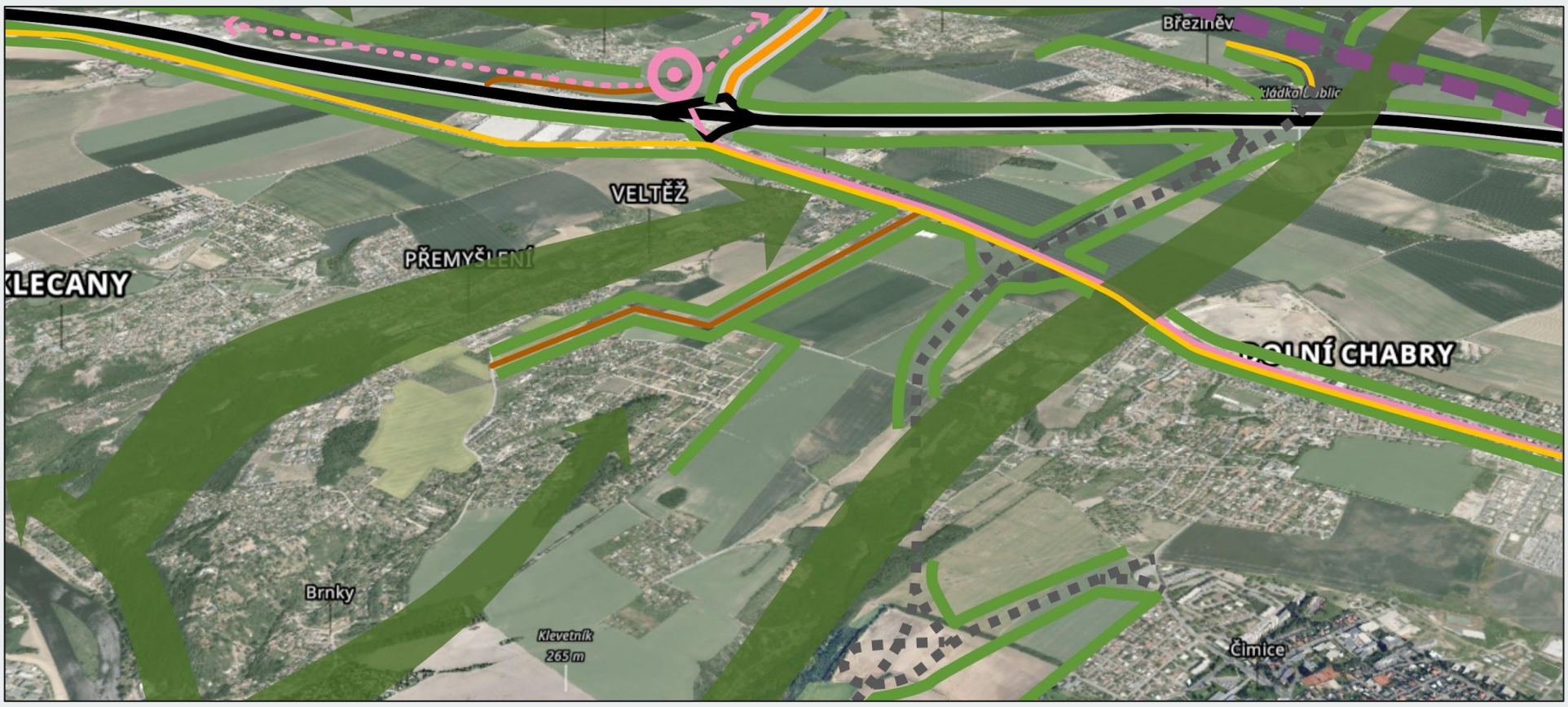
KLASTR K1 - STÁVAJÍCÍ STAV, RIZIKA A POTENCIÁL

KORIDOR 8
SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

STÁVAJÍCÍ STAV, RIZIKA A POTENCIÁL - ZÁPAD

POTENCIÁL

Pro zmírnění dopadů extrémní kumulace připravovaných/prověřovaných infrastrukturních staveb v hustě osídlené a křehké kulturní krajině s významnými přírodními chráněnými lokalitami je nezbytné upravit výškový průběh navrhovaných staveb tak, aby jejich negativní vliv byl pro celé území akceptovatelný a únosný. Dalším zásadním krokem je pak kvalitní návrh koncepčních a velkorysých krajinářských eliminačních a kompenzačních opatření.



LEGENDA

- základní linie krajinné matrice
- chybějící propojení krajinných prvků - krajinné matrice
- krajinářská eliminační, kompenzační a adaptační opatření (schematicky)
- významná zátěž území hlukem / poškození krajinného rázu

DOPRAVA - SILNICE

- současná D8 (2+2 pruhy)
- rozšíření D8 na 3 + 3 pruhy
- dálnice D0
- upravená úroveň osazení trasy dálnice D0
- silnice I. třídy - stávající I/9 (1+1)
- silnice I. třídy - zkapacitnění silnice I/9 (2+1)
- silnice II. třídy - rekonstrukce II/608, Aglomerační okruh nebo obchvat Březiněvsi
- silnice III. třídy - Nová Průběžná nebo propojení silnice III/0084 se silnicí č. III/0083

DOPRAVA - ŽELEZNICE

- navržená trasa VRT Podřipsko
- upravený výškový průběh trasy VRT Podřipsko

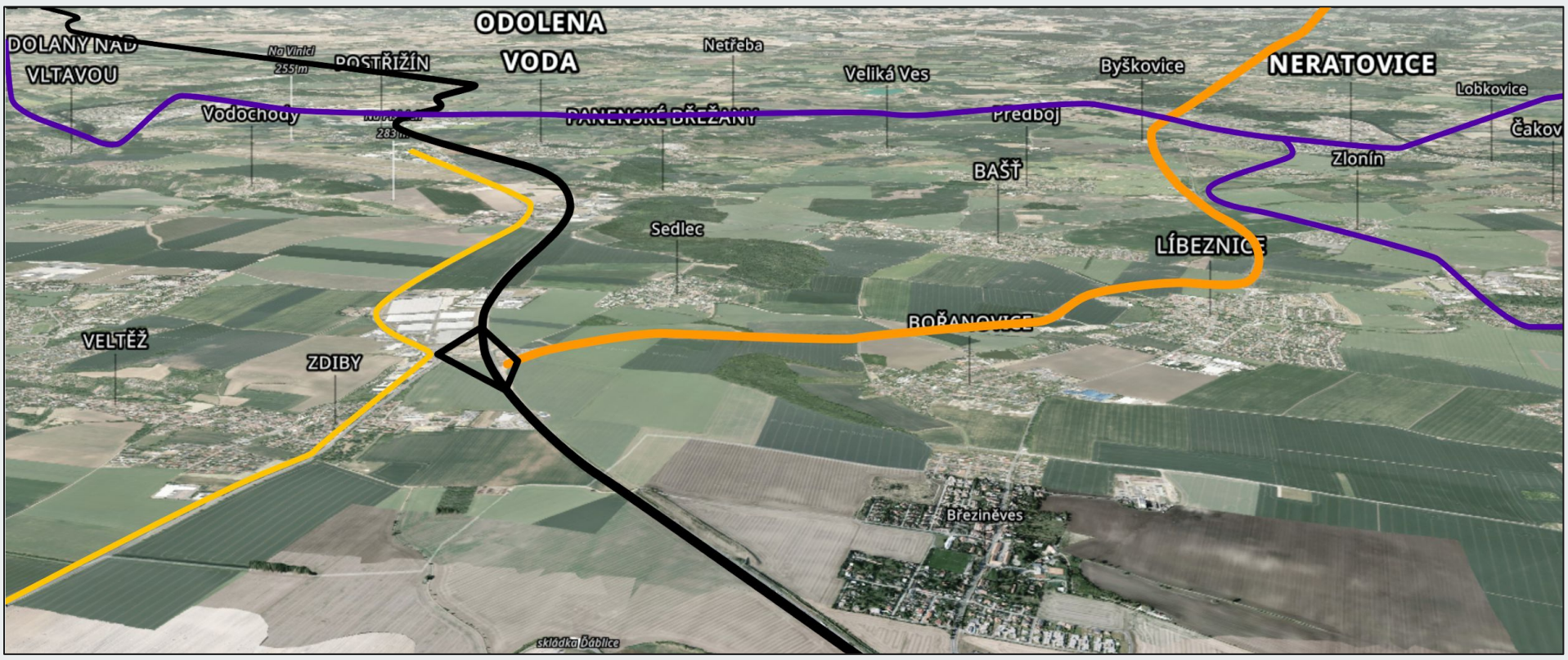
DOPRAVA - TRAMVAJ

- prodloužení tramvajové tratě Kobylisy - Sedlec
- Terminál Sedlec
- idea prodloužení tramvajové tratě Sedlec - Odolena Voda/Sedlec - Líbeznice

SOUČASNÝ STAV, RIZIKA A POTENCIÁL - VÝCHOD

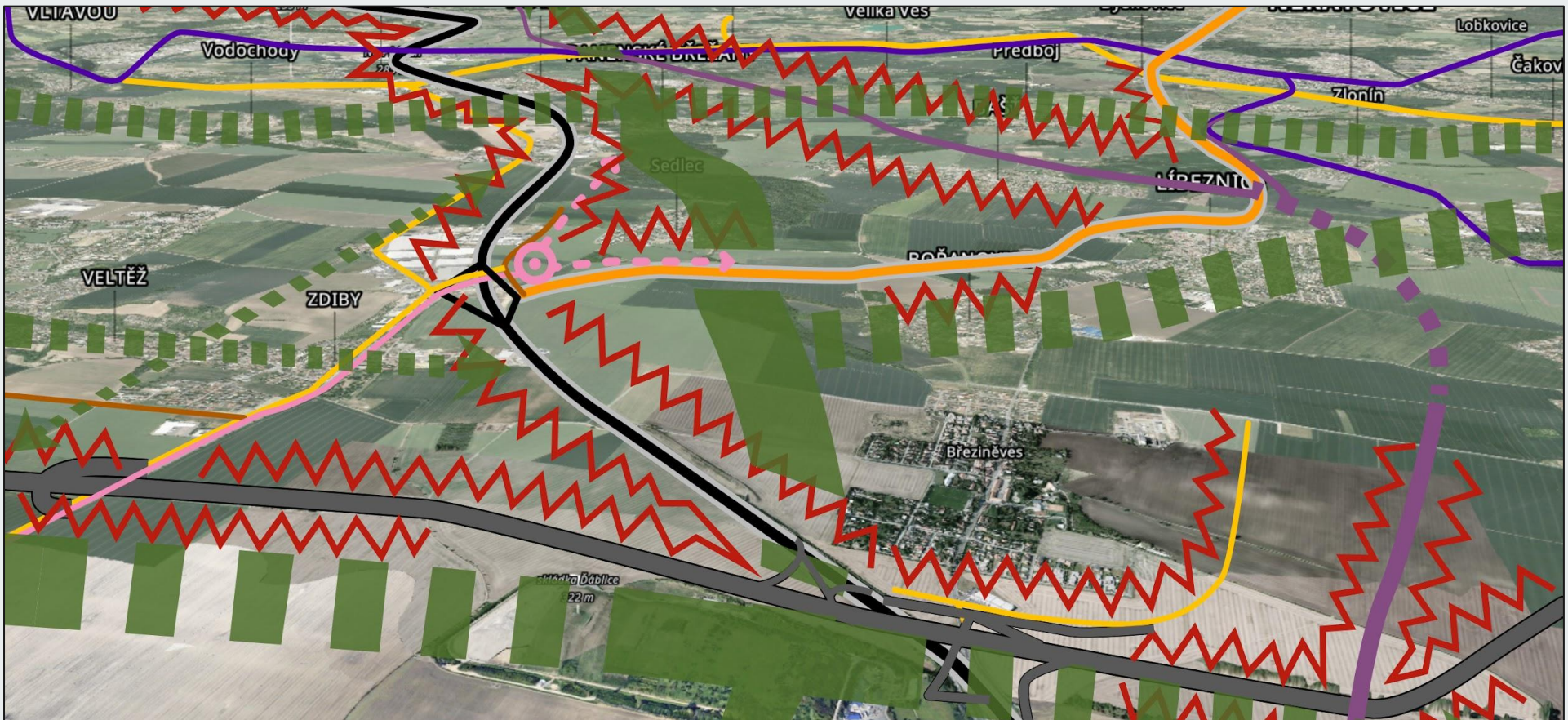
SOUČASNÝ STAV

Nadhledový pohled na Zdibskou plošinu od Prahy. V popředí vystupuje hmota skládky Ďáblice. Zdibská plošina končí terénním zlomem v západní části území a láme se směrem k Labi. Na terénním zlomu se nacházejí lesní celky Bořanovický háj, Amerika u Sedlce, háj Beckov (a další), které vytvářejí hodnotnou, ale dosud nesouvislou zelenou páteř celé severní části Prahy (s náznaky ojedinělých drobných zlepšení např. realizovaný a funkční RBK 1146). Členitá krajina s různorodými krajinnými prvky a původně převážně zemědělským využitím dnes spíše čelí mnoha tlaků, výzvám a záměrům. Stávající dopravní zátěž v této části území představuje přetížená dálnice D8 a silnice I/9, II/608.



RIZIKA

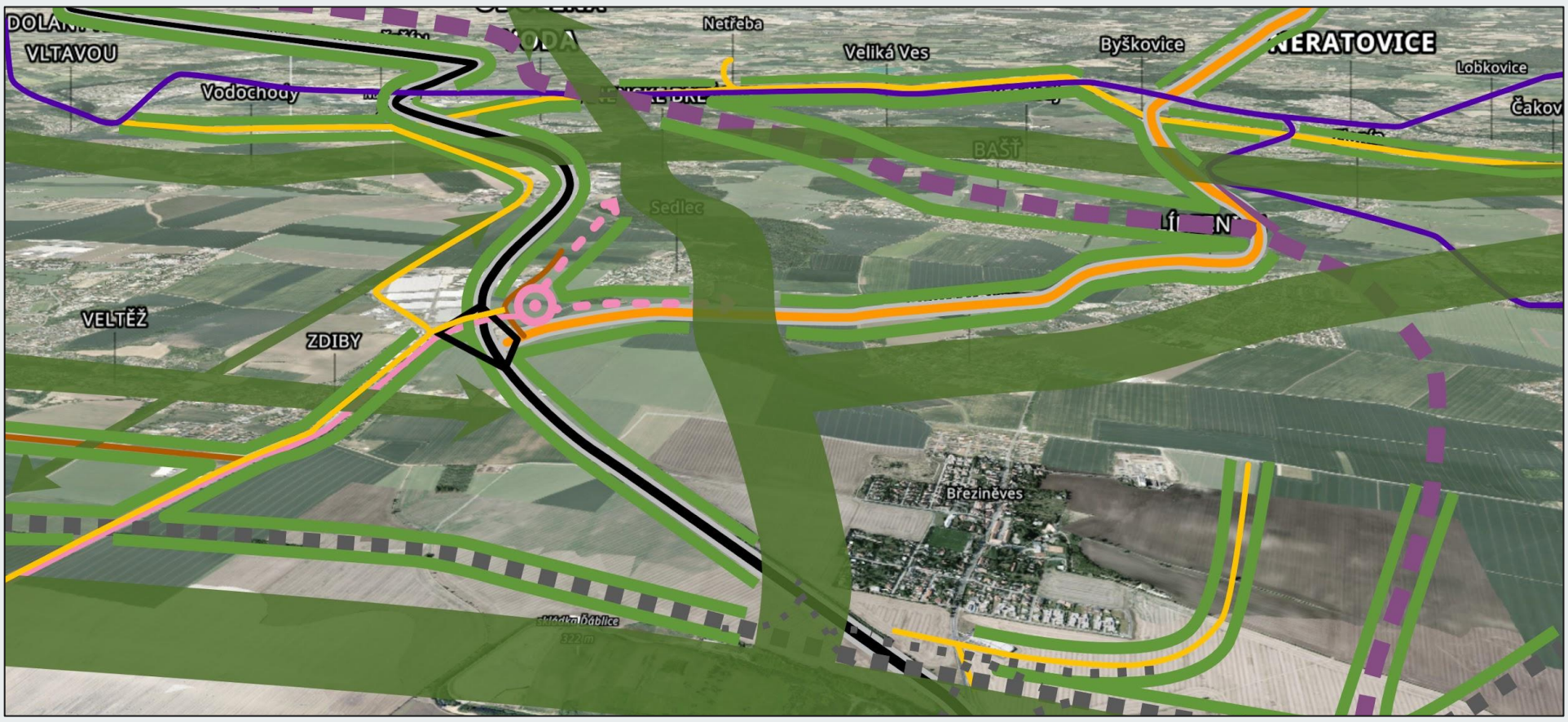
Udržitelnost tohoto území je ohrožena vysokou koncentrací dopravních staveb a záměrů. Stávající dálnice D8 s rozšířením na 3+3 pruhy, přeložka a zkapacitnění I/9, nová transevropská tranzitní dálnice D0 v režimu 3+3 pruhy, trasa VRT Podřipsko a prověřovaná "Líbeznická spojka", prodloužení trasy tramvaje z Kobylis do Sedlce + následně patrně do Odolene Vody či Líbeznic, nová silnice III. třídy Nová Průběžná, obchvat Březiněvsi. Zátěž synergie všech těchto záměrů je pro toto křehké území významně destabilizační.



SOUČASNÝ STAV, RIZIKA A POTENCIÁL - VÝCHOD

POTENCIÁL

Pro zmírnění dopadů extrémní kumulace připravovaných/prověřovaných infrastrukturních staveb v hustě osídlené a křehké kulturní krajině, která má klíčový význam pro saturaci obytnosti a rekreaci severní metropolitní oblasti, nezbytné upravit výškový průběh navrhovaných staveb tak, aby jejich negativní vliv byl pro celé území akceptovatelný a únosný. Dalším zásadním krokem je pak kvalitní návrh koncepčních a velkorysých krajinářských eliminačních, kompenzačních a adaptačních opatření.



LEGENDA

- základní linie krajinné matrice
- chybějící propojení krajinných prvků - krajinné matrice
- krajinářská eliminační, kompenzační a adaptační opatření (schematicky)
- významná zátěž území hlukem / poškození krajinného rázu

DOPRAVA - SILNICE

- současná D8 (2+2 pruhy)
- rozšíření D8 na 3 + 3 pruhy
- dálnice D0
- upravená úroveň osazení trasy dálnice D0
- silnice I. třídy - stávající I/9 (1+1)
- silnice I. třídy - zkapacitnění silnice I/9 (2+1)
- silnice II. třídy - rekonstrukce II/608, Aglomerační okruh nebo obchvat Březiněvsi
- silnice III. třídy - Nová Průběžná nebo propojení silnice III/0084 se silnicí č. III/0083

DOPRAVA - ŽELEZNICE

- navržená trasa VRT Podřipsko nebo Líbeznická spojka
- upravený výškový průběh trasy VRT Podřipsko
- tratě č. 070 a č. 092 (stávající stav nebo jejich budoucí zkapacitnění)

DOPRAVA - TRAMVAJ

- prodloužení tramvajové tratě Kobylisy - Sedlec
- Terminál Sedlec
- idea prodloužení tramvajové tratě Sedlec - Odolena Voda/Sedlec - Líbeznice

PŘIPOMÍNKY K ZÁMĚRU VRT Z PORTÁLU GOBEC

K záměru realizace VRT Podřipsko byly na online portálu GOBEC uplatněny připomínky ze strany veřejnosti a dotčených samospráv. Ze strany samospráv se v připomínkách opakují nejčastěji následující požadavky:

- dodržení hlukových limitů dle WHO
- požadavek na synergické posouzení stavby VRT s ostatními stavbami v katastrech samospráv
- požadavek na prověření komplexních pozemkových úprav vyvolaných stavebním záměrem VRT ve spolupráci všech zúčastněných (samosprávy a majitelé, SŽ, ŘSD, SPÚ)
- eliminační, kompenzační a adaptační opatření u VRT Podřipsko je jedno ze zadání Územní studie regionu Podřipsko ve Středočeském kraji, pořizované Krajským úřadem Středočeského kraje z vlastního podnětu – viz přijaté usnesení Rady Středočeského kraje č. 151-29/2024/RK ze dne 22. 8. 2024
- Územní studie Pražského metropolitního regionu, pořizovaná MMR ve spolupráci s Prahou hl. m a Středočeským krajem. Hotova je analytická část, finalizuje se návrhová část. Registrace se předpokládá 2Q/2025. Řešena je i oblast kolem dálnice D8 a VRT Podřipsko, pracuje se zde s tématy jako voda, krajina, prostupnost území atd.
- práce s daty z husté monitorovací sítě, která sleduje kvalitu ovzduší ve 22 obcích kolem dálnice D8 a připravované VRT Podřipsko (projekt na www.cleanaird8.cz). Data z měření jsou na vyžádání k dispozici.

PŘIPOMÍNKY K ZÁMĚRU D0

Vyjádření s identifikací zásadních problematických oblastí z hlediska doapaů na životní prostředí a kvalitu života obyvatel k záměru D0, s důrazem na potřebu řešení dopravního zatížení, hlukové zátěže, ochranu krajinného rázu jsou blíže vymezeny ve vyjádření na tomto odkazu: https://obeczdiby.cz/assets/File.ashx?id_org=19241&id_dokumenty=6088

ZÁVĚR - KLASTR K1

Klastr K1 je extrémně zatížené území stávajícími a plánovanými/prověřovanými dopravními stavbami, tlakem na rozvoj bytové zástavby a logistických areálů. Vedení trasy D0 je v tomto území navrhováno bez potřebného respektu ke krajině i osídlení (extrémní estakády, zářezy poškozující krajinný ráz, zdroj hluku / znečištění v těsné blízkosti intravilánů obcí, poškození cených přírodních a chráněných lokalit).

Krajina je již v současnosti citelně fragmentovaná, část území je výrazně nestabilní, s neudržitelně nízkou biodiverzitou. Zároveň se jedná o území, které pomáhá saturovat neutěšenou bytovou problematiku metropole a je od něj očekávána funkce obytnosti území (kvality života) a rekreačního zázemí pro severní část metropole. Dosud klidové části území s vysokým potenciálem pro rekreaci by realizace nových dopravních staveb v navrhované podobě významně zatížila a tím nevratně zničila jeho potenciál.

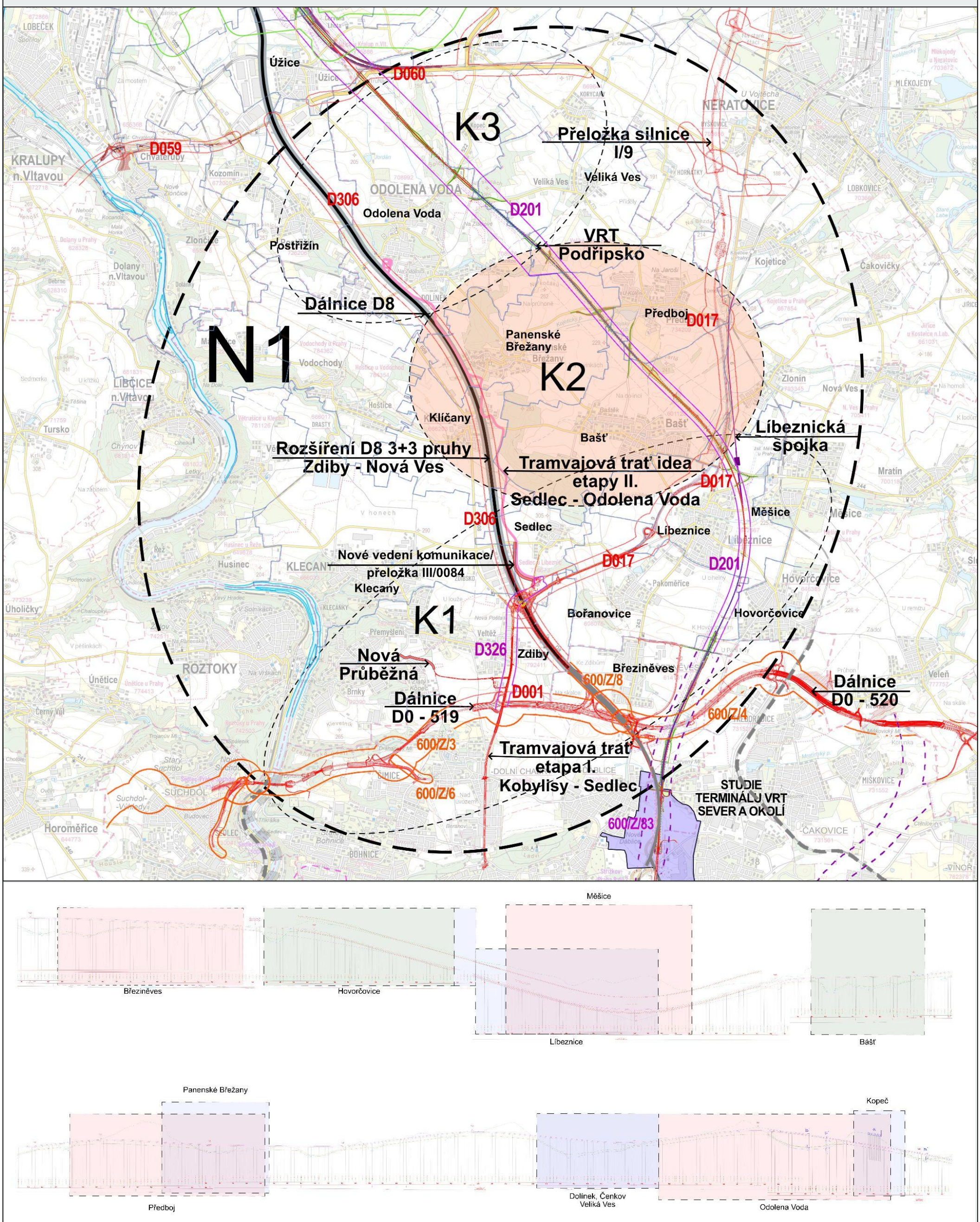
Cílem a smyslem pořízení ÚSRP je vyřešení těchto palčivých otázek. Požadavky na její zpracování jsou detailně specifikovány ve společné části tohoto dokumentu (Příloha č. 3 - Vstupní expertní podklad pro ÚSRP).

Stručná rekapitulace témat k řešení v rámci ÚSRP, vztahujících se k tomto klastru, je uvedena zde:

- citlivé začlenění VRT do dopravně přetíženého území (řešení výškového začlenění, včetně mimoúrovňových křížení, funkční protihluková opatření, funkční velkorysá krajinářská opatření - zemní valy s doprovodnými vegetačními pásy všech prostorových etáží dřevin (stromy, keře);
- citlivé začlenění stávající D8 (včetně jejího plánovaného rozšíření na 3+3 pruhy) do krajiny s realizací funkčních protihlukových zemních valů s doprovodnými vegetačními pásy všech prostorových etáží dřevin (stromy, keře);
- citlivé výškové začlenění D0 do krajiny, včetně využití technických řešení umožňujících minimalizaci prostorových a hlukových dopadů a dalších funkčních protihlukových opatření v maximální míře tak, aby bylo důsledně ochráněno obytné území, krajinné hodnoty a krajinný ráz;
- prověření územní přiměřenosti MÚK Čimice a MÚK Ústecká s ohledem na ochranu obytného území, krajinných hodnot a krajinného rázu území, v neposlední řadě však s ohledem na navazující dopravní napojení (obytná území s omezením rychlosti 30 km/h);
- citlivé začlenění dalších dopravních staveb v území - tramvajová trať Kobylisy - Sedlec (Odolena Voda / Líbeznice) - potřebná krajinářská opatření, prostupnost krajiny, optické začlenění objektu Terminálu Sedlec na pohledovém horizontu;
- důsledný respekt, ochrana a rozvoj stávajících cenných chráněných území a krajinného rázu území;
- rozvoj základní krajinné osy probíhající podél D8 od Prahy k Odoleně Vodě a dále na sever;
- zajištění funkční prostupnosti přes liniové stavby pro člověka a ekosystémy;
- prověření územních dopadů Terminálu VRT Praha Sever na širší území severní části metropole (popř. zohlednění výstupů dopadové studie k terminálům na VRT Praha – Drážďany);
- realizace funkčních a velkorysých eliminačních, kompenzačních a adaptačních opatření v měřítku celého řešeného území.

KLASTR K2

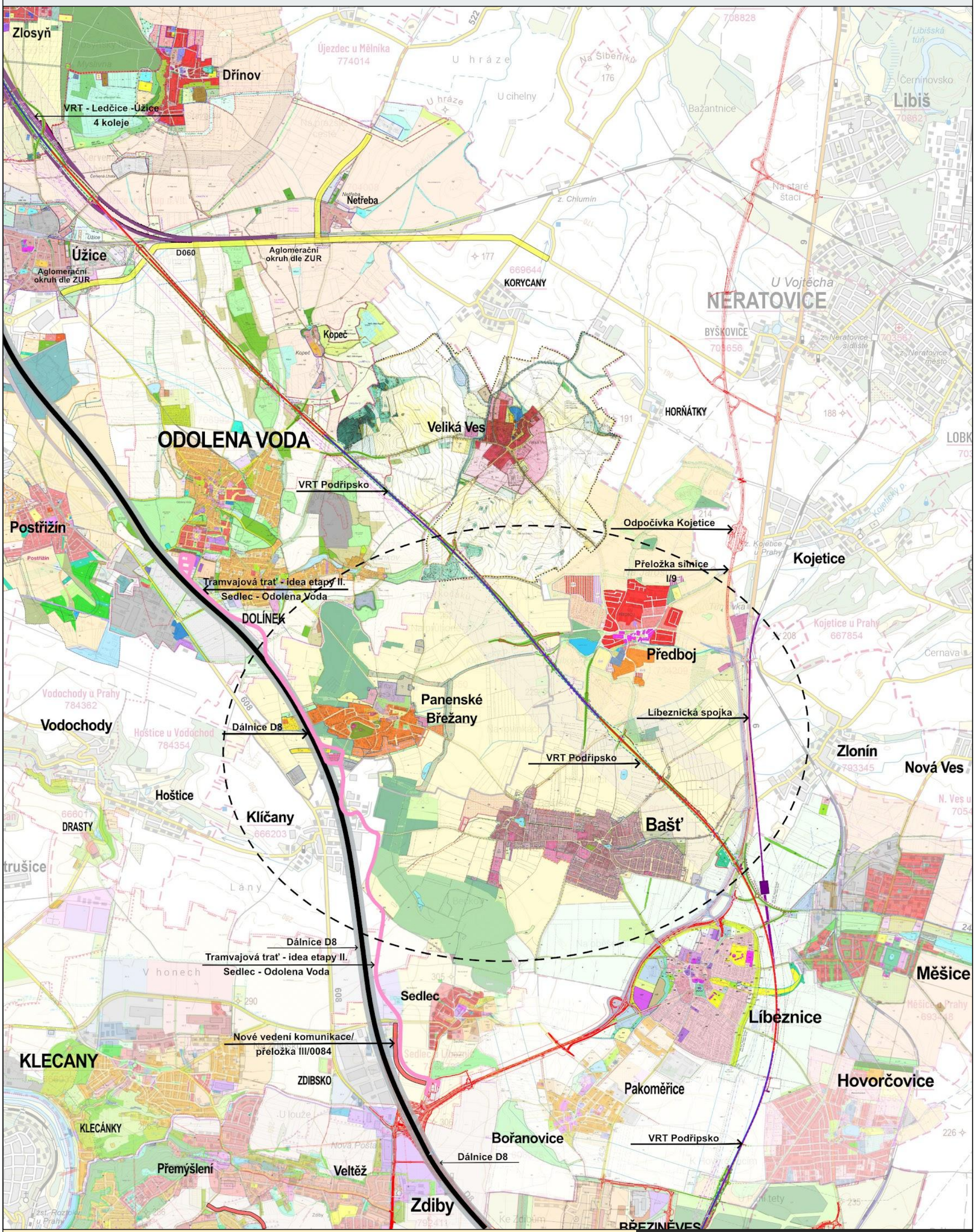
Území Klastru K2 je tvořeno katastry obcí **Bašť, Předboj, Panenské Břežany, Klíčany.**
Situace řešeného území Klastru 2 zobrazuje aktuálně připravované/prověřované dopravní záměry.



