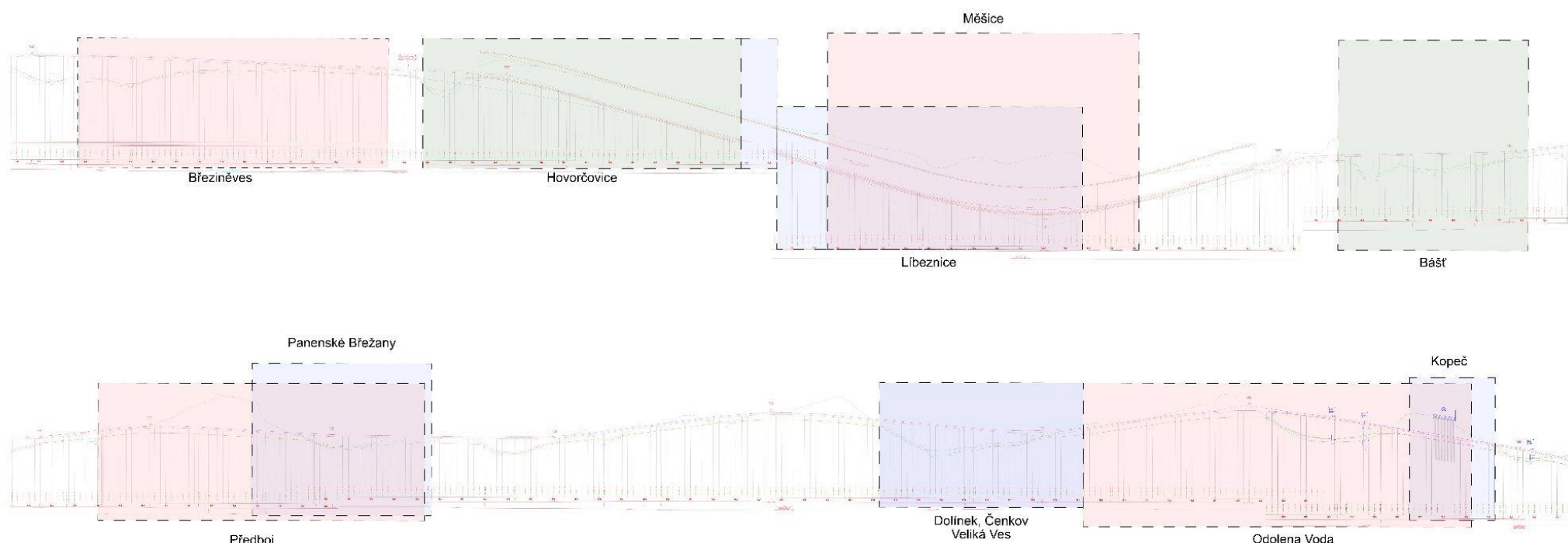


Území Klastru K2 je tvořeno katastry obcí **Bašť, Předboj, Panenské Břežany, Klíčany**.
Situace řešeného území Klastru 2 zobrazuje aktuálně připravované/prověřované dopravní záměry.



