

Název akce	Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun	
Druh dokumentace	Dokumentace pro povolení stavby dopravní infrastruktury	
Část	N.9 Posouzení přínosů a rizik záměru výstavby Berounského tunelu pro socio-ekonomický rozvoj dotčeného území	9/2026
Objednatel	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1	
Zhotovitel	SUDOP PRAHA a.s. středisko 205 – koncepce dopravy Olšanská 1a 130 80 Praha 3 – Žižkov	
Číslo smlouvy	Objednatele: E618-S-3602/2021/PH	Zhotovitele: 21-202.250
Odpovědný zpracovatel části projektu	Ing. Tomáš Němec	Němec v. r.
Zpracovali	Ing. Richard Barník Ing. Pavel Jeřábek Zdeněk Melzer Ing. Tomáš Němec Ing. Markéta Rožníková Ing. Martin Večeřa, Ph.D. Ing. Aleš Fojtík, Ph.D., MBA	
Kontroloval	Ing. Jan Novák	Novák v. r.

O B S A H

1	ÚVOD	8
1.1	CÍL POSOUZENÍ	8
1.2	VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ.....	9
2	STRUČNÝ POPIS VÝSTAVBY BEROUNSKÉHO TUNELU	23
2.1	ZÁKLADNÍ KONCEPCE VÝSTAVBY.....	23
2.2	POPIS PROCESU VÝSTAVBY VČETNĚ ČASOVÝCH HORIZONTŮ	24
2.3	ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ, ROZMÍSTĚNÍ, POPIS	26
2.4	PŘEDPOKLÁDANÉ ROZMÍSTĚNÍ PRACOVNÍCH SIL V PRŮBĚHU VÝSTAVBY	28
2.5	STAV PO DOKONČENÍ VÝSTAVBY	30
2.6	SHRNUTÍ PRO NAVAZUJÍCÍ SOCIOEKONOMICKÉ HODNOCENÍ	32
3	SROVNÁNÍ S OBDOBNÝMI PROJEKTY.....	34
3.1	INFORMACE O DÉLCE VÝSTAVBY.....	34
3.2	ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ	35
3.3	POČET PRACOVNÍCH SIL.....	37
3.4	PROJEDNÁNÍ S OBCEMI A VEŘEJNOSTÍ.....	39
3.5	REKULTIVACE ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ PO UKONČENÍ VÝSTAVBY	40
3.6	DOPRAVA A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA	41
4	SOCIOEKONOMICKÁ PROJEKCE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ	43
4.1	ÚČEL A METODIKA PROJEKCE	43
4.2	VÝCHOZÍ DEMOGRAFICKÁ SITUACE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ	44
4.3	VÝHLEDOVÉ POČTY OBYVATEL A VĚKOVÁ STRUKTURA.....	55
4.4	EKONOMICKÁ AKTIVITA OBYVATEL	65
4.5	ROZVOJOVÉ ZÁMĚRY SAMOSPRÁV	71
4.6	SHRNUTÍ SOCIOEKONOMICKÉ PROJEKCE.....	73
5	MAKROEKONOMICKÁ ANALÝZA.....	74
5.1	VÝCHODISKA HODNOCENÍ EKONOMICKÝCH DOPADŮ A ZKUŠENOSTI ZE ZAHRANIČÍ.....	74
5.2	METODICKÝ RÁMEC PRO KVANTIFIKACI LOKÁLNÍCH EKONOMICKÝCH DOPADŮ	77
5.3	DOPORUČENÍ PRO DALŠÍ POSTUP	81
6	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU	82
6.1	PROFIL RESPONDENTŮ.....	82
6.2	Hlavní výsledky průzkumu.....	84
6.3	OBAVY A ATRAKTIVITY PODLE JEDNOTLIVÝCH TÉMAT	87
6.4	OČEKÁVANÉ DOPADY VÁZANÉ NA JEDNOTLIVÁ ZAŘÍZENÍ STAVENIŠŤ	88
6.5	SOULAD S V ÚVODU VYMEZENÝMI SOCIOEKONOMICKÝMI TÉMATY	92
6.6	VOLNÉ ODPOVĚDI	93
6.7	ZÁVĚR.....	94

7	STÁVAJÍCÍ DOPRAVA A VÝHLEDOVÉ TRENDY.....	96
7.1	DOPRAVNÍ ZATÍŽENÍ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY.....	96
7.2	VEŘEJNÁ DOPRAVA	100
7.3	BEZPEČNOST PROVOZU	102
7.4	PLÁNOVANÁ SILNIČNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA	103
8	MOŽNÉ BENEFITY A PŘÍLEŽITOSTI SPOJENÉ S VÝSTAVBOU	106
8.1	VYMEZENÍ PŘÍLEŽITOSTÍ A BENEFITŮ	106
8.2	PŘÍLEŽITOSTI VYVOLANÉ A BEZPROSTŘEDNĚ SPOJENÉ SE STAVBOU.....	106
8.3	PŘÍLEŽITOSTI VZNIKAJÍCÍ BĚHEM STAVBY	107
8.4	PŘÍLEŽITOSTI NAVAZUJÍCÍ NA STAVBU	109
9	DOPADY STAVBY V JEDNOTLIVÝCH OBLASTECH VČETNĚ MITIGACE	111
9.1	SLUŽBY A OBČANSKÁ VYBAVENOST.....	111
9.2	PRACOVNÍ UPLATNĚNÍ OBYVATEL DOTČENÝCH OBCÍ	111
9.3	BEZPEČNOST V OBCÍCH	111
9.4	INTENZITA DOPRAVY A POTŘEBA NA JEJÍ ROZŠÍŘENÍ	112
9.5	KVALITA ŽIVOTA MÍSTNÍCH OBYVATEL.....	112
9.6	FINANČNÍ PŘÍJMY A VÝDAJE	112
9.7	SOUHRNNÁ KVANTIFIKACE DOPADŮ PODLE ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ	112
10	PŘÍLOHY.....	116
11	ZÁVĚR.....	121

SEZNAM ZKRATEK

BOZP	bezpečnost a ochrana zdraví při práci
ČOV	čistírna odpadních vod
ČSÚ	Český statistický úřad
EIA	posuzování vlivů na životní prostředí
CHKO	chráněná krajinná oblast
IZS	integrovaný záchranný systém
KSÚS	Krajská správa a údržba silnic
LV	lehká vozidla
MČ	městská část
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
OV	osobní vozidla
PID	Pražská integrovaná doprava
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
TV	těžká vozidla
ZS	zařízení staveniště
ZŠ	základní škola
ŽST	železniční stanice

SEZNAM TABULEK A OBRÁZKŮ

TABULKA 1.1 – VYMEZENÍ DOTČENÉHO ÚZEMÍ	9
TABULKA 2.1 – ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY	23
TABULKA 2.2 – ZÁKLADNÍ BILANCE VÝRUBU A HLAVNÍ LOGISTICKÉ VAZBY	26
TABULKA 2.3 – PŘEHLED HLAVNÍCH ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ	27
TABULKA 2.4 – PŘEHLED HLAVNÍCH OPATŘENÍ KE ZMÍRNĚNÍ DOPADŮ VÝSTAVBY	28
TABULKA 2.5 – ROZMÍSTĚNÍ PRACOVNÍKŮ	29
TABULKA 2.6 – CÍLOVÝ STAV VE VYBRANÝCH LOKALITÁCH PO DOKONČENÍ VÝSTAVBY	31
TABULKA 4.1 – HODNOCENÉ LOKALITY	43
TABULKA 4.2 – ROZDĚLENÍ ŘEŠENÝCH LOKALIT PODLE VELIKOSTI A VÝVOJOVÉ DYNAMIKY	55
TABULKA 4.3 – VÝHLEDOVÁ VĚKOVÁ STRUKTURA - NUČICE	57
TABULKA 4.4 – VÝHLEDOVÁ VĚKOVÁ STRUKTURA - TACHLOVICE	58
TABULKA 4.5 – VÝHLEDOVÁ VĚKOVÁ STRUKTURA - MEZOUŇ.....	59
TABULKA 4.6 – VÝHLEDOVÁ VĚKOVÁ STRUKTURA - SVATÝ JAN POD SKALOU	60
TABULKA 4.7 – VÝHLEDOVÁ VĚKOVÁ STRUKTURA - BEROUN.....	61
TABULKA 4.8 – VÝHLEDOVÁ VĚKOVÁ STRUKTURA - PRAHA-SLIVENEC.....	62
TABULKA 4.9 – VÝHLEDOVÁ VĚKOVÁ STRUKTURA - PRAHA-HLUBOČEPI	63
TABULKA 4.10 – VÝHLEDOVÁ VĚKOVÁ STRUKTURA - PRAHA-MALÁ CHUCHLE	64
TABULKA 4.11 – ZAŘAZENÍ LOKALIT DO SLEDOVANÝCH SCÉNÁŘŮ.....	65
TABULKA 4.12 – SCÉNÁŘOVÉ ZAŘAZENÍ LOKALIT PODLE VÝHLEDU EKONOMICKÉ AKTIVITY	71
TABULKA 5.1 – INDIKÁTORY PRO PRŮBĚŽNÉ HODNOCENÍ	79
TABULKA 6.1 – ZASTOUPENÍ OBCÍ V PRŮZKUMU	83
TABULKA 6.2 – TÉMATA OBAV DLE INTENZITY VNÍMÁNÍ V PRŮZKUMU CELKEM ZA VŠECHNY RESPONDENTY.....	85
TABULKA 6.3 – TÉMATA PŘÍNOSŮ DLE INTENZITY VNÍMÁNÍ V PRŮZKUMU CELKEM ZA VŠECHNY RESPONDENTY	86
TABULKA 6.4 – SOUHRN OBAV A PŘÍNOSŮ ZS BEROUN.....	89
TABULKA 6.5 – SOUHRN OBAV A PŘÍNOSŮ ZS SVATÝ JAN POD SKALOU.....	89
TABULKA 6.6 – SOUHRN OBAV A PŘÍNOSŮ ZS SLIVENEC.....	90
TABULKA 6.7 – SOUHRN OBAV A PŘÍNOSŮ ZS MALÁ CHUCHLE	90
TABULKA 6.8 – SOUHRN OBAV A PŘÍNOSŮ ZS HLUBOČEPI	91
TABULKA 6.9 – SOUHRN OBAV A PŘÍNOSŮ ZS TACHLOVICE.....	92
TABULKA 6.10 – SOUHRN VÝSTUPŮ Z VOLNÝCH ODPOVĚDÍ.....	94
TABULKA 7.1 – SOUHRN NEHODOVOSTI 2016-2025.....	103
TABULKA 7.2 – STRUKTURA PODLE DRUHU NEHODY V OBDOBÍ 2016-2025.....	103
TABULKA 9.1 – PŘEHLED ZÁTĚŽE VÁZANÉ NA ZS	113
TABULKA 9.2 – ODHAD NÁROKŮ NA UBYTOVÁNÍ V RÁMCI VÝSTAVBY	113
TABULKA 9.3 – MOŽNÝ DOPAD PŘÍLIVU PRACOVNÍKŮ V LOKALITĚ NA SLUŽBY A OBČANSKOU VYBAVENOST	114
TABULKA 9.4 – SROVNÁNÍ FUNGOVÁNÍ TUNELÁŘSKÝCH TÝMŮ NA JINÝCH STAVBÁCH.....	114
TABULKA 10.1 – PROBLÉMOVÁ MATICE PODLE OBCÍ / LOKALIT	118
TABULKA 10.2 – MATICE MITIGAČNÍCH OPATŘENÍ A REZIDUÁLNÍCH RIZIK.....	120

OBRÁZEK 1.1 – ZÁKLADNÍ SÍDELNÍ JEDNOTKY V RÁMCI KTERÝCH JSOU PLÁNOVÁNA ZAŘÍZENÍ STAVENIŠŤ PRO VÝSTAVBU BEROUNSKÉHO TUNELU	10
OBRÁZEK 1.2 – ZS TACHLOVICE, VYMEZENÍ PLOCH ZÁJMU	11
OBRÁZEK 1.3 – ZS SLIVENEC, VYMEZENÍ PLOCH ZÁJMU.....	15
OBRÁZEK 1.4 – ZS BRANICKÝ MOST, VYMEZENÍ PLOCH ZÁJMU	17
OBRÁZEK 1.5 – ZS HLUBOČEPY, VYMEZENÍ PLOCH ZÁJMU	18
OBRÁZEK 1.6 – ZS SVATÝ JAN, VYMEZENÍ PLOCH ZÁJMU.....	20
OBRÁZEK 1.7 – ZS BEROUN, VYMEZENÍ PLOCH ZÁJMU.....	21
OBRÁZEK 2.1 – VIZUALIZACE TECHNOLOGICKÉHO OBJEKTU V ZS TACHLOVICE PO DOKONČENÍ VÝSTAVBY	31
OBRÁZEK 2.2 – NAVRŽENÁ NÁHRADNÍ VÝSADBA V LOKALITĚ TACHLOVICE	32
OBRÁZEK 3.1 – SKLADY MATERIÁLU, GOTTHARD BASE TUNNEL, ZDROJ: FEDRO.....	36
OBRÁZEK 3.2 – ZAŘÍZENÍ STAVENIŠŤ, BRENNER BASE TUNNEL, ZDROJ: ÖBB.....	36
OBRÁZEK 3.3 – ZAŘÍZENÍ STAVENIŠŤ, GREAT PARIS EXPRESS, ZDROJ: GREATER PARIS SOCIETY, GÉRARD ROLLANDO	37
OBRÁZEK 4.1 – VÝVOJ POČTU OBYVATEL - NUČICE.....	45
OBRÁZEK 4.2 – VÝVOJ POČTU OBYVATEL - TACHLOVICE	46
OBRÁZEK 4.3 – VÝVOJ POČTU OBYVATEL - MEZOUŇ	46
OBRÁZEK 4.4 – VÝVOJ POČTU OBYVATEL - SVATÝ JAN POD SKALOU	47
OBRÁZEK 4.5 – VÝVOJ POČTU OBYVATEL - BEROUN	47
OBRÁZEK 4.6 – VÝVOJ POČTU OBYVATEL – PRAHA-SLIVENEC.....	48
OBRÁZEK 4.7 – VÝVOJ POČTU OBYVATEL – PRAHA-HLUBOČEPY	49
OBRÁZEK 4.8 – VÝVOJ POČTU OBYVATEL - PRAHA-MALÁ CHUCHLE	49
OBRÁZEK 4.9 – VÝVOJ VĚKOVÉ STRUKTURY - NUČICE	50
OBRÁZEK 4.10 – VÝVOJ VĚKOVÉ STRUKTURY - TACHLOVICE.....	51
OBRÁZEK 4.11 – VÝVOJ VĚKOVÉ STRUKTURY - MEZOUŇ.....	51
OBRÁZEK 4.12 – VÝVOJ VĚKOVÉ STRUKTURY - SVATÝ JAN POD SKALOU.....	52
OBRÁZEK 4.13 – VÝVOJ VĚKOVÉ STRUKTURY - BEROUN	52
OBRÁZEK 4.14 – VÝVOJ VĚKOVÉ STRUKTURY - PRAHA-SLIVENEC	53
OBRÁZEK 4.15 – VÝVOJ VĚKOVÉ STRUKTURY - MČ PRAHA-VELKÁ CHUCHLE	54
OBRÁZEK 4.16 – VÝVOJ VĚKOVÉ STRUKTURY - MČ PRAHA 5	54
OBRÁZEK 4.17 – VÝHLEDOVÉ POČTY OBYVATEL - NUČICE.....	56
OBRÁZEK 4.18 – VÝHLEDOVÉ POČTY OBYVATEL - TACHLOVICE	58
OBRÁZEK 4.19 – VÝHLEDOVÉ POČTY OBYVATEL - MEZOUŇ	59
OBRÁZEK 4.20 – VÝHLEDOVÉ POČTY OBYVATEL - SVATÝ JAN POD SKALOU	60
OBRÁZEK 4.21 – VÝHLEDOVÉ POČTY OBYVATEL - BEROUN	61
OBRÁZEK 4.22 – VÝHLEDOVÉ POČTY OBYVATEL - PRAHA-SLIVENEC	62
OBRÁZEK 4.23 – VÝHLEDOVÉ POČTY OBYVATEL – PRAHA-HLUBOČEPY	63
OBRÁZEK 4.24 – VÝHLEDOVÉ POČTY OBYVATEL - PRAHA-MALÁ CHUCHLE	64
OBRÁZEK 4.25 – VYJÍŽDKOVÉ A DOJÍŽDKOVÉ PROUDY - NUČICE	66
OBRÁZEK 4.26 – VÝHLEDOVÉ POČTY OBYVATEL - TACHLOVICE	67
OBRÁZEK 4.27 – VÝHLEDOVÉ POČTY OBYVATEL - MEZOUŇ	67
OBRÁZEK 4.28 – VÝHLEDOVÉ POČTY OBYVATEL - BEROUN	68
OBRÁZEK 6.1 – POČET ODPOVĚDÍ PODLE ZKOUMANÝCH LOKALIT.....	82

OBRÁZEK 6.2 – POČET RESPONDENTŮ PODLE VZTAHU K DOTČENÉMU ÚZEMÍ	83
OBRÁZEK 6.3 – POČET RESPONDENTŮ PODLE VĚKOVÉ SKUPINY	84
OBRÁZEK 6.4 – NEJVYŠŠÍ OBAVY A NEJATRAKTIVNĚJŠÍ DOPROVODNÁ OPATŘENÍ V CELÉM SOUBORU	84
OBRÁZEK 6.5 – VZTAH MEZI INDEXEM OBAV A ATRAKTIVITOU OPATŘENÍ	86
OBRÁZEK 6.6 – MÍRA OBAV V JEDNOTLIVÝCH OBCÍCH.....	87
OBRÁZEK 6.7 – ATRAKTIVITA MOŽNÝCH PŘÍNOSŮ V OBCÍCH	88
OBRÁZEK 7.1 – SILNIČNÍ SÍŤ V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ	96
OBRÁZEK 7.2 – POČTY VOZIDEL DLE SČÍTÁNÍ DOPRAVY ŘSD 2025	98
OBRÁZEK 7.3 – LINKY PID V DOTČENÉM ÚZEMÍ.....	101
OBRÁZEK 7.4 – MAPA DOPRAVNÍCH NEHOD ZA ROKY 2016-25	102

1 ÚVOD

1.1 Cíl posouzení

Cílem posouzení je vyhodnotit hlavní přínosy a rizika výstavby Berounského tunelu pro socioekonomický rozvoj dotčeného území, a to zejména ve vazbě na období přípravy, realizace a následného provozu stavby.

Posouzení se zaměřuje především na dopady spojené se zřízením, provozem a následnou rekultivací zařízení stavenišť (ZS) na uvedené stavbě. Právě tyto objekty, jejich dopravní obsluha, pohyb pracovníků, manipulace s materiálem a dočasné zábory území budou představovat nejvýznamnější přímé vlivy stavby na dotčené obce, městské části a jejich obyvatele.

V rámci posouzení budou sledovány zejména tyto oblasti:

- potřeba občanské vybavenosti, zejména škol, mateřských škol a služeb,
- možnost pracovního uplatnění místních obyvatel a rozvoj služeb v souvislosti se stavbou,
- bezpečnost v obcích a riziko vzniku mimořádných událostí,
- potřeba rozšíření dopravní infrastruktury a posílení veřejné dopravy,
- intenzita dopravy a bezpečnost silničního provozu v okolí stavenišť,
- dopady na rozvoj dopravní a občanské infrastruktury,
- možné vlivy na ceny nemovitostí před stavbou, během stavby a po jejím dokončení,
- dopady na kvalitu života místních obyvatel,
- dopady na finanční příjmy a případné výdaje obcí.

Výsledkem posouzení bude identifikace hlavních rizik, přínosů a příležitostí spojených s výstavbou Berounského tunelu. Součástí bude také návrh možných opatření ke zmírnění negativních dopadů a doporučení pro další koordinaci mezi investorem, veřejnou správou, dotčenými obcemi a dalšími aktéry v území. Výsledky posouzení a jejich dopady budou vyhodnoceny zejména na základě strukturovaných rozhovorů, průzkumu, socioekonomické projekce, makroekonomické analýzy a dalších rozborů, a to včetně návrhů mitigace a případných příležitostí pro obce, například v oblasti infrastruktury nebo následného využití území.

Informace obsažené v tomto posouzení (dále v dokumentu též jako „studie“), zejména k technickému řešení a procesu výstavby Berounského tunelu, jsou vázány k datu zahájení prací na posouzení 02/2026. Další změny, ke kterým mohlo dojít po tomto datu nejsou zapracovány do tohoto posouzení.

1.2 Vymezení řešeného území

Posouzení se zaměřuje na území, která mohou být ovlivněna zřízením, provozem a následnou rekultivací dočasných zařízení stavenišť souvisejících s výstavbou Berounského tunelu. Vymezení dotčeného území proto nevychází pouze z trasy budoucího železničního záměru, který je ve významné části vedený pod povrchem, ale především z míst, kde budou v rámci stavby vybudována zařízení stavenišť.

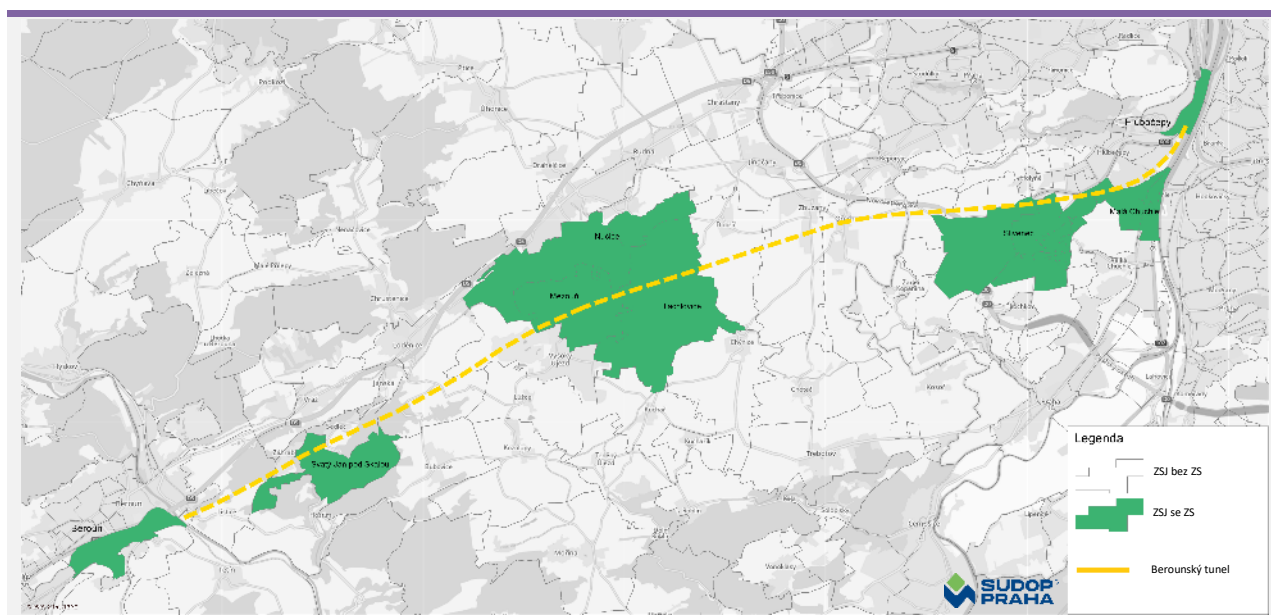
Zařízení stavenišť budou mít dočasný charakter, jejich působení na okolí však může být po dobu výstavby významné. V některých lokalitách půjde o omezené stavební zázemí, v jiných o rozsáhlejší plochy s vyšší intenzitou provozu, manipulací s materiálem, dopravou pracovníků, dočasným zábohem zemědělské půdy či napojením na technickou infrastrukturu a následnou rekultivací území. Z hlediska socioekonomického hodnocení jsou proto do dotčeného území zahrnuty zejména obce a městské části, na jejichž území nebo v jejich bezprostřední blízkosti budou zařízení stavenišť umístěna.

Vymezené území je pro účely tohoto posouzení chápáno jako praktický rámec pro hodnocení dopadů zařízení stavenišť, nikoliv jako pevná hranice. Intenzita dopadů se bude lišit podle velikosti, kapacity a účelu konkrétního ZS, délky jeho provozu, vzdálenosti od obytné zástavby, využití železniční nebo silniční dopravy, potřeby napojení na vodu a energii a způsobu následné rekultivace.

Lokalita zařízení staveniště (ZS)	Území sledované v posouzení	Hlavní důvody zahrnutí
ZS Tachlovice	Tachlovice, Nučice, Mezouň	hlavní zařízení staveniště, vazba na železniční vlečku, manipulace s rubaninou, blízkost obcí
ZS Slivenec	Slivenec, Holyně	významné stavební zázemí, ražby směrem na Hlubočepy i Tachlovice, technická a dopravní obsluha
ZS Svatý Jan pod Skalou	Svatý Jan pod Skalou	technologický objekt a citlivé přírodní a turistické území
ZS Hlubočepy	Hlubočepy	portálová oblast, městské prostředí, vazby na dopravu, pěší a cyklistické trasy
ZS Branický most/Malá Chuchle	Malá Chuchle a okolí Branického mostu	portály spojovací trati, zásahy do městského prostředí, dopravní a rekreační vazby
ZS Beroun	Beroun	napojení stavby do ŽST Beroun, logistické a technické zázemí, vazby na městskou infrastrukturu

Tabulka 1.1 – Vymezení dotčeného území

Posouzení se dále zabývá tím, jak zařízení stavenišť ovlivní kvalitu života obyvatel, dopravu, bezpečnost, prostupnost území, krajinu, místní podnikání, technickou infrastrukturu i budoucí využití dotčených ploch. Kromě očekávaných negativních dopadů posuzuje také možnosti jejich zmírnění a případné dlouhodobé přínosy, například zlepšení dopravní a technické infrastruktury, pěších a cyklistických propojení, obnovu krajiny nebo rekultivaci ploch po ukončení výstavby.