KLASTR K2 - ŘEŠENÉ ÚZEMÍ A DOPRAVNÍ STAVBY A ZÁMĚRY

KORIDOR 8 SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

ÚZEMNÍ PLÁNY



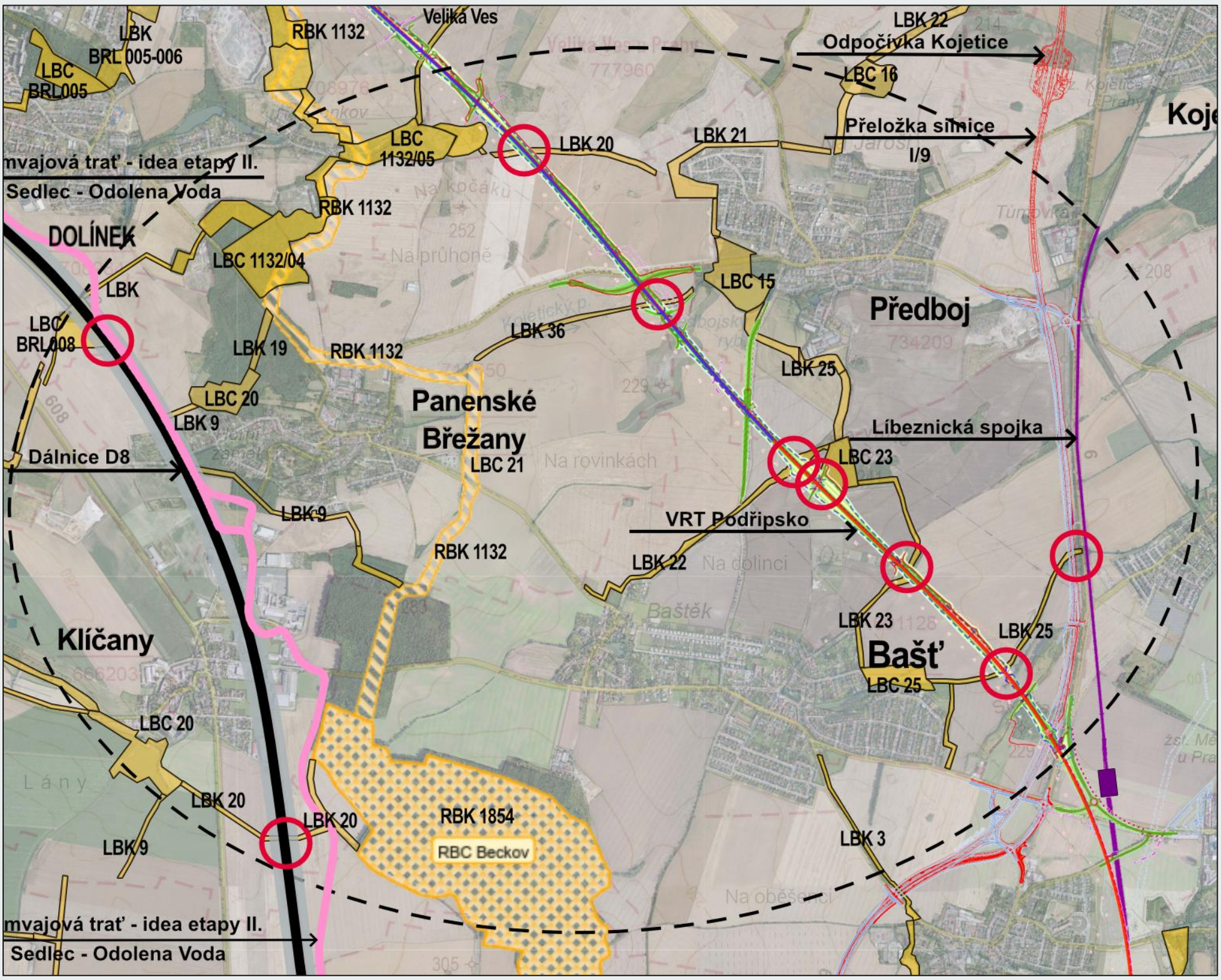
KLASTR K2 - ÚZEMNÍ PLÁNY

KORIDOR 8
SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

SWOT ANALÝZA ÚZEMÍ

HODNOTY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ	PROBLÉMY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ
• Široká, mírně zvlněná otevřená kulturní krajina s převážně zemědělským využitím, která je od východu na terénní hraně lemována dvěma lesními celky (Beckov, Břežanský háj) a postupně se sklápí k Labi, na terénních vyvýšeninách se nachází menší remízy a řídce rozmístěné drobné krajinné prvky • Územím prochází několik vodotečí a nachází se zde menší vodní plochy, jako jsou rybníky a tůně. • Kvalitní zemědělská půda • Klidné území s velkým rekreačním potenciálem a minimem rušivých provozů • Vysoká atraktivita území pro Pražskou aglomeraci, což vede k tlaku na obytnou zástavbu, komfort bydlení a rekreaci • Středně prostupná krajina, postupně dochází k obnově krajinných prvků • Urbanizace krajiny - rozrůstání sídel - je intenzivní, ale dosud se pohybuje na hranici udržitelnosti a přijatelného měřítka	• Území s vysokou zátěží spojenou s tlakem na rozvoj obytné zástavby, navazujících služeb a dopravy, rozkládající původní struktury a vazby v sídlech i širším okolí • Průběh D8 bez adekvátních protihlukových opatření (zemní valy s intenzivním vegetačním pásem všech vegetačních etáží dřevin) významně zatěžuje široké okolí, snižuje kvalitu života D8 a další stávající přetížené dopravní tahy jsou významnou prostorovou bariérou • Provoz stále narůstá, tj. narůstá hluková zátěž a exhalace • Zátěž území nadzemním vedením technické infrastruktury - síť nadzemního elektrického vedení degraduje vizuální hodnoty krajiny, představuje také prostorovou bariéru a poškozuje krajinný ráz, je limitem pro realizaci žádoucích krajinářských opatření v území • Malé množství rozptýlené krajinné vegetace, velké nečleněné půdní bloky
PŘÍLEŽITOSTI ÚZEMÍ ve vazbě na Územní studii regionu Podřipsko • Stabilizace a posílení území, v současnosti již částečně problematického a ohroženého, úpravou výškového průběhu trasy VRT a jejího citlivého začlenění do struktury krajiny • Začlenění stávající D8 včetně plánovaného rozšíření na 3+3 pruhy do krajiny (eliminační, kompenzační a adaptační opatření s využitím přebytečné zeminy z nově budovaných dopravních staveb na tvorbu protihlukových zemních valů) tak, aby se území mezi dvěma dominantními infrastrukturami mohlo stát krajinou odpovídající budoucímu potenciálu celé severní metropolitní oblasti Prahy • Posílení krajinné vegetace v území • Lepší začlenění sídel do zemědělské krajiny (zelené pásy, humna) • Zvýšení prostupnosti krajiny (systém cest v krajině, obnova historických tras) • Zvýšení stability a ekologické hodnoty krajiny • Zvýšení rekreačního potenciálu • Rychlejší a efektivnější obsluha veřejnou hromadnou dopravou	RIZIKA A HROZBY V ÚZEMÍ ve vazbě na připravované/prověřované dopravní stavby v území (D0, VRT, zkapacitnění D8 a I/9, TT - další etapy, přeložky komunikací, Líbeznická spojka) • Významný zásah další liniové stavby do tohoto území – tvrdá dělící linie, cizorodý tvar a nepřiměřené měřítko vůči charakteru území • Část území se ocitne v úzkém koridoru mezi dvěma liniovými stavbami se všemi negativními dopady jejich synergického působení: nepřiměřená hluková zátěž, znečištění ovzduší, neprostupnost, fragmentaci území, ztrátu ekologických a rekreačních funkcí krajiny • Další zátěž do území přinese navrhovaná přeložka silnice I/9 s plánovanou odpočívkou Kojetice • Významné a nenávratné poškození krajinného rázu území (extrémní zářezy, extrémní násypy, novotvar nepřirozeného měřítka v území) • Zásadní zásah do ÚSES • Poškození vodního režimu v území průchodem údolí se specifickým vodním režimem • Degradace hodnot krajiny, znehodnocení cen nemovitostí

KOLIZE LINIOVÝCH STAVEB S ÚSES



LEGENDA

ÚSES

- Nadregionální biocentra (NRBC)
- Nadregionální biokoridory (NRBK)
- Regionální biocentra (RBC)
- Regionální biokoridory (RBK)

Natura 2000

- Evropsky významné lokality (EVL)

Ostatní prvky OPK

- Chráněné druhy národního významu

Prvky ÚSES dle jednotlivých územních plánů obcí

- LBK LBC — Biocentra a biokoridory dle ÚP

KOLIZE LINIOVÝCH STAVEB S ÚSES:

- Místo střetu s prvkem ÚSES

Bašť:
- LBK 22 - lokální biokoridor - VRT
- LBC 23 - lokální biocentrum - VRT
- LBK 23 - lokální biokoridor - VRT
- LBK 25 - lokální biokoridor - VRT, I/9

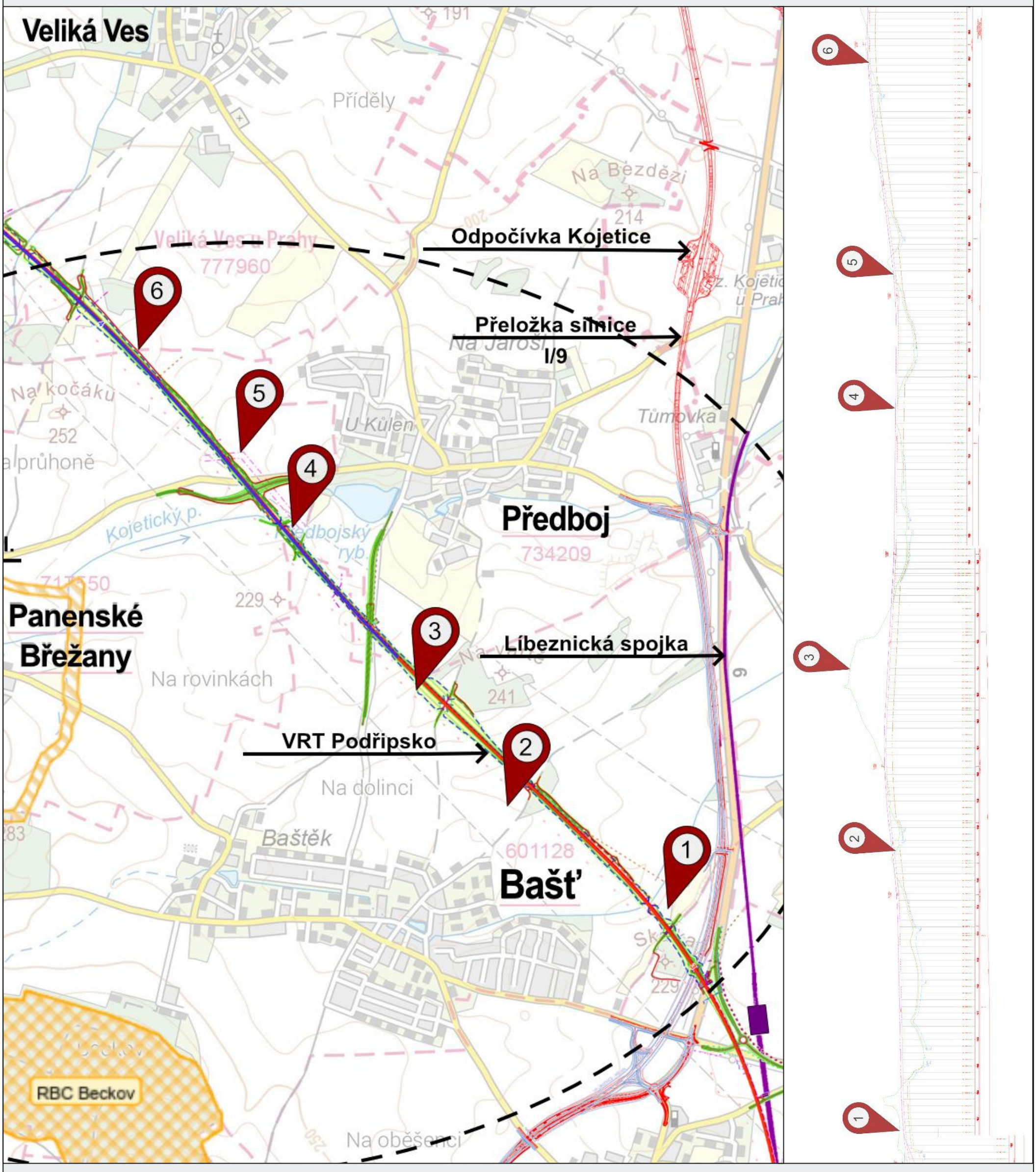
Panenské Břežany:
- LBK 20 - lokální biokoridor - VRT
- LBK 36 - lokální biokoridor - VRT

Klíčany:
- LBK 20 - lokální biokoridor - D8

Odolena Voda:
- LBK 20 - lokální biokoridor -D8
- LBC BRL008 - lokální biocentrum - D8

TERÉNNÍ PRŮZKUM EXPERTNÍHO TÝMU

V rámci terénního průzkumu byla vytipována strategická místa pro pořízení fotografií. Ty byly následně doplněny o vedení jednotlivých připravovaných/prověřovaných dopravních záměrů (zde zejména VRT) pro přiblížení dopadů připravovaných/prověřovaných staveb na dotčené území.



Lokalizace charakteristických míst průzkumných zastavení - fotografií

KLASTR K2 - TERÉNNÍ PRŮZKUM - LOKALIZACE

KORIDOR 8
SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ

Krajina je zde velmi otevřená, široká, mírně zvlněná. Od západu ji na terénní hraně lemují dva lesní celky - háj Beckov a Břežanský háj, doplněné menšími remízky na terénních vyvýšeninách a drobnými krajinnými prvky v kulturní zemědělské krajině, například vrch Na Kačáku. Západním směrem se krajina postupně sklápí k Labi. V území se nachází několik drobných vodotečí a menších vodních ploch, jako jsou rybníky a tůně. Převládá zde kulturní zemědělská krajina s velmi kvalitní zemědělskou půdou. Území je převážně klidové, s minimem rušivých provozů, a má vysoký potenciál pro rekreaci lokálního i regionálního měřítka (záměr rekreačního území Praha - Vltava - Labe).

Osídlení je již nyní významně zatíženo provozem dálnice D8 (Panenské Břežany a Klíčany), která dosud nemá realizována potřebná protihluková opatření. Nově budou sídla významně dotčena navrhovanou stavbou VRT, jejíž trasa je vedena v těsné blízkosti jednotlivých obcí. Vedení trasy na náspu se bude silně negativní dopady v podobě šíření hluku, zvýšené vizuální expozice, fragmentace krajiny (omezená prostupnost, přerušení ekologických funkcí) a poškození měřítka krajiny – krajinného rázu. Z hlediska hluku bude u VRT nejvíce zatížena obec Předboj a Bašť. Obec Předboj bude dále zatížena navrhovanou přeložkou silnice I/9 s plánovanou odpočívkou Kojetice. Dalším rušivým fenoménem je v současnosti nadzemní vedení technické infrastruktury.

Území severně od pražské metropole významně přispívá k řešení její bytové otázky. Je nezbytné, aby zajišťovalo nejen dostatečnou kapacitu bydlení, ale také jeho kvalitu, včetně rekreačního potenciálu dotčeného území a funkční dopravní obslužnosti (VHD) včetně tangenciálních směrů propojení.

VÝSTUPY TERÉNNÍHO PRŮZKUMU VE VYBRANÝCH LOKALITÁCH

ZASTAVENÍ K2-01 (16,6 km VRT)

- Terénní hřbet Skalka mezi Baští a Zlonínem vytváří zajímavý krajinný prvek v rovinaté krajině, představující potenciál prostupnosti krajiny a migrace zvěře.
- Severně od Skalky je krajina otevřená, rovinatá. Další drobnou krajinnou dominantou je terénní modelace „Na Vartě“. Západně se od Skalky rozprostírá obec Bašť.

▲ **POHLED severní:** trasa VRT prochází terénní vyvýšeninou Skalky ve formě zářezu hloubky 7,5 m. Dále směřuje k vyvýšenině „Na Vartě“, do níž se taktéž zařezává, a to do hloubky 15,2 m. Mezi těmito dvěma zářezy je VRT vedena na násypu vysokém až 7,9 m.

◀ **POHLED západní:** trasa VRT je umístěna velice blízko vlastní zástavby obce Bašť. Je zde vedena na násypu vysokém až 7,9 m.

ZASTAVENÍ K2-02 (17,8 km VRT)

- Údolnice pod vrchem Na vartě, v blízkosti intravilánu obce Bašť, VRT je zde navržena na náspu vysovém 2,7 m, bez potřebných eliminačních, kompenzačních a adaptačních opatření, kdy liniová stavba bude představovat zátěž hlukem, novotvar a překážku v území.

Pohled jižní: pohled na údolí pod vrcholem Na vartě s naznačeným průběhem liniové stavby VRT

ZASTAVENÍ K2-03 (18,4 km VRT)

- Terénní výšina „Na Vartě“ je krajinnou dominantou i předělem mezi obcemi Bašť a Předboj. Obec Předboj se nachází severně od Varty, v pozadí je patrný Říp. Bašť se rozprostírá z jihu. Severní pohled z Varty uzavírají vrcholy Čenkov a Na Kočáku.
- Trasa VRT se zde dramaticky zařezává do temene výšiny “Na Vartě”, ve velmi exponované poloze s vizuálním i hlukovým dopadem, zejména na obec Bašť, k jejímuž intravilánu se velmi přibližuje.
- V navazujícím úseku mělké pánve mezi Předbojem a Panenskými Břežany je trasa VRT vedena na vysokém náspu, který přispěje k významnému šíření hluku do okolí. Násyp o výšce až 4 m není jakkoliv začleněn do krajiny, bude se výrazně negativně pohledově uplatňovat v dálkových pohledech a zároveň přeruší či výrazně omezí stávající prostupnost územím.

POHLED severovýchodní: trasa VRT je vedena velmi blízko intravilánu obce Předboj, těleso je navrženo na násypu až 4 m vysokém.

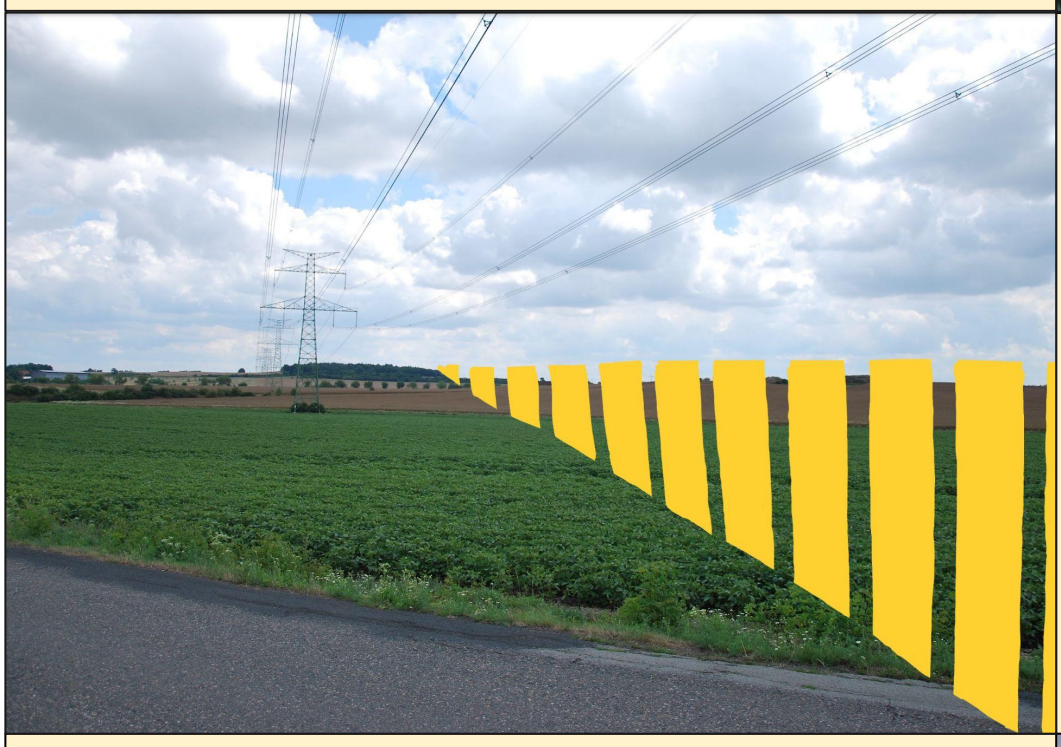
POHLED jižní: těleso VRT je vedeno v zářezu až 15,2 m hlubokém, který vytvoří exponovanou jizvu v terénní dominantě “Na Vartě”.

POHLED severní: těleso VRT prochází mělkou pánví mezi Předbojem a Panenskými Břežany na náspu vysokém až 4 m.

ZASTAVENÍ K2-04 (19,4 km VRT)

- Nejnižší místo mělké pánve u obce Předboj, severně od Předbojského rybníka. V tomto místě se trasa VRT velmi přibližuje intravilánu obce Předboj. Je navržena na vysokém náspu (až 5,8 m), který přispěje k významnému šíření hluku do okolí. Násyp není jakkoliv začleněn do krajiny, bude se výrazně negativně pohledově uplatňovat v dálkových pohledech a zároveň přeruší či výrazně omezí stávající prostupnost územím.

  Pohled západní: těleso VRT je vedeno na náspu až 5,8 m vysokém v otevřené krajině, v blízkosti intravilánu obce.



ZASTAVENÍ K2-05 (19,9 km VRT)

- Zastavení v místě křížení VRT s místní komunikací (navržena přeložka). Trasa VRT rozčísne mělkou pánev mezi Předbojem a Panenskými Břežany, je vedena na náspu vysokém až 5,8 m, který není začleněn do krajiny, napomůže výraznému šíření hluku do okolí a bude představovat jizvu a prostorovou překážku v krajině.

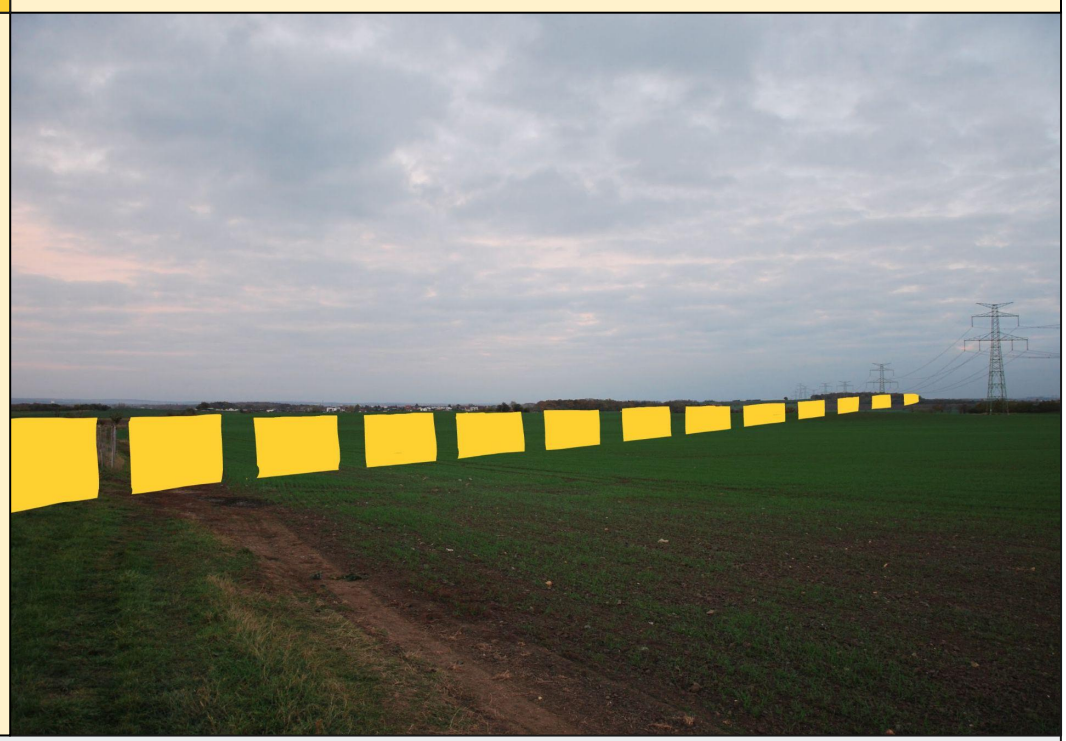
  Pohled jižní: VRT je vedena na náspu vysokém až 5,8 m v otevřené krajině v blízkosti intravilánu obce Předboj. Násyp se postupně snižuje a přechází do brutálního zářezu hloubky až 15,2 m, devastující výšinu „Na Vartě“.

ZASTAVENÍ K2-06 (20,7 km VRT)

- Zastavení na horizontu, poblíž terénní vyvýšeniny „Na Kočáku“. Trasa VRT zde opět prochází území dramatickým způsobem – vysoké náspy (až 5,8 m) se střídají s extrémními zářezy (až 9 a 15,2 m).

  Pohled jižní dálkový: těleso VRT je vedeno na náspech (1-5,8 m) a zářezech (3 m u nejbližších modelací, až 15,2 m v dálkových dominantách – „Na Vartě“).

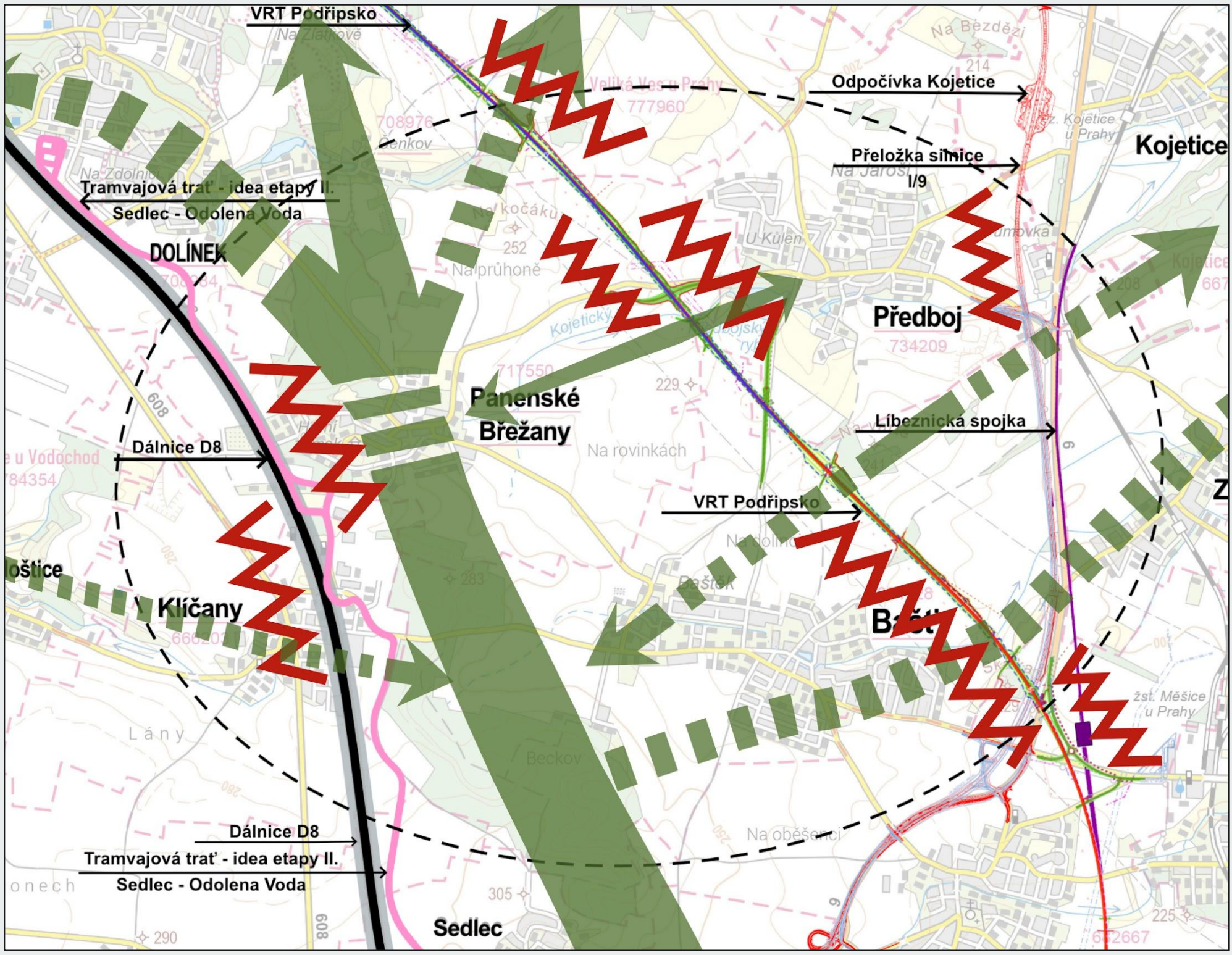
  Severně pak těleso VRT vede v zářezu až 9 m hlubokém terénní výšinou severně od výšiny “Na Kočáku”.



PROBLÉMOVÁ MAPA

Problémová mapa znázorňuje hlavní problémy území v kontextu stávajících a připravovaných/prověřovaných dopravních liniových staveb dle aktuálních technických podkladů.

Situace zároveň zobrazuje základní koncepční možnosti práce s krajinou a osídlením, které je nezbytné důsledně prověřovat s cílem v maximální možné míře eliminovat a kompenzovat negativní vlivy.



LEGENDA

Nejproblematičtější místa vztahu D8 a VRT k osídlení a částečně i ke krajině. VRT v současném návrhu vytváří zářezy v dominantních vyvýšeninách "Skalka", "Na Vartě" a vyvýšeninám v okolí vrchu "Na Kočáku". Jednotlivá údolí pak fragmentuje náspy do výšky cca 8 m. Dochází tak k nepřiměřené dominanci VRT v mělkém údolí, poškození krajinného rázu i dalších funkcí krajiny (kvalita života, rekreace, ekologické funkce).

Hlavní potenciál propojení obce Předboj s Panenskými Břežany a obcí Bašť jako spojnice pro pěší a cyklisty s potenciálem zeleného pásu. Základní krajinná osa území prochází řešeným územím v severojižním směru. Představuje potenciál pro celý sever metropole z hlediska všech funkcí krajiny (obytnost, rekreace, ekologické funkce). Její ochrana a rozvoj jsou zásadní podmínkou stabilizace a udržitelnosti území.

Linie krajinné matrice jsou dopravními stavbami i technickou infrastrukturou příčně protínány, a tím pádem fragmentovány, aniž by bylo patrné jakékoli úsilí o kompenzačních napojení.

STÁVAJÍCÍ STAV, RIZIKA A POTENCIÁL

SOUČASNÝ STAV

Nadhledový pohled na široce otevřenou, mírně zvlněnou zemědělskou krajinu s drobnými krajinnými prvky na terénních vyvýšeninách. Ze západu je toto území lemováno terénní hranou Zdibské plošiny se dvěma lesními celky (háj Beckov, Břežanský háj), východním směrem se terén postupně sklápí k Labi. Mezi drobné krajinné dominanty patří například vrch “Na Kočáku” a “Na Vartě”. Stávající dopravní zátěž v této části území představuje přetížená dálnice D8 a silnice I/9.

RIZIKA

Realizace dopravní stavby VRT, jejíž současná úroveň osazení představuje bezohledný vstup do hodnotného a křehkého území (vysoké estakády, hluboké zářezy, vysoké náspy), přispěje k výrazné devastaci krajiny s velkou negativní zátěží pro místní obyvatele. VRT ovlivní kvalitu života a zdraví - bezprostřední zátěž hlukem pro obce Bašť, Předboj, brutální zásah do krajinného rázu otevřené kulturní krajiny a krajinných dominant – vrch “Na Kočáku”, “Na Vartě”.

STÁVAJÍCÍ STAV, RIZIKA A POTENCIÁL

POTENCIÁL

Při lepším začlenění VRT do krajiny úpravou jejího výškového osazení a realizací potřebných navazujících krajinářských opatření může dojít k posílení vyznění krajinného rámce rovin východně od okraje Zdibské plošiny, otevření možnosti práce s pásem krajinné vegetace (lesy) podél D8, procházejícím zde Panenskými Břežany a Odolenou Vodou, čímž by došlo k založení jejího využití jako rekreačního zázemí širokého území včetně Prahy. Pro zvýraznění charakteru rovinaté krajiny východně od okraje Zdibské plošiny by bylo vhodné podpořit její jemnou strukturu zeleně podél vodních toků.

LEGENDA

- základní linie krajinné matrice
- chybějící propojení krajinných prvků - krajinné matrice
- krajinářská eliminační, kompenzační a adaptační opatření (schematicky)
- významná zátěž území hlukem / poškození krajinného rázu

DOPRAVA - SILNICE

- současná D8 (2+2 pruhy)
- rozšíření D8 na 3 + 3 pruhy
- silnice I. třídy - stávající I/9 (1+1)
- silnice I. třídy - zkapacitnění silnice I/9 (2+1)
- silnice II. třídy - Aglomerační okruh

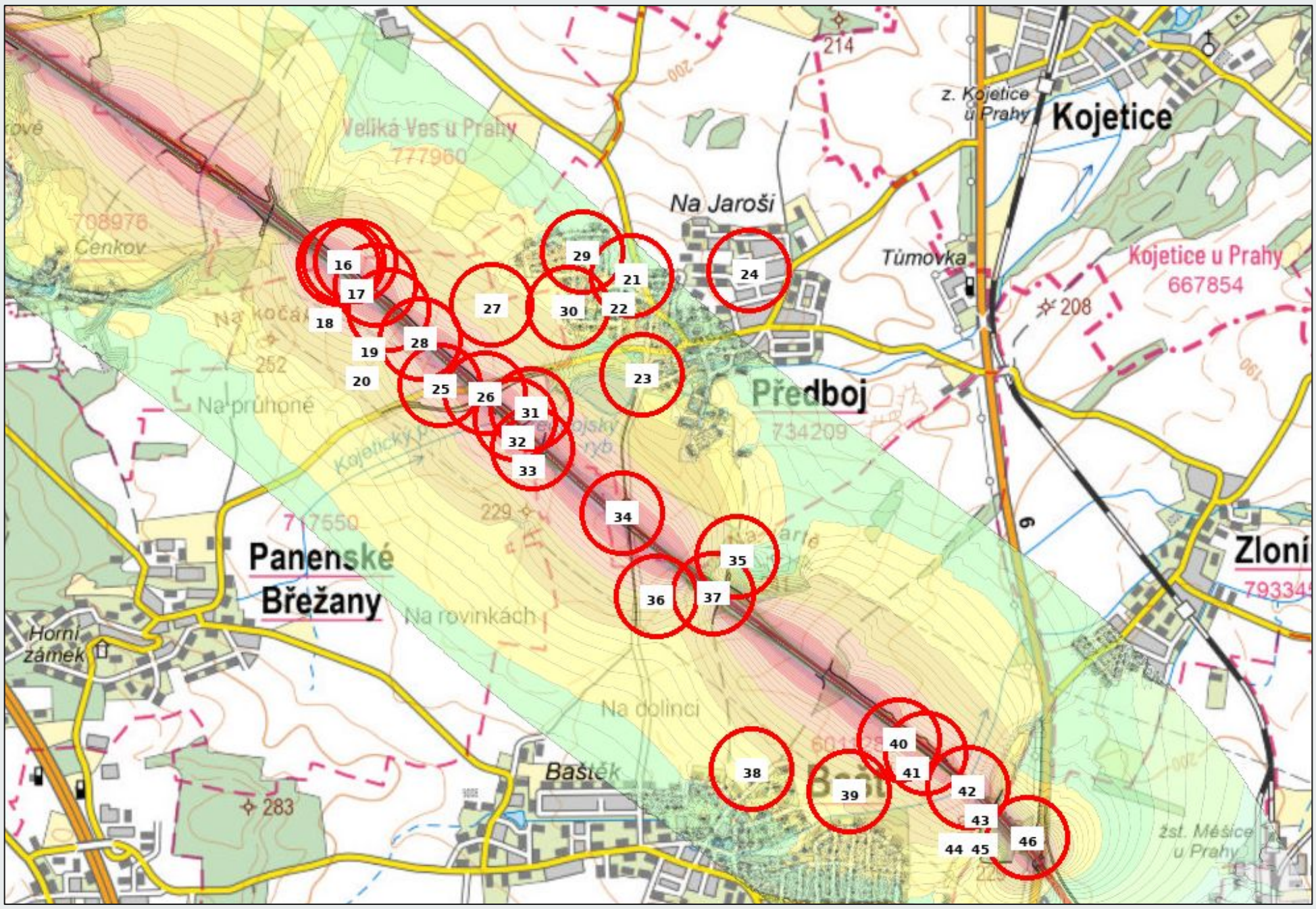
DOPRAVA - ŽELEZNICE

- navržená trasa VRT Podřipsko
- upravený výškový průběh trasy VRT Podřipsko
- tratě č. 070 a č. 092 (stávající stav nebo jejich budoucí zkapacitnění)

DOPRAVA - TRAMVAJ

- idea prodloužení tramvajové tratě Sedlec - Odolena Voda

PŘIPOMÍNKY K ZÁMĚRU VRT Z PORTÁLU GOBEC



K záměru realizace VRT Podřipsko byly na online portálu GOBEC pro území klastru K2 a souvisejícího uplatněny připomínky ze strany veřejnosti a dotčených samospráv. Nejvíce mezi respondenty rezonovala tato témata:

- zrušení pěší trasy s kvalitní krajinnou vegetací (biokoridor, součást ÚSES) mezi Panenskými Břežany, Předbojem a Velikou Vsí
- obava z hluku zatěžujícího intravilány obcí Předboj a Bašť, požadavek na odhlučnění, úpravu trasy, technická opatření
- významné poškození kvalitní krajinné vegetace krajinného prvku Skalka mezi Baští a Zlonínem
- likvidace drobných krajinných prvků mezi dotčenými obcemi, požadavek na jejich zachování či tvorbu nových, včetně izolační vegetace k tělesu VRT
- požadavek na umístění nadzemního vedení technické infrastruktury do terénu

Zároveň se v připomínkách opakují následující požadavky, zejména ze strany dotčených samospráv:

- dodržení hlukových limitů dle WHO
  - usnesení obce Bašť: https://drive.google.com/file/d/1BGAEezBh26ugUfMkaBm6MXQy96z5g9YO/view?usp=drive_link
  - usnesení obce Předboj: https://drive.google.com/file/d/14-RRUnohbC44NDuMHCIfitD50n8gsAOr/view?usp=drive_link
  - usnesení obce Panenské Břežany: https://drive.google.com/file/d/1jC69YB0J2jcKj-btmqZQNbTv7LsDcCwu/view?usp=drive_link
- požadavek na synergické posouzení stavby VRT s ostatními dopravními stavbami v katastrech samospráv
- požadavek na prověření komplexních pozemkových úprav vyvolaných stavebním záměrem VRT ve spolupráci všech zúčastněných (samosprávy a majitelé, SŽ, ŘSD, SPÚ)
- eliminační, kompenzační a adaptační opatření u VRT Podřipsko je jedno ze zadání Územní studie regionu Podřipsko ve Středočeském kraji, pořizované Krajským úřadem Středočeského kraje z vlastního podnětu – viz přijaté usnesení Rady Středočeského kraje č. 151-29/2024/RK ze dne 22. 8. 2024
- Územní studie Pražského metropolitního regionu, pořizovaná MMR ve spolupráci s hl. m. Prahou a Středočeským krajem. Hotova je analytická část, finalizuje se návrhová část. Registrace se předpokládá 2Q/2025. Řešena je i oblast kolem dálnice D8 a VRT Podřipsko, pracuje se zde s tématy jako voda, krajina, prostupnost území atd.
- práce s daty z husté monitorovací sítě, která sleduje kvalitu ovzduší ve 22 obcích kolem dálnice D8 a připravované VRT Podřipsko (projekt na www.cleanaird8.cz). Data z měření jsou na vyžádání k dispozici.

ZÁVĚR - KLASTR K2

Stávající a navrhované/prověřované dopravní stavby představují pro **klastr K2** extrémní zátěž. Území je poměrně hustě urbanizováno a nové dopravní stavby jsou situovány v těsné blízkosti intravilánů. Dosud klidové části území s vysokým potenciálem pro rekreaci by realizace nových dopravních staveb v navrhované podobě významně zatížila a potenciál nevratně zničila.

Řešené území je zároveň pod velkým tlakem na rozvoj bytové zástavby i rozvoj logistických areálů, saturuje neutěšenou bytovou problematiku metropole a je od něj očekávána funkce obytnosti území (kvality života) a rekreačního zázemí pro severní část metropole.