NADKLASTR N1 - DOPRAVNÍ STAVBY

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

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

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

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

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

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

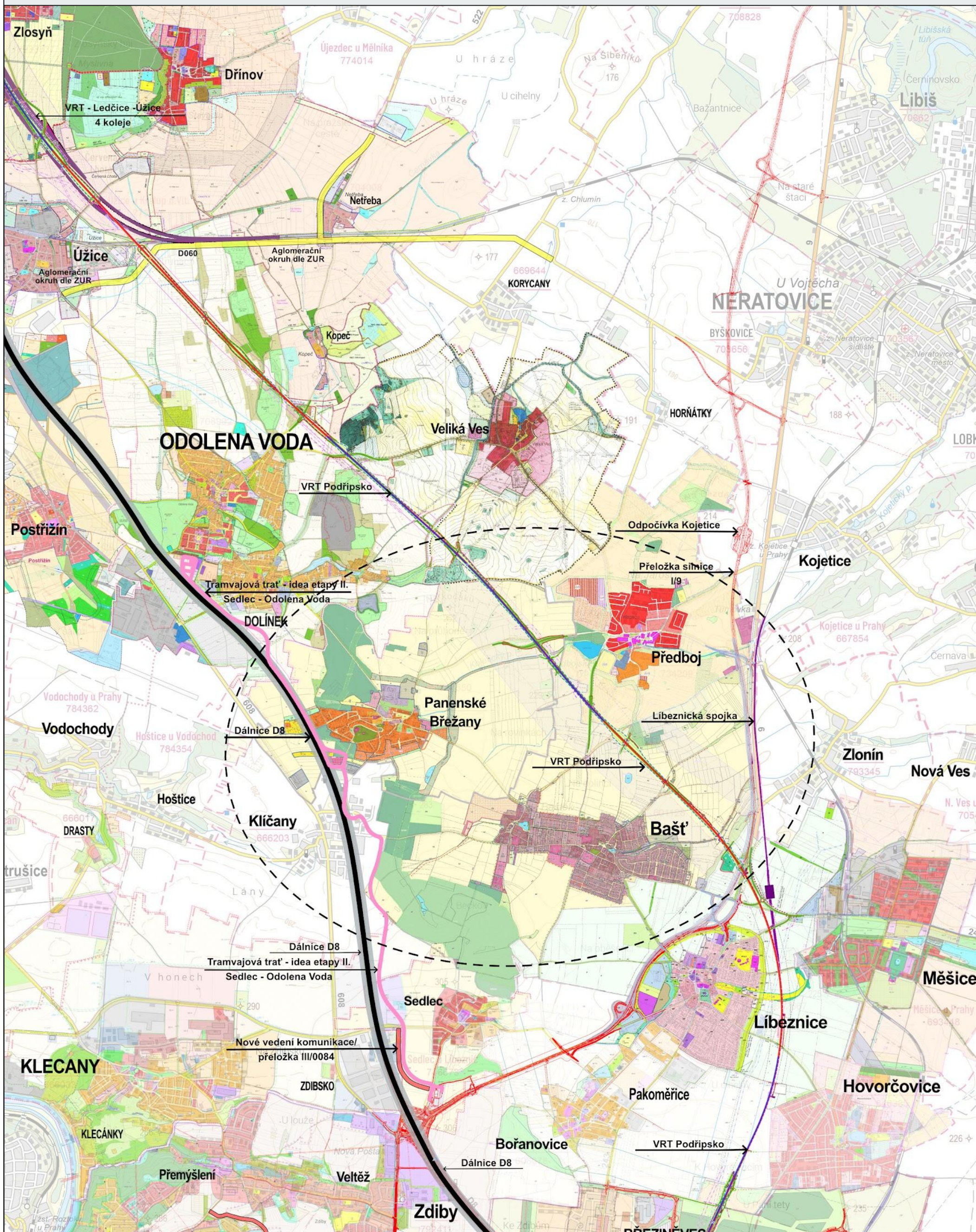
Trať VRT dále od Líbeznic bude přetínat i velmi citlivá lokální spojení jako např. plánovanou stezku pro pěší a cyklisty mezi Předbojem a Baští, dále významnou silniční spojnici mezi výše uvedenými obcemi a také krajskou silnici **III/0086** mezi Panenskými Břežany a Předbojem. Stejně tak vytvoří bariéru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