Obrázek 1.1 – Základní sídelní jednotky v rámci kterých jsou plánována zařízení stavenišť pro výstavbu Berounského tunelu

Dále jsou detailněji popsány obce, z pohledu občanské vybavenosti, technické infrastruktury a dopravy, které mohou být nejvýznamněji ovlivněny plánovanými ZS. Tato data jsou podkladem pro vyhodnocení, zda je obec svým vybavením schopna absorbovat případnou zvýšenou poptávku, způsobenou v rámci výstavby Berounského tunelu.

U obcí Tachlovice, Nučice a Mezouň v jejichž blízkosti je plánováno hlavní ZS, byl proveden v rámci studie strukturované rozhovory se starosty, aby byly co nejlépe zjištěny poměry v obci z výše zmíněných okruhů. Část těchto informací pro zmíněné obce tedy pochází z těchto rozhovorů.

1.2.1 Tachlovice

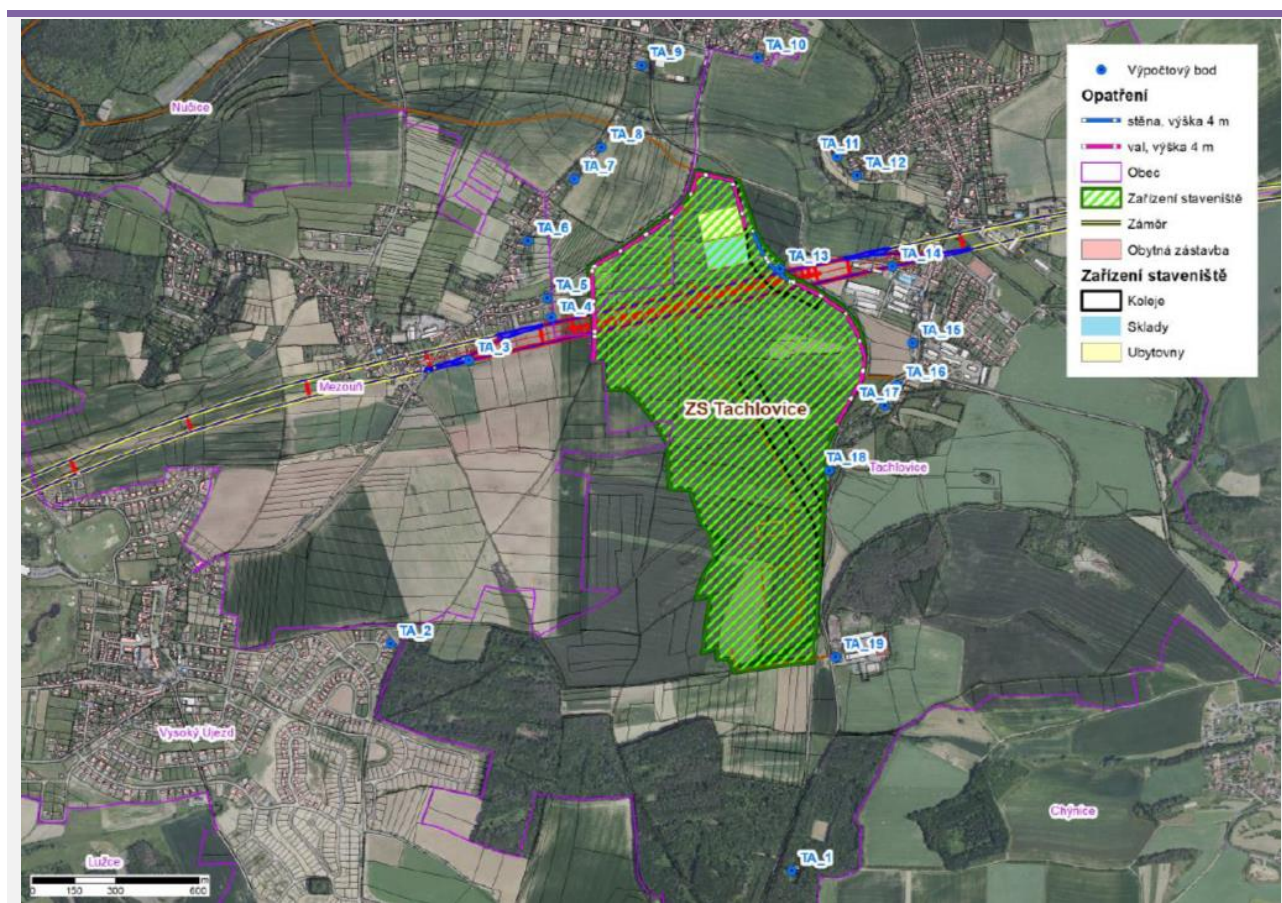
Občanská vybavenost:

Mateřská škola, základní škola (jen první stupeň), pošta, knihovna, obchod s potravinami. Hospoda/restaurace není, jen limitovaně fungující občerstvení v jižní části obce. Bez zdravotnického zařízení, bez policie.

Obec je složena více ze starší opravené zástavby doplněné novostavbami, které ale nepřevládají. Jižní část za potokem novostavby a průmyslová část. Obec je vesnického typu, některé ulice již opravené, některé záplatované, některé prašné. Služby v místě minimální (minimarket, pošta, tenisové kurty/kryté). Historicky byly jižně za potokem statky a nad potokem dělnické domky. Kolem Radotínského potoka je biokoridor.

Sportovní a další vybavení obce: Hřiště u školy a tenisové kurty a dětské hřiště u potoka. Skautský oddíl, Veterán klub, TOPAS (organizace akcí typu Čarodějnice), multifunkční hřiště, TC Tachlovice (tenis), farnost, myslivci, karate klub, dobrovolní hasiči. Obec má řadu aktivit, ale z pohledu komunitního života je fungování limitované, není jednoznačné gravitační centrum, kolem kterého by se koncentrovaly. Záměr obce je tento prvek posilovat, podporovat společné aktivity.

Menší výrobní firmy v jihozápadní části a drobní podnikatelé, ale převažuje obytná funkce.



Obrázek 1.2 – ZS Tachlovice, vymezení ploch zájmu

Dopravní infrastruktura a vazby:

Cesty a chodníky: Karlštejská ulice s chodníkem, náves též. Jinak obecně ulice bez chodníků. Ulice jsou poměrně úzké, venkovského typu, místy navíc zúženy parkujícími auty.

Propojení na další obce: (Mezouň, Tachlovice): po silnici. Pěší stezky na ulici K Letníku – široká, pohodlná (Nučice-Mezouň) cesta podél Radotínského potoka a ČOV cesta panelová, úzká, místy zarostlá (Nučice-Tachlovice) a nová propojka polní cesty navazující na ulici V Braňce – napojení od obce Tachlovice k polní cestě je bez chodníku, úzká krajnice (Tachlovice-Mezouň). Na Chýnice, Kuchař jen silnice.

Veřejná doprava: Autobus 309 Praha, Zličín - Nádraží Radotín a 310 Praha, Zličín - Nučice, Prokopská náves - Rudná, zdravotní středisko (většina ukončena v Nučicích).

Technická infrastruktura:

V obci je dostupnost vody omezená, napojení na vodovod, který má omezenou kapacitu. Koryto Radotínského potoka je částečně očištěné, jeho okolí je částečně průchozí, nádrž severně před Tachlovicemi neudržovaná (bývalé koupaliště z akce Z), na návsi nádrž neudržovaná. ČOV s kapacitou na hraně. Elektrina dostatečná kapacita.

1.2.2 Mezouň

Občanská vybavenost:

Mateřská škola je v místě, základní škola v obci není, spádově Drahelčice školský obvod (dle ročníků), ale primárně Praha a částečně Beroun a Rudná. Dostupnost služeb, zejména zdravotních problematická, vytěžování dostupných kapacit v okolí.

Obec je složena více ze starší opravené zástavby doplněné místy novostavbami, které ale nepřevládají. Náves s obchodem není jasné centrum, není to tak, že by se kolem koncentroval pohyb obyvatel a život. Komunitní setkávání je v obci omezené.

Sportovní a další vybavení obce: sportovní hřiště, dětské hřiště, spolkový život (sport, kulturní akce) obecně omezené, obecní úřad, obchod, hospoda (jako klub).

Co se týče služeb, tak většina občanů dojíždí do Prahy.

Zemědělství v okolí obce, 3 malozemědělci a ZD Mořina. Jílovité půdy, komplikované vsakování, není vlastní tekoucí zdroj vody, záměr vytvoření poldru ve směru na Vysoký Újezd.

Dopravní infrastruktura a vazby:

Cesty a chodníky: Chodníky pouze na obou hlavních silnicích z Nučic, začínají a končí na okraji obce. Jinak ulice bez chodníků, poměrně úzké, venkovského typu, místy zúženy parkujícími auty. Část komunikací v obci nemá pevný povrch.

Propojení na další obce: (Mezouň, Tachlovice): po silnici. Pěší stezky na ulici K Letníku – široká, pohodlná (Nučice-Mezouň) cesta podél Radotínského potoka a ČOV cesta panelová, úzká, místy zarostlá (Nučice-Tachlovice) a nová propojka polní cesty navazující na ulici V Braňce – napojení od obce Tachlovice k polní cestě je bez chodníku, úzká krajnice (Tachlovice-Mezouň). Na Vysoký Újezd silnice i užší polní cesta.

- Veřejná doprava: Autobus 311 Praha, Zličín.

Vysoký Újezd se zhruba před 10 lety významně rozrostl jak územně, tak i počet obyvatel, a to mělo dopad na zvýšení dopravy. Komunikace Vysoký Újezd - Mezouň je tak jako přivaděč na D5 významně zatížena. Když je přetížená D5, tak se vyčerpá i hlavní tah přes Rudnou a řidiči volí objížděné trasy i přes Nučice a dál.

Technická infrastruktura:

Většina obyvatel má vlastní studnu pro užitkovou vodu, zalévání. Větší část obce je napojena na vodovod, pitnou vodu. Povrchová voda: pramen, v nedávné době vybudovaný polder a požární nádrž. Vedení potoka pastvinami směrem k Radotínskému potoku.

1.2.3 Nučice

Občanská vybavenost:

Mateřská a základní škola (1. – 9. ročník), kapacita ZŠ cca 280 míst, moderní areál s přístavbami, jídelnou, zahradou a sportovišti. Kapacita škol je dostatečná. Dostupnost zejména zdravotních služeb problematická, vytěžování dostupných kapacit v okolí.

Obec je v procesu přerodu z vesnice venkovského typu bez chodníků, zarostlých a neudržovaných částí do nově opravených se zámkovou dlažbou atd. Mix novostaveb a opravených domů už téměř převládá, některé ulice jsou kompletně nové, řadové domy atp., část domů zůstává ve stylu první poloviny 20. století. Náves je opravena, služby funkční. Průmyslové oblasti působí relativně upraveně, organizovaně.

Sportovní a další vybavení obce: Hřiště a zázemí u hřiště, park s discgolfem, workout hřiště ve východním parku, napojení na okolní obce cestami pro pěší. Dále je tu několik obchodů a služeb, restaurace 4x, pekárna, pošta / Czech POINT v rámci OÚ, spolkový život. Dříve byl rozvinutý tenis. Procházky – lesopark, discgolf, workout a Vintířova stezka až do Jinočan.

Obec je spádová pro okolí (školství, část služeb), velký podíl dojíždějících za prací do Prahy a Rudné.

V místě je výroba lahůdek, areál tiskárny, sklady, stavební a demoliční firma, stáje a drobné podnikání.

Aktivní komunitní akce (posvícení, dílny, sportovní dny). Těžiště obce je náves.

Dopravní infrastruktura a vazby:

Cesty a chodníky: Od železniční zastávky směr jih na Karlštejnské je chodník a obecně v této části obce na jih od nádraží chodníky jsou. Na západě v ulici U Zastávky je cesta bez chodníku. Podobně i ulice Pražská od hřiště na jih. Chodníky jsou minimalistické. Ulice jsou poměrně úzké, venkovského typu, místy navíc zúženy parkujícími auty.

Propojení na další obce (Mezouň, Tachlovice): Po silnici. Pěší stezky na ulici K Letníku – široká, pohodlná (Nučice-Mezouň) cesta podél Radotínského potoka a ČOV cesta panelová, úzká, místy zarostlá (Nučice-Tachlovice) a nová propojka polní cesty navazující na ulici V Braňce – napojení od obce Tachlovice k polní cestě je bez chodníku, úzká krajnice (Tachlovice-Mezouň).

Veřejná doprava: Dopravní dostupnost dobrá: vlaková stanice na trati Praha – Rudná - Beroun, autobusové linky PID (308, 310, 311) směr Praha Zličín a okolí. Absence přímého spoje jinam než do Prahy.

První řada domů směrem k ZS Tachlovice: Směrem na jih k Mezouni, obchvatu i budoucímu staveništi jsou umístěny zejména novostavby a pozemky s otevřeným výhledem do kraje (podél ulice Tyršova, kde podle stylu domů dříve obec končila. U hřiště pak navazují též novostavby i areál starších domů.

Technická infrastruktura:

Voda a další infrastruktura: Koryto Radotínského potoka je místy zarostlé, nádrž na návsí zrekonstruovaná, udržovaná, vytváří komunitní prostor. Kanalizace tlaková do ČOV Vysoký Újezd. Elektřina kapacitně dostačující, v části obce vedena přes stožáry, záměr je ji vést v zemi.

1.2.4 Slivenec

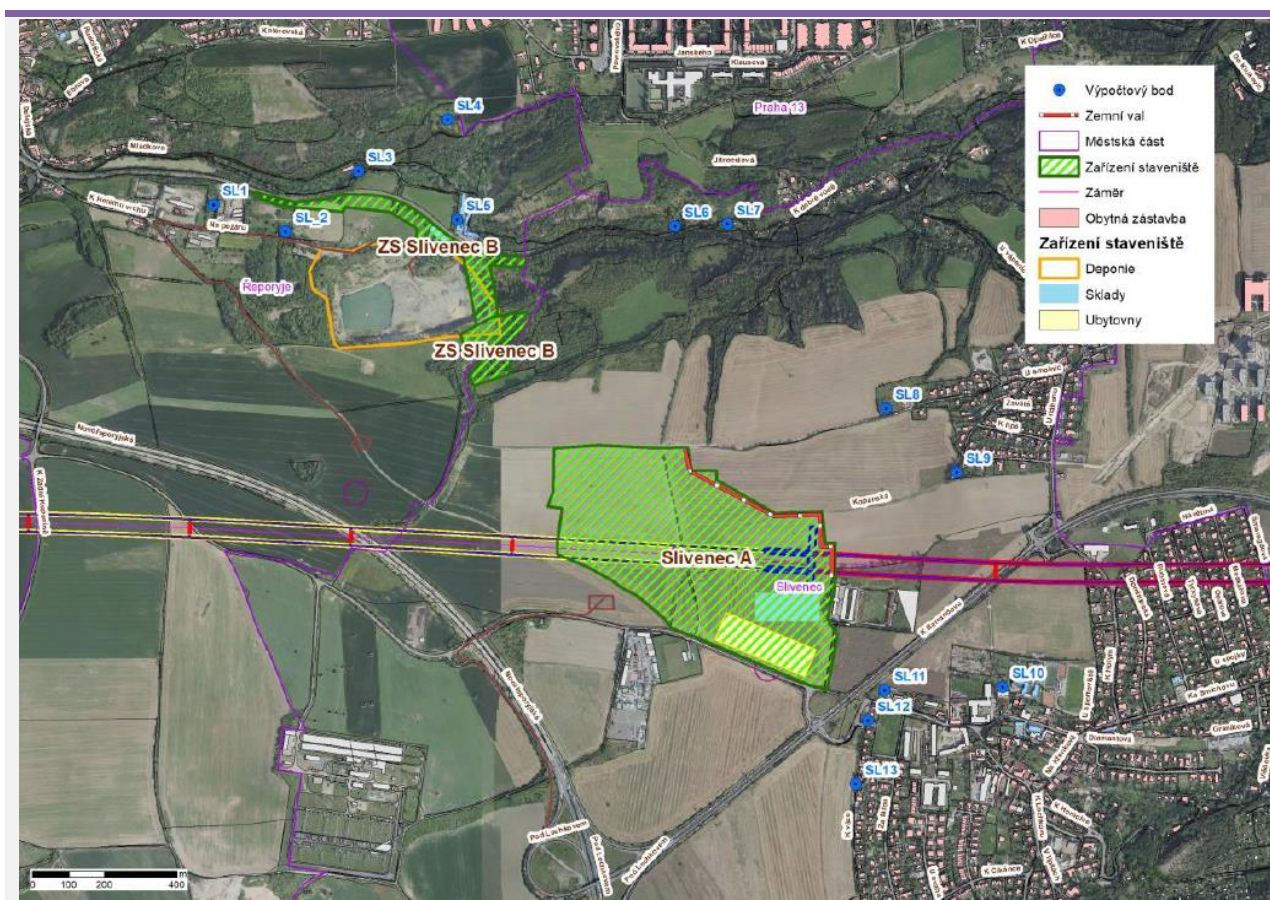
Občanská vybavenost:

Mateřská a základní škola (1. – 9. ročník), kapacita základní školy je 450 žáků. Mateřská škola Ke Smíchovu má kapacitu 112 dětí, MŠ Frančíkova 35 dětí. V místě působí také odloučené pracoviště ZUŠ Na Popelce.

Obec má původně vesnický charakter, dnes kombinace starší zástavby, nové rezidenční výstavby a volnější krajinné struktury. Slivenec i Holyně si částečně zachovávají původní jádra, ale rozvoj obce je výrazně ovlivněn Prahou a tlakem na bydlení. Zdravotní vybavenost je omezená, nachází se tu ordinace praktického lékaře pro děti a dorost, další zdravotní služby jsou dostupná v okolí Slivence. Mezi vybavenost patří zejména úřad MČ, Czech POINT, veřejná knihovna, klub seniorů, Slivenecký klub Švestka, několik restaurací. Maloobchodní vybavenost je kromě menších místních služeb posílena také prodejnou Kaufland Praha-Barrandov při ulici U Náhonu v návaznosti na komunikaci K Barrandovu.

Sportovní a komunitní vybavení: Sportovní areál Slivenec, hřiště u školy, dětská hřiště, fitness park, komunitní a kulturní aktivity kolem knihovny, klubu Švestka, MČ a místních spolků. Připravovaný je polyfunkční dům Slivenec, kterého součástí je kulturní centrum a knihovna s multifunkčním sálem.

Tématem MČ je zejména doplnění veřejné vybavenosti, školských kapacit, komunikací a veřejných prostor.



Obrázek 1.3 – ZS Slivenec, vymezení ploch zájmu

Dopravní infrastruktura a vazby:

Cesty a chodníky: Hlavní komunikace ve Slivenci a Holyni jsou vybaveny chodníky převážně, zejména v návaznosti na zastávky, školu, úřad MČ a další služby. Ulice jsou kombinací starších vesnických profilů a novější rezidenční zástavby. Ve starších a méně významných obytných ulicích je uliční profil užší, místy s omezenou šířkou chodníků nebo parkováním v uličním prostoru.

Propojení na další obce (Lochkov, Malá Chuchle) po silnici. Vazby po silnici jsou hlavně směrem na Barrandov, Holyni, Radotín, Lochkov, Řeporyje a Smíchov. Silniční napojení je dobré díky poloze na okraji Prahy a blízkosti komunikace K Barrandovu. Obcí procházejí cyklotrasy, turistické trasy a naučné stezky, což zajišťuje i rekreační pěší a cyklistické propojení s okolím.

Veřejná doprava je zajištěna autobusy PID, zejména linkami 120, 130 a noční linkou 951 ve směru Slivenec – Barrandov (Chaplinovo náměstí), s návazností na tramvajovou dopravu. Dostupnost MHD je obecně dobrá, hlavně směrem na Barrandov, Smíchov a navazující části Prahy.

Dopravní charakter území: Poloha na okraji Prahy přináší dobrou dostupnost města, ale také tlak na automobilovou dopravu a parkování. Převládá obytná funkce, proto jsou důležitá zejména bezpečná pěší propojení ke škole, školce, zastávkám, sportovnímu areálu a mezi Slivencem a Holyní. V těsné blízkosti plánovaného ZS, končí tramvajovou smyčkou prodloužení tramvajové tratě z Barrandova na Slivenec. Lokalitu nyní obsluhuje zastávka Slivenec s pravidelným spojením do centrální části Prahy.

Technická infrastruktura:

Voda a další infrastruktura: Slivenec je součástí pražského systému technické infrastruktury. V zastavěných částech je zajištěno napojení na vodovod, kanalizaci, elektro a další technickou infrastrukturu.

V rámci technické vybavenosti Slivence byla řešena rekonstrukce hlavních komunikací a doplnění dešťové kanalizace včetně retenčních opatření. Tato opatření přispívají ke zlepšení odvodnění, technického stavu komunikací a uličního prostoru.

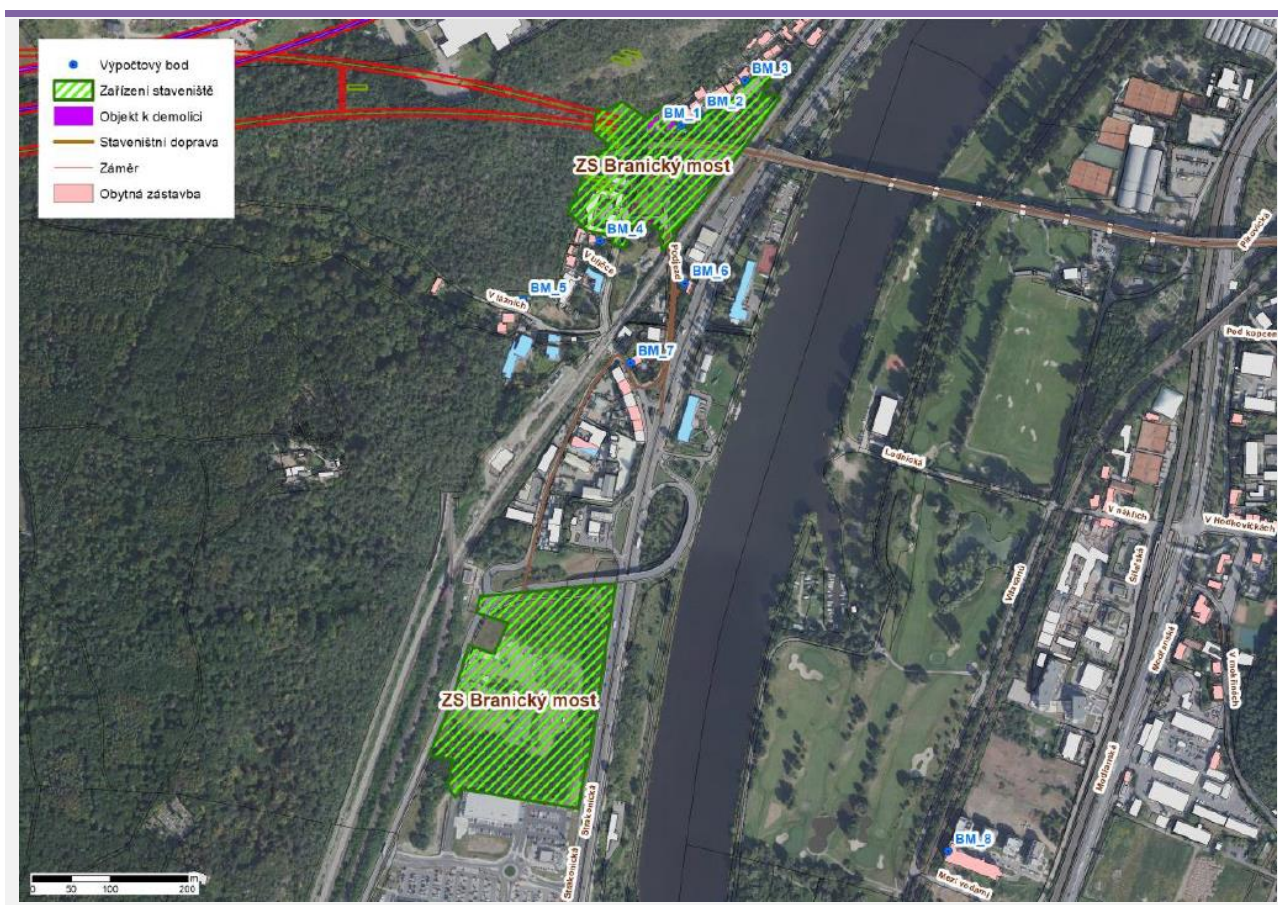
1.2.5 Malá Chuchle

Občanská vybavenost:

Občanská vybavenost je přímo v Malé Chuchli omezená, hlavní služby jsou soustředěny ve Velké Chuchli a dále na Smíchově, Barrandově nebo v Radotíně.

Převládá obytná a rekreační funkce, bez větší koncentrace služeb. Hlavní vybavenost je nutné řešit ve Velké Chuchli, na Smíchově, Barrandově nebo v Radotíně. Rozvoj území je omezen přírodními hodnotami, svažitým terénem a dopravními bariérami.

Významná je historická vazba na bývalé Chuchelské lázně a Mariánský pramen. Území má silný přírodní charakter, zasahují sem Barrandovské skály, Chuchelský háj a přírodní park Radotínsko-Chuchelský háj. V Malé Chuchli se nachází také zoo koutek a dětská hřiště, která posilují rekreační a rodinný charakter území.



