

# Objektivizace procesu SEA při posuzování liniových koridorů dopravní infrastruktury

Ing. Pavel Matějka <sup>1)</sup>, Pavel Šťovíček <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> EMA Liberec

<sup>2)</sup> Krajský úřad Libereckého kraje

---

## Abstrakt

Jedním z vážných celospolečenských problémů při správě území je vymezení územní ochrany pro navrhované liniové stavby dopravní infrastruktury. Jako příklad z posledních let lze uvést obchvat dálnice D5 v Plzni a koridory pro dálnice D3, D8. Tato problematika nabývá na závažnosti v případě, kdy se vyhledávání koridorů pro infrastrukturu dostává do střetu s limity území, především v oblasti ochrany přírody a krajiny a obecně pak s hodnotami dotčeného území.

Liberecký kraj byl při pořizování krajské územně plánovací dokumentace postaven před problémem vyhledání koridoru územní ochrany pro významnou liniovou stavbu mezinárodního významu v hodnotném území Českého ráje a jeho vyhodnocení v procesu Strategic Environmental Assessment (SEA). Rámec posuzování je zakotven v právním řádu České republiky v legislativě posuzování vlivů rozvojových koncepcí a záměrů v území na složky životního prostředí. Samotná metoda posuzování není legislativou předurčena.

Závažnost problému vedla kolektiv řešitelů ke snaze najít takový postup, který by maximálně možným způsobem podpořil objektivitu a transparentnost tohoto posuzování s cílem nalézt jednoznačné dopravní řešení, které bude stabilizováno ve všech stupních územně plánovací dokumentace.

Zvolená metoda s využitím nástrojů GIS umožnila objektivizaci dnes zaběhnutého, převážně verbálního hodnotícího postupu SEA. Postup spočíval v aplikování exaktního algoritmizovatelného hodnotícího postupu, který při nastavení hodnotících kritérií odborným týmem generuje jednoznačný a transparentní výsledek. Pro hodnocení variant řešení vznikl soubor hodnotících kritérií, kdy každému kritériu byl přiřazen soubor ukazatelů. Jádrem samotného hodnocení se stala jedna z metod síťové analýzy „Průchod dopravní sítí metodou nejmenšího odporu“. Dostupná dopravní variantní řešení byla převedena do sítě, jejíž základní jednotku tvořil „úsek“ a „uzlový bod“.

Ukazatele byly použity pro definování tzv. odporových charakteristik jednotlivých úseků, vyjadřujících negativní dopad na dotčené území. Součtem dílčích odporů za jednotlivá kritéria vznikl celkový odpor každého úseku, který po převedení na bodové hodnocení vyjadřuje negativní dopad případné realizace úseku na složky udržitelného rozvoje.

Aplikováním metody síťové analýzy na exaktně vypočtené odporové ukazatele byl vygenerován, v souladu se zadáním, soubor prvních 10 variant dopravních koridorů s nejmenším odporem. Nejlepší varianta byla označena jako TOP 1.

Jedním z cílů aplikace bylo poukázat na to, že s pomocí nástrojů GIS je veřejná správa schopna efektivněji vykonávat územně plánovací činnost včetně informační podpory agend posuzování vlivu záměrů na složky udržitelného rozvoje.

Závěrem je vhodné uvést, že k vytvoření aplikace byly využity běžně dostupné elementární programové prostředky Microsoft Office a základní analytické funkce ArcInfo. Datová sada pro analytické výpočty vznikla nasdílením a sjednocením informačních vrstev geografických databází krajských úřadů v dotčeném území. Zdá se, že není třeba na velké problémy nasazovat vždy složitá jednoúčelová aplikační řešení.

Přínosem této transparentní, srozumitelné, objektivní a efektivní metody je možnost široké využitelnosti pro orgány územního plánování všech stupňů, případně pro investory dopravní infrastruktury, a to vše v době, kdy vstupuje do praxe nová legislativa územního plánování, která klade velký důraz na rozbor udržitelného rozvoje území.

*Souhlasíme s bezplatným uveřejněním svého příspěvku ve sborníku přednášek 15. konference GIS ESRI.*