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

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

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

ÚZEMNÍ PLÁNY



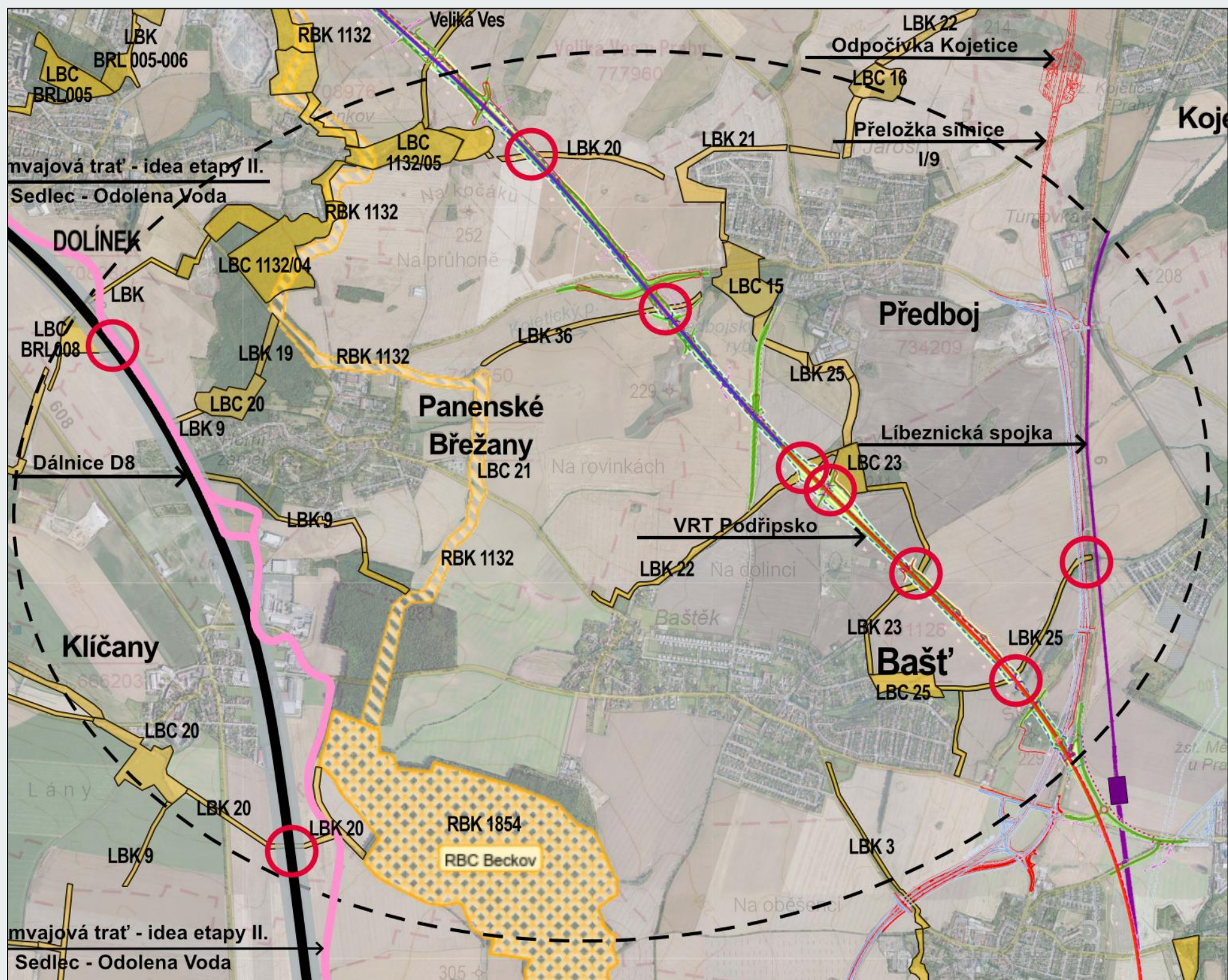
KLASTR K2 - ÚZEMNÍ PLÁNY

KORIDOR
SDRUŽENÍ MĚST A OBCÍ

SWOT ANALÝZA ÚZEMÍ

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

KOLIZE LINIOVÝCH STAVEB S ÚSES



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

- Biocentra a biokoridory dle ÚP

- Místo střetu s prvkem ÚSES

Bašť:

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

Panenské Břežany:

- LBK 20 - lokální biokoridor - VRT
- LBK 36 - lokální biokoridor - VRT

Klíčany:

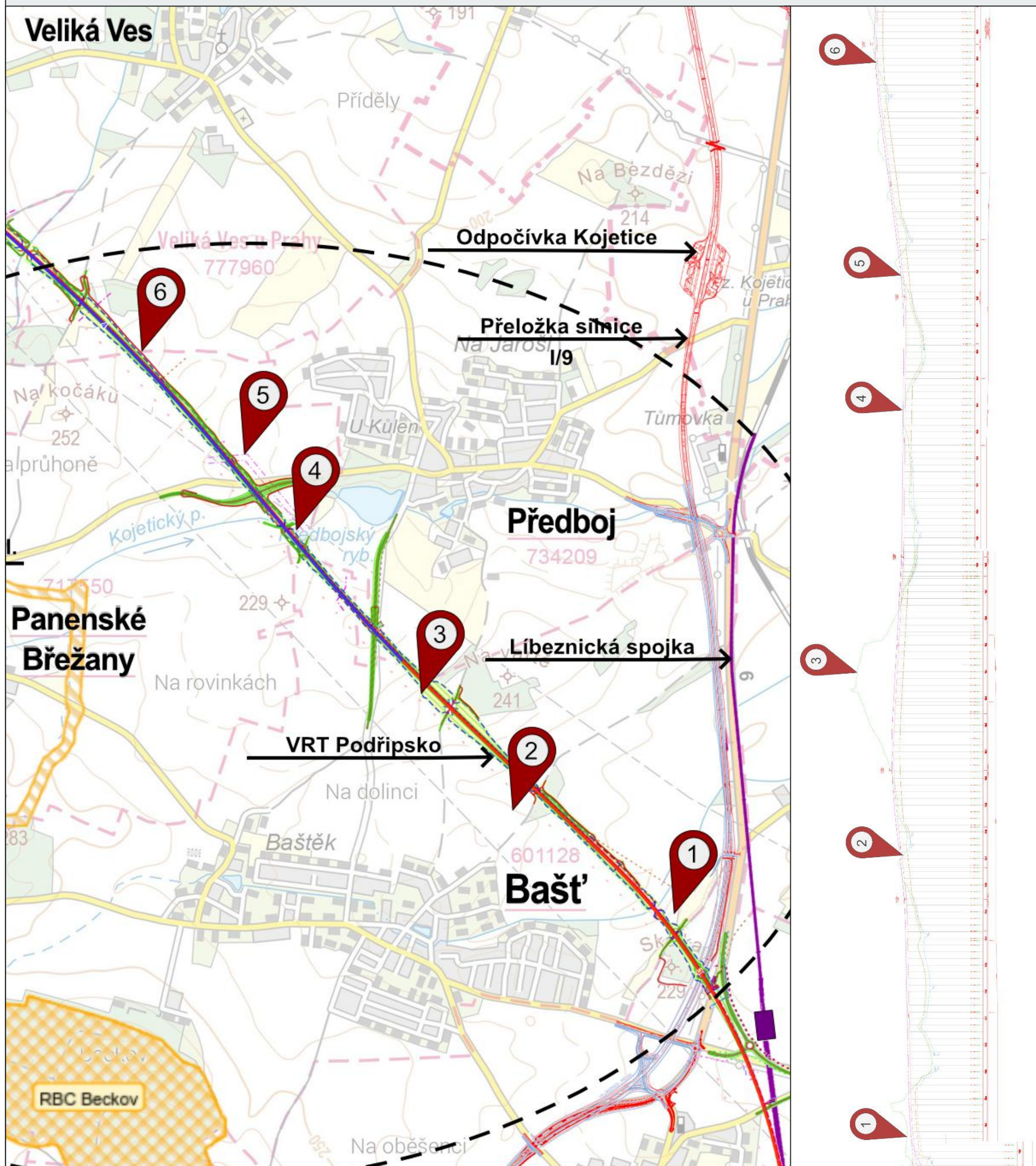
- LBK 20 - lokální biokoridor - D8

Odolena Voda:

- LBK 20 - lokální biokoridor - D8
- LBC BRL008 - lokální biocentrum - D8

TERÉNNÍ PRŮZKUM EXPERTNÍHO TÝMU

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



Lokalizace charakteristických míst průzkumných zastavení - fotografií

CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ

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

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

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

VÝSTUPY TERÉNNÍHO PRŮZKUMU VE VYBRANÝCH LOKALITÁCH

ZASTAVENÍ K2-01 (16,6 km VRT)

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



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



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

ZASTAVENÍ K2-02 (17,8 km VRT)

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

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



ZASTAVENÍ K2-03 (18,4 km VRT)

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



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

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



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



ZASTAVENÍ K2-04 (19,4 km VRT)