Obrázek 1.4 – ZS Branický most, vymezení ploch zájmu

Dopravní infrastruktura a vazby:

Cesty a chodníky: Malá Chuchle leží podél hlavní dopravní osy u Vltavy. Nejvýznamnější komunikací je Strakonická, která zajišťuje rychlé napojení na Smíchov, Lahovice, Radotín, Zbraslav a jižní část Prahy. Vnitřní uliční síť je menšího rozsahu, místy ovlivněná svažitým terénem a bariérou hlavní komunikace.

Propojení na další obce: Hlavní vazby směřují na Smíchov a Smíchovské nádraží, do Velké Chuchle, Radotína, Lahovic, Zbraslavi a na Barrandov. Docházkové a rekreační vazby (pěší a cyklistické) jsou důležité zejména směrem do Chuchelského háje, k zoo koutku, Mariánskému prameni, Barrandovským skalám a podél Vltavy.

Veřejnou dopravu tvoří autobusové linky PID, zejména ve směru Smíchovské nádraží.

Dopravní charakter území: Hlavním charakterem je silná automobilová doprava na Strakonickou, její hluková zátěž a bariérový efekt vůči řece i okolní zástavbě.

Technická infrastruktura:

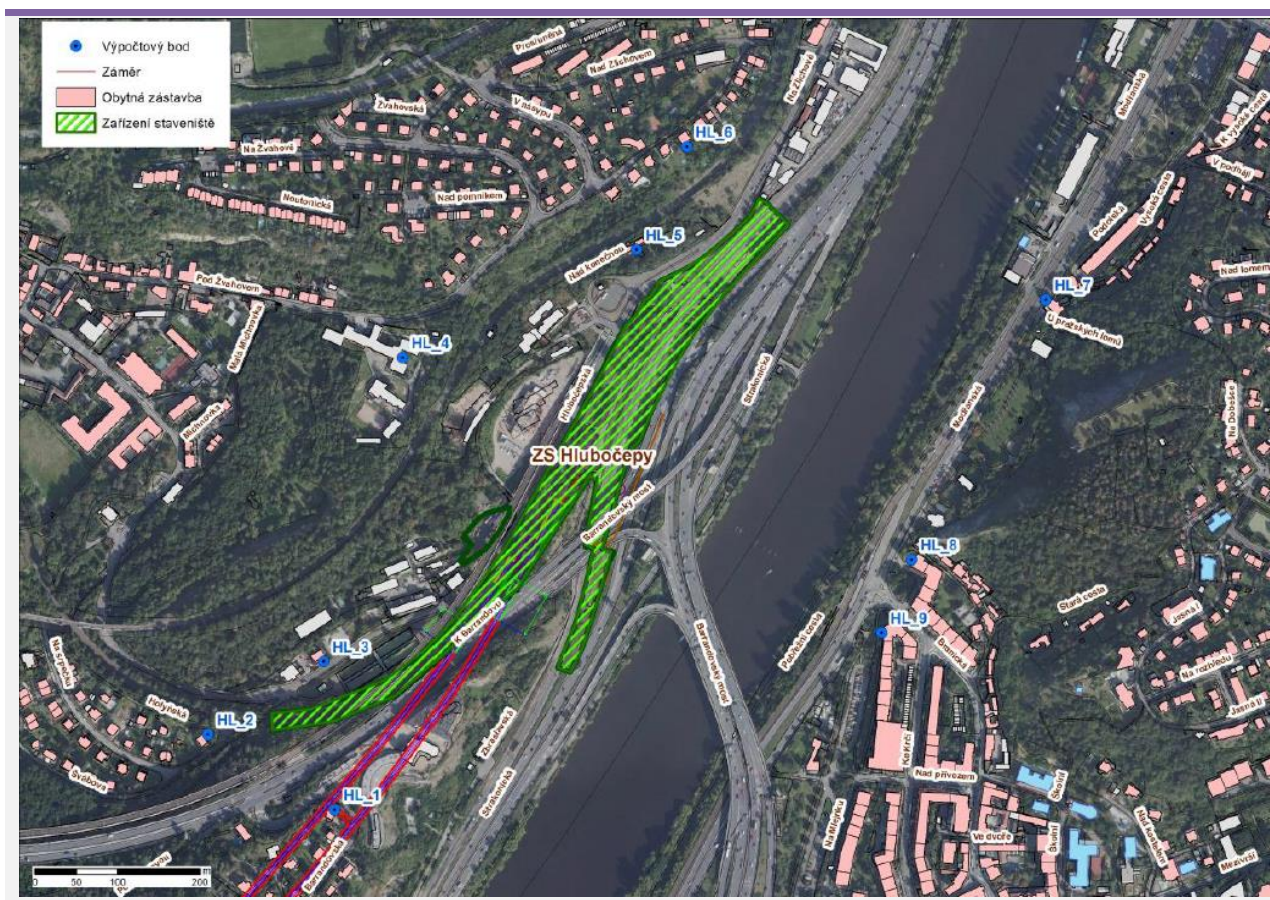
Voda a další infrastruktura je součástí pražského systému. Poloha u Vltavy klade zvýšené nároky na řešení odvodnění a ochranu před povodněmi; případné záměry je proto nutné ověřit kvůli záplavovému území.

1.2.6 Hlubočepy

Občanská vybavenost:

Hlubočepy jsou katastrálním územím MČ Praha 5 s výrazně rozdílným charakterem jednotlivých částí. Staré Hlubočepy a Žvahov mají převážně nižší obytnou zástavbu a omezenější lokální služby, zatímco na Barrandově je soustředěna širší školská, zdravotní, obchodní, kulturní a sportovní vybavenost. Přímo v katastru se nacházejí mimo jiné MŠ Hlubočepská a ZŠ Pod Žvahovem; zdravotní služby poskytuje poliklinika na Barrandově.

Významnou součástí území jsou Prokopské a Dalejské údolí a navazující přírodní a rekreační plochy. V rozvojovém území Nového Barrandova je důležité, aby nová bytová výstavba byla doprovázena školami, sportovišti, veřejnými prostranstvími a komerční vybaveností.



Obrázek 1.5 – ZS Hlubočepy, vymezení ploch zájmu

Dopravní infrastruktura a vazby:

Hlavní silniční vazbu tvoří komunikace K Barrandovu s napojením směrem na Smíchov a Pražský okruh; staré Hlubočepy obsluhují zejména ulice Hlubočepská a Slivenecká. Vnitřní vazby ovlivňuje členitý terén a bariéry železnice a kapacitních silničních komunikací.

Veřejná doprava kombinuje tramvaje na Barrandově s návazností směrem na Smíchov a s prodloužením do Holyně a Slivence, autobusové linky a železniční zastávku Praha-Hlubočepy na lince S6 Praha–Rudná u Prahy–Beroun.

Pro pěší a cyklistickou dopravu jsou významné trasy Prokopským a Dalejským údolím a spojení mezi starými Hlubočepý, Žvahovem a Barrandovem. Členitý terén však omezuje přímá a bezbariérová propojení; citlivé jsou zejména přístupy k zastávkám a rekreačním trasám.

Technická infrastruktura:

Zastavěné části Hlubočep jsou součástí pražských systémů vodovodu, kanalizace, zásobování elektřinou a dalších technických sítí.

Další rozvoj jihozápadního Barrandova je podmíněn zejména dostatečnou kapacitou odkanalizování. Územně plánovací podklady MČ Praha 5 počítají s gravitačními kanalizačními sběrači do Klukovic a s dešťovými retenčními nádržemi; vzhledem ke svažitému terénu a kontaktu s přírodně cenným územím, je důležité také řízené hospodaření se srážkovou vodou.

1.2.7 Svatý Jan pod Skalou

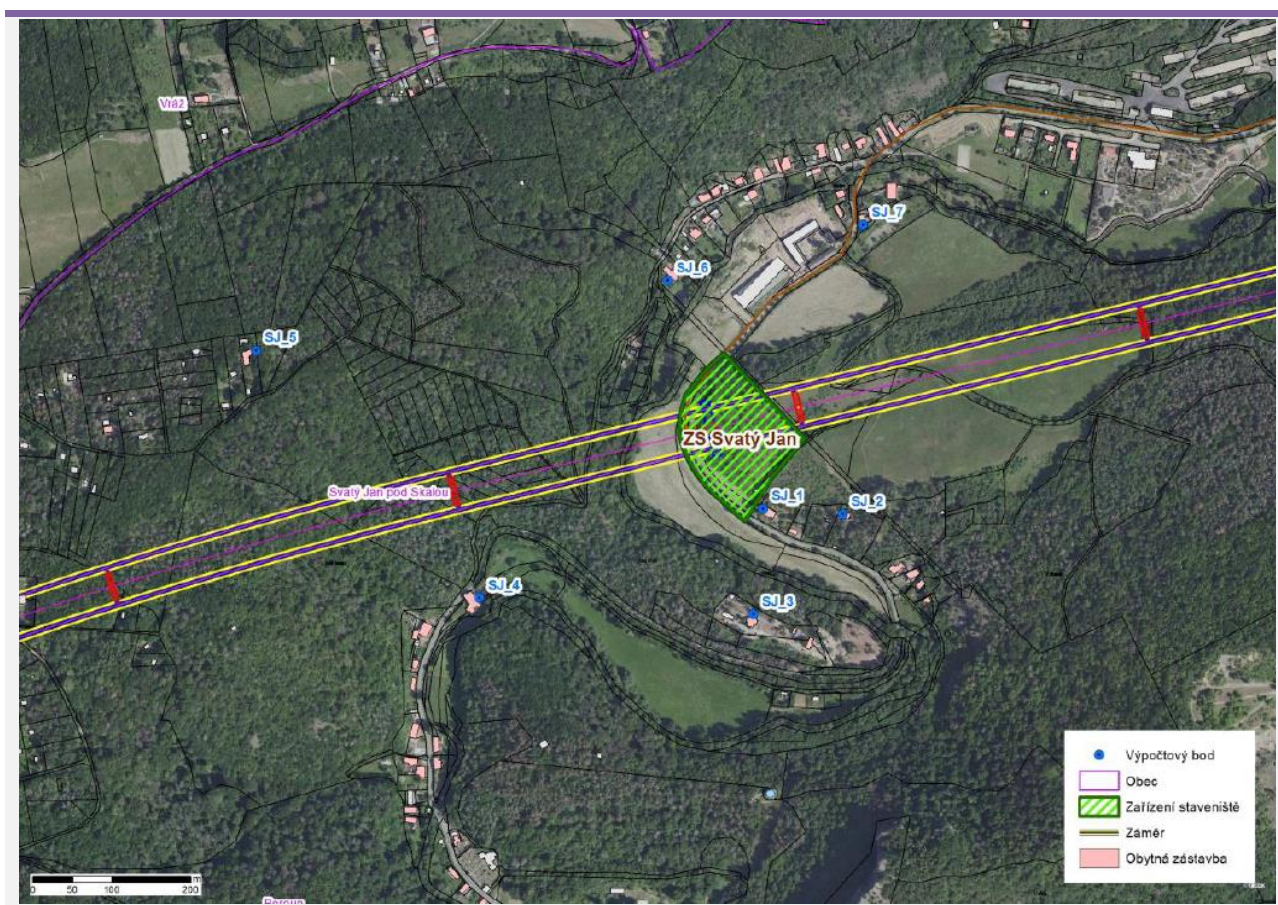
Občanská vybavenost:

Obec tvoří tři místní části: Svatý Jan pod Skalou, Sedlec a Záhrabská. Obec leží necelých 20 km jihozápadně od Prahy, na Berounsku, v CHKO Český kras a v území Národní přírodní rezervace Karlštejn.

Obec má obecní úřad, Czech POINT, informační zpravodaj, infocentrum a restauraci.

Obec má výrazně turistický a památkový charakter. Počet návštěvníků je podle obce mnohonásobně vyšší než počet obyvatel, návštěvníky přitahují přírodní hodnoty, památky a Ivanův pramen. V obci se nachází benediktinský klášter, kostel, jeskyně sv. Ivana, Svatojánské muzeum a další památky. Funguje zde Svatojánská společnost, která se podílí na obnově a ochraně památek, pořádání kulturních a společenských akcí, průvodcovství v kostele a jeskyni sv. Ivana a provozuje Svatojánské muzeum.

Sportovní a další vybavení obce: obec má výrazné rekreační a turistické zázemí. Procházejí tudy turistické trasy, poutní cesty a naučné trasy, např. stezka Vojty Náprstka, Husova cesta, Svatojakubská cesta, Via Czechia a Cesta Česka. V Sedlci se konají nohejbalové a společenské akce, je zde dětské a víceúčelové hřiště. V okolí je Skanzen Solvayovy lomy, který nabízí expozice těžby vápence, lomovou úzkorozchodnou dráhu a sezónní akce.



Obrázek 1.6 – ZS Svatý Jan, vymezení ploch zájmu

Dopravní infrastruktura a vazby:

Cesty a chodníky: Dopravní poloha je navázaná zejména na Beroun, Loděnici, Srbsko, Karlštejn a Prahu. Obec sama doporučuje návštěvníkům preferovat pěší, cyklistickou nebo veřejnou dopravu před autem, protože má málo parkovacích míst a zaparkovaná vozidla zhoršují prostředí v obci. Jinak obecně jsou ulice bez chodníků. Ulice jsou poměrně úzké, venkovského typu.

Propojení na další obce: pěší a turistické vazby jsou významné, zejména směrem na Beroun, Srbsko, Karlštejn, Loděnici, Vráž a okolí Českého krasu. Obec je zapojená do širší sítě turistických a poutních tras. Příjezd autem je možný přes exit 10 Loděnice na dálnici D5 Praha – Plzeň.

Veřejná doprava: do obce jezdí autobusová linka č. 825, a to ze směru od Loděnice nebo od Berouna. Další vazba na Prahu je možná přes autobusové linky Praha–Beroun, například na zastávku Vráž – rozcestí k železniční stanici, odkud je pěší návaznost po turistických trasách. Nejbližší železniční stanice jsou Beroun, Srbsko, Karlštejn, Vráž u Berouna a Loděnice.

Technická infrastruktura:

Voda a další infrastruktura: je řešena rozdílně podle jednotlivých místních částí. Vodovod je vybudován v části Sedlec a v současnosti probíhá jeho rozšíření do Svatého Jana pod Skalou, včetně zvětšení vodojemu a výstavby hlavního vodovodního řadu. Místní část Záhrabská je podle dostupných informací zásobována převážně z vlastních zdrojů vody. Kanalizace není v obci plošně vybudována. Obec je plynofikována s výjimkou místní části Záhrabská.

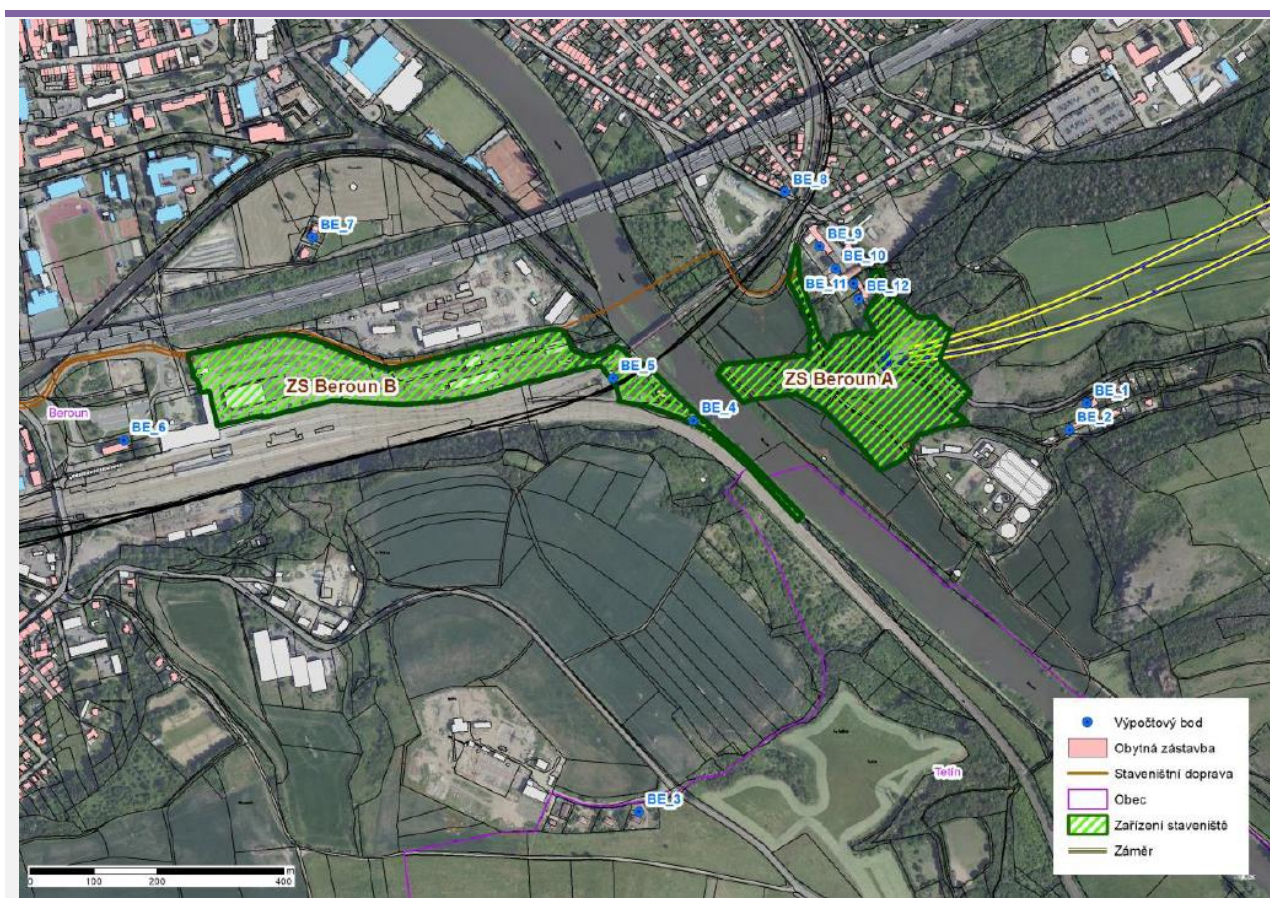
1.2.8 Beroun

Občanská vybavenost:

Občanská vybavenost je ve srovnání s menšími obcemi v řešeném území výrazně širší. Ve městě jsou mateřské a základní školy, střední školy, zdravotnické služby, nemocnice, městský úřad, pošta, kulturní zařízení, sportovní areály, obchody, služby a další vybavenost regionálního významu. Město tak plní nejen obytnou, ale také správní, pracovní, školskou, zdravotní, obchodní a dopravní funkci pro okolní obce.

Město je složeno z historického centra, navazující městské zástavby, sídlišť, vilových a rodinných domů, výrobních a skladových ploch a dopravních koridorů. V okolí železniční stanice a podél hlavních komunikací se více uplatňuje dopravní, technická a provozní funkce území. Z hlediska charakteru území se Beroun od ostatních sledovaných obcí výrazně liší. Nejde o menší venkovské nebo příměstské sídlo, ale o město s vlastní dopravní, technickou a občanskou infrastrukturou.

Plochy zařízení staveniště Beroun jsou situovány především ve vazbě na železniční stanici, portálovou oblast a řeku Berouнку. Nejde tedy o lokalitu přímo uvnitř hlavních obytných souborů města, ale o území s významnými dopravními a technickými vazbami. Vzhledem k městskému charakteru je možné očekávat vyšší odolnost území z hlediska dostupnosti služeb a pracovních kapacit než u menších obcí.



Obrázek 1.7 – ZS Beroun, vymezení ploch zájmu

Dopravní infrastruktura a vazby:

Cesty a chodníky: Beroun má městskou uliční síť s chodníky, přechody, křižovatkami s výrazným pohybem pěších v okolí centra, škol, služeb a železniční stanice. V okolí dopravních koridorů a průmyslovějších částí města je pěší prostředí méně komfortní a je více ovlivněné automobilovou a železniční dopravou.

Propojení na další obce: hlavní vazby směřují na Králův Dvůr, Zdice, Karlštejn, Srbsko, Loděnici, Svatý Jan pod Skalou a dále na Prahu a Plzeň. Beroun je zároveň důležitým výchozím bodem do území Českého krasu, a to pro každodenní i rekreační dopravu.

Veřejná doprava: město je významný železniční a autobusový uzel. Železniční stanice zajišťuje vazby zejména na Prahu, Plzeň, Zdice, Hořovice a návazné tratě v regionu. Autobusová doprava zajišťuje obsluhu okolních obcí a vazby na město.

Technická infrastruktura:

Voda a další infrastruktura: Beroun má městský systém technické infrastruktury. V zastavěných částech je zajištěno napojení na vodovod, kanalizaci, elektřinu, plyn a další sítě. Pro zařízení staveniště bude důležité ověřit konkrétní kapacity napojení, ochranu stávajících sítí a koordinaci se správcí infrastruktury.

2 STRUČNÝ POPIS VÝSTAVBY BEROUNSKÉHO TUNELU

Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun je koncipována jako nová železniční infrastruktura s rozhodujícím podílem podzemního vedení. Hlavním stavebním prvkem je soustava tunelových objektů mezi pražským a berounským železničním uzlem, doplněná o portály, technologické šachty, napájecí a zabezpečovací zařízení, odvodnění, přístupové komunikace a další provozní objekty. Vzhledem k tomu, že většina trasy je vedena pod terénem, trvalé zásahy na povrchu se soustředí především do portálových oblastí, do míst nadzemních technologických objektů a do navazujících úprav železniční infrastruktury.

Pro socioekonomické hodnocení je rozhodující rozdíl mezi fází výstavby a cílovým provozním stavem. Během výstavby budou v území působit dočasná zařízení stavenišť, dopravní a logistické trasy, pracovní síly, sklady, deponie, technologické provozy a zvýšené nároky na koordinaci s obcemi. Po dokončení stavby zůstanou v území jen trvalé technologické nadzemní objekty nutné pro provoz a bezpečnost tunelu a většina dočasných ploch bude odstraněna nebo rekultivována.

Stavba bude probíhat jako soubor navazujících a částečně souběžných činností. Nejde o jednoduchý liniový postup z jednoho konce trasy, ale o koordinovaný systém několika aktivních pracovišť. Zásadní význam budou mít lokality Hlubočepy, Branický most a Malá Chuchle, Slivenec, Tachlovice, Svatý Jan pod Skalou a Beroun. Nejvyšší logistickou a pracovní koncentraci lze očekávat ve Slivenci a v Tachlovicích, které budou fungovat jako hlavní nástupní a obslužné body pro ražbu a pro nakládání s vytěženým materiálem.

Druh stavby	Nová železniční trať s rozhodujícím podílem tunelového vedení mezi Prahou-Smíchovem a Berounem
Povrchové projevy	Portály, technologické šachty, provozní a energetické objekty, přístupové komunikace a úpravy kolejíšť v návaznosti na pražský a berounský železniční uzel
Dočasné projevy výstavby	Zařízení stavenišť, manipulační plochy, sklady, deponie, dopravní trasy, dočasné kanceláře a provozní zázemí
Hlavní logistické lokality	Slivenec a Tachlovice, doplněné o Hlubočepy, Branický most / Malou Chuchli, Svatý Jan pod Skalou a Beroun
Hlavní socioekonomická témata	Doprava, bezpečnost, pracovní síly, ubytování a služby, veřejná infrastruktura, kvalita života, komunikace s obcemi a rekultivace ploch po výstavbě

Tabulka 2.1 – Základní charakteristika stavby

2.1 Základní koncepce výstavby

2.1.1 Vedení stavby a hlavní pracovní uzly

Stavba propojuje železniční prostor Prahy-Smíchova s berounským železničním uzlem. V pražské části se váže na rozplet tratí v Hlubočepích a v Malé Chuchli na odbočnou větev směrem k Branickému mostu. V příměstské a středočeské části jsou rozhodující především Slivenec a Tachlovice, kde se soustředí významná část technologického zázemí. Západní zakončení stavby tvoří portálové oblasti a úpravy v návaznosti na ŽST Beroun.

Povrchový vliv nebude rovnoměrný podél celé trasy. Většina tunelového vedení bude v hloubce pod terénem a na povrchu se projeví jen prostřednictvím vybraných objektů. Největší dočasné zábory budou

spojeny s hlavními zařízeními staveniště. Právě tato dočasná zátěž bude z pohledu dotčených obcí často významnější než trvalý provozní stav.

2.1.2 Rozlišení dočasných a trvalých účinků

Dočasné účinky jsou spojeny s výstavbou. Patří mezi ně pohyb pracovníků a stavební techniky, doprava materiálu, manipulace s rubaninou, provoz deponií, hluk, prašnost, dočasné zábory půdy, případná omezení na komunikacích a zvýšené nároky na bezpečnost. Tyto jevy budou časově omezené, ale v některých lokalitách mohou působit po řadu let a bude nutné je řídit pomocí organizačních, dopravních a technických opatření.

Trvalé účinky budou plošně omezenější. Po ukončení výstavby zůstanou portály, technologické objekty, napájecí a transformační zařízení, přístupové objekty, čerpací a odvodňovací systémy, provozní komunikace a doprovodné vegetační úpravy. V krajině a sídlech tak zůstane jen část prvků, které budou během výstavby viditelné a prostorově náročné.

2.2 Popis procesu výstavby včetně časových horizontů

2.2.1 Přípravné práce a zřízení staveniště

Úvodní etapa bude zahrnovat přípravu území, zajištění dočasných a trvalých záborů, vytyčení stavby, kácení a ochranu zeleně, skryvku ornice, zřízení přístupových tras, oplocení a zabezpečení staveniště. Součástí přípravy bude také napojení na vodu, elektrickou energii, odvodnění a odkanalizování, zřízení provizorních ploch pro skladování a manipulaci a instalace dočasných kancelářských, sociálních a provozních objektů.

