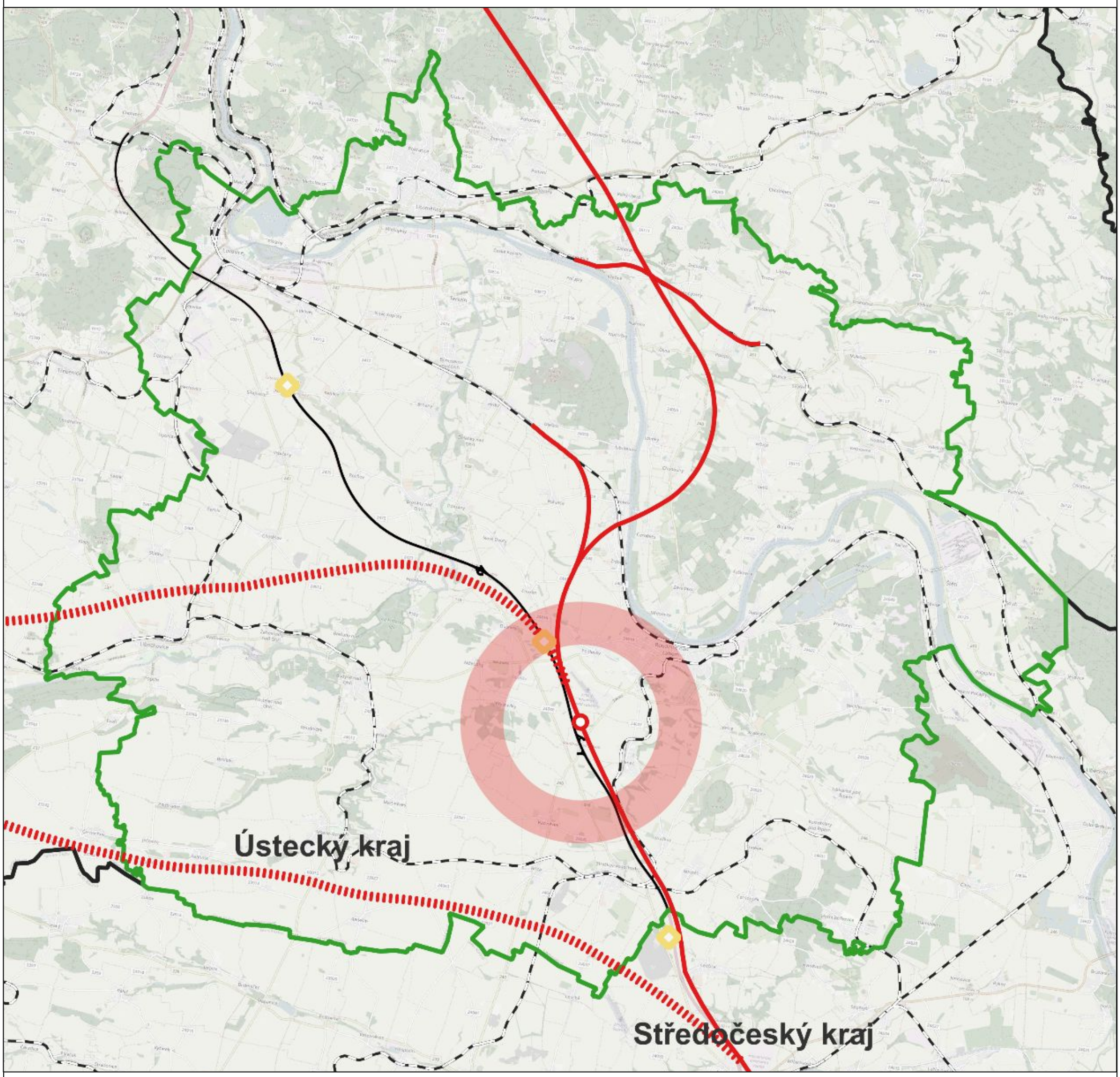


VSTUPNÍ EXPERTNÍ PODKLAD PRO ÚZEMNÍ STUDII REGIONU PODŘIPSKO

VSTUPNÍ EXPERTNÍ PODKLAD

PRO ÚZEMNÍ STUDII REGIONU PODŘIPSKO

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

Zpracoval Expertní tým KD8 ve složení:

Ing. arch. Matěj Čunát, architekt a urbanista

MgA. Marie Štefanová, architektka a urbanistka

Ing. arch. Alice Boušková, krajinářská architektka

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 05 - širší kontext řešeného území

06 až 12 - územní situační přehled (ochrana území, dopravní záměry, zátěže, dojezdová vzdálenost)

13 - struktura a logika členění řešeného území

14 až 15 - nadklastr N3, nadklastr N3 - dopravní stavby

16 až 17 - nadklastr N4, nadklastr N4 - dopravní stavby

18 až 31 - klastr K6

32 až 44 - klastr K7

45 až 57 - klastr K8

58 - rozšíření řešeného území

59 až 70 - tématická východiska pro zpracování navazujících dokumentů

71 - seznam použitých zkratek v dokumentu

Grafická a IT podpora: Tomáš Brandýský

KORIDOR 8
SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

ÚČEL POŘÍZENÍ DOKUMENTU

Tento dokument vznikl:

- jako nástroj 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 (zejména se zaměřením na proces EIA a navazující řízení);
- jako podklad pro zpracování územní studie, popř. pro podkladové studie:
  - zpracování dopadové studie
  - zpracování urbanisticko-krajinářské studie
  - zpracování Adaptační strategie Podřipsko

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 svého vzniku participativně projednán s představiteli těchto 12 územních samospráv: Bohušovice nad Ohří, Dušníky, Hrobce, Keblice, Kleneč, Mnetěš, Nové Dvory, Přestavlky, Račiněves, Straškov-Vodochody, Siřejovice a Židovice.

SOUVISEJÍCÍ ÚKOLY VYPLÝVAJÍCÍCH Z PLATNÝCH DOKUMENTŮ A USNESENÍ

- **8. aPUR - rozvoj v okolí Terminálů VRT**
  - připomínka k řešení dopadů Terminálu VRT zamítnuta s odůvodněním, že má být řešeno v ÚRP, nebo ZÚR.
- **Politika krajiny (přijatá vládou ČR) - koordinace rozvoje dopravní, technické a zelené infrastruktury**
  - **Ministerstvo dopravy zajistí do roku 2026** ve spolupráci se Správou železnic a Ředitelstvím silnic a dálnic, aby již v raných fázích prověřování a přípravy projektů liniových dopravních záměrů a významných uzlů (např. **terminálů VRT**) byli zastoupeni zkušení odborníci zabývající se dopady záměru na volnou krajinu a na rozvoj sídel **s cílem minimalizovat negativní dopady na krajinné funkce a sídelní strukturu.**
  - **Ministerstvo dopravy** ve spolupráci s Ministerstvem průmyslu a obchodu do roku 2028 **prověří možnost zavedení institutu státního koordinátora**, který by zajistil jednotnou koordinaci a řízení klíčových projektů. Primárně bude prověřena možnost přiřazení této role pro Státní investiční a rozvojovou společnost.

ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE ÚSTECKÉHO KRAJE

- Úkoly platných Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, článek 69b), především:
  - e) zachování stávajících dopravních vazeb v území, včetně cyklostezek, místních a účelových komunikací;
  - f) zajištění prostupnosti území pro člověka a průchodnost pro volně žijící živočichy, zejména v severojižním směru v trasách nadregionálních a regionálních biokoridorů a v místě souběhu železniční dráhy s dálnicí D8 a dalšími infrastrukturálními stavbami;
  - h) **vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny s cílem minimalizace vlivů na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v prostoru ochranného pásma Národní kulturní památky Říp a v prostoru CHKO České středohoří;**
  - j) ochranu zvláště chráněných území, lokalit soustavy NATURA 2000, lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, významných krajinných prvků a územního systému ekologické stability.

- **Zpráva o uplatňování Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje přijatá zastupitelstvem Ústeckého kraje 9. 9. 2024**
  - *Prověřit **stanovení úkolů územního plánování** pro rozvojovou oblast NOB1 Litoměřicko, Lovosicko, Roudnicko na základě zamýšleného **vzniku nového terminálu** na železničním spojení RS4.*
  - *Prověřit **stanovení úkolů územního plánování** pro rozvojovou osu OS2 Rozvojová osa Praha – Ústí nad Labem – hranice ČR/Německo (–Dresden) na základě zamýšleného **vzniku nového terminálu** na železničním spojení RS4.*

Nad rámec aktuálně platných ZÚR se při provedení analýzy území jeví jako nezbytné stanovit:

- úkoly pro územní plánování ve vztahu k Terminálu Roudnice VRT (viz. usnesení zastupitelstva Ústeckého kraje ze dne 9. 9. 2024),
- úkol řešení souběhu VRT s dálnicí D8,
- identifikace a řešení úzkého hrdla Mnetěš – Vražkov – Straškov,
- identifikace a řešení úzkého hrdla Židovice – Hrobce.

ŠIRŠÍ KONTEXT ÚZEMÍ

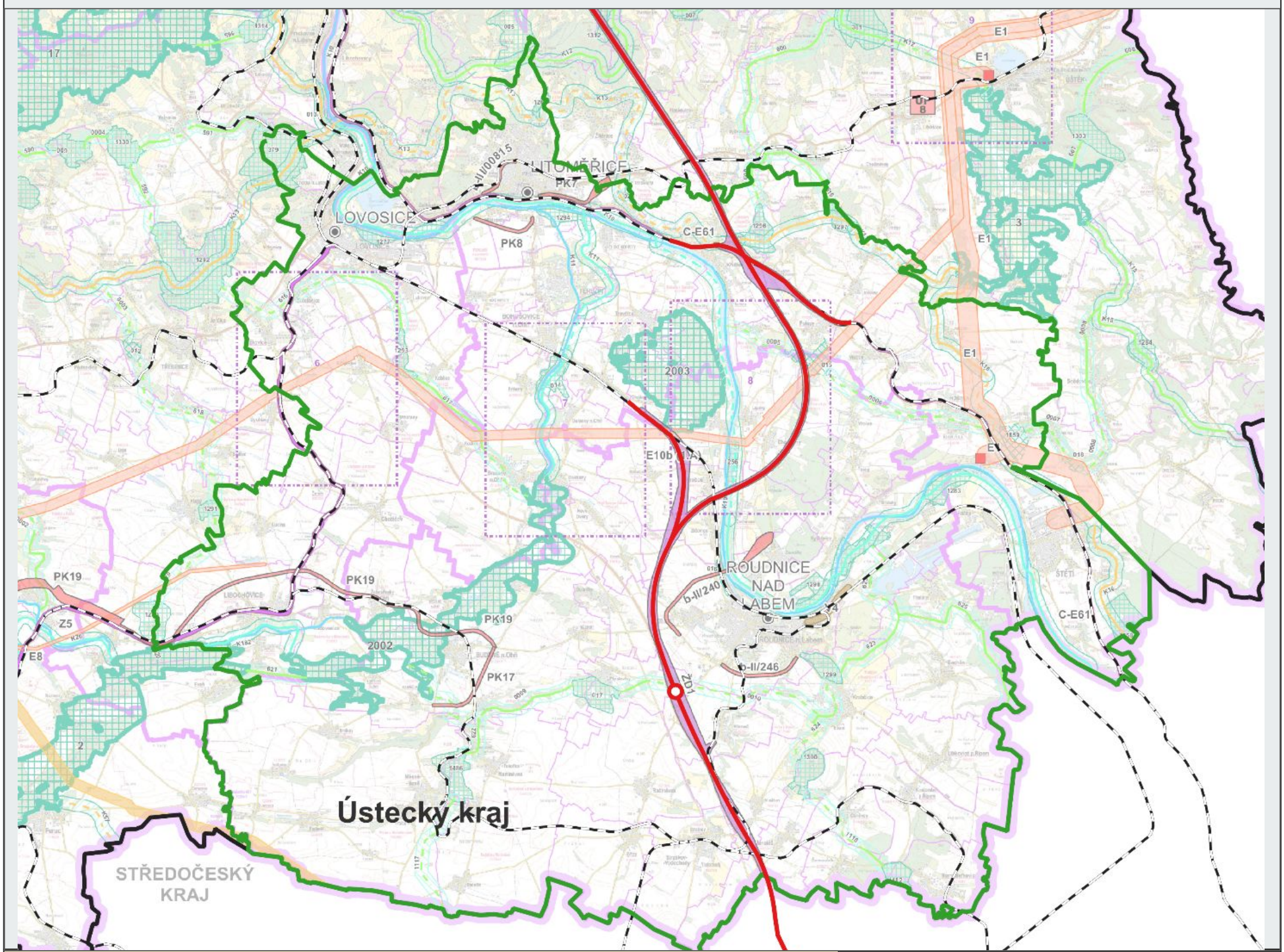
Řešené území zahrnuje ORP Litoměřice, Roudnice nad Labem a Lovosice a ochranné pásmo NKP Říp. Jedná se ucelené území v podhůří hory Říp, které v současnosti vykazuje znaky spádového území hlavního města Prahy. To bude ještě umocněno umístěním terminálu VRT Roudnice v území.

V území byla zpracována územní studie krajiny (ÚSK ORP Roudnice nad Labem), přičemž její hlavní výstupy jsou:

- velmi nízká ekologická stabilita (skoro 60 % obcí z SO ORP),
- v řadě obcí snižování výměry ekologicky stabilních ploch,
- 54 % obcí má velmi nízkou výměru přírodních biotopů,
- potřeba realizace adaptačních opatření.

ÚSK ORP Roudnice nad Labem ovšem ve svém návrhu neřešila umístění VRT Podřipsko I. a II., Terminál Roudnice VRT (jeho dopady do volné krajiny), uvažovanou odbočku VRT Poohří a nepracuje s územím jako pražskou metropolitní oblastí, kterou se stane v důsledku zkrácení dojezdu na 19 min do železniční stanice Praha hlavní nádraží a zároveň do stanice metra Hlavní nádraží.

Pokud nebude situace regulována a podchycena, tak hrozí, že výstavba VRT Podřipsko I., VRT Podřipsko II. a územní dopady Terminálu Roudnice VRT ještě více destabilizují území.

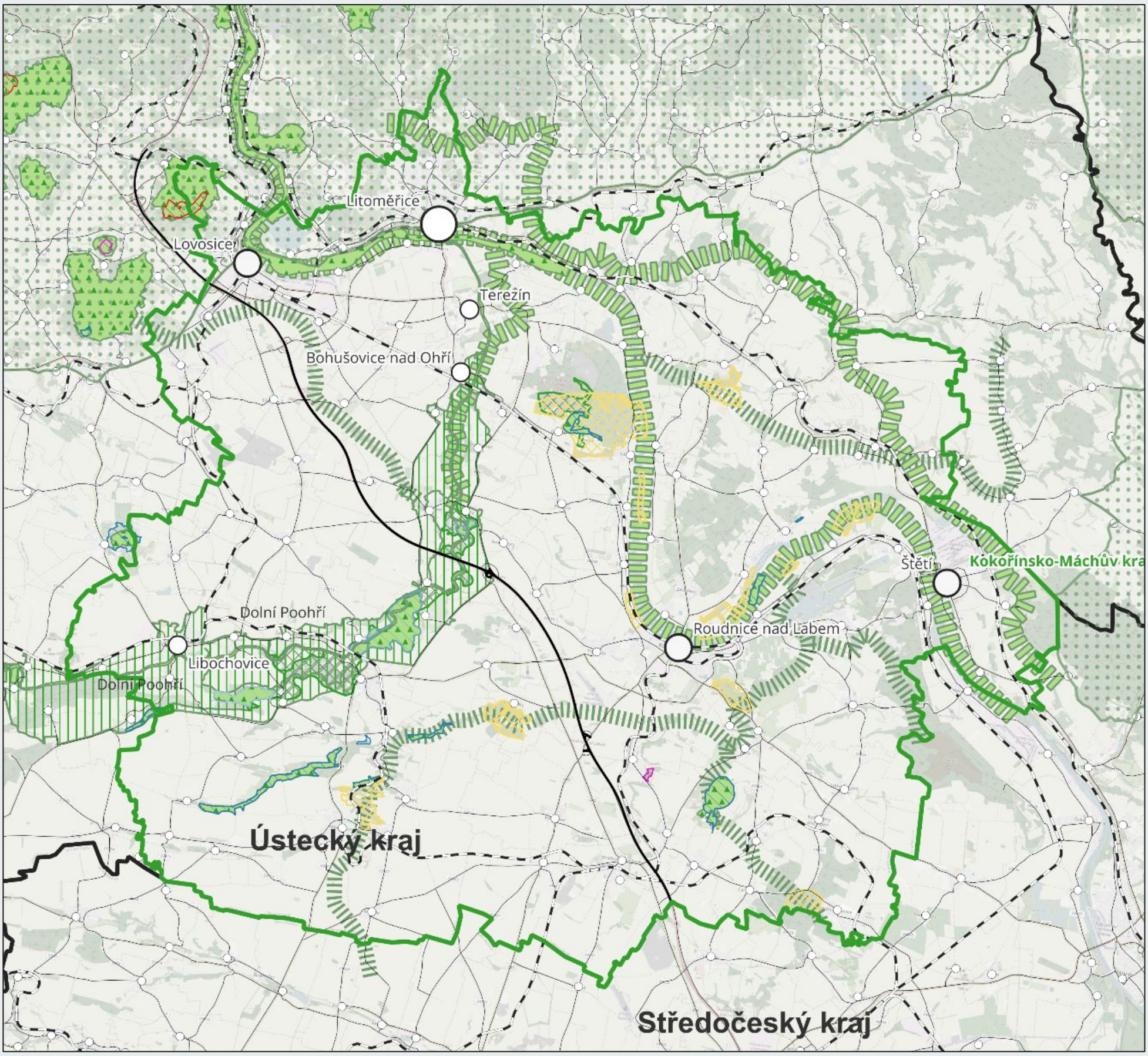


ŠIRŠÍ KONTEXT ÚZEMÍ

KORIDOR 8
SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

ÚZEMNÍ SITUAČNÍ PŘEHLED - OCHRANA PŘÍRODY A KRAJINY

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



LEGENDA

ÚSES

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

Natura 2000

- Evropsky významné lokality (EVL)

MZCHÚ (Maloplošná zvláště chráněná území)

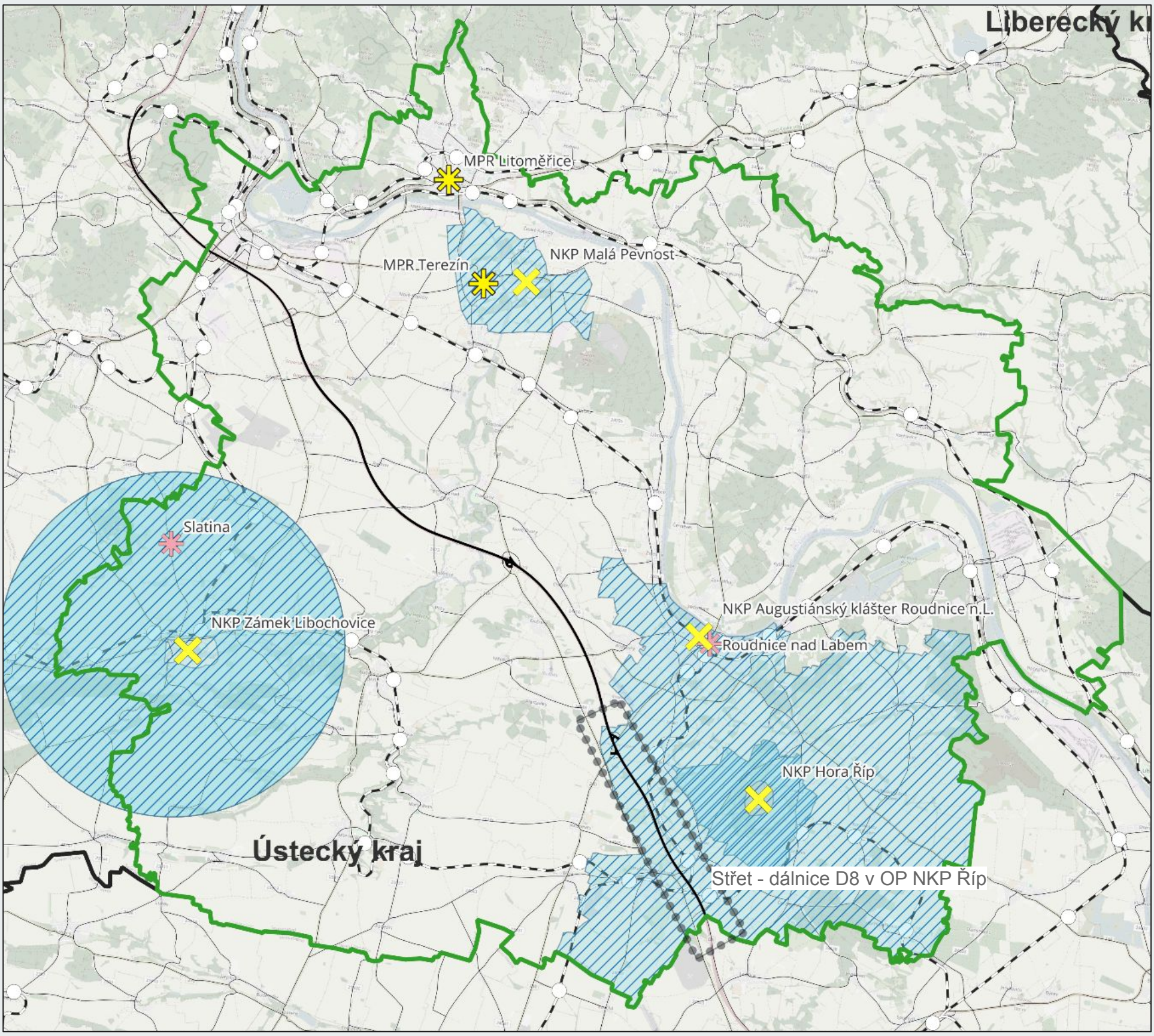
- Národní přírodní rezervace (NPR)
- Národní přírodní památky (NPP)
- Přírodní rezervace (PR)
- Přírodní památky (PP)

Přírodní parky

- CHKO
- Přírodní park

ÚZEMNÍ SITUAČNÍ PŘEHLED - PAMÁTKOVÁ OCHRANA ÚZEMÍ

Mapa řešeného území z pohledu ochrany památek a kulturního dědictví znázorňuje prvky památkové ochrany. Jedná se o hodnotné území z hlediska kulturního dědictví, v rámci celého území se nachází archeologická naleziště. Lze proto předpokládat, že při průchodu VRT a stavbě Terminálu Roudnice VRT dojde k četným archeologickým nálezům.



LEGENDA

Řešené území

Památková péče

Památková rezervace

Památková zóna (městská / vesnická)

Národní kulturní památka

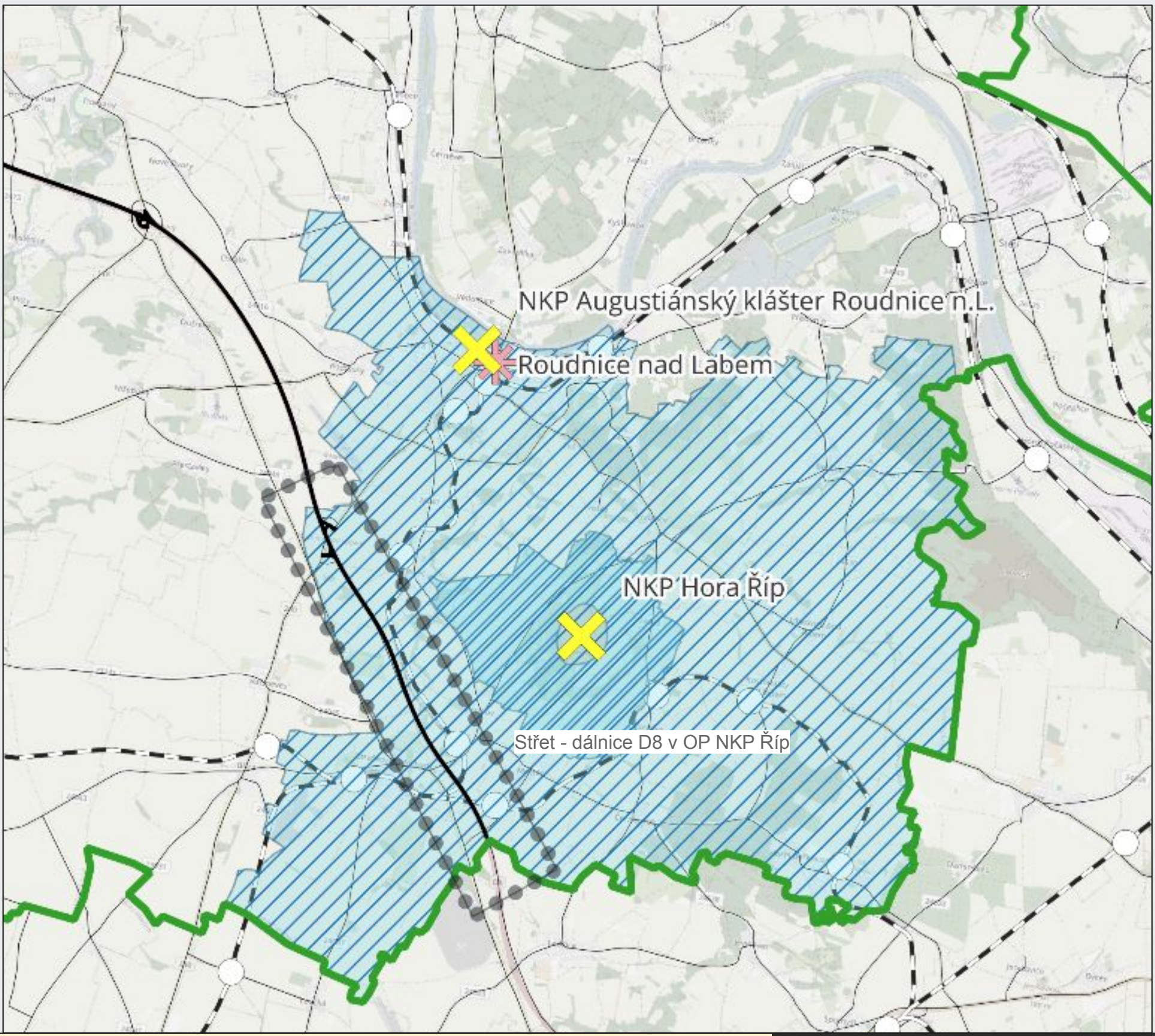
Ochranné pásmo národní kulturní památky

ÚZEMNÍ SITUAČNÍ PŘEHLED - OCHRANNÉ PÁSMO NKP 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.
Ani 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.

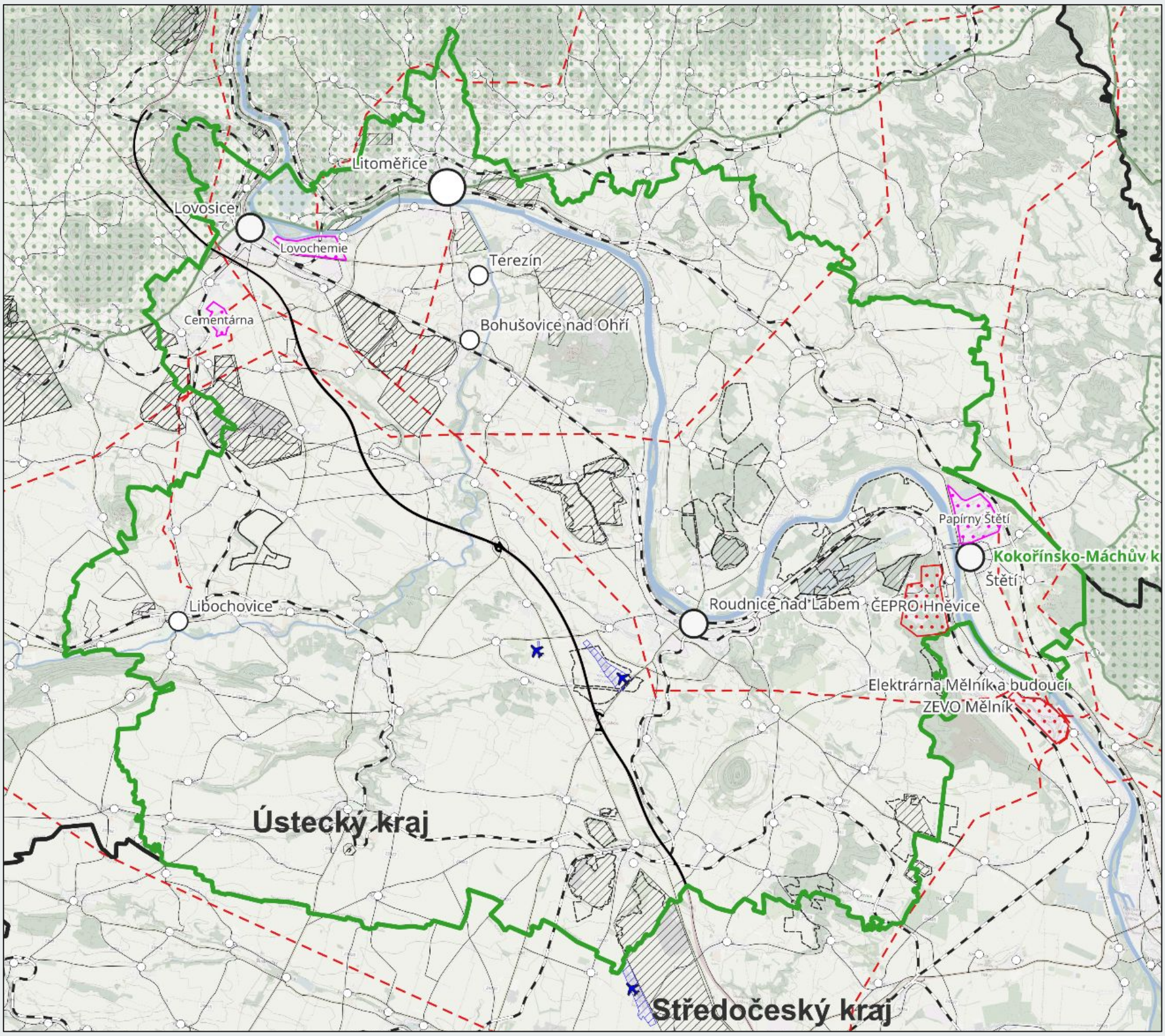


ÚZEMNÍ SITUAČNÍ PŘEHLED - OCHRANNÉ PÁSMO NKP ŘÍP

KORIDOR 8
SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

ÚZEMNÍ SITUAČNÍ PŘEHLED - STÁVAJÍCÍ VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Mapa řešeného území z hlediska stávajícího využití a zátěže území. Území je už dnes velmi intenzivně osídleno a je do velké míry v gravitačním poli metropole Prahy, což se po výstavbě VRT ještě umocní. Území je zatíženo stávající dopravní infrastrukturou, zároveň se v území nachází řada chráněných ložiskových území. Otevření těchto ložisek těžbě by vytvořilo další zátěž v tomto citlivém území.



