

OBSAH:

1. Úvod	2
2. Vlivy na složky životního prostředí	2
A. Vlivy na obyvatelstvo	2
B. Vlivy na ovzduší.....	3
C. Vlivy na akustickou situaci	3
D. Vlivy na povrchové vody	3
E. Vlivy na půdu.....	4
F. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje	4
G. Vlivy na faunu, flóru, ZCHÚ a lokality soustavy Natura 2000	4
H. Vlivy na antropogenní systémy a estetické hledisko	5
3. Hodnocení vlivů na životní prostředí.....	7
4. Závěr a doporučení.....	8
5. Přílohy	8

1. ÚVOD

Cílem práce je orientační posouzení rozdílného trasování Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP, R1) z hlediska vybraných složek životního prostředí na základě dostupných archivních materiálů. Jedná se o oficiální alternativu tzv. A-ZUR a alternativu tzv. regionální.

Předkládané orientační posouzení je zpracováno na základě dostupných archivních podkladů formou krajinářského hodnocení.

Toto posouzení není hodnocením SEA ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., příp. hodnocením na trvale udržitelný rozvoj ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb.

Cílem tohoto posouzení je stručný souhrn základních vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí pro jednotlivé alternativy a jejich orientační porovnání. Tyto jednotlivé vlivy lze ale třídit a klasifikovat podle různých hledisek, jejichž význam se mění u konkrétních situacích a jednotlivá hlediska se mohou vzájemně kombinovat.

Při přípravě a provozu dopravní infrastruktury jsou ve vztahu ke složkám životního prostředí rozhodující vlivy na lidské zdraví, zejména ve vztahu k vlivům na hlukové poměry a vlivům na ovzduší. Ostatní složky lze označit jako méně významné.

2. VLIVY NA SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

A. Vlivy na obyvatelstvo (veřejné zdraví)

Z hlediska vlivů na obyvatelstvo jsou dominantní nepříznivé vlivy hluku a imisí škodlivin z dopravy na obyvatele nebo uživatele dotčeného území. Hodnocení zdravotních rizik obecně vychází z hlukové a imisní situace.

Základním ukazatelem na úrovni koncepce, který popisuje vliv na obyvatelstvo, je počet dotčených obyvatel a vzdálenost obytné zástavby od trasy. Z hodnocení průchodu jednotlivých koridorů územím vyplývá, že obě navržené trasy se v maximální možné míře vyhýbají zástavbě, ale vzhledem k hustému osídlení v zájmové oblasti se přibližují k řadě obcí na vzdálenost menší než 500 m od okraje zástavby.

Na základě sdělení Českého statistického úřadu - oddělení informačních služeb (14.10.2015) z hlediska počtu potencionálně zasažených obyvatel s trvalým bydlištěm v užším a širším pásu (tj.1000 m celkem) v alt. A-ZUR je 46 650 občanů a u alt. Regionální 20 900 občanů (tj. 2,23 krát více u alt. A-ZUR). Tento údaj neobsahuje občany s přechodným bydlištěm, občany dojíždějící za prací a občany (studenty) se sezónním bydlištěm (9 měsíců).

Také vlivem charakteru zástavby s nižší hustotou obyvatelstva u regionální alternativy a pravděpodobně lepšími rozptylovými podmínkami bude zřejmě imisní zátěž obyvatelstva v okolí stavby SOKP nižší oproti alternativě základní. Tato skutečnost bude ověřena rozptylovou studií v následujícím stupni projektové dokumentace.

Celkově lze tedy odhadnout, že vliv regionální alternativy na lidské zdraví bude nižší než u alternativy oficiální.

Hluková a imisní zátěž obyvatelstva by měla být v každém případě kvantifikována. Hodnocení na základě jediného kritéria počtu obyvatel s trvalým bydlištěm lze považovat pouze za orientační a ne zcela vypovídající. Odpovídající by bylo hodnocení zdravotních rizik na základě počtu osob exponovaným dílčím hladinám hluku a dílčím imisním koncentracím NO₂, PM₁₀ a benzenu. Hluková studie, rozptylová studie a hodnocení zdravotních rizik budou zpracovány v dalším stupni projektové dokumentace. Tyto studie se však standardně zpracovávají v procesu posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb.

Z hlediska vlivů na obyvatelstvo je nejhorším řešením prodlužování současného stavu. Hygienické a zdravotní podmínky obyvatel na současné komunikační síti uvnitř SOKP jsou naprosto nepřijatelné a budou se vlivem neustále rostoucí intenzity dopravy stále zhoršovat. Proto jakékoliv prodlužování výstavby SOKP je třeba odmítnout.