Tato etapa je zvláště důležitá v lokalitách Slivenec a Tachlovice. Před zahájením hlavních ražeb musí být připraveny plochy pro manipulaci s materiálem, příjem segmentů, provoz technologie TBM (Tunnel Boring Machine - tunelovací razicí stroj), nakládání s rubaninou, vodní hospodářství, strojní zařízení, obslužné komunikace a bezpečný pohyb pracovníků. V městských lokalitách bude vedle technické přípravy významná i koordinace s existujícím provozem a s pohybem obyvatel.

2.2.2 Portály, šachty a přístupové objekty

Po přípravě území budou následovat práce na technologických šachtách, portálových úsecích, a přístupových objektech. Tyto prvky zajišťují přístup do podzemí, budoucí provozní obsluhu, zásahy složek integrovaného záchranného systému, větrání, napájení, odvodnění a instalaci technologií. V průběhu výstavby budou zároveň sloužit jako nástupní místa pro stavební činnosti a jako rozhraní mezi podzemní a povrchovou částí stavby.

Portálové oblasti budou mít rozdílný charakter podle polohy. Hlubočepy a oblast Branického mostu se nacházejí v městském a dopravně zatíženém prostředí, kde je důležitá koordinace s pěšími trasami, cyklistickými vazbami, stávajícími tratěmi a komunikacemi. Berounská část bude spojena s napojením na

železniční stanici, mostními objekty a úpravami kolejíště. Svatý Jan pod Skalou bude významný zejména technologií čerpání v nejnižší části tunelu.

2.2.3 Ražba hlavních tunelových úseků

Nejnáročnější fází bude vlastní ražba. Pro dlouhé tunelové úseky se uvažuje s kontinuální ražbou pomocí metody TBM, doplněnou o konvenční ražbu metodou NRTM (nová rakouská tunelovací metoda) tam, kde to vyžadují geologické, prostorové nebo technologické podmínky. Kombinace těchto metod umožní přizpůsobit postup rozdílným částem trasy a zároveň udržet potřebnou efektivitu výstavby.

Strategie ražby 2+1+1 TBM znamená, že se nebude razit pouze z jedné strany. Dva stroje mají postupovat z Tachlovic směrem k Berounu, jeden stroj ze Slivence směrem k Tachlovicím a po návratu má pokračovat znovu ze Slivence směrem k Tachlovicím. Tím vznikne souběh několika čeleb a vysoká potřeba koordinace zásobování, odvozu rubaniny, servisu technologií, větrání a odvodnění.

Ražba je z hlediska obcí důležitá nejen kvůli délce trvání, ale i kvůli návazným povrchovým procesům. Podzemní postup se promítne do provozu na hlavních zařízeních staveniště, do intenzity dopravy, do pracovní směnnosti, do nakládání s rubaninou a do potřeby nepřetržitého technického zázemí. Pro řízení dopadů bude klíčové, aby povrchové procesy byly odděleny od obytných částí a aby byla co nejvíce využita železniční doprava případně dopravníky a minimalizována doprava automobilová.

2.2.4 Rubanina, segmenty a staveništní logistika

Celkový objem výrubu je uvažován přibližně 5,7 mil. m³, tedy zhruba 14,9 mil. tun. V prostoru Tachlovic připadá na výrub přibližně 2,6 mil. m³ a v prostoru Slivence přibližně 3,0 mil. m³. Takové množství materiálu je určující pro organizaci dopravy, velikost deponií, kapacitu nakládky a bezpečnost v okolí stavenišť.

Základní logistický princip spočívá ve využití železniční dopravy a ve snaze omezit přímé zatížení obcí těžkou silniční dopravou. V prostoru ZS Tachlovice jsou zvažovány dopravníky a ukládání vyrubaného materiálu primárně do vybraných okolních lomů nebo dočasně na deponii. Ve Slivenci je významná vazba na lom Požáry a železniční nákladiště Požáry s odvozem směrem na Rudnou.

Součástí výstavby bude také zásobování stavby segmenty ostění, technologickým materiálem, betonem, výztuží, palivy, náhradními díly a provozními kapalinami. Pro Tachlovice je uvažován návoz segmentů vlakem (2 vlaky po 11 vozech za den). Pro Slivenec se počítá s návozem segmentů automobilovou dopravou po dálnici D5, v rozsahu přibližně 24 automobilů s návěsem během dne. Skutečná intenzita zásobování bude záviset na tempu ražby, výrobní kapacitě segmentů a organizaci směn.

Lokalita / téma	Uvažovaný rozsah	Způsob logistického řešení	Hodnocení dopadů
Celkový výrub	cca 5,7 mil. m ³ / cca 14,9 mil. tun	Kombinace železničního odvozu, dopravníků a lokálního ukládání podle lokality	Rozhodující parametr pro dopravu, hluk, prašnost a kapacitu stavenišť.
ZS Tachlovice	cca 2,6 mil. m ³ / cca 6,7 mil. tun	Odvoz dopravníky a vybrané deponie / lomy	Klíčová lokalita z hlediska dopadů na Tachlovice, Nučice a Mezouň.
ZS Slivenec	cca 3,0 mil. m ³ / cca 7,8 mil. tun	Vazba na lom Požáry a železniční odvoz z nákladiště Požáry směrem na Rudnou	Klíčová lokalita v pražské a příměstské části stavby.

Lokalita / téma	Uvažovaný rozsah	Způsob logistického řešení	Hodnocení dopadů
Segmenty pro Tachlovice	cca 85 segmentů denně	Návoz vlakem z výroby Králův Dvůr přes Beroun do Tachlovic	Železniční řešení omezuje silniční zátěž.
Segmenty pro Slivenec	cca 45 segmentů denně	Silniční návoz po D5, přibližně 24 souprav s návěsem denně	Důležité pro posouzení vazby na dálniční a místní komunikace.

Tabulka 2.2 – Základní bilance výrubu a hlavní logistické vazby

2.2.5 Zkušební provoz a uvádění do provozu

Organizace výstavby připouští, že jednotlivé dokončené části mohou být před dokončením celku ve zkušebním provozu podle požadavků drážní legislativy a po provedení technickobezpečnostních zkoušek. Současně se uvádí, že novostavba jako celek neuvažuje s předčasným užíváním ani s postupným uváděním do provozu ve smyslu samostatného zprovoznění dílčích částí.

2.2.6 Časové horizonty

Realizace Berounského tunelu bude probíhat po dobu několika let, přičemž nejdelší časový horizont se vztahuje k hlavním staveništním základnám Slivenec a Králův Dvůr, u nichž je uvažován provoz po dobu 9 let. Staveniště Tachlovice je uvažováno jako dlouhodobé zařízení s provozem 8 let. Ostatní staveniště mají kratší předpokládanou dobu provozu, a to přibližně 3 roky v Hlubočepích, 2 roky u Branického mostu a v Berouně a několik měsíců u Svatého Jana. Jednotlivé práce nebudou probíhat striktně za sebou, ale ve vzájemném souběhu.

2.3 Zařízení staveniště, rozmístění, popis

Zařízení staveniště jsou navržena v návaznosti na portály, šachty a hlavní logistické uzly. Největší zatížení je soustředěno do Slivence a Tachlovic, které slouží jako hlavní nástupní místa pro ražby a manipulaci s výrubem. Další plochy jsou umístěny u portálů v Hlubočepích, v oblasti Branického mostu/Malé Chuchle, v Berouně, u technologické šachty Svatý Jan a u výroby segmentů v Králově Dvoře.

Plochy ZS budou po dobu výstavby oploceny, zpevněny štěrkem nebo panely a vybaveny podle potřeb dodavatele stavby. U hlavních stavenišť se předpokládají manipulační plochy, sklady, kolejiště, deponie ornice, dočasné deponie rubaniny, vodní hospodářství, provozní zázemí, kanceláře, betonárky, portálové jeřáby, separační zařízení a další technologické vybavení. U menších ZS jde především o zázemí pro portálové práce, práce na nadzemních technologických objektech, mostní objekty nebo servisní šachty.

Lokalita ZS	Plocha	Funkce a charakteristika
Hlubočepy	4,49 ha	Portálová oblast a související mostní, kolejové, zabezpečovací a sdělovací úpravy. Nepředpokládá se zde výroba. Doprava má být kombinací staveništní obsluhy a železničního napojení.
Branický most / Malá Chuchle	2,93 ha	Zázemí pro portál a napojení odbočné trati, související mostní a komunikační úpravy. Lokalita je citlivá vzhledem k obytné zástavbě a veřejným trasám v okolí.
Slivenec A	33,17 ha	Jedno z hlavních nástupních míst pro TBM/NRTM. Slouží pro přístup k razicím strojům, jejich zásobování, servis a manipulaci s rubaninou.

Lokalita ZS	Plocha	Funkce a charakteristika
Slivenec B	5,93 ha	Nakládková část staveniště Slivenec, navázaná na odvoz rubaniny po železnici směrem na Rudnou a na ukládání části rubaniny v lomu Požáry.
Tachlovice	101,39 ha	Největší hlavní zařízení staveniště. Předpokládá se zde intenzivní pohyb techniky, přístup k TBM, zásobování, servis, manipulace s rubaninou a napojení na železniční infrastrukturu a dopravníky.
Svatý Jan pod Skalou	0,78 ha	Menší ZS pro vybudování šachty a technologického objektu odvodnění tunelu. Po dokončení zde zůstane trvalý objekt pro čerpání vod z nejnižší části tunelu.
Beroun A - portály	5,27 ha	Zázemí pro portály, most přes Berounku a montáž/vysouvání mostní konstrukce. Nepředpokládá se zde výroba mimo montážní činnosti.
Beroun B - ŽST	5,72 ha	Odstavné a skladové zázemí pro práce v ŽST Beroun a pro napojení tunelového komplexu na karlístejském zhlaví.
Králův Dvůr - výroba tybinků	10,52 ha	Výroba a skladování tunelových segmentů, včetně souvisejícího nakládání a přepravy na hlavní staveniště.

Tabulka 2.3 – Přehled hlavních zařízení staveniště

Předpokládá se realizace oplocení a oddělení ploch staveniště od veřejného prostoru, opatření proti prašnosti, dočasná protihluková opatření v hlavních lokalitách a náhradní výsadbu. U Tachlovic a Slivence budou vegetační pásy a protihlukové valy, u Tachlovic výšky 4 až 5 m a u Slivence přibližně 4 m. Plochy dočasných záborů mají být po ukončení využívání uvolněny, technicky upraveny a rekultivovány.

Tachlovice představují jedno z nejvýznamnějších zařízení staveniště celé stavby. Plocha je navržena jako rozsáhlý logistický a technologický areál pro ražbu, manipulaci s rubaninou, vykládku segmentů, provoz vlečky, sklady, strojní zařízení, vodní hospodářství, kanceláře a provozní zázemí. Význam lokality vyplývá z její polohy ve střední části trasy a z uvažovaného postupu ražby směrem k Berounu.

V Tachlovicích bude nutné řešit oddělení stavebního provozu od obytné zástavby a od běžného života obce. Důležitá bude organizace vjezdů, obsluha železniční vlečky, režim nakládky rubaniny, provoz deponií, prašnost, akustická opatření, bezpečnost na přístupových trasách a komunikace s okolními obcemi. Vzhledem k dlouhodobému charakteru zařízení staveniště bude významná i kvalita dočasného uspořádání, nikoli jen výsledná rekultivace.

U hlavních zařízení staveniště bude nutné uplatnit soubor technických a organizačních opatření. Pro omezení hluku se počítá s protihlukovými valy nebo stěnami tam, kde je staveništní provoz dlouhodobý a blízký chráněné zástavbě. Pro omezení prašnosti budou důležitá opatření na deponiích, údržba komunikací, skrápění, čištění vozidel, ozelenění orničních deponií a vegetační pásy na hranách stavenišť. Pro dopravní bezpečnost bude nutné jasné vedení návozdových tras, oddělení staveništní dopravy od pěších a koordinace s obcemi.

Vodní hospodářství bude řešit technologickou vodu, srážkové vody, šedé vody z ražby a vody z drenážních systémů. Předpokládá se využívání retenčních a akumulačních nádrží, přečištění nebo opětovné využívání technologické vody a kontrolované odvádění vod. Významné bude průběžné sledování kvality a množství vod, zejména v citlivých lokalitách a v návaznosti na hydrogeologický průzkum.

Oblast	Příklad opatření	Význam pro dotčené území
Hluk	Protihlukové valy a stěny, vhodné umístění hlučných technologií, režim provozu a kontrola zdrojů hluku.	Snižuje zatížení chráněné zástavby, zejména u dlouhodobých zařízení stavenišť.
Prašnost a ovzduší	Skrápění, čištění komunikací, zakrývání a ozelenění deponií, vegetační pásy, omezení zbytečných pojezdů.	Omezuje vnos prachu do obcí a zlepšuje vnímanou kvalitu prostředí.
Doprava	Preference železniční dopravy pro rubaninu a segmenty, vymezení tras, bezpečnostní opatření v obcích.	Omezuje zatížení místních komunikací a rizika pro chodce a cyklisty.
Voda	Retenční a akumulační nádrže, čištění technologických vod, monitoring povrchových a podzemních vod.	Snižuje riziko negativního ovlivnění vodního režimu a vodních zdrojů.
Krajina a zeleň	Náhradní výsadby, vegetační clony, rekultivace dočasných záborů, péče o založenou zeleň.	Pomáhá začlenit trvalé objekty a obnovit funkce dočasně dotčených ploch.
Komunikace s obcemi	Pravidelné informování, kontaktní místo, koordinace směn a dopravních omezení, evidence podnětů.	Snižuje nejistotu obyvatel a umožňuje rychlejší řešení lokálních problémů.

Tabulka 2.4 – Přehled hlavních opatření ke zmírnění dopadů výstavby

2.4 Předpokládané rozmístění pracovních sil v průběhu výstavby

2.4.1 Charakter pracovních kapacit

Pracovní síla nebude v průběhu výstavby stálá ani rovnoměrně rozmístěná. Počet pracovníků se bude měnit podle fáze výstavby, počtu aktivních ražebních čelb, rozsahu montáží, technologického vybavení, dokončovacích prací a rozsahu souběžných povrchových objektů. Největší koncentrace se očekává v období aktivních ražeb, kdy je nutné zajišťovat nepřetržitý nebo vícesměnný provoz.

Pracovní model zahrnuje administrativní, technické a stavební profese. Vedle pracovníků na čelbách a v podzemí jde o obsluhu povrchových technologií, logistiku, strojní a elektro údržbu, vodní hospodářství, bezpečnost práce, monitoring, geotechniku, řízení kvality, dopravu, sklady, ostrahu, administrativu a řízení stavby. Dopady na obce proto nelze spojovat pouze s počtem dělníků v podzemí, ale s celým provozem stavby.

Odhad pracovníků je v příložené tabulce zpracován pro předpoklad, že ražby tunelů a přípravy portálových oblastí probíhají souběžně. Jde tedy o model možného maximálního zatížení území pracovní silou, nikoli o trvalý každodenní stav po celou dobu výstavby.

Zařízení stanoviště	Počet pracovníků na směnu	Počet pracovníků během dne	Pracovní činnosti
Administrativní pracovníci bez ukotvení lokality			
Administrativa	51	55	Řízení projektu, správa stavby, technický dozor, BOZP, monitoring, životní prostředí a další administrativní funkce.
Stavba	0	0	
	51	55	
ZS Beroun - Výrobní tybinků			
Administrativa	6	9	Řízení závodu, kvalita, laboratoř, výroba výztuže, obsluha výroby, řidiči a nakládka na železnici.
Stavba	25	64	
	31	73	
ZS Beroun			
Administrativa	9	11	Portál Beroun, Svatý Jan v části řízení, estakáda přes Berounku a příprava portálové oblasti.
Stavba	16	32	

Zařízení stanoviště	Počet pracovníků na směnu	Počet pracovníků během dne	Pracovní činnosti
	25	43	
ZS Svatý Jan			
Administrativa	0	0	Stavba šachty a nadzemního technologického objektu.
Stavba	8	16	
	8	16	
ZS Tachlovice			
Administrativa	22	47	Hlavní stavbyvedoucí a směnové řízení, geologie, monitoring, TBM/NRTM, logistika, mechanici, jeřábníci, betonárka, ukládka rubaniny v lomu Holý Vrch a pomocné provozy.
Stavba	66	228	
	88	275	
ZS Slivenec			
Administrativa	22	47	Nejvyšší jednotlivý podíl pracovníků, TBM/NRTM, logistika, mechanici, jeřábníci, betonárka, povrchové provozy, nadzemní technologický objekt a ukládka rubaniny v lomu Požáry.
Stavba	86	294	
	108	341	
ZS Chuchle			
Administrativa	0	0	Příprava portálové oblasti, mostní a komunikační úpravy.
Stavba	15	30	
	15	30	
ZS Hlubočepy			
Administrativa	9	11	Řízení pražských portálů, monitoring, příprava portálové oblasti, mostní objekty a komunikace, přeložky sítí.
Stavba	23	46	
	32	57	

Tabulka 2.5 – Rozmístění pracovníků

Nejvyšší hodnoty se vážou na staveniště Slivenec a Tachlovice. Jde o logický důsledek jejich role jako hlavních ražebních a logistických základů. V těchto lokalitách je proto nutné zaměřit se nejen na počet pracovníků, ale také na směnnost, příjezdy a odjezdy, parkování, možnost svozové dopravy, ubytování, stravování a dopady na bezpečnost a vnímaný veřejný pořádek.

2.4.2 Dopady pracovní síly na území

Přítomnost pracovníků bude vytvářet přímé a nepřímé nároky. Přímé nároky zahrnují dopravu na směny, parkování, vstupní režim na staveniště, šatny, sociální zázemí, stravování, ochranné pomůcky, bezpečnostní školení a zdravotní zabezpečení. Nepřímé nároky se mohou projevit v poptávce po ubytování, využívání místních obchodů a služeb, zdravotní péči, veřejné dopravě nebo volnočasových možnostech.

Z pohledu obcí je důležitá zejména časová koncentrace směn. Krátkodobé špičky při příjezdu a odjezdu pracovníků mohou být pro dopravu a vnímanou bezpečnost významnější než průměrný denní počet osob. Pro minimalizaci dopadů je vhodné pracovat se svozovou dopravou, koordinací směn, vymezeným parkováním mimo obytné ulice, jasnými pravidly pro ubytování a průběžnou komunikací mezi zhotovitelem a obcemi.

U dočasně ubytovaných pracovníků je nutné řešit nejen kapacitu ubytování, ale také jeho lokalizaci a návaznost na dopravu. Rozptýlené a nekontrolované ubytování může zvyšovat tlak na obce, zatímco

koordinované ubytování s řízenou dopravou na stavenišťe umožní lépe předcházet konfliktům s místními obyvateli. Tato otázka bude podstatná zejména v okolí Tachlovic, Slivence a Berouna.

2.5 Stav po dokončení výstavby

2.5.1 Likvidace dočasných zařízení a rekultivace

Po dokončení hlavních stavebních prací budou dočasná zařízení stavenišťe postupně likvidována. Odstraní se provizorní kanceláře, šatny, sklady, technologická zařízení, dočasné komunikace a zpevněné plochy, které nebudou mít trvalou funkci. Následovat bude technická rekultivace, úprava terénu, obnova odvodnění a příprava ploch pro vegetační nebo zemědělské využití.

Rekultivace bude mít zásadní význam zejména u rozsáhlých záborů ve Slivenci a Tachlovicích. Cílem bude odstranit stopu dočasného stavenišťního provozu v maximálním možném rozsahu, obnovit půdní a krajinné funkce a stabilizovat území po několikaletém zatížení. V zemědělských plochách bude důležité správné nakládání s ornici a obnovení půdních vlastností.

2.5.2 Trvalé objekty v území

Po dokončení stavby zůstanou v území portály, technologické a čerpací objekty, napájecí a transformační zařízení, přístupové komunikace pro obsluhu a složky integrovaného záchranného systému, odvodňovací objekty a související bezpečnostní a provozní prvky. Tyto objekty budou plošně výrazně menší než zařízení stavenišťe, ale budou trvalou součástí území.

V městských částech bude důležité navázání trvalých objektů na veřejný prostor, dopravní infrastrukturu a pěší a cyklistické vazby. Ve venkovských a příměstských lokalitách bude rozhodující začlenění do krajiny, vegetační clony a minimalizace vizuálních a provozních rušivých vlivů.

Lokalita	Hlavní změna po dokončení	Plochy a objekty, které zůstanou	Další opatření po ukončení výstavby
Hlubočepy	Ukončení dočasných městských stavebních omezení.	Portálové a železniční objekty, úpravy navazující infrastruktury.	Obnova pěších a cyklistických vazeb a začlenění do městského prostředí.
Malá Chuchle / Branický most	Ukončení dočasného stavenišťního provozu u odbočné větve.	Trvalé železniční objekty a přístupové prvky. Nadzemní částečně zapuštěný technologický objekt.	Bezpečnost veřejného prostoru a návaznost na místní komunikace.
Slivenec	Odstranění rozsáhlých dočasných ploch.	Technologické, energetické a provozní objekty nutné pro provoz tunelu, přístupová komunikace k provozním objektům.	Rekultivace, zeleň, návaznost na krajinu a veřejné trasy, monitoring stavu po rekultivaci
Tachlovice	Zánik hlavního dlouhodobého stavenišťe.	Vybrané technologické, energetické a přístupové objekty.	Obnova krajinných a zemědělských funkcí, vegetační clony, monitoring stavu po rekultivaci.
Svatý Jan pod Skalou	Ukončení dočasného zázemí v citlivé lokalitě.	Čerpací a částečně zapuštěný technologický objekt.	Ochrana vodního režimu, krajinné začlenění a provozní režim.

Beroun	Dokončení úprav portálů, mostů a stanice.	Nové a upravené železniční objekty v návaznosti na ŽST Beroun.	Koordinace s městem, provozem stanice a návaznými dopravními vazbami.
--------	---	--	---

Tabulka 2.6 – Cílový stav ve vybraných lokalitách po dokončení výstavby

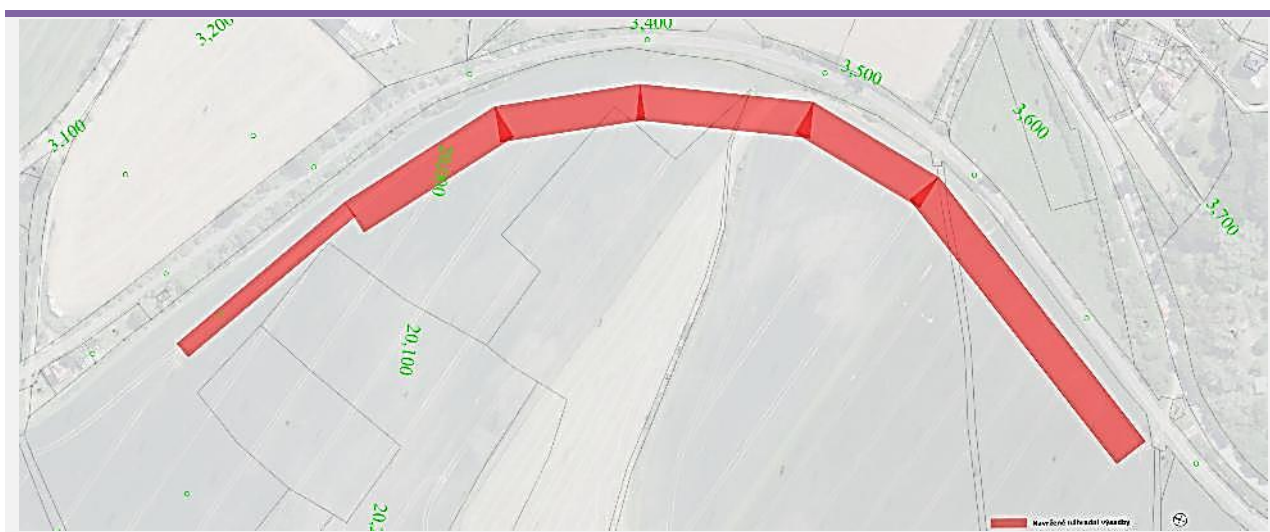


Obrázek 2.1 – Vizualizace technologického objektu v ZS Tachlovice po dokončení výstavby

2.5.3 Náhradní výsadba a ozelenění

Náhradní výsadba a ozelenění budou součástí cílového uspořádání dotčených ploch. Výsadby jsou navrženy u portálu Hlubočepy, ve Slivenci, v Tachlovicích, u Svatého Jana pod Skalou, v Berouně, u výrobní segmentů v berounské oblasti a u portálu Branický most. Jejich účelem bude kompenzace odstraněné zeleně, vizuální začlenění stavebních objektů, posílení krajinné struktury a v některých místech také omezení prašnosti nebo optické oddělení od okolní zástavby.

V Tachlovicích bude vegetační řešení důležité také z hlediska vztahu mezi bývalým stavenišťem, zemědělskou krajinou a obytnými částmi obce. Vegetační pásy mohou přispět k vizuálnímu zjemnění trvalých objektů a k obnovení krajinné kontinuity po období intenzivní stavební činnosti.



Obrázek 2.2 – Navržená náhradní výsadba v lokalitě Tachlovice

2.5.4 Změna charakteru dopadů po uvedení do provozu

Po uvedení stavby do provozu odezní hlavní dočasné vlivy výstavby. Nebude již probíhat masivní pohyb stavebních hmot, provoz deponií, intenzivní práce velkých stavebních strojů ani každodenní koncentrace pracovníků na staveništích. Zátěž se přesune do provozní roviny jako je údržba tunelu, obsluha technologických objektů, pravidelné kontroly, bezpečnostní režim a případné zásahy při mimořádných situacích.

Z pohledu širšího území přinese nová železniční trať dopravní přínosy zejména v kapacitě a spolehlivosti spojení mezi Prahou a Berounem. Tyto přínosy je však nutné hodnotit odděleně od lokálních dopadů výstavby. Zatímco provozní přínos působí na regionální dopravní systém, dočasná zátěž výstavby se soustřeďuje do konkrétních obcí a městských částí v okolí stavenišť.