LEGENDA

Obecné
- Řešené území
- Hranice kraje

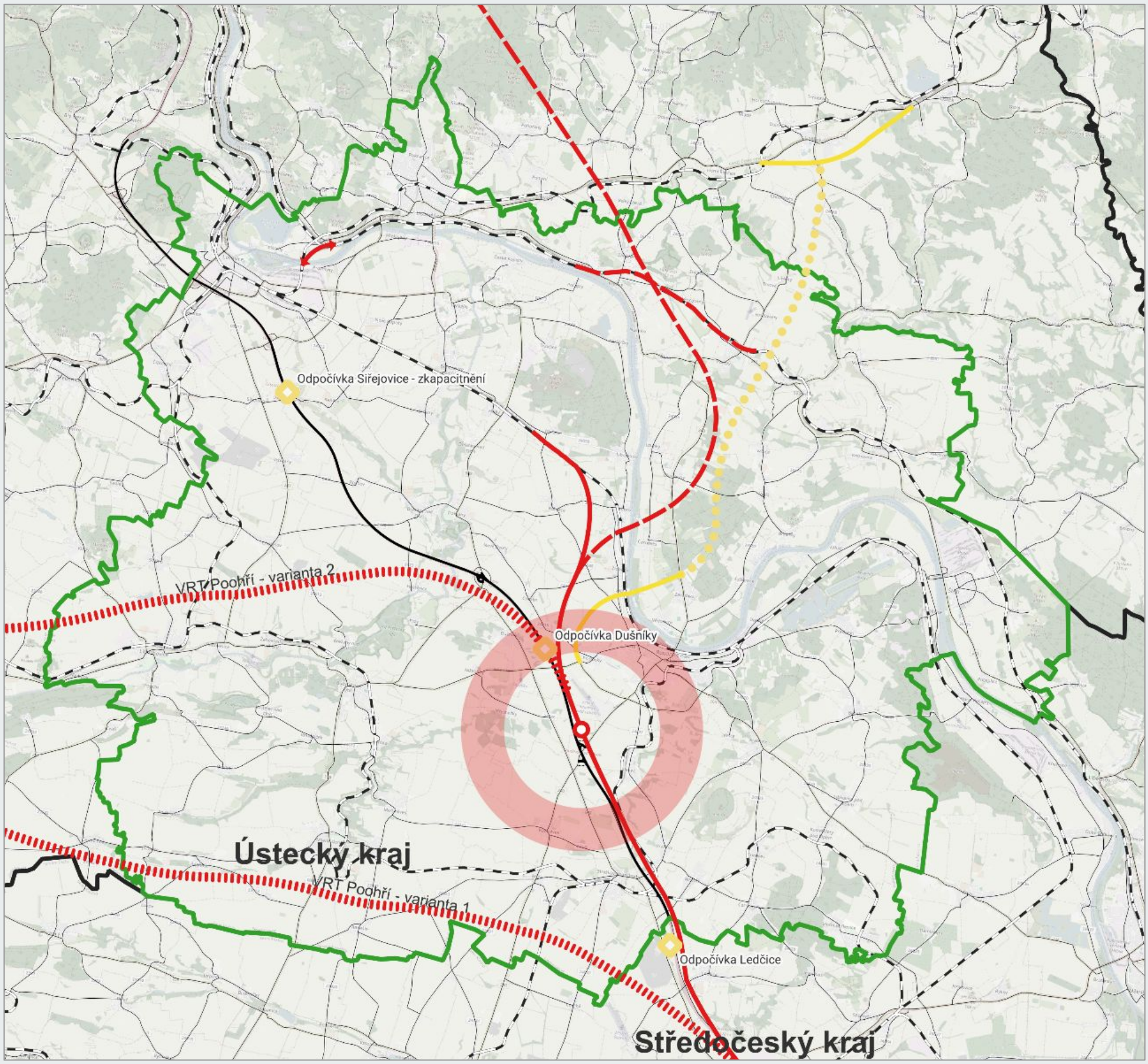
DOPRAVA STÁVAJÍCÍ
- Dálnice
- Silniční síť
- Železniční síť

Sídla
- Sídlo nad 20 000 obyvatel
- Sídlo 5 000 - 20 000 obyvatel
- Sídlo 2000 - 5000 obyvatel
- Sídla pod 2000 obyvatel

Stávající využití
- Chemický průmysl
- Další průmyslové zátěže
- Vedení VVN
- Letiště
- Chráněná ložisková území
- Výhradní ložisko nerostných surovin

ÚZEMNÍ SITUAČNÍ PŘEHLED - DOPRAVNÍ ZÁMĚRY

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



LEGENDA

Obecné

- Řešené území
- Hranice kraje

DOPRAVA STÁVAJÍCÍ

- Dálnice
- Silniční síť
- Železniční síť

DOPRAVA - ZÁMĚRY

Železniční stavby

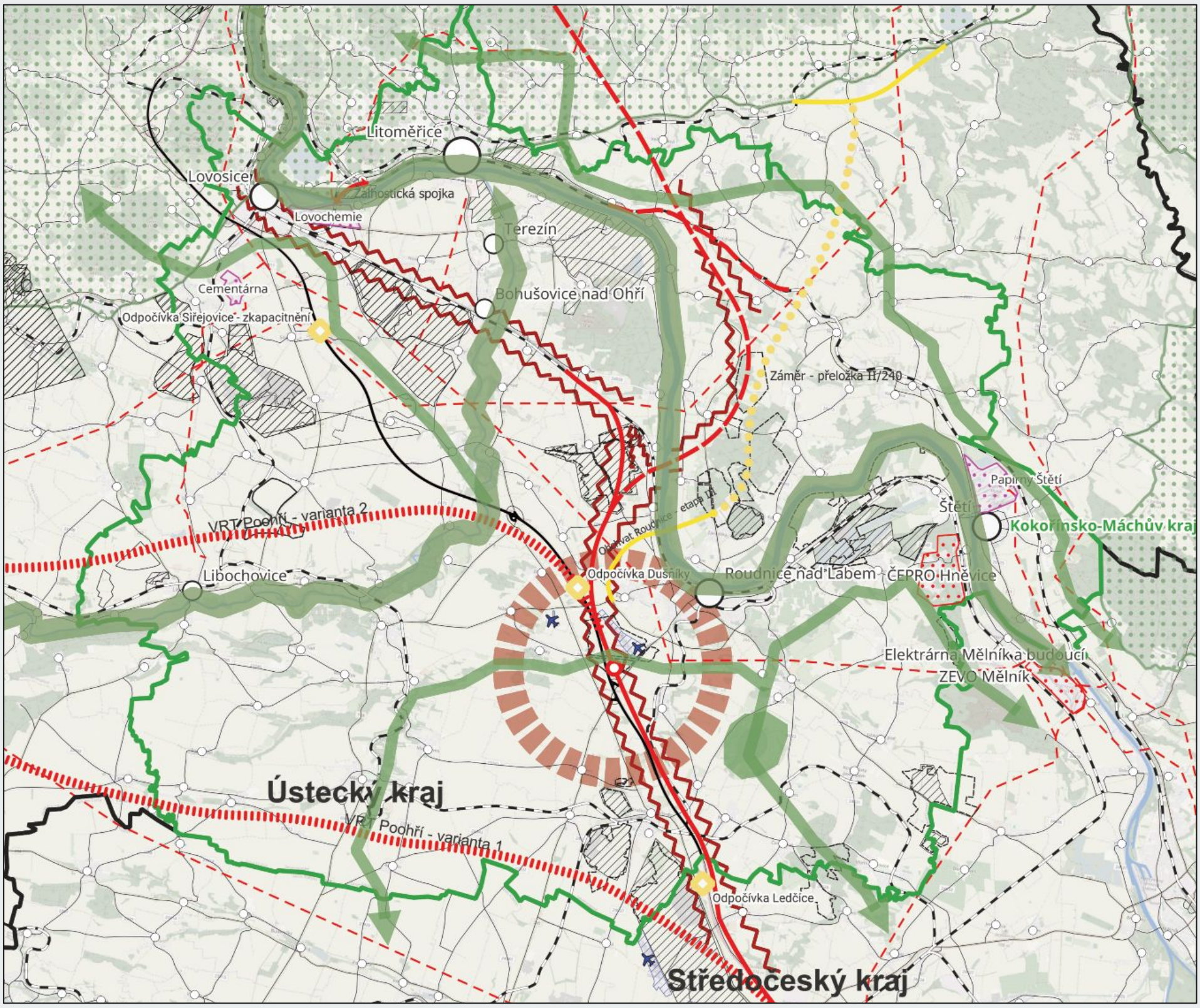
- VRT Podřipsko II
- VRT Podřipsko I
- VRT Poohří varianty
- Žalhostická spojka
- Terminál Roudnice VRT

Silniční stavby

- Silniční stavby - plánované obchvaty
- Silniční stavby - záměry
- Odpočívky

ÚZEMNÍ SITUAČNÍ PŘEHLED - ANALYTICKÁ MAPA ZÁTĚŽÍ V ÚZEMÍ

Analytická mapa přibližuje míru stávající zátěže v celém dotčeném území, včetně zátěže z plánovaných dopravních staveb. Mapa zároveň zobrazuje základní možnosti principu práce s krajinou tak, aby bylo možné eliminovat, kompenzovat a adaptovat se na negativní vlivy.



LEGENDA

- Řešené území
- Hranice kraje
- Dálnice
- Silniční síť
- Železniční síť
- VRT Podřipsko II
- VRT Podřipsko I
- VRT Poohří varianty
- Žalhostická spojka
- Terminál Roudnice VRT
- Silniční stavby - plánované obchvaty
- Silniční stavby - záměry
- Odpočívky
- Chemický průmysl
- Další průmyslové zátěže
- Vedení VVN
- Letiště
- Chráněná ložisková území
- Výhradní ložisko nerostných surovin

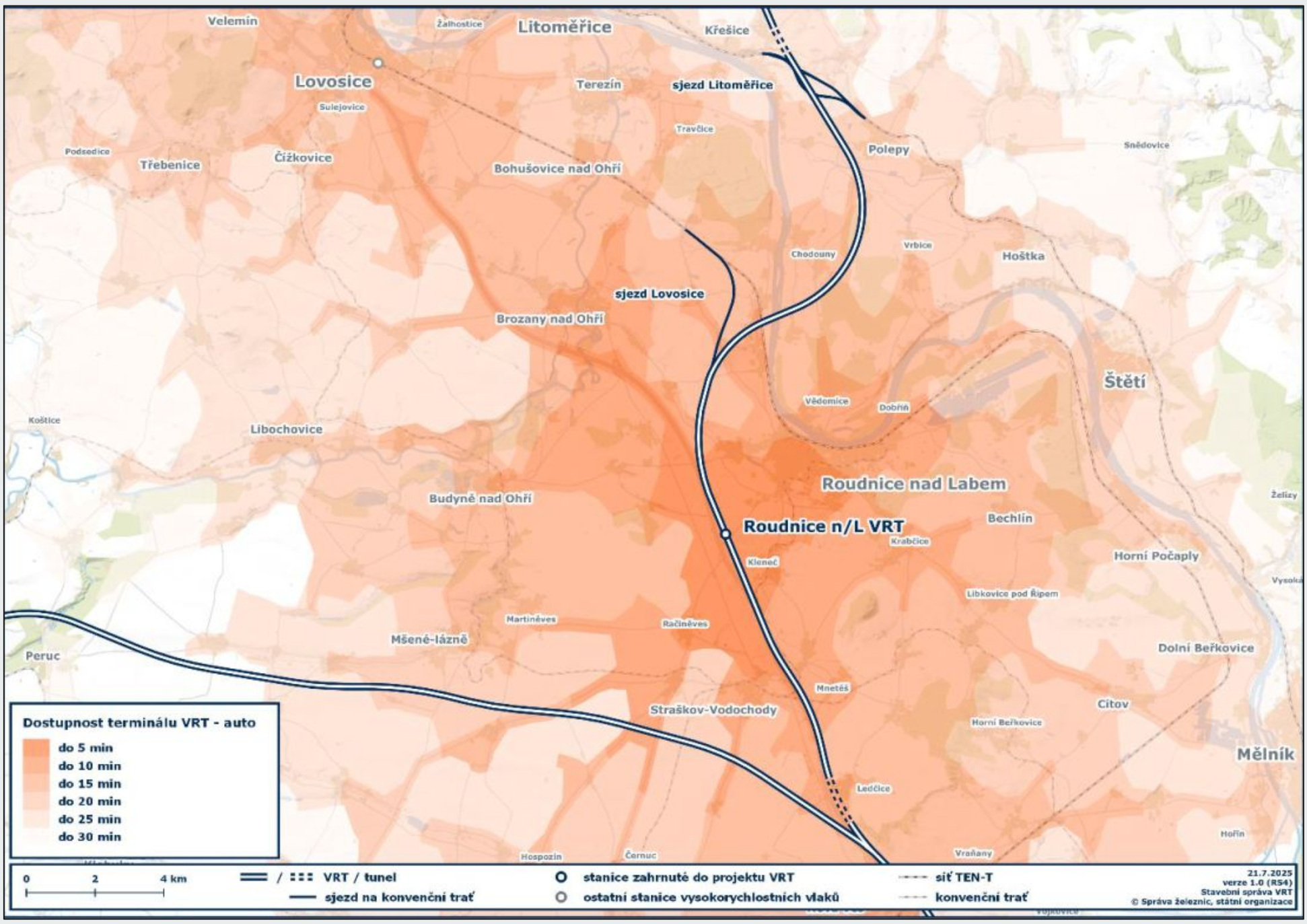
Nejproblematičtější místa vztahu stávajících i navrhovaných dopravních staveb k osídlení a částečně i ke krajině.

Naznačuje hlavní linie krajinné matrice v území.

Krajinné matrice v území nejsou souvislé a ucelené kvůli velké míře infrastrukturní zátěže a nedokončeným územním systémům ekologické stability. Pro stabilizaci a udržitelnost dotčeného území je nezbytné posílení a vzájemné propojení stávajících krajinných prvků novými interakcemi do funkčního systému.

DOJEZDOVÁ VZDÁLENOST

Správa železnic zpracovala pro ORP Roudnice podklad, z něhož vyplývá, že dopady na území z pohledu dojíždějících budou značně přesahovat území ORP Roudnice nad Labem. Významně zasažena budou i ORP Lovosice a Litoměřice. Z tohoto poznatku vyplývá pro Ústecký kraj úkol k řešení - zajistit zpracování dopadové studie pro všechny tři ORP, které budou výstavbou terminálu a trati VRT bezprostředně ovlivněny.



Obr. Dostupnost terminálu Roudnice nad Labem VRT autem. Zdroj: SŽ, Analýza předpokládaného vývoje v ORP Roudnice nad Labem po připojení k vysokorychlostní trati (8/2025)

STRUKTURA A LOGIKA ČLENĚNÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

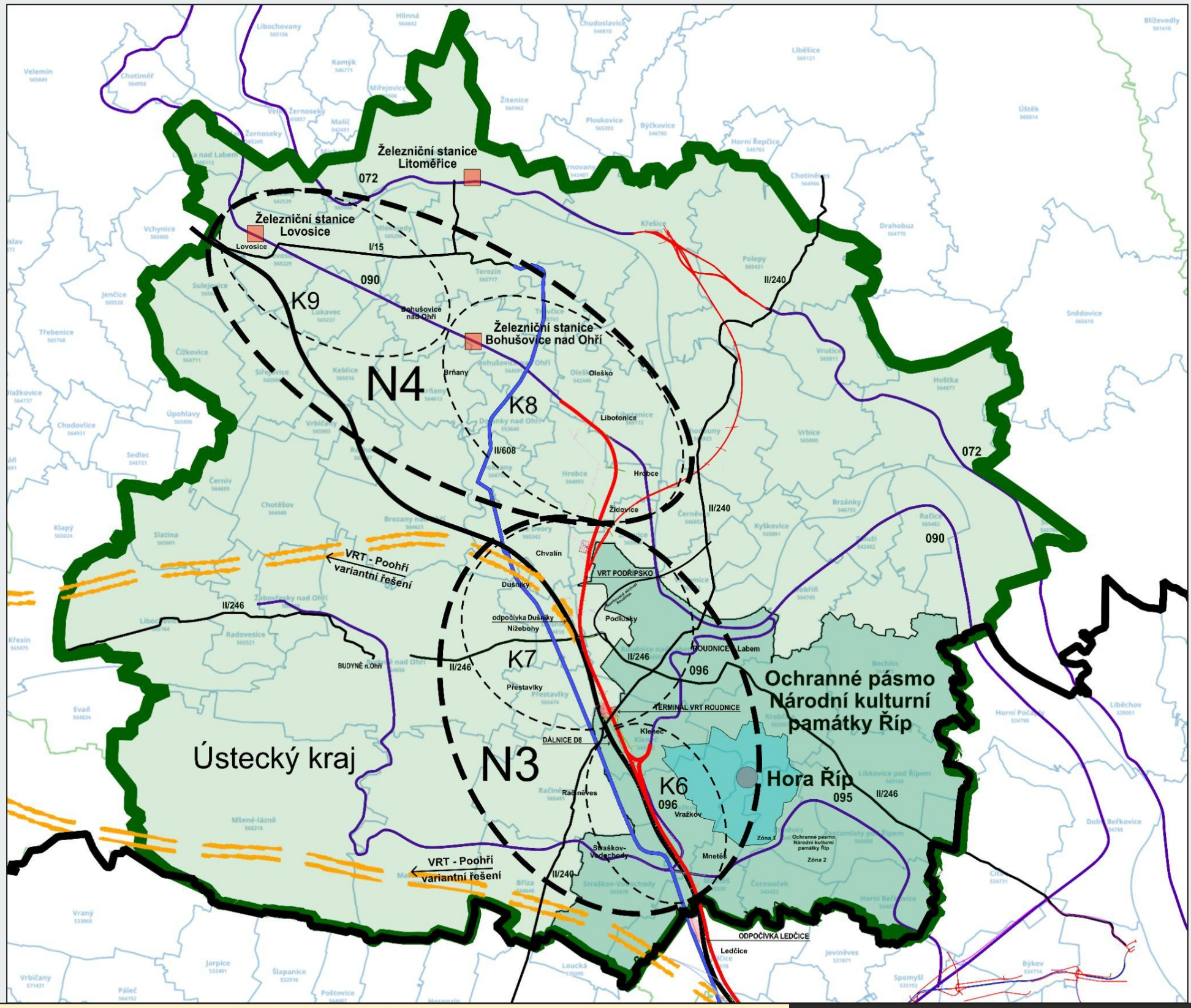
Struktura dokumentu vychází z podrobné analýzy řešeného území, které bylo pro přehlednost a cílené hodnocení členěno následovně:

- NADKLASTR N3 - rozdělený na klastry K6 a K7
- NADKLASTR N4 - rozdělený na klastry K8 a K9

NADKLASTR N3 charakterizuje souběh infrastruktur v podobě dálnice D8 a plánované tratě VRT, součástí klastru je Terminál Roudnice VRT. NADKLASTR N4 zahrnuje rozhraní VRT Podřipsko I. a VRT Podřipsko II., a popisuje vazbu trati VRT na stávající trať 090.

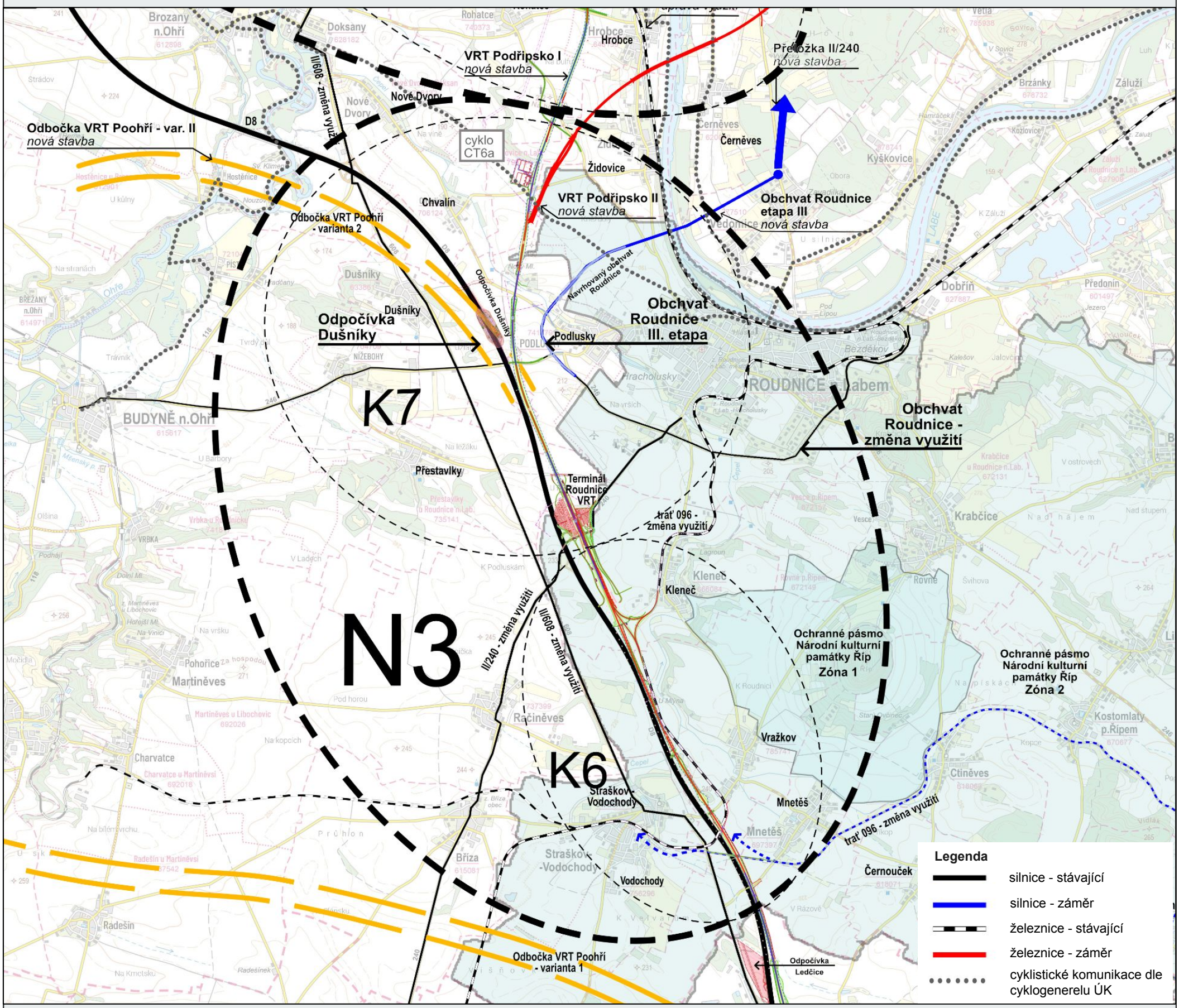
Jednotlivé klastry představují územní celky, které sdílejí společné rysy z hlediska charakteru krajiny, struktury osídlení a navržených dopravních staveb. Tyto souvislosti umožňují přistupovat k problémům a návrhům řešení v daném území komplexně a provázaně.

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 záměrem dopravní infrastruktury nadregionálního významu – konkrétně vysokorychlostní tratí (VRT) Podřipsko. V těchto lokalitách byly sledovány zejména typy zátěží a jejich souvislost s kvalitou prostředí, prostupností krajiny a udržitelností územního rozvoje.

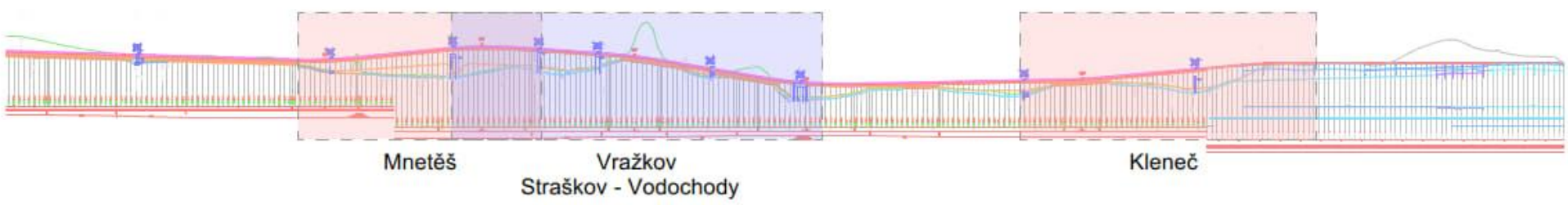


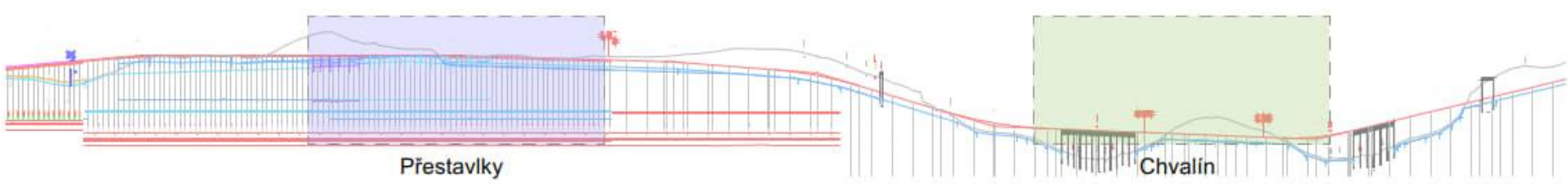
NADKLASTR N3

SITUACE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ NADKLASTRU N3 ZOBRAZUJE AKTUÁLNĚ PŘIPRAVOVANÉ/PROVĚŘOVANÉ DOPRAVNÍ ZÁMĚRY



Rozsah střetu intenzivně zastavěných území (obcí) s koridorem VRT





NADKLASTR N3 - DOPRAVNÍ STAVBY

KORIDOR
SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

NADKLASTR N3 - DOPRAVNÍ STAVBY

Území nadklastru N3 ovlivňuje řada významných dopravních tepen. Pro nadklastr N3 je klíčová plánovaná stavba Terminálu Roudnice VRT, který bude indukovat dopravu nejen v rámci nadklastru N3, ale z celého blízkého regionu. Vzhledem k výše uvedenému lze předpokládat významnější využití stávající silniční i železniční infrastruktury.

Tabulka 1 Přehled významných nově plánovaných dopravních staveb (nebo těch, jež se v budoucnu budou upravovat) ovlivňujících jednotlivé klastry v nadklastru N3

Název dopravní stavby			Dotčený klastr
Kolejová doprava	VRT Podřipsko (RS 4 Praha – Drážďany)	*nová stavba*	K6, K7
	VRT Poohří (RS 4 Praha – Louny – Most)	*nová stavba - variantní řešení sjezdu*	K7 (popř. K5 a K6)
	Terminál Roudnice VRT	*nová stavba*	K6, K7
	Železniční trať 095 (Zlonice - Straškov - Spomyšl)	*změna využití*	K6
	Železniční trať 096 (Roudnice n. L. - Budyně n. O.)	*změna využití*	K6, K7
Silniční doprava	Terminál Roudnice VRT - přednádražní prostor	*nová stavba*	K6, K7
	Dálnice D8	*změna využití*	K6, K7
	Silnice II/240	*změna využití*	K6, K7
	Silnice II/246: obchvat Roudnice n. L. - stávající a novostavba etapy III	*změna využití, nová stavba*	K7
	Silnice II/608	*změna využití*	K6, K7
	D8 - odpočívka Dušníky v km 32,5 P+L	*nová stavba*	K7
	D8 - odpočívka Ledčice v km 22,5 P+L	*nová stavba*	K6

Nejexponovanější dopravní stavbou v rámci nadklastru N3 je dálnice D8 v kombinaci s křížením silnic II/608 a II/240. V tomto uzlu je navržena realizace Terminálu vysokorychlostní železnice (VRT) Roudnice nad Labem. Terminál výrazně zkrátí dojezdovou dobu do Prahy a Ústí nad Labem. Hlavní přístup k Terminálu je navržen především pro individuální automobilovou dopravu — součástí projektu je parkoviště s kapacitou 3 000 vozidel. Dále je plánována návaznost na autobusovou dopravu a propojení s železniční tratí č. 096 vedoucí do centra Roudnice nad Labem.

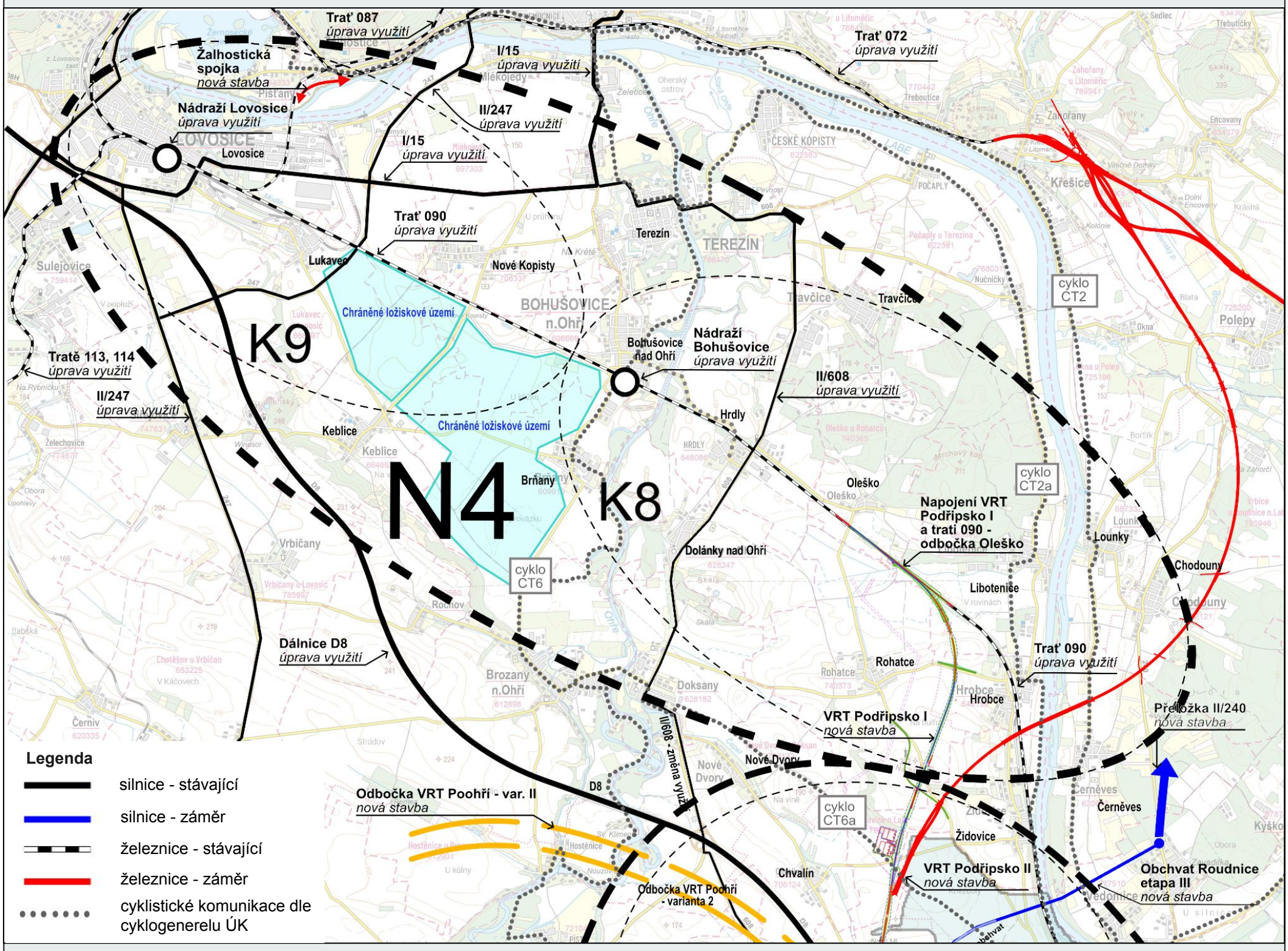
Výstavba Terminálu nevyhnutelně zvýší zatížení stávající dopravní infrastruktury v širším okolí. Z tohoto důvodu je klíčová dostavba III. etapy obchvatu Roudnice nad Labem a vytvoření dopravního modelu pro predikci zatížení, který pomůže identifikovat možná přetížení a navrhnout vhodná kompenzační opatření zmírňující dopady nové výstavby. V rámci území N3 se nachází také železniční trať č. 095, u níž nastane změna využití v souvislosti s Terminálem VRT a je nezbytné řešit tzv. Mnetěšskou spojku. U trati č. 095 se alternativně uvažuje o její transformaci na cyklostezku, kterou je nutné propojit s Terminálem VRT.