Krajina je již v současnosti citelně fragmentovaná, hustá síť nadzemního vedení významně poškozuje krajinný ráz území.

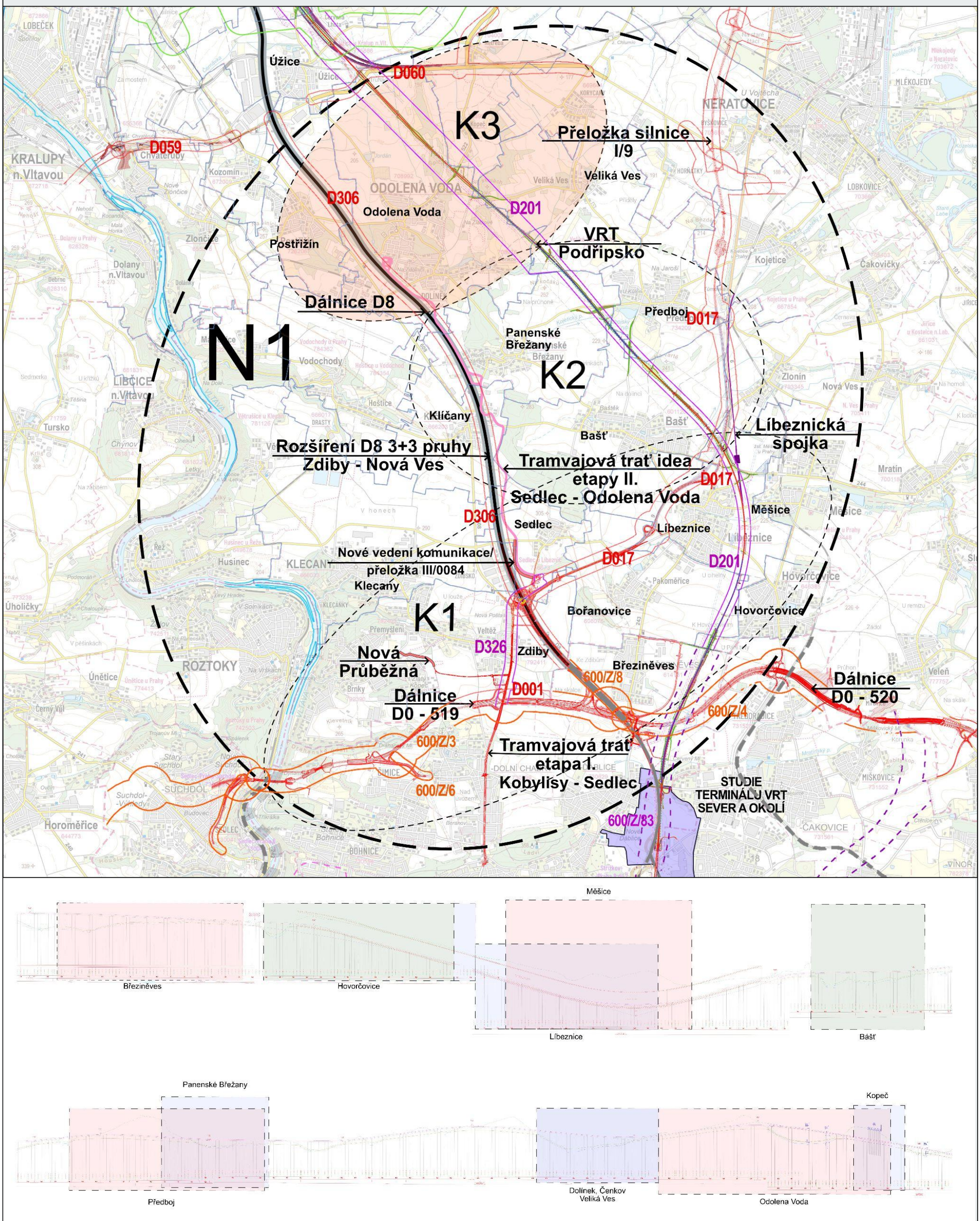
Cílem a smyslem pořízení ÚSRP je vyřešení těchto palčivých otázek. Požadavky na její zpracování jsou detailně specifikovány ve společné části tohoto dokumentu (Příloha č. 3 - Vstupní expertní podklad pro ÚSRP).

Stručná rekapitulace témat k řešení v rámci ÚSRP, vztahujících se k tomto klastru, je uvedena zde:

- citlivé začlenění stávající D8 (včetně jejího plánovaného rozšíření na 3+3 pruhy) do krajiny s realizací funkčních protihlukových zemních valů s funkčními doprovodnými vegetačními pásy všech prostorových etáží dřevin (stromy, keře);
- citlivé výškové začlenění VRT do krajiny a realizací funkčních protihlukových opatření (zemních valů, tunelového řešení) s funkčními doprovodnými vegetačními pásy všech prostorových etáží dřevin (stromy, keře);
- citlivé začlenění dalších připravovaných/prověřovaných dopravních staveb v území - tramvajová trať II.etapa Sedlec - Odolena Voda / Líbeznice, Líbeznická spojka, rozšíření I/9 - potřebná krajinářská opatření, prostupnost krajiny;
- redukce nadzemního vedení TI (kolektorové řešení ve vazbě na realizaci nových dopravních staveb a potřebě realizace důsledných krajinářských opatření) za účelem ochrany krajinného rázu území;
- důsledný respekt, ochrana a rozvoj stávajících cenných chráněných území a krajinného rázu území;
- rozvoj základní krajinné osy probíhající podél D8 od Prahy k Odolene Vodě a dále na sever;
- zajištění funkční prostupnosti přes liniové stavby pro člověka a ekosystémy;
- prověření územních dopadů Terminálu VRT Praha Sever na širší území severní části metropole (popř. zohlednění výstupů dopadové studie k terminálům na VRT Praha – Drážďany);
- realizace funkčních a velkorysých eliminačních, kompenzačních a adaptačních opatření v měřítku celého řešeného území.

KLASTR K3

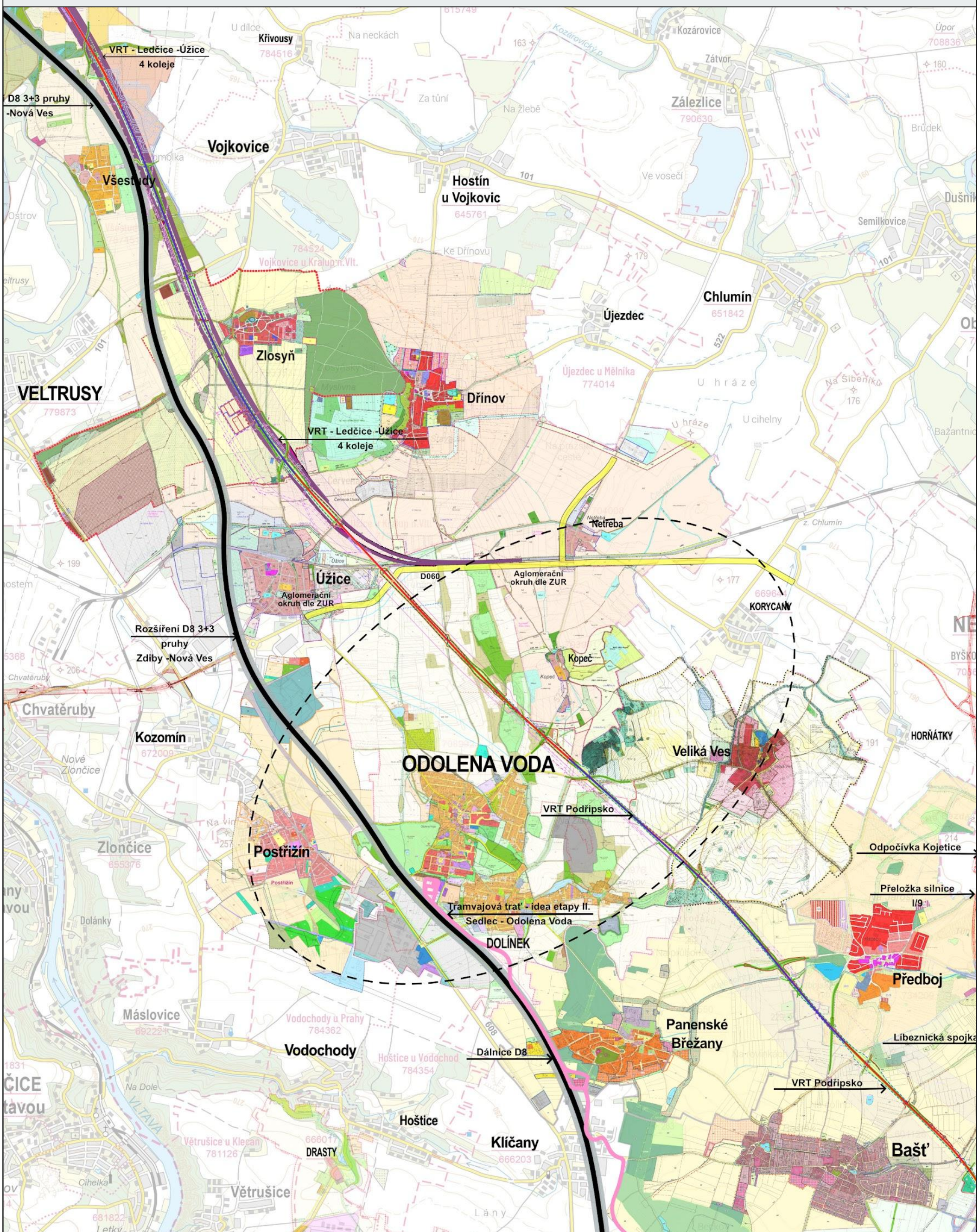
Území Klastru K3 je tvořeno katastry obcí **Odolena Voda, Veliká Ves, Postřižín.**
Situace řešeného území Klastru 3 zobrazuje aktuálně připravované/prověřované dopravní záměry.



KLASTR K3 - ŘEŠENÉ ÚZEMÍ A DOPRAVNÍ STAVBY A ZÁMĚRY

KORIDOR 8 SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

ÚZEMNÍ PLÁNY



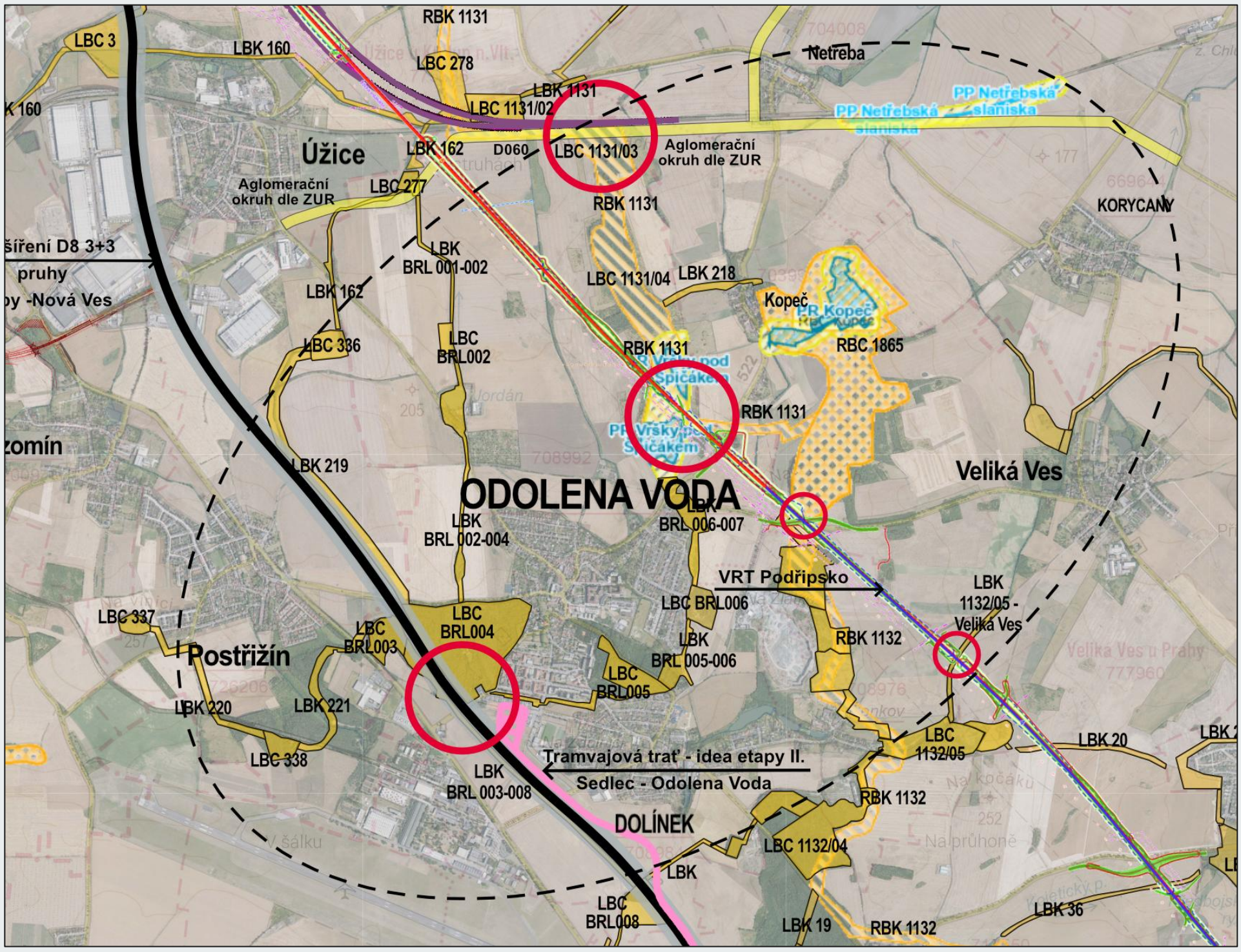
KLASTR K3 - ÚZEMNÍ PLÁNY

KORIDOR 8
SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

SWOT ANALÝZA ÚZEMÍ

HODNOTY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ	PROBLÉMY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ
• Hodnotnou krajinnou matrici zde představují drobné vrcholky sopečného původu mezi Odolenou Vodou a Velikou Vsí, které se táhnou severním směrem (PR Špičák, Na Skalách, PR Kopeč) • Další velmi hodnotné prvky představují háje vstupující do intravilánu Odoleny Vody (Malý a Velký Háj) a Postřižína • Území mezi Odolenou Vodou a Velikou Vsí je velmi křehké, harmonické, s vysokou krajinnou, ekologickou a rekreační hodnotou, kterou aktuálně částečně narušuje pouze lom Čenkov • Územím prochází několik vodotečí, nachází se zde menší vodní plochy (rybníky, tůně) • Pro území je typická kvalitní zemědělská půda • Území je klidné, s velkým potenciálem rekreace a minimem rušivých provozů (lom Čenkov) • Území je vysoce atraktivní pro Pražskou aglomeraci – tlak na obytnou zástavbu, tlak na komfort bydlení a rekreace • Krajina je středně prostupná, postupně dochází k obnově krajinných prvků • Urbanizace krajiny – rozrůstání sídel je intenzivní, ale dosud na hranici udržitelnosti a přijatelného měřítka	• Postřižín a Odolena Voda jsou intenzivně zatíženy dálnicí D8, která představuje bariéru v území a přivádí dopravní zátěž (hluk, exhalace), bez adekvátních protihlukových opatření (zemní valy s intenzivním vegetačním pásem všech vegetačních etáží dřevin) významně zatěžuje široké okolí, snižuje kvalitu života, je neatraktivní pro rekreační využití a jsou významnou prostorovou bariérou • Další plánované dopravní stavby představují extrémní zátěž do již velmi komplikovaného území – prostorová bariéra, hluk, emise, ztráta ekologických a rekreačních funkcí v krajině, poškození krajinného rázu a přírodních, kulturních a vizuálních hodnot území • Urbanizace krajiny - území s vysokou zátěží spojenou s tlakem na rozvoj obytné zástavby a navazujících služeb, dopravy, rozkládající původní struktury a vazby v sídlech i širším okolí • Zátěž území nadzemním vedením technické infrastruktury - síť nadzemního elektrického vedení degraduje vizuální hodnoty krajiny, představuje také prostorovou bariéru a poškozuje krajinný ráz, je limitem pro realizaci žádoucích krajinářských opatření v území • Malé množství rozptýlené krajinné vegetace, velké nečleněné půdní bloky
PŘÍLEŽITOSTI ÚZEMÍ ve vazbě na Územní studii regionu Podřipsko • Stabilizace a posílení území, v současnosti problematického a ohroženého, úpravou úrovně osazení VRT a jejího citlivého začlenění do struktury krajiny • Začlenění stávající D8 včetně plánovaného rozšíření na 3+3 pruhy do krajiny (eliminační, kompenzační a adaptační opatření s využitím přebytečné zeminy z nově budovaných dopravních staveb na tvorbu protihlukových zemních valů) tak, aby se území mezi dvěma dominantními infrastrukturami mohlo stát krajinou odpovídající budoucímu potenciálu celé severní metropolitní oblasti Prahy • Posílení krajinné vegetace v území • Lepší začlenění sídel do zemědělské krajiny (zelené pásy, humna) • Zvýšení prostupnosti krajiny (systém cest v krajině, obnova historických tras) • Zvýšení stability a ekologické hodnoty krajiny • Zvýšení rekreačního potenciálu • Rychlejší a efektivnější obsluha veřejnou hromadnou dopravou	RIZIKA A HROZBY V ÚZEMÍ ve vazbě na VRT • Významný zásah další liniové stavby do tohoto území – tvrdá dělící linie, cizorodý tvar a nepřiměřené měřítko vůči charakteru území • Současný návrh vedení trasy VRT představuje významné a nenávratné poškození krajinného rázu území (extrémní zářezy, extrémní násypy, novotvar nepřirozeného měřítka v území) • Odolena Voda se dostane do úzkého koridoru mezi dvěma liniovými stavbami, které představují prostorovou bariéru a přinesou hlukové zatížení • Další případnou provozní zátěž do území přinese plánovaná tramvaj Praha Kobylisy – Odolena Voda II.etapa (Sedlec - Odolena Voda) • Zásadní zásah do Územního systému ekologické stability (ÚSES) • Zvýšení neprostupnosti území - fragmentace krajiny, vznik úzkých, zbytkových ploch díky VRT • Poškození vodního režimu v území průchodem údolí se specifickým vodním režimem • Nepřiměřená hluková zátěž, trasování a navrhované výškové řešení VRT vychází pouze z dopravně mechanické analýzy území

KOLIZE LINIOVÝCH STAVEB S ÚSES



LEGENDA

ÚSES

- Nadregionální biocentra (NRBC)
- Nadregionální biokoridory (NRBK)
- Regionální biocentra (RBC)
- Regionální biokoridory (RBK)

Natura 2000

- Evropsky významné lokality (EVL)

Ostatní prvky OPK

- Chráněné druhy národního významu

Prvky ÚSES dle jednotlivých územních plánů obcí

- LBK LBC Biocentra a biokoridory dle ÚP

KOLIZE LINIOVÝCH STAVEB S ÚSES:

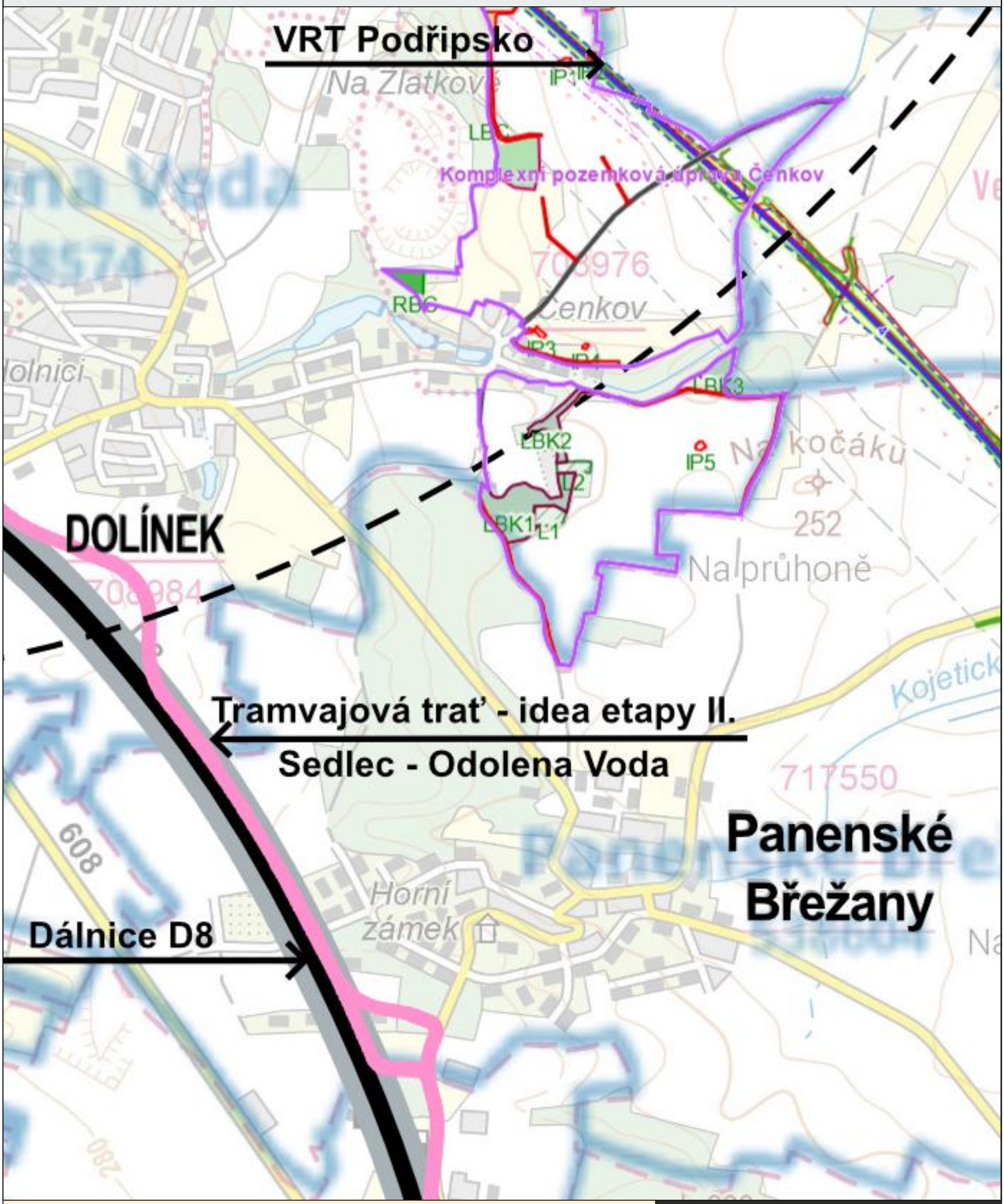
- Místo střetu s prvkem ÚSES

Odolena Voda:

- LBK 1132/05 - lokální biokoridor - VRT
- RBK 1132/07 - regionální biokoridor - VRT
- RBC 1865 - regionální biocentrum - VRT
- RBK 1131 - regionální biokoridor - VRT
- LBK BRL007 - lokální biokoridor - VRT
- LBC 1131/03 - lokální biocentrum - Aglomerační okruh
- LBK BRL003-BRL004 - D8 (ekodukt)

KOMPLEXNÍ POZEMKOVÉ ÚPRAVY - KOLIZE S DOPRAVNÍMI STAVBAMI

V katastru města Odolena Voda (k. ú. Čenkov) byly navrženy komplexní pozemkové úpravy, které nejsou zohledněny v návrhu připravovaných/prověřovaných dopravních liniových staveb, chybí návrh funkčních propojení území skrz tyto bariérové stavby.

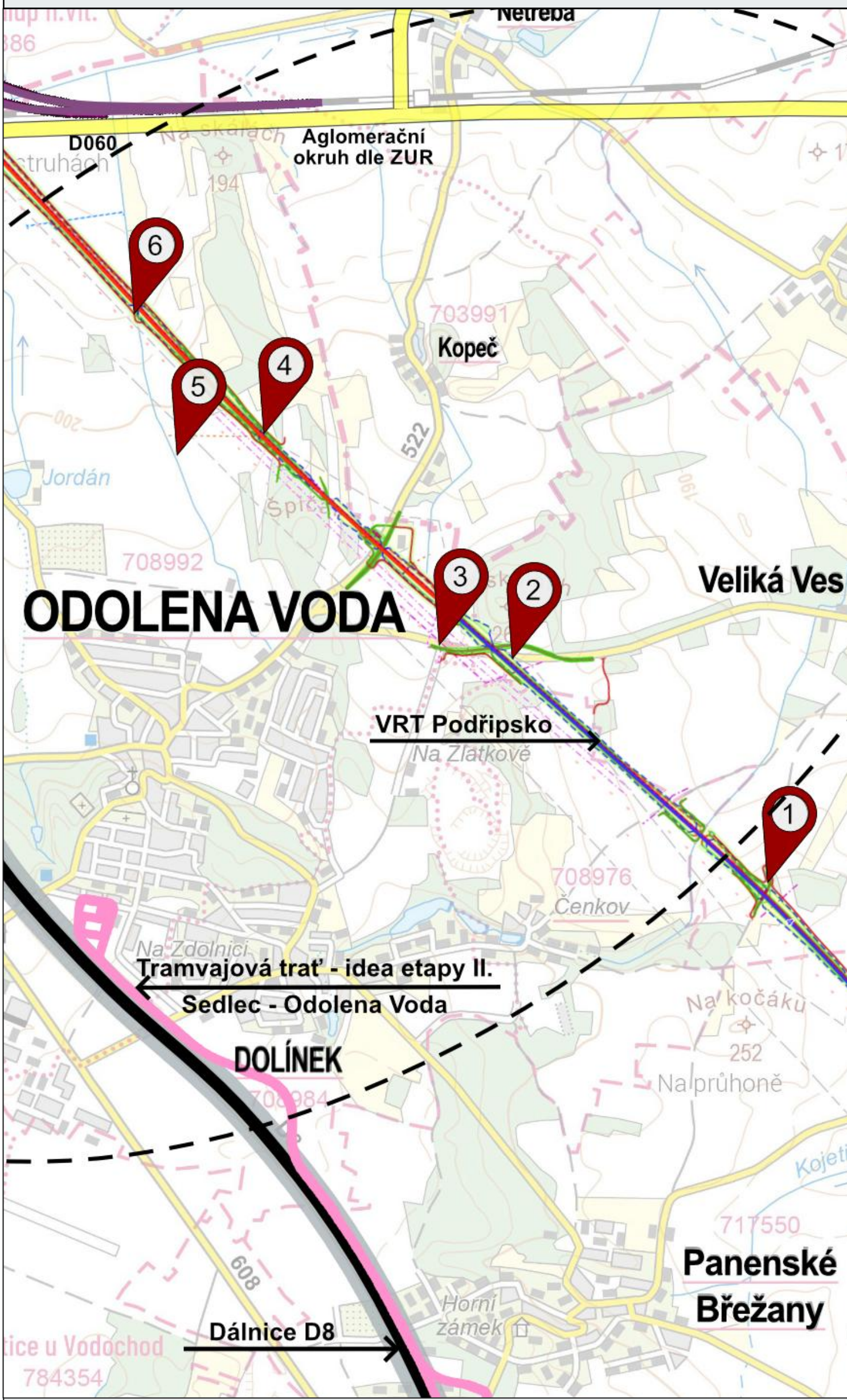


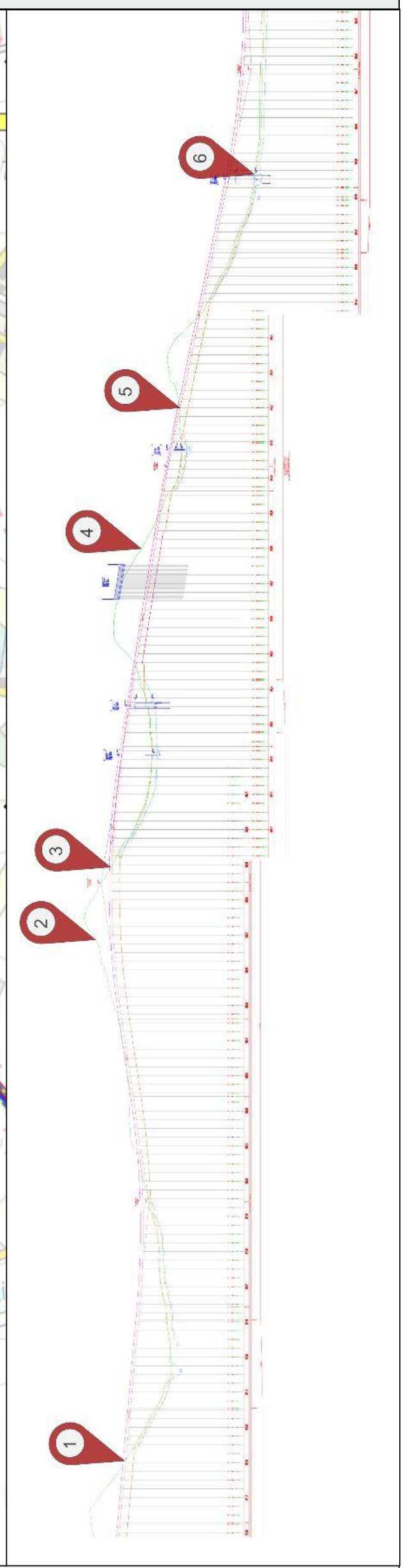
KLASTR K3 - KOMPLEXNÍ POZEMKOVÉ ÚPRAVY - KOLIZE S DOPRAVNÍMI STAVBAMI

KORIDOR 8
SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

TERÉNNÍ PRŮZKUM EXPERTNÍHO TÝMU

V rámci terénního průzkumu byla vytipována strategická místa pro pořízení fotografií. Ty byly následně doplněny o vedení jednotlivých připravovaných/prověřovaných dopravních záměrů (zde zejména VRT) pro přiblížení dopadů připravovaných/prověřovaných staveb na dotčené území.





Lokalizace charakteristických míst průzkumných zastavení - fotografií

KLASTR K3 - TERÉNNÍ PRŮZKUM - LOKALIZACE

KORIDOR 8
SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ

Krajina v tomto území je více zvlněná, objevují se zde drobné vrcholky sopečného původu, které vytvářejí terénní předěl na spojnici Odolena Voda - Veliká Ves a rozdělují mělkou pánev táhnoucí se k Labi. Tyto nevelké, ale dynamické modelace jsou doprovázeny hodnotnou krajinnou vegetací. Členitý reliéf dále pokračuje soustavou malých kopců a protáhlých hřebínků od vrcholu Na Skalách severním směrem, podobně od vrcholku Špičák severním směrem. Mezi těmito krajinnými osami se nachází přírodní rezervace sopečného původu Kopeč, kde se vyskytují společenstva teplomilných trávníků a vzácných/ohrožených druhů rostlin. Dva lesní klíny vstupují do intravilánu Odoleny Vody ze západu a východu (Velký a Malý háj), drobnější háj, kterým vedla historická obchodní stezka do Drážďan, přiléhá k Postřižínu. Území mezi Odolenou Vodou a Velikou Vsí je velmi křehké, harmonické, s vysokou krajinnou, ekologickou a rekreační hodnotou, kterou aktuálně částečně narušuje pouze lom Čenkov a všudypřítomný šum z dálnice D8.

Klastr K3 je charakterizován vysokou koncentrací dopravních staveb a záměrů v řešeném území: Stávající dálnice D8 je plánována rozšířit na 3+3 pruhy, trasa VRT Podřipsko, aglomerační okruh a prodloužení trasy tramvaje z Kobylis přes Sedlec následně patrně do Odolene Vody.

VRT v současném návrhu územím prochází kombinací vysokých náspů (až 10,5 m) a dramatických zářezů (až 9 m). Trasa VRT v otevřené krajině vytvoří cizorodý prvek nepřirozeného měřítka (násyp), následně se dramaticky zařízne do krajiny sopečných vrcholků. Oba jevy budou mít významný negativní dopad na krajinný ráz, prostupnost krajiny, ekologické funkce krajiny. V otevřených partiích pak hluk bude intenzivně zatěžovat blízká sídla, čímž negativně zasáhne do kvality života obyvatel, negativně ovlivní rekreační využitelnost krajiny a sníží cenu nemovitostí.

VÝSTUPY TERÉNNÍHO PRŮZKUMU VE VYBRANÝCH LOKALITÁCH

ZASTAVENÍ K3-01 (21,2 km VRT)

- Křehká lokalita Na Skřivanech - trasa VRT protíná cenné území, dosud bez rušivých vlivů, velmi ceněné místními obyvateli. Prochází zde pěší trasy mezi Odolenou Vodou, Velikou Vsí a Předbojem.
- Malebná, poměrně prostupná krajina s velkým rekreačním potenciálem, vysokou ekologickou i estetickou hodnotou. Trasa VRT toto území protne a významným způsobem jej negativně ovlivní - zvýší hlukovou zátěž, naruší prostupnost a poškodí krajinný ráz.

Pohled severní: násyp dosáhne výšky až 10,5 m, jižním směrem se pak VRT zařezává do vrcholku Na Skřivanech až do hloubky 9 m.

ZASTAVENÍ K3-02 (22,8 km VRT)

- Místo pod vrcholem Na Skalách je terénní vyvýšenina – počátek malých sopečných vrcholků s hodnotnou krajinnou vegetací. Tyto vrcholky ukončují táhlou, mírně ukloněnou rovinu zemědělské půdy ve velkých blocích. Trasa VRT v otevřené krajině vytvoří cizorodý prvek nepřirozeného měřítka (násyp), následně se dramaticky zařízne do krajiny sopečných vrcholků. Oba tyto jevy budou mít významný negativní dopad na krajinný ráz, prostupnost a ekologické funkce krajiny. V otevřené partii pak bude hluk intenzivně zatěžovat blízká sídla.

Pohled jižní: trase se postupně z úrovně terénu zvedne do násypu až 3 m, který bude exponovaný v dálkových pohledech.

ZASTAVENÍ K3-03 (22,9 km VRT)

- Křižovatka pod lomem Čenkov, výhled na drobné vrcholky sopečného původu s hodnotnou krajinnou vegetací a PR Kopeč, rekreační oblast pro blízká sídla.
- Trasa VRT se zde dramaticky zařízne do vrcholu Na Skalách, směrem na sever pak přejde do vysokého náspu. Oba jevy budou mít významný negativní dopad na krajinný ráz, prostupnost krajiny, ekologické funkce krajiny a v otevřené partii pak hluk bude intenzivně zatěžovat blízká sídla.

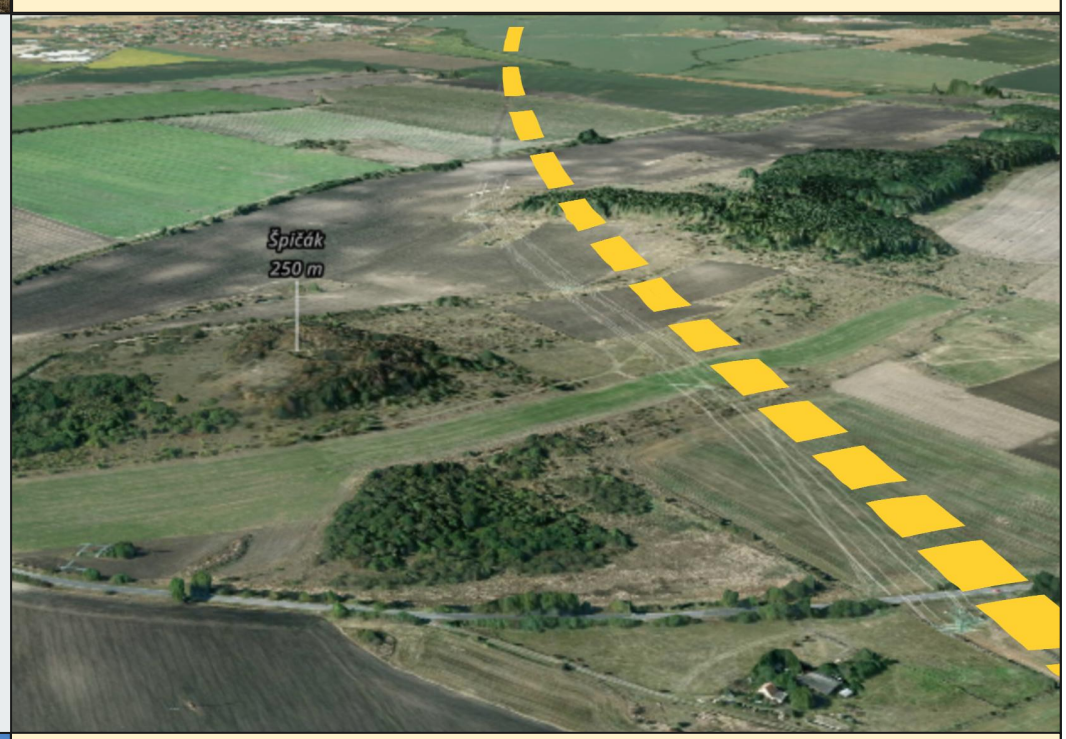
Pohled východní: Trasa VRT se zařezává do vrcholu Na Skalách až 7,9 m hluboko, pak pokračuje severně na násypu až 9 m vysoké. Bude představovat cizorodý prvek nepřiměřeného měřítka a významnou bariéru v území. Hluk se bude šířit krajinou až do blízkých sídel, což bude znamenat negativní zásah do kvality života obyvatel i negativní dopad na rekreační využitelnost krajiny.