B. Vlivy na ovzduší

V případě regionální alternativy lze předpokládat obecně lepší rozptylové podmínky, než u alternativy základní. U alternativy základní lze proto předpokládat vyšší imisní kumulativní vliv blíže k centru Prahy a je pravděpodobné, že dojde ke zhoršení kvality ovzduší v oblasti s již zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO-2). Kromě uvedeného lze u základní alternativy předpokládat o málo vyšší produkci měrných emisí (osbkm/t) oproti alternativě regionální. Rozdíl však nebude významný.

V obou případech lze očekávat nárůst dopravních intenzit v dotčeném území. Na druhé straně navržené úpravy silniční sítě přispívají k zlepšení režimu jízdy, obecně tedy ke snížení emisí a hlukové zátěže a přenesení této zátěže mimo hustou obytnou zástavbu. Ke snížení imisní zátěže budou do budoucna přispívat stále se zlepšující emisní parametry vozidel.

Imisní zátěž bude nutné prokázat modelováním ve vztahu k prognóze výhledové dopravní zátěže, skladby dopravy a odhadu budoucí úrovně imisního pozadí.

C. Vlivy na akustickou situaci

Včetně stavby 510 základní alternativy, která je již v provozu, půjde v případě základní i regionální alternativy o novou významnou hlukovou zátěž.

Regionální alternativa obecně prochází územím s nižší hustotou osídlení než základní alternativa. Alternativu regionální lze z hlediska potenciální hlukové zátěže označit jako příznivější. Podrobnější informace jsou uvedeny v bodu A. (vlivy na obyvatelstvo).

Relevantní porovnání obou alternativ z hlediska akustické zátěže je však možné získat pouze hlukovou studií ve vztahu k prognóze výhledové dopravní zátěže.

D. Vlivy na povrchové vody

Silniční infrastruktura obecně může ovlivňovat kvantitu a kvalitu odtékajících povrchových vod. Při použití příslušných technických opatření hydrologické poměry a kvalita vody v povrchových vodotečích s výjimkou potenciálních havarijních situací nebude vý-

znamněji ovlivněna. Regionální alternativa kříží cca 18 povrchových vodotečí (např. Vltava, Hovorčovický potok, Zelenečský potok, Čelákovický potok, Příšimaský potok, Rokytky, Říčanský potok, apod.), základní varianta kříží 15 vodotečí (např. Vltava, Třeboradický potok, Mratínský potok, Chvalka, Svěpravický potok, Rokytky, Říčanský potok, Pitkovický potok, apod.). Obě alternativy lze z tohoto hlediska označit za vcelku srovnatelné.

E. Vlivy na půdu

Realizace obou záměrů je spojena s trvalým nebo dočasným zábořem zemědělského půdního fondu, případně pozemků určených k plnění funkcí lesa.

Regionální alternativa i základní alternativa SOKP prochází územím se zemědělskými plochami využívaných zejména jako orná půda (ZPF). Na základě délky a šířkové uspořádání navržených komunikací lze odhadnout zábor zemědělského půdního fondu (ZPF) ve výši cca 250 ha u alternativy základní a cca 350 ha u alternativy regionální. Bonitně se jedná převážně o třídy I. a II., které lze ze zemědělského půdního fondu odejmout výjimečně, např. pro liniové stavby zásadního významu, jakým SOKP beze sporu ale je.

F. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Vliv na horninové prostředí nebude ani v jedné zvažované alternativě významný. Potencionální přebytky výkopku v důsledku zemních prací musí být řešeny projektovou dokumentací a neměly by být ukládány na skládku, ale nabídnuty k dalšímu využití – protihlukové valy podél trasy.

Regionální alternativa zasahuje do chráněného ložiskového území (CHLÚ) Husice ID 0160000 (stavební kámen) v oblasti mezi Husincem a Klecany a do CHLÚ Brázdím ID 10700000, resp. netěženého dobývacího prostoru ID 70362, (cihlářská surovina).

G. Vlivy na faunu, flóru, ZCHÚ a lokality soustavy Natura 2000

Natura 2000 a ZCHÚ

Základní alternativa zasahuje do PP Sedlecké skály a PP Zámky. U obou ZCHÚ dochází k zábořům zvláště chráněného území a dojde tak k ovlivnění předmětu ochrany těchto ZCHÚ. Základní varianta zasahuje také do evropsky významné lokality (EVL) Kaňon Vltavy u Sedlce, i když je EVL přerušena (zřejmě administrativně) v místě potencionálního průchodu trasy A-ZUR. Dojde tak k přerušování kontinuity stanovišť, které jsou předmětem ochrany EVL. Přerušování EVL v místě koridoru nemá odborné zdůvodnění (Volf et Volfová, 2014).