2.6 Shrnutí pro navazující socioekonomické hodnocení

Zatížení území spojeného s projektem Berounského tunelu bude nejvýznamnější především během realizace stavby. Dočasná zařízení stavenišť, pracovní síly, manipulace s rubaninou a zásobování stavby vytvoří lokální zátěž, která se bude lišit podle polohy a funkce jednotlivých pracovišť. Nejvýraznější soustředění dopadů lze očekávat u hlavních dlouhodobých zařízení stavenišť, tedy zejména v ZS Tachlovice a Slivenec.

Pro další hodnocení je vhodné pracovat se třemi úrovněmi dopadů. První úroveň tvoří přímé technické a dopravní dopady stavby, například hluk, zábory, prašnost, nebo zvýšená intenzita dopravy s vlivem na bezpečnost. a. Druhou úroveň tvoří dopady spojené s pracovní silou, tedy doprava na směny, ubytování, služby, veřejný pořádek, poptávka po stravování a využívání místní infrastruktury. Třetí úroveň tvoří dlouhodobější změny po dokončení, zejména rekultivace, trvalé objekty a případné regionální dopravní přínosy.

Klíčovým předpokladem přijatelného průběhu výstavby bude řízená organizace stavenišť, důsledná preference nákladní železniční dopravy či dopravníků tam, kde je to možné, jasná pravidla pro pracovní sílu, včasná komunikace s obcemi a průběžné vyhodnocování dopadů.

3 SROVNÁNÍ S OBDOBNÝMI PROJEKTY

Pro potřeby socioekonomické studie byly posouzeny vybrané zkušenosti z obdobně významných evropských tunelových a liniových staveb. Cílem srovnání není detailní technické porovnání staveb, ale identifikace přenositelných poznatků pro řízení dopadů výstavby Berounského tunelu na dotčené území. Pozornost je zaměřena zejména na délku a etapizaci výstavby, rozmístění zařízení stavenišť, počet a strukturu pracovní síly, dopady na obce v okolí stavenišť, způsob komunikace s dotčenými municipalitami a následnou rekultivaci či nové využití ploch po ukončení stavebních prací.

Pro srovnání byly vybrány následující projekty podobného rozsahu a povahy:

- **Gotthard Base Tunnel – Švýcarsko - dokončeno**
- **Brenner Base Tunnel – Rakousko / Itálie – probíhá výstavba**
- **Grand Paris Express – Francie – probíhá výstavba**

3.1 Informace o délce výstavby

Velké dopravní projekty mají dlouhou dobu realizace, která přesahuje běžný horizont krátkodobého plánování. Dopady výstavby proto nelze chápat pouze jako dočasné omezení na začátku stavby, ale jako dlouhodobý stav území. Pro dotčené obce je klíčové, aby byl po celou dobu výstavby nastaven stabilní systém komunikace, monitoringu dopadů, koordinace dopravních opatření a řešení podnětů obyvatel.

• **Gotthard Base Tunnel**

Gotthard Base Tunnel představuje dokončený příklad dlouhé tunelové stavby. Tunel o délce přibližně 57 km byl budován 17 let a během výstavby bylo vytěženo cca 28,2 mil. tun horniny. Z hlediska socioekonomických dopadů je podstatné, že se nejednalo o krátkodobou stavební epizodu, ale o dlouhodobou přítomnost stavebních činností, pracovníků, technologických provozů a dopravy materiálů v dotčeném území.

Významným aspektem byla také skutečnost, že jednotlivé stavební lokality byly zatíženy rozdílně v závislosti na fázi výstavby. V některých místech dominovaly přípravné práce a budování přístupové infrastruktury, v jiných probíhala intenzivní ražba nebo manipulace s vytěženým materiálem. Dlouhodobý charakter projektu proto vyžadoval průběžné přizpůsobování organizačních a logistických opatření aktuálním potřebám stavby i požadavkům dotčeného území.

• **Brenner Base Tunnel**

Brenner Base Tunnel ukazuje, že vedle celkové délky výstavby je důležité sledovat také časové rozložení jednotlivých stavebních aktivit. Výstavba probíhá v několika samostatných úsecích a v různých fázích realizace současně. Intenzita zatížení území se proto v čase mění a jednotlivé obce mohou být ovlivněny rozdílně dlouhou dobu.

• *Grand Paris Express*

Projekt Grand Paris Express potvrzuje, že délka výstavby představuje významný faktor zejména v hustě osídlených oblastech. Zajímavým poznatkem je skutečnost, že jednotlivé části projektu jsou uváděny do provozu postupně v několika navazujících etapách, přičemž některé úseky byly prioritně koordinovány s konáním Letních olympijských her v Paříži v roce 2024. Harmonogram výstavby tak nebyl určován pouze technickými možnostmi realizace, ale také širšími společenskými a dopravními potřebami metropolitního regionu.

Zkušenosti z projektu Grand Paris Express zároveň ukazují, že pro obyvatele není rozhodující pouze celková délka výstavby, ale především délka a intenzita omezení v bezprostředním okolí jejich bydliště. Pro místní obyvatele a samosprávy je proto důležité znát nejen předpokládaný termín dokončení celé stavby, ale také časový průběh jednotlivých etap a očekávanou délku zatížení konkrétních lokalit. Právě časová předvídatelnost a transparentní komunikace harmonogramu patří mezi hlavní faktory, které mohou přispět ke zmírnění negativního vnímání dlouhodobých infrastrukturních projektů.

3.2 Zařízení stavenišť

Zařízení stavenišť nepředstavují pouze technické zázemí stavby, ale dočasné provozní areály s významnými dopady na své okolí. Koncentrují pracovníky, techniku, dopravní pohyby, skladování materiálu, nakládání s rubaninou a technologické provozy. Jejich umístění, napojení na dopravní infrastrukturu a následná rekultivace proto zásadně ovlivňují přijatelnost stavby v dotčeném území.

• *Gotthard Base Tunnel*

Výstavba Gotthard Base Tunnel byla organizována prostřednictvím několika hlavních zařízení stavenišť rozmístěných podél trasy tunelu. Kromě portálových oblastí byla významná zařízení stavenišť vybudována také v jiných lokalitách odkud byly vedeny přístupové štoly a šachty umožňující současnou ražbu z více míst.

Součástí jednotlivých zařízení stavenišť byly administrativní a provozní objekty, montážní plochy, technologická zařízení pro ražbu, sklady materiálu, plochy pro manipulaci s rubaninou a napojení na silniční nebo železniční dopravu. V jedné z lokalit byla vybudována přibližně 800 metrů hluboká přístupová šachta, která představovala jeden z nejvýznamnějších stavebních objektů celého projektu a současně centrum rozsáhlého zařízení staveniště. Zařízení stavenišť dále zahrnovala také třídící a manipulační plochy, dopravní systémy a technologická zařízení pro zpracování vytěženého materiálu.



Obrázek 3.1 – Sklady materiálu, Gotthard Base Tunnel, zdroj: FEDRO

• Brenner Base Tunnel

Zařízení staveniště Brenner Base Tunnel tvoří rozsáhlou síť logistických a stavebních center navázaných na jednotlivé stavební úseky. Charakteristickým prvkem projektu je využití přístupových tunelů a průzkumné štoly, které umožňují vedení stavebních prací z více míst současně. Zařízení staveniště proto neslouží pouze portálům hlavních tunelových trub, ale také přístupovým tunelům, technologickým objektům a místům napojení na průzkumný tunel.

Součástí stavenišť jsou rozsáhlé manipulační plochy pro rubaninu, betonárny, sklady stavebních materiálů, technologická zařízení pro provoz tunelovacích strojů, administrativní zázemí a dopravní infrastruktura. V řadě lokalit byla budována speciální železniční napojení nebo logistická centra umožňující přepravu materiálu po železnici s cílem omezit zatížení silniční sítě.

Vzhledem k rozsahu projektu zůstávají některé stavební areály v provozu po mnoho let a jejich funkce se v průběhu výstavby mění podle aktuální fáze realizace jednotlivých úseků.



Obrázek 3.2 – Zařízení staveniště, Brenner Base Tunnel, zdroj: ÖBB

- **Grand Paris Express**

Grand Paris Express je charakteristický velkým počtem zařízení stavenišť rozmístěných v hustě zastavěném městském prostředí pařížské metropolitní oblasti. Zařízení stavenišť jsou soustředěna zejména v místech budoucích stanic, servisních objektů, větracích šachet a výchozích či cílových jam tunelovacích strojů. Vzhledem k omezenému prostoru ve městě byla značná pozornost věnována optimalizaci velikosti stavenišť a organizaci dopravy.

Každé staveniště představuje samostatný stavební areál zahrnující technologické zázemí, kanceláře, sklady materiálu, manipulační plochy a zařízení pro odvoz vytěženého materiálu. Součástí stavenišť byly také technologie pro nakládku a dočasné skladování vytěženého materiálu.



Obrázek 3.3 – Zařízení stavenišť, Great Paris Express, zdroj: Greater Paris Society, Gérard Rollando

3.3 Počet pracovních sil

Velké dopravní projekty přivádějí do území významný počet pracovníků, a to jak přímo na stavbu, tak nepřímo prostřednictvím dodavatelů, služeb, dopravy, nebo technické obsluhy. Dopady se proto neomezují pouze na pracovní trh, ale promítají se také do ubytování, lokální dopravy, lokálních služeb, bezpečnosti a vnímání veřejného prostoru. Pro dotčené obce je důležité znát nejen celkový počet pracovníků, ale také jejich časové rozložení, ubytování a způsob dojíždění. Každodenní doprava na staveniště i využívání místních služeb. Koncentrace pracovníků může v jednotlivých lokalitách vytvářet tlak na dopravu, parkování, ubytovací kapacity, služby, bezpečnost a celkové fungování obcí.

• *Gotthard Base Tunnel*

Na výstavbě Gotthard Base Tunnel se v průběhu realizace podílelo přibližně 2 600 pracovníků. Práce probíhaly současně z několika stavebních lokalit. Vzhledem k nepřetržitému provozu razicích prací byla značná část pracovníků organizována ve směnném režimu, který umožňoval pokračování prací 24 hodin denně.

Významná koncentrace pracovníků vytvořila dlouhodobou poptávku po ubytování, stravování a dopravních službách v okolních obcích. Doprava pracovníků byla organizována kombinací individuální automobilové dopravy, veřejné dopravy a svozových systémů mezi ubytovacími kapacitami a jednotlivými staveništi. Výhodou projektu bylo umístění hlavních stavebních lokalit v blízkosti železničních tratí v údolí řeky Reuss a v oblasti Ticino, což umožňovalo části zaměstnanců využívat pravidelnou železniční dopravu.

Zkušenost z Gotthardu ukazuje, že pro hodnocení dopadů není rozhodující pouze celkový počet zaměstnanců, ale především jejich rozmístění mezi jednotlivá stavenišť a období, kdy dochází k nejvyšší intenzitě stavebních prací.

• *Brenner Base Tunnel*

Podle údajů společnosti BBT SE pracovalo na projektu v roce 2024 přibližně 1 800 až 2 000 pracovníků denně na více než deseti aktivních staveništech v Rakousku a Itálii. Od zahájení hlavních stavebních prací se na projektu vystřídaly tisíce zaměstnanců různých profesí, přičemž počet pracovníků se v jednotlivých letech měnil v závislosti na rozsahu rozestavěných úseků.

Vzhledem k poloze stavenišť v alpských údolích není možné spoléhat výhradně na místní pracovní trh. Významná část zaměstnanců proto pochází z jiných regionů Rakouska a Itálie nebo ze zahraničí. Pro potřeby projektu byly využívány kombinace komerčních ubytovacích zařízení, dlouhodobých pronájmů bytů a specializovaných ubytovacích kapacit v blízkosti hlavních stavebních lokalit. V některých úsecích vznikla přímo v návaznosti na stavenišť větší ubytovací zařízení určená pro pracovníky dlouhodobě působící na projektu.

Doprava pracovníků je organizována kombinací individuální a hromadné dopravy. Vzhledem k omezené kapacitě horských komunikací a snaze minimalizovat dopravní zatížení okolních obcí jsou na některých staveništech využívány svozové autobusy mezi ubytovacími kapacitami a pracovišti. Současně je podporováno využívání železniční dopravy, zejména v rakouské části projektu, kde jsou některá stavenišť situována v blízkosti železničních tratí.

• *Grand Paris Express*

Grand Paris Express patří mezi největší infrastrukturní projekty v Evropě. Na stavbě se podle údajů Sociétés des Grands Projets podílí více než 7 000 pracovníků rozmístěných na desítkách stavenišť po celé pařížské metropolitní oblasti. Práce zahrnují výstavbu nových tunelů, stanic, technologických objektů i navazující infrastruktury. Významná část pracovníků využívá pro každodenní dojíždění metro, příměstské železnice RER, regionální vlaky Transilien, tramvaje a autobusovou dopravu. V okolí většiny stavenišť nebyly z kapacitních důvodů vytvářeny rozsáhlé parkovací plochy pro zaměstnance a investoři i zhotovitelé dlouhodobě podporovali využívání veřejné dopravy.

Vedle přímých pracovních míst projekt vytváří také významný počet pracovních příležitostí v navazujících službách a dodavatelských řetězcích. Součástí projektu jsou programy zaměřené na zaměstnávání místních obyvatel a osob znevýhodněných na trhu práce. Zkušenost z Grand Paris Express ukazuje, že rozsáhlé infrastrukturní projekty mohou představovat nejen zdroj dočasné zátěže pro území, ale také významný ekonomický přínos prostřednictvím zaměstnanosti a rozvoje místních služeb.

3.4 Projednání s obcemi a veřejností

Projednání s obcemi a veřejností je klíčové ve všech stupních dokumentace, nejen ve fázi povolování, ale dokonce i během realizace projektu. Velké stavby generují průběžné otázky a obavy týkající se dopravy, hluku, prašnosti, bezpečnosti, pracovních sil, ubytování, zásahů do krajiny a následného využití území. V praxi se proto osvědčuje kombinace formálního projednání, pravidelné komunikace, lokálních informačních míst a platformy pro řešení podnětů obyvatel.

• *Gotthard Base Tunnel*

Vzhledem k celostátnímu významu tohoto záměru probíhala diskuse o projektu nejen na úrovni dotčených kantonů a obcí, ale také na federální úrovni. Projekt byl spojen s širší dopravní politikou Švýcarska, zejména s převodem části tranzitní nákladní dopravy ze silnice na železnici a s ochranou alpského prostoru před rostoucí dopravní zátěží.

Významnou roli v procesu přípravy sehrála veřejná a politická debata o rozsahu, financování a přínosech projektu. Rozhodování o nové železniční transversále Alpami bylo ve Švýcarsku spojeno s institucionálním rámcem přímé demokracie, včetně referend a schvalování finančních nástrojů na federální úrovni. Veřejná akceptace projektu tak nebyla založena pouze na technickém řešení stavby, ale také na širší shodě o jejím dopravním a environmentálním významu.

V průběhu výstavby byla komunikace s veřejností zajišťována také prostřednictvím informačních center a návštěvnických programů v blízkosti významných stavebních lokalit. Tato forma komunikace umožňovala veřejnosti sledovat postup výstavby, seznámit se s technologií ražby a získat informace o organizaci stavenišť.

• *Brenner Base Tunnel*

Projednání a informování veřejnosti probíhá v prostředí rozdílných správních systémů, jazykových oblastí a regionálních zájmů. Vedle státních a regionálních institucí se do procesu zapojují také obce v údolích, ve kterých jsou umístěna zařízení stavenišť, přístupové tunely a navazující dopravní infrastruktura.

Komunikace s veřejností je vedena prostřednictvím projektové společnosti BBT SE, která zveřejňuje informace o postupu výstavby, stavebních úsecích, bezpečnosti, dopravě, životním prostředí a technickém řešení tunelu. Součástí komunikačních aktivit jsou informační materiály, aktuality o průběhu stavby, veřejně dostupné údaje o stavu ražeb a také návštěvnická a informační centra zaměřená na prezentaci projektu. Veřejnost a obce jsou průběžně informovány také během výstavby, zejména ve vztahu k aktivním stavenišťům, změnám organizace dopravy, bezpečnostním opatřením a dopadům stavebních prací.

• *Grand Paris Express*

Už samotný projekt vznikl po veřejné debatě a následně byl rozvíjen v úzké vazbě na veřejné instituce, místní samosprávy a provozovatele dopravy. Société des Grands Projets (státní investor) průběžně komunikuje s obcemi a dalšími veřejnými aktéry, protože stavba zasahuje do běžného fungování městského prostředí. Důležitou součástí komunikace je informování obyvatel o harmonogramu prací, změnách v okolí stavenišť, dopravních omezeních, pěších trasách, dopadech na obchodní provozy a postupném uvádění jednotlivých úseků do provozu.

Vzhledem k velkému počtu stavenišť je komunikace vedena také lokálně. Obyvatelé a uživatelé území jsou informováni prostřednictvím webových stránek projektu, informačních materiálů, setkání, značení v okolí stavenišť a dalších komunikačních nástrojů. Důraz je kladen na to, aby bylo zřejmé, jak dlouho budou práce v dané lokalitě probíhat, jaké změny lze očekávat a jak budou zajištěny přístupy k domům, obchodům, školám, zastávkám a dalším místům každodenního pohybu.

3.5 Rekultivace zařízení stavenišť po ukončení výstavby

Rekultivace zařízení stavenišť je u obdobných dopravních staveb důležitým tématem již ve fázi přípravy projektu. Nejde pouze o technické uvedení ploch do původního stavu, ale o příležitost řešit dlouhodobé využití území, krajinná opatření, vodní režim, pěší a cyklistická propojení, zeleň a případné nové funkce. Pro dotčené obce je důležité, aby byla předem jasně popsána nejen fáze výstavby, ale také cílový stav po jejím ukončení.

• *Gotthard Base Tunnel*

Již během přípravy projektu bylo počítáno s tím, že většina dočasných zařízení stavenišť bude po dokončení výstavby odstraněna a dotčené plochy budou navráceny do krajiny nebo využity pro jiné účely související s provozem železnice. Po dokončení stavebních prací byly dočasné provozní objekty, montážní plochy a manipulační areály postupně odstraněny nebo převedeny k dalšímu využití. V portálových oblastech zůstaly pouze objekty potřebné pro provoz a údržbu železniční infrastruktury. Ostatní plochy byly upravovány tak, aby se co nejvíce začlenily do okolního prostředí, případně aby mohly plnit novou funkci v rámci dopravní nebo technické infrastruktury.

Součástí rekultivace bylo využití vytěženého materiálu přímo v rámci dalších stavebních aktivit. Část rubaniny byla použita při výrobě betonu pro ostění tunelu nebo při budování navazujících infrastrukturních objektů. V některých lokalitách byly z vytěženého materiálu vytvořeny nové krajinné prvky a rekultivované plochy. Zařízení stavenišť tak nebyla pouze místem stavební činnosti, ale také součástí systému nakládání s miliony tun vytěžené horniny.

• *Brenner Base Tunnel*

Po ukončení stavebních prací se počítá s odstraněním dočasných objektů, zpevněných ploch a technologického vybavení, které nebude potřebné pro provoz tunelu. Následovat mají terénní úpravy, obnova vegetace a navrácení ploch do stavu odpovídajícího jejich budoucímu využití. V některých případech mají být plochy vráceny zemědělskému nebo přírodnímu využití, v jiných zůstanou součástí technické infrastruktury.

Součástí plánované rekultivace jsou také kompenzační opatření zaměřená na obnovu biotopů, ochranu vodního režimu a podporu ekologické stability území. Rekultivace je proto v projektu chápána jako pokračování environmentálních opatření realizovaných během celé výstavby.

• *Grand Paris Express*

U projektu Grand Paris Express je rekultivace zařízení staveniště plánována především jako přeměna dočasných stavebních ploch na nové městské prostory. Vzhledem k tomu, že většina stavenišť se nachází v zastavěném území, není cílem návrat do původního stavu, ale vytvoření nové infrastruktury a veřejných prostranství.

Po dokončení stavebních prací mají být dočasné areály postupně odstraněny a nahrazeny definitivní podobou stanic metra, přístupových prostorů, náměstí, chodníků, zeleně a dalších prvků městského prostředí. Rekultivace je proto od počátku plánována jako součást urbanistického řešení jednotlivých lokalit. Specifickým rysem projektu je postupné přemísťování a transformace zařízení staveniště podle postupu výstavby jednotlivých úseků.

3.6 Doprava a dopravní infrastruktura

Velké tunelové a dopravní stavby vyvolávají po dobu realizace významné nároky na dopravní obsluhu zařízení staveniště. Vedle vlastní ražby je nutné zajistit návoz stavebních materiálů, odvoz rubaniny, dopravu pracovníků, napojení na silniční nebo železniční síť, dočasné objízdné trasy, parkování a bezpečný pohyb obyvatel v okolí stavenišť. Opakovaně se ukazuje, že nejvýznamnější dopravní zátěž nevzniká jen samotnou výstavbou tunelu, ale zejména obsluhou zařízení staveniště, přesuny vytěženého materiálu, návozem prefabrikátů a změnou běžných tras v území. U obdobných projektů se proto jako klíčové ukazuje maximální využití železniční dopravy, pásových dopravníků, dočasných přístupových komunikací a inteligentního řízení dopravy v území. V rámci dopravní infrastruktury je nutné omezit průjezdy staveništní dopravy přes obytná území, zajistit bezpečnost pěších a cyklistů a současně zachovat běžnou prostupnost krajiny.

• *Gotthard Base Tunnel*

Během výstavby Gotthard Base Tunnel byla doprava zásadní téma hlavně proto, že se stavělo v alpských údolích, kde je omezený prostor. V jednom území se musely vedle sebe vejít obce, běžná silniční doprava, železnice, staveniště i manipulace s vytěženým materiálem. To znamenalo, že organizace dopravy nemohla být řešena pouze jako běžný provoz nákladních aut, ale jako samostatný systém.

Část vytěženého materiálu nebyla jen odvážena pryč, ale byla zpracovávána a využívána v návaznosti na stavbu. Doprava rubaniny se tak stala jedním z hlavních prvků celé výstavby. Používaly se dopravníky, zpracovatelská zařízení a železniční doprava. Pro okolní území to mělo význam v tom, že se část největší dopravní zátěže přesunula mimo běžné silnice

• *Brenner Base Tunnel*

U Brenner Base Tunnel je dobře vidět, že u takto velké tunelové stavby doprava neprobíhá jen po povrchu. Součástí stavby jsou vedle hlavních tunelových trub také průzkumné, přístupové a logistické tunely. Ty

umožňují dostat pracovníky, techniku a materiál blíže k místu ražby, aniž by se vše muselo odehrávat pouze přes jeden portál nebo jednu silniční trasu.

Zajímavým prvkem je také využívání železnice a pásových dopravníků. U některých částí Brenneru jsou prefabrikované segmenty převáženy vlakem a rubanina se přesouvá dopravníky mezi místem ražby, zpracováním a ukládkou. Dopravní systém tak není založen jen na nákladních autech, ale kombinuje více způsobů přepravy podle toho, co je pro daný úsek nejvhodnější. Tím se snižuje tlak na obce v údolích, kde by velké množství těžkých vozidel bylo velmi citelné.

- ***Grand Paris Express***

Výstavba Grand Paris Express ukazuje jiný typ dopravního dopadu, protože se staví v hustě obydleném městském prostředí. Problém zde není jen v tom, jak odvézt materiál ze stavby, ale také jak zachovat běžný život kolem stovek stavenišť. Lidé musí dál chodit do práce, děti do škol, obchody musí zůstat dostupné a veřejná doprava musí fungovat i v době výstavby.

Proto se u projektu řešila například dočasná organizace parkování, dočasné pěší trasy podél oplocení stavenišť, značení objížděk, informování obyvatel o změnách a navádění dopravy kolem stavenišť a v některých lokalitách i doplňková kyvadlová doprava. Tento příklad je zajímavý tím, že ukazuje stavbu očima běžného obyvatele. Nejde jen o přesuny velkých objemů materiálu, ale o každodenní otázky typu kudy se projde, kde se zaparkuje, kudy povede bezpečná cesta a jak se člověk včas dozví, že se trasa změnila.

4 SOCIOEKONOMICKÁ PROJEKCE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

4.1 Účel a metodika projekce

Účelem této kapitoly je stanovit výchozí socioekonomický a demografický rámec řešeného území ve výhledu, a vytvořit tak podklad pro navazující části posouzení. Kapitola se zaměřuje zejména na očekávaný vývoj počtu obyvatel, věkového složení a ekonomické aktivity v jednotlivých řešených obcích a lokalitách. Současně hodnotí, zda očekávaný demografický vývoj odpovídá územním plánům, rozvojovým plochám pro bydlení a koncepcím jednotlivých obcí a městských částí.

Pro potřeby této kapitoly je řešené území členěno podle charakteru a velikosti jednotlivých sídel, jejich vazby na zařízení staveniště a předpokládané míry citlivosti na socioekonomické dopady výstavby. Podrobněji jsou sledovány zejména obce a lokality v okolí zařízení staveniště a staveništních tras, tedy Nučice, Tachlovice, Mezouň, Svatý Jan pod Skalou, Beroun, Praha-Slivenec, Hlubočepy a Malá Chuchle. U města Beroun a pražských městských částí či lokalit je projekce zpracována rámcově, protože jejich celkový populační a socioekonomický vývoj je ovlivněn širšími městskými a metropolitními procesy a nelze jej vztahovat pouze k posuzovanému záměru.