ZASTAVENÍ K3-04 (23,8 km VRT)

- Místo křížení VRT s unikátní lokalitou drobných sopečných vrcholků PR Špičák mezi Odolenou Vodou a PR Kopeč. Jedná se o cennou lokalitu, velmi křehkou, rekreační zázemí Odolene Vody, Kopče a Veliké Vsi.
- Trasa VRT se zde necitlivě zařezává do centra přírodní rezervace, kterou dělí vedví, čímž způsobí její zánik a zničí území cenné z hlediska krajinného rázu, ekologické stability i rekreačního potenciálu a obratnosti území.
- Trasa je navržena v hlubokém zářezu 8,5 m, přemostěném ekoduktem, který však navrženou devastaci nemůže v žádném případě sanovat.

POHLED severní: trasa VRT je navržena v zářezu hlubokém 8,5m, navazuje násyp přes 3m vysoký a následně zářez lesnatým vrcholkem o hloubce 6,7 m.

POHLED z ptačí perspektivy: trasa VRT rozřízne cenné území přírodní rezervace a rekreačního zázemí na dvě části, čímž způsobí devastaci území.



ZASTAVENÍ K3-05 (24,2 km VRT)

- Údolnice Odolenského potoka v široce otevřené zemědělské krajině. Od východu je lemovaná pásem drobných vrcholků sopečného původu s hodnotnou krajinnou vegetací. Rekreační zázemí Odoleny Vody, Kopče a Veliké Vsi.
- Trasa VRT se zde dramaticky zařízne do vrcholů Špičák a Na Skalách, směrem na sever pak přejde do vysokého náspu. Oba jevy budou mít významný negativní dopad na krajinný ráz, prostupnost krajiny, ekologické funkce krajiny a v otevřené partii pak hluk bude intenzivně zatěžovat blízká sídla.

POHLED východní: trasa VRT je zde navržena v zářezu 6,7 m (VRT se zařezává do vrcholu Špičák). V otevřené krajině pak pokračuje na násypu vysokém až 5 m. Tento cizorodý prvek nepřiměřeného měřítka zásadně poškodí krajinný ráz a bude představovat významnou bariéru v území. Hluk se bude šířit krajinou až do blízkých sídel (negativní zásah do kvality života obyvatel, negativní dopad na rekreační využitelnost krajiny).

POHLED jižní: trasa VRT přejde postupně z náspu vysokého až 9 m do zářezu až 7,9 m vrcholem Na Skalách, čímž významným způsobem poškodí krajinný ráz území a bude významnou bariéru v území. Hluk se bude šířit krajinou až do blízkých sídel a bude mít negativní zásah do kvality života obyvatel, negativní dopad na rekreační využitelnost krajiny).

ZASTAVENÍ K3-06 (24,85 km VRT)

- Místo křížení VRT s Odolenským potokem. Okolí je tvořeno široce otevřenou zemědělskou krajinou, která je od východu lemovaná pásem drobných vrcholků sopečného původu s hodnotnou krajinnou vegetací. Rekreační zázemí Odoleny Vody, Kopče a Veliké Vsi.

- Trasa VRT je zde vedena na vysokém náspu (až 7,5 m), exponovaném v dálkových pohledech. Násep bude představovat cizorodý prvek nepřiměřeného měřítka a významnou bariéru v území. Hluk se bude šířit krajinou až do blízkých sídel a negativně zasáhne do kvality života obyvatel, do rekreační využitelnost krajiny a jejích ekologických funkcí.

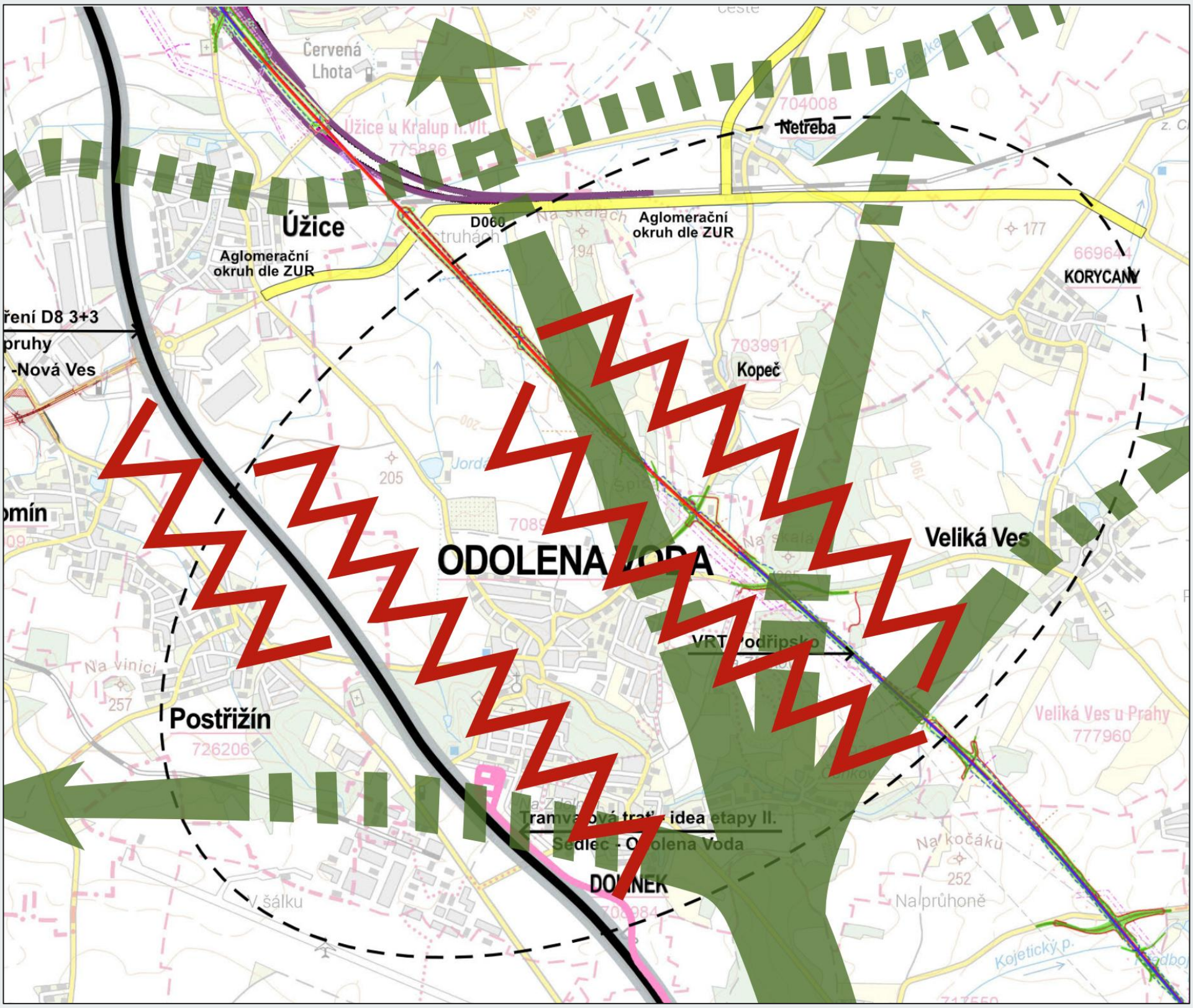
POHLED severní: trasa VRT je vedena na náspu vysokém až 7,5 m, který bude mít zásadní negativní vliv v širším území (viz výše)

POHLED východní: trasa VRT je vedena na náspu vysokém až 7,5 m, který bude mít zásadní negativní vliv v širším území (viz výše).

PROBLÉMOVÁ MAPA

Problémová mapa znázorňuje hlavní problémy území v kontextu stávajících a připravovaných/prověřovaných dopravních liniových staveb dle aktuálních technických podkladů.

Situace zároveň zobrazuje základní koncepční možnosti práce s krajinou a osídlením, které je nezbytné důsledně prověřovat s cílem v maximální možné míře eliminovat a kompenzovat negativní vlivy.



LEGENDA

Znázorňuje nejproblematičtější místa vztahu VRT a D8 k osídlení a částečně i ke krajině. Nejvíc je třeba zaměřit se na už tak ohrožené město Odolena Voda, které je ze západu uzavřeno dálnicí D8 a z východu trasou VRT. Město bude uvězněno mezi dvěma liniovými stavbami a dvěma intenzivními zdroji hluku, bariérami průchodnosti územím. S hlukem a částečně též omezením prostupnosti se již nyní potýká Postřižín (D8) a výhledově potká stejný osud Velikou Ves (VRT).

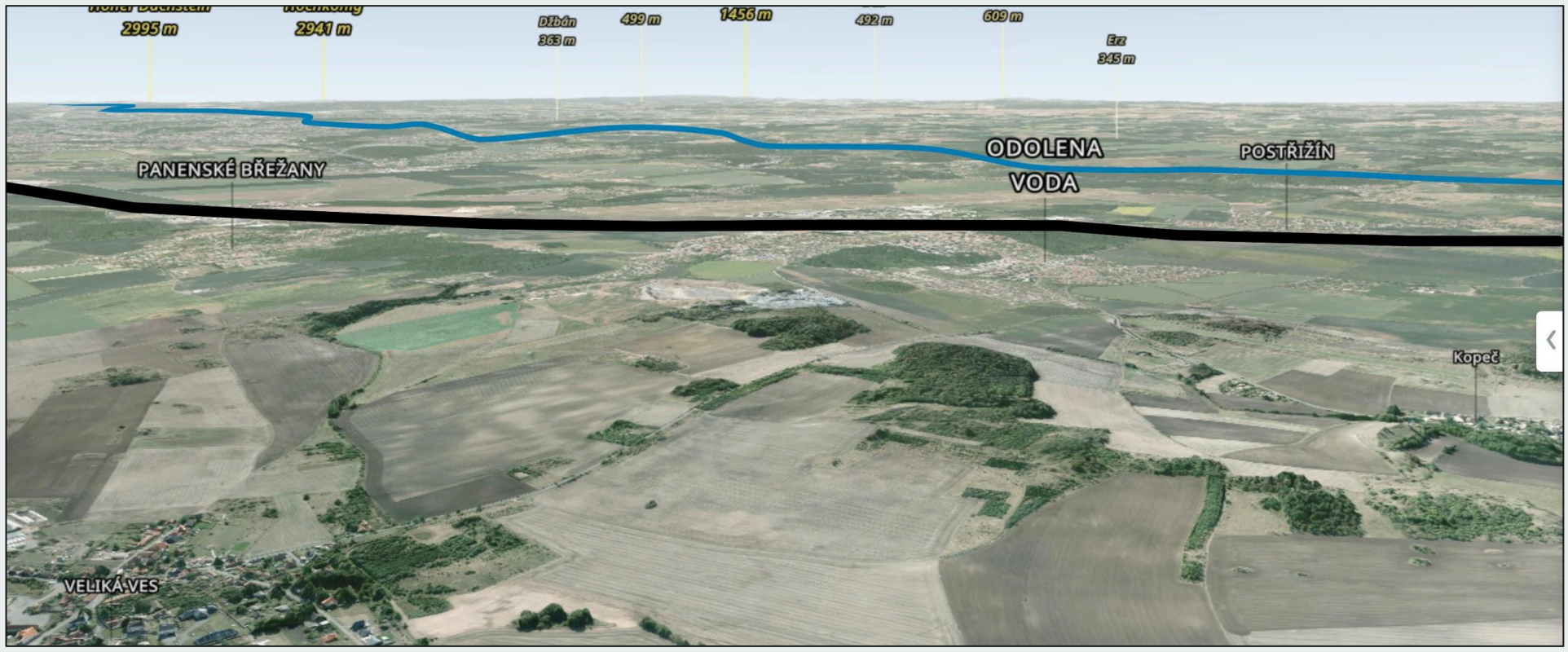
Naznačuje hlavní linie krajinné matrice v území. Stávající pás lesních ploch a z něj vybíhající drobné krajinné prvky vytvářejí základ potenciální budoucí stabilní krajinné struktury. Vzhledem k radikálnímu zásahu VRT do navazující krajiny a sídel je nezbytné se již nyní zabývat rozvojem jeho potenciálu a prověřovat možnosti širších rekreačně-komunikačních propojení.

Linie krajinné matrice jsou dopravními stavbami i technickou infrastrukturou příčně protínány a tím pádem fragmentovány bez náznaku záměru kompenzačních napojení.

STÁVAJÍCÍ STAV, RIZIKA A POTENCIÁL

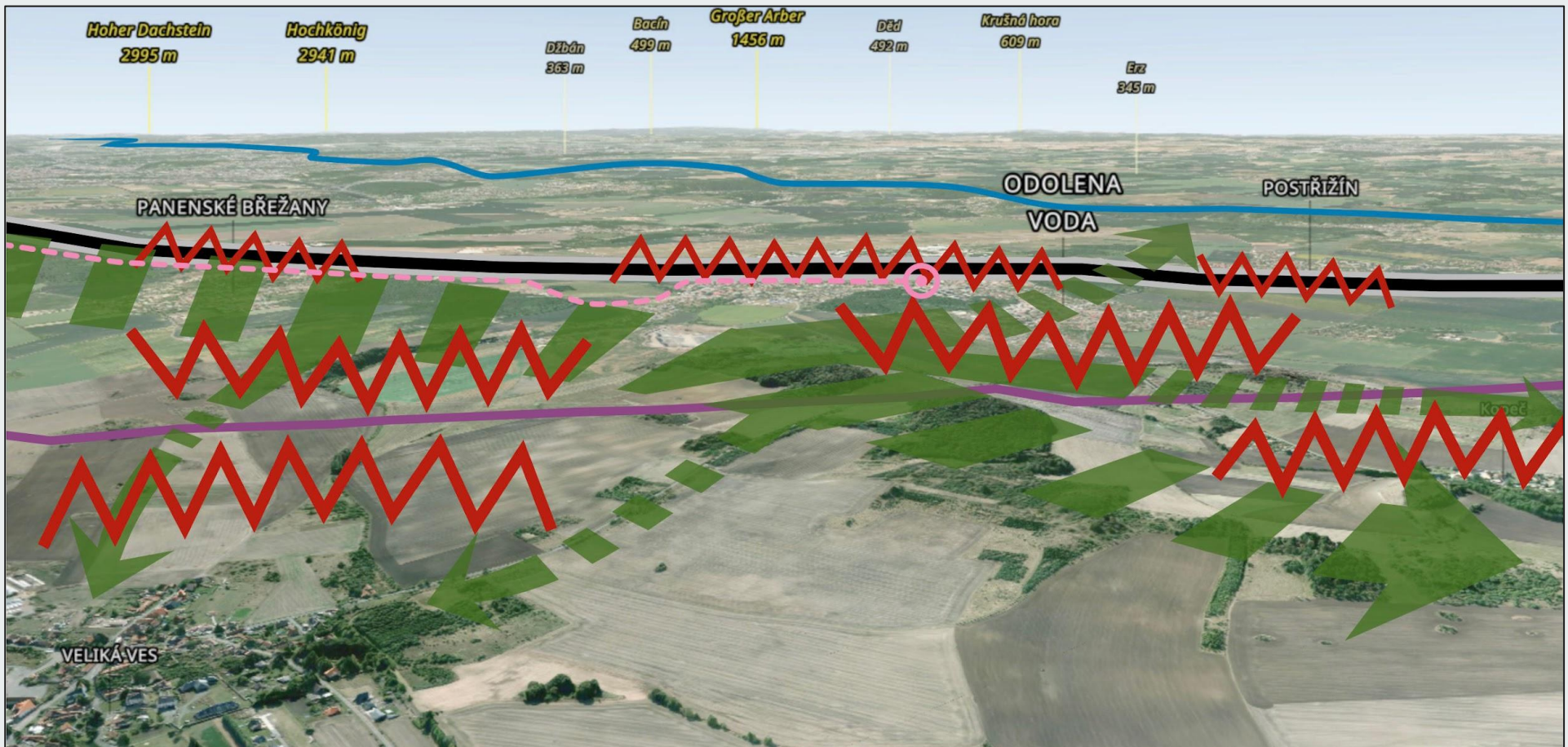
STÁVAJÍCÍ STAV

Krajina mezi Postřižínem, Odolenou Vodou a Velikou Vsí je členitá. Částečně zasahuje do závěru Zdibské plošiny, která se následně láme do mírně nakloněné a jemně zvlněné roviny směrem k Labi. V ose sídel mezi Odolenou Vodou a Velikou Vsí se nachází další terénní předěl, tvořený soustavou drobných vrcholků sopečného původu, které se táhnou severním směrem. Podél zlomu Zdibské plošiny se táhnou lesní plochy, které představují potenciál rekreační zelené linie severně od Prahy. Z nich vybíhají drobné krajinné prvky, tvořící potenciál krajinné matrice severní a východním směrem. Stávající dopravní zátěž v této části území představuje přetížená dálnice D8 a II/608.



RIZIKA

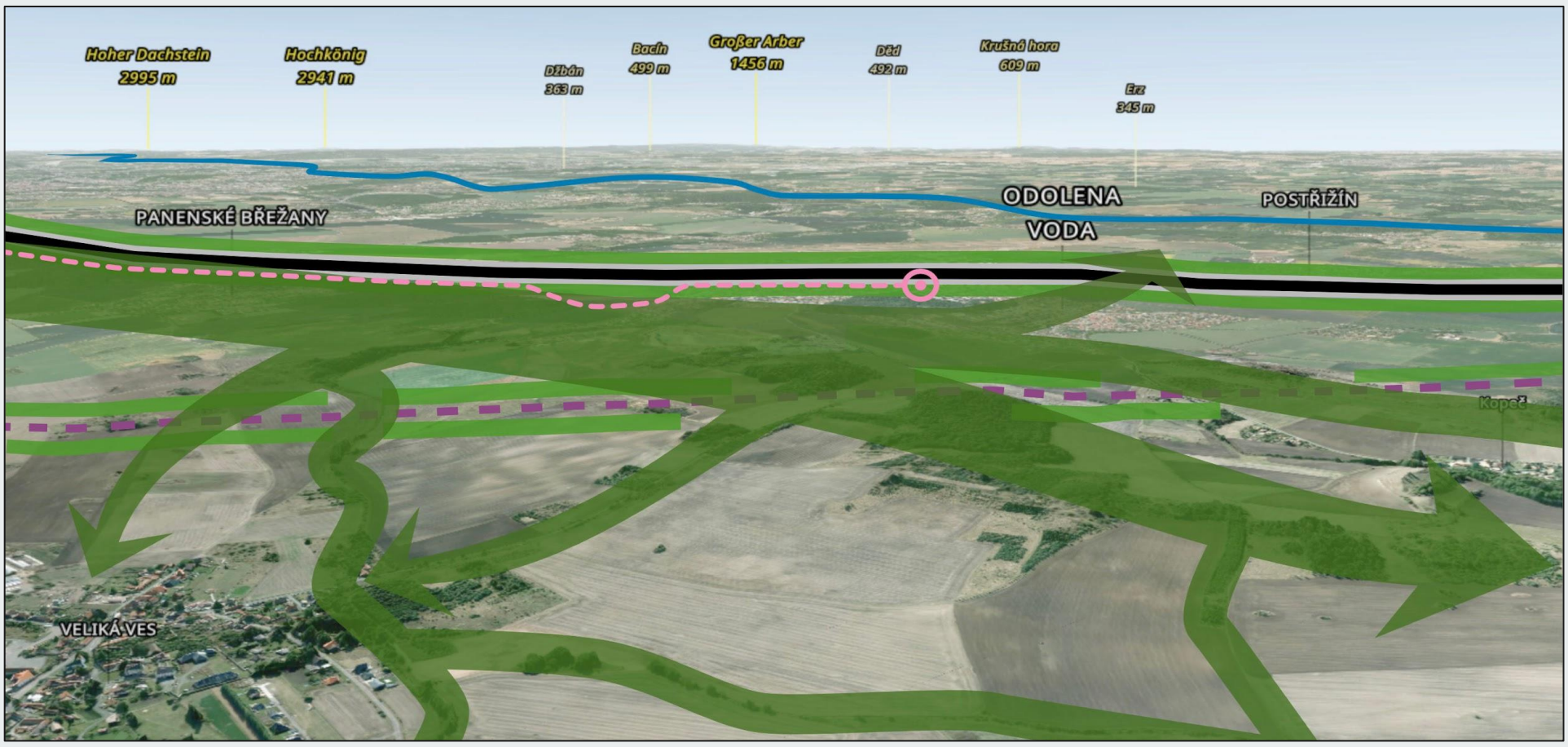
Při necitlivém začlenění VRT do krajiny dojde k dominantnímu působení výrazné infrastrukturní stavby na krajinu, zejména pokud bude realizováno navrhované vedení trati na vyvýšených náspech (až 10,5 m) a v dramatických zářezech (až 9,5 m). Zcela zásadní dopad bude mít realizace navrženého usazení VRT v území na stávající sídla a kvalitu života v nich – zátěž hlukem, vizuální exponovanost stavby, omezení prostupnosti i rekreační atraktivity krajiny.



STÁVAJÍCÍ STAV, RIZIKA A POTENCIÁL

POTENCIÁL

Při lepším začlenění VRT do krajiny, jejím ohleduplným technickým průběhem vůči současnému terénu (snížení náspů, tunelová řešení) a realizaci navazujících krajinářských a ekologických opatření může dojít k posílení vyznění krajinného rámce zelené linie na zlomu Zdibské plošiny a z ní vybíhajících drobných krajinných prvků, tvořících potenciál krajinné matrice. Tím by došlo k její stabilizaci a následnému využití jako rekreačního zázemí regionu včetně Prahy.



LEGENDA

- základní linie krajinné matrice
- chybějící propojení krajinných prvků - krajinné matrice
- krajinářská eliminační, kompenzační a adaptační opatření (schematicky)
- významná zátěž území hlukem / poškození krajinného rázu
- krajinná osa - řeka Vltava

DOPRAVA - SILNICE

- současná D8 (2+2 pruhy)
- rozšíření D8 na 3 + 3 pruhy

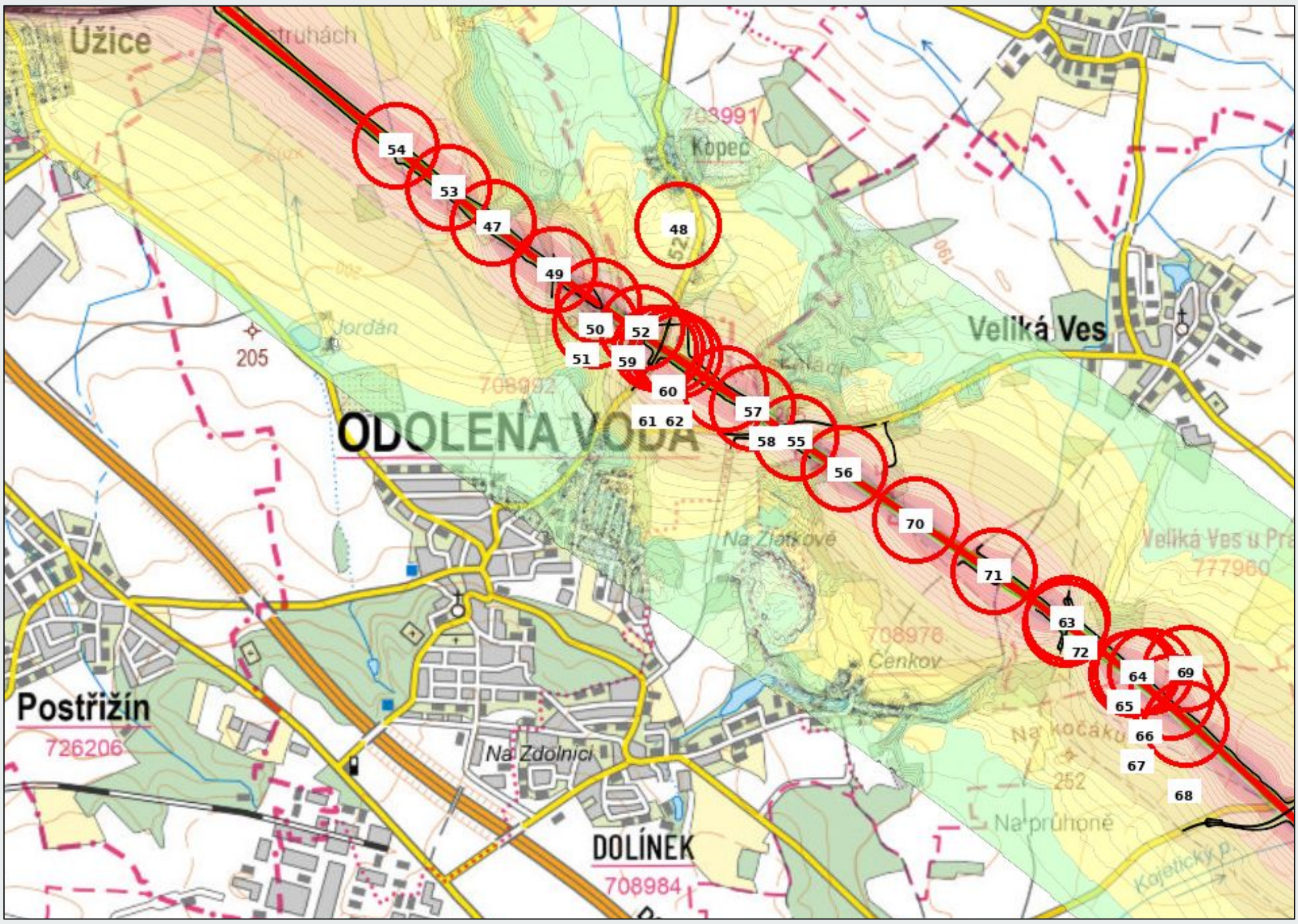
DOPRAVA - ŽELEZNICE

- navržená trasa VRT Podřipsko
- upravený výškový průběh trasy VRT Podřipsko

DOPRAVA - TRAMVAJ

- idea prodloužení tramvajové tratě Sedlec - Odolena Voda

PŘIPOMÍNKY K ZÁMĚRU VRT Z PORTÁLU GOBEC



K záměru realizace VRT Podřipsko byly na online portálu GOBEC pro území klastru K3 a souvisejícího uplatněny připomínky ze strany veřejnosti a dotčených samospráv. Nejvíce mezi respondenty rezonovala tato témata:

- zrušení prostupnosti krajiny pro člověka i zvěř, požadavek ohleduplné úrovně osazení VRT, tunelového řešení, ekoduktů, pěších propojení a navazujících krajinářských opatření (krajinná vegetace, izolační zeleň)
- zrušení propojení obcí pěšími trasami, trasy s kvalitní krajinnou vegetací (biokoridor, součást ÚSES) mezi Panenskými Břežany, Předbojem, Velikou Vsí, Odolenou Vodou a Kopčí
- obava z hluku zatěžujícího intravilány Odoleny Vody, Kopče, Panenských Břežan
- obava ze synergie hluku z VRT a D8 (Odolena Voda), hluk D8 (Postřižín), požadavek na odhlučnění, úpravu trasy, technická opatření
- významné poškození krajiny a kvalitní krajinné vegetace vrcholků Na Skalách, Špičák, Kopeč
- požadavek na zřízení příměstských vlaků

Zároveň se v připomínkách opakují následující požadavky, zejména ze strany dotčených samospráv:

- dodržení hlukových limitů dle WHO
  - usnesení města Odolena Voda: https://drive.google.com/file/d/1OL6Hfkc6S0JM7BK-_d3gAVz2uGaUUfGP/view?usp=drive_link
  - usnesení obce Veliká Ves: https://drive.google.com/file/d/12IPJSr70okpOCyfm5Tg3W_lxks94OznJ/view?usp=drive_link
  - usnesení obce Postřižín: https://drive.google.com/file/d/1yveNac17tLBmOu4TmD-LgEmkSKa65nG4/view?usp=drive_link
- požadavek na synergické posouzení stavby VRT s ostatními dopravními v katastrech samospráv
- požadavek na prověření komplexních pozemkových úprav vyvolaných stavebním záměrem VRT, ve spolupráci všech zúčastněných (samosprávy a majitelé, SŽ, ŘSD, SPÚ)
- eliminační, kompenzační a adaptační opatření u dálnice D8 a VRT Podřipsko je jedno ze zadání Územní studie regionu Podřipsko ve Středočeském kraji pořizované Krajským úřadem Středočeského kraje z vlastního podnětu – viz přijaté usnesení Rady Středočeského kraje č. 151-29/2024/RK ze dne 22. 8. 2024
- Územní studie Pražského metropolitního regionu pořizovaná MMR ve spolupráci s Prahou Hl. m a Středočeským krajem. Hotova je analytická část, finalizuje se návrhová část. Registrace se předpokládá 2Q/2025. Řešena je i oblast kolem dálnice D8 a VRT Podřipsko, pracuje se zde s tématy jako voda, krajina, prostupnost území atd.
- práce s daty z husté monitorovací sítě, která sleduje kvalitu ovzduší ve 22 obcích kolem dálnice D8 a připravované VRT Podřipsko (projekt na www.cleanaird8.cz). Data z měření jsou na vyžádání k dispozici.

ZÁVĚR - KLASTR K3

Stávající a navrhované dopravní stavby představují pro **klastr K3** extrémní zátěž. Území je poměrně hustě urbanizováno a nové dopravní stavby stávající sídla doslova obklíčí. Dosud klidové části území s vysokým potenciálem pro rekreaci by realizace nových dopravních staveb v navrhované podobě významně zatížila a potenciál nevratně zničila.

Řešené území je zároveň pod velkým tlakem na rozvoj bytové zástavby, saturuje neutěšenou bytovou problematiku metropole a je od něj očekávána funkce obytnosti území (kvality života) a rekreačního zázemí pro severní část metropole.

Krajina je již v současnosti citelně fragmentovaná, hustá síť nadzemního vedení významně poškozuje krajinný ráz území.

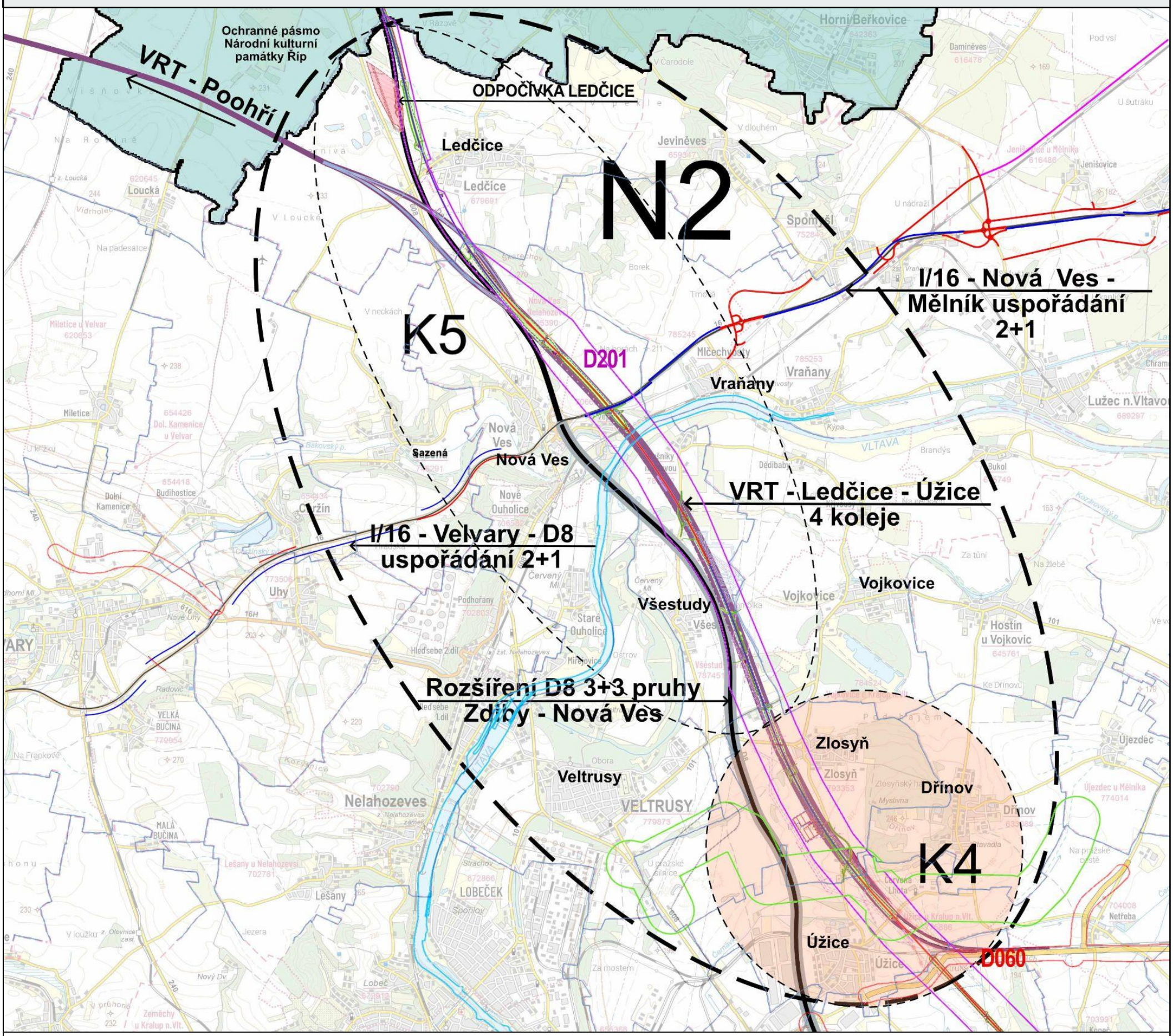
Cílem a smyslem pořízení ÚSRP je vyřešení těchto palčivých otázek. Požadavky na její zpracování jsou detailně specifikovány ve společné části tohoto dokumentu (Příloha č. 3 - Vstupní expertní podklad pro ÚSRP).