V blízkosti trasy se nachází také PR Roztocký háj – Tiché údolí.

Zkapacitnění stávající silnice stavby 510 základní varianty vede v blízkosti PP Chvalský lom a mostem přes PP Počernický rybník. U stavby 511 se jedná o významný zásah do PP Litožnice. Přímé zásahy do těchto ZCHÚ nelze vyloučit.

Regionální varianta neprochází přes žádné ZCHÚ (PR Mýto je od trasy vzdáleno asi 450 m). Z hlediska vlivu na lokality soustavy Natura 2000 mostní objekt regionální varianty

vede ve vzdálenosti 50 m od NPR a EVL Větrušická rokle. Dle Expertního posouzení vlivů záměru na EVL (Volf et Volfová, 2014) a dle stanoviska MŽP byl významný negativní vliv na tuto lokalitu vyloučen.

Koridor regionální alternativy lze z hlediska vlivu na ELT a na ZCHÚ označit jako vhodnější.

Územní systém ekologické stability

Trasa základní alternativy zasahuje do dvou nadregionálních biocenter, nadregionálního koridoru Vltavy a do dvou regionálních biocenter a jednoho regionálního biokoridoru. Vlivy na územní systém ekologické stability lze hodnotit jako významně negativní.

Také regionální varianta kříží dva nadregionální biokoridory (včetně NRBK Vltavy) a dvě regionální biocentra. Celkově lze však vlivy regionální varianty na ÚSES označit jako málo významné vzhledem k alternativě základní.

Při zásahu do nadregionálního systému ekologické stability je třeba souhlasu Ministerstva životního prostředí.

Fauna a flóra

Obě alternativy jsou z hlediska vlivů na faunu a flóru vcelku srovnatelné. Výrazný rozdíl v zásahu do biotopu zvláště chráněného druhu rostliny nebo živočicha se nepředpokládá ani u jedné z alternativ. Jejich výskyt však nelze vyloučit.

Celkově se vzhledem k relativně nižším vlivům na přírodu a krajinu jeví jako vhodnější alternativa regionální.

H. Vlivy na antropogenní systémy a estetické hledisko

Vlivy na historické, kulturní a archeologické památky

V trase základní alternativy byla identifikována archeologická lokalita Zámky Bohnice. Před potenciální výstavbou by zde měl být proveden záchranný archeologický výzkum.

Jiné významné vlivy na historické, kulturní a archeologické památky se ani v jedné zvažované alternativě nepředpokládají.

Vlivy na krajinný ráz

Ochrana krajinného rázu je vymezena §12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Jedná se o složitou kategorii s vysokým stupněm subjektivity při hodnocení.

Základní alternativa významně negativně zasahuje do přírodního parku Drahaň – Troja, méně významně do přírodního parku Šárka – Lysolaje. Základní trasa dále prochází přes přírodní park Klánovice – Čihadla (stavba 510) a zasahuje do přírodního parku Říčanka.

Regionální alternativa naproti tomu přetíná a negativně ovlivňuje přírodní park Dolní Povltaví, méně pak negativně ovlivňuje přírodní park Rokytka.

Důvodem zřízení přírodního parku je ochrana celkového krajinného rázu ve smyslu §12 zákona č.114/1992 Sb., tedy význačných přírodních, kulturních a historických charakteristik příslušného území. Tato kategorie ochrany území je součástí obecné ochrany přírody a vedle přírodovědného významu v sobě obsahuje i kategorie kulturně-historické a estetické.

Negativní vlivy na krajinný ráz je třeba proto považovat za významné. Z hlediska ovlivnění krajinného rázu jsou významné zejména mostní objekty a násypová tělesa a jejich začlenění do okolní krajiny. Avšak s ohledem na výrazný mostní objekt přes Vltavu v oblasti Prahy – Suchdola, lze základní alternativu označit z tohoto pohledu za nepřijatelnou.

Alternativu regionální lze považovat za výhodnější z pohledu regionálního rozvoje Středočeského kraje a potenciálního prostoru pro rozvoj hl. m. Prahy, i když uvedená trasa v současnosti není stabilizována v územně plánovací dokumentaci dotčených obcí.

3. HODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

V následující tabulce je uvedeno kvantitativní hodnocení vhodnosti obou koridorů z hlediska vlivů na životní prostředí.

Orientační porovnání základní a regionální varianty z hlediska vlivů na vybrané složky životního prostředí.