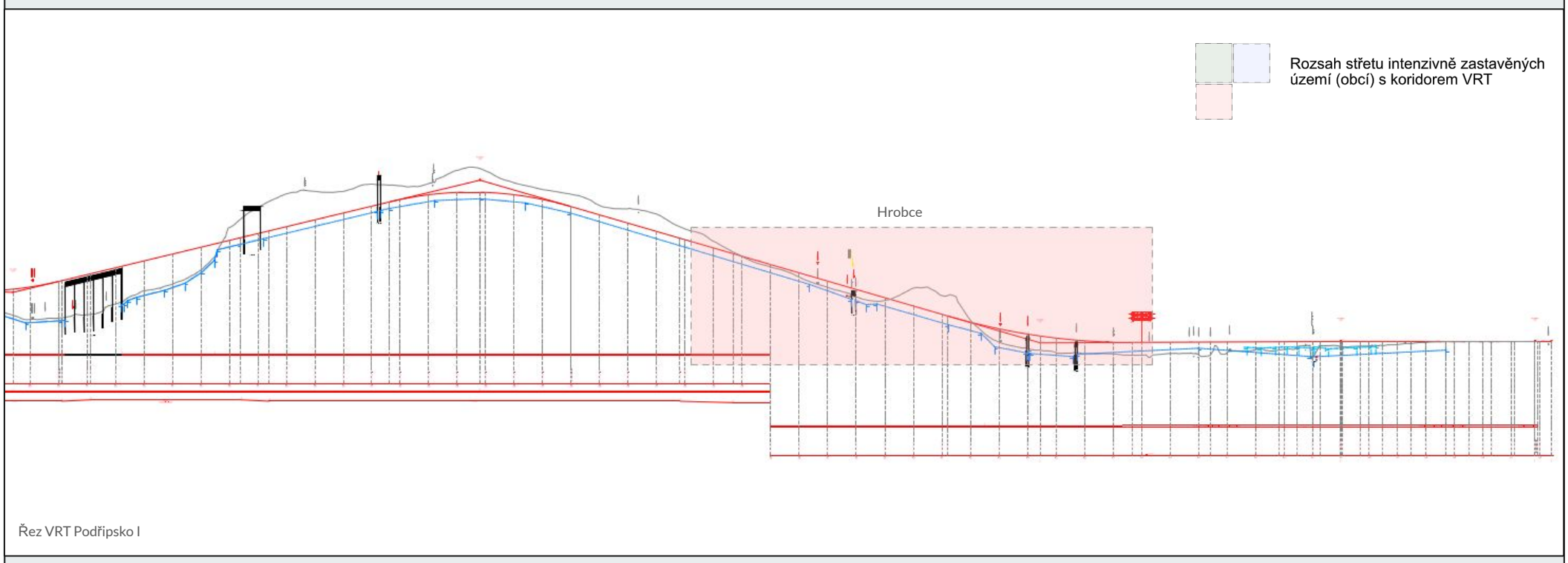
Z pohledu dopravních staveb je také třeba zmínit stavbu odpočívky Dušníky na dálnici D8. Tato stavba v těsné blízkosti hlavní trasy VRT i její možné odbočky do Mostu může kumulovat negativní zátěž. Místo je nezbytné adekvátně a podrobně urbanisticky a krajinářsky řešit. Dále je v těsné blízkosti katastru Mnetěše plánovaná odpočívka Ledčice, která vytvoří další zátěž v území.

Jak již bylo zmíněno, Terminál VRT bude mít zásadní dopad na celé území, a přesto dosud nebyl veřejně a detailně analyzován. Pro ověření různých scénářů chování všech dopravních módů je klíčové vytvořit dopravní model, který identifikuje hlavní rizika spojená s případně nedostatečně řešenou obslužností území okolo Terminálu. Následně může být vybrán scénář optimální pro všechny aspekty (např. z hlediska kapacity, podpory udržitelné dopravy apod.).

NADKLASTR N4

SITUACE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ NADKLASTRU N4 ZOBRAZUJE AKTUÁLNĚ PŘIPRAVOVANÉ/PROVĚŘOVANÉ DOPRAVNÍ ZÁMĚRY





Řez VRT Podřipsko I

NADKLASTR N4 - DOPRAVNÍ STAVBY

Tabulka 1 Přehled významných nově plánovaných dopravních staveb (nebo těch, jež se v budoucnu budou upravovat) ovlivňujících jednotlivé klastry v nadklastru N4.

Název dopravní stavby			Dotčený klastr
Kolejová doprava	VRT Podřipsko (RS 4 Praha – Drážďany)	*nová stavba*	K8
	Nádraží Lovosice, Litoměřice, Bohušovice nad Ohří	*úprava využití*	K8, K9
	Žalhostická spojka (propojení tratí 072 a 087)	*nová stavba*	K9
	Železniční trať 072 (Ústí nad Labem - Lysá n. L.)	*úprava využití*	K9
	Železniční trať 087 (Lovosice - Česká Lípa)	*úprava využití*	K9
	Železniční trať 090 (Praha - Děčín)	*úprava využití*	K8, K9
	Železniční trať 113 (Lovosice - Most)	*úprava využití*	K9
	Železniční trať 114 (Lovosice - Postoloprty)	*úprava využití*	K9
Silniční doprava	Dálnice D8	*úprava využití*	K8, K9
	Silnice I/15	*úprava využití*	K9
	Silnice II/240	*úprava využití*	K8
	Přeložka silnice II/240	*nová stavba*	K8
	Silnice II/608	*úprava využití*	K8
	Silnice II/247	*úprava využití*	K9

V území je plánována realizace vysokorychlostních tratí VRT Podřipsko I a VRT Podřipsko II. VRT Podřipsko I bude v první fázi napojena na stávající železniční trať 090 sjezdem Oleško, vlaky tak budou dále pokračovat ve stávajícím koridoru. Realizace a plánování VRT Podřipsko II zatím není v pokročilé fázi a není vůbec jasné, zda tato etapa bude uskutečněna. Proto je třeba počítat s realistickou variantou, že bude realizováno pouze VRT Podřipsko I a do Ústí nad Labem budou vlaky i v budoucnu využívat trať 090. S tím souvisí i budoucí větší vytížení stanic na tomto koridoru, protože realizace VRT Podřipsko I zkrátí dojezdovou dobu do Prahy o více než 50 %. To povede ke zvýšení významu především stanic Bohušovice nad Ohří a Lovosice. Zvýšení atraktivity může vést k vyšší dopravní zátěži těchto sídel díky většímu množství dojíždějících z okolí.

Dalším významným zásahem do železniční infrastruktury nadsklastru N4 by byla realizace tzv. Žalhostické spojky, která by propojila železniční tratě 072 a 087 a zlepšila dopravní napojení Litoměřic a Lovosic. Současně by došlo ke zkrácení dojezdu do Prahy a Ústí nad Labem. Při realizaci VRT Podřipsko II by pak mohly rychlíkové spoje přímo obsluhovat stanici Litoměřice.

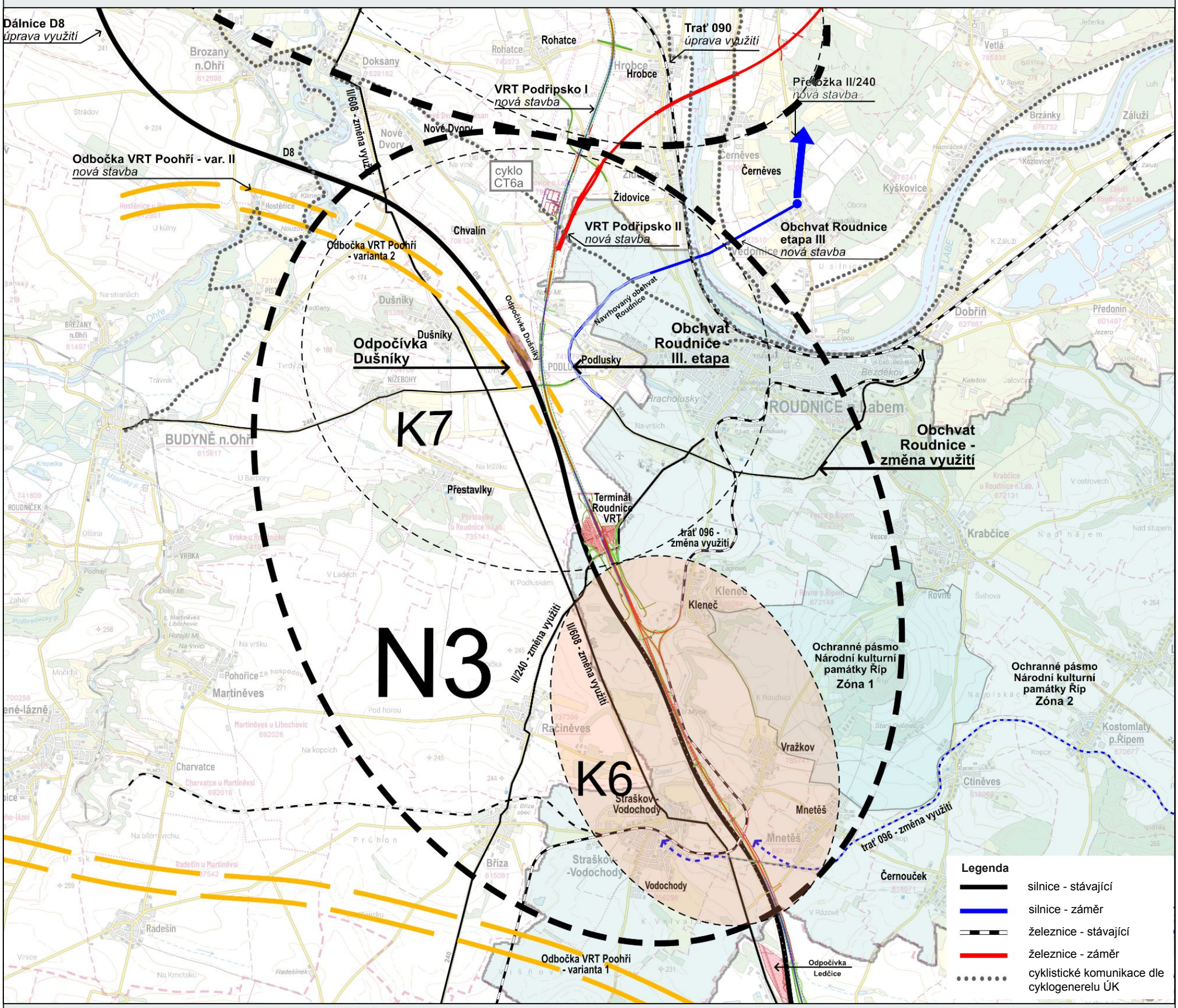
Z pohledu silniční dopravy je v rámci nadklastru N4 nejvýznamnější dálnice D8. Klíčová je silnice I/15 propojující Lovosice s Litoměřicemi a Českou Lípou, dále se v území nacházejí silnice II. třídy. U silnice II/240 je ve vazbě na obchvat Roudnice uvažována přeložka, která by převedla část zatížení směrem na Terminál Roudnice VRT. V souvislosti s výstavbou VRT Podřipsko lze očekávat větší budoucí využití těchto komunikací.

V řešeném území je cyklogenerelem definována síť cyklistických komunikací, které v současnosti plní převážně rekreační funkci. Do budoucna je nezbytné tyto trasy systematicky rozvíjet tak, aby představovaly plnohodnotný prostředek pro každodenní dojížďku.

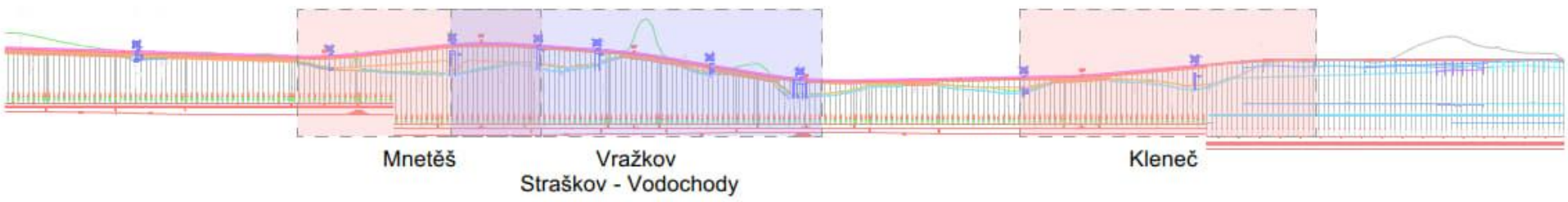
Protože je území hustě osídleno a funguje jako polycentrický útvar, je nutné rozvoj dopravy koordinovat tak, aby byla dopravní zátěž spravedlivě distribuována v celém regionu. Hrozí totiž, že menší sídla, například Bohušovice nad Ohří, budou nepřiměřeně zatížena budoucí rostoucí poptávkou po využití koridoru 090. Současně je nutné posilovat využití železniční dopravy, zejména rozvoj železničního uzlu Lovosice (křížení tratí 090, 087, 113, 114 a výhledově propojení s 072) a maximalizovat využívání železniční dopravy pro každodenní dojížďku. Je také třeba počítat s variantou, že VRT Podřipsko I a následující stavby VRT Podřipsko II a VRT Středohorský tunel se mohou realizovat s velkým časovým odstupem a navýšená osobní a nákladní doprava může být vedena skrz Labský kaňon po koridorových tratích 072 a 090. Zejména VRT Středohorský tunel je úsek, jehož realizace je plánována s výrazným časovým odstupem po zprovoznění VRT Podřipsko I.

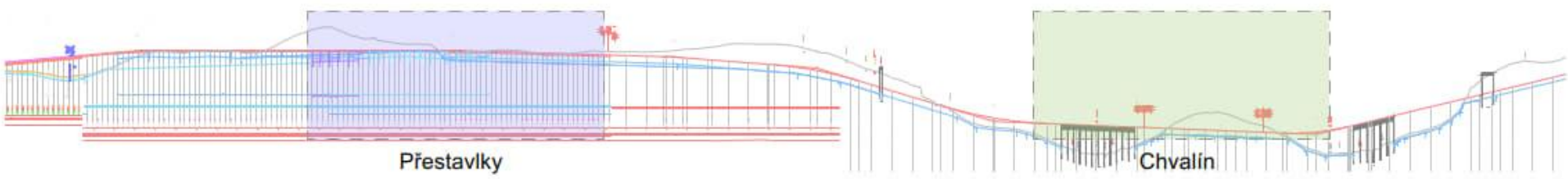
KLASTR K6

ÚZEMÍ KLASTRU K6 JE TVOŘENO KATASTRY OBCÍ **MNETĚŠ, VRAŽKOV, STRAŠKOV-VODOCHODY, RAČINĚVES A KLENEČ** SITUACE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ KLASTRU K6 ZOBRAZUJE AKTUÁLNĚ PŘIPRAVOVANÉ/PROVĚŘOVANÉ DOPRAVNÍ ZÁMĚRY



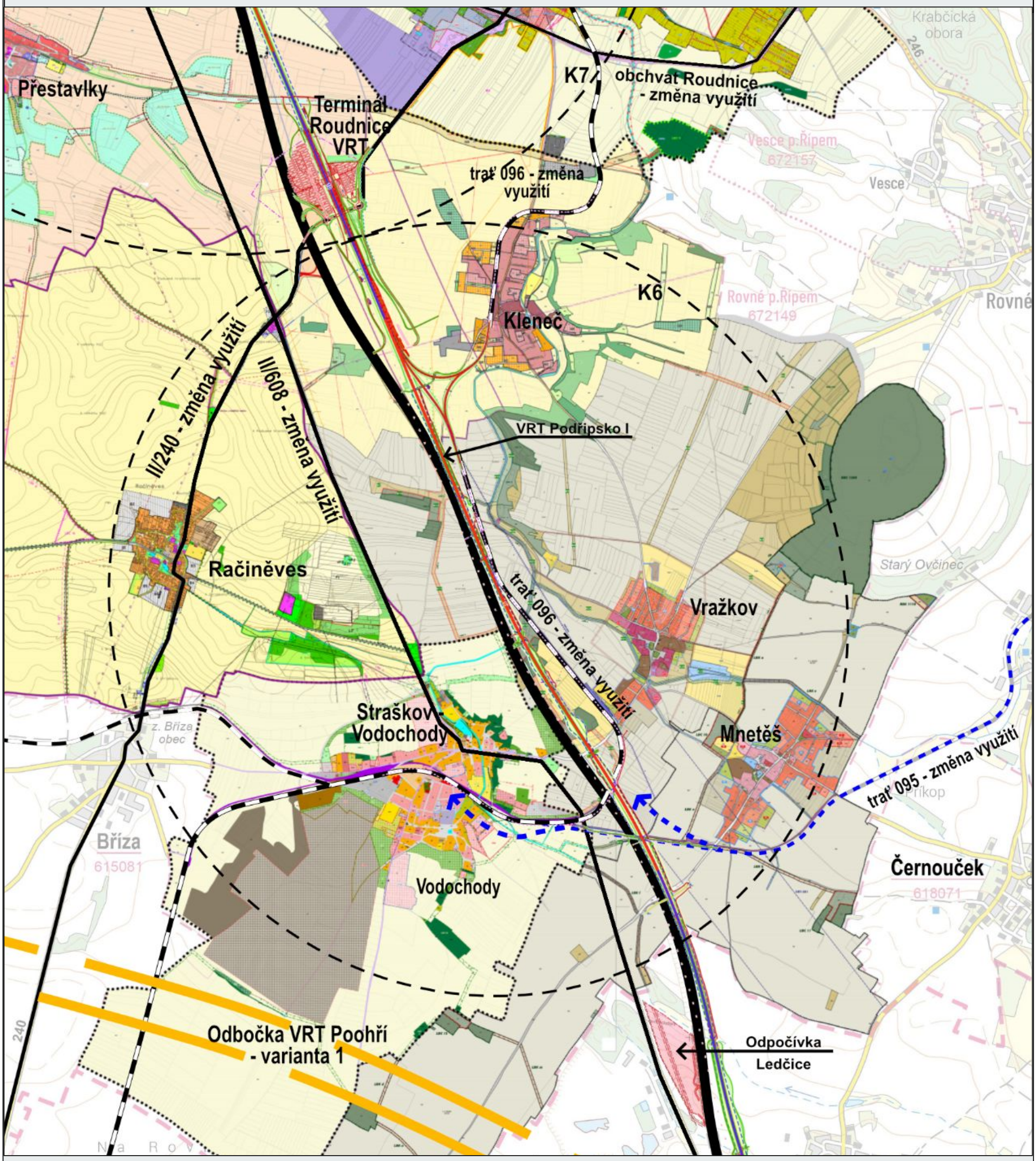
Rozsah střetu intenzivně zastavěných území (obcí) s koridorem VRT





KLASTR K6 - ŘEŠENÉ ÚZEMÍ A DOPRAVNÍ STAVBY A ZÁMĚRY

KORIDOR
SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ



Územní plány v klastru K6 dosud nemají podrobněji řešené umístění plánované trati ve svých katastrech. To bude třeba v budoucnu do plánů propsat a detailně řešit. Vzhledem k tomu, že trať prochází **úzkým hrdlem Mnetěš — Vražkov — Straškov**, je nezbytné její citlivé a odpovědné umístění. Tento úsek nebyl chybně v 5. aZUR Ústeckého kraje identifikován jako kritický. Například ve Vražkově je plánovaná trať vzdálená přibližně 300 metrů od hranice intravilánu, v obci Straškov pak 250 metrů.

SWOT ANALÝZA

HODNOTY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

- Národní kulturní památka Říp (NKP): součástí klastru je ochranné pásmo první a druhé zóny, tuto památku je třeba chránit a respektovat
- Národní přírodní památka Kleneč - Evropsky významná lokalita (EVL) - naleziště kriticky ohroženého Hvozdíku písečného českého
- Vrch Vínek (LBC)
- Územní systém ekologické stability (ÚSES) včetně hory Říp, vrchu Vínek a EVL Kleneč
- Potok Čepel, který doprovází terénní zlom a zelený pás
- Ledčická alej, Lipová alej u Mnetěše
- Archeologické naleziště Račiněves
- Kulturní památka Rotunda sv. Jiří a sv. Vojtěcha na Řípu
- Rozptýlená krajinná zeleň v území
- Historická jádra obcí Mnetěš, Vražkov, Kleneč, Straškov-Vodochody
- Poutní cesta Říp-Blaník
- Naučná stezka praotce Čecha, Naučná stezka Mnetěšská alej

PROBLÉMY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

- Nepropojený Územní systém ekologické stability (ÚSES), což může výstavba VRT ještě více zkomplikovat
- Souběh plánované VRT, dálnice D8 a silnice II/608 má za následek nárůst provozu a dopravní zátěže
- Hluk a exhalace spojené se souběhem infrastruktur
- Současný průběh D8 bez adekvátních protihlukových opatření, umístění na náspu vytváří prostorovou bariéru
- Zánik některých dopravních vazeb a komunikací v území způsobený výstavbou D8; došlo ke zvýšení neprostupnosti a fragmentaci krajiny
- Průběh VRT úzkým hrdlem Mnetěš – Vražkov – Straškov s problematickou niveletou dálnice D8 i VRT
- Tlak na rozvoj zástavby (obytná, průmyslová, skladovací) - chybí dostatečné regulace a metodika kontribucí developerů
- Eroze v území v zemědělských plochách vede ke snížení schopnosti krajiny odolat klimatické změně
- Vliv výstavby VRT na vodní režim v oblasti
- V kontextu udržitelné mobility není počítáno s intenzivnějším zapojením cyklodopravy a veřejné hromadné dopravy

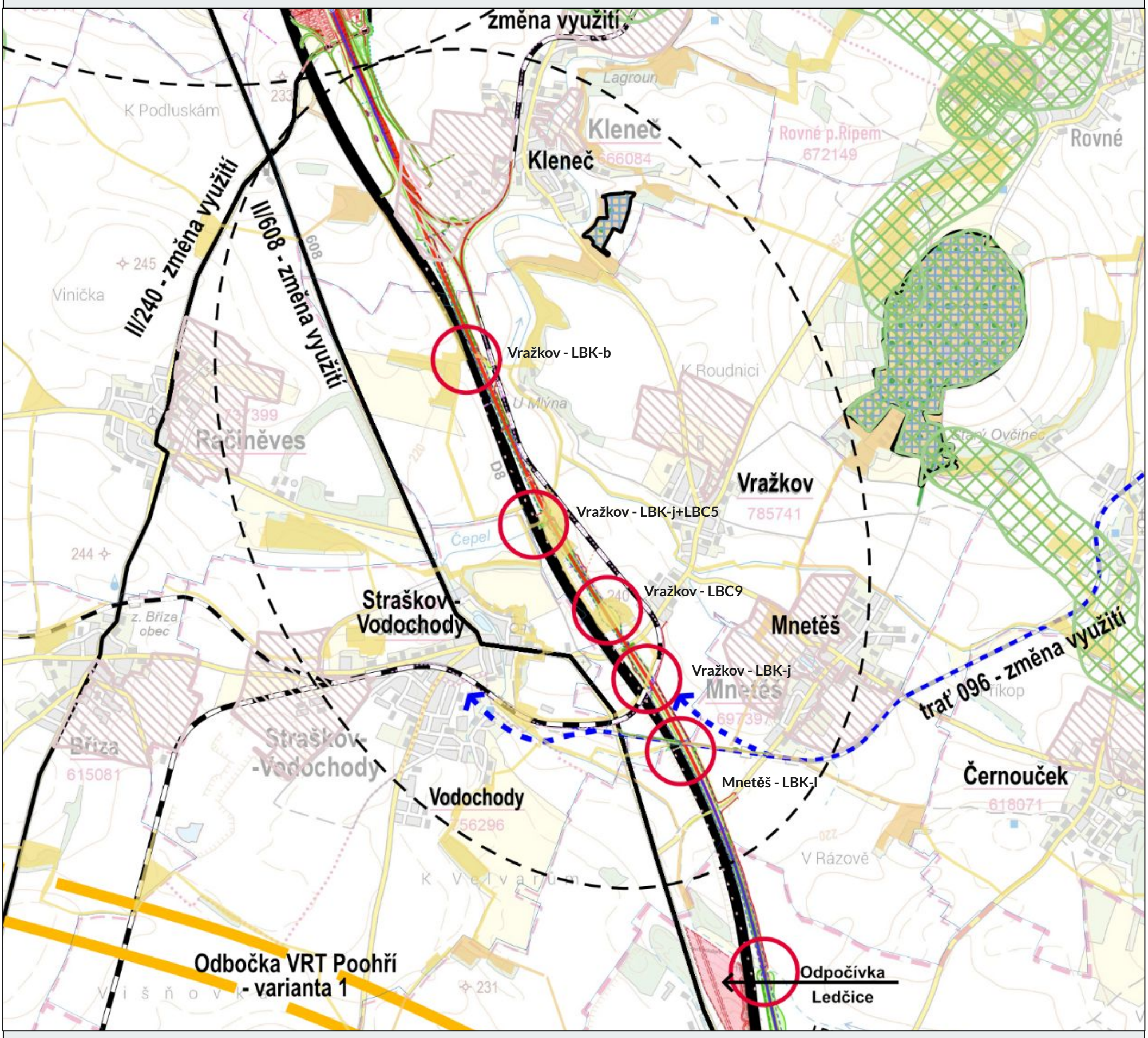
PŘÍLEŽITOSTI ÚZEMÍ

- Splnění úkolu platných Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, především článek 69b - 1h: vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny s cílem minimalizace vlivů na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v prostoru ochranného pásma Národní kulturní památky Říp
- Rychlejší a efektivnější obsluha veřejnou hromadnou dopravou - blízkost Terminálu Roudnice VRT zvýší rychlost některých dopravních spojení z okolních sídel do velkých měst
- Eliminace dopravní zátěže díky možné úpravě nivelety dálnice D8 a trasy VRT - zejména v úzkém hrdle Mnetěš – Vražkov – Straškov
- Zpracování Komplexních pozemkových úprav v dotčených obcích
- Možnost koordinace eliminačních, kompenzačních a adaptačních opatření pro VRT, dálnici D8 a silnici II/608 a jejich citlivého začlenění do krajiny může posílit odolnost území a zlepšit ekologickou stabilitu
- Eliminační, kompenzační a adaptační opatření s využitím přebytečné zeminy z nově budovaných dopravních staveb na modelaci protihlukových zemních valů kolem již existující D8 a plánované VRT
- Zlepšení propojení systému ÚSES pomocí eliminačních, kompenzačních a adaptačních opatření spojených s výstavbou VRT
- Zvýšení odolnosti krajiny díky posílení krajinné vegetace v zemědělských plochách (rozdělení velkých půdních bloků)
- Lepší začlenění sídel do zemědělské krajiny (zelené pásy, humna) - zvýšení rekreačního potenciálu
- Zlepšení prostupnosti krajiny díky možnému obnovení původní cestní sítě s doprovodnou zelení, což v důsledku zlepší podmínky pro udržitelné módy dopravy
- Ochrana obcí před povodněmi a přívalovou vodou díky zapojení krajinných prvků v souvislosti s výstavbou VRT

RIZIKA A HROZBY V ÚZEMÍ

- Záměr umístění Terminálu Roudnice VRT v území bez znalosti dopadů na krajinu, sídla i infrastrukturu
- Průběh plánované VRT úzkým hrdlem Mnetěš – Vražkov – Straškov bez adekvátního řešení nivelety
- Významný zásah liniové stavby VRT do území, navíc v souběhu s dálnicí D8 a silnicí II/608, a hrozba absence dostatečných opatření na začlenění těchto staveb do krajiny
- Poškození krajinného rázu území v zóně 1. a 2. ochranného pásma NKP Říp v důsledku kumulace liniových staveb bez adekvátních krajinných opatření
- Riziko znehodnocení výhledu z hory Říp v důsledku nevhodných eliminačních, kompenzačních a adaptačních opatření
- Znehodnocení vrchu Vínek s lokálním biocentrem a přilehlým lokálním biokoridorem způsobené vedením trasy VRT
- Fragmentace ÚSES
- Zánik některých dopravních vazeb pro pěší, cyklisty či zemědělce, a tím zvýšení neprostupnosti území
- Fragmentace krajiny, vznik zbytkových ploch v místech souběhů liniových staveb bez řešení jejich vhodného managementu
- Hrozba zásahů do vodotečí a poškození vodního režimu v řešeném území, včetně rizika následného zhoršení odtokových poměrů a průchodu povodňových jevů.
- Hrozba znečištění povrchových a podpovrchových vod výstavbou a provozem trati VRT
- Ohrožení obytné zástavby hlukem a vibracemi, zátěž (v synergii s již existující dálnicí D8) - trasování a navrhovaná niveleta VRT vychází pouze z dopravně mechanické analýzy území
- Hrozba záborů zemědělské půdy s I. a II. třídou ochrany ZPF a pozemků určených k plnění funkce lesa
- Zásah v blízkosti území nerostného bohatství, dobývacích prostorů v okolí obcí Ledčice a Straškov-Vodochody

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

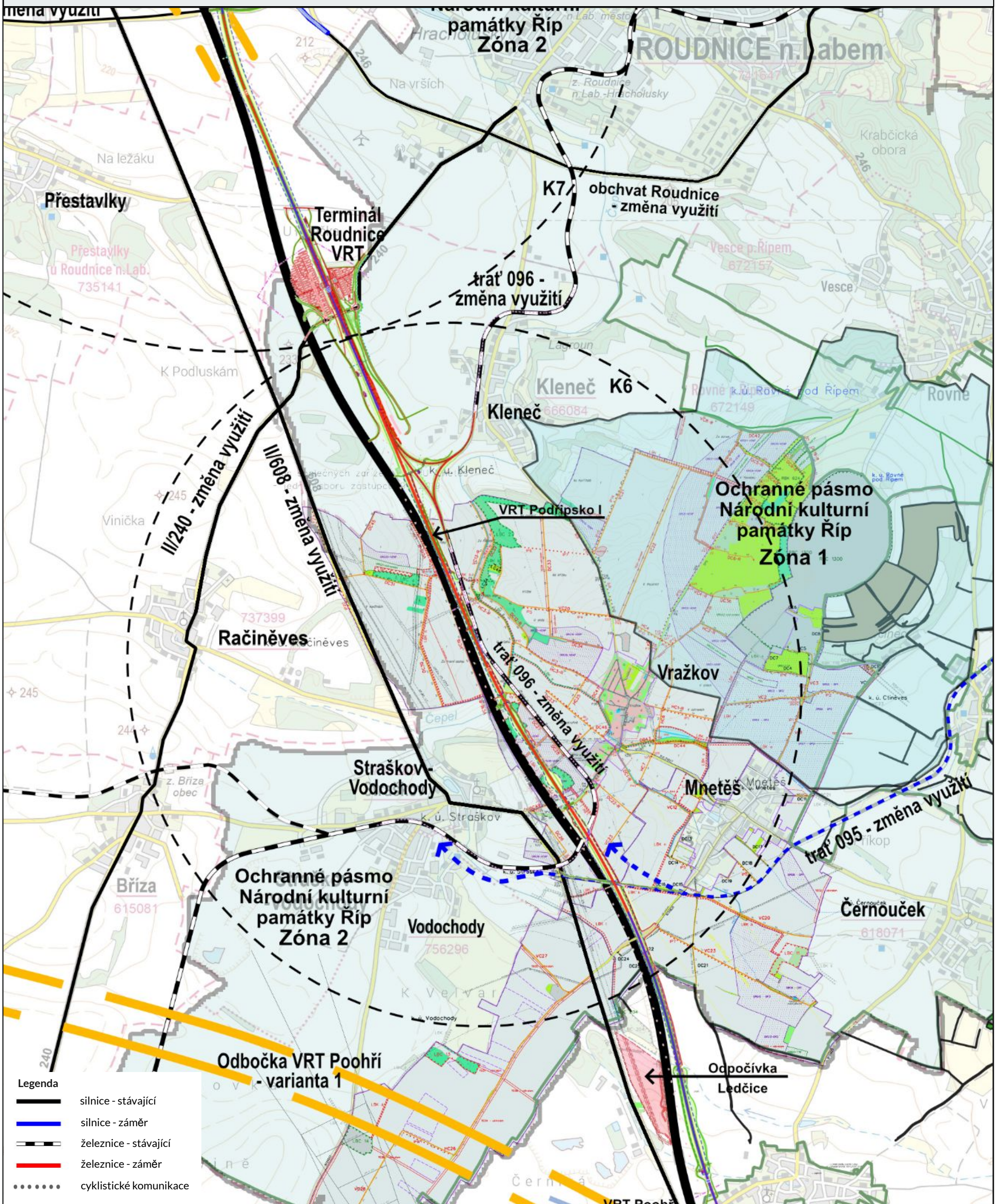
Mnetěš: 1) LBK-I lokální biokoridor - VRT a D8

Vražkov:
2) LBK-j lokální biokoridor (K18) - VRT a D8
3) LBC 9 lokální biocentrum vrch Vínek - VRT
4) LBK-j + LBC5 lokální biokoridor a lokální biocentrum - VRT
5) LBK-b lokální biokoridor (K20) - VRT a D8

Vzhledem k četnosti střetů plánované VRT s prvky ÚSES je nutné, aby tyto střety a návaznosti byly řešeny se specialistou na ÚSES v rámci krajinářské studie.

KOMPLEXNÍ POZEMKOVÉ ÚPRAVY - KOLIZE S DOPRAVNÍMI STAVBAMI

V katastrech obcí Mnetěš a Vražkov jsou v současnosti zpracovávány komplexní pozemkové úpravy (KPÚ). Součástí pozemkových úprav ovšem není těleso VRT a KPÚ na něj nereagují.