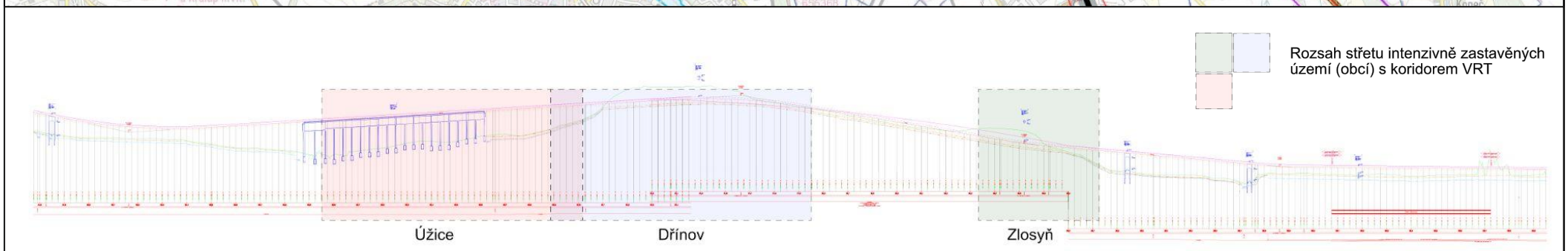
Stručná rekapitulace témat k řešení v rámci ÚSRP, vztahujících se k tomto klastru, je uvedena zde:

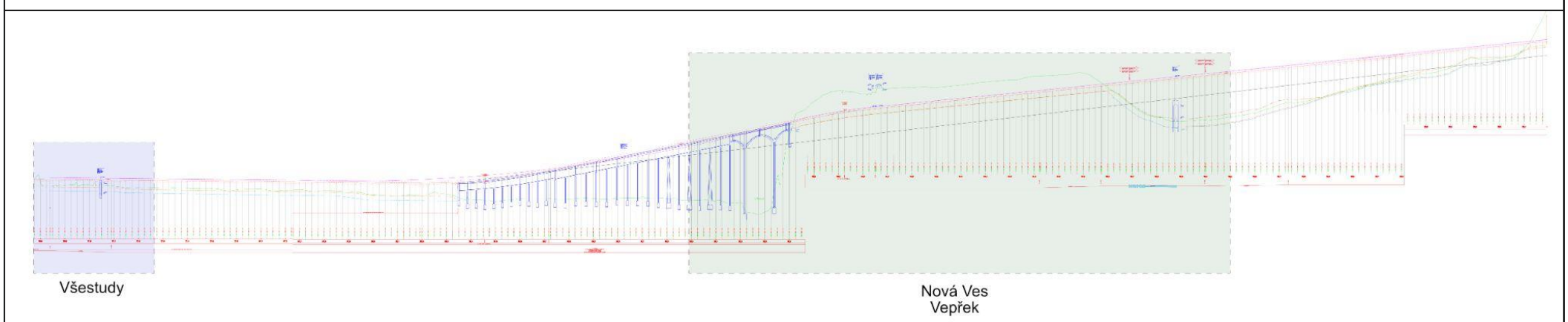
- citlivé začlenění stávající D8 (včetně jejího plánovaného rozšíření na 3+3 pruhy) do krajiny s realizací funkčních protihlukových zemních valů s funkčními doprovodnými vegetačními pásy všech prostorových etáží dřevin (stromy, keře);
- citlivé výškové začlenění VRT do krajiny a realizací funkčních protihlukových opatření (zemních valů, tunelového řešení) s funkčními doprovodnými vegetačními pásy všech prostorových etáží dřevin (stromy, keře);
- citlivé začlenění dalších dopravních staveb v území - tramvajová trať II.etapa Sedlec - Odolena Voda, Aglomerační okruh - potřebná krajinářská opatření, prostupnost krajiny;
- redukce nadzemního vedení TI (kolektorové řešení ve vazbě na realizaci nových dopravních staveb a potřebě realizace důsledných krajinářských opatření) za účelem ochrany krajinného rázu území;
- důsledný respekt, ochrana a rozvoj stávajících cenných chráněných území a krajinného rázu území;
- rozvoj základní krajinné osy probíhající podél D8 od Prahy k Odolene Vodě a dále na sever;
- zajištění funkční prostupnosti přes liniové stavby pro člověka a ekosystémy;
- prověření územních dopadů Terminálu VRT Praha Sever na širší území severní části metropole (popř. zohlednění výstupů dopadové studie k terminálům na VRT Praha – Drážďany);
- realizace funkčních a velkorysých eliminačních, kompenzačních a adaptačních opatření v měřítku celého řešeného území.

KLASTR K4

Území Klastru K4 je tvořeno katastry obcí **Úžice, Dřínov, Zlosyň.**
Situace řešeného území Klastru 4 zobrazuje aktuálně připravované/prověřované dopravní záměry.



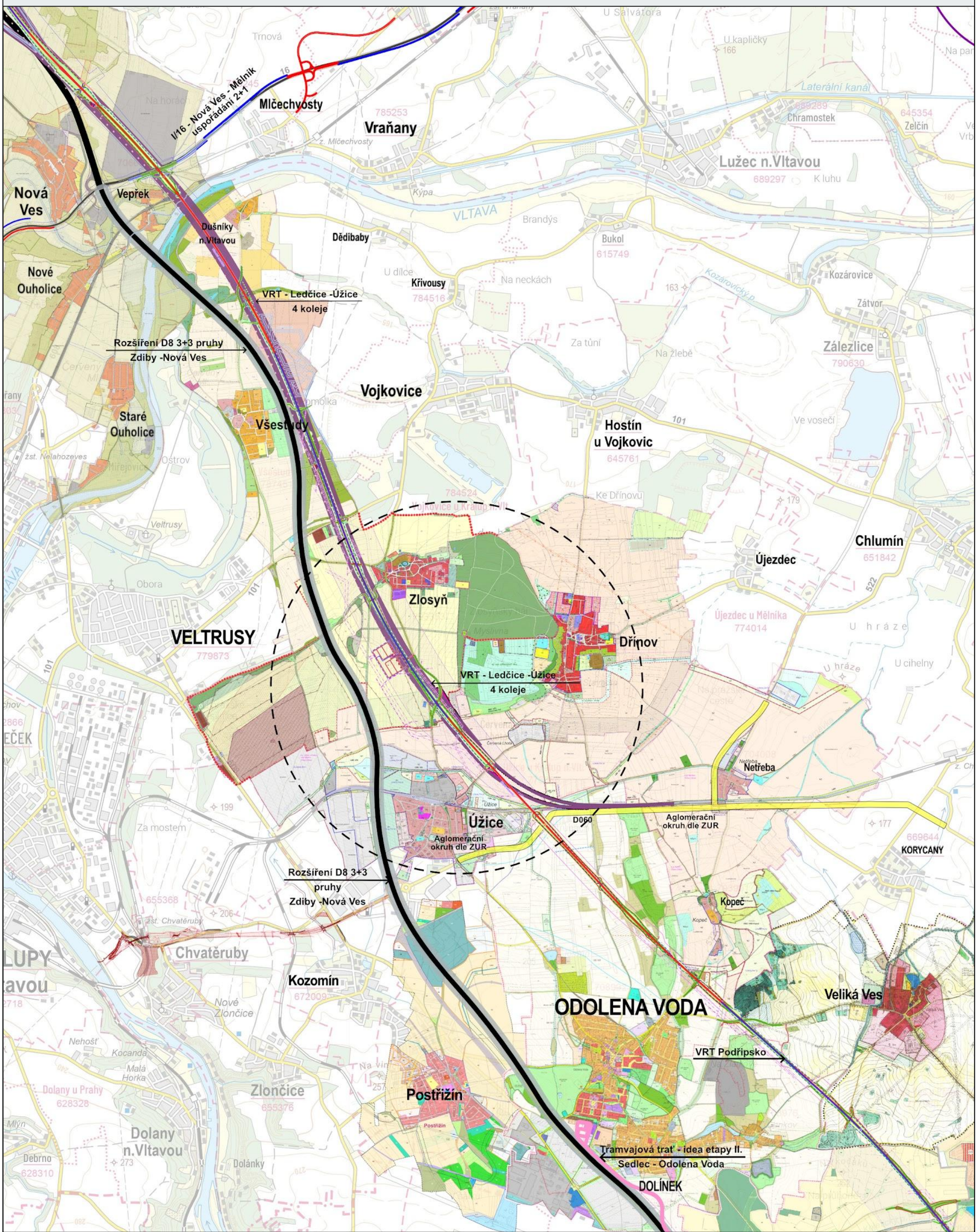




KLASTR K4 - ŘEŠENÉ ÚZEMÍ A DOPRAVNÍ STAVBY A ZÁMĚRY

KORIDOR 8 SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

ÚZEMNÍ PLÁNY



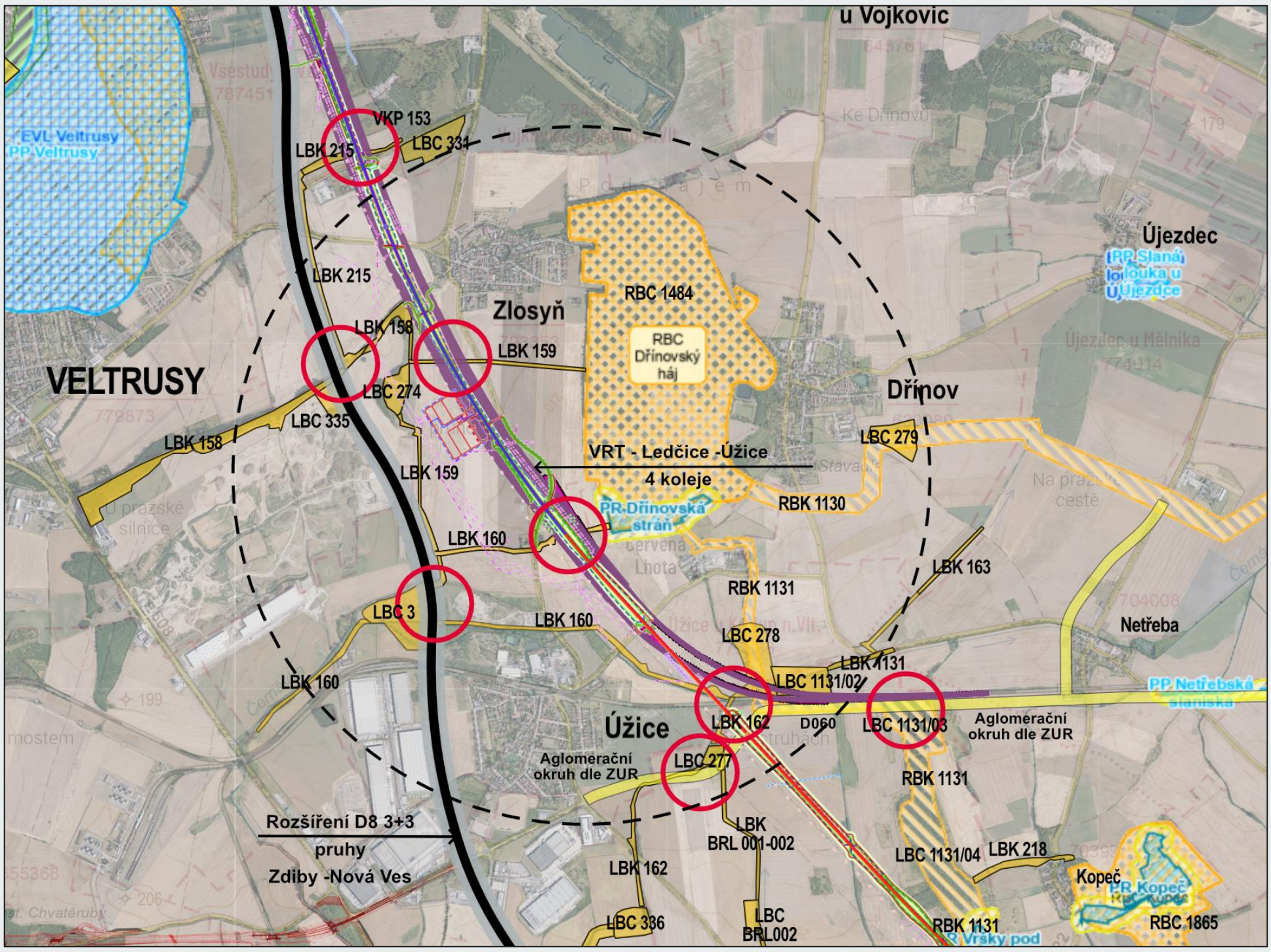
KLASTR K4 - ÚZEMNÍ PLÁNY

KORIDOR 8
SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

SWOT ANALÝZA ÚZEMÍ

HODNOTY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ	PROBLÉMY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ
• Krajinná dominanta - vrch Dřínov se specifickou flórou • PR Dřínovská stráň • Četné vodní toky a vodní plochy (po těžbě písku) • Hodnotné drobné krajinné prvky formované tokem Vltavy (pozůstatky meandrů) • Říční sedimenty písků • Kvalitní zemědělská půda • Hodnotný navazující krajinný rámec (sopečné skalky a lesní porosty u Odoleny Vody, navazující z jihu k řešenému území, lužní porosty podél Vltavy včetně Veltruského zámeckého přírodně krajinářského parku)	• Průběh D8 bez adekvátních protihlukových opatření (zemní valy s intenzivním vegetačním pásem všech vegetačních etáží dřevin) významně zatěžuje široké okolí, snižuje kvalitu života D8 a další stávající přetížené dopravní tahy jsou významnou prostorovou bariérou • Území s vysokou zátěží spojenou s tlakem na rozvoj obytné zástavby, skladovacích ploch, navazujících služeb a dopravy, které rozkládají původní struktury a vazby v sídlech i širším okolí a poškozují krajinný ráz a obytnou hodnotu krajiny • Zátěž území hustou sítí nadzemního vedení technické infrastruktury, která degraduje vizuální hodnoty krajiny, představuje prostorovou bariéru, poškozuje krajinný ráz a limituje realizaci žádoucích krajinářských opatření v území • Nedostatečná ochrana sídel před nežádoucími vnějšími vlivy (hluk, exhalace), sídla nejsou kvalitně usazena do krajiny • Malá prostupnost krajiny • Povrchová těžba písku • Nedostatek krajinné vegetace v zemědělských plochách (velké půdní bloky)
PŘÍLEŽITOSTI ÚZEMÍ ve vazbě na Územní studii regionu Podřipsko • Stabilizace a posílení území, v současnosti problematického a ohroženého, úpravou výškového průběhu trasy VRT a jejím citlivým začlenění do struktury krajiny začleněním stávající D8 (včetně plánovaného rozšíření na 3+3 pruhy) do krajiny • Eliminační, kompenzační a adaptační opatření s využitím přebytečné zeminy z nově budovaných dopravních staveb na tvorbu protihlukových zemních valů kolem již existující D8 • Ochrana obytnosti území, lidského zdraví a krajinných hodnot • Zlepšení kvality života v regionu • Posílení krajinné vegetace v území • Lepší začlenění sídel do zemědělské krajiny (zelené pásy, humna) • Zvýšení prostupnosti krajiny (systém cest v krajině, obnova historických tras) • Zvýšení stability a ekologické hodnoty krajiny • Zvýšení rekreačního potenciálu • Rychlejší a efektivnější obsluha veřejnou hromadnou dopravou • Pro realizaci protihlukových prvků a krajinářských eliminačních, kompenzačních a adaptačních opatření využít i přetrasování dosud nezaložených prvků ÚSES (v případě Dřínova RBK. 1130b, LBK. 163 a LBC. 279) do souběhu s nezakrytou částí VRT a propojení s tratí 092, aby prvky ÚSES sloužily nejen k ochraně přírody, ale i lidí, bydlících v jejich okolí	RIZIKA A HROZBY V ÚZEMÍ ve vazbě na VRT • Významný zásah liniové stavby do tohoto území – tvrdá dělící linie, cizorodý tvar a nepřiměřené měřítko vůči charakteru území • Významné a nenávratné poškození krajinného rázu území (extrémní zářezy, extrémní násypy, novotvar nepřirozeného měřítka v území) • Objemná stavba trafostanice v exponovaném místě pohledového horizontu před PR Dřínovská stráň • Zásadní zásah do Územního systému ekologické stability (ÚSES) • Další zvýšení neprostupnosti území • Fragmentace krajiny, vznik úzkých, zbytkových ploch • Poškození vodního režimu v území průchodem údolí se specifickým vodním režimem • Nepřiměřená hluková zátěž - trasování a navrhované výškové řešení VRT vychází pouze z dopravně mechanické analýzy území • Synergické působení zátěže spolu s D8, aglomeračním okruhem (hluk, fragmentace, neprostupnost) • Degradace hodnot krajiny, znehodnocení cen nemovitostí

KOLIZE LINIOVÝCH STAVEB S ÚSES



LEGENDA

ÚSES

- Nadregionální biocentra (NRBC)
- Nadregionální biokoridory (NRBK)
- Regionální biocentra (RBC)
- Regionální biokoridory (RBK)

Natura 2000

- Evropsky významné lokality (EVL)

Ostatní prvky OPK

- Chráněné druhy národního významu

Prvky ÚSES dle jednotlivých územních plánů obcí

- LBK / LBC — Biocentra a biokoridory dle ÚP

KOLIZE LINIOVÝCH STAVEB S ÚSES:

- Místo střetu s prvkem ÚSES

Úžice:

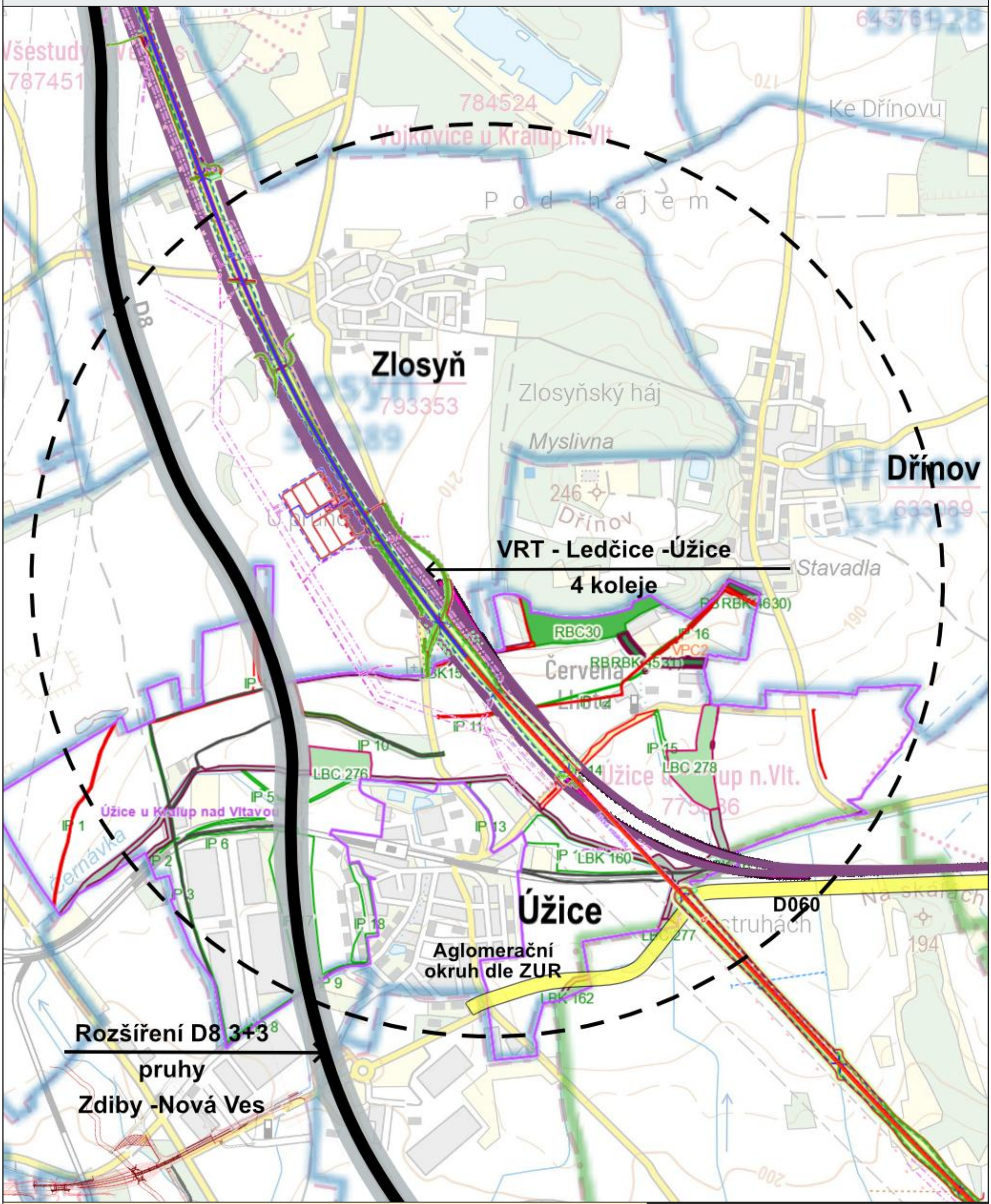
- LBK 162 - lokální biokoridor - VRT, Aglomerační okruh
- LBC 277 - lokální biocentrum - Aglomerační okruh
- LBK 160 - lokální biokoridor - VRT, D8
- LBK BRL 001-002 - lokální biokoridor - Aglomerační okruh
- RBK 1131 - regionální biokoridor - Aglomerační okruh

Zlosyň:

- LBK 159 - lokální biokoridor - VRT
- LBK 215 - lokální biokoridor - VRT
- LBK 158 - lokální biokoridor - D8

KOMPLEXNÍ POZEMKOVÉ ÚPRAVY - KOLIZE S DOPRAVNÍMI STAVBAMI

V katastru obce Úžice byly navrženy komplexní pozemkové úpravy, které nejsou zohledněny v návrhu připravovaných/prověřovaných dopravních liniových staveb, chybí návrh funkčních propojení území skrz tyto bariérové stavby.

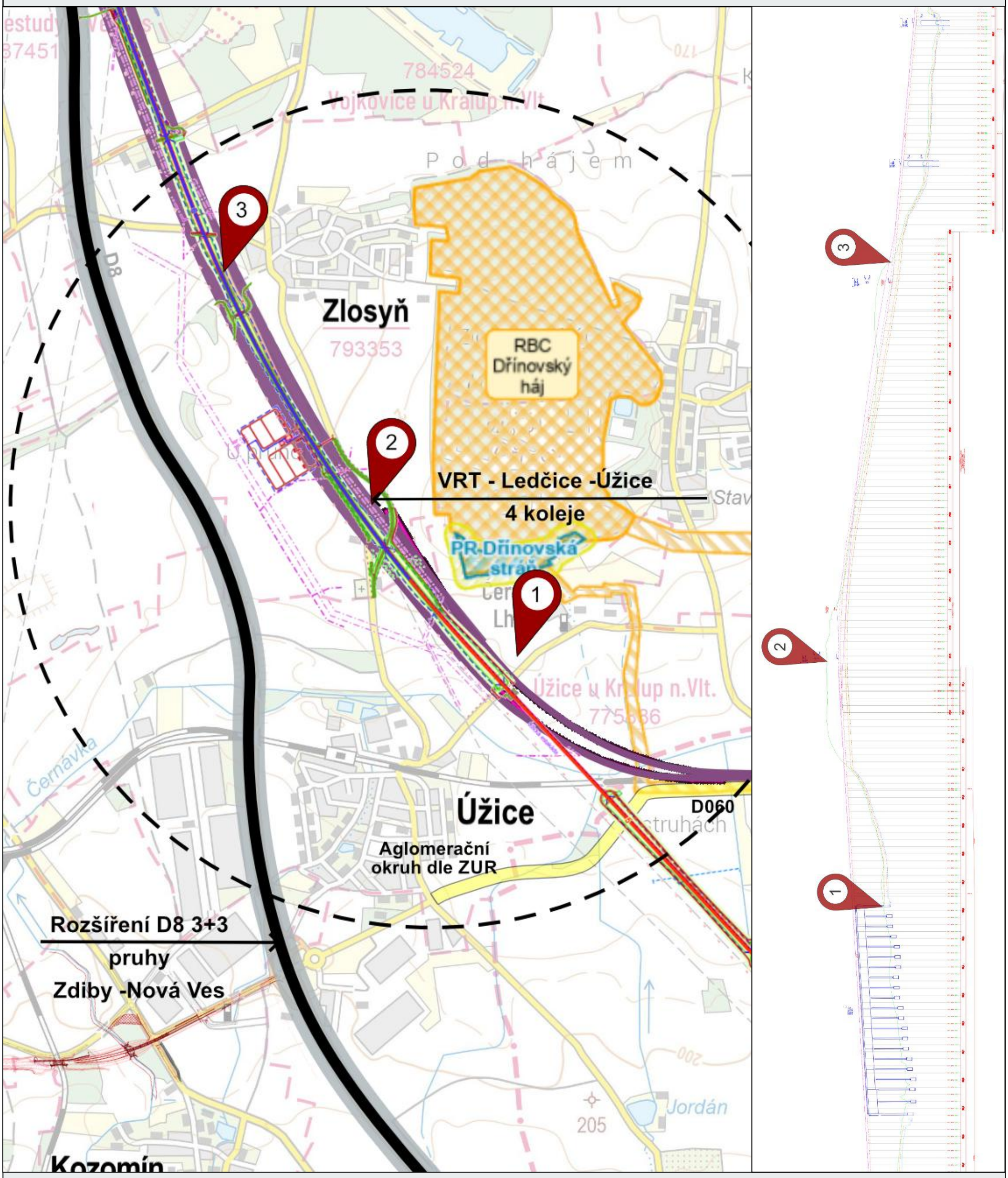


KLASTR K4 - KOMPLEXNÍ POZEMKOVÉ ÚPRAVY - KOLIZE S DOPRAVNÍMI STAVBAMI

KORIDOR 8
SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

TERÉNNÍ PRŮZKUM EXPERTNÍHO TÝMU

V rámci terénního průzkumu byla vytipována strategická místa pro pořízení fotografií. Ty byly následně doplněny o vedení jednotlivých připravovaných/prověřovaných dopravních záměrů (zde zejména VRT) pro přiblížení dopadů připravovaných/prověřovaných staveb na dotčené území.



Lokalizace charakteristických míst průzkumných zastavení - fotografií

KLASTR K4 - TERÉNNÍ PRŮZKUM - LOKALIZACE

KORIDOR 8
SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ

Charakter krajiny klastru K4 je formován řekou Vltavou. Existující drobné krajinné prvky jsou pozůstatky meandrování toku. Dnes tvoří křehkou strukturou drobné mozaikovité krajinné vegetace, která je nesouvislá - a to díky intenzivnímu zemědělství s velkými, nečleněnými půdními bloky a velkoplošné těžbě písku. Krajinnou dominantou tohoto území je rozsáhlá náhorní vrcholová plošina vrchu Dřínov se specifickou vegetací (PR Dřínovská stráň). Pod Dřínovem se sbíhá množství drobných vodních toků, směřujících do povodí Labe a jeho soutoku s Vltavou.

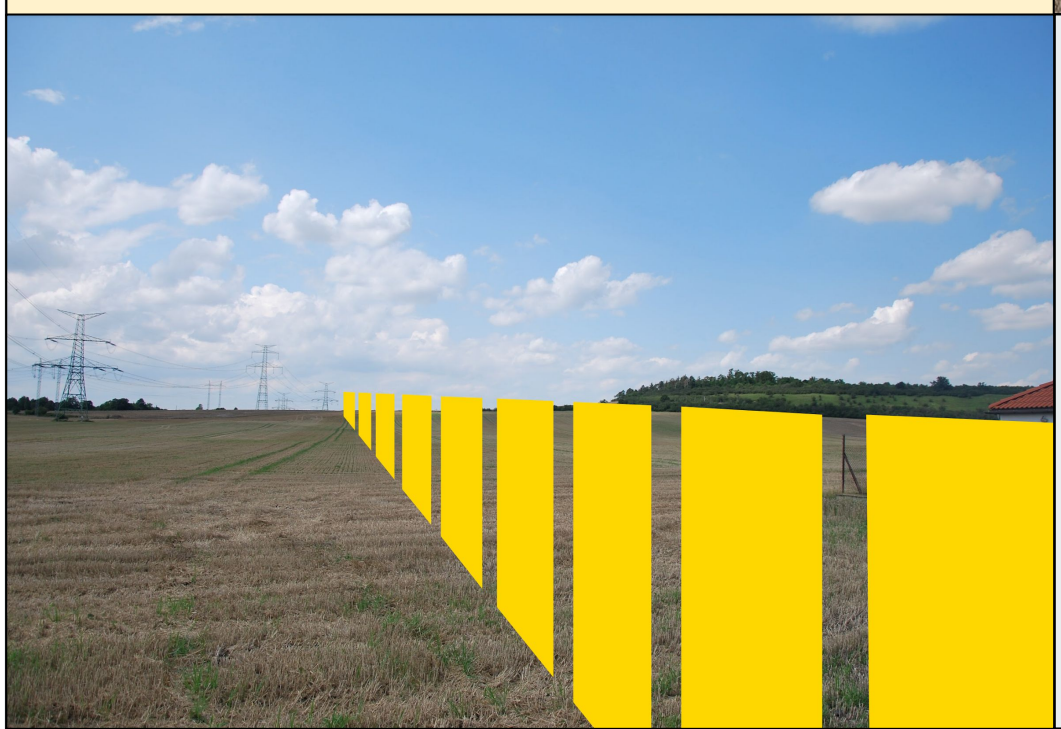
V současnosti je toto území intenzivně zatíženo liniovou stavbou dálnice D8 a velmi hustou sítí tras nadzemního vedení technické infrastruktury. Dalším negativem je masivní rozvoj skladovacích hal v oblasti Úžic, v dálkových pohledech se negativně uplatňuje i průmyslová zóna Kralup nad Vltavou. Rozvoj pískoven podél D8 představuje další hrozbu exploatace území. Výhledově však může nabídnout potenciál rekreační oblasti, povede-li se odhlučnění dopravní stavby.

V tomto území se potkává několik zcela zásadních dopravních záměrů: plánované rozšíření D8 (3 + 3 pruhy), nová liniová stavba VRT Podřipsko a prověřovaná VRT Poohří a Aglomerační okruh Prahy. Tyto záměry ve své synergii mohou dotčené území zcela zdevastovat. Konkrétní detail provedení těchto dopravních záměrů bude mít na dotčené území zcela zásadní vliv, který se projeví ve všech parametrech života.

VÝSTUPY TERÉNNÍHO PRŮZKUMU VE VYBRANÝCH LOKALITÁCH

ZASTAVENÍ K4-01

- Jedná se o kritické místo v kontextu obce Úžice, železničního koridoru Kralupy-Neratovice, plánovaného Aglomeračního okruhu Prahy a dalších stávajících silničních komunikací.
- Otevřená rovina, citlivá vůči jakékoliv formě liniové stavby, která se zde v každém případě významně propíše. Navržené řešení vedení trasy VRT na pilotech ve výšce 10-11 m je pro dané území devastační z hlediska jeho obyvatelnosti i krajinného rázu.
- Velké riziko šíření hluku.
- Bez zásadní úpravy výškového průběhu VRT je nereálné eliminovat negativní dopad stavby na celé území, a to jak v otázce obytnosti, krajinného rázu, tak ekologických funkcí.



▲ **POHLED jižní:** zde je navrhováno vedení VRT na pilotech ve výšce 10-11 m nad současným terénem, bude se zde dále negativně uplatňovat Aglomerační okruh Prahy

◀ **POHLED severní:** zde je navrhován násyp výšky 10 m, který se postupně mění na horizontu v zářez hluboký 4-5 m, exponovaný v dálkových pohledech - významné poškození krajinného rázu území

ZASTAVENÍ K4-02

- Těleso VRT je zde na horizontu (na úpatí kopce Dřínova) vedeno v zářezu, který je velmi exponovaný v dálkových pohledech.
- Negativní zásah do území je dále umocněn situováním objemné trafostanice (220 x 350 m), která má silně negativní vliv na krajinný ráz.
- Trasa VRT se zde výrazně přibližuje k D8. Mezi liniovými stavbami vzniká úzký, obtížně využitelný koridor, zatížený hlukem a sevřený mezi bariérami, což komplikuje smysluplné využití tohoto prostoru.

▲ **POHLED jižní:** zde je navrhován zářez hluboký 5 m

◀ **POHLED severní:** zde je navrhován zářez hluboký 5 m, který se postupně vynořuje na terén a vyústí bezprostředně u zástavby obce Zlosyň. Vlevo v hlubší části zářezu je navržen objemný objekt trafostanice o rozměrech 220 x 350 m. Dále je zde navržena přeložka komunikace včetně terénní úpravy v exponovaném místě (není zakresleno).

ZASTAVENÍ K4-03

- Těleso VRT je zde vedeno v zářezu, který je velmi exponovaný v dálkových pohledech (na úpatí kopce Dřínova). Zásah do území je dále akcentován situováním objemné trafostanice (220 x 350 m), jež představuje silný zásah do krajinného rázu.
- Vedení trasy VRT v zářezu u obce Zlosyň je žádoucí, přesto je blízkost VRT a obce hrozbou, a proto jsou zde ochranná a kompenzační opatření podstatná (hluk, optické vazby).
- Trasa VRT se zde výrazně přibližuje k D8. Mezi liniovými stavbami vzniká úzký, obtížně využitelný koridor, zatížený hlukem a sevřený mezi bariérami, což komplikuje smysluplného využití tohoto prostoru.
- Současná neřešená hluková zátěž z D8 (obec položena nad D8) bude umocněna synergií s hlukem z VRT.

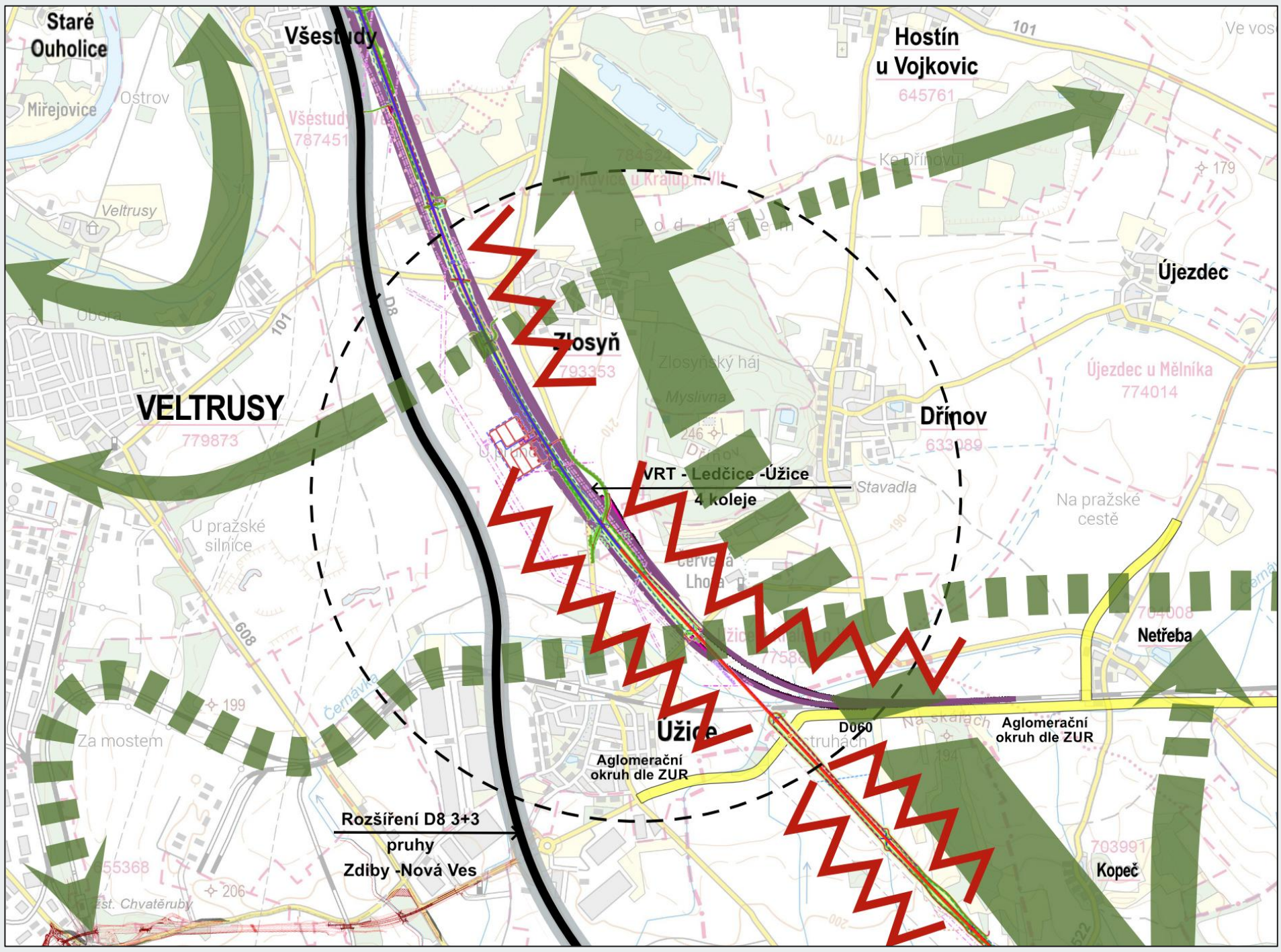
▲ **POHLED jižní:** zde je navržen zářez hluboký 0,7 - 5m, vpravo se uplatňuje objemný objekt trafostanice o rozměrech 220 x 350 m v exponovaném pohledovém místě

◀ **POHLED severní:** zde je navržen násyp vysoký až 7,9 m

PROBLÉMOVÁ MAPA

Problémová mapa znázorňuje hlavní problémy území v kontextu stávajících a připravovaných/prověřovaných dopravních liniových staveb dle aktuálních technických podkladů.

Situace zároveň zobrazuje základní koncepční možnosti práce s krajinou a osídlením, které je nezbytné důsledně prověřovat s cílem v maximální možné míře eliminovat a kompenzovat negativní vlivy.



LEGENDA

Nejproblematičtější místa vztahu VRT a dalších liniových staveb k osídlení a ke krajině. Nejohroženější jsou obce v těsné blízkosti dopravních staveb, zejména obec Úžice, která se dostává do dramatického sevření mnoha dopravních staveb.