Za řešené lokality jsou tedy považovány:

Lokalita	Analytická jednotka	Vazba na stavbu
Nučice	obec	obec v širším dotčeném území, vazba na ZS Tachlovice
Tachlovice	obec	lokalita zařízení staveniště / okolí ZS Tachlovice
Mezouň	obec	lokalita zařízení staveniště / okolí ZS Tachlovice
Svatý Jan pod Skalou	obec	lokalita zařízení staveniště / ZS Svatý Jan
Beroun	město	lokalita zařízení staveniště a regionální centrum / ZS Beroun
Praha-Slivenec	městská část	lokalita zařízení staveniště / okolí ZS Slivenec
Hlubočepy	část městské části Prahy 5	lokalita zařízení staveniště / ZS Hlubočepy
Malá Chuchle	část městské části Praha-Velká Chuchle	lokalita zařízení staveniště / ZS Branický most

Tabulka 4.1 – Hodnocené lokality

Metodicky kapitola odděluje běžný vývoj řešeného území od následného hodnocení dopadů samotné stavby. Nejprve je proto popsán očekávaný demografický a socioekonomický vývoj obcí a městských lokalit bez přičítání přímých vlivů výstavby Berounského tunelu. Teprve na tento výchozí rámec budou vztahovány konkrétní dopady záměru. Tento postup umožňuje rozlišit, které budoucí nároky na dopravu, bezpečnost, občanskou vybavenost nebo kvalitu života vyplývají z přirozeného vývoje území a které mohou být vyvolány nebo zesíleny samotnou realizací stavby.

Základní metodický postup kapitoly je založen na kombinaci tří pohledů:

- **Statistický trend vývoje obyvatelstva**

Tento pohled vychází z dostupných dat Českého statistického úřadu, zejména z údajů o vývoji

počtu obyvatel, věkové struktury, přirozené změny obyvatelstva, migraci a ekonomické aktivitě. Statistický trend slouží k identifikaci toho, zda obec v minulosti rostla, stagnovala, nebo ztrácela obyvatele.

- **Územně plánovací potenciál**

Tento pohled posuzuje, zda územní plány jednotlivých obcí a městských částí vytvářejí prostor pro další růst počtu obyvatel, zejména prostřednictvím zastavitelných nebo rezervních ploch pro bydlení. Územně plánovací potenciál je nutné chápat jako maximální nebo rámcovou možnost rozvoje a ne jako automatickou populační projekci.

- **Koncepce a reálný rozvojový záměr obcí**

Třetí pohled zohledňuje, zda daná obec nebo městská část další růst skutečně podporuje, zda jej chce řídit nebo zda naopak směřuje ke stabilizaci. Tento pohled je důležitý zejména tam, kde se kapacita územního plánu může lišit od reálných možností a priorit samosprávy.

Výsledkem kapitoly proto není pouze mechanický odhad budoucího počtu obyvatel. Cílem je zařadit jednotlivé lokality podle jejich očekávaného socioekonomického vývoje, zejména na lokality růstové, stabilizované, mírně růstové, případně lokality s nejistým nebo územně podmíněným vývojem. Toto zařazení bude následně sloužit jako vstup pro hodnocení citlivosti jednotlivých obcí a lokalit vůči výstavbě.

Zohledněna je také skutečnost, že Berounský tunel bude mít v řešeném území rozdílné projevy. Většina trasy je vedena pod úrovní terénu, přičemž na povrchu se stavba trvale nebo dočasně projeví zejména v lokalitách portálů, technologických šachet a zařízení stavenišť. Větší dočasné projevy v rámci výstavby tunelu budou souviset mimo jiné s lokalitami Praha-Slivenec, Tachlovice, Mezouň, Nučice a Svatý Jan pod Skalou, dále s portálovými oblastmi v Hlubočepích, Malé Chuchli a Berouně.

Pro účely socioekonomické projekce je proto důležité rozlišovat dvě roviny. První rovinou je **populační a rozvojová dynamika území**, tedy očekávaný růst nebo stagnace počtu obyvatel a změny jejich věkové a ekonomické struktury. Druhou rovinou je **lokální citlivost vůči stavebnímu zázemí**, která nemusí přímo odpovídat velikosti obce. Malá obec s omezenou občanskou vybaveností a úzkými místními komunikacemi může být vůči stavební zátěži výrazně citlivější než populačně větší městská lokalita.

Socioekonomická projekce tedy vytváří základní rámec pro další kapitoly studie. Umožňuje rozlišit, zda případné budoucí nároky na dopravu, bezpečnost, občanskou vybavenost nebo kvalitu života vyplývají především z obecného vývoje území, nebo zda mohou být zesíleny samotnou výstavbou Berounského tunelu.

4.2 Výchozí demografická situace řešeného území

Řešené území zahrnuje soubor lokalit s výrazně odlišnou populační velikostí, sídelní strukturou a socioekonomickou funkcí. Pro potřeby této studie jsou sledovány jednak menší obce v západním zázemí Prahy a Berouna, a dále městské a pražské lokality, v nichž budou umístěna zařízení stavenišť nebo které budou se stavbou funkčně souviset.

Z hlediska socioekonomické projekce je proto nutné rozlišovat několik typů území. První skupinu tvoří **menší příměstské a venkovské obce** Nučice, Tachlovice, Mezouň a Svatý Jan pod Skalou. Druhou skupinu tvoří Beroun jako **regionální centrum** s významnou správní, dopravní, školskou, pracovní a obslužnou

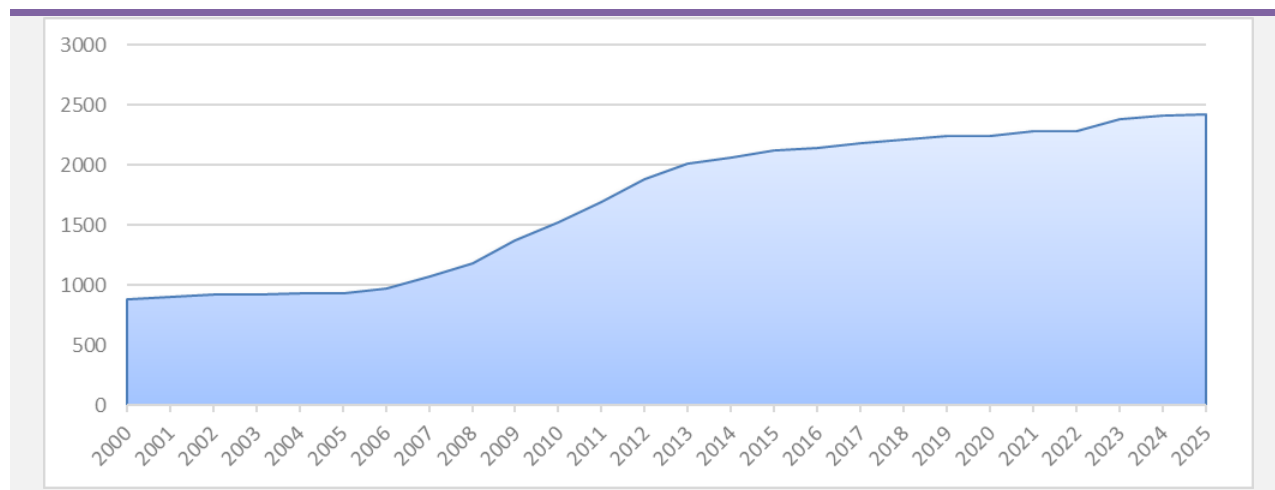
funkcí. Třetí skupinu tvoří **pražské lokality** Praha-Slivenec, Hlubočepy a Malá Chuchle, které je třeba hodnotit rámcově v kontextu městské struktury Prahy.

Výchozí demografická situace je pro účely této kapitoly sledována zejména podle počtu obyvatel, dosavadního populačního trendu, věkové struktury a charakteru bydlení.

4.2.1 Menší obce v zázemí Prahy a Berouna

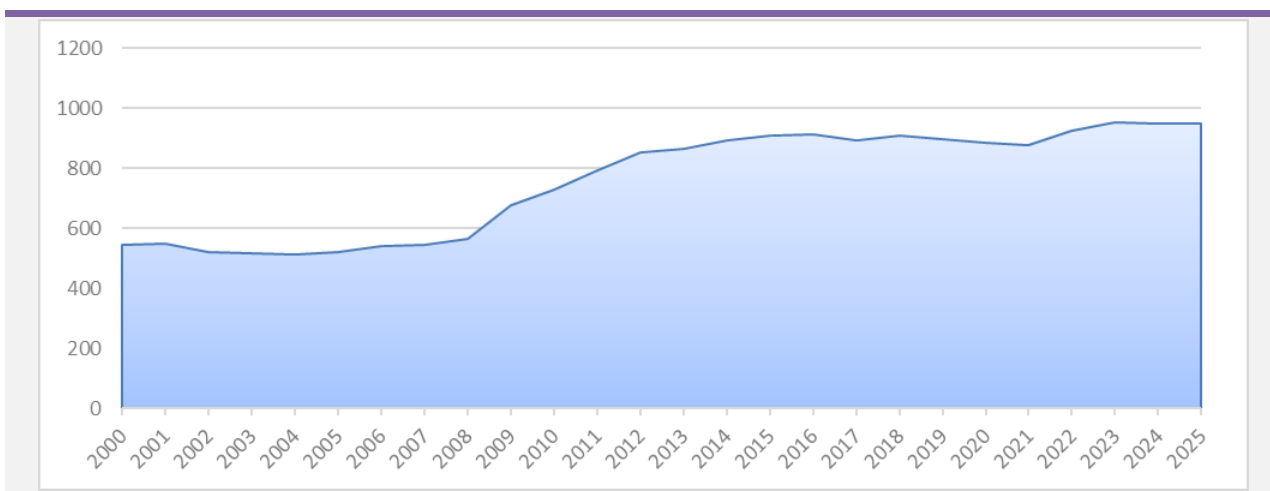
Menší obce v řešeném území mají převážně rezidenční charakter a jsou výrazně napojeny na pracovní, školská a obslužná centra v jejich okolí. Jedná se zejména o Nučice, Tachlovice, Mezouň a Svatý Jan pod Skalou. Tyto obce se liší populační velikostí i vývojovou dynamikou, společné však mají to, že případné změny v dopravním režimu, dostupnosti služeb nebo kvalitě obytného prostředí mohou být vnímány výrazněji než ve větších městských lokalitách.

Nučice představují příměstskou obec v západním zázemí Prahy. Jejich demografický vývoj je spojen především s rezidenční atraktivitou území, blízkostí pracovních center a širší suburbanizací v okolí Prahy. V obci dochází dlouhodobě k nárůstu obyvatel, a to především v období po roce 2006. V roce 2025 zde bylo evidováno 2424 obyvatel. Nučice mají rozšířenou lokální občanskou vybavenost. Oproti Mezouni i Tachlovicím zde vychází silnější kombinace školských zařízení, úředních služeb, pošty, knihovny, kulturních zařízení a základních obchodních služeb. Pro specializované zdravotnictví a širší obchodní nabídku jsou obyvatelé částečně závislí na okolních sídlech, zejména blízké Rudné a Praze.



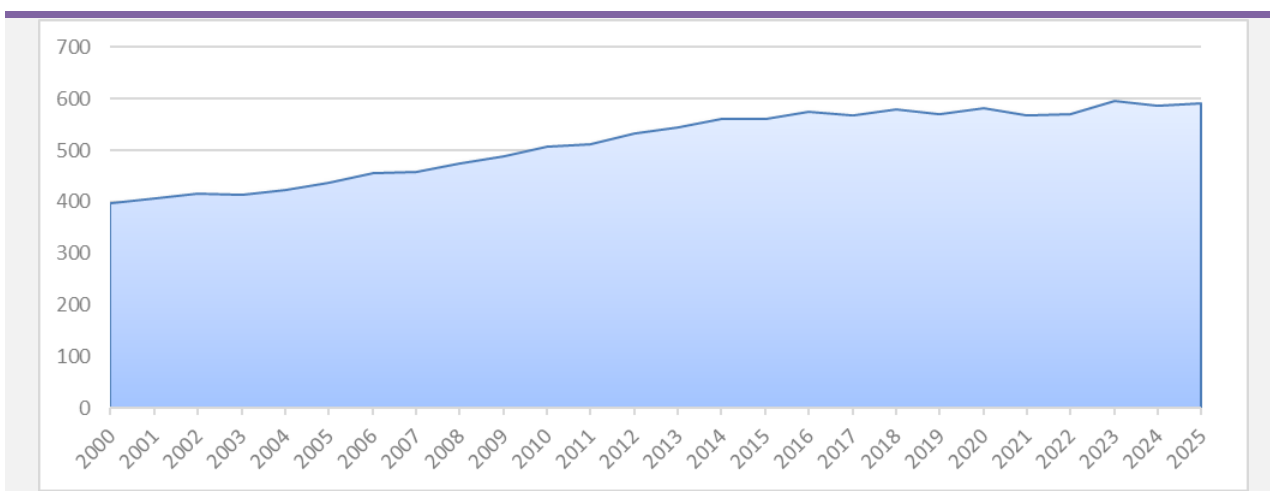
Obrázek 4.1 – Vývoj počtu obyvatel - Nučice

Tachlovice jsou menší obec s převážně obytnou funkcí. V posledních 15 letech zaznamenala také nárůst počtu obyvatel, který byl tažen zejména přistěhováním mladších rodin. V roce 2025 zde žilo 950 obyvatel. Tachlovice mají základní až rozšířenou lokální občanskou vybavenost. Přímo v obci funguje mateřská i první stupeň základní školy, pošta, knihovna a obecní úřad. Za specializovanými službami, zdravotnictvím a širší obchodní nabídkou musí obyvatelé dojíždět.



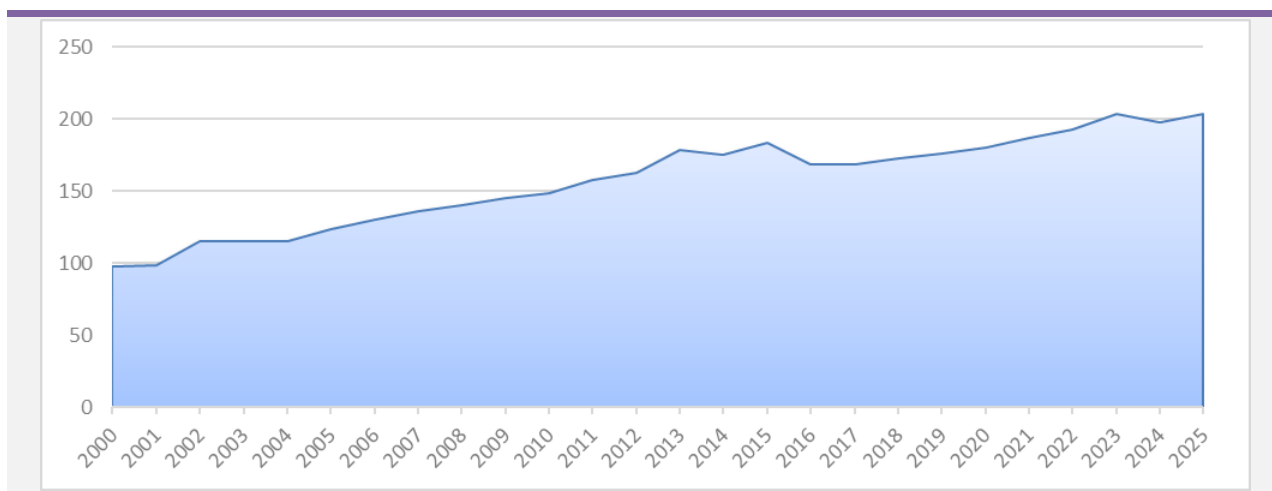
Obrázek 4.2 – Vývoj počtu obyvatel - Tachlovice

Mezouň je další menší obec s téměř 600 obyvateli. Mezouň má základní lokální občanskou vybavenost, nachází se zde mateřská školka, knihovna, komunitní centrum a obecní úřad. Pro část každodenních potřeb zůstává obec závislá na okolních obcích, zejména u základní školy, pošty a širší nabídky obchodů a zdravotních služeb.



Obrázek 4.3 – Vývoj počtu obyvatel - Mezouň

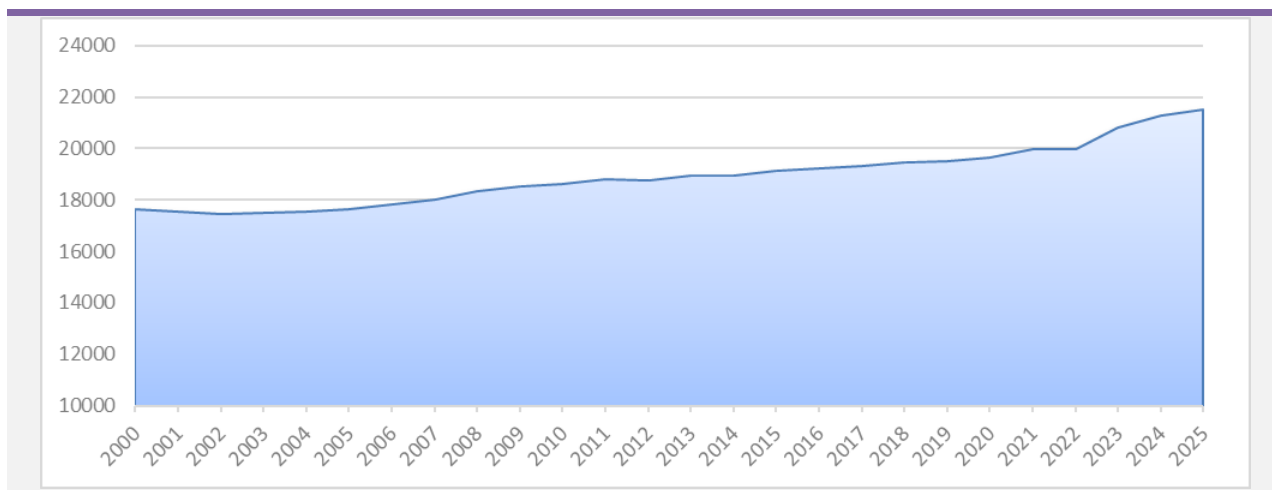
Svatý Jan pod Skalou představuje malou obec se specifickým krajinným, rekreačním a sídelním charakterem. Obec má omezenou základní občanskou vybavenost. Vzhledem k malé populační základně kolem 200 obyvatel zde nemusí být rozhodující absolutní počet obyvatel, ale spíše citlivost lokality na vnější změny.



Obrázek 4.4 – Vývoj počtu obyvatel - Svatý Jan pod Skalou

4.2.2 Regionální centrum Beroun

Beroun je v řešeném území nutné hodnotit odlišně od menších obcí. Nejde pouze o lokalitu dotčenou stavebním zázemím, ale také o město s regionální obslužnou funkcí. Beroun je významným správním, školským, pracovním a dopravním centrem služeb pro širší okolí. To znamená, že jeho socioekonomická role je zde dvojitá. Jednak je místem bydliště 21,5 tis. obyvatel, ale zároveň cílem každodenní dojížděky (za prací a vzděláním) z okolních obcí. Beroun nabízí komplexní městskou občanskou vybavenost a plní roli regionálního centra.



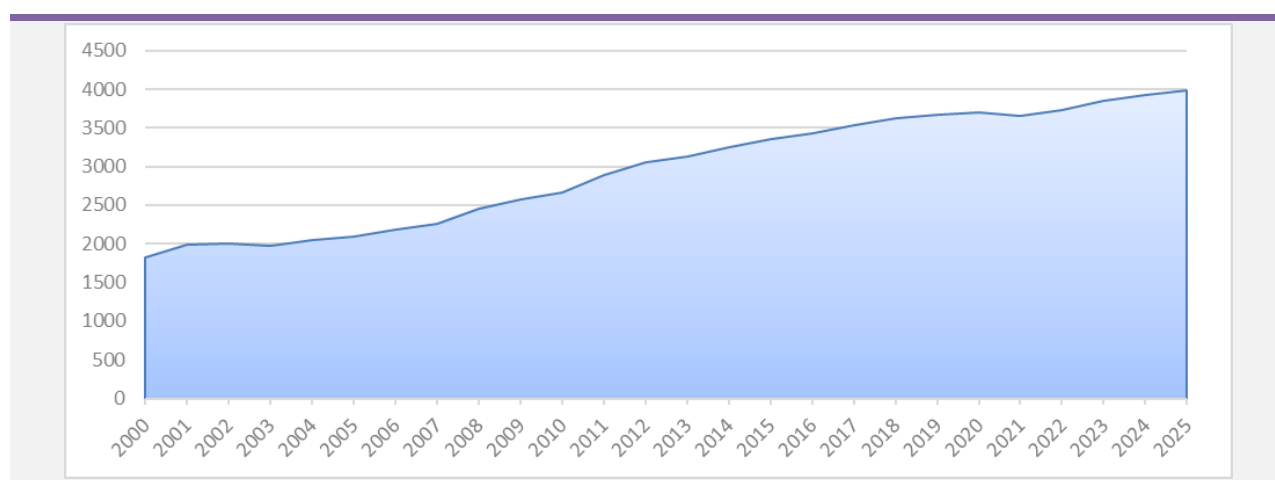
Obrázek 4.5 – Vývoj počtu obyvatel - Beroun

4.2.3 Pražské městské lokality

Pražské lokality je třeba posuzovat rámcově, protože jejich celkový demografický vývoj je součástí širších městských a metropolitních procesů. Z hlediska této studie jsou však důležité proto, že v nich budou umístěna zařízení stavenišť nebo se zde stavba projeví v podobě portálových a dopravních vazeb.

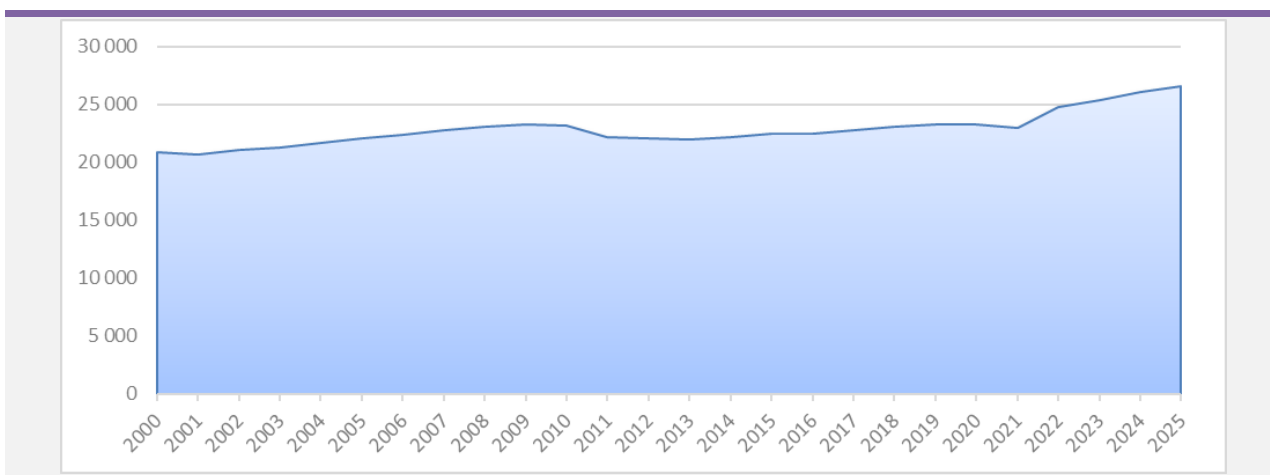
Praha-Slivenec je samostatná městská část na jihozápadě Prahy, která je obklopena rozsáhlými zelenými plochami, včetně vazeb na Prokopské a Dalejské údolí a přírodní park Radotínsko-Chuchelský háj. Žije zde kolem 4 tisíc obyvatel. Zázemí pro obyvatele je zde poměrně silné na to, že se jedná o okrajovou městskou část Prahy. Oproti menším obcím má výhodu v přímé vazbě na pražskou síť služeb, ale zároveň si zachovává svůj lokální charakter.

MČ Praha-Slivenec má základní až rozšířenou lokální občanskou vybavenost. Silnými prvky jsou základní a mateřská škola, úřad, knihovna, kulturní dům Ovčín, sportovní areál, AFK Slivenec a lokální komunitní život. Oproti venkovským obcím má navíc výhodu začlenění do Prahy, takže obyvatelé mohou část služeb využívat v širším městském zázemí, zejména na Barrandově, Smíchově a v dalších částech Prahy. Slivenec má pro běžné každodenní potřeby dobré místní zázemí. Za specializovanou zdravotní péčí, širšími nákupy nebo některými úředními a komerčními službami však obyvatelé přirozeně využívají i okolní části Prahy.



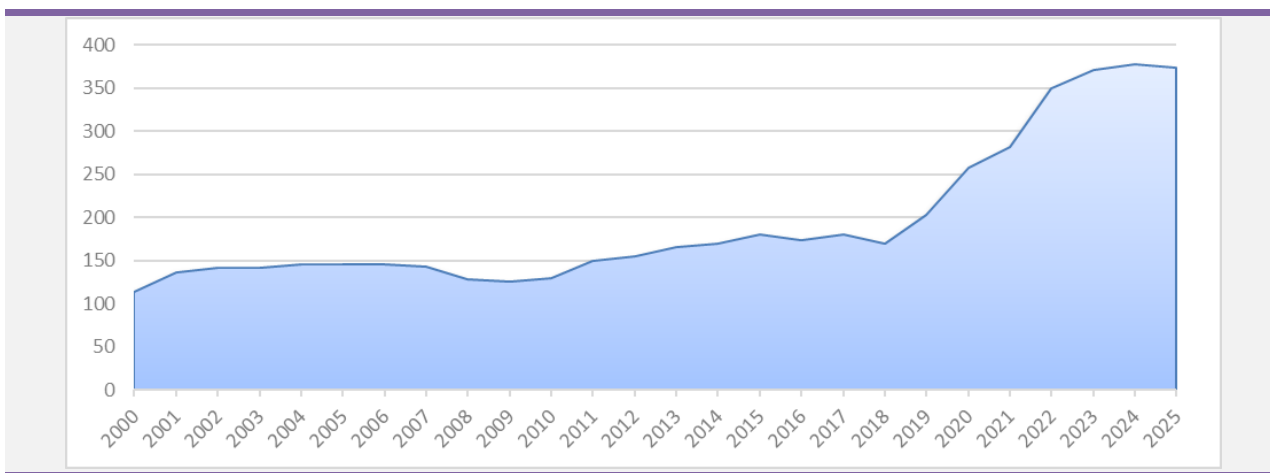
Obrázek 4.6 – Vývoj počtu obyvatel – Praha-Slivenec

Hlubočepy nejsou samostatnou městskou částí, ale katastrálním územím a částí MČ Praha 5. Hlubočepy mají rozšířenou městskou občanskou vybavenost, zejména v barrandovské části. Silnou stránkou je zejména dobré místní zázemí pro každodenní život, jako škola, knihovna, pošta, komunitní centrum, sociální služby, sportoviště a volnočasové aktivity. Významná je také blízkost Prokopského údolí, které obyvatelům nabízí kvalitní prostor pro rekreaci v přírodě. Jedná se o území s výrazně vyšší kapacitou služeb a přímou vazbou na širší pražskou infrastrukturu. V roce 2025 bylo na tomto katastrálním území evidováno 26,6 tis. obyvatel.