Vlivy	Významnost vlivu/ odhad procentuální významnosti (%)	Relativní výhodnost alternativ		Odhad bodového hodnocení*		Poznámka
		A - ZUR	REG	A - ZUR	REG	
Vlivy na obyvatelstvo (zdarvotní rizika)	1/15	-	+	5	10	Nekvantifikováno, odhad
Vlivy na ovzduší a klima	1/15	-	+	5	10	Nekvantifikováno, odhad
Vlivy na hlukové poměry	1/15	-	+	5	10	Nekvantifikováno, odhad
Vlivy na povrchové a podzemní vody	3/5	+	-	3	2	Za přijetí ochranných opatření
Vlivy na půdu	2/10	+	-	6	4	Reg. o cca 100ha větší zábor
Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje	3/5	+	-	5	0	Reg. zásah do 2 CHLÚ
Vlivy na ZCHÚ, Natura 2000, faunu, flóru a ekosystémy	2/10	-	+	2	8	Základní alt. výrazný zásah do ZCHÚ
Vlivy na ÚSES	2/10	-	+	3	7	
Vlivy na estetickou kvalitu území (krajina)	2/10	-	+	2	8	Zákl. alt. výrazné přemostění u Suchdola
Vlivy na archeologické/ kulturní památky	2/5	-	+	2	3	Za přijetí ochranných opatření
Celkem	-/100			38	62	
Test citlivosti ± 20 %				45	74	
				31	50	

Vysvětlivky k významnosti vlivu:

- 1 – složka mimořádného významu
- 2 – složka běžného významu
- 3 – složka méně důležitá

Vysvětlivky k odhadu bodového hodnocení:

* - dle míry nižší zátěže jednotlivých složek životního prostředí

R – alternativa regionální

Z – alternativa základní

Z hlediska sledovaných složek životního prostředí se jeví jako vhodnější alternativa regionální s 62 body oproti alternativě základní s 38 body.

4. ZÁVĚR A DOPORUČENÍ

Rozdíl vlivu posuzovaných alternativ na životní prostředí jako celek lze ve fázi vyhledávací studie označit jako významný. Z hlediska vlivů záměru na životní prostředí jako celek lze očekávat nezanedbatelně nižší negativní vliv u alternativy regionální. U části potenciálně dotčených složek životního prostředí lze však očekávat málo významné nebo minimální ovlivnění.

Nejvýznamnější ovlivnění ŽP lze předpokládat u akustické situace, znečištění ovzduší a s tím spojené vlivy na veřejné zdraví u obou alternativ. Jejich kvantifikaci bude nutné provést v rámci budoucích stupňů projektové dokumentace nebo oficiálního procesu EIA. Jedná se o složky životního prostředí s mimořádným významem.

Je proto doporučeno celkové a komplexní posouzení obou navrhovaných, příp. dalších možných alternativ, v celém nevybudovaném úseku SOKP mezi R7 a D1 z hlediska vlivů na životní prostředí v podrobnosti projektové EIA ve smyslu zákona č.100/2001 Sb. s využitím dopravních intenzit a imisní situace ve výhledovém období.

K uvedenému účelu je třeba dopracovat projektovou a doprovodnou dokumentaci pro obě alternativy tak, aby pro účely procesu EIA byly obě plně srovnatelné.

Na základě provedeného posouzení lze konstatovat, že umístění trasy základní alternativy vykazuje z hlediska životního prostředí méně příznivé vlastnosti než alternativa regionální, přičemž každá z těchto alternativ vykazuje určitá pozitiva a negativa. Na základě současných znalostí o území se trasa regionální alternativy jeví z hlediska životního prostředí méně konfliktní. Je však nutno konstatovat, že pro objektivní hodnocení by bylo účelné vstupní údaje doplnit o kvantifikaci vlivů na obyvatelstvo, tzn. provést hlukovou studii, rozptylovou studii a hodnocení zdravotních rizik. Uvedený postup je však pro vyhledávací studii vysoce nadstandardní.

Závěrem lze konstatovat na základě výsledku kvantitativního hodnocení alternativ a skutečnosti, že nižší negativní vlivy dopravy při alternativě regionální působí na cca 2,5krát menší počet obyvatel, tuto – **regionální alternativu dokončení trasy SOKP doporučit z hlediska vlivů na životní prostředí k realizaci.**

5. PŘÍLOHY

1. Situace alternativ SOKP a hlavních komunikací
2. Mapa střetů SOKP s prvky životního prostředí (1:75 000)
3. Regionální alternativa – detail křížení SOKP s údolím Vltavy v blízkosti EVL Větrušická rokle
4. Základní alternativa – detail křížení SOKP s EVL Kaňon Vltavy u Sedlce