V tomto klastru jsou zvýrazněny hlavní linie krajinné matrice, tvořené pásy krajinných prvků ve směru S–J, které vedou od metropole Prahy po Odolenu Vodu, s náznaky vazeb přes Dřínov dále na sever. Ve směru V–Z jsou patrné další linie, korespondující s formováním říční krajiny kolem Vltavy (formování meandrováním řeky).

Linie krajinné matrice jsou dopravními stavbami i technickou infrastrukturou příčně protínány a tím pádem fragmentovány bez náznaku záměru kompenzačních napojení.

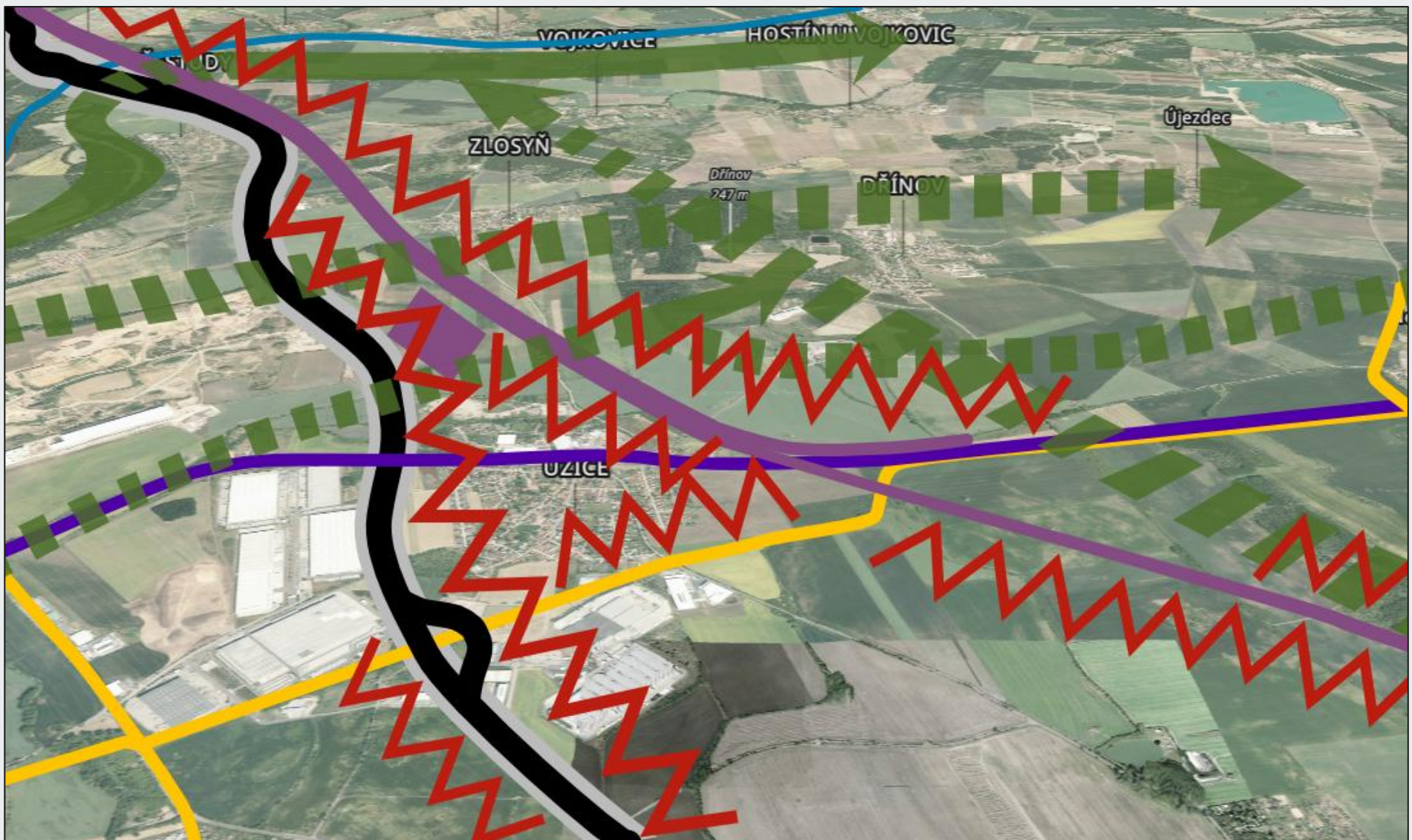
STÁVAJÍCÍ STAV, RIZIKA A POTENCIÁL

STÁVAJÍCÍ STAV

Nadhledový pohled do mělkého údolí kolem obce Úžice. Dálnice D8 představuje spolu se skladovacími halami zásadní bariéru prostupnosti územím, poškozující krajinný ráz a obytnost území. Mezi obcemi Zlosyň a Dřínov se nachází výrazná krajinná dominanta vrchu Dřínov s PR Dřínovská stráň. Stávající dopravní zátěž v této části území představuje přetížená dálnice D8 a II/608.

RIZIKA

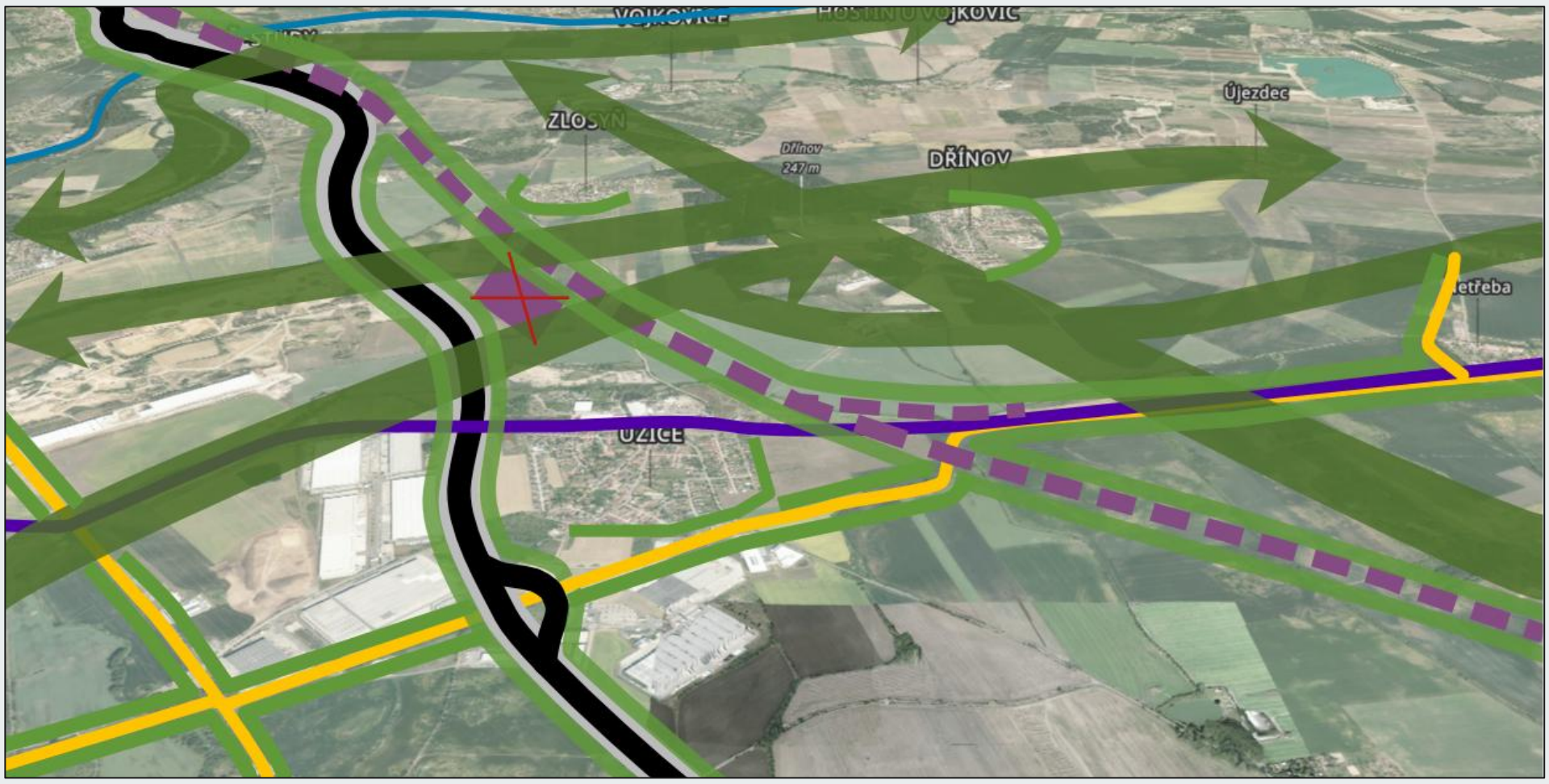
Doplněním další výrazné dopravní stavby VRT, jejíž navrhovaná úroveň osazení představuje bezohledný vstup do hodnotného a křehkého území (vysoké estakády, hluboké zářezy, vysoké náspy), přispěje ke značné devastaci krajiny a brutálnímu sevření obcí uvnitř dopravních staveb. To s sebou ponese obrovskou negativní zátěž pro místní obyvatele, ovlivňující kvalitu života a zdraví. Situaci navíc umocní plánovaný Aglomerační okruh Prahy.



STÁVAJÍCÍ STAV, RIZIKA A POTENCIÁL

POTENCIÁL

Pro zmírnění dopadů extrémní kumulace infrastrukturních staveb v hustě osídlené a křehké kulturní krajině je nezbytné důsledně řešit výškový průběh navrhovaných staveb tak, aby byl jejich negativní dopad pro celé území akceptovatelný a únosný - jak z hlediska obyvatelnosti území, tak z hlediska krajinného rázu a ekologických funkcí krajiny. Z těchto důvodů je nutné snížit výškové řešení nové dopravní stavby, pracovat s návrhem tunelu v úpatí vrchu Dřínova, snížit navazující estakády s protihlukovými prvky a zmírnit všechny novotvary (zářezy, násypy). Dalším zásadním krokem je pak kvalitní návrh koncepčních a velkorysých krajinářských eliminačních, kompenzačních a adaptačních opatření.



LEGENDA

- základní linie krajinné matrice
- chybějící propojení krajinných prvků - krajinné matrice
- krajinářská eliminační, kompenzační a adaptační opatření (schematicky)
- významná zátěž území hlukem / poškození krajinného rázu

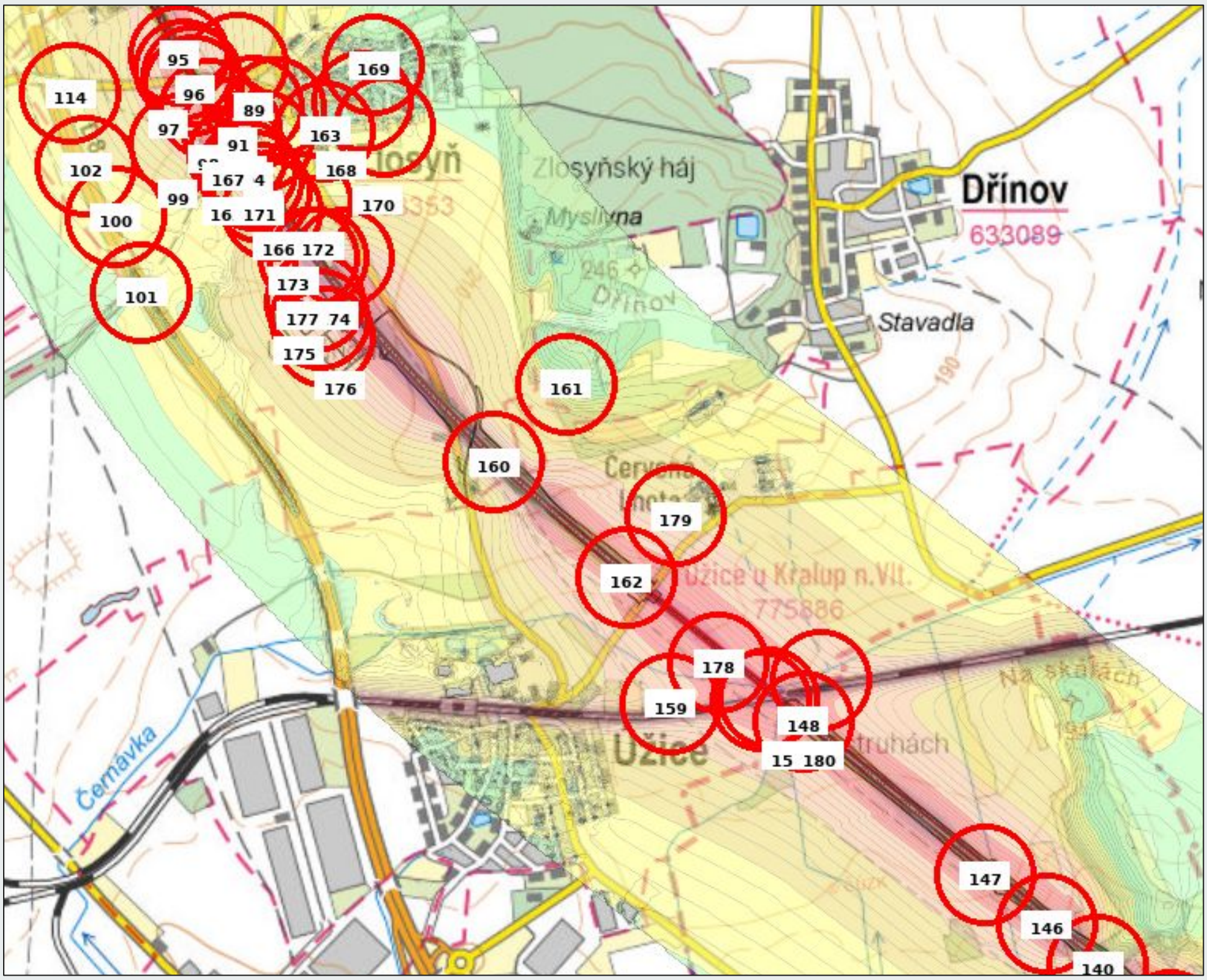
DOPRAVA - SILNICE

- současná D8 (2+2 pruhy)
- rozšíření D8 na 3 + 3 pruhy
- silnice II. třídy - II/608 nebo Aglomerační okruh

DOPRAVA - ŽELEZNICE

- navržená trasa VRT Podřipsko
- navržený souběh tras VRT Podřipsko a VRT Poohří
- upravený výškový průběh trasy VRT Podřipsko (popř. souběhu s VRT Poohří)
- trať č. 092 (stávající stav nebo jejich budoucí zkapacitnění)
- navržené umístění trafostanice

PŘIPOMÍNKY K ZÁMĚRU VRT Z PORTÁLU GOBEC



K záměru realizace VRT Podřipsko byly na online portálu GOBEC pro území klastru K4 a souvisejícího uplatněny připomínky ze strany veřejnosti a dotčených samospráv. Nejvíce mezi respondenty rezonovala tato témata:

- obava z hluku, který zatěžuje intravilán obce Zlosyň
- požadavek na odhlučnění, úpravu trasy, technická opatření a komplexní posouzení hluku, včetně synergických dopadů z ostatních liniových staveb v okolí
- likvidace nebo narušení funkčních krajinných prvků v okolí
- chybějící cyklopropojení mezi Veltrusy a Zlosyní

Zároveň se v připomínkách opakují následující požadavky, zejména ze strany dotčených samospráv:

- dodržení hlukových limitů dle WHO
  - usnesení obce Úžice: https://drive.google.com/file/d/1a9r0CF5-hmsLkCrU04km7ItlfgjThWHt/view?usp=drive_link
  - usnesení obce Dřínov: https://drive.google.com/file/d/1rcffmE3vJWfJNTe8uvTLM1NwVzFz52-8/view?usp=drive_link
  - usnesení obce Zlosyň: https://drive.google.com/file/d/1bBd4xxz_6u0kORnjbYE3iqxYmsFVhSm4/view?usp=drive_link
- požadavek na synergické posouzení staveb VRT (Podřipsko a Poohří) s ostatními dopravními v katastrech samospráv
- požadavek na prověření komplexních pozemkových úprav vyvolaných stavebním záměrem VRT, ve spolupráci všech zúčastněných (samosprávy a majitelé, SŽ, ŘSD, SPÚ)
- eliminační, kompenzační a adaptační opatření u dálnice D8, VRT Podřipsko a Poohří je jedno ze zadání Územní studie regionu Podřipsko ve Středočeském kraji pořizované Krajským úřadem Středočeského kraje z vlastního podnětu – viz přijaté usnesení Rady Středočeského kraje č. 151-29/2024/RK ze dne 22. 8. 2024
- Územní studie Pražského metropolitního regionu pořizovaná MMR ve spolupráci s Prahou Hl. m a Středočeským krajem. Hotova je analytická část, finalizuje se návrhová část. Registrace se předpokládá 2Q/2025. Řešena je i oblast kolem dálnice D8 a VRT Podřipsko a Poohří, pracuje se zde s tématy jako voda, krajina, prostupnost území atd.
- práce s daty z husté monitorovací sítě, která sleduje kvalitu ovzduší ve 22 obcích kolem dálnice D8 a připravované VRT Podřipsko a Poohří (projekt na www.cleanaird8.cz). Data z měření jsou na vyžádání k dispozici.

ZÁVĚR - KLASTR K4

Stávající a navrhované/prověřované dopravní stavby představují pro **klastr K4** extrémní zátěž. Území je poměrně hustě urbanizováno a nové dopravní stavby stávající sídla doslova obklíčí, obec Úžice se dostává do naprosté izolace od okolní krajiny, do extrémní zátěže synergie všech záměrů.

Krajina je již v současnosti citelně fragmentovaná. Hustá síť nadzemního vedení a exploatace krajiny (povrchová těžba, rozsáhlé logistické areály) významně poškozují krajinný ráz území.

Dosud klidové části území s vysokým potenciálem pro rekreaci by realizace nových dopravních staveb v navrhované podobě významně zatížila a potenciál nevratně zničila.

Řešené území je zároveň pod velkým tlakem na rozvoj bytové zástavby i rozvoj logistických areálů, saturuje neutěšenou bytovou problematiku metropole a je od něj očekávána funkce obytnosti území (kvality života) a rekreačního zázemí pro severní část metropole.

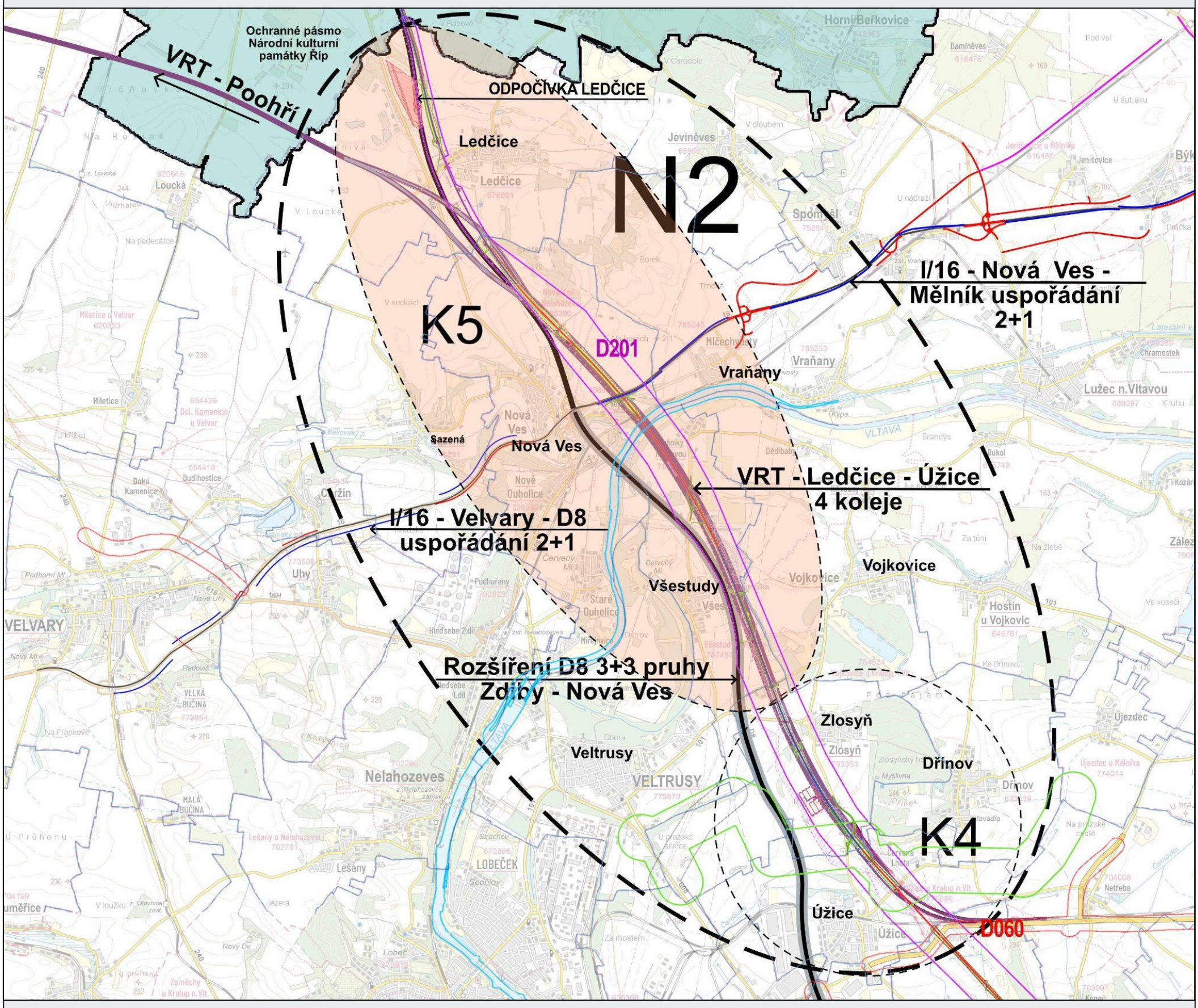
Cílem a smyslem pořízení ÚSRP je vyřešení těchto palčivých otázek. Požadavky na její zpracování jsou detailně specifikovány ve společné části tohoto dokumentu (Příloha č. 3 - Vstupní expertní podklad pro ÚSRP).

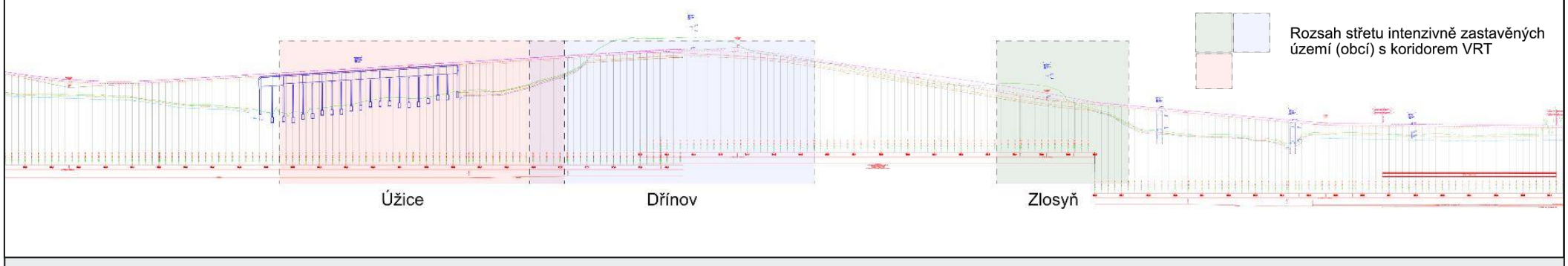
Stručná rekapitulace témat k řešení v rámci ÚSRP, vztahujících se k tomto klastru, je uvedena zde:

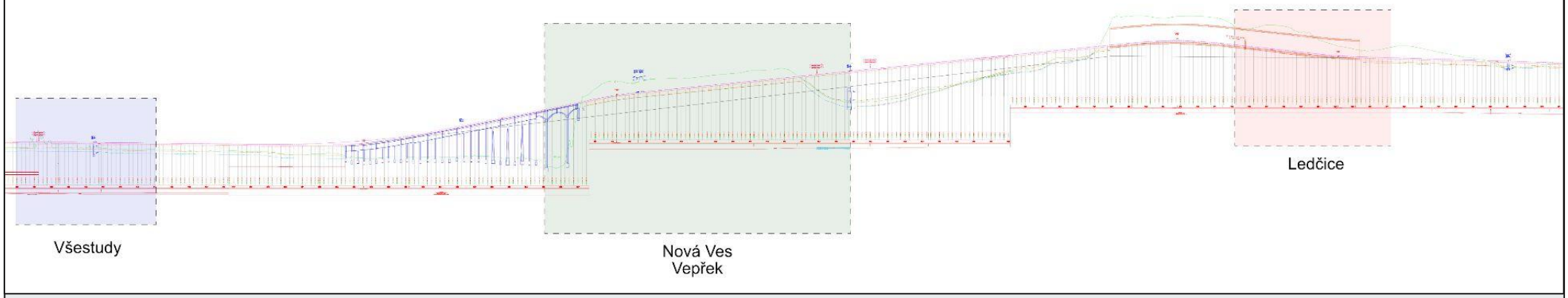
- citlivé začlenění stávající D8 (včetně jejího plánovaného rozšíření na 3+3 pruhy) do krajiny s realizací funkčních protihlukových zemních valů s funkčními doprovodnými vegetačními pásy všech prostorových etáží dřevin (stromy, keře);
- citlivé výškové začlenění VRT (Podřipsko a Poohří) do krajiny a realizací funkčních protihlukových opatření (zemních valů, tunelového řešení) s funkčními doprovodnými vegetačními pásy všech prostorových etáží dřevin (stromy, keře);
- citlivé začlenění dalších dopravních staveb v území - Aglomerační okruh - potřebná krajinářská opatření, prostupnost krajiny;
- redukce nadzemního vedení TI (kolektorové řešení ve vazbě na realizaci nových dopravních staveb a potřebě realizace důsledných krajinářských opatření) za účelem ochrany krajinného rázu území;
- důsledný respekt, ochrana a rozvoj stávajících cenných chráněných území a krajinného rázu území;
- rozvoj základní krajinné osy probíhající podél D8 od Prahy k Odolene Vodě s potenciálem rozvoje dále na sever před Dřínov směrem k Vltavě;
- zajištění funkční prostupnosti přes liniové stavby pro člověka a ekosystémy;
- prověření územních dopadů Terminálu VRT Praha Sever na širší území severní části metropole (popř. zohlednění výstupů dopadové studie k terminálům na VRT Praha – Drážďany).

KLASTR K5

Území Klastru K5 je tvořeno katastry obcí **Všestudy**, **Nová Ves**, **Ledčice.**
Situace řešeného území Klastru 5 zobrazuje aktuálně připravované/prověřované dopravní záměry.



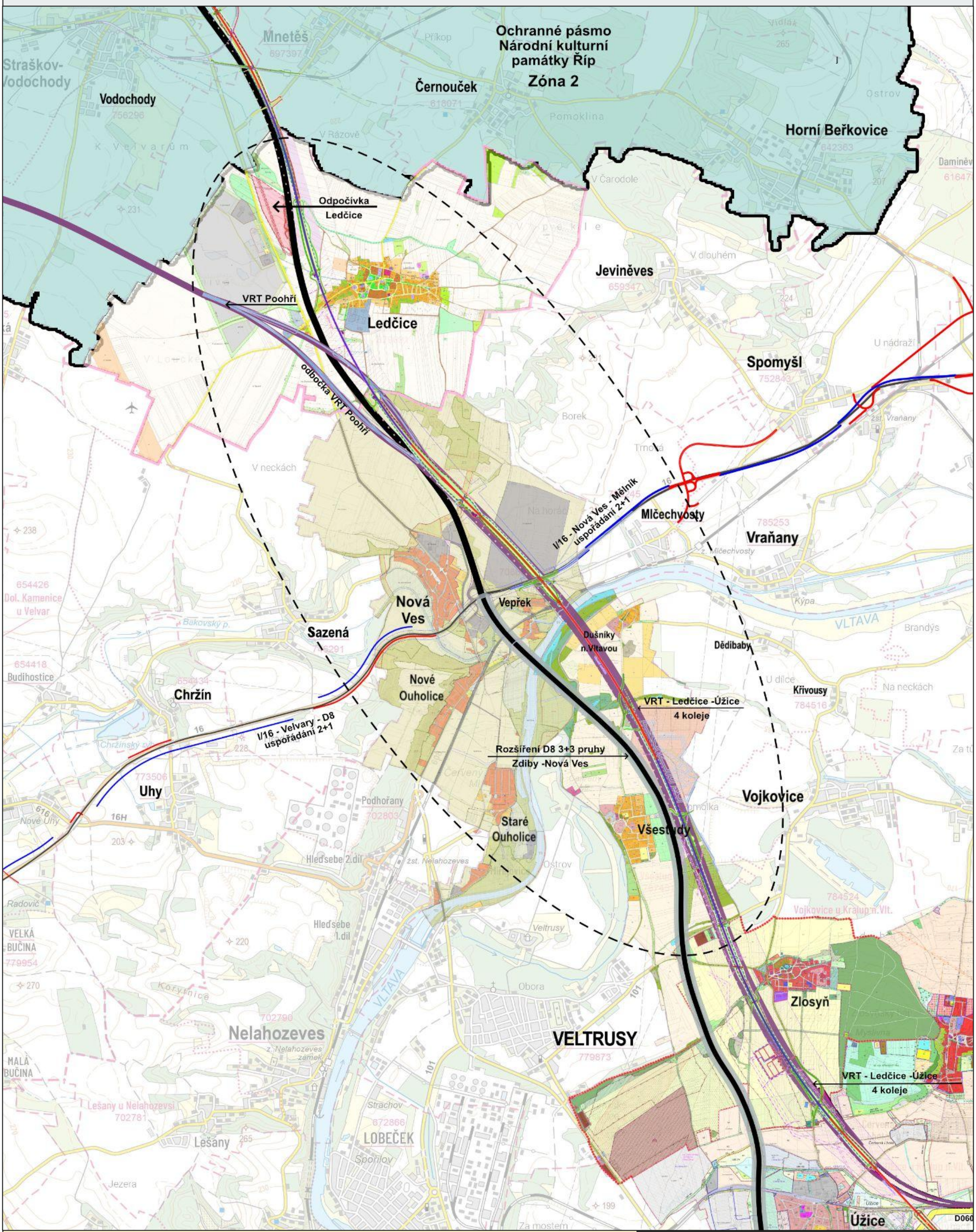




KLASTR K5 - ŘEŠENÉ ÚZEMÍ A DOPRAVNÍ STAVBY A ZÁMĚRY

KORIDOR 8
SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

ÚZEMNÍ PLÁNY



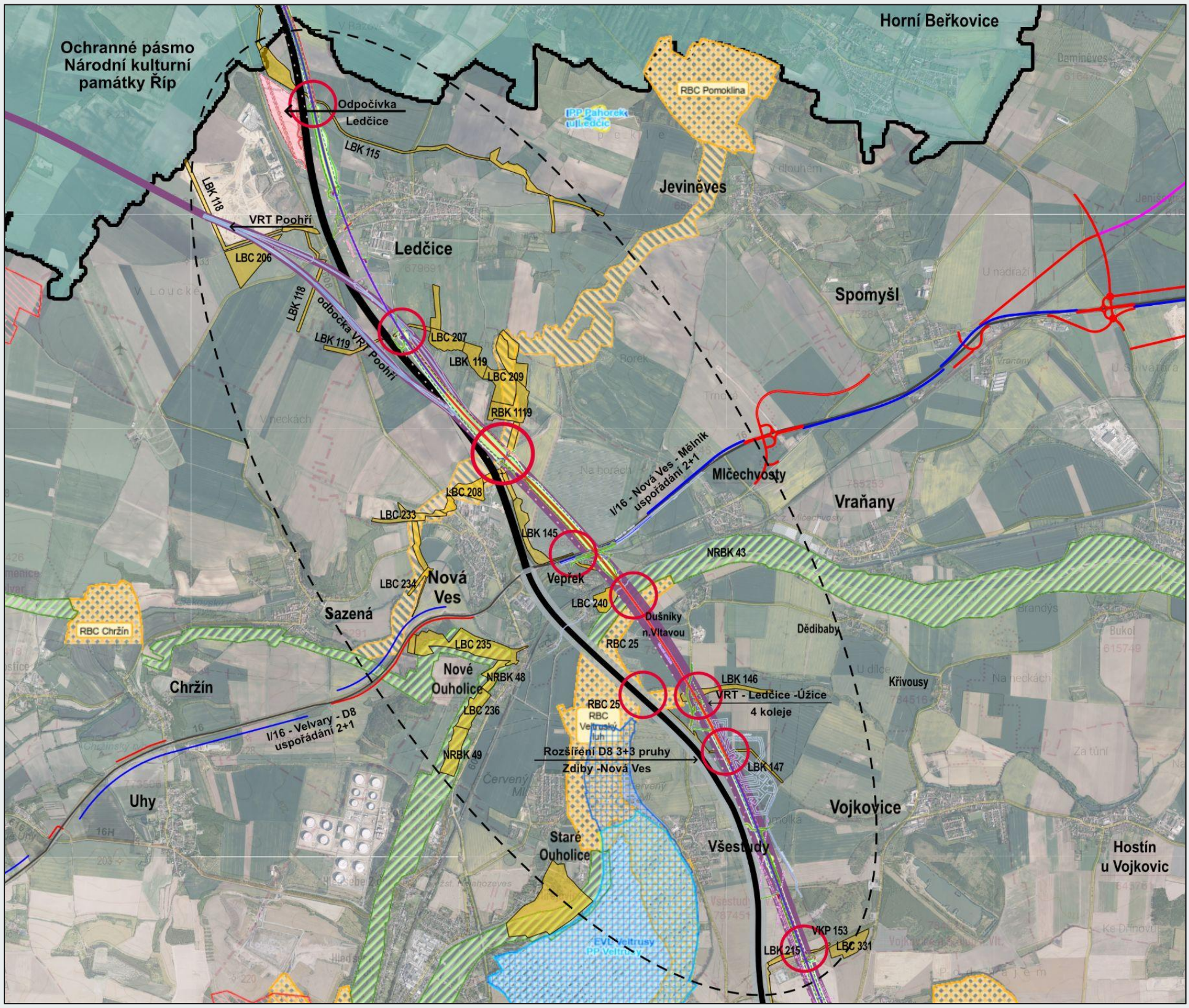
KLASTR K5 - ÚZEMNÍ PLÁNY

KORIDOR 8
SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

SWOT ANALÝZA ÚZEMÍ

HODNOTY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ	PROBLÉMY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ
• Řeka Vltava s doprovodným lužním porostem je základní krajinnou osou tohoto klastru • 4 základní linie krajinné matrice ve V - Z směru jsou nosnou a hodnotnou krajinnou kompozicí, kterou je nezbytné respektovat, zachovat, rozvíjet a doplňovat • Národní kulturní památka Říp (NKP), jejíž ochranné pásmo v zóně 2 je na severní hranici řešeného území, představuje jedinečnou hodnotu tohoto klastru, kterou je třeba respektovat, chránit a posilovat • Veltruský zámecký park • Terénní zlom Škarechov včetně úbočí s drobnými liniemi křovinatých mezí představuje významnou krajinnou hodnotu a dominantu • Kostel Narození Panny Marie ve Vepřku • Rekreační potenciál řeky Vltavy a navazujících lužních porostů • Kvalitní zemědělská půda v nivě Vltavy	• Průběh D8 bez adekvátních protihlukových opatření (zemní valy s intenzivním vegetačním pásem všech vegetačních etáží dřevin) významně zatěžuje široké okolí, snižuje kvalitu života D8 a další stávající přetížené dopravní tahy jsou významnou prostorovou bariérou • Území s vysokou zátěží, spojenou s tlakem na rozvoj obytné zástavby, skladovacích ploch a navazujících služeb a dopravy, rozkládající původní struktury a vazby v sídlech i širším okolí • Nárůst provozu a dopravní zátěže (hluk, exhalace) • Zátěž území hustou sítí nadzemního vedení technické infrastruktury, která degraduje vizuální hodnoty krajiny, představuje prostorovou bariéru a poškozuje krajinný ráz, a zároveň je limitem pro realizaci žádoucích krajinářských opatření v území • Povrchová těžba písku • Rozsáhlá solární elektrárna východně od Nové Vsi • Nedostatek krajinné vegetace v zemědělských plochách (velké půdní bloky)
PŘÍLEŽITOSTI ÚZEMÍ ve vazbě na Územní studii regionu Podřipsko • Stabilizace a posílení území, v současnosti problematického a ohroženého, úpravou výškového průběhu trasy VRT a jejím citlivým začlenění do struktury krajiny začleněním stávající D8 (včetně plánovaného rozšíření na 3+3 pruhy) do krajiny • Eliminační, kompenzační a adaptační opatření s využitím přebytečné zeminy z nově budovaných dopravních staveb na tvorbu protihlukových zemních valů kolem již existující D8 • Zlepšení kvality života v regionu • Posílení krajinné vegetace v území • Lepší začlenění sídel do zemědělské krajiny (zelené pásy, humna) • Zvýšení prostupnosti krajiny (systém cest v krajině, obnova historických tras) • Zvýšení stability a ekologické hodnoty krajiny • Zvýšení rekreačního potenciálu • Rychlejší a efektivnější obsluha veřejnou hromadnou dopravou	RIZIKA A HROZBY V ÚZEMÍ ve vazbě na VRT • Významný zásah liniové stavby do tohoto území – tvrdá dělící linie, cizorodý tvar a nepřiměřené měřítko vůči charakteru území • Významné a nenávratné poškození krajinného rázu území (extrémní zářezy, extrémní násypy, novotvar nepřirozeného měřítka v území) • Narušení zóny 2 ochranného pásma NKP Říp • Zásadní zásah do Územního systému ekologické stability (ÚSES) • Zvýšení neprostupnosti území • Fragmentace krajiny, vznik úzkých, zbytkových ploch • Poškození vodního režimu v území průchodem údolí se specifickým vodním režimem • Nepřiměřená hluková zátěž - trasování a navrhované výškové řešení VRT vychází pouze z dopravně mechanické analýzy území • Synergické působení zátěže spolu s D8 (hluk, fragmentace, neprostupnost) • Degradace hodnot krajiny, znehodnocení cen nemovitostí