Obrázek 4.7 – Vývoj počtu obyvatel – Praha-Hlubočepy

Malá Chuchle je katastrální částí MČ Praha-Velká Chuchle. Z hlediska socioekonomické projekce je malou, lokálně citlivou městskou lokalitou s 370 obyvateli. Má omezenější lokální vybavenost přímo v místě, ale jako součást MČ Praha-Velká Chuchle má dostupné základní městské zázemí. Vzhledem k poloze v Praze je důležitá návaznost na širší městské služby, zejména v okolních částech Prahy 5 a Radotíně. Jedná se lokalitu s vlastním základním zázemím v rámci městské části, ale s významnou závislostí na okolních pražských centrech pro specializované služby.



Obrázek 4.8 – Vývoj počtu obyvatel - Praha-Malá Chuchle

4.2.4 Věkové složení obyvatel

Věkové složení obyvatel je pro tuto studii stejně důležité jako samotný počet obyvatel. Různé věkové skupiny vytvářejí rozdílné nároky na veřejnou infrastrukturu, dopravu a služby. Děti a mládež jsou důležití zejména z hlediska kapacit mateřských a základních škol, školních tras, bezpečnosti pěší dopravy a volnočasové vybavenosti. Obyvatelé v produktivním věku vytvářejí hlavní část pracovní a dojížděkové mobility. Senioři jsou významní z hlediska dostupnosti zdravotních a sociálních služeb, bezbariérovosti, veřejné dopravy a bezpečnosti pěšího pohybu.

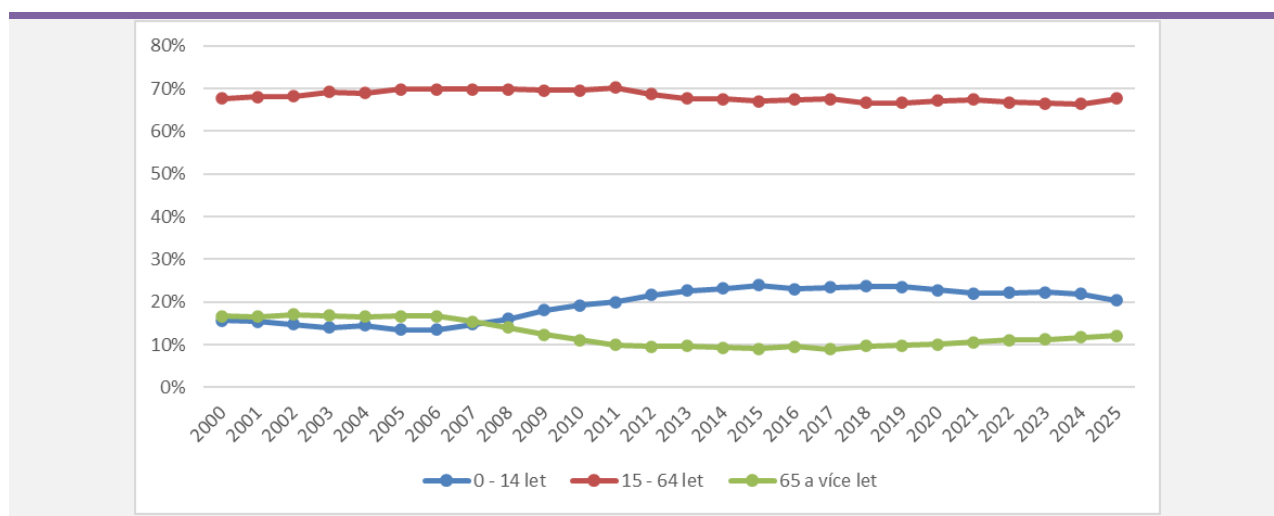
Pro současný stav je vhodné pracovat se základním členěním obyvatel do tří věkových skupin:

- **0 - 14 let** - děti a mladší školní populace
- **15 - 64 let** - obyvatelé v produktivním věku
- **65 a více let** - senioři

Současná věková struktura řešených lokalit je rozdílná a odpovídá jejich populační velikosti, sídelnímu charakteru a dosavadnímu vývoji.

Nučice vykazují z řešených obcí nejdynamičtější populační růst. Počet obyvatel vzrostl z přibližně 900 osob v roce 2000 na zhruba 2,4 tisíce v roce 2025. Za sledované období tak přibýlo asi 1,5 tisíce obyvatel. Věková struktura je ve srovnání s ostatními obcemi relativně mladá. Děti do 14 let tvoří v roce 2025 přibližně 20,3 % obyvatel, zatímco osoby ve věku 65 a více let pouze 12,0 %.

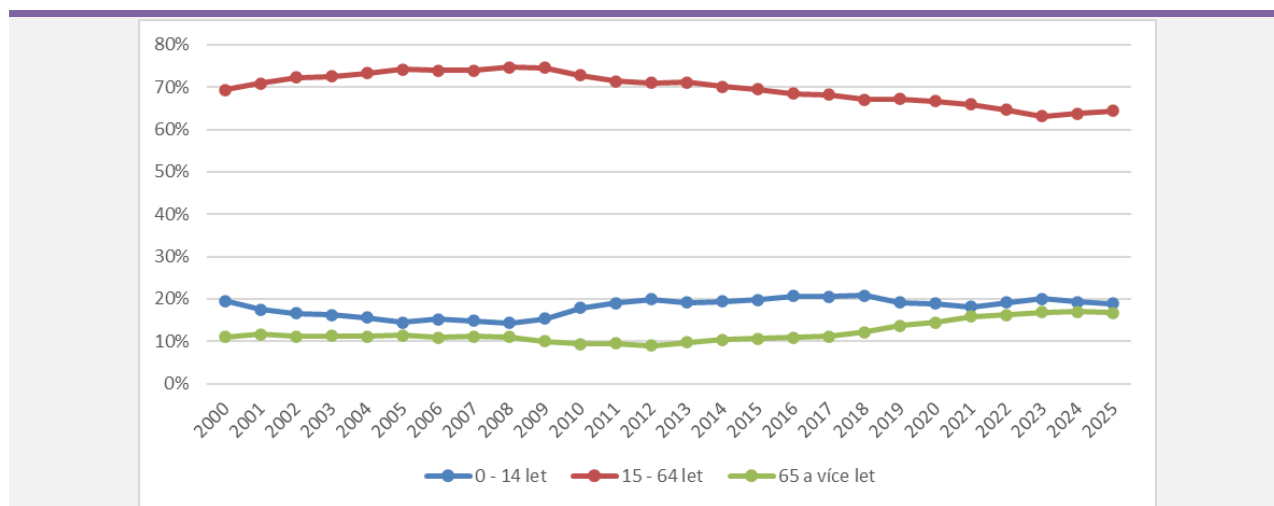
Tento profil ukazuje na obec s výrazným zastoupením rodin s dětmi a s vysokým podílem obyvatel v produktivním věku. Z hlediska socioekonomických dopadů je proto v Nučicích důležité sledovat zejména kapacity školských, volnočasových a dopravních služeb. Nízký podíl seniorů zároveň znamená, že tlak na sociální a zdravotní služby spojené se stárnutím populace je zde zatím méně výrazný než v jiných lokalitách.



Obrázek 4.9 – Vývoj věkové struktury - Nučice

Tachlovice měly v roce 2025 kolem 950 obyvatel. Oproti roku 2000 se jedná o nárůst o cca 400 osob. Věková struktura je poměrně vyvážená, ale oproti Nučicím je zde patrnější vyšší zastoupení seniorské složky. Děti do 14 let tvoří 18,8 % obyvatel, produktivní složka 64,4 % a osoby ve věku 65 a více let 16,7 %.

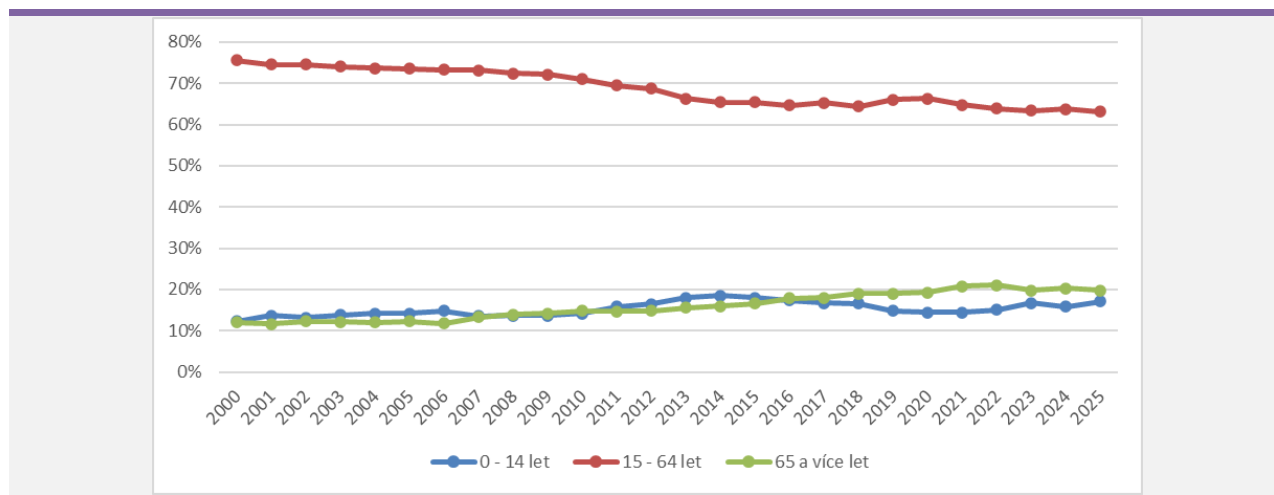
Tachlovice tak představují obec s pokračujícím populačním růstem, ale zároveň s postupným nárůstem starších obyvatel. Z hlediska občanské vybavenosti to znamená, že na jedné straně přetrvává potřeba služeb pro rodiny s dětmi a jednak na druhé straně bude do budoucna významnější i dostupnost zdravotních, sociálních a pečovatelských služeb. V souvislosti s plánovanou výstavbou a provozem zařízení staveniště je vhodné vnímat Tachlovice jako obec s citlivou věkovou strukturou, kde se případné dopady na každodenní mobilitu, bezpečnost a dostupnost služeb mohou dotýkat více věkových skupin současně.



Obrázek 4.10 – Vývoj věkové struktury - Tachlovice

Mezouň měla v roce 2025 téměř 600 obyvatel. Od roku 2000 vzrostl počet obyvatel o cca 200 osob. Věková struktura obce je ve srovnání s Nučicemi a Tachlovicemi výrazně starší. Děti do 14 let tvoří 17,1 % obyvatel, produktivní složka 63,2 % a osoby ve věku 65 a více let 19,8 %.

Mezouň má z hodnocených menších obcí nejvyšší podíl seniorů. Počet obyvatel ve věku 65 a více let zde převyšuje počet dětí do 14 let. To naznačuje vyšší míru demografického stárnutí. Pro hodnocení dopadů stavby je proto důležité zohlednit, že případné zhoršení dopravní dostupnosti nebo bezpečnosti pohybu v území může mít v Mezouni silnější dopad na starší obyvatele.

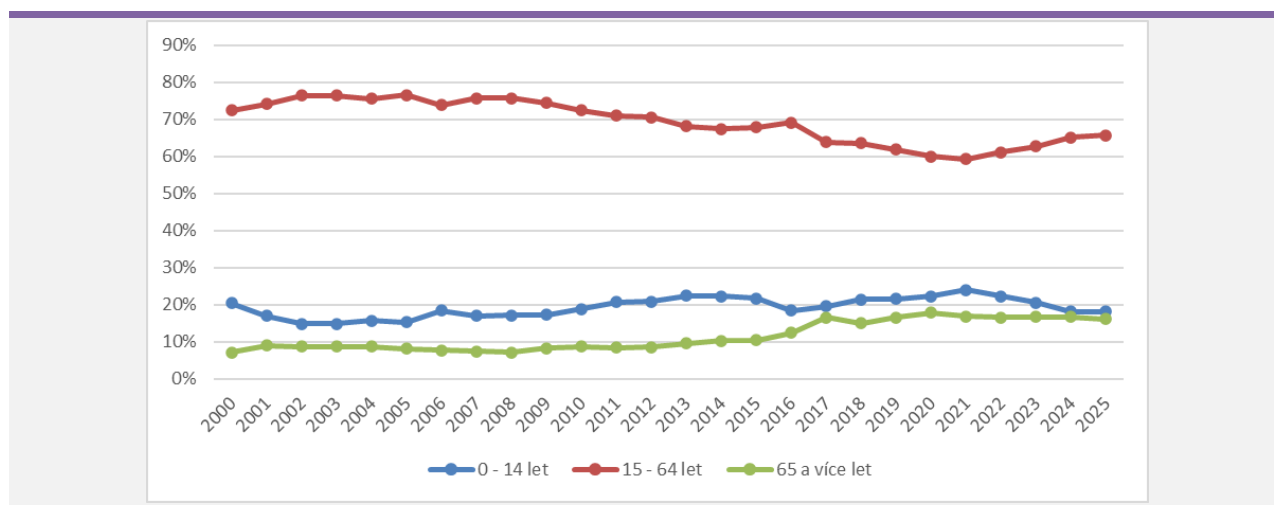


Obrázek 4.11 – Vývoj věkové struktury - Mezouň

Svatý Jan pod Skalou je nejmenší z hodnocených obcí. V roce 2025 měl přes 200 obyvatel. Od roku 2000 se zde počet obyvatel zdvojnásobil, absolutní velikost obce však zůstává nízká. Děti do 14 let tvoří 18,1 % obyvatel, osoby v produktivním věku 65,7 % a senioři 16,2 %.

Vzhledem k malé populační základně je třeba údaje interpretovat opatrně, protože i menší absolutní změny počtu obyvatel mohou výrazně měnit procentní podíly věkových skupin. Obec má poměrně vyváženou věkovou strukturu, její další populační růst je však vzhledem k velikosti obce a místním

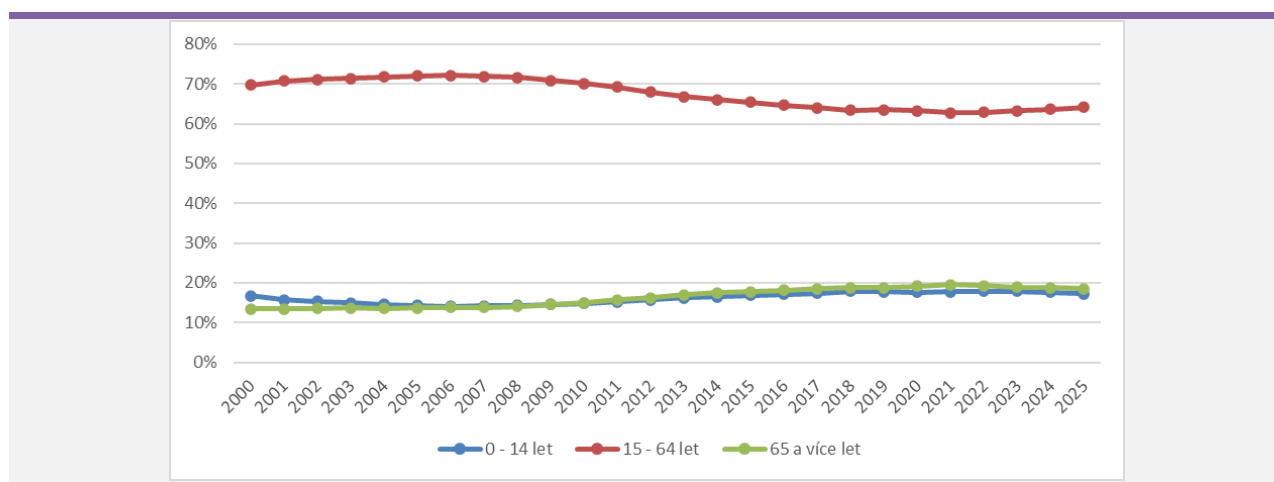
podmínkám omezený. U takto malé obce mohou mít i dílčí změny v dopravní zátěži, dostupnosti služeb nebo vnímané bezpečnosti výraznější subjektivní dopad na komunitu než u větších sídel.



Obrázek 4.12 – Vývoj věkové struktury - Svatý Jan pod Skalou

Beroun měl v roce 2025 okolo 21,5 tis. obyvatel. Oproti roku 2000 se počet obyvatel zvýšil téměř o 4 tis. osob. Jako největší sídlo (kromě pražských lokalit) v řešeném souboru má Beroun odlišnou pozici než menší obce, kdy plní nejen obytnou, ale také obslužnou, pracovní a správní funkci pro širší území.

V roce 2025 tvoří děti do 14 let 17,2 % obyvatel, produktivní složka 64,2 % a senioři 18,6 %. Ve srovnání s rokem 2000 je patrný zejména výrazný nárůst seniorské složky. Počet obyvatel ve věku 65 a více let vzrostl z 2 367 na 3 999 osob. Beroun tak kombinuje růst počtu obyvatel s demografickým stárnutím. Pro další hodnocení to znamená, že město bude citlivé nejen na dopravní a infrastrukturní dopady stavby, ale také na dostupnost zdravotních a sociálních služeb, které mohou být využívány i obyvateli okolních obcí.



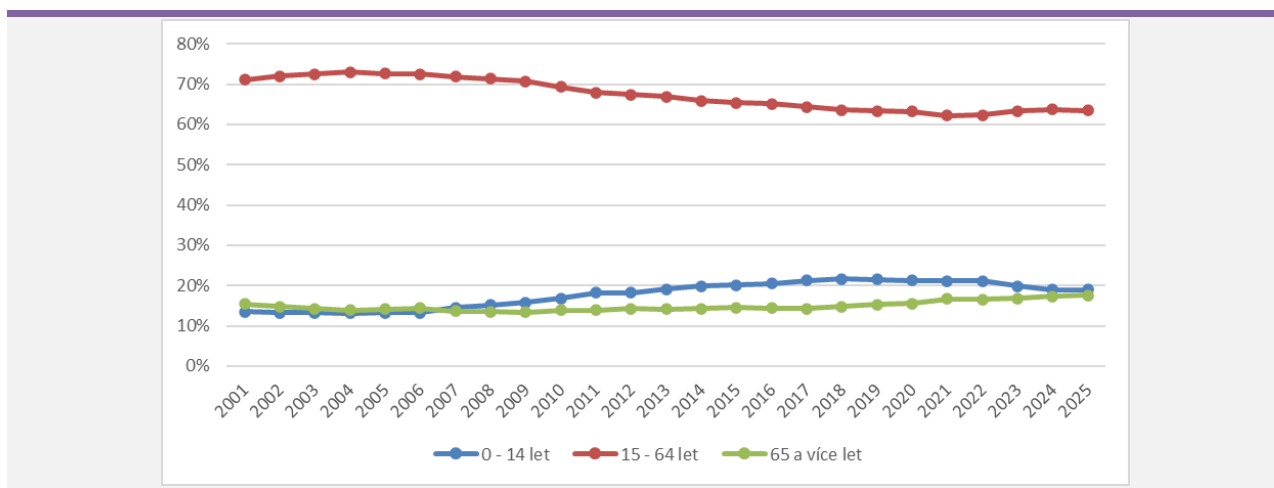
Obrázek 4.13 – Vývoj věkové struktury - Beroun

Pro pražské lokality nejsou dostupné podrobné informace věkové struktury v úrovni katastrálních částí, jak tomu bylo v předešlé kapitole. Proto jsou následující informace vztaženy k městským částem, ve které se dané lokality nacházejí.

MČ **Praha-Slivenec** vykazuje v období 2001–2025 výrazný populační růst. Počet obyvatel se zde zhruba zdvojnásobil na současných 4 tis. osob. Růst se promítl do všech hlavních věkových skupin. Počet dětí do 14 let vzrostl z 270 na 764 osob, počet obyvatel ve věku 15-64 let z 1 425 na 2 559 osob a počet obyvatel ve věku 65 a více let z 308 na 707 osob.

V roce 2025 tvoří děti do 14 let 19,0 % obyvatel, produktivní složka 63,5 % a senioři 17,5 %. Slivenec tak má relativně vysoký podíl dětské populace, ale zároveň i rostoucí seniorskou složku. Průměrný věk se mezi lety 2001 a 2025 téměř nezměnil, což ukazuje na skutečnost, že růst počtu obyvatel byl do značné míry spojen s příchodem mladších domácností a rodin s dětmi, které částečně vyvažují obecný trend stárnutí populace.

Z hlediska socioekonomických dopadů je Slivenec citlivý především na oblast školství, dopravní bezpečnosti, každodenní mobility a dostupnosti veřejných služeb. Vyšší zastoupení dětí zvyšuje význam bezpečných pěších tras, dopravního zklidnění a dostupnosti školských a volnočasových kapacit. Současně rostoucí počet seniorů znamená, že je nutné sledovat také dostupnost zdravotních a sociálních služeb a bezpečnost pohybu starších obyvatel v území.

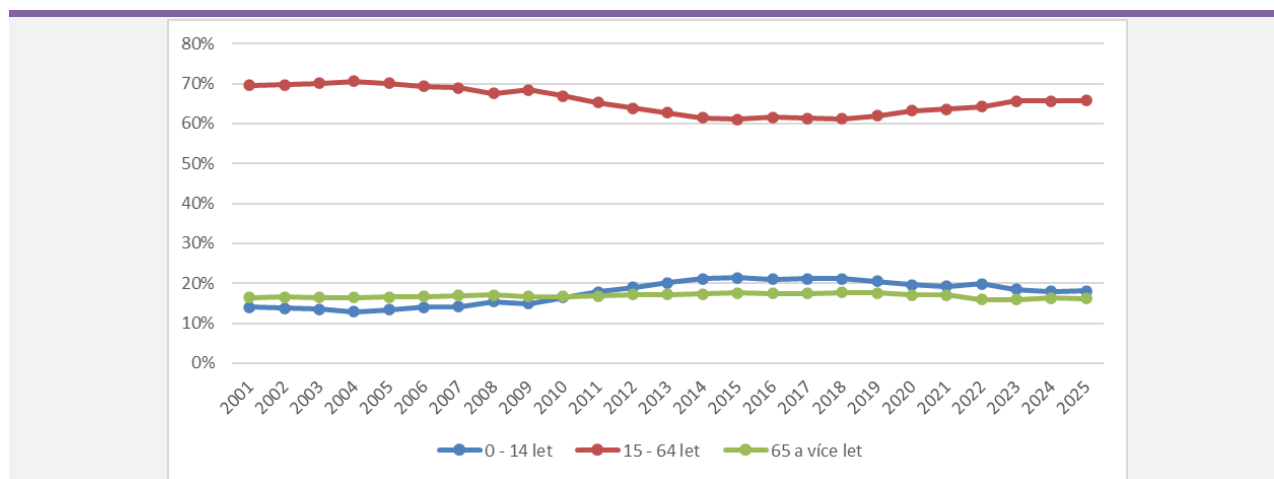


Obrázek 4.14 – Vývoj věkové struktury - Praha-Slivenec

MČ Praha-Velká Chuchle (spadá do ní katastrální území **Malá Chuchle**) měla v roce 2025 celkem 2 922 obyvatel. Oproti roku 2001, kdy měla 1 713 obyvatel, jde o nárůst o 1 209 osob. Počet dětí do 14 let vzrostl z 240 na 529 osob, počet obyvatel v produktivním věku z 1 192 na 1 920 osob a počet obyvatel ve věku 65 a více let z 281 na 473 osob.

V roce 2025 tvoří děti 18,1 % obyvatel, produktivní složka 65,7 % a senioři 16,2 %. Věková struktura Velké Chuchle je tak poměrně vyvážená. Ve srovnání se Slivencem má mírně nižší podíl dětí i seniorů a vyšší podíl osob v produktivním věku. Průměrný věk se za posledních 25 let snížil ze 41,6 roku na 40,4 roku, což naznačuje omlazení věkové struktury v souvislosti s populačním růstem.