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

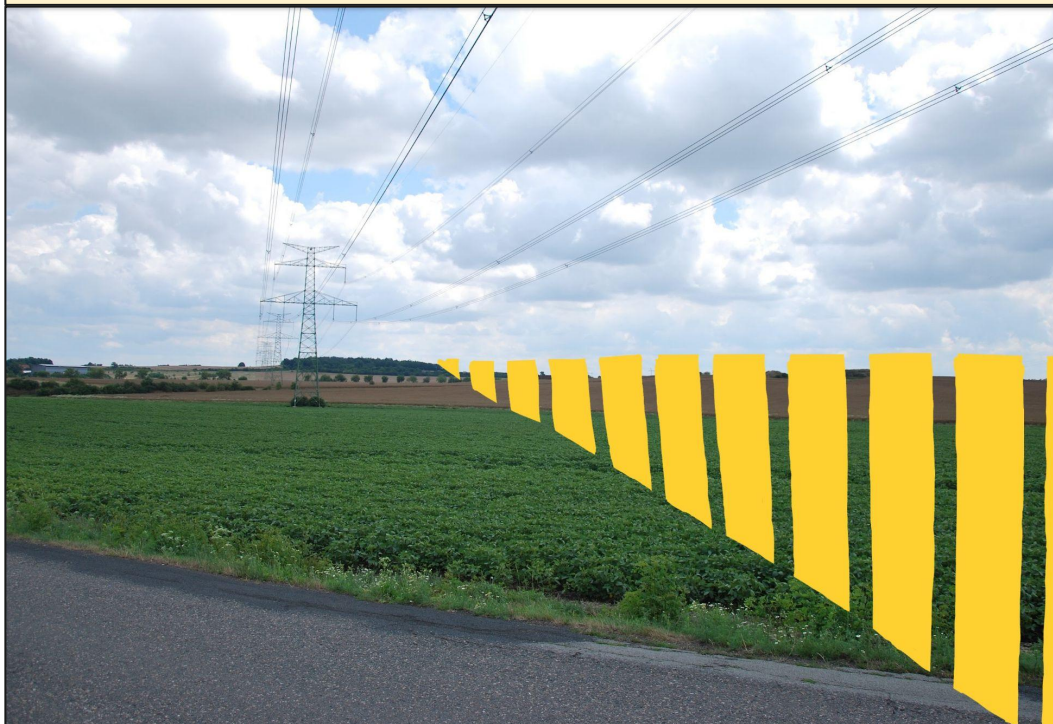
Pohled západní: těleso VRT je vedeno na náspu až 5,8 m vysokém v otevřené krajině, v blízkosti intravilánu obce.



ZASTAVENÍ K2-05 (19,9 km VRT)

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

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



ZASTAVENÍ K2-06 (20,7 km VRT)

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

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

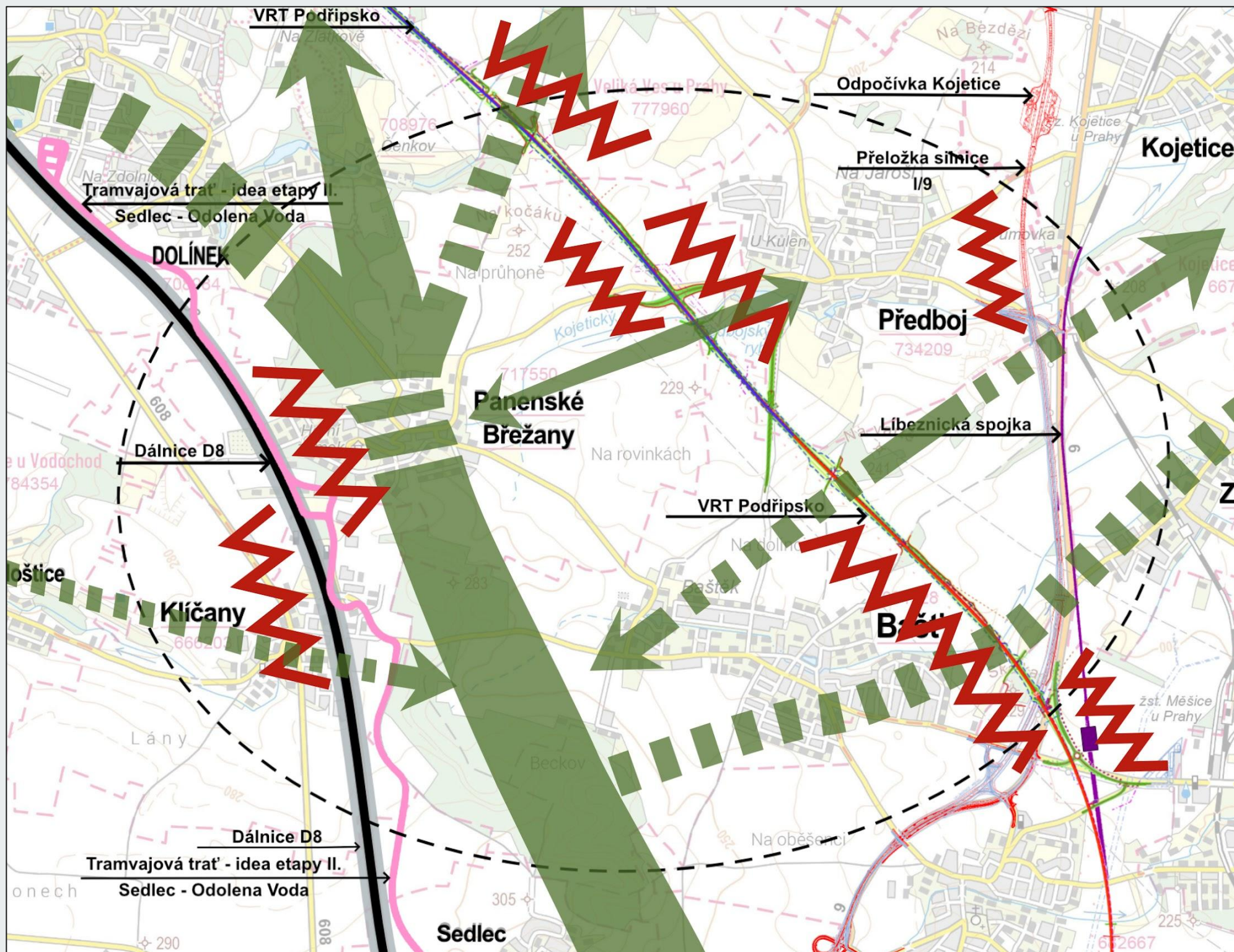
Severně pak těleso VRT vede v zářezu až 9 m hlubokém terénní výšinou severně od výšiny „Na Kočáku“.