KLASTR K6 - KOMPLEXNÍ POZEMKOVÉ ÚPRAVY - KOLIZE S DOPRAVNÍMI STAVBAMI

KORIDOR 8 SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

TERÉNNÍ PRŮZKUM EXPERTNÍHO TÝMU KD8

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

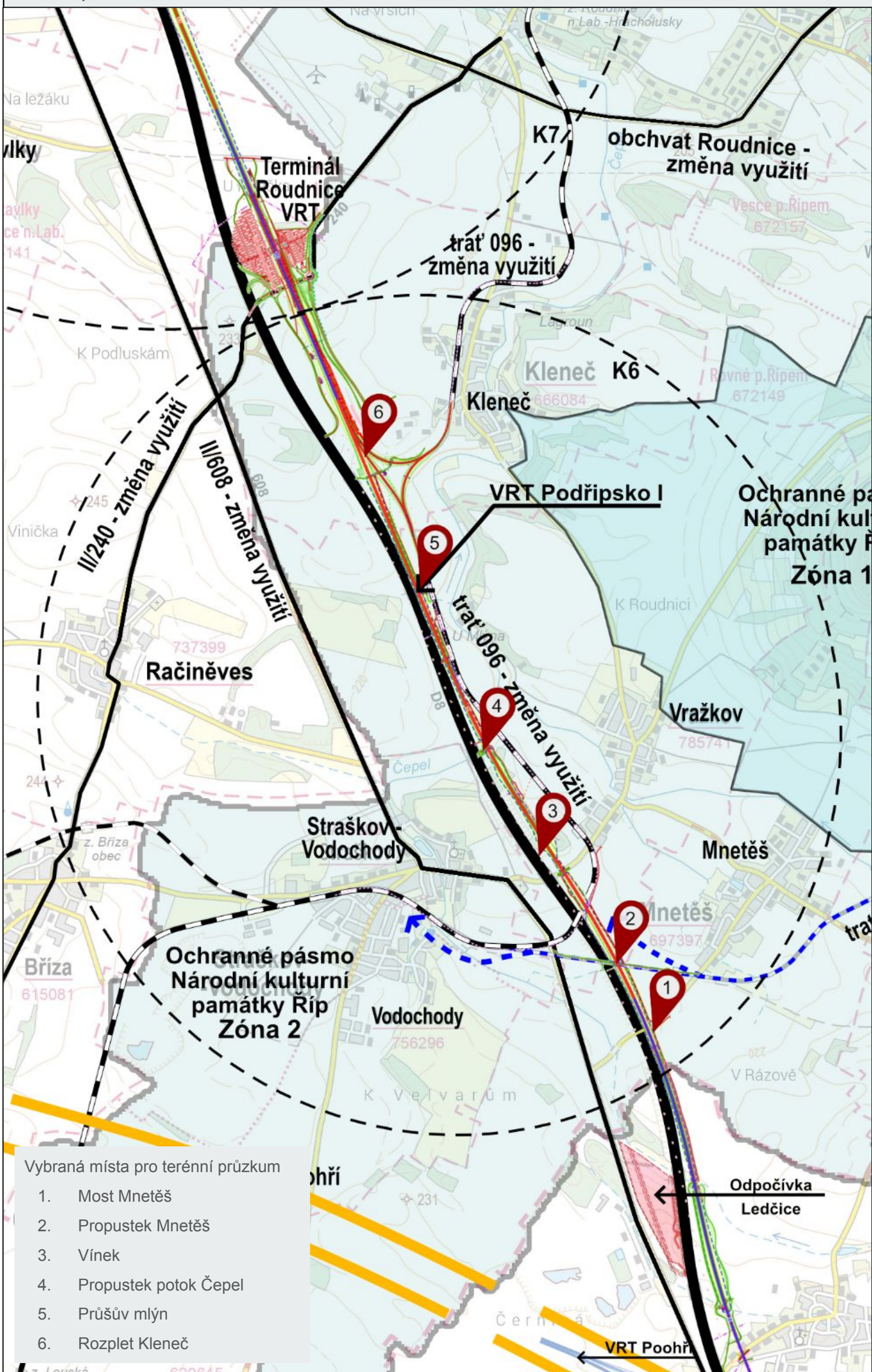
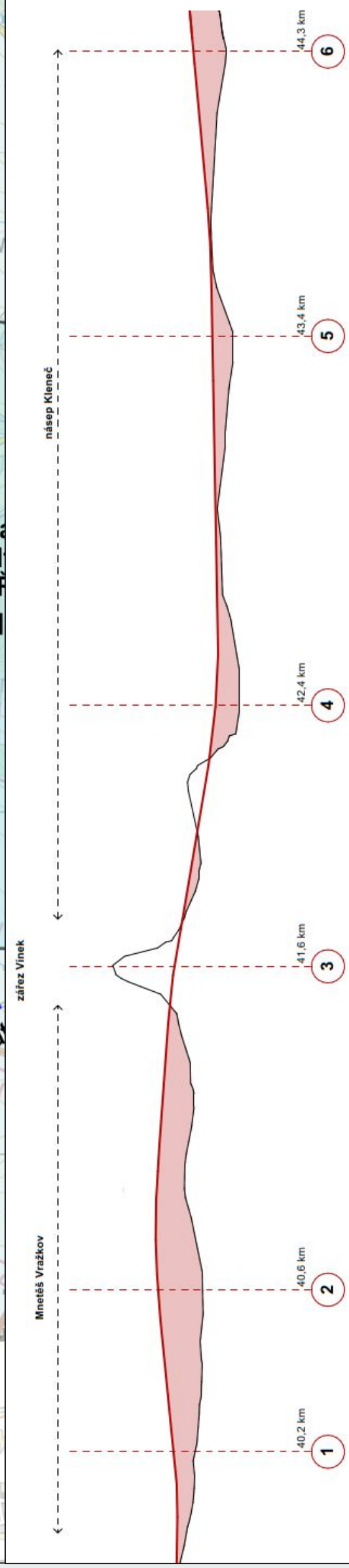


Schéma: podélný řez VRT



Lokalizace charakteristických míst průzkumných zastavení - fotografií

KLASTR K6 - TERÉNNÍ PRŮZKUM - LOKALIZACE

KORIDOR 8 SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ

Řešené území je relativně ploché, kde dominantním krajinným typem jsou dle využití krajiny zemědělské, méně pak lesozemědělské. Lesní a urbanizované se vyskytují jen velmi omezeně. Krajinnou dominantou národního významu je vrch Říp, který je viditelný z většiny území této oblasti, lokální krajinnou dominantou je vrch Vínek. Poměrně výrazná je také vizuální vazba ve směru na České Středohoří a hrad Hazmburk.

Díky zemědělskému charakteru oblasti s převahou intenzivně využívané zemědělské půdy v podobě velkých půdních bloků je ekologická stabilita místní krajiny spíše nízká.

V území dochází k souběhu VRT s dálnicí D8, přičemž řešení průběhu VRT je v krajině výrazně exponované. Plánovaná trasa VRT je vedena směrem od obce Mnetěš na vysokém náspu až po obec Vražkov. Zde pokračuje hlubokým technickým zářezem do vrchu Vínek, který je lokálním biocentrem (LBC). Následně vede přes LBC u Vražkova. Západně od obce Kleneč prochází lokalitou výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, východně od obce Přestavlky křižuje regionální biokoridor a dále LBK v údolí při potoku Čepel. V rámci trasy VRT dochází ke vzniku 4 lokálních terénních valů s výškou 6-12 m.

Jihovýchodně od obce Kleneč dochází k souběhu VRT, dálnice D8 a stávající železniční trati, kde by měla být navržená niveleta VRT důsledně prověřena vzhledem k příčnému krajinnému profilu.

ZASTAVENÍ K6-01 (40,2 km)

- Dálnice D8 je v místě ve výšce 215 m n. m. (zhruba metrový násep), VRT dosahuje výšky 220 m n. m., tedy 6 metrů nad okolním terénem a zvedá se směrem směrem na sever.
- Navržená linie VRT je trasovaná v souběhu s dálnicí D8 ve vzdálenosti přibližně 20 metrů.
- Jedná se o rovinatou přehlednou krajinu v ochranném pásmu NKP Říp, trasa VRT je zde velmi exponovaná a narušuje ochranné pásmo této Národní kulturní památky.
- Pod horou Říp je velká koncentrace obcí, VRT zde prochází úzkým hrdlem mezi obcemi Mnetěš – Vražkov – Straškov.
- Navržená niveleta VRT počítá s rozříznutím náspu na most na silnici III/24626, vysoký násep vyvolává otázky řešení protihlukových opatření a znemožňuje zachování mostu v území.

▲ **Pohled severovýchodní:** těleso VRT je situováno na násep o výšce 6 metrů a rozřezává nájezd na most nad dálnicí D8.
V návrhu je demolice tohoto mostu.

◀ **Pohled západní:** pohled údolím směrem ke Straškovu-Vodochodům je přerušen náspem tělesa VRT.

Zadání pro ASK: Expertní tým KD8 požaduje řešit niveletu VRT a dálnice D8 tak, aby nepoškozovala krajinný ráz území. Navržená niveleta dělí údolí na dvě části, zároveň vysoký násep vyvolává obavy z nutnosti vytvoření dalších náspů kvůli protihlukovým opatřením, což by vneslo do území bariéru o výšce cca 12 metrů.

ZASTAVENÍ K6-02 (40,6 km)

- Dálnice D8 je zde ve výšce 221 m n. m. (zhruba devítimetrový násep), navrhovaná VRT dosahuje výšky 224,5 m n. m., tedy 12 metrů nad okolním terénem.
- VRT prochází v těsné blízkosti dálnice D8 a překonává železniční trať č. 095.
- Pokud bude trať č. 095 v území zachována, je nezbytné řešit tzv. "Mnetěšskou spojku" a propojit Mnetěš s Vražkovem.
- Alternativně je možná transformace trati č. 095 na cyklostezku směrem do Straškova a podél trati VRT směrem do Vražkova a na Terminál Roudnice VRT. V tom případě by bylo nutné cyklostezku propojit s Terminálem VRT.
- Kvůli uvažované demolici mostu na silnici III/24626 je navrženo přesunutí silnice III. třídy do tohoto prostoru.

▲ **Pohled severozápadní:** VRT vede po náspu směrem k vrchu Vínek. Kvůli výšce náspu 12 metrů mohou protihlukové valy dosahovat výšky 18-20 metrů, což představuje výrazný zásah do krajinného rázu.

◀ **Pohled západní:** násep vytváří novou bariéru podél tělesa dálnice D8, kterou ještě umocní násep protihlukový.

Zadání pro ASK: podrobněji řešit souběh infrastruktur a eliminaci hlukové zátěže směrem k Mnetěši a Vražkovu. Řešit niveletu VRT a dálnice D8 s preferovaným řešením v zářezu - regionální tratě 095, 096 a silnice III/24267 by byly umístěné nad VRT.

ZASTAVENÍ K6-03 (41,5 km)

- VRT prochází územím na vysokém náspu, překoná silnici III/24627 vedoucí do Vražkova a poté z náspu přechází v hluboký zářez, který protne vrch Vínek (240 m n. m.).
- Řešené trasování je naprosto neadekvátní vůči krajinnému rázu, chybí odpovídající kompoziční řešení, které by tento extrémní zásah kompenzovalo.

▲ **Pohled severní:** násep s VRT se postupně zařezává do vrchu Vínek, který je zásahem rozdělen na dvě půlky.

Zadání pro ASK: Navrhnout adekvátní řešení tratě VRT, která v současném návrhu rozpůlí důležitou dominantu krajiny, což je bezprecedentní a neadekvátní zásah v území.

ZASTAVENÍ K6-04 (42,35 km)

- VRT prořezává terénní zlom na sever od vrchu Vínek a pokračuje údolím potoku Čepel, který překračuje po mostě.
- Trasování se zde jeví v pořádku. Díky souběhu železnice a dálnice se nabízí příležitost pracovat s velkorysými krajinnými opatřeními, která pomohou zmírnit erozi v území.

ZASTAVENÍ K6-05 (43,40 km)

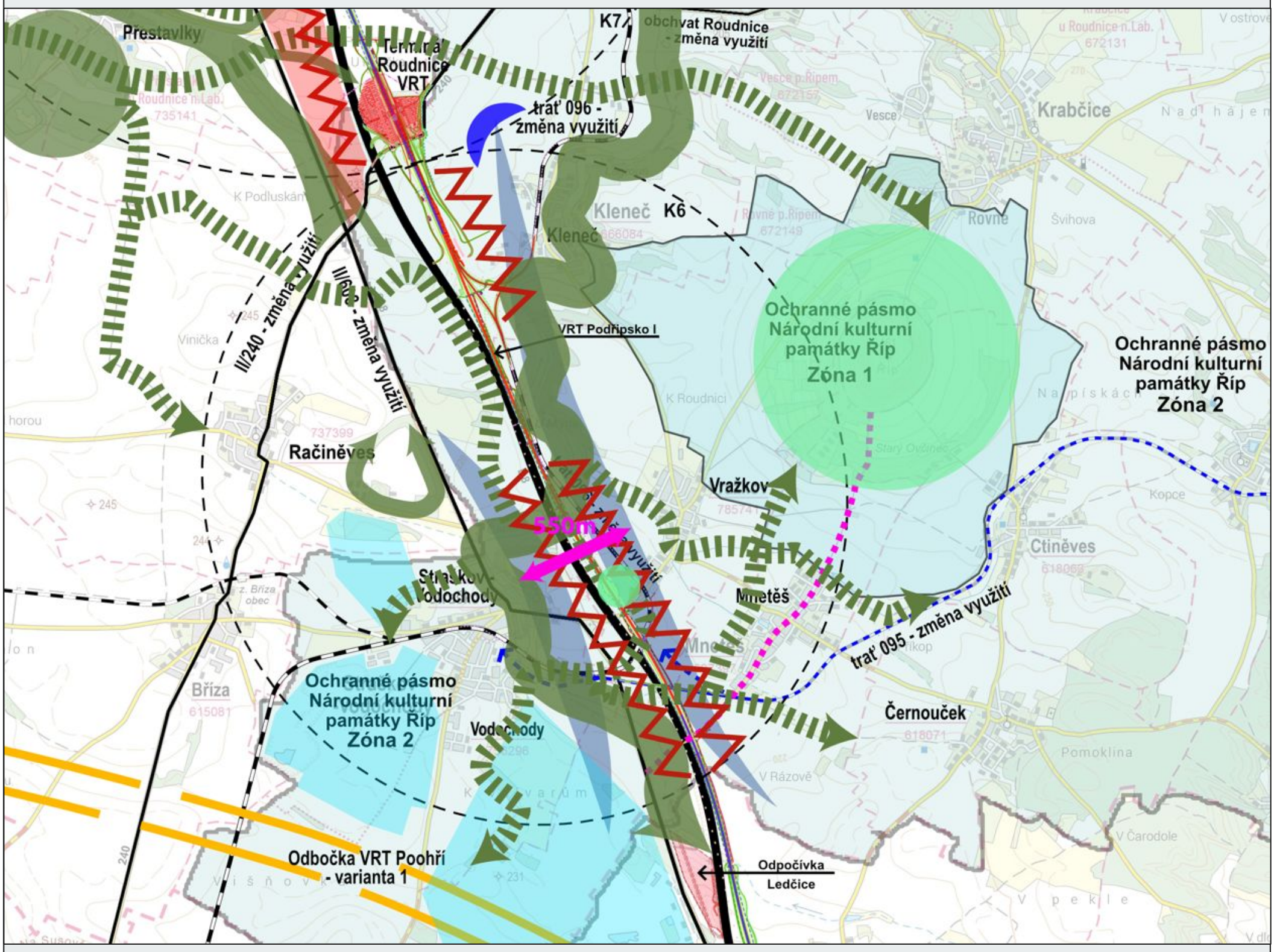
- Trať je navržena v těsné blízkosti dálnice D8 a dochází ke střetu s LBC procházejícím pod dálnicí D8.
- Příležitost pro rozšíření prvků modrozelené infrastruktury v území.

ZASTAVENÍ K6-06 (44,00 km)

- Trať VRT vede na mírném náspu, v těchto místech dochází k rozpletu a propojení s existující tratí č. 096.
- Kvůli rozpletu vzniká řada slepých míst, což je nutné řešit kvalitním krajinářským návrhem. Pro slepá místa je třeba navrhnout ekologické funkce (např. zasakování dešťových vod z Terminálu VRT a přilehlého parkoviště).

PROBLÉMOVÁ MAPA

Problémová mapa znázorňuje hlavní problémy území po vložení VRT a dalších liniových staveb dle aktuálních technických podkladů. Situace zároveň zobrazuje základní koncepční možnosti práce s krajinou a osídlením, které je nezbytné důsledně prověřovat s cílem maximálně eliminovat, kompenzovat a adaptovat negativní vlivy.



LEGENDA

- krajinná dominanta - vrch
- základní linie krajinné matrice
- chybějící propojení krajinných prvků - krajinné matrice
- hora Říp, vrch Vínek
- chráněná ložisková území
- možnost krajinných prvků chránících obec před přívalovou vodou
- úzké hrdlo - trasa VRT v těsné blízkosti několika obcí (Mnetěš, Vražkov, Straškov - Vodochody)
- 550m úzké hrdlo - nejmenší vzdálenost mezi zástavbou obcí Vražkov a Straškov - Vodochody
- významná zátěž území hlukem / poškození rázu v blízkosti sídla
- významná urbanistická osa

Oblast klastru K6 se celá nachází v ochranném pásmu NKP Říp. **V tomto území se projevuje efekt tzv. úzkého hrdla mezi obcemi Mnetěš, Vražkov a Straškov - Vodochody -** VRT má bezprostřední negativní vliv na intravilán těchto obcí. **Prostor mezi obcemi Vražkov a Straškov je pouze 550 m, navíc je tu nyní vedena dálnice D8. Současně výškové vedení dálnice D8 i VRT je plánované ve výšce až 14 metrů nad terénem**. Pro území je ústřední dominanta hory Říp, vrchu Vínek a základní linie krajinné matrice potoka Čepel.

KLASTR K6 - PROBLÉMOVÁ MAPA

KORIDOR D8 SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

STÁVAJÍCÍ STAV, RIZIKA A POTENCIÁL

STÁVAJÍCÍ STAV

Nadhledový pohled na průchod dálnice D8 úzkým hrdlem Mnetěš, Vražkov, Straškov-Vodochody. Krajinná matrice v podobě potoka Čepel je přerušena dálnicí D8. Dálnice D8 je zde na náspu a vytváří hlukovou zátěž a výraznou pohledovou bariéru. Biokoridory jsou nepropojené a nefunkční. V území je klíčovou dominantou hora Říp, v jejímž ochranném pásmu území leží. Vrch Vínek je lokální dominantou jinak topograficky méně výrazné krajiny.

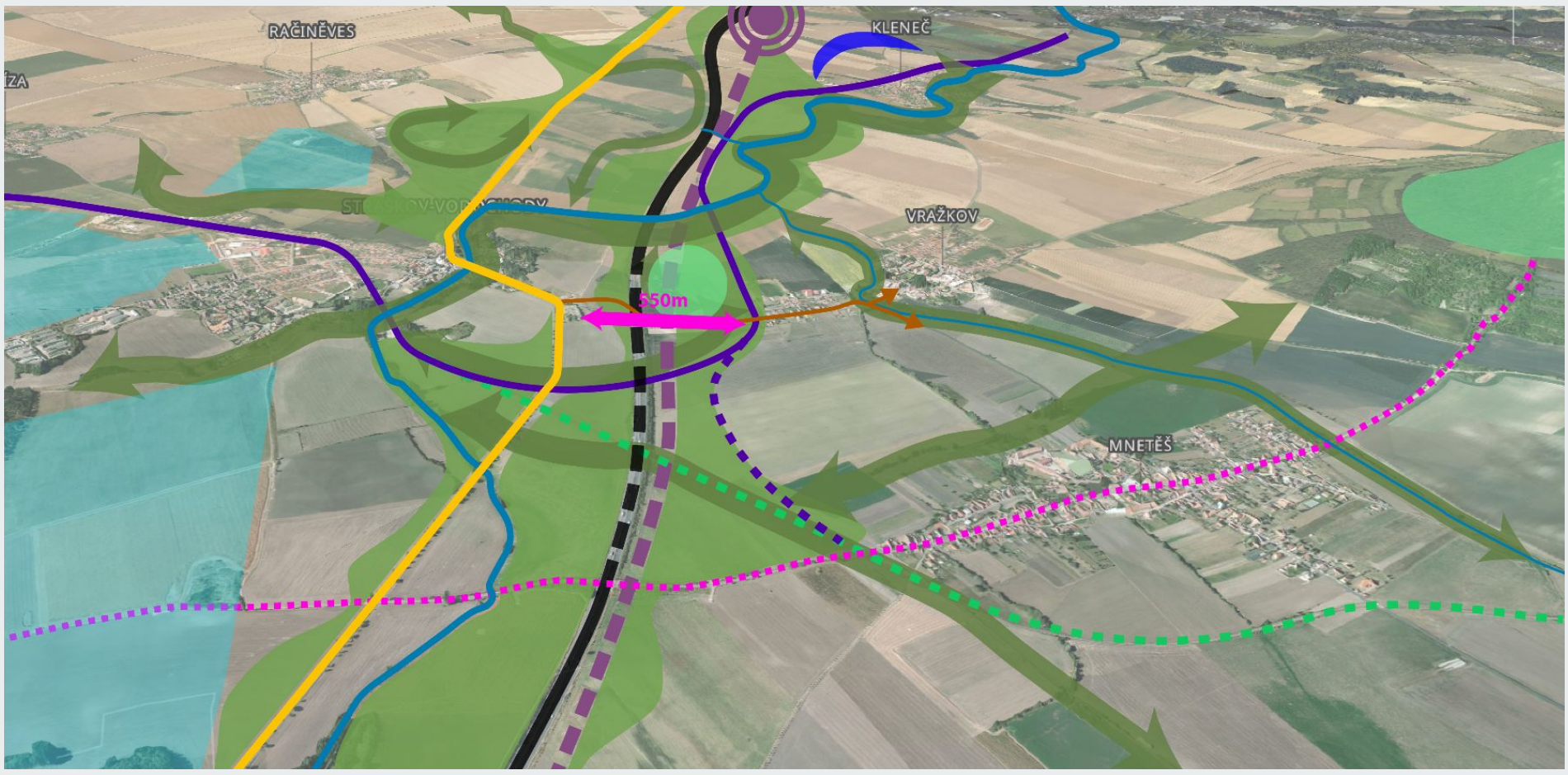
RIZIKA

Niveleta VRT v současném návrhu kopíruje niveletu dálnice D8 a tím umocňuje efekt velmi cizorodého náspu v přehledné krajině Podřipska. Pro eliminaci negativního efektu VRT je nezbytné zapojit krajinářská opatření, která ovšem musí vyhovět požadavkům na ochranu NKP Říp. Hrozí další fragmentace krajiny a nepropojení krajinných prvků. Trasa VRT v navržené podobě zasahuje do vrchu Vínek, což představuje významný krajinný zásah s negativním dopadem na morfologickou integritu území. Záměr neprokazuje dostatečné zohlednění krajinně-estetických hodnot, ekologické stability a kulturně-rekreační funkce lokality, která plní důležitou roli v regionálním kontextu. Řešení postrádá variantní přístup vedoucí k minimalizaci těchto vlivů.

STÁVAJÍCÍ STAV, RIZIKA A POTENCIÁL

POTENCIÁL

Pro zmírnění dopadů extrémní kumulace infrastrukturních staveb v hustě osídlené a křehké kulturní krajině v ochranném pásmu NKP Říp je zcela nezbytné důsledně pracovat s niveletou dopravních staveb a upravit ji tak, aby jejich negativní dopad byl pro celé území akceptovatelný. Niveletu VRT a dálnice D8 - vzhledem k úzkému hrdlu, tratím 095, 096 a silnicím III/24626 a III/24627 - je třeba upravit tak, aby byly obě citlivě zasazené do krajiny.



LEGENDA

- regionální biocentrum
- základní linie krajinné matrice
- chybějící propojení krajinných prvků - krajinné matrice
- chráněná ložisková území
- krajinářská eliminační a adaptační opatření (schematicky)
- úzké hrdlo - trasa VRT v těsné blízkosti několika obcí (Mnetěš, Vražkov, Straškov - Vodochody)
- 550m úzké hrdlo - nejmenší vzdálenost mezi zástavbou obcí Vražkov a Straškov - Vodochody
- významná zátěž hlukem / poškození rázu v blízkosti sídla
- problematické místo dané současným návrhem nivelety - křížení se silnicí III/24627, vrch Vínek
- významná urbanistická osa (hrozba přerušení demolicí mostu přes D8 na silnici III/24626)
- hora Říp, vrch Vínek

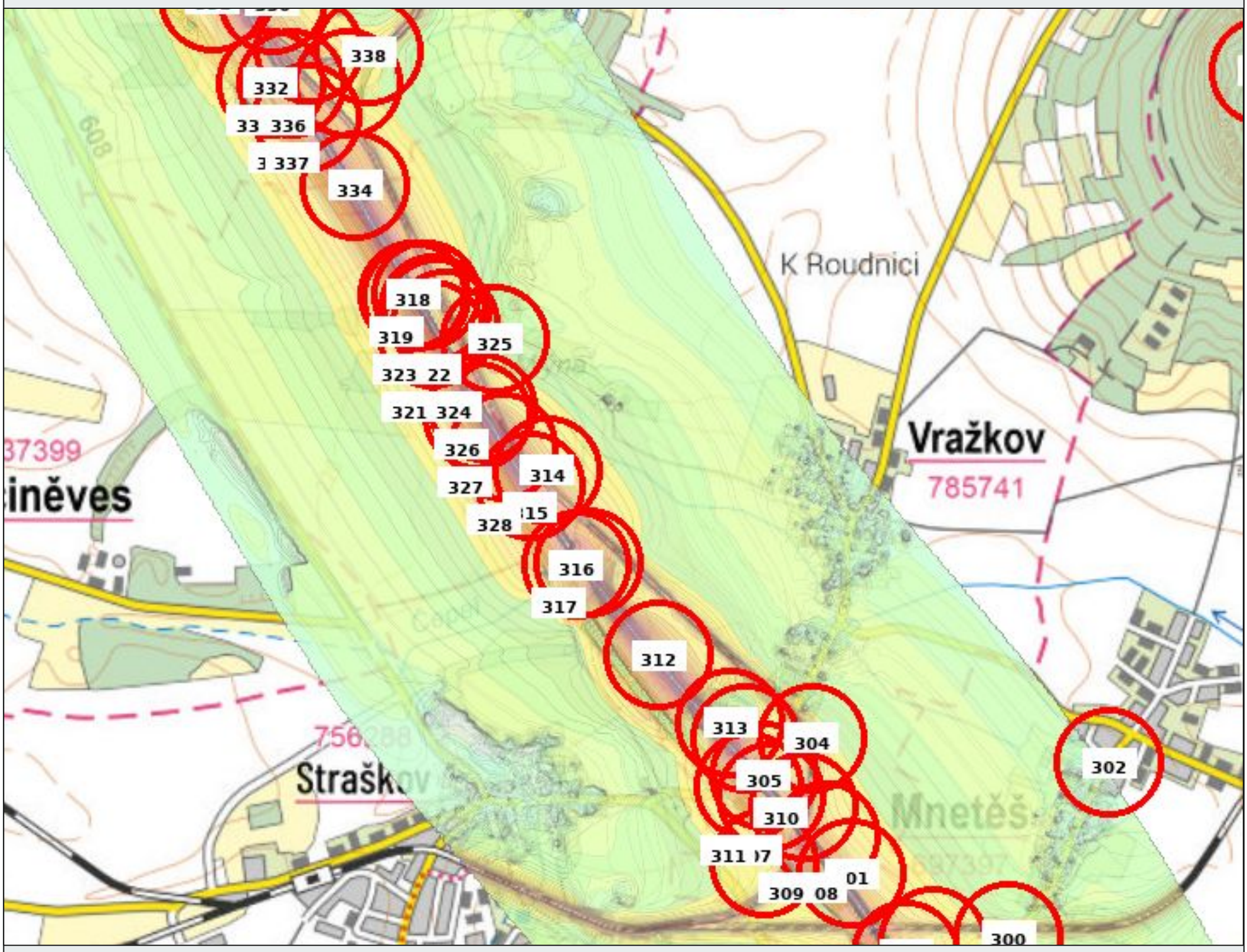
DOPRAVA - SILNICE

- současná D8
- upravená niveleta D8 v zářezu - úzké hrdlo a křížení s tratěmi 095, 096 a silnicemi III/24626 a III/24627
- silnice II. třídy - stávající II/608
- silnice III. třídy - spojnice obcí Vražkov a Straškov - Vodochody III/24627

DOPRAVA - ŽELEZNICE

- navrhovaná trasa VRT Podřipsko
- upravená niveleta VRT, zejména v úzkém hrdle a křížení s tratěmi 095, 096 a silnicemi III/24626 a III/24627
- železniční trať č. 096
- trať č. 095 - zachování stávající funkce nebo alternativně možná transformace na cyklostezku
- Mnetěšská spojka - v případě transformace trati č.095 na cyklostezku vytvořit propojení na Terminál
- Terminál VRT Roudnice nad Labem

PŘIPOMÍNKY K ZÁMĚRU VRT Z PORTÁLU GOBEC



K záměru realizace VRT Podřipsko byly na online portálu GOBEC pro území klastru K6 a souvisejícího uplatněny připomínky ze strany veřejnosti a dotčených samospráv. Zároveň se v připomínkách opakují následující požadavky, zejména ze strany dotčených samospráv:

- dodržení hlukových limitů dle WHO
  - usnesení obce Mnetěš: https://drive.google.com/file/d/17u20C45DHE6NWVrnkgDpRfL_N8TJJOoi/view?usp=drive_link
  - usnesení obce Vražkov: https://drive.google.com/file/d/1KbokIKZqhFn9hnXd07jMDpmeMABEcId1/view?usp=drive_link
  - usnesení obce Straškov-Vodochody: https://drive.google.com/file/d/1AKWYxwmUToMVVh5cDZTrLkDAZBraK3T9/view?usp=drive_link
  - usnesení obce Kleneč: https://drive.google.com/file/d/1HCDiYuuUhxwHJqB-v6yvmpWQ5D-tAZlX/view?usp=sharing
- požadavek na prověření územních dopadů vyvolaných zkrácením dojezdu do Prahy z Terminálu Roudnice VRT, Bohušovic nad Ohří, Lovosic a Litoměřic
  - dopis obce Mnetěš: https://drive.google.com/file/d/1PTYEbEwQWzCNP3q4aJMtCWjZf92pepB9/view?usp=drive_link
  - dopis obce Vražkov:: https://drive.google.com/file/d/1UXwnMFgVwLbcB0s1-j91PKwU8cvHYzRz/view?usp=drive_link
  - dopis obce Straškov-Vodochody: https://drive.google.com/file/d/1bOgCqG85yqXFeaONPqHlvJigh4uHjt3X/view?usp=drive_link
  - dopis obce Kleneč: https://drive.google.com/file/d/1BzocpCnKhBHmEmAWPQgo1BXoHVffJMeE/view?usp=drive_link
  - dopis obce Račiněves: https://drive.google.com/file/d/1yLy43VpBuGVons_csWOHmkd0bvzSIMRk/view?usp=drive_link
    - **Na základě těchto připomínek byly přidány do ZÚR ÚK tyto úkoly:**
      - 1) Prověřit stanovení úkolů územního plánování pro rozvojovou oblast NOB1 Litoměřicko, Lovosicko, Roudnicko na základě zamýšleného vzniku nového terminálu na železničním spojení RS4.
      - 2) Prověřit stanovení úkolů územního plánování pro rozvojovou osu OS2 Rozvojová osa Praha – Ústí nad Labem – hranice ČR/Německo (– Dresden) na základě zamýšleného vzniku nového terminálu na železničním spojení RS4.
- požadavek na synergické posouzení staveb VRT (Podřipsko a VRT Poohří) s dálnicí D8 (ve spolupráci s ŘSD) a ostatními dopravními stavbami v katastrech samospráv
- požadavek na prověření KPÚ vyvolaných stavebním záměrem VRT, ve spolupráci všech zúčastněných (samosprávy a majitelé, SŽ, ŘSD, SPÚ)
- 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.
- požadavek na hlukovou studii založenou na provedených měření hluku ze současné dopravy, v několika referenčních bodech přilehlých obcí - konkrétně na nejexponovanějších stavbách pro bydlení ve vztahu k D8, a to za podmínek podporujících šíření hluku od zdroje na body měření ve smyslu odst. 6.5.3 platného metodického návodu pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí a zohledněním různých podmínek v časových pásmech (den/noc, roční období, suchá/mokrá vozovka)

ZÁVĚR - KLASTR K6

Klastr K6 zahrnuje území v ochranném pásmu NKP Říp, kde je vysoká koncentrace obcí. Území je zatíženo množstvím infrastrukturních staveb a umístění trati VRT toto historicky cenné a zranitelné území může negativně ovlivnit. Vliv umístění VRT se netýká pouze krajiny a sídel, ale přináší i zvýšenou zátěž způsobenou automobilovou dopravou směřující na Terminál Roudnice VRT a zátěž spojenou s navazující výstavbou a rostoucí poptávkou po bydlení. Výsledkem analýz jsou následující opatření, členěná podle kategorií, která je nezbytné při přípravě trati řešit.