KOLIZE LINIOVÝCH STAVEB S ÚSES



LEGENDA

ÚSES

- Nadregionální biocentra (NRBC)
- Nadregionální biokoridory (NRBK)
- Regionální biocentra (RBC)
- Regionální biokoridory (RBK)

Natura 2000

- Evropsky významné lokality (EVL)

Ostatní prvky OPK

- Chráněné druhy národního významu

LBK LBC — Biocentra a biokoridory dle ÚP

KOLIZE LINIOVÝCH STAVEB S ÚSES:

○ Místo střetu s prvkem ÚSES

Všestudy:

- RBC25 nadregionální biocentrum - VRT (Vltavská estakáda) a D8
- LBK 146 lokální biokoridor - VRT
- LBK 147 lokální biokoridor – VRT

Nová Ves:

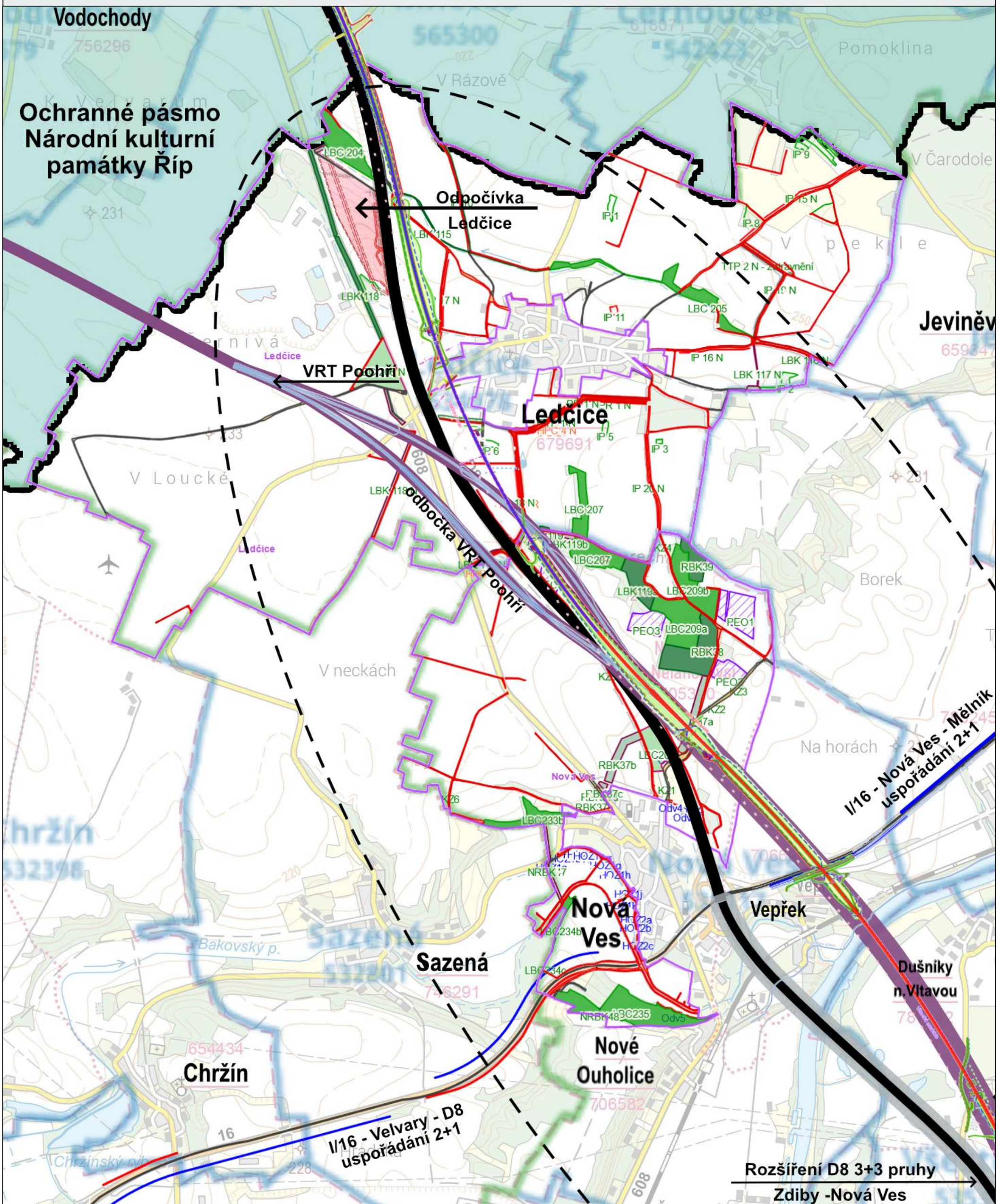
- LBK 119 lokální biokoridor
- IP 2.14 - stráň u Ledčického tunelu - VRT a D8
- IP 2.13 interakční prvek - VRT
- RBK38-1 (RK1119) regionální biokoridor - VRT a D8
- IP 2.01. IP 2.56 , IP 3.76, IP 1.12 interakční prvky - VRT
- LBK 145-1 - I/16
- LBC 240 lokální biocentrum - VRT
- NRBK 43 (NK 58) nadregionální biokoridor - VRT (Vltavská estakáda)

Ledčice:

- LBK 115 lokální biokoridor, Věšínská strouha - VRT a D8

KOMPLEXNÍ POZEMKOVÉ ÚPRAVY - KOLIZE S DOPRAVNÍMI STAVBAMI

V katastrech obcí Ledčice a Nová Ves byly navrženy komplexní pozemkové úpravy, které nejsou zohledněny v návrhu připravovaných/prověřovaných dopravních liniových staveb, chybí návrh funkčních propojení území skrz tyto bariérové stavby.

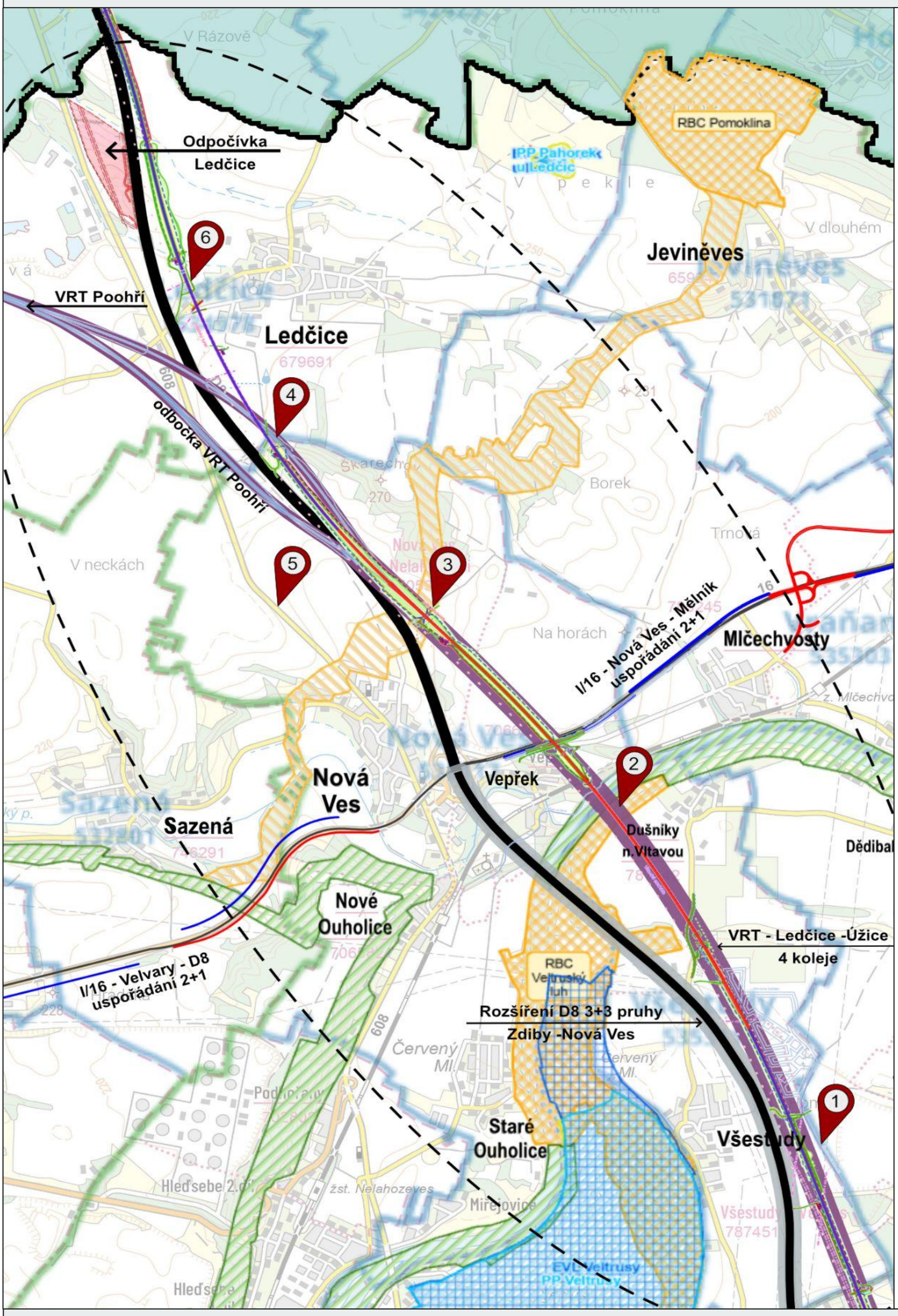


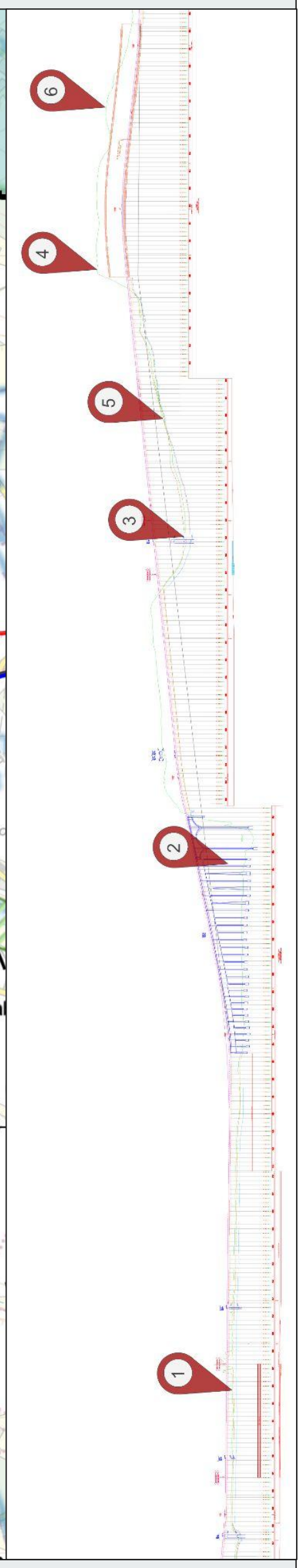
KLASTR K5 - KOMPLEXNÍ POZEMKOVÉ ÚPRAVY - KOLIZE S DOPRAVNÍMI STAVBAMI

KORIDOR 8 SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

TERÉNNÍ PRŮZKUM EXPERTNÍHO TÝMU

V rámci terénního průzkumu byla vytipována strategická místa pro pořízení fotografií. Ty byly následně doplněny o vedení jednotlivých připravovaných/prověřovaných dopravních záměrů (zde zejména VRT) pro přiblížení dopadů připravovaných/prověřovaných staveb na dotčené území.





Lokalizace charakteristických míst průzkumných zastavení - fotografií

KLASTR K5 - TERÉNNÍ PRŮZKUM - LOKALIZACE

KORIDOR 8
SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ

Řeka Vltava tvoří přirozený předěl mezi dvěma krajinnými typy, které se v tomto klastru setkávají. Jižní část má charakter širokého, mělkého údolí, formovaného tokem Vltavy, jejíž břehy lemuje hodnotné lužní společenstvo. Severní břeh řeky je naopak strmý, s velkým převýšením, které se následně dynamicky proměňuje - náhorní rovina nad Vepřkem přechází na severozápadě do jemných modelací údolí kolem Nové Vsi, zatímco na severovýchodě se zvedá do hřbetu Škarechov. V tomto území dochází k souběhu VRT s dálnicí D8, přičemž obě tyto infrastrukturní stavby představují obrovský zásah do křehkého a hustě obydleného území.

Převýšení na sever od Vltavy překonává linie VRT hlubokým technickým zářezem, který není modelován s respektem k náročné topologii terénu. V navazujícím údolí nad Novou Vsí pak zářez přechází do extrémního náspu a rozpletu – odbočky VRT Poohří. Část tohoto dopravního záměru navíc vstupuje do 2. zóny ochranného pásma NKP Říp, kde není přípustné „..zásadně měnit dochovaný vzhled krajiny…“.

Již dnes vede podél Vltavy železniční trať, která dopravně i obsluhuje drobné obce na levém břehu. Tyto obce jsou již dnes poměrně stísněné. Místní část Vepřek (obec Nová Ves) bude po realizaci VRT infrastrukturními stavbami doslova obklíčená.

VÝSTUPY TERÉNNÍHO PRŮZKUMU VE VYBRANÝCH LOKALITÁCH

ZASTAVENÍ K5-01 (30,6 km VRT)

- Navržená linie VRT se velmi přibližuje trase D8, která bude rozšířena na 3+3 pruhy.
- Území je převážně rovinaté, tvořené zejména zemědělskou půdou a drobnou rozptýlenou vegetací. Nachází se zde drobné aktivní pískovny, přičemž další, jako např. pískovna Dušníky, jsou plánovány.
- Území je silně zatížené nadzemním vedení technické infrastruktury, což představuje limit pro žádoucí doplnění krajinářských úprav v blízkosti novotvaru liniové dopravní stavby, ideálně část TI se stavbou VRT umístit do podzemních kolektorů.
- V rámci terénního průzkumu byla prověřena funkčnost stávající protihlukové stěny u Všestud a byla vyhodnocena jako účinná. Lze doporučit krajinářské úpravy stěny (pás vegetace stromů a keřů přírodě blízkého charakteru), po realizaci VRT v navržené úrovni osazení však již protihlukovou funkci velmi pravděpodobně nezajistí.

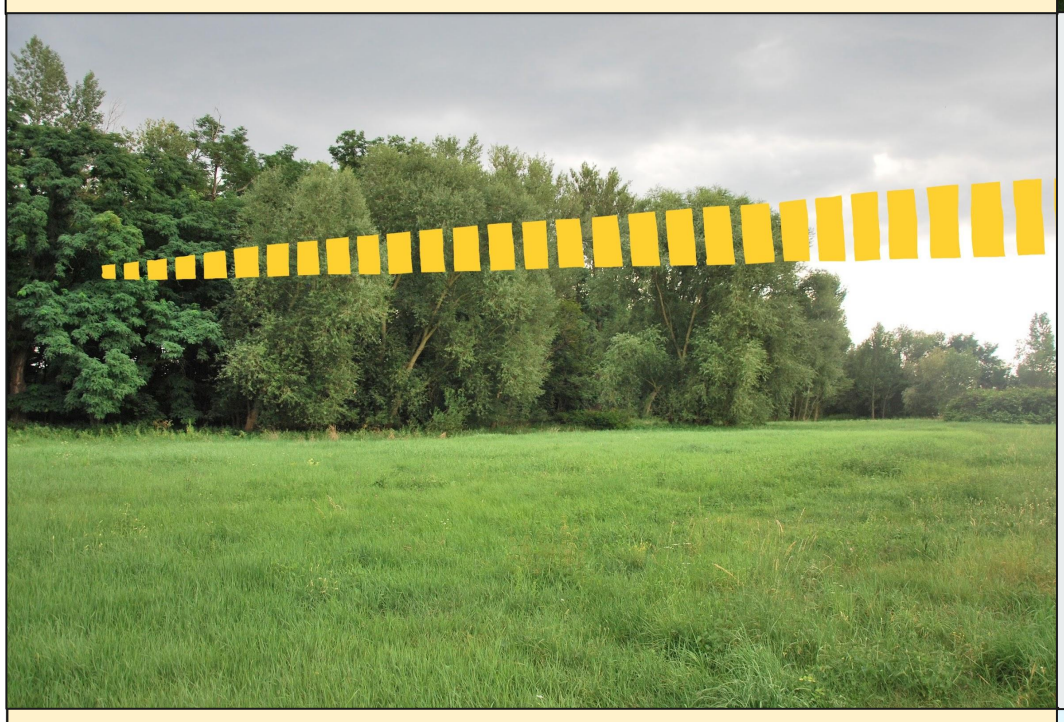
▲ **POHLED jižní:** těleso VRT je situováno na násyp výšky 2,5–3,3 m

◀ **POHLED severní:** těleso VRT prochází terénní modelací a je vedeno na náspu výšky 2,5–3,5 m

Zadání pro ÚSRP: Expertní tým KD8 považuje za podstatné řešit výškový průběh tělesa VRT a zapuštění TI do terénu v maximálním rozsahu tak, aby byla realizovatelná potřebná krajinářská opatření ve vazbě na novotvar a zdroj hluku v území.

ZASTAVENÍ K5-02 (33, 5 km VRT)

- Území se nachází v nivě Vltavy a má lužní charakter.
- Jižně od místa terénního šetření je vedení VRT nad terénem smysluplné vzhledem ke spodní vodě a zachování dobré prostupnosti územím. Problematická však zůstává výška estakády.
- Severně od místa terénního šetření - přes Vltavu a Vepřkem a jeho horizont - je navržené vedení VRT ve formě estakády naprosto devastační. Zásadním způsobem poškodí Vepřek, který je již nyní zatížen trasou D8, železničním koridorem Praha-Děčín a ze severu k ní přiléhá přetížená I/16.
- Na horizontu nad Vepřkem byl původně navržen tunel (ZUR SK), aktuální plán však počítá s vedením VRT zářezem hlubokým 6 -9 m, což znamená zábor linie o šíři min. 80 m. To vytvoří nepřirozené hluboké údolí tvaru „V“ v pohledově exponovaném místě. Výsledkem bude zásadní poškození krajinného rázu, zamezení prostupnosti územím, nároky nad odvod povrchových vod, vodní režim území.



▲ **POHLED jižní:** trasa VRT je vedena na estakádě vysoké 6,2-27 m nad terénem

◀ **POHLED severní:** trasa VRT je vedena na estakádě vysoké až 32 m nad terénem

Zadání pro ÚSRP: Expertní tým KD8 požaduje úpravu výškového průběhu tělesa VRT v podobě nižší estakády v protihlukovém tubusu (řešeném společně s dálnicí D8) přes řeku a tunelové vedení skrz masiv nad Vepřkem. Navržené řešení je nezbytné prověřit realistickými vizualizacemi v širším kontextu území.

ZASTAVENÍ K5-03 (35,3 km VRT)

- Na horizontu nad Vepřkem byl původně navržen tunel (ZUR SK), aktuální plán však počítá s vedením VRT zářezem hlubokým 6 -9 m, což znamená zábor linie o šíři min. 80 m. To vytvoří nepřirozené hluboké údolí tvaru „V“ v pohledově exponovaném místě. Výsledkem bude zásadní poškození krajinného rázu, zamezení prostupnosti územím, nároky nad odvod povrchových vod, vodní režim území.
- Ze zářezu je navrhovaná trasa VRT dále vedena na náspu vysokém až 18,3 m, čímž dojde k naprostému zničení malebného úbočí hřbetu Škarechov a k poškození krajinného rázu ve velmi křehkém území.
- Výsledkem bude významný negativní dopad na přírodní hodnotu terénního zlomu Škarechov a celkovou prostupnost krajiny.

▲ **POHLED severní:** trasa VRT je zde navržena na náspu vysokém až 18,3 m, čímž by došlo ke zničení údolí nad Novou Vsí a vzniku brutálního novotvaru pod terénním zlomem Škarechov

◀ **POHLED jižní:** trasa VRT je zde navržena na náspu vysokém až 17,5 m, který zaúsťuje na 35 km do zářezu hlubokého 6–9 m, vytvářejícím nepřirozené údolí o šířce až 80 m.

Zadání pro ÚSRP: Expertní tým KD8 požaduje usazení tělesa VRT celkově níže, s menšími dopady na krajinný ráz území a návrh koncepčních rozsáhlých krajinářských opatření. Navržené řešení je nezbytné prověřit realistickými vizualizacemi v širším kontextu území.

ZASTAVENÍ K5-04 (35,8 km VRT)

- Trasa VRT je navržena na náspu vysokém až 18,3 m v údolí nad Novou Vsí, čímž by došlo k naprostému zničení celého údolí. Devastaci území by ještě umocnila případná realizace rozpletu VRT Poohří.
- Bez zásadní úpravy navržené úrovně osazení a nezbytných koncepčních krajinářských opatření bude Nová Ves těžce zatížena hlukem ze stávajících i nově navrhovaných dopravních staveb.
- Navržená trasa VRT včetně zmíněného rozpletu představuje zásadní poškození krajinného rázu, zamezení prostupnosti územím, nároky nad odvod povrchových vod a ohrožení vodního režimu území.

ZASTAVENÍ K5-05 (36,8 km VRT)

- Jde o pohled na navrhovanou trasu VRT pod terénním zlomem Škarechov, včetně rozpletu VRT Poohří.
- Podmínky ochranného pásma NKP Říp jsou detailně popsány níže u **zastavení číslo 6 (38 km)**

Zadání pro ÚSRP: Expertní tým KD8 požaduje návrh nového řešení rozpletu VRT Podřipsko a VRT Poohří s ohledem na OP NKP Říp, do kterého se rozplet propisuje a obě trati vstupují a představují zásadní devastaci chráněného území a jeho krajinného rázu.

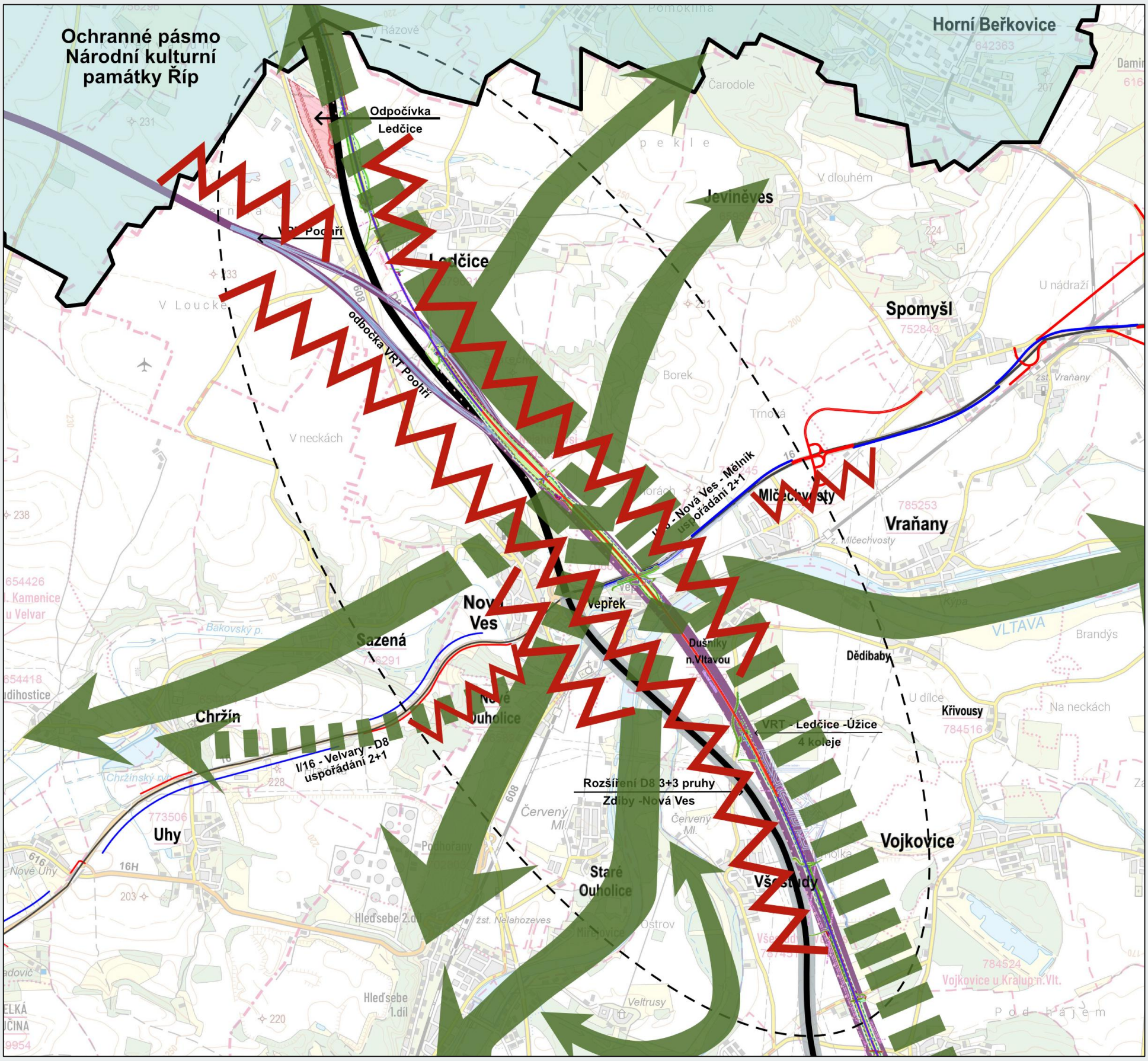
ZASTAVENÍ K5-06 (38 km VRT)

- Trasa VRT Podřipsko vstupuje od katastru obce Mnetěš do 2. zóny ochranného pásma NKP Říp, a to bez ohledu na podmínky ochrany. Ve 2. zóně není přípustné: *„Zásadně měnit dochovaný vzhled krajiny pod Řípem a strukturu a vzhled jejího osídlení. Případné liniové stavby, lomy, průmyslová, zemědělská nebo dopravní zařízení a občanská vybavenost budou realizovány pouze po předchozím odsouhlasení s příslušnými správními orgány – územního plánování, orgány a organizacemi státní památkové péče, ochrany přírody a ostatními dotčenými orgány a organizacemi. Respektovány budou podmínky Archeologického ústavu AV ČR a organizací oprávněných k provádění archeologických průzkumů.*
- Návrh trasy VRT Podřipsko rovněž prochází intravilánem obce Ledčice, kde je vedena v tunelu, což si vyžádá demolici budov. Následně trasa přechází do zářezu. Bez dostatečných koncepčních krajinářských opatření bude obec Ledčice pod neakceptovatelnou zátěží z nové dopravní stavby.

PROBLÉMOVÁ MAPA

Problémová mapa znázorňuje hlavní problémy území v kontextu stávajících a připravovaných/prověřovaných dopravních liniových staveb dle aktuálních technických podkladů.

Situace zároveň zobrazuje základní koncepční možnosti práce s krajinou a osídlením, které je nezbytné důsledně prověřovat s cílem v maximální možné míře eliminovat a kompenzovat negativní vlivy.



LEGENDA

Nejproblematičtější místa vztahu VRT a dalších liniových staveb k osídlení a ke krajině. Nejohroženější jsou obce na levém břehu Vltavy, zejména obce Vepřek a Nová Ves. Stávající protihluková stěna u Všestud bude po případné realizaci VRT dle současných technických podkladů nedostatečná.

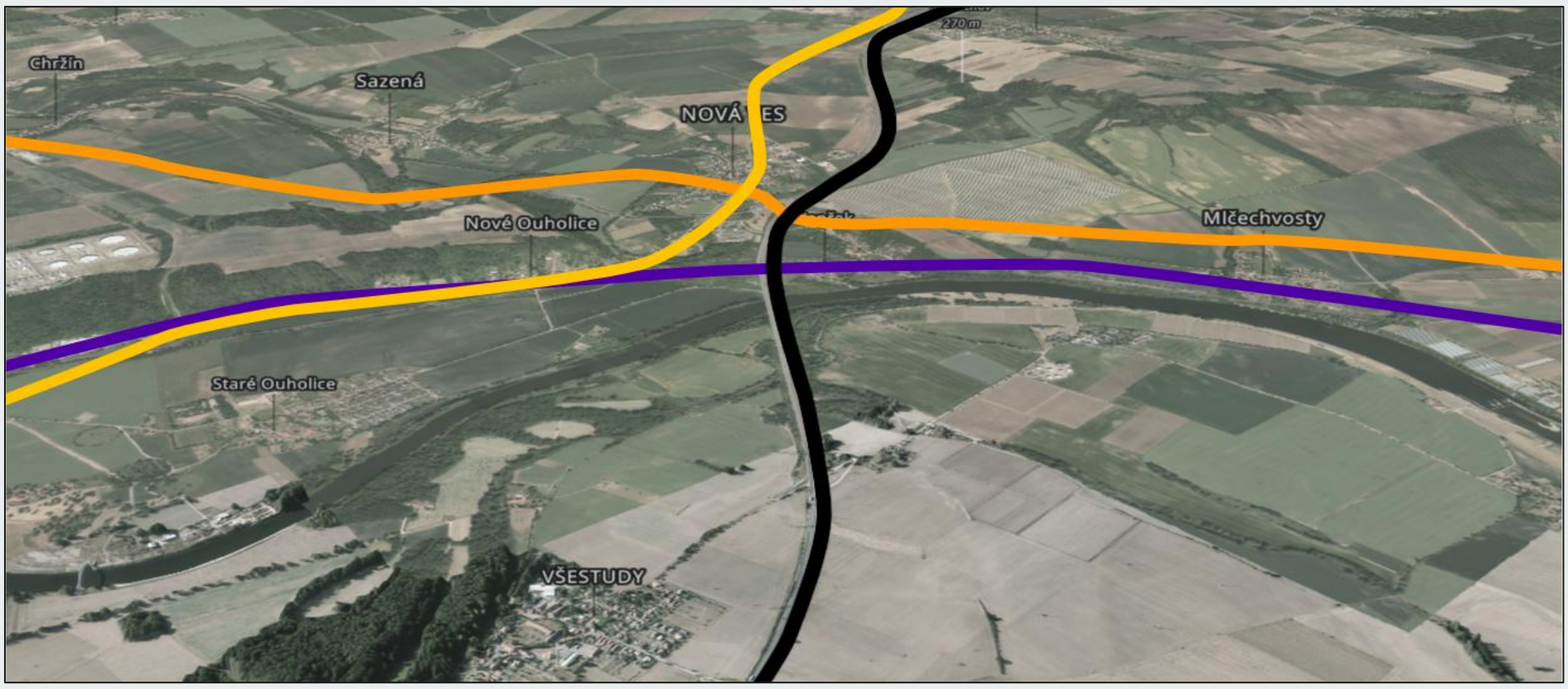
V tomto klastru jsou zvýrazněny základní linie krajinné matrice, převládá směr V-Z.

Linie krajinné matrice jsou dopravními stavbami i technickou infrastrukturou protínány příčně a tím pádem fragmentovány bez náznaku záměru kompenzačních napojení.

STÁVAJÍCÍ STAV, RIZIKA A POTENCIÁL

STÁVAJÍCÍ STAV

Nadhledový pohled na křížení dálnice D8 s Vltavou. Krajinná matrice je orientována ve směru západ-východ a je výrazně akcentována svahem levého břehu Vltavy s dominantou kostela Narození Panny Marie ve Vepřku. Infrastrukturní stavby D8 a TI do území vstupují v kolmém křížení ve směru sever-jih, což v dotčeném území vytváří extrémní napětí. Stávající dopravní zátěž v této části území představuje přetížená dálnice D8 a silnice I/16, II/608.



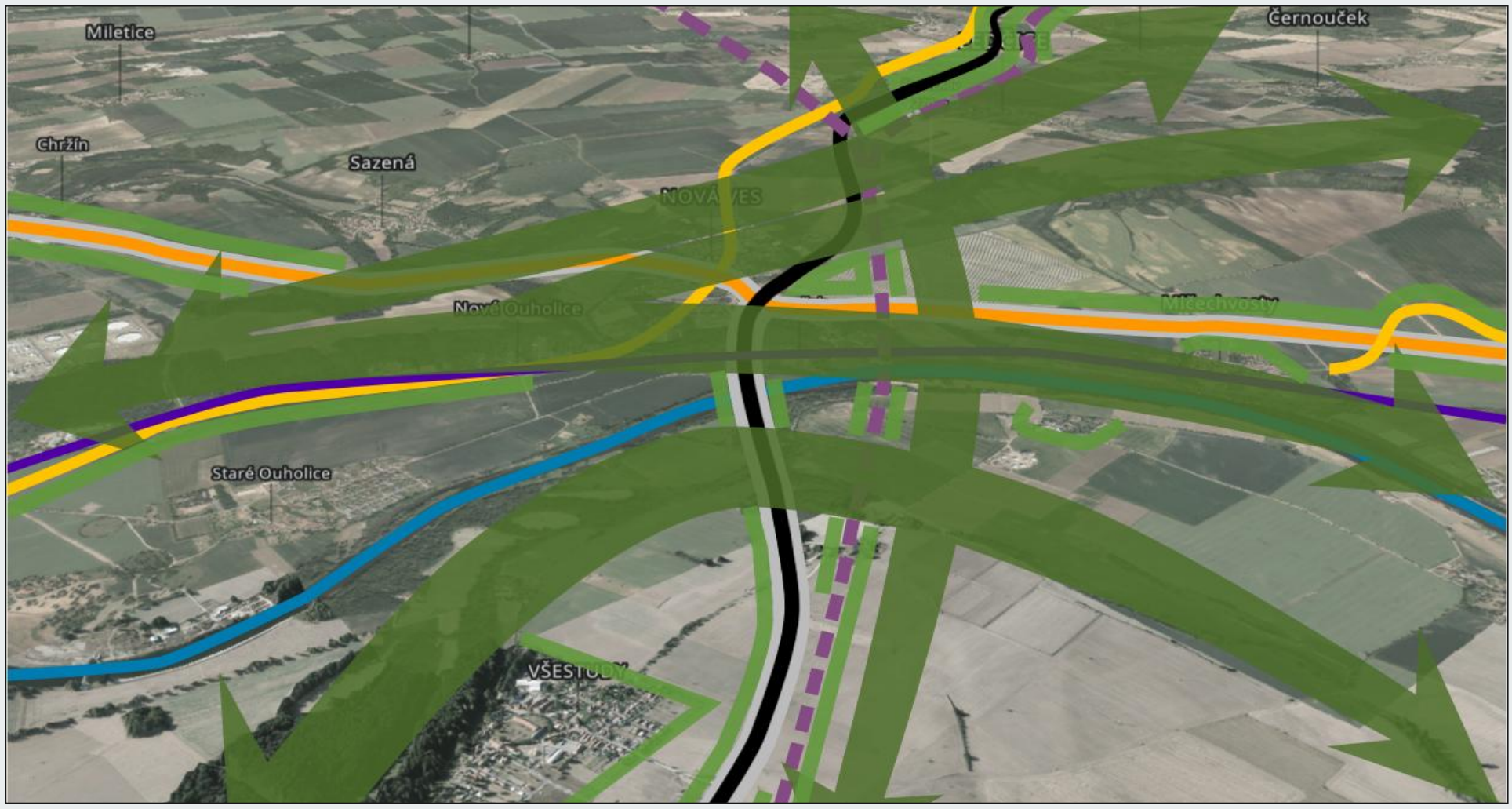
RIZIKA

Doplnění další výrazné dopravní stavby v podobě VRT, jejíž navrhovaná úroveň osazení představuje bezohledný vstup do hodnotného a křehkého území (vysoké estakády, hluboké zářezy, vysoké náspy), přispěje k devastaci krajiny, brutálnímu sevření obcí uvnitř dopravních staveb a značné negativní zátěži pro kvalitu života místních obyvatel a jejich zdraví. Situaci dále zhorší plánovaný rozplet VRT Poohří.