PROBLÉMOVÁ MAPA

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

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



LEGENDA



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



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



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

STÁVAJÍCÍ STAV, RIZIKA A POTENCIÁL

SOUČASNÝ STAV

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



RIZIKA

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



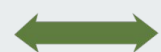
STÁVAJÍCÍ STAV, RIZIKA A POTENCIÁL

POTENCIÁL

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



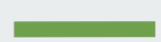
LEGENDA



základní linie krajinné matrice



chybějící propojení krajinných prvků - krajinné matrice

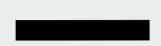


krajinářská eliminační, kompenzační a adaptační opatření (schematicky)

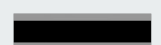


významná zátěž území hlukem / poškození krajinného rázu

DOPRAVA - SILNICE



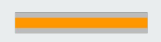
současná D8 (2+2 pruhy)



rozšíření D8 na 3 + 3 pruhy



silnice I. třídy - stávající I/9 (1+1)

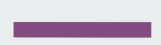


silnice I. třídy - zkapacitnění silnice I/9 (2+1)



silnice II. třídy - Aglomerační okruh

DOPRAVA - ŽELEZNICE



navržená trasa VRT Podřipsko



upravený výškový průběh trasy VRT Podřipsko



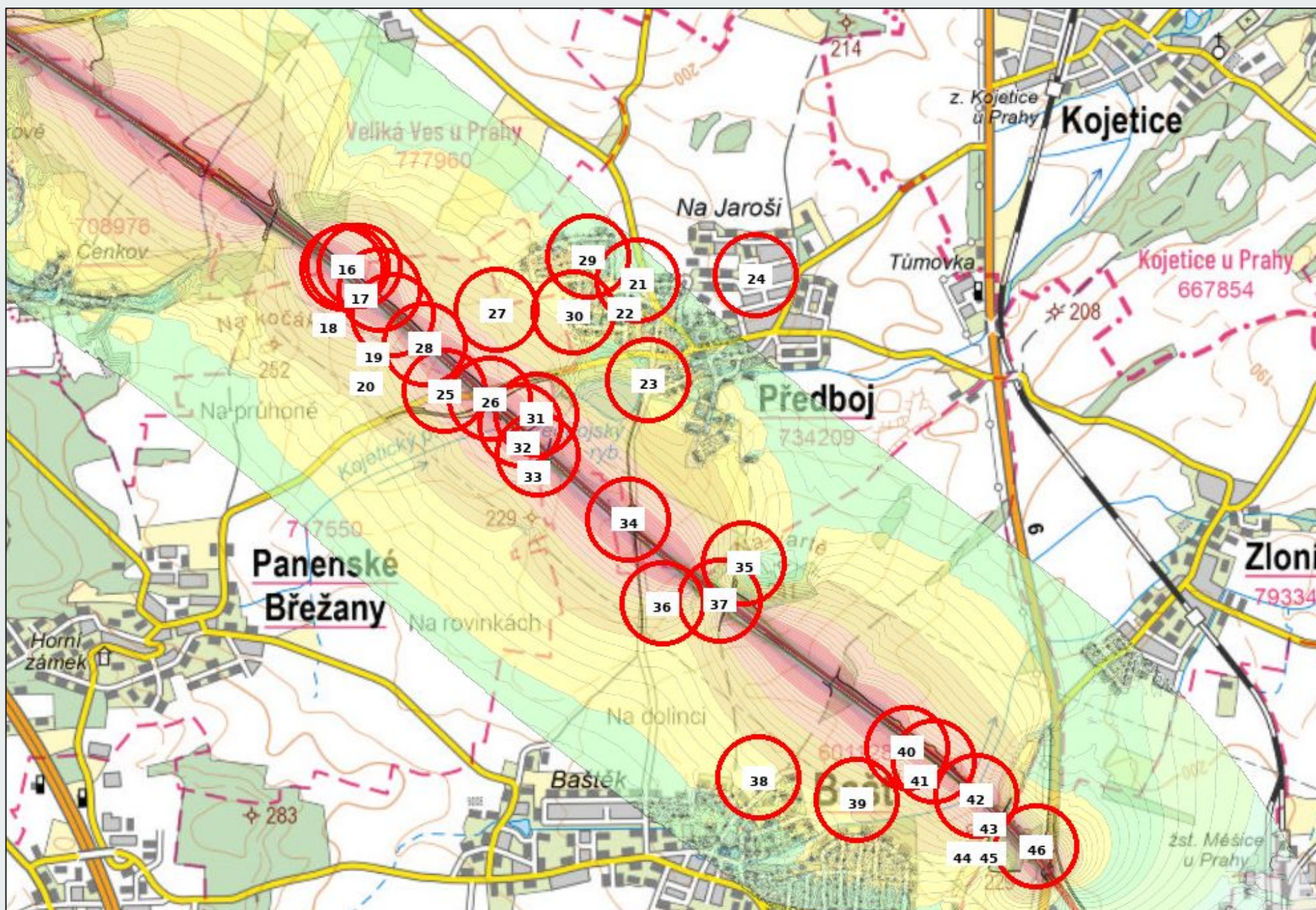
tratě č. 070 a č. 092 (stávající stav nebo jejich budoucí zkapacitnění)

DOPRAVA - TRAMVAJ



idea prodloužení tramvajové tratě Sedlec - Odolena Voda

PŘIPOMÍNKY K ZÁMĚRU VRT Z PORTÁLU GOBEC



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

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

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