DOPRAVA:

- Odůvodnit umístění Terminálu VRT v tomto místě. Je nezbytné opřít umístění Terminálu o podrobnější podklady.
- Pro posouzení dopadu Terminálu na území je zcela zásadní vytvořit dopravní model a zpracovat tzv. dopadovou studii. Jako vhodný se jeví tzv. agentní model.
- Vzhledem k absenci cyklistické dopravy jako dalšího významného dopravního módu napojeného na Terminál Roudnice VRT by - v kontextu udržitelné mobility - bylo vhodné uvažovat o vybudování bezpečné cyklistické infrastruktury, která by výše zmíněný významný železniční bod propojila s okolním územím a umožnila každodenní dojížďku.

KRAJINA:

- Citlivě začlenit stávající dálnici D8 do krajiny společně s plánovanou VRT, zapojit protihlukové zemní valy a doprovodné vegetační pásy. Je nezbytné řešit niveletu D8 i VRT tak, aby nebyly narušeny hodnoty NKP Říp.
- Řešit společně s přípravou VRT systém ÚSES, chránit přírodní fenomény území, zlepšit biodiverzitu a ekologické funkce krajiny.
- 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.
- Vypracovat adaptační strategii na změnu klimatu na úrovni minimálně ORP Roudnice nad Labem.

URBANISMUS:

- Koordinovat rozvoj v území ve vazbě na novou poptávku po výstavbě v reakci na výstavbu Terminálu Roudnice VRT a připravit Metodiku kontribucí pro developery.
- Chránit ZPF a předejít vzniku průmyslových a logistických parků.

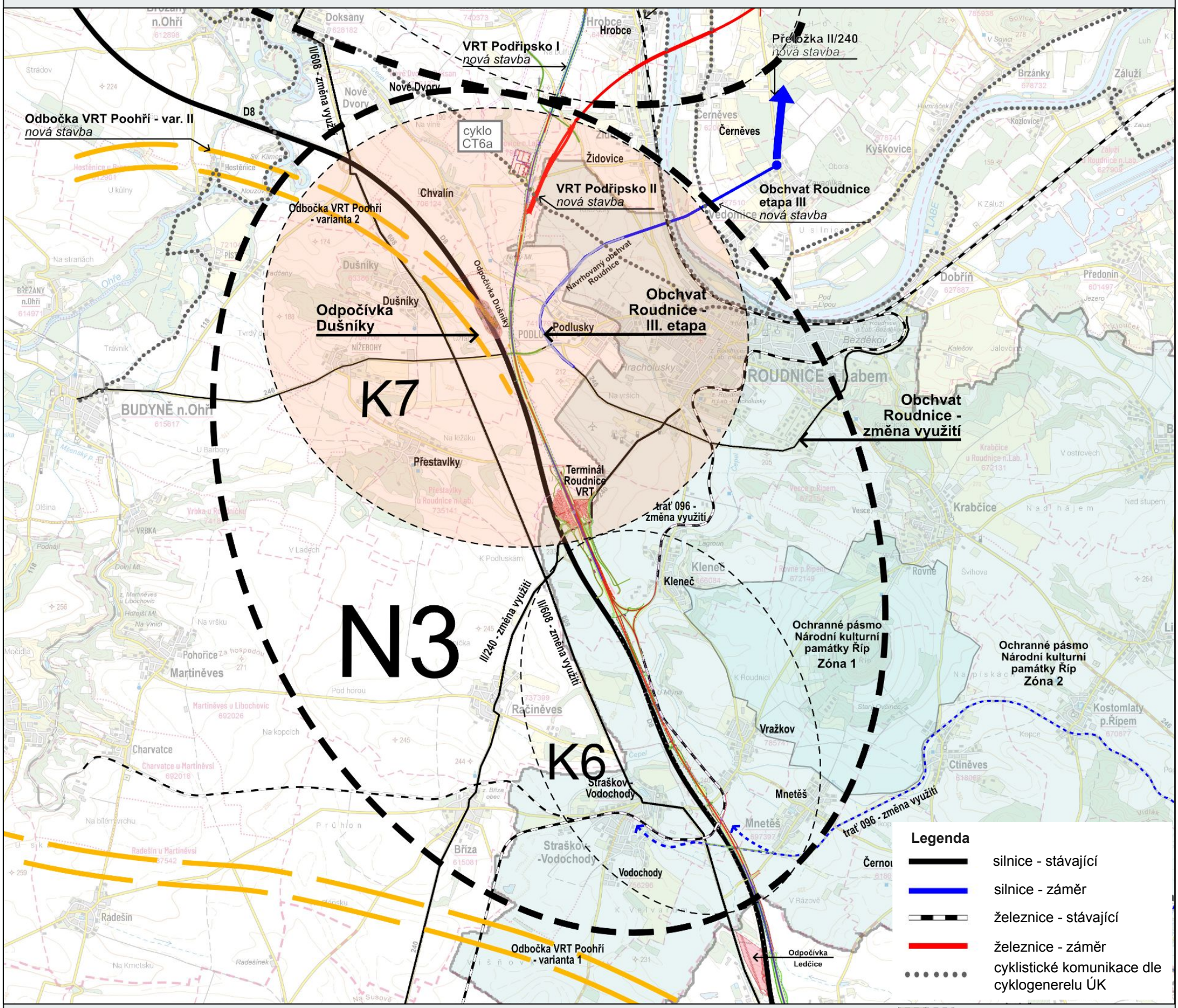
RESPEKTOVÁNÍ ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE:

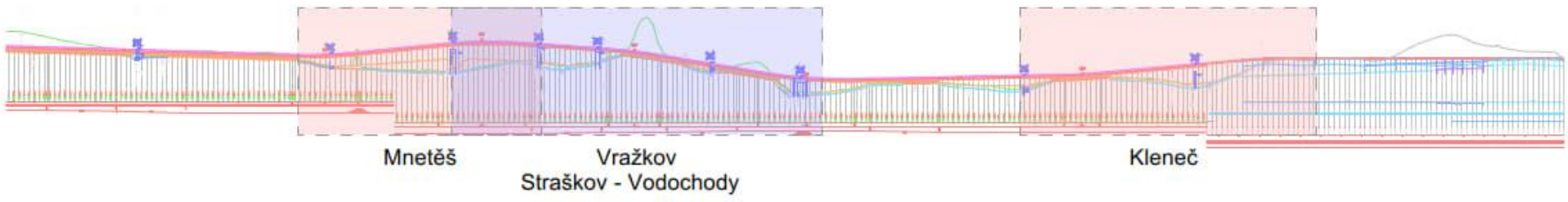
- Respektovat úkoly platných Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, článek 69b), především:
  - e) zachování stávajících dopravních vazeb v území, včetně cyklostezek, místních a účelových komunikací;
  - f) zajištění prostupnosti území pro člověka a průchodnost pro volně žijící živočichy, zejména v severojižním směru
    v trasách nadregionálních a regionálních biokoridorů a v místě souběhu železniční dráhy s dálnicí D8 a dalšími infrastrukturálními stavbami;
  - h) **vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny s cílem minimalizace vlivů na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v prostoru ochranného pásma Národní kulturní památky Říp a v prostoru CHKO České středohoří;**
  - j) ochranu zvláště chráněných území, lokalit soustavy NATURA 2000, lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, významných krajinných prvků a územního systému ekologické stability.

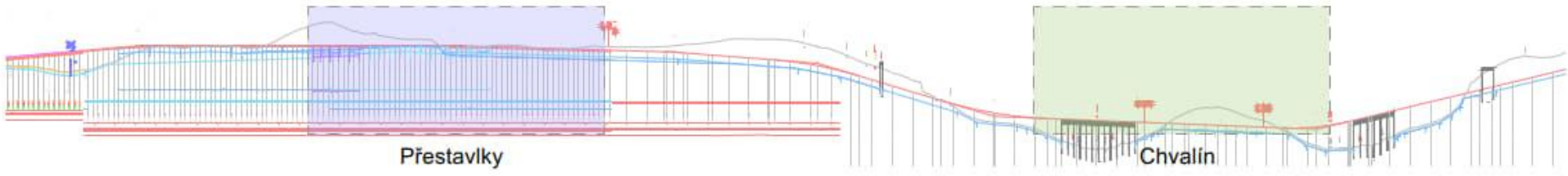
KLASTR K7

ÚZEMÍ KLASTRU K7 JE TVOŘENO KATASTRY OBCÍ **PŘESTAVLKY, DUŠNÍKY A NOVÉ DVORY** A MÍSTNÍCH ČÁSTÍ **PODLUSKY** (ROUDNICE NAD LABEM) **A NÍŽEBOHY (**BUDYNĚ NAD OHŘÍ**)**

SITUACE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ KLASTRU K7 ZOBRAZUJE AKTUÁLNĚ PŘIPRAVOVANÉ/PROVĚŘOVANÉ DOPRAVNÍ ZÁMĚRY

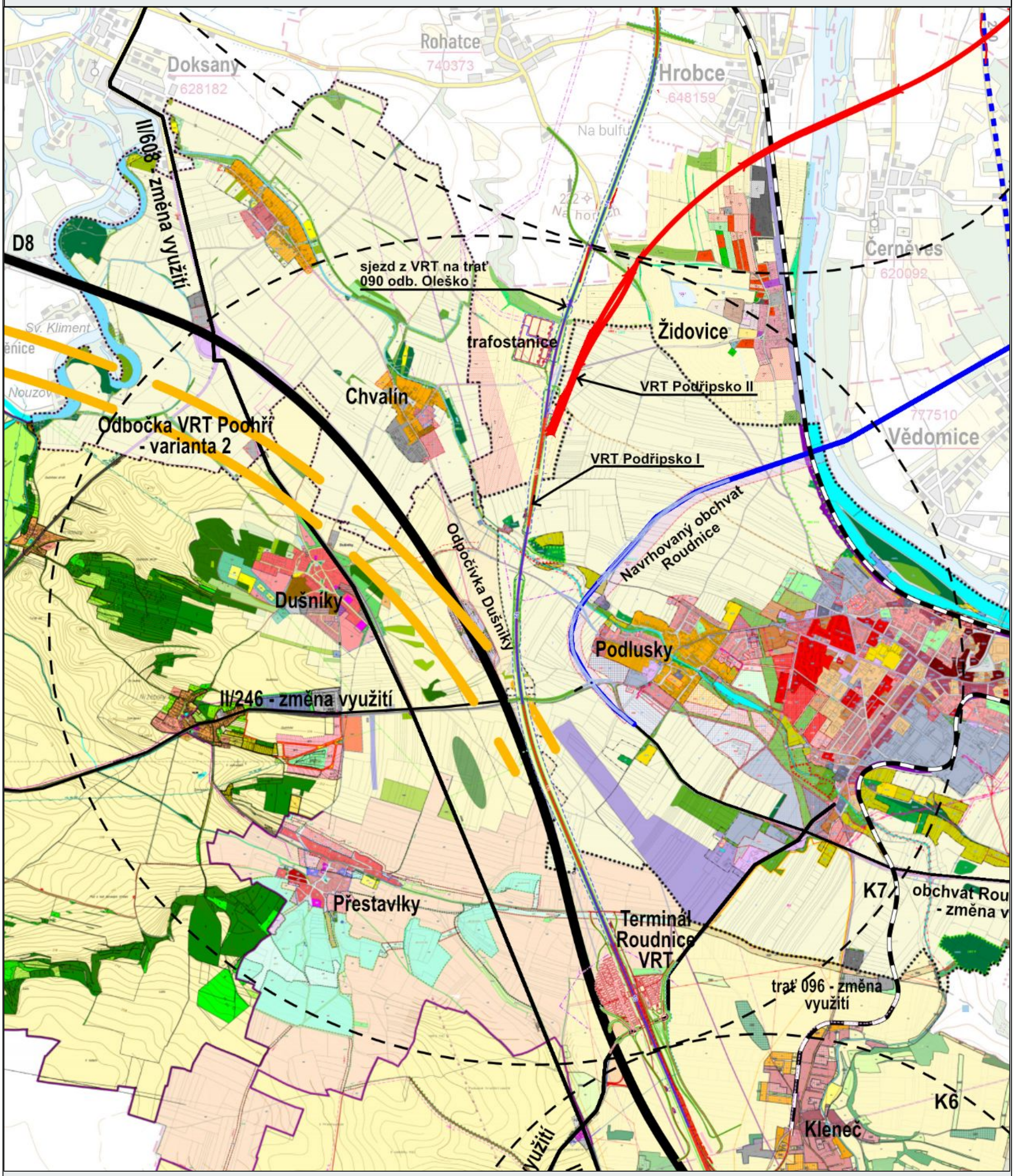






KLASTR K7 - ŘEŠENÉ ÚZEMÍ A DOPRAVNÍ STAVBY A ZÁMĚRY

KORIDOR 8
SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ



Územní plány v klastru K7 dosud nemají podrobněji řešené umístění plánované trati ve svých katastrech. To bude třeba v budoucnu do plánů propsat a detailně řešit. Z pohledu klastru je nezbytné řešit několik komplikovaných míst, především v místě Terminálu VRT Roudnice (katastry obcí Přestavlky a Kleneč), v místě rozpletu a možného vyústění VRT Poohří (katart obce Dušníky) a v místě trafostanice (katastr obce Židovice).

SWOT ANALÝZA

HODNOTY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

- Národní kulturní památka Říp (NKP), jejíž ochranné pásmo v zóně 2 je v řešeném území, představuje jedinečnou kulturní a krajinnou hodnotu, kterou je třeba respektovat a chránit
- Charakter území je utvářen významnými přírodními prvky jako je Přírodní rezervace Pístecký les, Přírodní park Dolní Poohří, Přírodní památka Slatiniště u Vrbky, Přírodní památka Vrbka, Regionální biocentrum Les u Přestavlk, Přírodní památka Hora Říp. Tyto prvky jsou základními a existujícími prvky systému ÚSES (Územního systému ekologické stability)
- Rozmezí mezi Krabčickou plošinou a Peruckou tabulí tvořené údolím, na nějž má v budoucnu navázat navržený regionální biokoridor, je třeba vnímat jako důležitý krajinný prvek
- Potok Čepel
- Cyklostezka 6 - Ohře
- Turistická trasa Zlatá stezka Zemí hradů
- Archeologické naleziště Dušníky
- Vodní hrad v Budyni nad Ohří
- Barokní kaplička sv. Jana Nepomuckého z roku 1725 ve Chvalíně, Zámek Roudnice nad Labem, klášter Kapucínů, kaple sv. Rozálie, věž Hláska, Kratochvílova rozhledna

PROBLÉMY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

- Nepropojený ÚSES, což může výstavba VRT ještě více umocnit
- Souběh plánované VRT, dálnice D8 a silnice II/608 může vést k nárůstu provozu a dopravní zátěže (hluk, exhalace) a tím i k dopadům na podobu krajiny a život v okolních obcí
- Průběh D8 bez adekvátních protihlukových opatření a bez návrhu citlivého začlenění do krajiny zatěžuje vizuálně i hlukem široké okolí, snižuje kvalitu života a přetěžuje okolní dopravní tahy, které jsou významnou prostorovou bariérou
- Zánik některých dopravních vazeb v území v důsledku výstavby D8, zejména místních a účelových komunikací, vedl ke zvýšení neprostupnosti krajiny a její fragmentaci
- Území je vystaveno silnému tlaku na rozvoj obytné zástavby, skladovacích ploch, navazujících služeb a dopravy, což rozkládá původní struktury a vazby v sídlech i širším okolí; velké plochy vymezené v územních plánech obcí pro novou výstavbu postrádají kvalitní prostorové regulace
- Nedostatek krajinné vegetace v zemědělských plochách (velké půdní bloky) snižuje schopnost krajiny odolávat klimatické změně; to představuje nebezpečí i pro obce v okolí VRT - zejména pokud neznáme dopady výstavby VRT na vodní režim v oblasti
- Nedostatek izolační a krajinné zeleně
- Nerealizované LBK navržené k založení a propojení ÚSES dle územních plánů obcí – kolize s výstavbou VRT včetně odbočky VRT Poohří varianta II

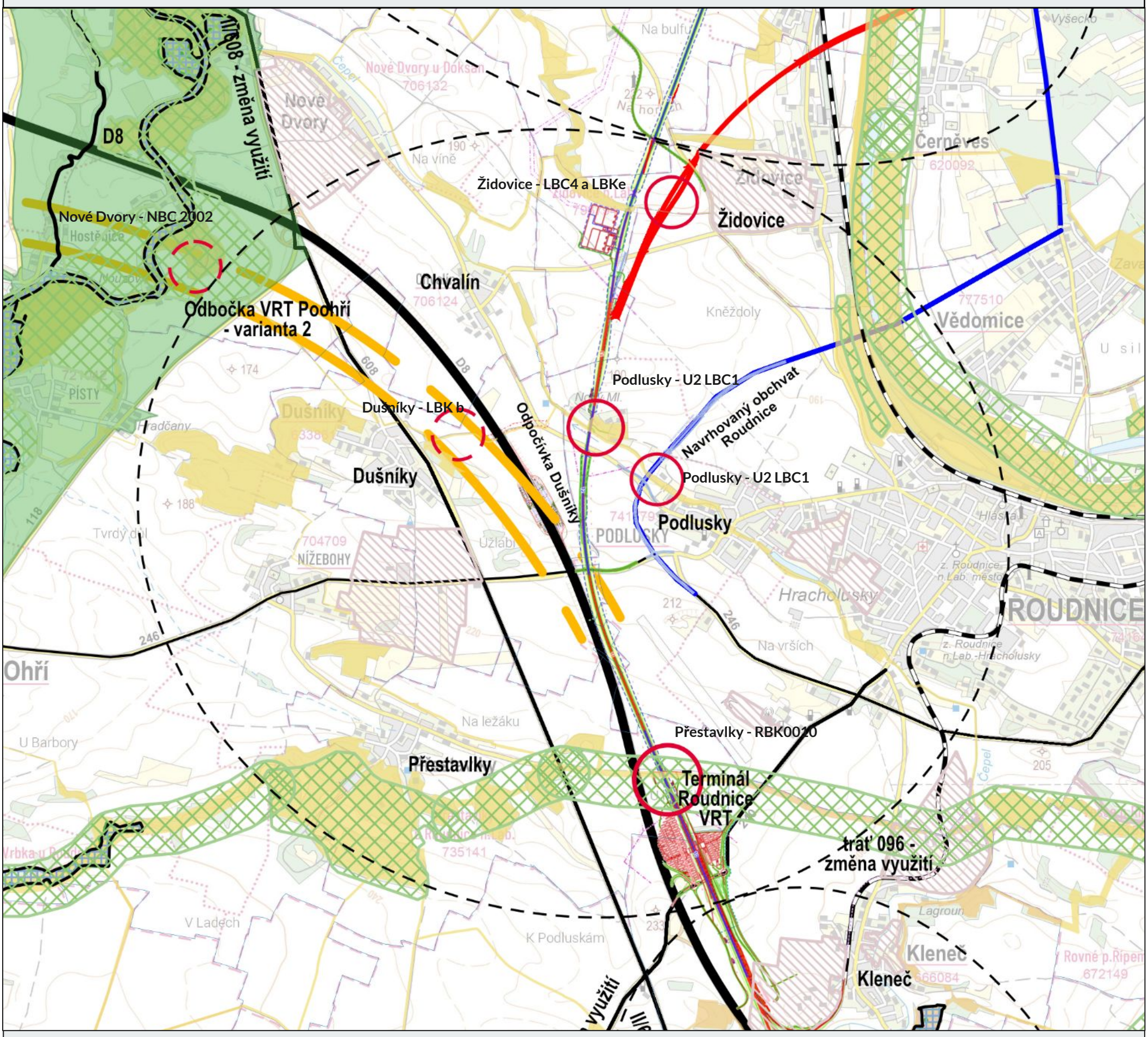
PŘÍLEŽITOSTI ÚZEMÍ

- Splnění úkolu platných Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, článek 69b - 1h: vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny s cílem minimalizace vlivů na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v prostoru ochranného pásma Národní kulturní památky Říp
- Rozmezí mezi Krabčickou plošinou a Peruckou tabulí tvořené údolím, na nějž má v budoucnu navázat navržený regionální biokoridor, je budoucí kvalitou a potenciálem území
- Zpracování komplexních pozemkových úprav v dotčených obcích
- Ekonomický rozvoj regionu v důsledku umístění Terminálu VRT
- Zvýšení nabídky udržitelné mobility a zlepšení dostupnosti a pracovních příležitostí díky umístění Terminálu VRT Roudnice
- Možnost koordinace eliminačních, kompenzačních a adaptačních opatření pro VRT, dálnici D8 a silnici II/608 a jejich citlivého začlenění do krajiny může zvýšit odolnost krajiny, ochránit sídla před hlukem a vytvořit rekreační potenciál v území
- Příležitost docílit pomocí eliminačních, kompenzačních a adaptačních opatření většího propojení systému ÚSES v řešeném území
- Posílení krajinné vegetace v zemědělských plochách (rozdělení velkých půdních bloků) zajistí větší odolnost a stabilitu krajiny v době klimatické změny
- Lepší začlenění sídel do zemědělské krajiny (zelené pásy, humna) - zvýšení rekreačního potenciálu
- Možnost obnovení systému původních cest v kulturní krajině s doprovodnou zelení, čímž dojde ke zvýšení prostupnosti krajiny a širším možnostem využití udržitelných módů dopravy (cyklistická a pěší), možnost doplnit stávající cesty a silnice o chodníky pro pěší

RIZIKA A HROZBY V ÚZEMÍ

- Záměr umístění Terminálu Roudnice VRT v řešeném území bez přesnější znalosti dopadů takového zásahu na krajinu, sídla i infrastrukturu
- Významný zásah liniové stavby VRT do řešeného území navíc v souběhu s dálnicí D8, silnicí II/608, plánovanou odpočívkou D8 Dušníky a hrozba absence adekvátních opatření na začlenění těchto staveb do krajiny
- Hrozba poškození krajinného rázu území na okraji ochranného pásma NKP Říp
- Zásadní zásah do ÚSES, zejména v lokalitě Nový Mlýn u Podlusk a do navrhovaných LBK k propojení stávajícího ÚSES
- Zánik některých dopravních vazeb pro pěší, cyklisty či zemědělce a tím zvýšení neprostupnosti území už tak zasaženého stavbou dálnice D8 a silnicí II/608
- Fragmentace krajiny, vznik úzkých, zbytkových a špatně obhospodařovatelných ploch mezi třemi liniovými stavbami
- Hrozba zásahů do vodotečí a poškození vodního režimu v řešeném území včetně rizika následného zhoršení odtokových poměrů a průchodu povodňových jevů, hrozba sesuvů půdy na plochách silně erozně ohrožených v důsledku silných srážek
- Hrozba znečištění povrchových a podpovrchových vod výstavbou a provozem trati VRT
- Ohrožení obytné zástavby hlukem a vibracemi; nepřiměřená hluková zátěž (v synergii s již existující dálnicí D8, provozem letiště Roudnice nad Labem a plánovanou odpočívkou D8 Dušníky) - trasování a navrhovaná niveleta VRT vychází pouze z dopravně mechanické analýzy území
- Hrozba záborů zemědělské půdy s I. a II. třídou ochrany ZPF a pozemků určených k plnění funkce lesa
- Umístění Terminálu Roudnice VRT do ochranného pásma dvou letišť (Roudnice nad Labem a Dušníky) limituje řešení plánované trati

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

Přestavlky: RBK 0010 - VRT a D8

Podlusky: U2 LBC1 - VRT, obchvat Roudnice n. L. etapa III

Židovice: LBC 4 a LBKe - VRT

- Potenciální místo střetu s prvkem ÚSES - plánovaná odbočka VRT Poohří

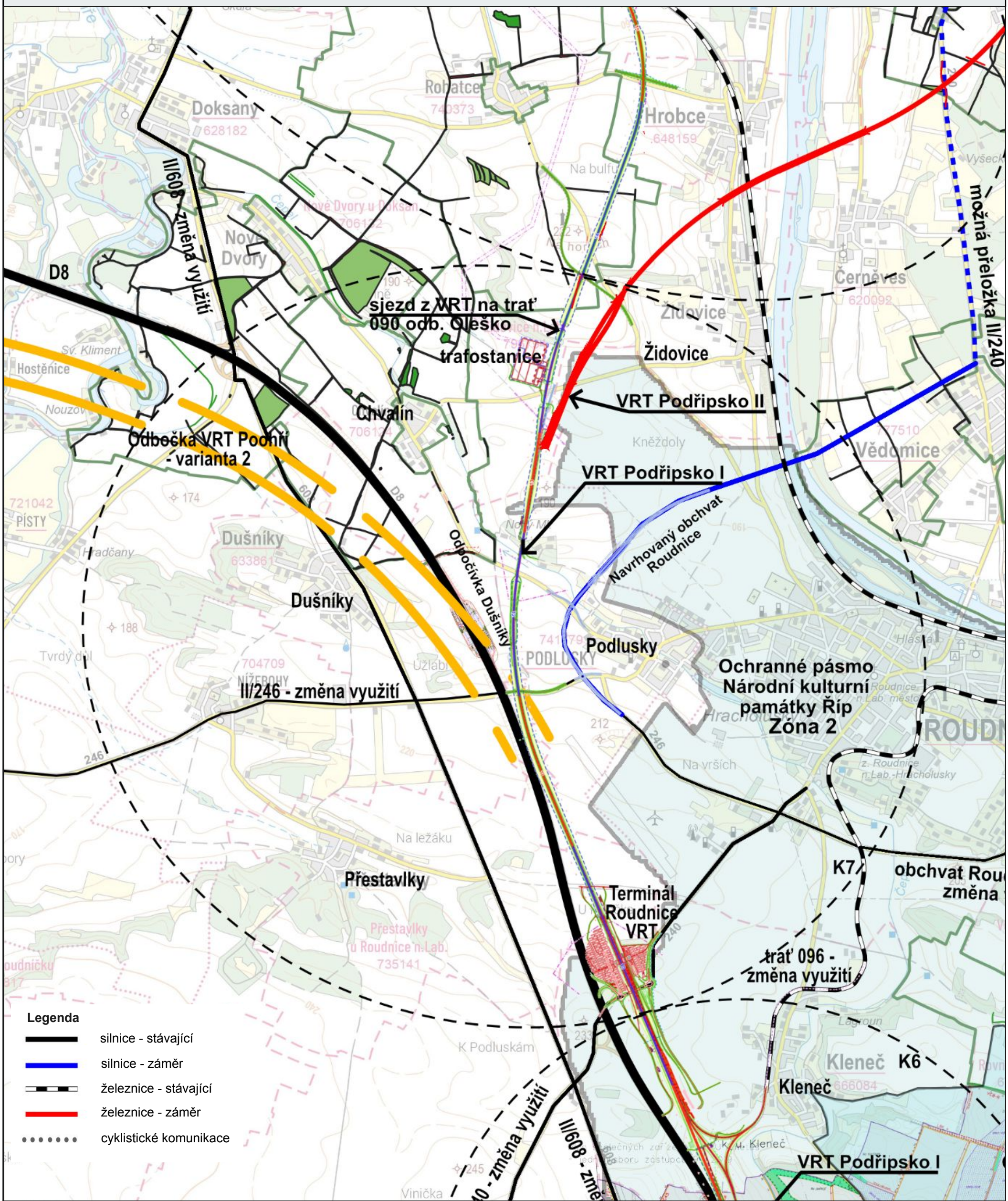
Dušníky: LBK b - D8 a plánovaná odbočka VRT Poohří
Nové Dvory: NBC 2002 - plánovaná odbočka VRT Poohří

KLASTR K7 - KOLIZE LINIOVÝCH STAVEB S ÚSES

KORIDOR 8 SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

KOMPLEXNÍ POZEMKOVÉ ÚPRAVY - KOLIZE S DOPRAVNÍMI STAVBAMI

V katastrech obcí Dušníky, Nové Dvory a Chvalín byly navrženy v roce 2011 komplexní pozemkové úpravy. Úpravy nejsou v konfliktu s trasováním VRT Praha-Drážďany, ale jsou v konfliktu s uvažovanou odbočkou VRT Poohří. U této uvažované odbočky je nejasné výškové řešení, které bude v tomto místě značně komplikované kvůli nutnosti překročení dálnice D8.

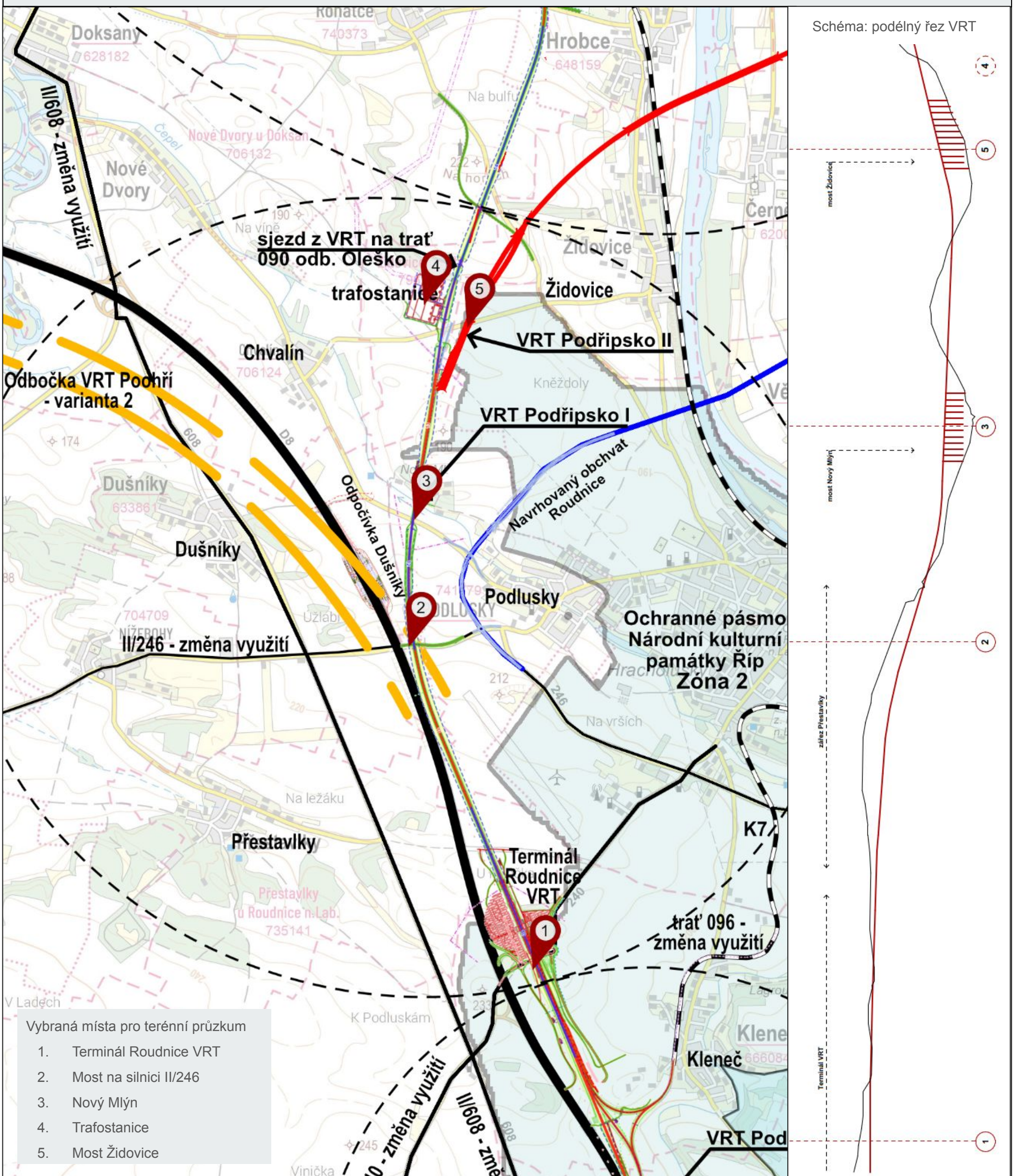


KLASTR K7 - KOMPLEXNÍ POZEMKOVÉ ÚPRAVY - KOLIZE S DOPRAVNÍMI STAVBAMI

KORIDOR 8
SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

TERÉNNÍ PRŮZKUM EXPERTNÍHO TÝMU KD8

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



Lokalizace charakteristických míst průzkumných zastavení - fotografií

KLASTR K7 - TERÉNNÍ PRŮZKUM - LOKALIZACE

KORIDOR 8 SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ

V řešeném území se nachází krajina s lokálně vysokými přírodními, krajinnými a estetickými hodnotami. Dominantním krajinným typem jsou dle využití krajiny zemědělské, méně pak lesozemědělské. Lesní a urbanizované se vyskytují jen velmi omezeně. Krajinnou dominantou národního významu je vrch Říp, který je viditelný z většiny území této oblasti. Poměrně výrazná je také vizuální vazba ve směru na České Středohoří.