STÁVAJÍCÍ STAV, RIZIKA A POTENCIÁL

POTENCIÁL

Pro zmírnění dopadů extrémní kumulace infrastrukturních staveb v hustě osídlené a křehké kulturní krajině na pozadí NKP Říp je zcela nezbytné důsledně a ohleduplně upravit výškový průběh navrhovaných staveb tak, aby jejich negativní dopad byl pro celé území akceptovatelný, únosný. Je nutné vrátit se ke koncepci tunelu nad Vepřkem a snížit výšky navazujících estakád a násypů. Dalším zásadním krokem je pak kvalitní návrh koncepčních a velkorysých krajinářských eliminačních, kompenzačních a adaptačních opatření. Současně je třeba respektovat blízkost ochranného pásma NKP Říp.



LEGENDA

- základní linie krajinné matrice
- chybějící propojení krajinných prvků - krajinné matrice
- krajinářská eliminační, kompenzační a adaptační opatření (schematicky)
- významná zátěž území hlukem / poškození krajinného rázu

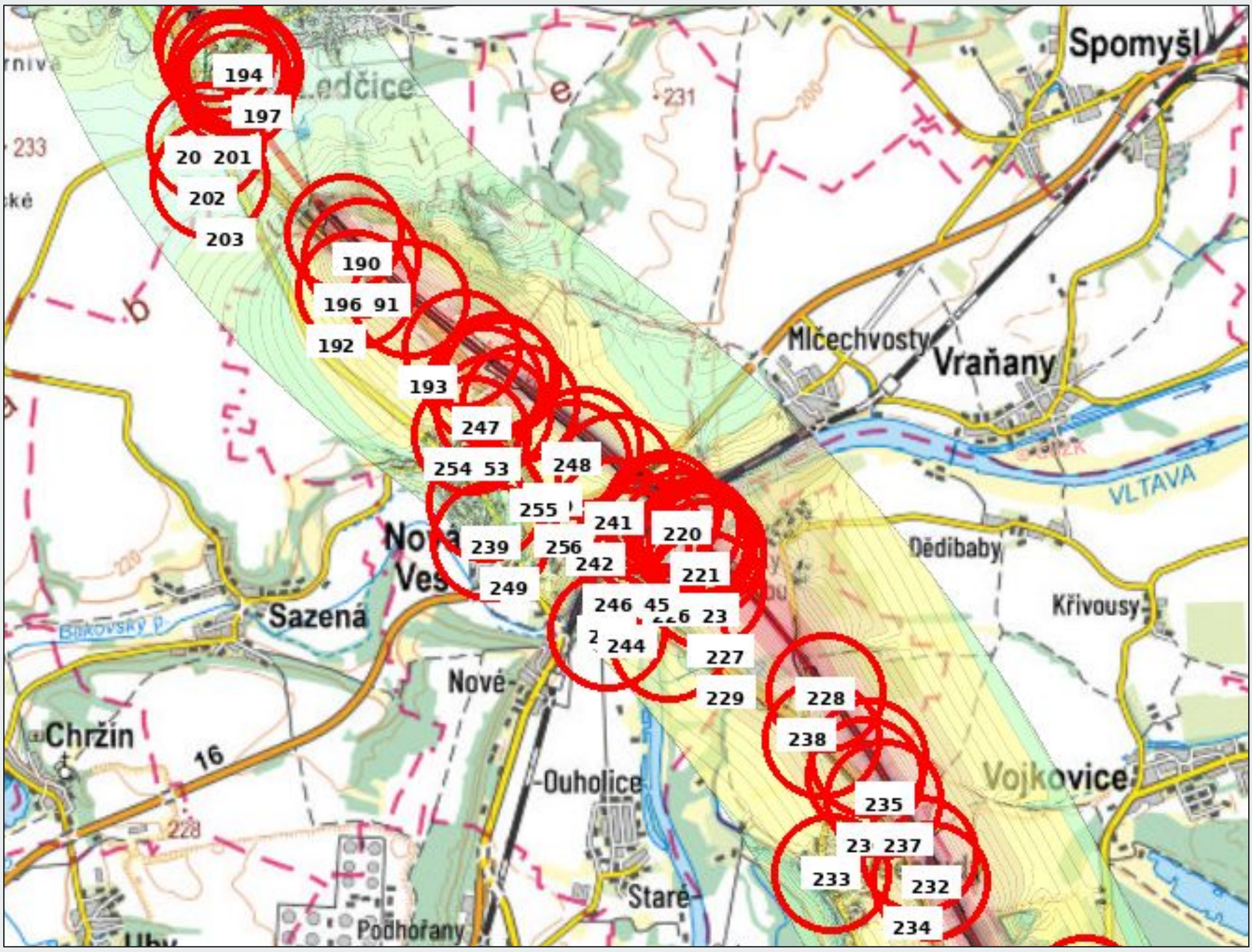
DOPRAVA - SILNICE

- současná D8 (2+2 pruhy)
- rozšíření D8 na 3 + 3 pruhy
- silnice I. třídy - stávající I/9 (1+1)
- silnice I. třídy - zkapacitnění silnice I/9 (2+1)
- silnice II. třídy - II/608 nebo úpravy vyvolané zkapacitněním I/16

DOPRAVA - ŽELEZNICE

- navržená trasa VRT Podřipsko nebo VRT Poohří
- navržený souběh tras VRT Podřipsko a VRT Poohří
- upravený výškový průběh trasy VRT Podřipsko nebo VRT Poohří
- trať č. 090 (v budoucnu na ní jiný typ provozu)

PŘIPOMÍNKY K ZÁMĚRU VRT Z PORTÁLU GOBEC



K záměru realizace VRT Podřipsko byly na online portálu GOBEC pro území klastru K5 a souvisejícího uplatněny připomínky ze strany veřejnosti a dotčených samospráv. Nejvíce mezi respondenty rezonovala tato témata:

- obava z hluku zatěžujícího intravilány obce Ledčice, Nová Ves. Požadavek na odhlučnění, úpravu trasy, technická opatření, synergické posouzení hluku s dalšími liniovými stavbami v okolí
- požadavek na majetkové vypořádání nemovitostí dotčených plánovanou demolicí
- obava o vliv na podzemní vody
- obava ohledně zhoršené prostupnosti území pro pěší a cyklisty
- izolované řešení VRT Podřipsko nezohledňující synergii dopadů se souběžnou dálnicí D8
- izolované řešení VRT Podřipsko nezohledňující záměr odbočky VRT Poohří (dramatický rozplet v křehkém exponovaném území)

Zároveň se v připomínkách opakují následující požadavky, zejména ze strany dotčených samospráv:

- dodržení hlukových limitů dle WHO
  - usnesení obce Nová Ves: https://drive.google.com/file/d/1TNdAOg-UDOeIniBm8ApdvhiIWi4XWF4K/view
  - usnesení obce Ledčice: https://drive.google.com/file/d/1kGajXzCKqtDPHZYNp4vMQPAggbF12PGi/view
- požadavek na synergické posouzení staveb VRT (Podřipsko a Poohří) s ostatními dopravními stavbami v katastrech samospráv
- požadavek na prověření komplexních pozemkových úprav vyvolaných stavebním záměrem VRT, ve spolupráci všech zúčastněných (samosprávy a majitelé, SŽ, ŘSD, SPÚ)
- eliminační, kompenzační a adaptační opatření u dálnice D8, VRT Podřipsko a Poohří je jedno ze zadání Územní studie regionu Podřipsko ve Středočeském kraji pořizované Krajským úřadem Středočeského kraje z vlastního podnětu – viz přijaté usnesení Rady Středočeského kraje č. 151-29/2024/RK ze dne 22. 8. 2024
- Územní studie Pražského metropolitního regionu pořizovaná MMR ve spolupráci s Prahou Hl. m a Středočeským krajem. Hotova je analytická část, finalizuje se návrhová část. Registrace se předpokládá 2Q/2025. Řešena je i oblast kolem dálnice D8 a VRT Podřipsko a Poohří, pracuje se zde s tématy jako voda, krajina, prostupnost území atd.
- práce s daty z husté monitorovací sítě, která sleduje kvalitu ovzduší ve 22 obcích kolem dálnice D8 a připravované VRT Podřipsko a Poohří (projekt na www.cleanaird8.cz). Data z měření jsou na vyžádání k dispozici.

ZÁVĚR - KLASTR K5

Stávající a navrhované/prověřované dopravní stavby představují pro **klastr K5** extrémní zátěž. Území je poměrně hustě urbanizováno a nové dopravní stavby stávající sídla doslova obklíčí, místní část Vepřek (obec Nová Ves) se dostává do naprosté izolace od okolní krajiny. Celá Nová Ves pak do extrémní zátěže synergie všech záměrů. Vedení trasy VRT je v tomto území navrhováno bez potřebného respektu ke krajině i osídlení (extrémní estakády, zářezy poškozující krajinný ráz, zdroj hluku / znečištění v těsné blízkosti intravilánů obcí, poškození cených přírodních a chráněných lokalit).

Krajina je již v současnosti citelně fragmentovaná. Hustá síť nadzemního vedení a exploatace krajiny (povrchová těžba, rozsáhlá FVE na orné půdě) významně poškozují krajinný ráz území.

Dosud klidové části území s vysokým potenciálem pro rekreaci by realizace nových dopravních staveb v navrhované podobě významně zatížila a potenciál nevratně zničila.

Řešené území je zároveň pod velkým tlakem na rozvoj bytové zástavby, saturuje neutěšenou bytovou problematiku metropole a je od něj očekávána funkce obytnosti území (kvality života) a rekreačního zázemí pro severní část metropole.

Cílem a smyslem pořízení ÚSRP je vyřešení těchto palčivých otázek. Požadavky na její zpracování jsou detailně specifikovány ve společné části tohoto dokumentu (Příloha č. 3 - Vstupní expertní podklad pro ÚSRP).

Stručná rekapitulace témat k řešení v rámci ÚSRP, vztahujících se k tomto klastru, je uvedena zde:

- citlivé začlenění stávající D8 (včetně jejího plánovaného rozšíření na 3+3 pruhy) do krajiny s realizací funkčních protihlukových zemních valů s funkčními doprovodnými vegetačními pásy všech prostorových etáží dřevin (stromy, keře);
- citlivé výškové začlenění VRT (Podřipsko a Poohří) do krajiny a realizací funkčních protihlukových opatření (zemních valů, tunelového řešení) s funkčními doprovodnými vegetačními pásy všech prostorových etáží dřevin (stromy, keře);
- citlivé začlenění dalších dopravních staveb v území - rozšíření I/16, rozplet VRT Podřipsko a VRT Poohří - potřebná krajinářská opatření, prostupnost krajiny;
- redukce nadzemního vedení TI (kolektorové řešení ve vazbě na realizaci nových dopravních staveb a potřebě realizace důsledných krajinářských opatření) za účelem ochrany krajinného rázu území;
- důsledný respekt, ochrana a rozvoj stávajících cenných chráněných území a krajinného rázu území;
- rozvoj základní krajinné osy probíhající podél D8 od Prahy k Odolene Vodě a dále na sever přes Dřínov, luh Vltavy, Škarechov;
- prověření územních dopadů Terminálu Roudnice VRT (popř. zohlednění výstupů dopadové studie k terminálům na VRT Praha – Drážďany);
- realizace funkčních a velkorysých eliminačních, kompenzačních a adaptačních opatření v měřítku celého řešeného území.

TÉMATICKÉ VÝCHODISKO PRO ZPRACOVÁNÍ ÚSRP

Územní studie regionu Podřipsko (ÚSRP) musí reagovat na rostoucí tlak na území, způsobený kumulací plánovaných/prověřovaných dopravních staveb, intenzivní urbanizací a zvyšujícími se nároky na hospodářské využití krajiny. Studie by měla komplexně posoudit současný stav území a identifikovat klíčové problémy a hrozby vyplývající z těchto záměrů. Zároveň musí navrhnout udržitelná řešení, která zajistí rovnováhu mezi rozvojem dopravní infrastruktury, osídlením a ochranou krajinných a přírodních hodnot. Dotčené území navíc sanuje neuspokojivou bytovou problematiku pražské aglomerace.

Zvláštní pozornost je třeba věnovat zachování ekologické stability území a funkční propojenosti krajinných struktur, ochraně a rozvoji krajinného rázu, obnově narušeného vodního režimu a realizaci účinných protierozních a protipovodňových opatření. Nedílnou součástí návrhového rámce je rovněž posílení kvality života v území, rekreační funkce krajiny, zajištění prostupnosti území a rozvoj zelené infrastruktury jako přirozené sítě ekosystémových a společenských funkcí.

Účelem pořízení ÚSRP je návrh řešení problémů vyplývajících z narůstající zátěže dotčeného území, zejména zátěže vyvolané plánovanými/prověřovanými dopravními stavbami, tlakem na zvyšování kapacity skladování, obchodu, výroby. Významným tématem je také dostupnost a funkčnost veřejné hromadné dopravy jako klíčového prvku udržitelné mobility v území. Cílem je, aby plánované/prověřované liniové záměry nepředstavovaly pouze riziko, nýbrž byly současně impulsem a příležitostí ke zlepšení prostorových, environmentálních i sociálních vztahů v území.

Tématické východisko ÚSRP je tvořeno třemi základními pilíři, které je nezbytné vzájemně provázat, hledat a nalézt společné, komplexní řešení, zahrnující a zohledňující tyto složky: hledisko dopravy, osídlení a krajiny.

DOPRAVA

Evidence dopravních staveb v řešeném území je souhrnným výčtem připravovaných či prověřovaných záměrů, nevyjadřuje preference jejich realizace. V kontextu synergie jejich působení a dopadů na další funkce řešeného území je nezbytné revidovat technické řešení navržených staveb, zodpovědně pracovat s výškovým uspořádáním liniových staveb, důsledně navrhnout komplexní eliminační, kompenzační a adaptační opatření všech těchto záměrů ve vzájemné vazbě.

Žádoucím začleněním dopravní nové stavby do terénu (např. D0 či VRT) vznikne dostatek hmot pro potřebné doprovodné terénní úpravy, které integrují nejen nové, ale i stávající dopravní koridory do dotčeného území (např. existující dálnice D8). Terénní modelace s velkorysými vegetačními prvky sníží zátěž území hlukem, poškozením krajinného rázu, rekreačních a ekologických funkcí krajiny na akceptovatelnou mez.

Stávající problematický koncept dopravy ve Středočeském kraji (nejen severně od Prahy) podporuje především méně žádoucí individuální automobilovou dopravu. Řešením tohoto problémového jevu je změna koncepce, orientované na optimální využití všech módů dopravy, zejména té veřejné. Aby veřejná hromadná doprava (VHD) byla dostatečně konkurenceschopná, musí být spojům hromadné dopravy zajištěna co největší cestovní rychlost a spolehlivost. Pro splnění uvedených podmínek je mj. důležité implementovat současné moderní přístupy jako např.:

- území krátkých vzdáleností (v území je vše rychle dostupné nejen osobním vozidlem, ale zejména VHD);
- podpora tangenciálních linek (každá obec by měla mít přímý přístup pomocí VHD do své ORP, nikoli jen přes složité přestupy přes Prahu);
- důsledná aplikace preferenčních opatření pro povrchovou veřejnou hromadnou dopravu (tato opatření nejsou dnes výsadou jen pro intravilán);
- využití telematiky a rozumné organizace dopravy (zvyšující se potřeba inteligentní regulace dopravy a jejího řízení);
- nezbytnost podpory bezmotorové dopravy (jakožto způsob dlouhodobého snížení podílu individuální automobilové dopravy na dělbě přepravní práce).

ZÁKLADNÍ POŽADAVKY NA ZPRACOVATELE K TÉMATU DOPRAVA:

- Citlivé prostorové a výškové začlenění nově umisťovaných dopravních staveb do krajinné struktury a sídelního prostředí.
- Realizace funkčních protihlukových opatření - zemní valy s doprovodnými vegetačními pásy všech etáží dřevin (keře, stromy).
- Zhodnocení územní přiměřenosti dopravních uzlových bodů a jejich vlivu na obytné zóny, krajinný ráz a vazby na místní dopravní síť.
- Využití přebytku hmot při umísťování nových dopravních staveb k odstínění negativ již existujících (např. dálnice D8).
- Zajištění funkční prostupnosti území přes liniové stavby pro člověka i ekosystémy.
- Návrh řešení výrazně podporující VHD a přispívající ke snížení dopravní zátěže.
- Zohlednění výsledků existujících výsledků měření kvality ovzduší dotčených samospráv do návrhů opatření v rámci ÚSRP.

OSÍDLENÍ

Urbanizace dotčeného území je již v současnosti velmi intenzivní. Řada sídel se skokově rozrostla, čímž došlo k vychýlení rovnováhy funkční struktury sídel a navazujících funkcí v území (nárůst dopravy, služeb). Nová zástavba je často situována na zemědělské půdě bez potřebných přechodových prvků do krajiny (humna, zelené pásy). Původní struktura cestní sítě, potažmo dostupnosti rekreačního zázemí sídel, zanikla v kontextu intenzifikace zemědělství v minulém století - rozorání cest a krajinných prvků mezí, alejí.

Celá oblast je pod velkým tlakem potřeby bydlení, sanující neřešenou bytovou krizi v metropoli. Ve vazbě na rostoucí kapacity bydlení je také nezbytné řešit otázky kvality života v sídlech, obytnosti krajiny a jejího rekreačního potenciálu. Enormní tlak je rovněž v oblasti záboru ZPF pro skladování a výrobu.

ZÁKLADNÍ POŽADAVKY NA ZPRACOVATELE K TÉMATU OSÍDLENÍ:

- Řešení udržitelné urbanizace s jasně stanovenými limity pro rozšiřování sídel.
- Nastavení kvalitativních požadavků na charakter zástavby a její funkční koncepce (struktura a funkce sídel, rekreační plochy, usazení v krajině).
- Návrh interakčních prvků mezi novou zástavbou a okolní krajinou, které zohlední prostorovou návaznost, pohledové vztahy a ekologické propojení.
- Podpora bezmotorové dopravy a dostupnosti VHD: návrhy musí zahrnovat opatření ke zvýšení prostupnosti sídel pro pěší a cyklisty a zlepšení dostupnosti veřejné hromadné dopravy, včetně integrace tangenciálních spojů.
- Zhodnocení prostorové kapacity sídel pro další rozvoj - s ohledem na dostupnost veřejné infrastruktury, vodohospodářské kapacity, ekologické zatížení a územní limity vyplývající z plánovaných liniových staveb.
- Zajištění ochrany obytného prostředí v blízkosti tranzitní infrastruktury.

KRAJINA

Současná krajinná matrice území je založena na několika hlavních osách severojižní orientace – **řeka Vltava, řeka Labe**, **zelená páteř** vycházející z metropole v oblasti Dolních Chaber a Ďáblic podél D8 přes lesní celky u Sedlce, Panenských Břežan, Odoleny Vody, dále přes Dřínov, vltavský luh, Škarechov. Další stávající drobné krajinné prvky a zejména propojující linie ve směru východ - západ dotvářejí charakter území a představují základ krajinné struktury celého území. V řešeném území se nachází řada cenných a chráněných území a prvků, včetně EVL, ze severu do území vstupuje ochranné pásmo NKP Říp.

V celé délce tras nových dopravních staveb (VRT, D0, D8 a dalších záměrů) je potřebná citlivá práce s výškových uspořádáním staveb tak, aby se minimalizovaly negativní dopady těchto záměrů na dotčené území a celý záměr se stal pro toto území únosný. Dalším zásadním krokem je pak kvalitní návrh funkčních, koncepčních a velkorysých krajinářských eliminačních, kompenzačních a adaptačních opatření. Klíčovým hlediskem práce s krajinou je zachování a podpora její udržitelnosti a stabilizace, ochrana krajinného rázu, podpora a rozvoj jejich ekologických funkcí, obytnosti a rekreace.

Z hlediska optimální nulové bilance hmot je žádoucí vytěžený materiál použít na protihlukové valy dané stavby či dalších dopravních staveb v řešeném území.

ZÁKLADNÍ POŽADAVKY NA ZPRACOVATELE K TÉMATU KRAJINA:

- Provedení revize ÚSES s důrazem na jejich reálnou funkčnost a realizovatelnost, ideálně v návaznosti na budoucí provedení KPÚ.
- Zohlednění citlivých území, zejména chráněných oblastí (např. Natura 2000, EVL, ochranné pásmo NKP Říp) – minimalizace zásahů a návrh opatření, která vyloučí či výrazně omezí nepříznivý vliv na přírodní a krajinné hodnoty.
- Posouzení kumulativních vlivů všech dopravních a stavebních záměrů na krajinu, včetně jejich vlivu na biodiverzitu, ekologickou stabilitu a rekreační potenciál.
- Důsledná ochrana říční krajiny, vodních toků a biotopů, včetně návrhu opatření k udržení či obnově vodního režimu a protierozní a protipovodňové ochrany.
- Důraz na prostupnost krajiny a kvalitu života obyvatel – návrhy musí podporovat rekreační využití krajiny, bezmotorovou dopravu a krajinářské napojení na sídelní strukturu.
- Návrh funkčních eliminačních, kompenzačních a adaptačních opatření v měřítku celého území, využitelných i jako podklad pro ZÚR a územní plány, zároveň sloužících jako zadání pro KPÚ.
- Uplatnění velkorysých krajinářských řešení v návaznosti na liniové stavby – terénní modelace, vegetační pásy všech etáží (stromy, keře), ekodukty, zelené prstence kolem sídel, obnova starých cest a přírodních vazeb v území.
- Citlivé výškové začlenění liniových staveb (VRT, D0, D8) s využitím technických a krajinářských opatření, která účinně omezí jejich hlukový a vizuální dopad.
- Zajištění prostupnosti území přes všechny liniové stavby – jak pro ekosystémy, tak pro pěší a cyklisty.
- Prověření územní přiměřenosti liniových staveb ve vazbě na ochranu krajinných hodnot a obytných území.
- Hodnocení vhodnosti vedení nadzemních inženýrských sítí – posouzení možností kolektorového řešení v souvislosti s liniovými stavbami a krajinářskými zásahy.
- Respekt a rozvoj základní krajinné osy podél D8 (od Prahy přes Odolenu Vodu na sever) jako páteřní struktury celého území.

ZÁTĚŽ A PŘÍLEŽITOST V ÚZEMÍ

Výčet stávající zátěže a problémů v řešeném území (Analytická mapa zátěží v území) jednoznačně dokládá jeho existující poškození a proces destabilizace. Realizace dalších záměrů bez odpovídající míry respektu k hodnotám území a bez kompenzačních opatření může vést k překročení únosné zátěže prostředí. Plánované dopravní záměry je proto nezbytné navrhovat takovým způsobem a s takovými doprovodnými opatřeními, aby pro dotčené území představovaly příležitost k nápravě a zlepšení celkového stavu území, ne další hrozbu a exploataci.

Plánované dopravní stavby navíc představují záměry s výraznými prostorovými nároky, které budou v území výrazným technickým novotvarem. Jejich realizace, při zachování potřebných technických kvalit, však může být provedena různými způsoby, které budou mít na území diametrálně jiný dopad. Cílem pořízení ÚSRP je nalézt takové komplexní řešení pro dotčené území, které umožní ohleduplnou realizaci záměru dopravních staveb, podmíněnou zajištěním stabilizace a posílení krajiny dotčeného území, zajištění kvality života místních obyvatel, zajištěním udržitelnosti a dlouhodobé perspektivy celého území. Aby byly tyto záměry pro území únosné, je nezbytné spolu s nimi přinést do území také příležitost ke zlepšení současného stavu. Potřebná opatření nesmí mít pouze lineární charakter, je potřebné je řešit ve své komplexnosti, v širších souvislostech a vazbách. Podstatná jsou rovněž vhodná eliminační, kompenzační a adaptační opatření.

- Podpora soběstačnosti regionu
- Celková nulová bilance hmot (hmoty zemin získané z realizace dopravních záměrů budou použity na funkční protihluková a krajinářská opatření u nových i stávajících dopravních staveb v řešeném území)
- Kvalita života v území
- Podpora lokálních cest pro pěší a cyklisty
- Zachování a ochrana krajinného rázu území
- Prostupnost
- Charakter výsadby
- Potřebná integrace staveb (pomocí funkčních systémových krajinářských opatření)

Zdroj: HS2 Landscape design approach, ARUP

ELIMINAČNÍ OPATŘENÍ

Cílem eliminačních opatření je zajistit podmínky pro prostorově a ekologicky únosné začlenění liniových staveb do krajiny tak, aby byl minimalizován jejich dopad na kvalitu prostředí, krajinný ráz, ekosystémové vazby a zdraví obyvatel. ÚSRP má navrhnout strategii a podmínky pro tato opatření:

- vymezení území, kde je z hlediska krajinného rázu, obytného prostředí nebo rekreačního potenciálu žádoucí dílčí řešení úrovně osazení liniových staveb, které umožní jejich citlivé začlenění do struktury krajiny;
- ke zmírnění hlukové a imisní zátěže v citlivých územích – např. vymezení ochranných pásem, stanovení prostorových rezerv pro zelené clony, protihlukové a mikroklimatické pásy, které přispívají ke zlepšení kvality ovzduší a akustického prostředí;
- stanovení typových požadavků na vegetační doprovod liniových staveb – víceetážové porosty s funkcí hlukové, prachové, mikroklimatické i vizuální ochrany, které zároveň podporují biologickou rozmanitost;
- pro zajištění ekologické a rekreační prostupnosti krajiny – včetně lokalizace a typizace přechodů přes liniové stavby pro člověka i pro faunu, jako základ pro pozdější návrh konkrétních ekoduktů, podchodů apod.;
- ke zmírnění případných negativních dopadů na krajinné dominanty, cenná stanoviště nebo obytnou zástavbu, včetně stanovení doporučení k přiměřené úpravě;
- k ochraně krajinného rázu – posouzení pohledových vazeb, navržení modelace terénu a vegetačních opatření, která omezí vizuální dopad liniových staveb v exponovaných částech území;
- zjištění návaznosti krajinných a ochranných opatření na existující zelenou infrastrukturu, sídelní strukturu a chráněná území, aby vznikl ucelený funkční systém.

KOMPENZAČNÍ A ADAPTAČNÍ OPATŘENÍ

Cílem kompenzačních a adaptačních opatření je navrhnout vhodné a účinné náhrady za ztráty způsobené realizací liniových staveb – zejména tam, kde došlo k nezvratné změně krajiny, zániku přírodních prvků nebo omezení přístupu k rekreačnímu prostoru. Požaduje se zejména:

- zakládání krajinných kompenzačních biotopů (mokřady, tůně, remízky, květnaté louky) v místech vhodných pro posílení biodiverzity, zadržení vody a ekologické stability území;
- revitalizace a doplňování krajinné matrice – obnova zaniklých cest, mezí, alejí a přechodových prvků mezi sídly a volnou krajinou, včetně jejich rekreačního a estetického využití;
- kompenzace ztrát rekreační hodnoty území – návrh nových veřejně přístupných krajinných prostor (pobytové louky, přírodní hřiště, vyhlídky, stezky) jako náhrada za ztracené nebo narušené zázemí obcí;
- zlepšení mikroklimatu a snížení zátěže z ovzduší a hluku – návrh zelených veřejných ploch, sadů a pásů vegetace jako ochrany před imisemi a akustickým zatížením, zejména v obydlených a citlivých lokalitách;
- podpora bezmotorové rekreace a prostupnosti krajiny – vytvoření propojených pěších a cyklistických tras, včetně liniových parkových pásů podél liniových staveb;
- využití podhodnocených nebo opuštěných ploch (brownfieldy, nevyužité dopravní plochy) pro ekologické, rekreační nebo kulturní funkce – s cílem posílit celkovou kvalitu prostředí;
- zvýšení retenční schopnosti krajiny – zřízení zaplavovaných luk, obnovení starých rozlivových ramen, přírodě blízká opatření na zpomalení odtoku vody a doplnění podzemních zdrojů;
- zavádění agrolesnických systémů – kombinace produkčních ploch a stromové složky v intenzivně využívané zemědělské krajině, s cílem obnovit ekologické vazby a krajinnou stabilitu;
- obnova nebo vytvoření náhradních stanovišť pro ohrožené a vázané druhy rostlin a živočichů, které ztratily své přirozené prostředí vlivem výstavby;
- podpora komunitních a edukačních projektů v krajině – komunitní výsadby, naučné stezky, krajinné galerie a informační místa podporující vztah obyvatel ke krajině a její ochraně.

KATALOG DOPORUČENÝCH ŘEŠENÍ

Navrhovaná krajinářská opatření musí sloužit k důslednému začlenění dopravní stavby do okolní krajiny i sídel tak, aby minimalizovala možné dopady a rizika do území a zároveň přinášela i nové příležitosti nápravy již současného nevyhovujícího stavu území. Velkorysé protihlukové valy, četné a široké ekodukty, ke krajině a sídlům šetrné tunelové řešení, protihlukové stěny a protihlukové prvky estakád, velkorysé a funkční vegetační doprovodné pásy, druhově pestrý sortiment vegetace jsou nezbytnou součástí těchto potřebných opatření.

Zdroj: HS2 Landscape design approach, ARUP

VHODNÉ ŘEŠENÍ V PRAXI - TGV, Francie

Francouzský model plánování vysokorychlostních tratí se stal inspirací pro svou prozíravost a citlivý přístup k území. Díky strategické vizi, která kladla důraz na dialog s regiony a inovativní řešení pro minimalizaci dopadů na krajinu se podařilo realizovat i takto ambiciózní a komplexní dopravní projekt, který bývá zmiňován jako příklad inspirativního přístupu k výstavbě vysokorychlostních tratí, zejména pokud jde o úctu k území, transparentní komunikaci s obcemi a rozsáhlé kompenzační mechanismy.

Dlouhodobé plánování s důrazem na participaci

Již od počátků zavádění vysokorychlostní železniční sítě TGV v 80. letech ve Francii bylo konstatováno, že integrální součástí plánovacího procesu musí být participace dotčených samosprávných celků na úrovni obcí a regionů.

Každý projekt TGV procházel širokým veřejným projednáváním (tzv. débat public), vedeným nezávislou komisí (Commission nationale du débat public – CNDP).

Dotčené obce disponovaly možností vznášet požadavky, připomínky a navrhovat alternativní trasy, přičemž tyto podněty byly relevantním způsobem zohledňovány v rámci plánovacího řízení.

Kompenzační rámec – tzv. „contrat de territoire“

Zavedení systému územních smluv představovalo klíčový nástroj pro koordinaci zájmů státu, investora (SNCF Réseau) a dotčených obcí při výstavbě vysokorychlostní železniční infrastruktury. Tyto smluvní ujednání řešila potenciální negativní dopady a přinášela benefity pro zasažená území v následujících oblastech:

- Realizace technických řešení pro mitigaci hluku a vibrací, jako jsou protihlukové valy a tunelové úseky.
- Zajištění náhradních řešení v oblasti dopravní infrastruktury (přeložky komunikací), ekologické stability (výsadba zeleně, revitalizace krajiny) a občanské vybavenosti (nové přístupové cesty).

- Investice do veřejné infrastruktury v dotčených obcích, včetně přístupových komunikací, cyklistických stezek a rekreačních zón.
- Zřízení fondů určených pro rozvoj obcí a náhrada případných ztrát daňových příjmů či jiných finančních zdrojů.
- V některých případech převod náhradních pozemků či výstavba infrastruktury na míru dle individuálních potřeb obcí (např. předškolní zařízení, dětská hřiště).

Tunelové úseky jako standard pro ochranu

V případech, kdy trasa vysokorychlostní železnice procházela územím s vysokou hustotou osídlení či ekologicky významnými lokalitami, bylo standardně přistupováno k vedení trasy v tunelových nebo zahloubených koridorech, jak dokládají realizované úseky TGV Est a TGV Lyon–Turín.

Tato specifická opatření byla předmětem předběžných jednání a následně zakotvena v plánovacích smlouvách.

Respekt k regionům a krajům

Financování projektů vysokorychlostní železnice TGV bylo často realizováno za spoluúčasti regionálních samosprávných celků, které si v rámci tohoto partnerství vyjednaly participaci na rozhodovacím procesu týkajícím se vedení tras a souvisejících dopadů.

Tento mechanismus spolufinancování efektivně zajistil, že zájmy regionů a obcí musely být relevantním způsobem zohledněny, neboť v opačném případě disponovaly regionální samosprávy možností zablokovat přidělení finančních prostředků.

SPOLUPRÁCE, KOORDINACE A PŘENOS VÝSLEDKŮ

Klíčovým aspektem je úzká spolupráce se zadavatelem, odborným zpracovatelským týmem a dotčenými územními samosprávami. Výsledky studie musí být pravidelně konzultovány formou workshopů a diskusí, aby byl zajištěn průběžný přenos poznatků a návrhů mezi zpracovatelem a klíčovými aktéry.

Zvláštní důraz je kladen na koordinaci mezi zpracovateli územní studie a projektanty liniových staveb. Cílem je zajistit, aby navržená eliminační, kompenzační a adaptační opatření byla reálně zapracována do projektů dopravních staveb.

Studie musí rovněž zohlednit zpětnou vazbu od dotčených obcí a zohlednit jejich specifické potřeby a požadavky. Výsledné návrhy a doporučení musí být formulovány tak, aby mohly být snadno integrovány do územně plánovací dokumentace (ZÚR kraje a územních plánů obcí) a dalších strategických dokumentů.

Cílem je poskytnout zadavateli a dalším rozhodovacím orgánům komplexní, odborně podložený a srozumitelný podklad, který umožní kompetentní rozhodování o rozvoji regionu Podřipsko s ohledem na udržitelnost, ochranu krajiny, zlepšení kvality života a podporu ekonomické prosperity území.

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A VYSVĚTLIVKY

ČAV	Česká akademie věd
D0/D8	Dálnice D0/D8
EVL	Evropsky významná lokalita
FVE	Fotovoltaická elektrárna
IAD	Individuální automobilová doprava
IPR	Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy
K1-5	Klastr 1-5
KPÚ	Komplexní pozemková úprava
LBC	Lokální biocentrum
LBK	Lokální biokoridor
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MŠK	Ministersvo školství a kultury
MÚK	Mimoúrovňová křižovatka
N1-2	Nadklastr 1-2
NPP	Národní přírodní památka
NPR	Národní přírodní rezervace
(N)RBC	(Nad)Regionální biocentrum
(N)RBK	(Nad)Regionální biokoridor
OkÚ	Okresní úřad
ORP	Obec s rozšířenou působností
PM10/ PM2.5	Částice menší než 10 µm/2.5 µm (jemné prachové částice)
PP	Přírodní památka
PR	Přírodní rezervace
RK	Rozhodnutí komise
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SPÚ	Státní pozemkový úřad
SŽ	Správa železnic
TI	Technická infrastruktura
TT	Tramvajová trať
ÚP	Územní plán
ÚSES	Územní systém ekologické stability
ÚSRP	Územní studie regionu Podřipsko
VHD	Veřejná hromadná doprava
VKP	Významný krajinný prvek
VRT	Vysokorychlostní trať
VŠB - TUO	Vysoká škola báňská - Technická univerzita Ostrava
WHO	Světová zdravotnická organizace
ZEVO	Zařízení pro energetické využití odpadů
ŽST	Železniční stanice

VYSVĚTLIVKY

klastr: menší územní celek s podobnými znaky krajiny, osídlení a dopravních vlivů, určený pro cílenou analýzu a návrhy řešení.

nadsklastr: větší územní celek, který sdružuje několik klastrů se společnými prostorovými a funkčními souvislostmi.