- dodržení hlukových limitů dle WHO
 - usnesení obce Bašť: https://drive.google.com/file/d/1BGAEezBh26ugUfMkaBm6MXQy96z5g9YO/view?usp=drive_link
 - usnesení obce Předboj: https://drive.google.com/file/d/14-RRUnohbC44NDuMHCIftD50n8gsAOr/view?usp=drive_link
 - usnesení obce Panenské Břežany: https://drive.google.com/file/d/1jC69YB0J2jcKj-btmqZQNbTv7LsDcCwu/view?usp=drive_link
- požadavek na synergické posouzení stavby VRT s ostatními dopravními stavbami v katastrech samospráv
- požadavek na prověření komplexních pozemkových úprav vyvolaných stavebním záměrem VRT ve spolupráci všech zúčastněných (samosprávy a majitelé, SŽ, ŘSD, SPÚ)
- eliminační, kompenzační a adaptační opatření u VRT Podřipsko je jedno ze zadání Územní studie regionu Podřipsko ve Středočeském kraji, pořizované Krajským úřadem Středočeského kraje z vlastního podnětu – viz přijaté usnesení Rady Středočeského kraje č. 151-29/2024/RK ze dne 22. 8. 2024
- Územní studie Pražského metropolitního regionu, pořizovaná MMR ve spolupráci s hl. m. Prahou a Středočeským krajem. Hotova je analytická část, finalizuje se návrhová část. Registrace se předpokládá 2Q/2025. Řešena je i oblast kolem dálnice D8 a VRT Podřipsko, pracuje se zde s tématy jako voda, krajina, prostupnost území atd.
- práce s daty z husté monitorovací sítě, která sleduje kvalitu ovzduší ve 22 obcích kolem dálnice D8 a připravované VRT Podřipsko (projekt na www.cleanaird8.cz). Data z měření jsou na vyžádání k dispozici.

ZÁVĚR - KLASTR K2

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

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

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

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

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

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