Díky převážně zemědělskému charakteru oblasti, s převahou intenzivně využívané zemědělské půdy v podobě rozsáhlých půdních bloků, je ekologická stabilita místní krajiny spíše nízká. V katastru města Roudnice nad Labem je pak velmi nízká - toto území je ekologicky nestabilní.

V území dochází k souběhu VRT s dálnicí D8, který končí u obce Podlusky. Navržené řešení průběhu VRT je v krajině výrazně exponované. V místě Terminálu dochází k vedení trati ve výrazném zářezu, následně je trať vyvedena na dva mosty u Nového Mlýna a Židovic, kde jsou v návaznosti na mosty navrženy výrazné náspy v krajině.

ZASTAVENÍ K7-01 (45,70 km)

- Místo křížení silnice II/240 a Terminálu Roudnice VRT.
- Trať je plánována v mírném zářezu aby mohla být překonána novým mostem na silnici druhé třídy.
- Mezi tratí s Terminálem a dálnicí D8 je plánované parkoviště, na severovýchod směrem k Roudnici je navrženo menší parkoviště a terminál pro autobusy.
- Z dálkových pohledů je možné efekt Terminálu potlačit především výsadbou, která je již částečně plánována.
- Jako problematický se jeví Terminál především z pohledu indukce dopravy z širokého okolí na již dnes vytíženou infrastrukturu, například zmíněnou silnici II/240.

ZASTAVENÍ K7-02 (48,30 km)

- VRT přechází ze zářezu u Podlusků do údolí potoka Čepel směrem k vrchu Kněždol.
- V tomto místě je možný rozplet VRT Podřipsko a VRT Poohří.
- Z pohledu výškového se jeví trasa VRT v tomto místě jako neproblematická, horší je možné vytvoření hluchých míst a těžko obhospodařovatelných klínů v místech rozpletu jednotlivých infrastruktur.
- Není jasné výškové řešení VRT Poohří, jelikož musí výškově překonat dálnici D8, což se jeví z pohledu současné trasy jako těžko proveditelné.

ZASTAVENÍ K7-03 (49,20 km)

- Most v lokalitě Nový Mlýn, trať VRT sjíždí z vrchu za Terminálem přes údolí potoka Čepel.
- Trať na náspu vysokém až 14 metrů přechází v 350 metrů dlouhý most nad potokem Čepel a silnicí II/24616.
- Chybí kompoziční řešení místa.

ZASTAVENÍ K7-04
(1,3 km, sjezd z VRT na trať 090, odb. Oleško)

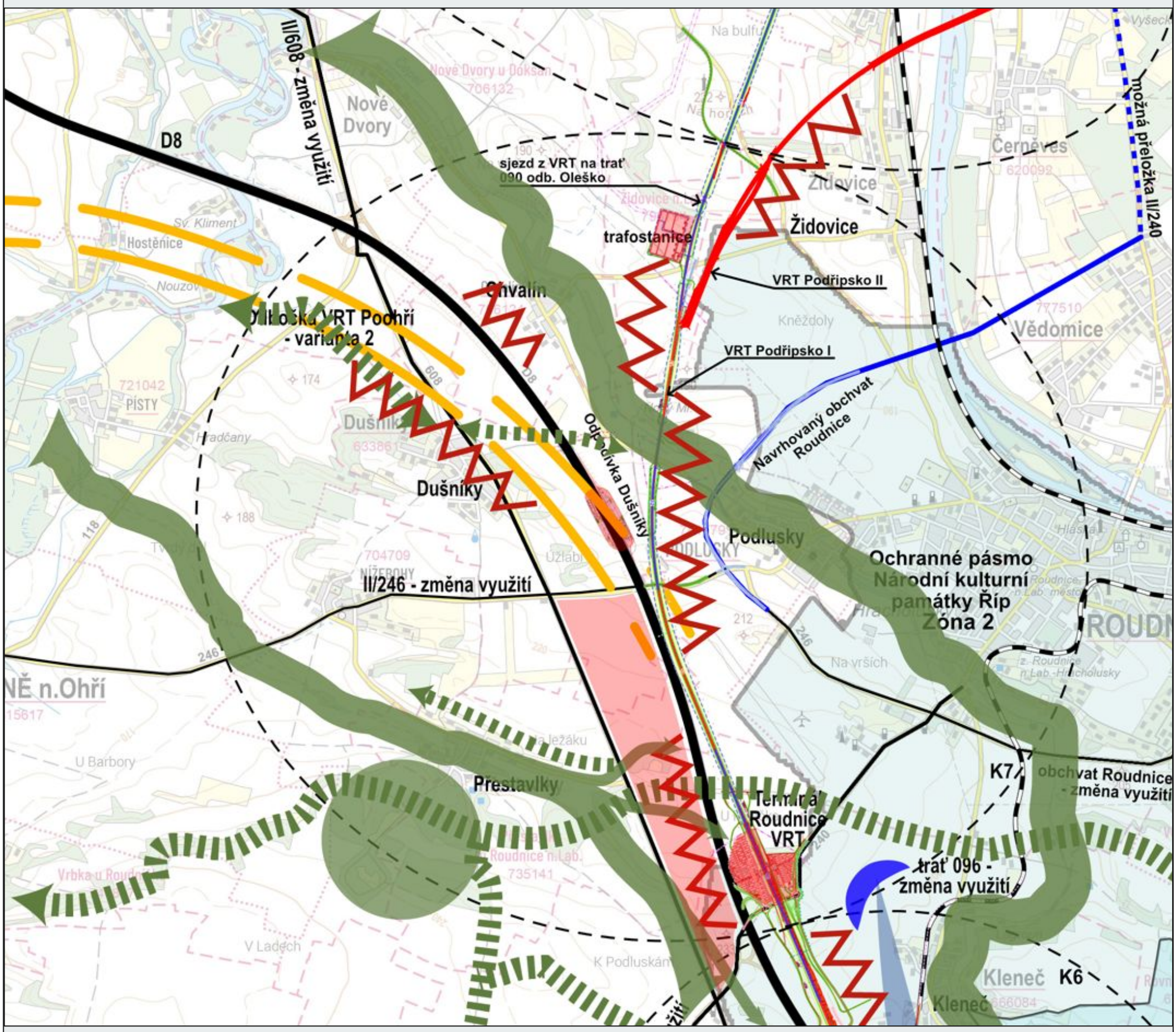
- Trať VRT směrem k odbočce Oleško překračuje údolí na náspu a překračuje silnici III/24617 po mostním tělese.
- Na svahu vrchu Na Horách je plánovaná masivní transformační stanice 8,2 ha - je třeba řešit umístění této stanice s ohledem na krajinný ráz.

ZASTAVENÍ K7-05
(1,1 km, sjezd z VRT na trať 090, odb. Oleško)

- Trať VRT směrem k odbočce Oleško překračuje údolí na náspu a překračuje silnici III/24617 po mostním tělese.
- Trať rozřezává terénní dominantu Kněždol a překonává údolí po náspu vysokém až 12 metrů.
- Je třeba adekvátně krajinně řešit a zvážit umístění dlouhého mostu přes celé údolí, což je kompozičně potenciálně vhodnější varianta.

PROBLÉMOVÁ MAPA

Problémová mapa znázorňuje hlavní problémy území po vložení VRT a dalších 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 maximálně eliminovat, kompenzovat a adaptovat negativní vlivy.



LEGENDA

- krajinná dominanta - vrch
- základní linie krajinné matrice
- chybějící propojení krajinných prvků - krajinné matrice
- úzké hrdlo - trasa VRT v těsné blízkosti několika obcí
- možnost krajinných prvků chránících obec před přívalovou vodou
- významná zátěž území hlukem / poškození rázu v blízkosti sídla
- riziko vzniku investiční zóny / zóny logistických hal pod Řípem

KLASTR K7 - PROBLÉMOVÁ MAPA

KORIDOR 8 SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

STÁVAJÍCÍ STAV, RIZIKA A POTENCIÁL

STÁVAJÍCÍ STAV

Na místě křížení silnice II/240 a dálnice D8 je plánovaná výstavba Terminálu Roudnice VRT. Souběh silnice II/608 a dálnice D8 vytváří těžko přístupné místo v území. Pro oblast je taktéž limitující existence dvou letišť - v Roudnici a v Dušníkách.

RIZIKA

Vložením VRT do území je umocněna bariéra dálnice D8 a silnice II/608. Hrozí negativní vliv na obec Přestavlky kvůli existenci údolnice vedoucí směrem k Terminálu. Kvůli souběhu silnice a dálnice vzniká místo, které je uvažováno pro možnou investiční zónu. Ta by ovšem ještě zvýšila koncentraci zátěží v tomto zranitelném území.

STÁVAJÍCÍ STAV, RIZIKA A POTENCIÁL

POTENCIÁL

Souběh infrastruktur může být paradoxně potenciálem a nositelem diverzity v dnes zatíženém území. V souběhu silnice II/608, dálnice D8 a VRT může fungovat kombinace hustého lesa, biokoridorů a také ploch se zemědělským využitím. Je nezbytné propojit regionální biokoridor podél Terminálu a koordinovaně vytvořit ekodukt nad VRT a dálnicí D8. Je také třeba vyřešit překonání silnice II/608 kvůli budoucímu umístění cyklostezky v trase RBK. Jako problematická se jeví odbočka VRT Poohří především ve vztahu k obci Dušníky. Vztah obce a plánované infrastruktury (včetně plánované odpočívky D8 Dušníky) je třeba detailně řešit především kvůli malé vzdálenosti obce a trati.

LEGENDA

- regionální biocentrum
- základní linie krajinné matrice
- chybějící propojení krajinných prvků - krajinné matrice
- krajinářská eliminační, kompenzační a adaptační opatření (schematicky)
- významná zátěž území hlukem / poškození krajinného rázu
- významná zátěž hlukem / poškození rázu v blízkosti sídla
- problematický bod - odpočívka Dušníky / trafostanice VRT Židovice
- Odpočívka Dušníky / trafostanice VRT Židovice - prověřit umístění, případně navrhnout začlenění do krajiny
- riziko vzniku investiční zóny / zóny logistických hal pod Řípem

DOPRAVA - SILNICE

- současná D8
- silnice II. třídy - stávající II/608, II/240, II/246 a obchvat Roudnice nad Labem (stav) + plánovaná III. etapa

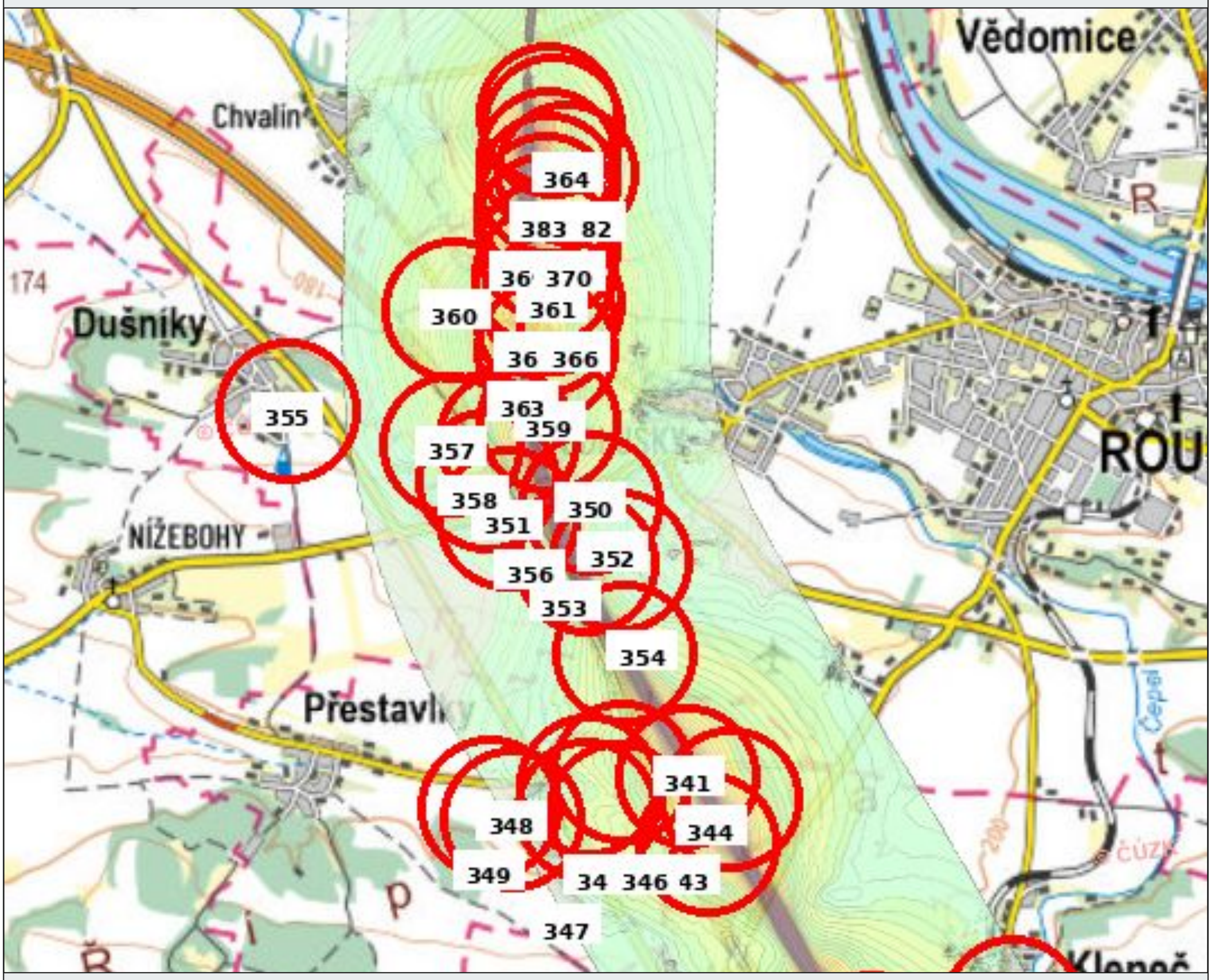
DOPRAVA - ŽELEZNICE

- navrhovaná trasa VRT Podřipsko
- upravená niveleta trasy VRT Podřipsko
- navrhovaná trasa VRT odbočka
- Terminál VRT Roudnice nad Labem

DOPRAVA - LETECKÁ

- letiště Roudnice nad Labem / letiště Dušníky

PŘIPOMÍNKY K ZÁMĚRU VRT Z PORTÁLU GOBEC



K záměru realizace VRT Podřipsko byly na online portálu GOBEC pro území klastru K7 a souvisejícího uplatněny připomínky ze strany veřejnosti a dotčených samospráv. Zároveň se v připomínkách opakují následující požadavky, zejména ze strany dotčených samospráv:

- dodržení hlukových limitů dle WHO
  - usnesení obce Přestavlky: https://drive.google.com/file/d/1i19sFlmD03R8sIkfc_XL2GHFnmyJPpPE/view?usp=drive_link
  - usnesení obce Dušníky: https://drive.google.com/file/d/1XM-IwfaqG1N1a_KvgGqi5Y5epN2ZrjtU/view?usp=drive_link
- požadavek na prověření územních dopadů vyvolaných zkrácením dojezdu do Prahy z Terminálu Roudnice VRT, Bohušovic nad Ohří, Lovosic a Litoměřic
  - dopis obce Přestavlky: https://drive.google.com/file/d/1BWJPZ593f7Le4Eha8ksm-vXM3PAMTqxK/view?usp=drive_link
  - dopis obce Dušníky: https://drive.google.com/file/d/1m1MALGDab9BVLf8vkkUZrqQa7PctrDz2/view?usp=drive_link
    - **Na základě těchto připomínek byly přidány do ZÚR ÚK tyto úkoly:**
      - 1) Prověřit stanovení úkolů územního plánování pro rozvojovou oblast NOB1 Litoměřicko, Lovosicko, Roudnicko na základě zamýšleného vzniku nového terminálu na železničním spojení RS4.
      - 2) Prověřit stanovení úkolů územního plánování pro rozvojovou osu OS2 Rozvojová osa Praha – Ústí nad Labem – hranice ČR/Německo (– Dresden) na základě zamýšleného vzniku nového terminálu na železničním spojení RS4.
- požadavek na synergické posouzení staveb VRT (Podřipsko I. a Podřipsko II.) s ostatními dopravními stavbami v katastrech samospráv (dálnice D8 + odpočívka Dušníky) ve spolupráci s ŘSD a provozem letiště Roudnice nad Labem
- požadavek na prověření KPÚ vyvolaných stavebním záměrem VRT, ve spolupráci všech zúčastněných (samosprávy a majitelé, SŽ, ŘSD, SPÚ)
- 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.
- požadavek na hlukovou studii založenou na provedených měření hluku ze současné dopravy, v několika referenčních bodech přilehlých obcí - konkrétně na nejexponovanějších stavbách pro bydlení ve vztahu k D8, a to za podmínek podporujících šíření hluku od zdroje na body měření ve smyslu odst. 6.5.3 platného metodického návodu pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí a zohledněním různých podmínek v časových pásmech (den/noc, roční období, suchá/mokrá vozovka)

ZÁVĚR - KLASTR K7

Klastr K7 zahrnuje plánovaný Terminál VRT Roudnice, který značně změní podmínky v území. To je už dnes zatíženo množstvím infrastrukturních staveb a umístění trati VRT může toto historicky cenné a zranitelné území dále negativně ovlivnit. Vliv umístění VRT se netýká pouze krajiny a sídel, ale přináší i zvýšenou zátěž způsobenou automobilovou dopravou směřující na Terminál Roudnice VRT a zátěž spojenou s navazující výstavbou a rostoucí poptávkou po bydlení. Výsledkem analýz jsou následující opatření, členěná podle kategoriích, která je nezbytné při přípravě trati řešit.

DOPRAVA:

- Odůvodnit umístění Terminálu VRT v tomto místě. Je nezbytné opřít umístění Terminálu o podrobnější podklady.
- Pro posouzení dopadu Terminálu na území je zcela zásadní zpracovat tzv. dopadovou studii. Jako vhodný se jeví tzv. agentní model.
- Vzhledem k absenci cyklistické dopravy jako dalšího významného dopravního módu napojeného na Terminál Roudnice VRT by - v kontextu udržitelné mobility - bylo vhodné uvažovat o vybudování bezpečné cyklistické infrastruktury, která by výše zmíněný významný železniční bod propojila s okolním územím a umožnila každodenní dojížďku.

KRAJINA:

- Citlivě začlenit stávající dálnici D8 do krajiny společně s plánovanou VRT, zapojit protihlukové zemní valy a doprovodné vegetační pásy. Je nezbytné řešit niveletu D8 i VRT tak, aby nebyly narušeny hodnoty NKP Říp.
- Řešit společně s přípravou VRT systém ÚSES, chránit přírodní fenomény území, zlepšit biodiverzitu a ekologické funkce krajiny.
- 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.
- Vypracovat adaptační strategii na změnu klimatu na úrovni minimálně ORP Roudnice nad Labem.

URBANISMUS:

- Koordinovat rozvoj v území ve vazbě na novou poptávku po výstavbě v reakci na výstavbu Terminálu Roudnice VRT a připravit Metodiku kontribucí pro developery.
- Chránit ZPF a předejít vzniku průmyslových a logistických parků.

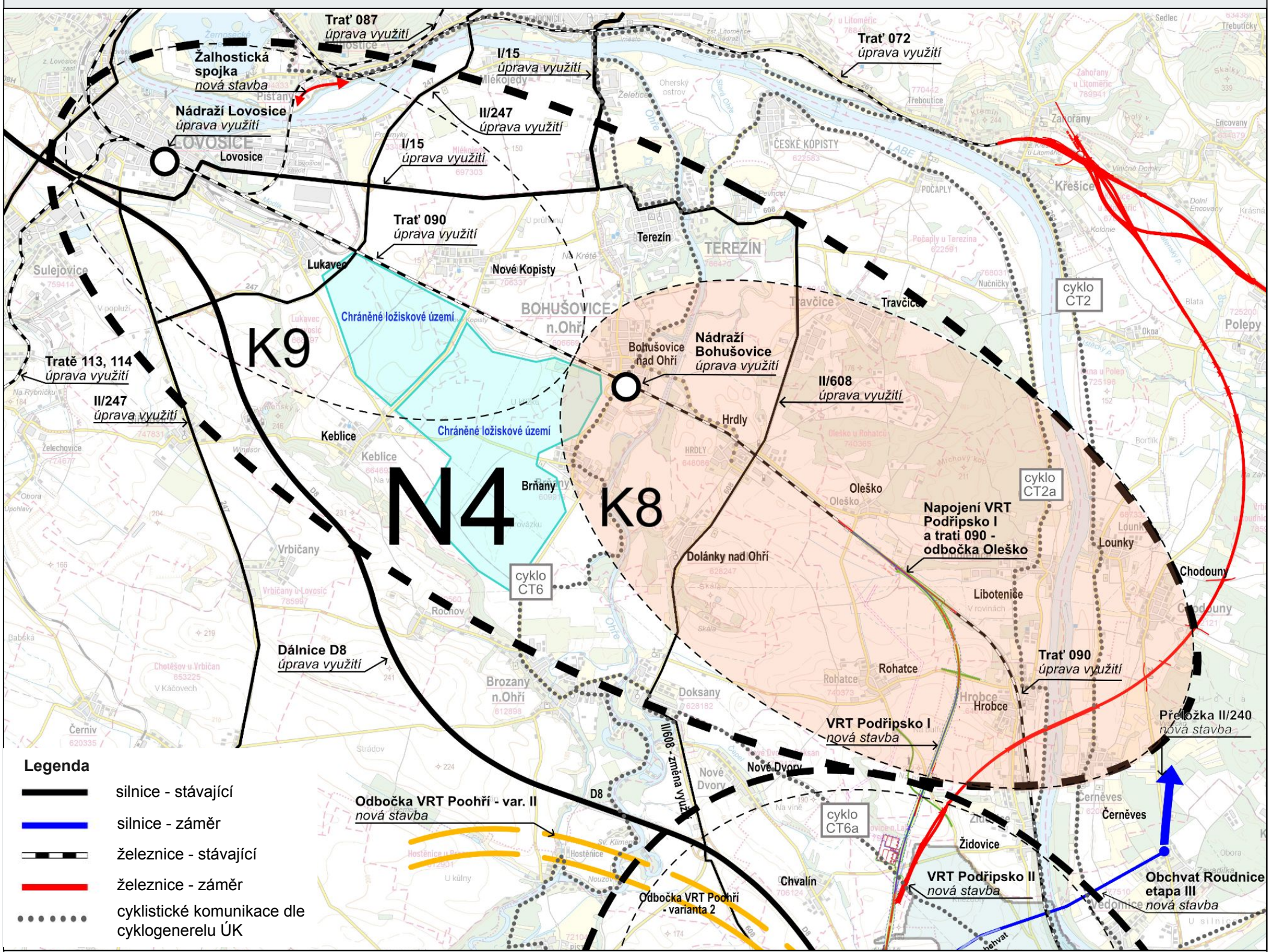
RESPEKTOVÁNÍ ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE:

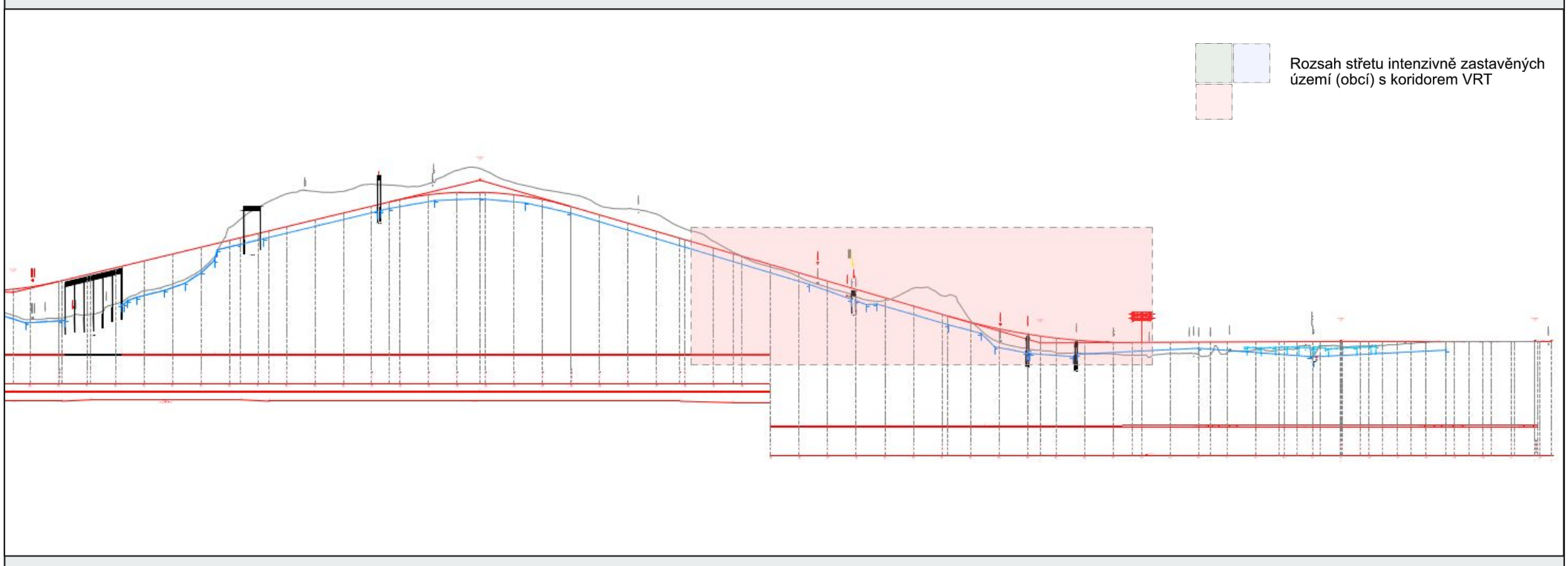
- Respektovat úkoly platných Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, článek 69b), především:
  - e) zachování stávajících dopravních vazeb v území, včetně cyklostezek, místních a účelových komunikací;
  - f) zajištění prostupnosti území pro člověka a průchodnost pro volně žijící živočichy, zejména v severojižním směru v trasách nadregionálních a regionálních biokoridorů a v místě souběhu železniční dráhy s dálnicí D8 a dalšími infrastrukturálními stavbami;
  - h) **vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny s cílem minimalizace vlivů na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v prostoru ochranného pásma Národní kulturní památky Říp a v prostoru CHKO České středohoří;**
  - j) ochranu zvláště chráněných území, lokalit soustavy NATURA 2000, lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, významných krajinných prvků a územního systému ekologické stability.

KLASTR K8

ÚZEMÍ KLASTRU K8 JE TVOŘENO KATASTRY OBCÍ **ŽIDOVICE, HROBCE, LIBOTENICE, OLEŠKO, BOHUŠOVICE NAD OHŘÍ, BRŇANY, DOLÁNKY NAD OHŘÍ, ČERNĚVES A CHODOUNY.** KLASTR JE SOUČÁSTÍ NADKLASTRU N4.

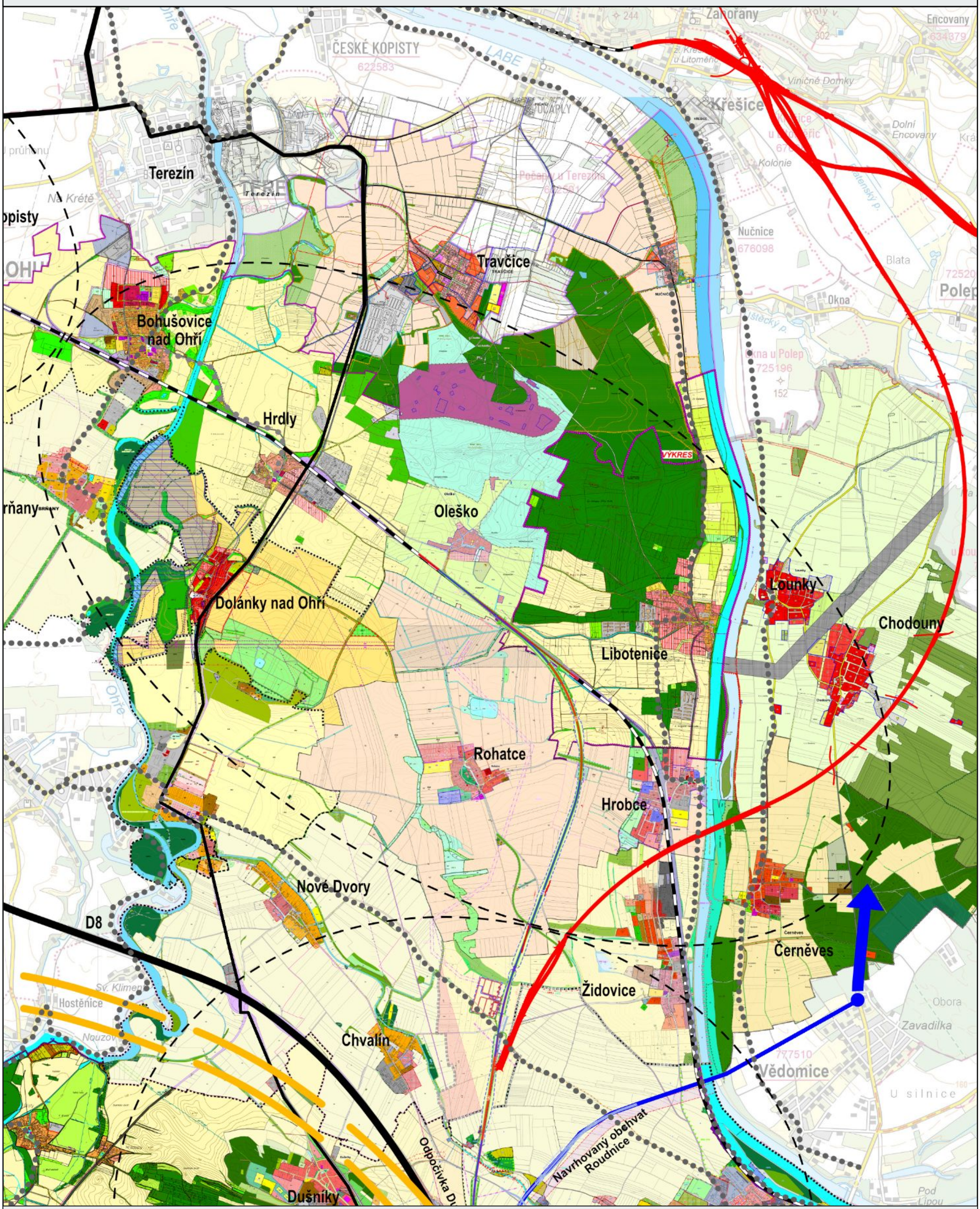
SITUACE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ NADKLASTRU N4 ZOBRAZUJE AKTUÁLNĚ PŘIPRAVOVANÉ/PROVĚŘOVANÉ DOPRAVNÍ ZÁMĚRY





KLASTR K8 - ŘEŠENÉ ÚZEMÍ A DOPRAVNÍ STAVBY A ZÁMĚRY

KORIDOR 8
SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ


Terezín
Bohušovice nad Ohří
Hrdly
Travčice
Oleško
Dolánky nad Ohří
Lounky
Chodouny
Libotenice
Rohatce
Hrobce
Nové Dvory
D8
Černěves
Židovice
Chvalín
Vědomice
Navrhovaný obchvat Roudnice
Dušníky
Odpočívka Du
Křešice
Nučnice
Okna
Okna u Polep
Polep
Encovany
Zahořany
ČESKÉ KOPISTY
LABE
Hostěnice
Sv. Klimen
Nouzov
Obora
Zavadilka
U silnice
Pod Lipou
Blata
Dolní Encovany
Viničné Domky
Kolonie
Na Krétě
VÝKRES

SWOT ANALÝZA

HODNOTY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

- Řeky Labe a Ohře
- Přírodní park Dolní Poohří
- Široké horizonty v přehledné krajině, výhledy na okolní hory a České středohoří
- Přírodní rezervace a Evropsky významná lokalita Loužek u Doksan
- Rozhledna Na Horách v Hrobcích, obnovený křížek pod rozhlednou
- Navržené NRBC Mrchový kopec v katastrech obcí Oleško, Libotenice, Travčice, Nučničky a NRBK Stříbrný roh - Polabský luh u obcí Hrobce a Černěves
- Stávající RBC Brňanský luh
- Navržené RBK a RBC Niva Obrtky u obce Chodouny
- Soustava odvodňovacích kanálů na severu a západě od místní části Rohatce (obec Hrobce).
- Těsná blízkost Národní kulturní památky Malá pevnost Terezín
- Nemovité kulturní památky - kostel sv. Kateřiny u obce Libotenice, kaple Všech Svatých v obci Rohatce, zámek Hrdly s hospodářským dvorem, areál kláštera v Doksanech, kostel sv. Jiljí a kaple Panny Marie v Dolánkách nad Ohří, Kaple svatého Jana Nepomuckého a Panny Marie Bolestné a zámek v Brňanech
- Zrekonstruovaný kříž s výhledem do krajiny na pomezí místních částí Hrobce a Rohatce
- Dobrá dopravní dostupnost klastru díky dálnici D8 a železnici (Roudnice nad Labem, Lovosice, Litoměřice, Praha)
- Labská stezka - cyklotrasa 2A, EV7

PROBLÉMY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

- Není vymezena ani chráněna niva řeky Labe
- Nefunkční a nepropojený ÚSES, což může výstavba VRT ještě více komplikovat
- Část klastru se nachází v záplavovém území řek Labe a Ohře.
- Silné ohrožení zemědělských ploch vodní, větrnou a antropogenní erozí
- Rychlý odtok vody ze zemědělské půdy daný odvodněním a nedostatkem prvků krajinné infrastruktury, a tedy i ohrožení bleskovými povodněmi
- Nedostatek krajinné vegetace v zemědělských plochách (velké půdní bloky) snižuje schopnost krajiny odolávat klimatické změně; to představuje nebezpečí i pro obce v okolí VRT, zejména pokud neznáme dopady výstavby VRT na vodní režim v oblasti
- Fragmentace krajiny dopravními stavbami
- Nízká ekologická stabilita krajiny
- Nedostatečná modrozelená infrastruktura a hospodaření s dešťovou vodou v jednotlivých obcích
- Trasa VRT není zohledněná v územních plánech obcí (například VRT vedená přes plochu vymezenou pro hřbitov v obci Hrobce)
- Území je vystaveno silnému tlaku na rozvoj obytné zástavby a dopravy, což rozkládá původní struktury a vazby v sídlech i širším okolí (například probíhající výstavba v místní části Rohatce obce Hrobce); velké plochy vymezené v územních plánech obcí pro novou výstavbu postrádají kvalitní prostorové regulace
- Nedokončený městský obchvat Roudnice nad Labem
- Nedostatečná pěší a cyklistická propojení mezi jednotlivými obcemi
- Chráněná ložisková území - při otevření ložisek další zátěž a fragmentace krajiny
- Hluková zátěž z trati 090

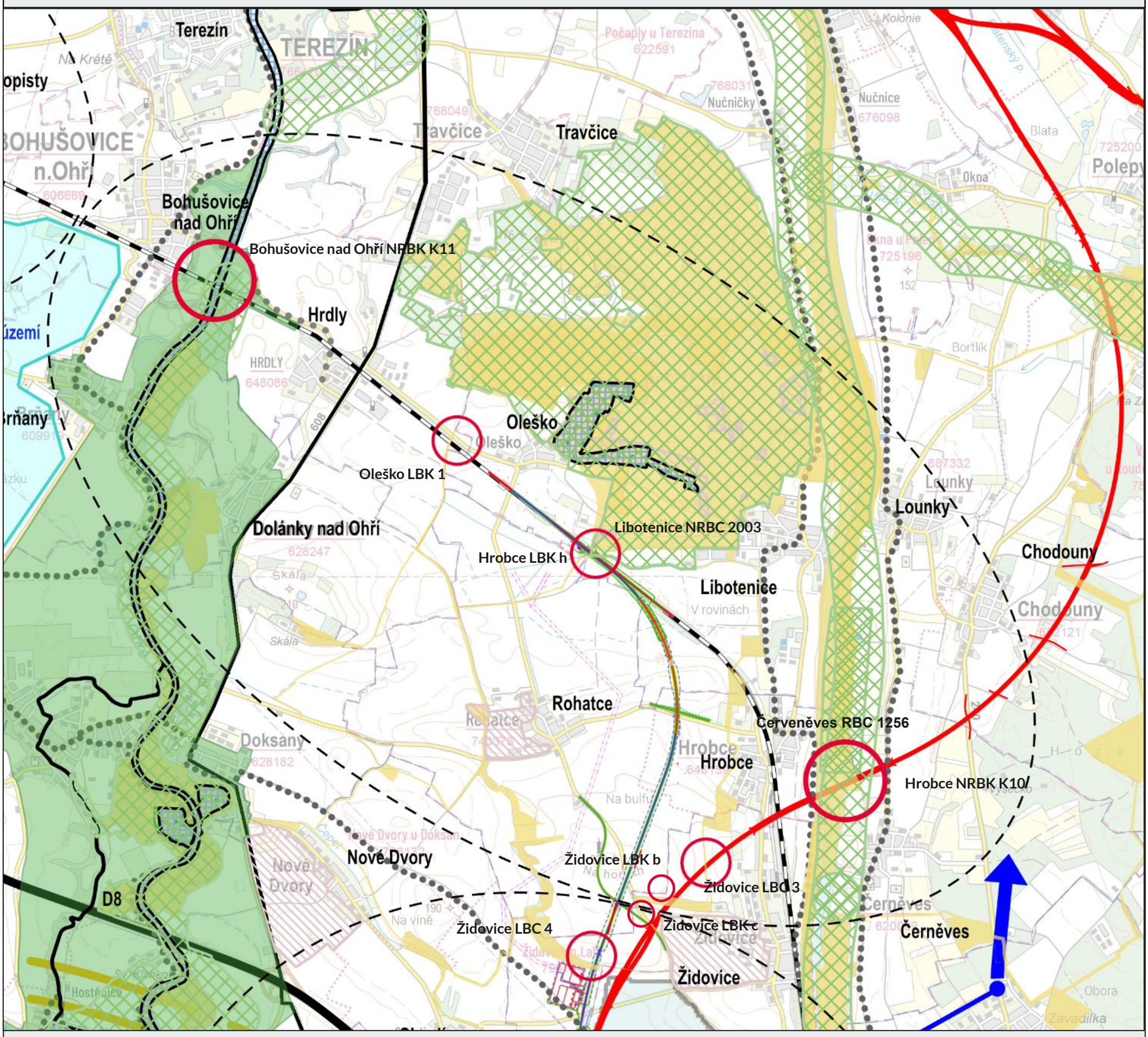
PŘÍLEŽITOSTI ÚZEMÍ

- Splnění úkolů platných Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, článek 69b, zejména úkoly b, d, e, f, g, j, k
- Zvýšení pobytového potenciálu břehů řeky Labe
- Nový most VRT přes Labe - zlepšení propojení území by byl most i pro pěší a cyklisty
- Obnovení zaniklých tras a propojení v krajině doplněných doprovodnou zelení - zajištění prostupnosti území pro člověka i volně žijící živočichy a tedy náprava stavu způsobeného kolektivizací ve 2. pol. 20. stol.
- Rozvoj místních cyklistických a pěších spojení a lepší provázanost obcí
- Rozvoj regionálních a nadregionálních pěších a cyklistických propojení, propojení cyklostezek Labe a Ohře
- Pomocí eliminačních, kompenzačních a adaptačních opatření docílení většího propojení systému ÚSES v řešeném území
- Posílení krajinné vegetace v zemědělských plochách - rozdělení velkých půdních bloků - zajistí větší odolnost a stabilitu krajiny v době klimatické změny
- Zvýšení ekologické stability krajiny
- Lepší začlenění sídel do zemědělské krajiny (zelené pásy, humna) - zvýšení rekreačního potenciálu a udržitelných módů dopravy
- Zvýšení nabídky udržitelné mobility a zlepšení dostupnosti a pracovních příležitostí díky umístění Terminálu VRT Roudnice
- Zpracování Komplexních pozemkových úprav v dotčených obcích

RIZIKA A HROZBY V ÚZEMÍ

- Přechod trasy VRT přes řeku Labe - ohrožení stávajícího rázu řeky
- Úplné obklopení obce Hrobce železničními tratěmi a hrozba jejího odříznutí od okolí trasou VRT a odbočkou železniční tratě ve směru Bohušovice nad Ohří
- Křížení tras VRT a VPS koridoru VVN pro dvojité vedení 400 kV E10b (1A) TR Výškov – hranice ÚK – (TR Babylon)
- Nadjezd přes koleje VRT v místě biokoridoru, navíc bez uvažování chodníku pro pěší a cyklisty u přeložky silnice III/24048
- Zánik některých dopravních vazeb pro pěší, cyklisty či zemědělce a tím zhoršení prostupnosti území, už tak zasaženého okolními liniovými stavbami a kolektivizací ve 2. pol. 20. stol.
- Ohrožení obytné zástavby hlukem a vibracemi; nepřiměřená hluková zátěž - trasování a navrhovaná niveleta VRT vychází pouze z dopravně mechanické analýzy území
- Trasa odbočky VRT vedená v těsné blízkosti navrženého NRBC Mrchový kopec u obce Libotenice
- Trasa VRT vedená v těsné blízkosti funkčního RBC Černěves
- Trasa VRT vedená skrz navržené prvky systému ÚSES - NRBK Stříbrný roh - Polabský luh (včetně řeky Labe) u obcí Hrobce a Černěves a skrz RBC Niva Obrtky u obce Chodouny
- Trasa odbočky VRT vedená v těsné blízkosti nedávno zrekonstruovaného kříže s výhledem do krajiny na pomezí k. ú. Hrobce a Rohatce
- Přeložka silnice III/24048 v blízkosti rozhledny Na Horách
- Riziko zásahů do vodotečí a zhoršený průchod povodňových vln a odtokových poměrů

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

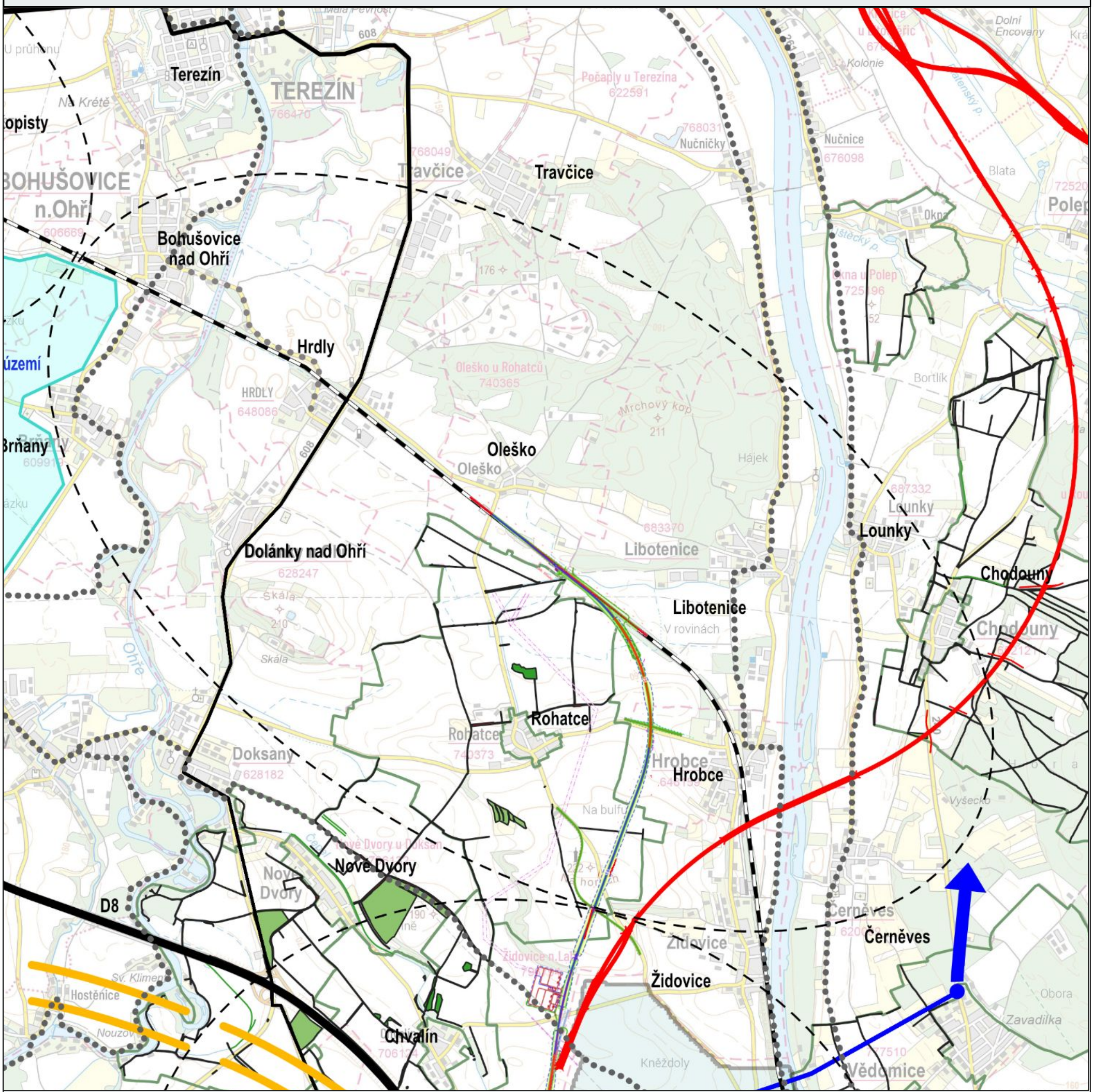
Židovice:	LBC 4 lokální biocentrum - VRT, VRT odbočka Oleško LBK c lokální biokoridor - VRT LBC 3 lokální biocentrum - VRT LBK b lokální biokoridor - VRT
Hrobce:	NRBK - K10 Stříbrný roh (19) - Polabský luh (7) nadregionální biokoridor - VRT LBK h lokální biokoridor - VRT odbočka Oleško
Červeněves:	RBC 1256 Červeněves - VRT
Libotenice:	NRBC 2003 Mrchový kopec - VRT odbočka Oleško
Oleško:	LBK 1 lokální biokoridor - VRT odbočka Oleško
Bohušovice nad Ohří	NRBK K11 Myslivna na Ohří (2002)

KLASTR K8 - KOLIZE LINIOVÝCH STAVEB S ÚSES

KORIDOR 8 SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

KOMPLEXNÍ POZEMKOVÉ ÚPRAVY - KOLIZE S DOPRAVNÍMI STAVBAMI

V katastrech obcí Židovice, Hrobce a Chodouny byly navrženy komplexní pozemkové úpravy, které však nejsou zohledněny v návrhu dopravních liniových staveb. Chybí zejména návrh funkčních propojení území skrz tyto bariérové stavby.

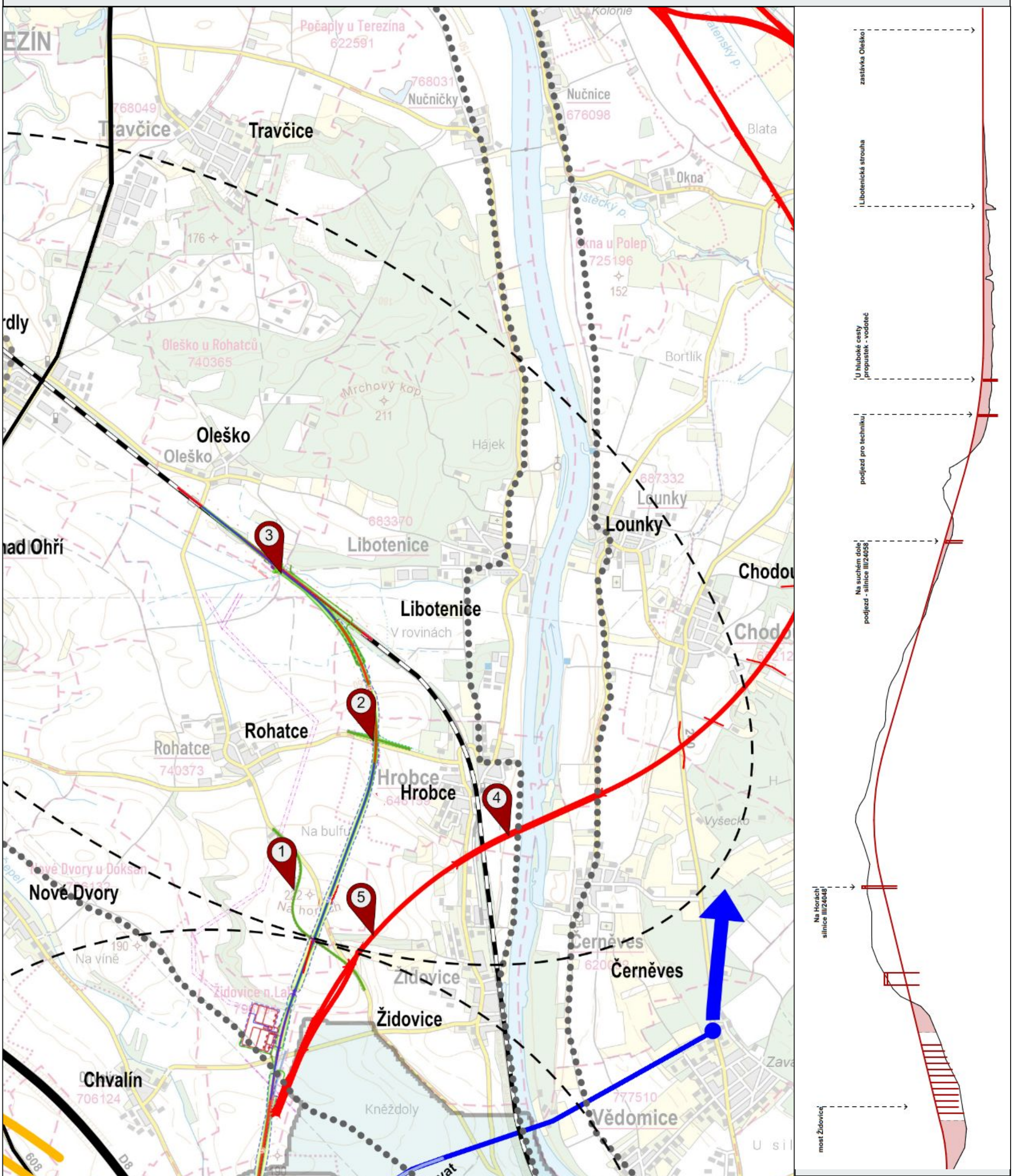


KLASTR K8 - KOMPLEXNÍ POZEMKOVÉ ÚPRAVY - KOLIZE S DOPRAVNÍMI STAVBAMI

KORIDOR 8
SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

TERÉNNÍ PRŮZKUM EXPERTNÍHO TÝMU KD8

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



Lokalizace charakteristických míst průzkumných zastavení - fotografií

KLASTR K8 - TERÉNNÍ PRŮZKUM - LOKALIZACE

KORIDOR 8 SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ

Východní část klastru má charakter širokého mělkého údolí řeky Labe. Od Hrobců a Židovic se terén zvedá směrem na západ k vrcholku Na Horách. V údolí Labe vede v současnosti trať 090.

V území je navržena větev VRT Podřipsko I, která postupně sklesává z vrcholku Na Horách do údolí Labe a napojuje se na trať 090. Část trasy je vedena na náspu, který přechází v zářez. Část s náspem se jeví problematická z pohledu nezbytnosti vytvoření valů jako eliminačních opatření. Ty totiž budou fragmentovat krajinu a vytvoří bariéru mezi obcí Hrobce a Českým Středohořím. V území je plánovaná i VRT Podřipsko II, která se odděluje od VRT Podřipsko I, prochází katastry Židovic a Hrobců a přechází řeku Labe. Tato větev se jeví jako velmi problematická, protože je v konfliktu se systémem ÚSES, mimo jiné i s nadregionálním biokoridorem NRBK 10. Niveleta trati VRT Podřipsko II musí kvůli křížení řeky Labe a nutnosti mimoúrovňového křížení s tratí 090 vést výrazně nad stávajícím terénem, což může poškodit krajinný ráz mezi obcemi Hrobce a Židovice. Vzhledem k průchodu úzkým hrdlem mezi těmito obcemi hrozí nevratný zásah. Vysoký most navíc může vytvářet hlukové zatížení do širokého okolí hustě osídlené krajiny Polabí a současně toto technické řešení neúměrně zvyšuje náklady na realizaci oproti jiným možným alternativám trasování.

ZASTAVENÍ K8-01 (2,1 km - VRT Podřipsko I)

- Pohled z rozhledny Na Horách na východ směrem k údolí Labe.
- Trať VRT zde prochází přes vrchol Na Horách v zářezu a není proto pohledově exponovaná.
- V souvislosti s VRT je plánováno přeložení silnice III/24048, které povede blíže vrcholku a rozhledně (na schématu v popředí).
- V tomto místě je nezbytné citlivě řešit přeložku silnice III/24048, protože tímto trasováním v místě současně dochází k další fragmentaci krajiny a vytváření tzv "zbytkových" ploch, pro které je nutné najít vhodný rámec managementu území.

ZASTAVENÍ K8-02 (3,8 km - VRT Podřipsko I)

- Na suchém dole - pohled na křížení VRT se silnicí III/24058 mezi místními částmi Hrobce a Rohatce.
- Niveleta VRT je navržena tak, že přechází ze zářezu Na Horách do lokálního náspu, který podchází silnici III/24058. VRT dále pokračuje do zářezu směrem na sever a postupně klesá až k odbočce Oleško.
- V místě zářezu není niveleta problematická, ovšem v místě valu je nezbytné vytvořit eliminační opatření v podobě valů, což způsobí fragmentaci krajiny a vytvoří vizuální oddělení obce Hrobce od Českého Středohoří.
- Násep je v tomto místě doporučeno řešit jako pozvolný svah s krajinnou návazností na okolní terén.

ZASTAVENÍ K8-03 (5,5 km - VRT Podřipsko I)

- Sjezd Oleško - napojení tratí 090 a VRT Podřipsko I.
- Trať VRT se napojuje na stávající trať 090 před propustkem Libotenické strouhy.
- Místo samotné není výrazněji exponované, avšak souběh infrastruktur vede k fragmentaci krajiny a vytváří množství tzv. "zbytkových" ploch. Tyto plochy vyžadují odpovídající management, ideálně s důrazem na zvýšení ekologické stability území.

ZASTAVENÍ K8-04 (VRT Podřipsko II)

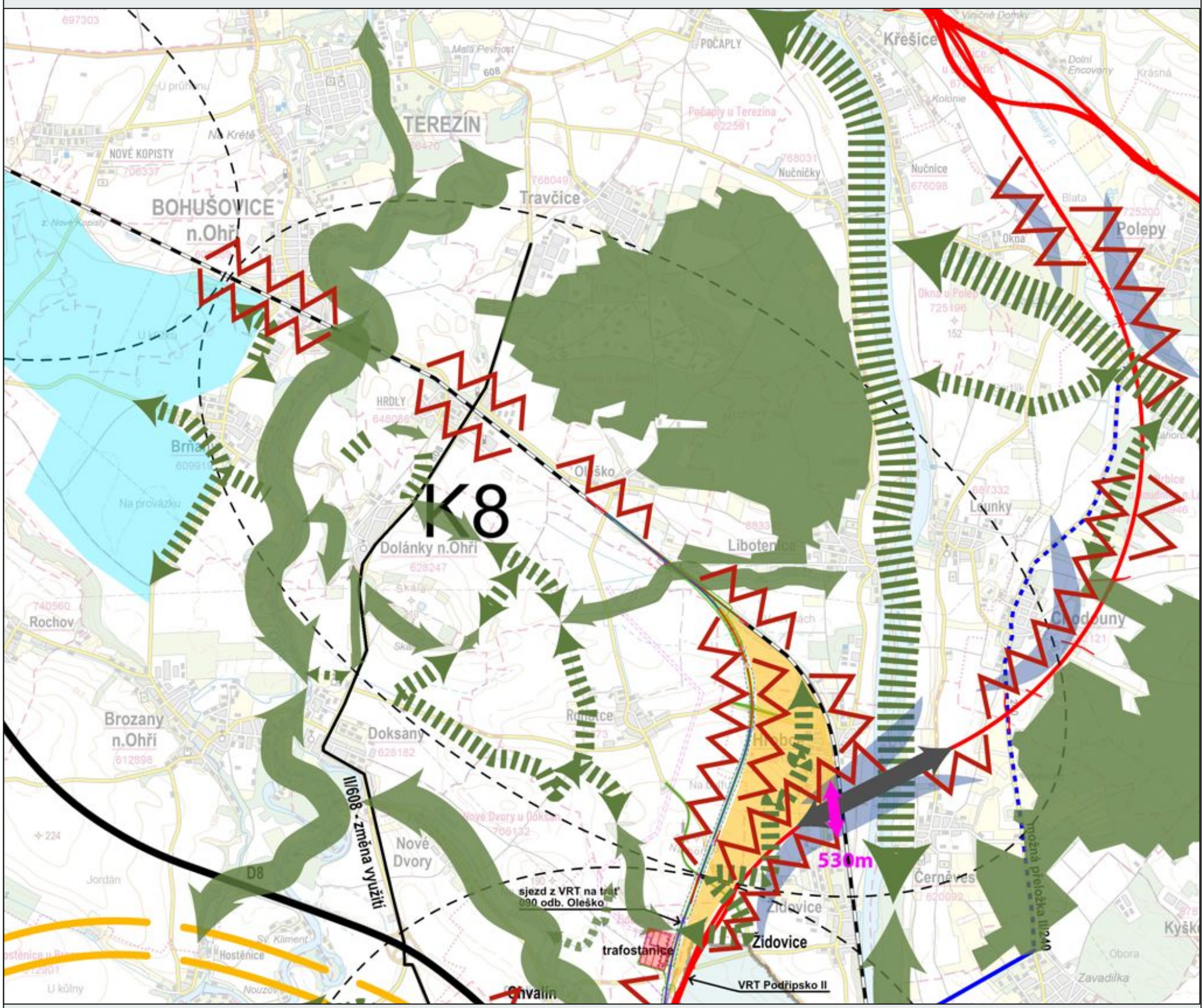
- Pohled na plánovanou VRT Podřipsko II mezi intravilánem Hrobců a řekou Labe.
- Trať VRT by v tomto místě musela projít nad stávající tratí 090, která již dnes vede územím na zemním valu. Kvůli tomuto křížení by most přes Labe musel být zhruba 20 metrů nad terénem.
- Niveletu VRT je zde nezbytné řešit komplexně a najít řešení odpovídající charakteru místa. Je žádoucí aby most přes Labe bylo možné využít i pro pěší a cyklisty.
- Dalším důsledkem tohoto řešení je ztráta hodnoty nemovitostí v obci a pokles atraktivity prostředí pro rekreaci a tím i kvality života obyvatel lokality.
- Díky mostní konstrukci je nutné řešit v místě obslužnost konstrukce, vzniklou fragmentaci krajiny a management tzv. "zbytkových" ploch.

ZASTAVENÍ K8-05 (VRT Podřipsko II)

- Místo oddělení VRT Podřipsko II od VRT Podřipsko I.
- Trasování VRT je navrženo přes terénní zlom Na Viničkách (lokální biocentrum), který by pravděpodobně trať rozřízla zářezem.
- Plánovaná trasa vytváří v tomto místě celkem tři střety s ÚSES, přetíná dva lokální biokoridory a jedno lokální biocentrum.
- Je nezbytné vést trasování tak, aby byl dopad na ekosystém co nejmenší a případně navrhnout adekvátní kompenzační opatření, která zásah eliminují.

PROBLÉMOVÁ MAPA

Problémová mapa znázorňuje hlavní problémy území po vložení VRT a dalších liniových staveb dle aktuálních technických podkladů. Situace zároveň zobrazuje základní koncepční možnosti práce s krajinou a osídlením, které je nezbytné důsledně prověřovat s cílem maximálně eliminovat, kompenzovat a adaptovat negativní vlivy.



LEGENDA

- základní linie krajinné matrice
- chybějící propojení krajinných prvků - krajinné matrice
- les
- chráněné ložiskové území - Lukavec
- úzké hrdlo - trasa VRT v těsné blízkosti několika obcí
- 530m úzké hrdlo - nejmenší vzdálenost mezi obytnou zástavbou mezi obcemi Hrobce a Židovice
- nejasné řešení překročení řeky Labe
- významná zátěž území hlukem / poškození rázu v blízkosti sídla
- místo pro trafostanici VRT
- místo v rozpletu / odbočce Oleško tratě VRT, které se ocitne odříznuté železničními kolejemi a kolejemi VRT

KLASTR K8 - PROBLÉMOVÁ MAPA

KORIDOR 8 SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

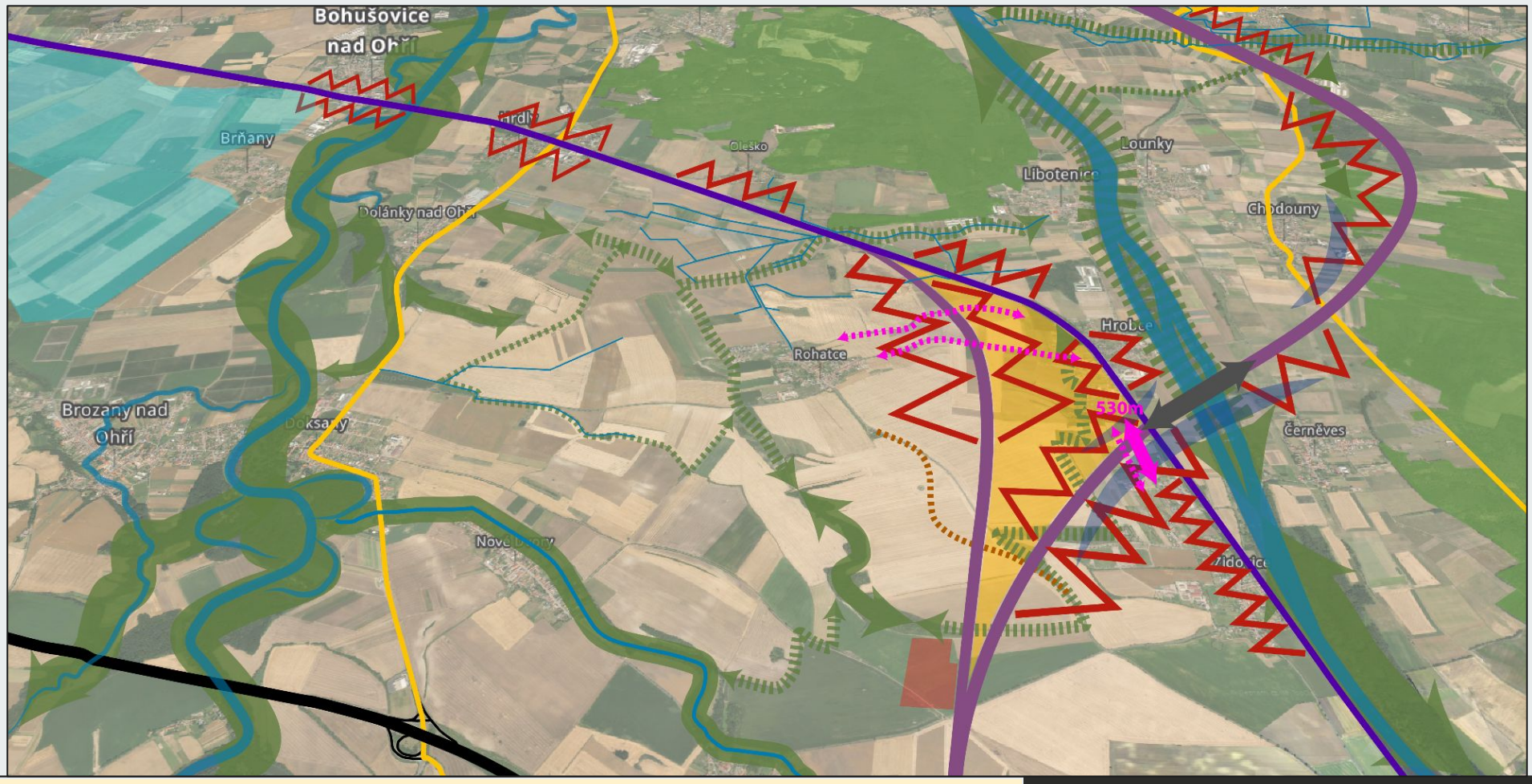
STÁVAJÍCÍ STAV, RIZIKA A POTENCIÁL

STÁVAJÍCÍ STAV

Nadhledový pohled na budoucí odbočku Oleško trasy VRT. Krajinná matrice je orientována severo-jižně a jejími nejvýraznějšími prvky jsou řeky Labe a meandrující Ohře, jejichž soutok se nachází severně od tohoto klastru. V současnosti zde chybí navržený nadregionální biokoridor K10 podél řeky Labe. Dominantou klastru K8 je borový Travčický les, který vznikl po přesídlení obce Travčice z místa dnešní pevnosti Terezín. Hodnotou je také soustava odvodňovacích kanálů u místní části Rohatce (obec Hrobce). Územím prochází železniční trať 090 Praha - Děčín.

RIZIKA

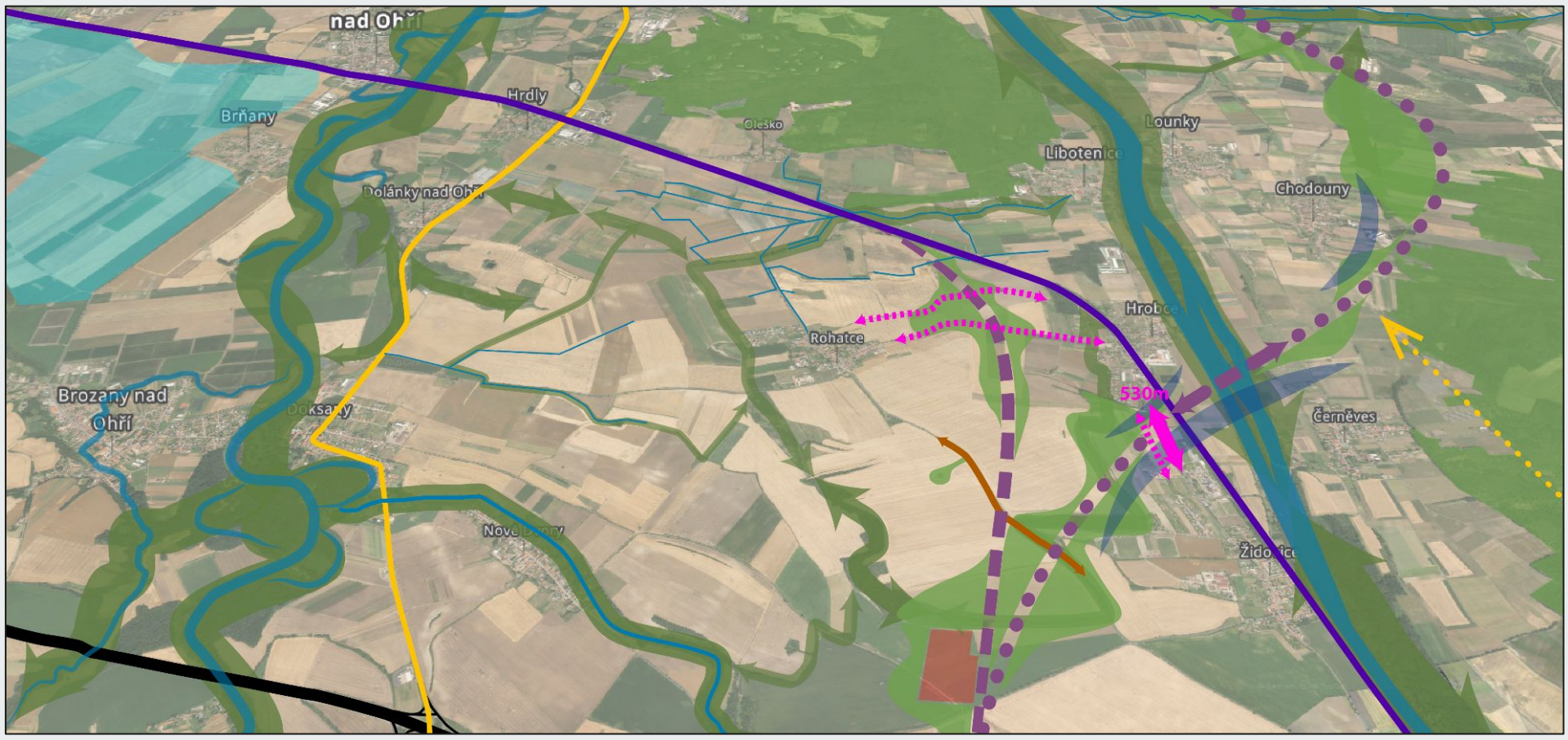
Stavba VRT, jejíž niveleta je v kontextu krajiny navržena necitlivě, umocní problémy způsobené kolektivizací ve 2. pol. 20. stol., tzn. přerušená a dodnes nedostatečná dopravní spojení v krajině, chybějící krajinná zeleň a nepropojený systém ÚSES, což způsobuje nízkou míru ekologické stability v území. Plánovaný rozplet VRT Podřipsko I, navazující odbočky Oleško a budoucí VRT Podřipsko II, hrozí odříznout část obce Hrobce železniční tratí ze tří stran, protože už dnes je obec ohraničena ze severovýchodu železniční tratí 090 Praha—Děčín. Zatím nejasná je také podoba mostu přes Labe u VRT Podřipsko II, který je zásadním zásahem do podoby zdejší krajiny. Trasa v tomto místě navíc prochází úzkým hrdlem mezi jádry obcí Hrobce a Židovice, což pro místní představuje další zátěž hlukem a vibracemi, navíc v kombinaci s již provozovanou dopravou na trati 090.



STÁVAJÍCÍ STAV, RIZIKA A POTENCIÁL

POTENCIÁL

Výstavba VRT je významnou a nákladnou investicí. Vstupem do ekologicky nestabilní krajiny může při nevhodné realizaci způsobit závažné ekologické problémy a následně si vyžádat komplikovaná řešení s výraznými finančními dopady. Naopak při kvalitním vstupu do území může krajině, a tedy i ekonomice lokality, výrazně prospět. Klíčové je proto volit niveletu i trasu VRT citlivě, aby dopady na krajinu a obce byly co nejmenší. Nezbytnou součástí přípravy VRT je proto vypracování vysoce kvalitní koncepce eliminačních, kompenzačních a adaptačních krajinářských opatření. Zásadní je rovněž důsledný a kvalitní terénní průzkum, který stanoví přesné trasování trati s maximálním ohledem na urbanistické a krajinné návaznosti. Zároveň je třeba respektovat systém ÚSES a blízkost niv významných řek Ohře a Labe.



LEGENDA

- základní linie krajinné matrice
- chybějící propojení krajinných prvků - krajinné matrice
- krajinářská eliminační, kompenzační a adaptační opatření (schematicky)
- les
- chráněné ložiskové území - Lukavec
- úzké hrdlo - trasa VRT v těsné blízkosti několika obcí
- 530m úzké hrdlo - nejmenší vzdálenost mezi obytnou zástavbou obcí Hrobce a Židovice
- nejasná podoba mostu přes Labe
- místo pro trafostanici VRT Židovice
- místo v rozpletu / odbočce Oleško tratě VRT, které se ocitne odříznuté železničními kolejemi a kolejemi VRT
- významná zátěž území hlukem / poškození rázu v blízkosti sídla

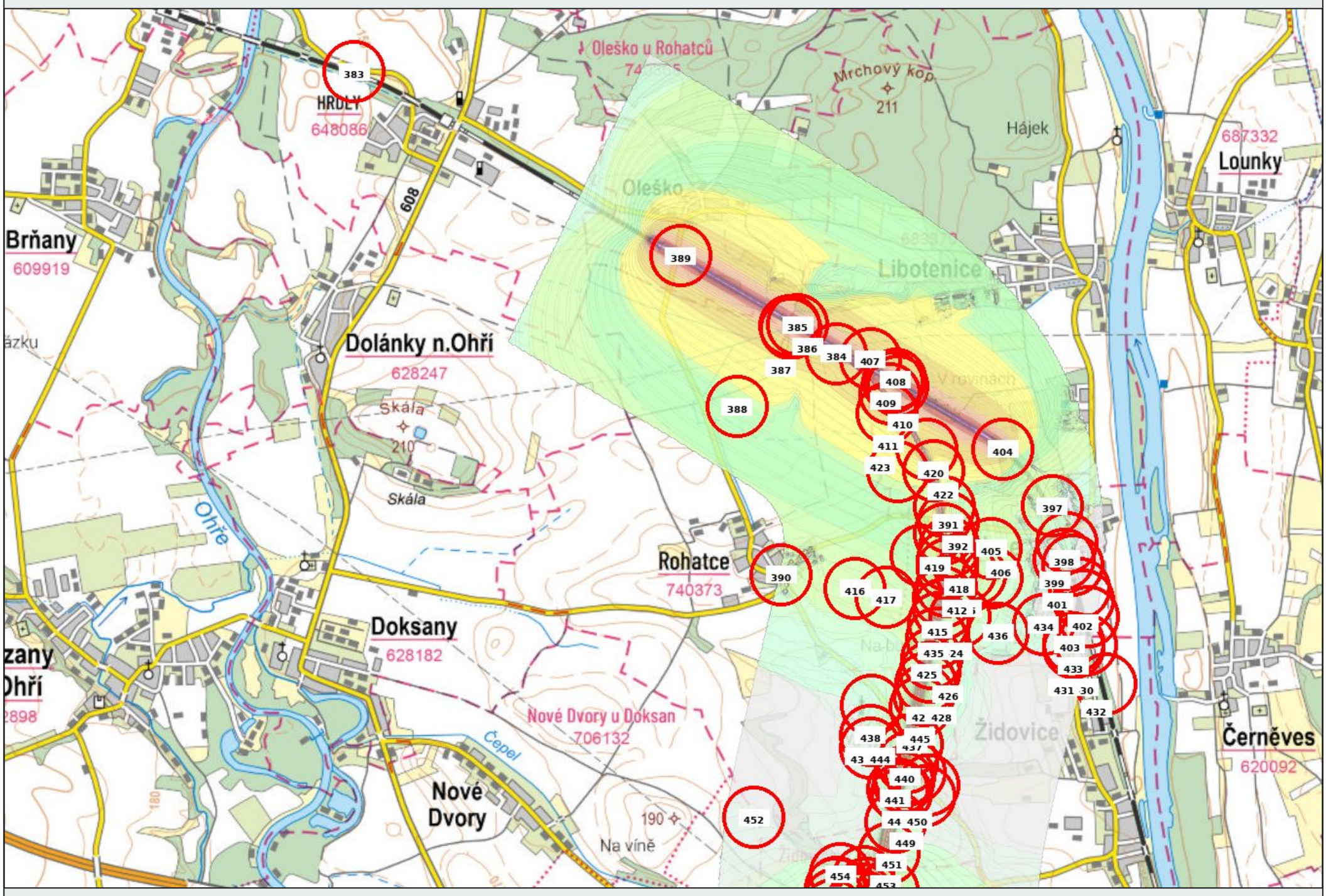
DOPRAVA - SILNICE

- současná D8 (2+2 pruhy)
- silnice II. třídy - II/240 nebo II/608
- záměr přeložky II/240
- přeložka silnice III/24048 s nadjezdem přes trať VRT
- upravená přeložka silnice III/24048
- pěší propojení (schematicky)

DOPRAVA - ŽELEZNICE

- navržená trasa VRT Podřipsko I a VRT Podřipsko II
- upravená niveleta trasy VRT Podřipsko I
- prověřit niveletu, ale i trasování VRT Podřipsko II
- architektonicky kvalitní, citlivé zasazení mostu tratě VRT
- 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 K8 a souvisejícího uplatněny připomínky ze strany veřejnosti a dotčených samospráv.

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

- dodržení hlukových limitů dle WHO
  - usnesení obce Židovice: https://drive.google.com/file/d/1bBd4xxz_6u0kORnjbYE3iqxYmsFVhSm4/view?usp=drive_link
  - usnesení obce Hrobce: https://drive.google.com/file/d/17HOZpLC4MkRepu_I6g-I6xrszzHfDzfh/view?usp=drive_link
  - usnenení města Bohušovice nad Ohří: https://drive.google.com/file/d/1kToqb2a3L1yW_a5hS8i3Nr63Xx7EPmn8/view?usp=drive_link
- požadavek na prověření územních dopadů vyvolaných zkrácením dojezdu do Prahy z Terminálu Roudnice VRT, Bohušovic nad Ohří, Lovosic a Litoměřic
  - dopis obce Židovice: https://drive.google.com/file/d/1FrRix54QrV7nSX_1ytC90XbrbRSE-15s/view?usp=drive_link
  - dopis obce Hrobce: https://drive.google.com/file/d/1vYxIFyVrJixFFzG13NMTfpmn0OK2oTTa/view?usp=drive_link
  - dopis obce Libotenice: https://drive.google.com/file/d/1xkCoZtOCykzrCsTY8Q4DW8pFjrMgWLff/view?usp=drive_link
  - dopis obce Oleško: https://drive.google.com/file/d/1_TqzzBqAXOOdQ-zPUL_ERA9DWm43PceV/view?usp=drive_link
  - dopis města Bohušovice nad Ohří: https://drive.google.com/file/d/1krNrQKsok2Z8tMh6KII_acYEUhW1wGnY/view?usp=drive_link
    - **Na základě těchto připomínek byly přidány do ZÚR ÚK tyto úkoly:**
      - 1) Prověřit stanovení úkolů územního plánování pro rozvojovou oblast NOB1 Litoměřicko, Lovosicko, Roudnicko na základě zamýšleného vzniku nového terminálu na železničním spojení RS4.
      - 2) Prověřit stanovení úkolů územního plánování pro rozvojovou osu OS2 Rozvojová osa Praha – Ústí nad Labem – hranice ČR/Německo (-Dresden) na základě zamýšleného vzniku nového terminálu na železničním spojení RS4
- požadavek na synergické posouzení staveb VRT (Podřipsko I. a Podřipsko II.) s ostatními dopravními stavbami v katastrech samospráv (zejména trať č. 090) a na spolupráci s ŘSD
- požadavek na prověření komplexních pozemkových úprav vyvolaných stavebním záměrem VRT, ve spolupráci všech zúčastněných (samosprávy a majitelé, SŽ, ŘSD, SPÚ)
- 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.
- požadavek na hlukovou studii založenou na provedených měření hluku ze současné dopravy, v několika referenčních bodech přilehlých obcí - konkrétně na nejexponovanějších stavbách pro bydlení ve vztahu k trati č. 090, a to za podmínek podporujících šíření hluku od zdroje na body měření ve smyslu odst. 6.5.3 platného metodického návodu pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí a zohledněním různých podmínek v časových pásmech (den/noc, roční období)

ZÁVĚR

Klastr K8 zahrnuje rozdělení trati VRT na VRT Podřipsko I, zakončené odbočkou Oleško s napojením na stávající trať 090, a VRT Podřipsko II, která má přejít řeku Labe a pokračovat Středohorským tunelem. Koncentrací železniční infrastruktury v tomto místě dojde ke zvýšení zátěže, nejvyšší zátěž přitom bude uvnitř tohoto větvení pro obec Hrobce a také pro obec Židovice. Vzhledem k minimu podkladů pro VRT Podřipsko II nelze tuto část více analyzovat. Jelikož však přímo navazuje na VRT Podřipsko I, je nutné tyto parametry znát a posuzovat obě trati v rámci řízení EIA najednou. Jedině tak je možné adekvátně nastavit eliminační, kompenzační a adaptační opatření, ochránit okolní obce a dále eliminovat negativní vliv plánované stavby na krajinný ráz. Toto technické trasování trati by zároveň mělo být důsledně prověřeno v terénu a případně nabídnout vhodnější alternativy.

Navrhovaná infrastruktura VRT zásadním způsobem zasahuje do krajiny, která je již dnes ekologicky nestabilní a citlivá na další zásahy. Ty se v dlouhodobém horizontu mohou projevit ve formě kolapsu stávajícího ekosystému, který je na hranici svého fungování. Výsledkem takového zásahu jsou pak ekologické, ale také výrazné ekonomické dopady. Zároveň ale důsledný přístup k projektu VRT může fungovat zcela opačně, a to ve smyslu využití této investice pro stabilizaci krajiny a její dlouhodobé přínosy pro krajinu, ekonomiku i společnost.

DOPRAVA:

- Řešit dopad trati VRT na polycentrické seskupení sídel Litoměřice - Lovosice - Bohušovice nad Ohří, včetně možného zvýšení vytížení železničních stanic v těchto sídlech.
- Koordinovat výstavbu cyklistických komunikací ve vazbě na umístění VRT jako bezpečné infrastruktury pro každodenní dojížďku.

KRAJINA:

- Citlivě začlenit stávající trať č. 090 do krajiny společně s plánovanou VRT, zapojit nejen protihlukové zemní valy a doprovodné vegetační pásy, ale rozprostřít do krajiny eliminační, kompenzační a adaptační opatření.
- Řešit společně s přípravou VRT systém ÚSES, chránit přírodní fenomény území, zlepšit biodiverzitu a ekologické funkce krajiny.
- 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.
- Vypracovat adaptační strategii na změnu klimatu.
- U VRT Podřipsko II realizovat podrobný terénní průzkum, na jehož základě by mělo být definováno konkrétní trasování a niveleta trati, dalším bodem by pak mělo být důsledné zhodnocení krajinného potenciálu a jeho využití.

URBANISMUS:

- Koordinovat rozvoj v území ve vazbě na novou poptávku po výstavbě v reakci na propojení trati VRT se stávající tratí č.090. Připravit Metodiku kontribucí pro developery na úrovni regionu.
- Chránit ZPF a předejít vzniku průmyslových a logistických parků.

RESPEKTOVÁNÍ ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE:

- Respektovat úkoly platných Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, článek 69b), především:
  - e) zachování stávajících dopravních vazeb v území, včetně cyklostezek, místních a účelových komunikací;
  - f) zajištění prostupnosti území pro člověka a průchodnost pro volně žijící živočichy, zejména v severojižním směru v trasách nadregionálních a regionálních biokoridorů a v místě souběhu železniční dráhy s dálnicí D8 a dalšími infrastrukturními stavbami;
  - h) **vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny s cílem minimalizace vlivů na kulturní hodnoty, krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v prostoru ochranného pásma Národní kulturní památky Říp a v prostoru CHKO České středohoří;**
  - j) ochranu zvláště chráněných území, lokalit soustavy NATURA 2000, lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, významných krajinných prvků a územního systému ekologické stability.

ROZŠÍŘENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

V rámci zpracování expertního podkladu bylo vymezeno základní území pro popsání klíčových jevů, vztahy mezi těmito jevy a plánovanými infrastrukturními stavbami. Pro tento expertní podklad bylo vymezeno následující řešené území:

V rámci syntézy analýz a nových poznatků ze strany dopadu Terminálu Roudnice VRT na okolí (str. 12) se ukazuje jako nezbytné rozšířit řešené území tak, aby zasahovalo celé území dopadu terminálu VRT z pohledu dojezdových dob a v důsledku dopadů na strukturu a infrastrukturu území.

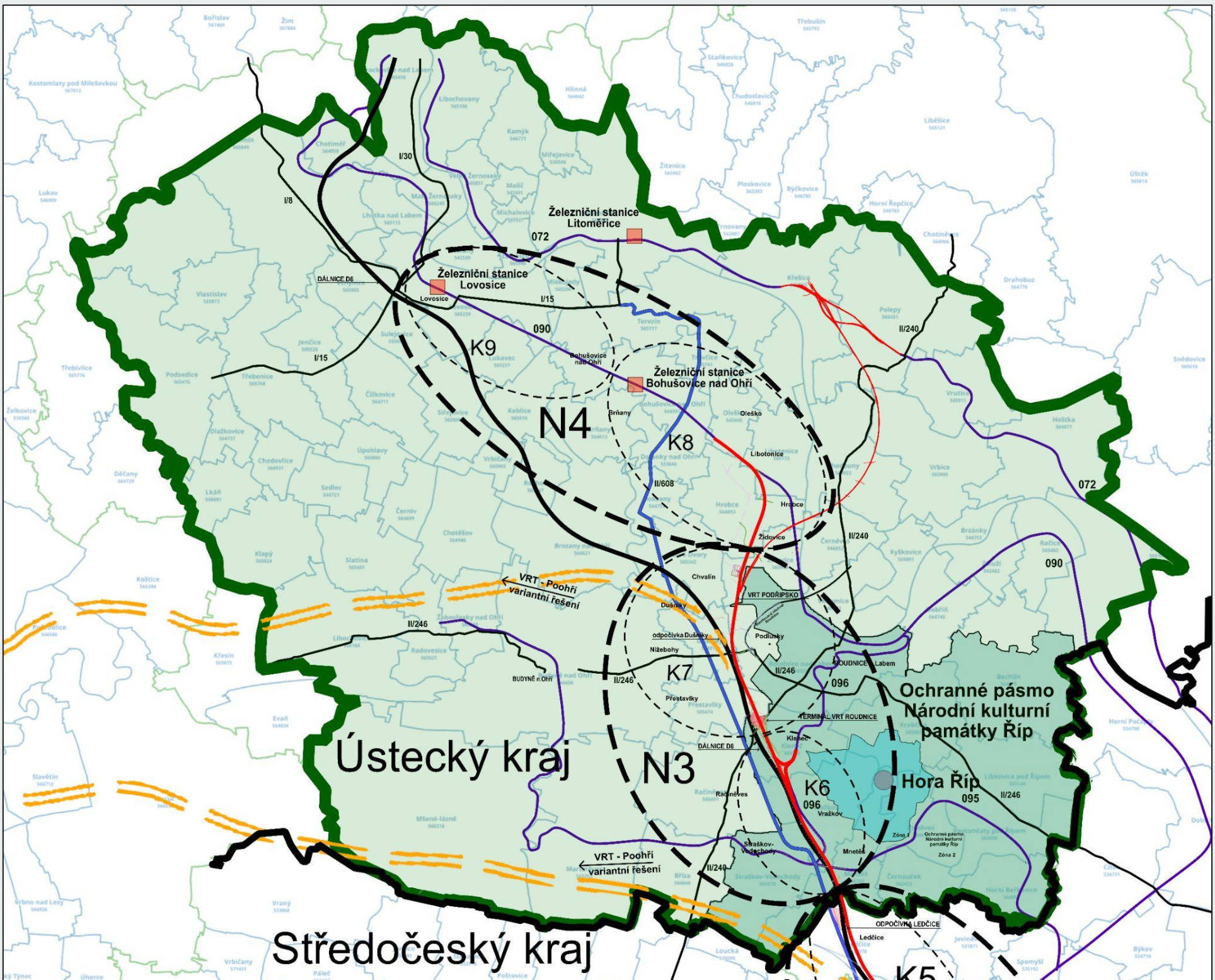
Proto je pro zpracování ÚSRP vymezeno rozšířené řešené území, které zahrnuje lokality do budoucna ovlivnění dopadem Terminálu Roudnice VRT - včetně širšího okolí železniční stanice Lovosice.

TÉMATICKÉ VÝCHODISKO PRO ZPRACOVÁNÍ ÚSRP

Územní studie regionu Podřipsko (ÚSRP) musí reagovat na rostoucí tlak na území, způsobený kumulací plánovaných/prověřovaných dopravních staveb, z toho plynoucí 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. Lze totiž očekávat zvýšení poptávky po výstavbě v souvislosti se stavbou Terminálu Roudnice VRT, který bude iniciátorem dalšího růstu území.

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 vyplývající z narůstající zátěže území, zejména zátěže vyvolané plánovanými/prověřovanými dopravními stavbami (především Terminálu Roudnice VRT) tlakem na výstavbu skladovacích objektů, tlakem na růst obytné výstavby. Rozvoj je zároveň nutné provádět ruku v ruce s plánováním funkční a dostupné veřejné hromadné dopravy ve vazbě na Terminál Roudnice VRT. Cílem je, aby plánované/prověřované liniové záměry nepředstavovaly pouze riziko, nýbrž byly současně impulsem 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 stavby VRT do krajiny vznikne dostatek hmot pro potřebné doprovodné terénní úpravy, které integrují nejen nové, ale i stávající dopravní koridory do dotčeného území (např. existující dálnice D8 či trať č. 090). Terénní modelace s velkorysými vegetačními prvky sníží zátěž území hlukem, poškozením krajinného rázu, rekreačních a ekologických funkcí krajiny na akceptovatelnou mez.

V území je nezbytné počítat s vytvořením nového konceptu dopravy s důrazem na veřejnou hromadnou dopravu ve vazbě na plánovaný Terminál Roudnice VRT tak, aby nevznikala další zátěž sídel a infrastruktury individuální automobilovou dopravou.

Témata nezbytná k řešení v rámci konceptu dopravy:

- území jako místo krátkých vzdáleností (vše rychle dostupné zejména VHD);
- podpora udržitelné dopravy na Terminál Roudnice VRT
- rozvoj bezmotorové dopravy (především cyklodopravy) ve vazbě na Terminál Roudnice VRT
- využití telematiky a rozumné organizace dopravy (zvyšující se potřeba inteligentní regulace dopravy a jejího řízení).

ZÁKLADNÍ POŽADAVKY NA ZPRACOVATELE K TÉMATU DOPRAVA:

- Stanovení dopadu Terminálu Roudnice VRT na území, především z pohledu indukce dopravy.
- Analýza dopadů Terminálu Roudnice VRT na nemotorovou dopravu (pěší, cyklistickou).
- Monitoring intenzit dopravy po zprovoznění Terminálu Roudnice VRT
- Stanovení konceptu udržitelné VHD ve vazbě na Terminál Roudnice VRT.
- 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 či trať č. 090).
- Zajištění funkční prostupnosti území přes liniové stavby pro člověka i ekosystémy.
- Zohlednění existujících výsledků měření kvality ovzduší dotčených samospráv do návrhů opatření v rámci ÚSRP.

OSÍDLENÍ

Oblast Podřipska byla vždy intenzivně osídlená, poptávka po bydlení se zde zvýšila s výstavbou dálnice D8 a s výstavbou Terminálu Roudnice VRT se dá počítat s dalším růstem poptávky. S tím souvisí nárůst dopravy, potřeba rozvoje nových služeb, infrastruktury a podobně. Nová zástavba je často také situována na ZPF, chybí přechodové prvky 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.

Zároveň vzhledem k rozdrobenosti samospráv nedochází ke koordinaci rozvoje území a jednotné strategii, vzhledem k hustotě sídel přitom rozvoj jednoho sídla může zatěžovat sídla jiná. Příliv obyvatel také vytvoří potřebu nových zdrojů, kterých je už nyní nedostatek (např. pitná voda), zdrojů energie nebo nutnosti výstavby nových čistíren odpadních vod, které mají v řadě obcí vyčerpány kapacity (například ČOV Roudnice nad Labem, ale i řada jiných ČOV v území).

ZÁKLADNÍ POŽADAVKY NA ZPRACOVATELE K TÉMATU OSÍDLENÍ:

- Řešení území jako jednoho propojeného sídelního systému, nastavení strategie růstu.
- 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.
- 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 především na hlavních osách v podobě řek Labe a Ohře. Další stávající drobné krajinné prvky jsou ve vazbě především na tyto dva vodní toky. Dominantou území je hora Říp, severní hranu území tvoří České středohoří. V řešeném území se nachází řada cenných a chráněných území a prvků, včetně EVL.

V celé délce tras nových dopravních staveb (VRT 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 jejích ekologických funkcí, obytnosti a rekreace.

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.

ZÁKLADNÍ POŽADAVKY NA ZPRACOVATELE K TÉMATU KRAJINA:

- Provedení revize ÚSES s důrazem na jeho 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 a synergických 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, 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.

VYTVOŘENÍ AGENTNÍHO MODELU

Pro efektivní analýzu a predikci dopadů výstavby a provozu Terminálu Roudnice VRT na okolní region, doporučujeme využití dynamického agentního modelu (ABM – Agent-Based Model). Tento přístup je ideální pro simulaci komplexních interakcí mezi různými subjekty, které budou ovlivněny touto významnou infrastrukturou. Dynamické agentní modely jsou schopny modelovat chování jednotlivých agentů (např. obyvatel, podniků, institucí a dalších relevantních aktérů) a jejich vzájemné interakce v závislosti na různých parametrech a v čase.

Výhody agentního modelu pro dopadovou studii:

1. **Komplexnost a realismus**: Agentní modely umožňují zachytit složité, nelineární interakce mezi různými účastníky a faktory v regionu.

2. **Zohlednění různých scénářů**: V dynamickém agentním modelu je možné simulovat různé scénáře vývoje, a to jak optimistické, tak pesimistické. To zahrnuje faktory jako změna poptávky po dopravních službách, změny v migraci obyvatelstva, dopady na podnikání, ekologické efekty a mnohé další.

3. **Dynamika a adaptace**: VRT a Terminál přinesou do regionu nové podněty a možnosti, na které se agenti (např. firmy a obyvatelé) v průběhu času budou adaptovat a reagovat na ně. Tento proces adaptace je pro agentní modely přirozený, protože umožňuje sledovat, jak se subjekty mění a vyvíjejí v závislosti na vnějších faktorech, což není u tradičních metod vždy možné.

4. **Možnost testování politik a opatření**: Agentní modely umožňují testování různých zásahů a opatření, která by mohla zmírnit negativní dopady nebo naopak posílit pozitivní efekty výstavby Terminálu. Například je možné simulovat vliv stimulace místního podnikání, rozvoje dopravní infrastruktury nebo politiky přitahování nových obyvatel do regionu.

Informace získané využitím agentního modelu:

- **Dopady na regionální ekonomiku**
- **Demografické změny**
- **Dopravní chování**
- **Životní prostředí**
- **Vliv na trh nemovitostí**

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 v jejich 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 současného, již 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 a 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. Tato 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 (např. přeložky komunikací), ekologické stability (např. výsadba zeleně, revitalizace krajiny) a občanské vybavenosti (např. 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 byla 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, 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

AKS	Architektonicko-krajinářská studie
ČAV	Česká akademie věd
D8	Dálnice D8
EIA	Posuzování vlivů záměrů na životní prostředí
EVL	Evropsky významná lokalita
CHKO	Chráněná krajinná oblast
K6-9	Klastr 6-9
KPÚ	Komplexní pozemková úprava
LBC	Lokální biocentrum
LBK	Lokální biokoridor
MŠK	Ministersvo školství a kultury
N3-4	Nadklastr 3-4
NPP	Národní přírodní památka
NPR	Národní přírodní rezervace
NRBC	Nadregionální biocentrum
NRBK	Nadregionální biokoridor
OkÚ	Okresní úřad
ORP	Obec s rozšířenou působností
PP	Přírodní památka
PR	Přírodní rezervace
PUR	Politika územního rozvoje
RBC	Regionální biocentrum
RBK	Regionální biokoridor
RK	Rozhodnutí komise
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SPÚ	Státní pozemkový úřad
SŽ	Správa železnic
ÚP	Územní plán
ÚRP	Územní rozvojový plán
ÚSES	Územní systém ekologické stability
ÚSK	Územní studie krajiny
ÚSRP	Územní studie regionu Podřipsko
VHD	Veřejná hromadná doprava
VRT	Vysokorychlostní trať
WHO	Světová zdravotnická organizace
ZPF	Zemědělský půdní fond
ŽST	Železniční stanice
ZUR	Zásady územního rozvoje

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.