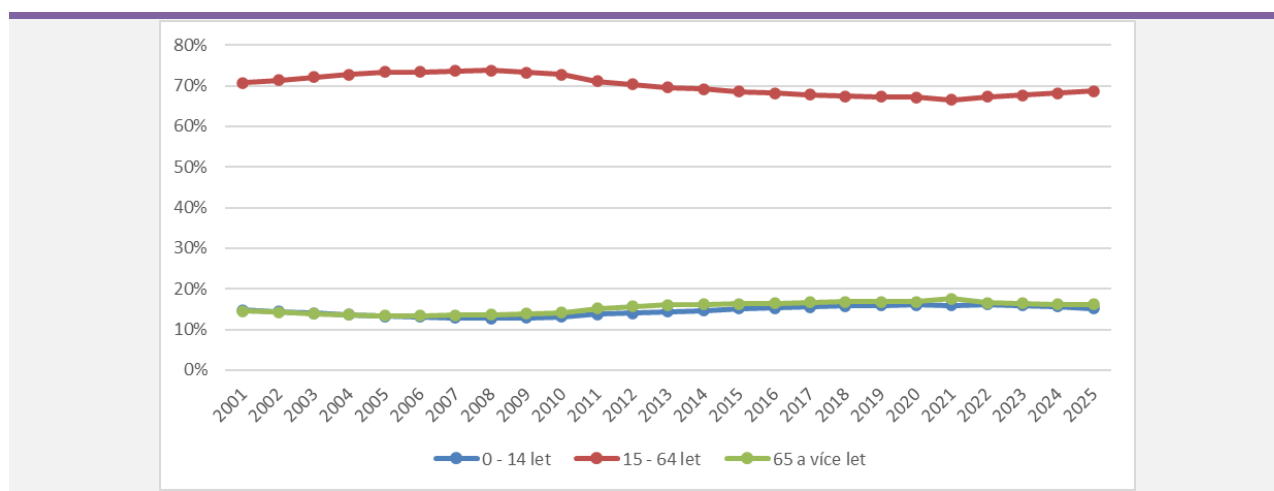
Pro hodnocení dopadů stavby je důležité, že Velká Chuchle kombinuje rezidenční charakter, růst počtu obyvatel a významnou přítomnost rodin s dětmi. Případné dopady na dopravní režim, bezpečnost pěších tras, hlukovou zátěž nebo dostupnost služeb mohou být vnímány citlivě zejména v obytných lokalitách. Vzhledem k relativně vysokému podílu produktivní populace je důležitá také návaznost na každodenní dojížděku, veřejnou dopravu a plynulost dopravních vazeb směrem do širší Prahy.



Obrázek 4.15 – Vývoj věkové struktury - MČ Praha-Velká Chuchle

V MČ Praha 5 (spadá do ní katastrální území **Hlubočepy**) v roce 2025 tvoří děti do 14 let 15,2 % obyvatel, produktivní složka 68,7 % a senioři 16,1 %. Praha 5 má ve srovnání se Slivencem a Velkou Chuchlí nižší podíl dětské složky, ale vyšší podíl obyvatel v produktivním věku. Podíl seniorů je srovnatelný s Velkou Chuchlí, avšak v absolutním vyjádření jde o výrazně větší počet obyvatel. Průměrný věk se zde zvýšil ze 40,0 roků v roce 2001 na 40,8 roku v roce 2025.

Praha 5 má vzhledem ke své velikosti a funkčnímu významu jiný charakter dopadů než předchází menší dotčené městské části. Případné vlivy stavby se zde budou spíše koncentrovat do konkrétních lokalit. Z hlediska věkové struktury je podstatné, že i při relativně nižším podílu dětí a seniorů jde o vysoké absolutní počty obyvatel. To zvyšuje význam přesného územního zacílení opatření, zejména v oblasti dopravy, hluku, bezpečnosti pohybu a dostupnosti veřejných služeb.



Obrázek 4.16 – Vývoj věkové struktury - MČ Praha 5

4.2.5 Výchozí typologie řešeného území

Z výše uvedených údajů je patrné, že řešené lokality se od sebe výrazně liší a nelze je posuzovat jako jeden celek. Pro další socioekonomickou projekci je proto vhodné rozdělit je do čtyř základních typů podle jejich velikosti a vývojové dynamiky.

Typ lokality	Lokality	Charakteristika pro další projekci
Růstové a rezidenčně atraktivní obce v zázemí Prahy	Nučice, Mezouň	předpoklad zvýšené poptávky po dopravě, školství, službách a bezpečných pěších vazbách
Stabilizované až mírně růstové menší obce	Tachlovice, Svatý Jan pod Skalou	vyšší relativní citlivost na změny dopravního režimu, dostupnosti a kvality prostředí
Regionální centrum	Beroun	centrum práce, školství, služeb, veřejné správy a dopravy pro širší území
Pražské městské lokality	Slivenec, Hlubočepy, Malá Chuchle	hustší městské a příměstské vazby, význam veřejné dopravy, rekreace, školních a pěších tras

Tabulka 4.2 – Rozdělení řešených lokalit podle velikosti a vývojové dynamiky

Tato typologie bude využita v dalších částech socioekonomické projekce při formulaci výhledových počtů obyvatel, věkového složení a ekonomické aktivity. Z hlediska dalšího hodnocení je podstatné, že největší absolutní počet obyvatel a nejvyšší intenzitu každodenních vazeb vykazují městské lokality Beroun a Praha 5 / Hlubočepy. Naopak nejvyšší relativní citlivost vůči změnám může vznikat v menších obcích a lokalitách, zejména ve Svatém Janu pod Skalou, Malé Chuchli, Tachlovicích a Mezouni.

4.3 Výhledové počty obyvatel a věková struktura

Výhled počtu obyvatel k roku 2045 je pro jednotlivé lokality stanoven ve třech scénářích, a to stabilizačním, trendovém a rozvojovém. **Stabilizační** scénář vyjadřuje opatrný vývoj při omezené nebo řízené bytové výstavbě. **Trendový** scénář vychází z pokračování dosavadních demografických tendencí a větší výstavbě. **Rozvojový** scénář zachycuje možnost vyššího růstu v případě aktivace rozvojových ploch pro bydlení nebo vyšší migrační atraktivitu území.

ČSÚ pro Středočeský kraj očekává dlouhodobý růst počtu obyvatel, projekce uvádí, že kraj by měl patřit mezi kraje s nejvýraznějším populačním růstem. Současně však bude probíhat stárnutí obyvatelstva, tedy růst počtu a podílu osob ve vyšších věkových skupinách. Tento trend je promítnout i do výhledu řešených obcí ve Středočeském kraji. U pražských lokalit se počítá s pokračující populační dynamikou Prahy a s postupným stárnutím části rezidenční populace.

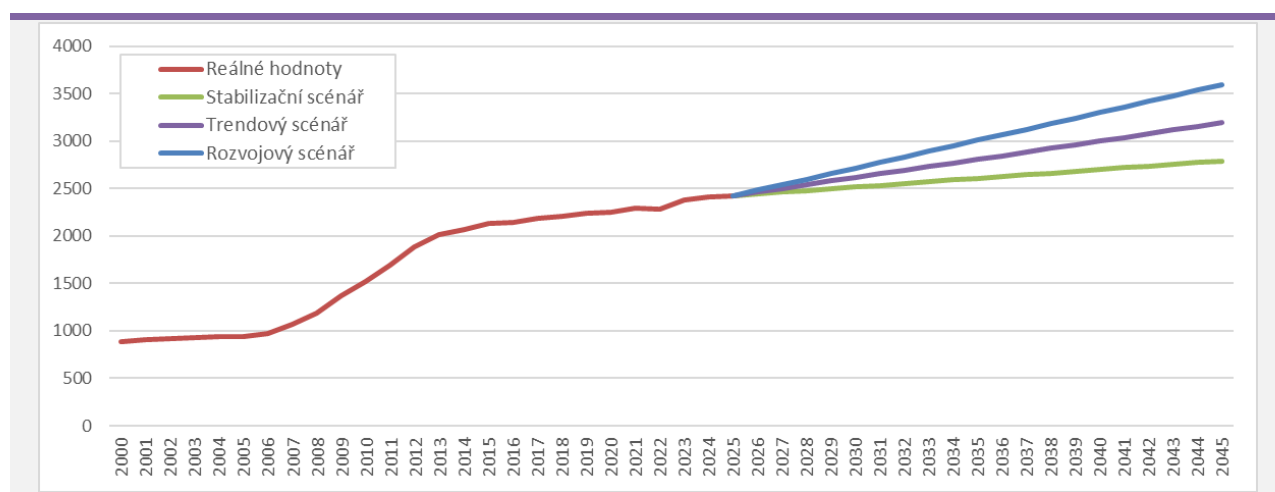
Územní plán ukazuje, kde je rozvoj možný, neznamená ale, že k němu skutečně dojde. I když je určitá plocha určena k bydlení, její využití může v praxi brzdit vlastnictví pozemků, chybějící infrastruktura, dopravní napojení, ochrana přírody a krajiny, kapacity škol a školek nebo samotný přístup obce k dalšímu růstu. Populační projekce proto nevychází pouze z územního plánu, ale kombinuje dosavadní statistický vývoj, územně plánovací kapacitu a reálné rozvojové záměry jednotlivých obcí.

4.3.1 Menší obce v zázemí Prahy a Berouna

Nučice jsou pro účely projekce hodnoceny jako růstová obec v západním zázemí Prahy. Dosavadní vývoj obce je ovlivněn zejména rezidenční atraktivitou území, dostupností Prahy, vazbou na pracovní centra a širším suburbanizačním vývojem v okolí hlavního města.

Ve **stabilizačním** scénáři by se počet obyvatel Nučic ve výhledu zvyšoval pouze mírně a obec by se postupně přibližovala kapacitnímu nebo koncepčnímu limitu další rezidenční výstavby. V **trendovém** scénáři by pokračoval dosavadní růst, přičemž by se dále zvyšovala vazba obyvatel na každodenní dojíždku do Prahy, Berouna, Rudné a dalších center. V **rozvojovém** scénáři by populační růst mohl být vyšší, pokud by byly aktivovány další plochy pro bydlení a pokud by obec další růst připustila jako součást své rozvojové koncepce.

Z územního plánu lze pro Nučice odvodit, že obec má ještě poměrně významnou rozvojovou kapacitu, ale nikoli v řádu několika tisíc nových obyvatel. Realistický rozsah nové zástavby odpovídá přibližně nižším stovkám nových domácností a zhruba 700-900 nových obyvatel. Největší podíl potenciálu nesou dvě lokality Na Stráži a Na Vinici. Z hlediska dopadů na občanskou vybavenost, dopravu a technickou infrastrukturu je důležité, že část výstavby je ovšem podmíněna intenzifikací ČOV Nučice a že územní plán zároveň požaduje doplnění veřejných prostranství, parkování, pěších vazeb a cyklistické infrastruktury.



Obrázek 4.17 – Výhledové počty obyvatel - Nučice

Věková struktura pro výhledový rok 2045 je modelována z reálné struktury roku 2025 a celkových počtů obyvatel ve třech scénářích. V modelu je zohledněno postupné stárnutí populace, u rozvojového scénáře mírně vyšší podíl dětské složky díky předpokládanému rezidenčnímu rozvoji. U Nučic lze výhledově očekávat zachování relativně silné produktivní složky obyvatelstva, pokud bude obec nadále přitahovat mladší domácnosti. Současně lze očekávat postupný růst počtu seniorů, protože část obyvatel přistěhovaných v předchozích dekadách bude stárnout v místě bydliště.

Scénář	Celkem obyvatel	0-14	15-64	65 a více
Stabilizační	2792	17,3 %	65,1 %	17,6 %
Trendový	3192	18,1 %	65,5 %	16,4 %
Rozvojový	3592	18,9 %	65,5 %	15,6 %

Tabulka 4.3 – Výhledová věková struktura - Nučice

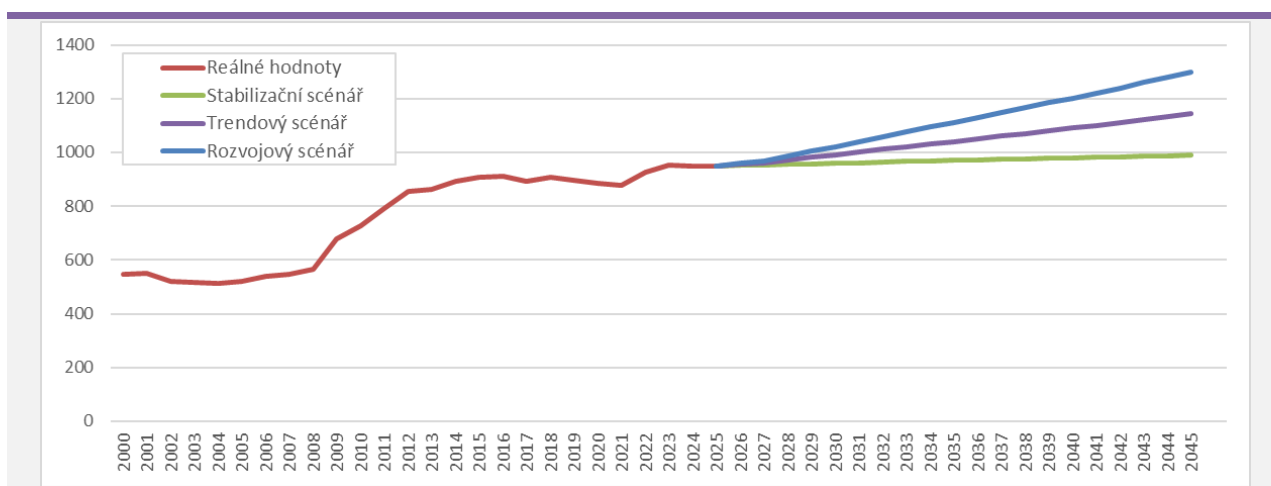
Z hlediska projekce je vhodné **Tachlovice** hodnotit jako obec, která již růstovou etapou prošla a ve výhledu může směřovat spíše k mírnému růstu nebo stabilizaci. Vývoj bude záviset zejména na rozsahu využitelných ploch pro bydlení, postoji obce k další výstavbě a kapacitách místní infrastruktury.

Územní plán vymezuje Tachlovice jako malé venkovské sídlo, jehož další rozvoj má být pozvolný, územně kompaktní a založený především na individuálním bydlení v rodinných domech. Základní koncepce územního plánu uvádí, že obec má být rozvíjena jako sídlo s počtem obyvatel okolo 1000 a ani v dlouhodobém výhledu nemá být tento počet významněji překročen. Současně územní plán připouští rozvoj bydlení zejména formou rodinných domů v zastavitelných plochách a v prolukách stávající zástavby.

Územní plán zdůrazňuje zachování venkovského charakteru Tachlovic, ochranu volné krajiny a postupné začleňování nových obyvatel do života obce. Dynamika rozvoje má být řízena etapizací a územními rezervami, aby nedocházelo ke skokovému růstu počtu obyvatel a aby se mohly přirozeně přizpůsobovat i ostatní urbanistické struktury obce.

Rozvoj obce Tachlovice je nutné také interpretovat ve vazbě na kapacity technické infrastruktury, zejména splaškové kanalizace a ČOV. Územní plán umožňuje napojení zastavitelných ploch na stávající kanalizační systém a u větších rozvojových ploch předpokládá vybudování nových kanalizačních řadů v navazujících řízeních. Stávající ČOV se má rekonstruovat, z hlediska dlouhodobějšího nebo intenzivnějšího rozvoje, zejména při případném využití územních rezerv, však bude nutné kapacity kanalizace a ČOV znovu prověřit, případně ČOV dále rozšířit.

Stabilizační scénář předpokládá pouze mírný růst počtu obyvatel a přibližné naplnění koncepční hranice do 1000 obyvatel. Tento scénář odpovídá opatrnému rozvoji obce, omezenému využívání zastavitelných ploch a důrazu na zachování současného charakteru sídla. **Trendový** scénář předpokládá postupné využití platně vymezených zastavitelných ploch a dosažení přibližně 1150 obyvatel. **Rozvojový** scénář představuje dlouhodobější a hypotetickou variantu, která zahrnuje i potenciál územních rezerv po jejich případném převedení do zastavitelných ploch změnou územního plánu. Tento scénář proto nelze chápat jako automaticky realizovatelný vývoj, ale spíše jako horní rámec možného populačního vývoje při výraznějším rozšíření obytných kapacit.



Obrázek 4.18 – Výhledové počty obyvatel - Tachlovice

Věková struktura byla ve všech scénářích upravena s ohledem na charakter očekávané nové výstavby. Protože územní plán předpokládá rozvoj bydlení především formou rodinných domů, lze očekávat, že nová bytová výstavba bude ve větší míře přitahovat domácnosti v produktivním věku, často s dětmi. To se v projekci projevuje relativně vyšším zastoupením dětské složky a obyvatel v mladším a středním produktivním věku u trendového a zejména rozvojového scénáře. Naopak stabilizační scénář více zachovává stávající demografickou strukturu a přirozenější proces stárnutí populace.

Scénář	Celkem obyvatel	0-14	15-64	65 a více
Stabilizační	990	15,0 %	59,3 %	25,7 %
Trendový	1144	16,6 %	60,9 %	22,5 %
Rozvojový	1299	18,2 %	61,7 %	20,1 %

Tabulka 4.4 – Výhledová věková struktura - Tachlovice

Z hlediska populační velikosti je **Mezouň** menší sídlo, avšak pro projekci je významné tím, že jeho budoucí vývoj může být citlivý na využitelnost rozvojových ploch pro bydlení a na postoj obce k dalšímu růstu.

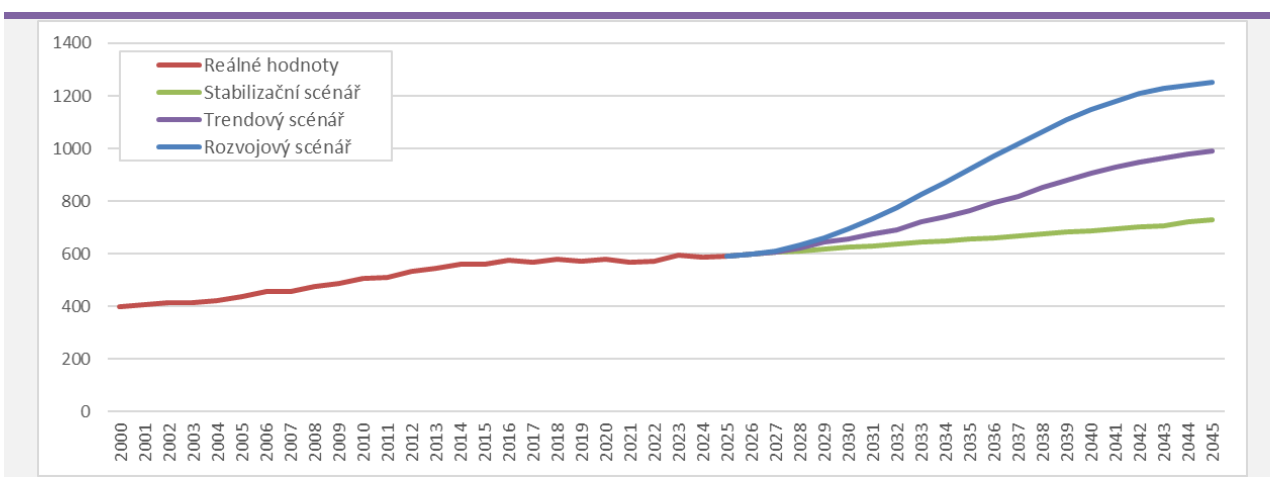
Územní plán obce je aktuálně ve fázi návrhu pro opakované veřejné projednání. Z hlediska rozvoje počítá především s posilováním samotné Mezouně jako hlavního sídla. Nová samostatná nebo prostorově oddělená sídla vznikat nemají, další zástavba má navazovat na stávající obec a být zaměřena hlavně na bydlení. Z hlavního výkresu je zároveň patrné, že rozvojové plochy jsou soustředěny zejména při západním, jihozápadním, severním a severovýchodním okraji sídla a navazují na stávající zástavbu. Využití některých z těchto rozvojových ploch (především západní a jihozápadní) je podmíněno zpracováním územní studie.

Z hlediska demografické prognózy je podstatné, že základní koncepce rozvoje obce počítá se zachováním stávající sídelní struktury.

Významným limitem naplnění rozvojového potenciálu územního plánu je kapacita systému odvádění a čištění odpadních vod. Územní plán stanovuje, že rozvoj kanalizace v nově vymezených zastavitelných plochách má být řešen rozšířením kanalizační sítě a napojením na stávající stokovou síť. Současně stanovuje povinnost navýšit kapacitu systému odvádění a likvidace odpadních vod na úroveň odpovídající

navrženému rozvoji obce, a to buď vybudováním obecní ČOV v některé z vymezených ploch technické infrastruktury, případně rozšířením kapacity ČOV Kozolupy. Pro trendový a zejména rozvojový scénář je kanalizace a ČOV uvedena jako hlavní podmiňující faktor rozvoje obce.

Stabilizační scénář předpokládá pouze dílčí využití rozvojových možností a pozvolný růst obce přibližně na 720 obyvatel v roce 2045. **Trendový** scénář bere v potaz postupné naplňování schválených zastavitelných a transformačních ploch, což by vedlo k nárůstu populace k hranici 1000 obyvatel. **Rozvojový** scénář představuje horní variantu vývoje, při které by došlo k intenzivnějšímu využití hlavních rozvojových ploch (podmíněno územní studií) a obec by se mohla přiblížit zhruba 1250 obyvatelům.



Obrázek 4.19 – Výhledové počty obyvatel - Mezouň

Z hlediska věkové struktury bude mít naplňování územního plánu omlazující efekt. Nová výstavba rodinných domů v zázemí Prahy a Berouna bude s největší pravděpodobností přitahovat zejména domácnosti v mladším a středním produktivním věku, často s dětmi nebo s předpokladem založení rodiny.

Scénář	Celkem obyvatel	0-14	15-64	65 a více
Stabilizační	720	16,0 %	60,0 %	24,0 %
Trendový	990	19,3 %	62,5 %	18,2 %
Rozvojový	1250	22,0 %	64,0 %	14,0 %

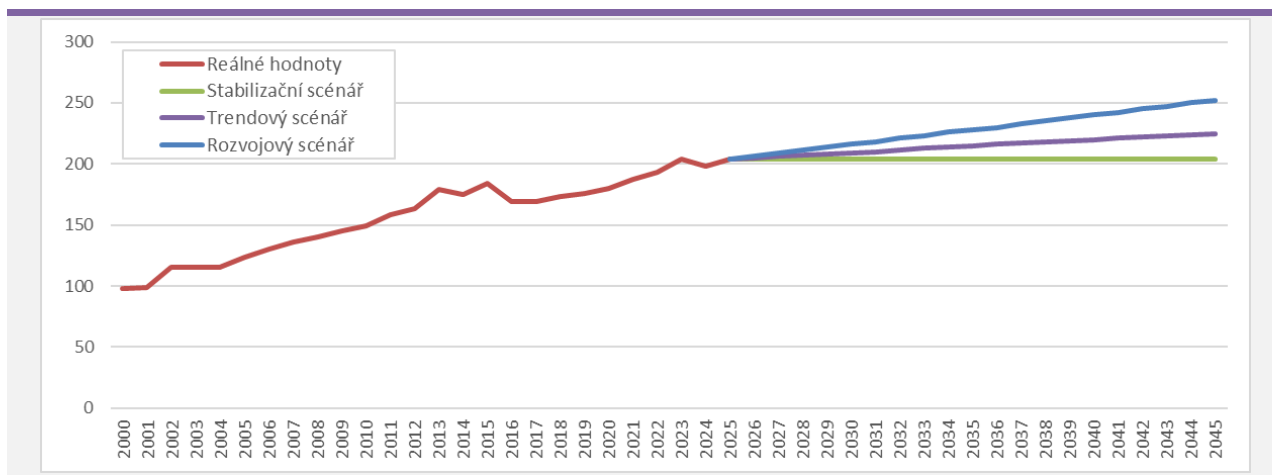
Tabulka 4.5 – Výhledová věková struktura - Mezouň

Svatý Jan pod Skalou je malá obec se specifickým krajinným, rekreačním a sídelním charakterem. V jejím případě není rozhodující pouze velikost populace, ale především omezená vlastní vybavenost, závislost na okolních centrech a vysoká relativní citlivost na jakékoliv změny v dopravní dostupnosti a kvalitě prostředí.

Územní plán je výrazně restriktivní. Nejde o obec s větším rozvojovým potenciálem, ale o stabilizované sídlo v mimořádně citlivém území.

Na webu obce je zveřejněna Zpráva o uplatňování územního plánu i zadání nového územního plánu. Zpráva uvádí, že je potřeba pořídit nový územní plán s prvky regulačního plánu. Pokud by nový územní plán v budoucnu umožnil využití některých dosud nevyužitých ploch v zastavěném území, mohl by být skutečný populační strop obce mírně vyšší než 250 obyvatel. Bez znalosti konkrétního návrhu nového územního plánu a jeho regulace však tuto dodatečnou kapacitu nelze nyní spolehlivě vyčíslit.

Stabilizační scénář je pro Svatý Jan pod Skalou nejpravděpodobnější výhledovou variantou, protože obec má malou populační základnu a její rozvoj je limitován charakterem území, krajinou a technickou vybaveností. **Trendový** scénář může předpokládat pouze mírné kolísání nebo pozvolný růst počtu obyvatel. **Rozvojový** scénář není bez nového územního plánu a infrastrukturních kapacit vhodné předpokládat.



Obrázek 4.20 – Výhledové počty obyvatel - Svatý Jan pod Skalou

Všechny tři scénáře vedou k tomu, že bez výraznější nové výstavby obec Svatý Jan pod Skalou bude pravděpodobně čelit postupnému stárnutí obyvatelstva. Rozdíl mezi scénáři spočívá především v tom, zda bude tento proces doprovázen stagnací, mírným růstem, nebo citelnějším doplněním obyvatel v mladších a produktivních věkových skupinách.

Scénář	Celkem obyvatel	0-14	15-64	65 a více
Stabilizační	204	15,0 %	60,0 %	25,0 %
Trendový	225	16,5 %	61,5 %	22,0 %
Rozvojový	252	18,0 %	62,0 %	20,0 %

Tabulka 4.6 – Výhledová věková struktura - Svatý Jan pod Skalou

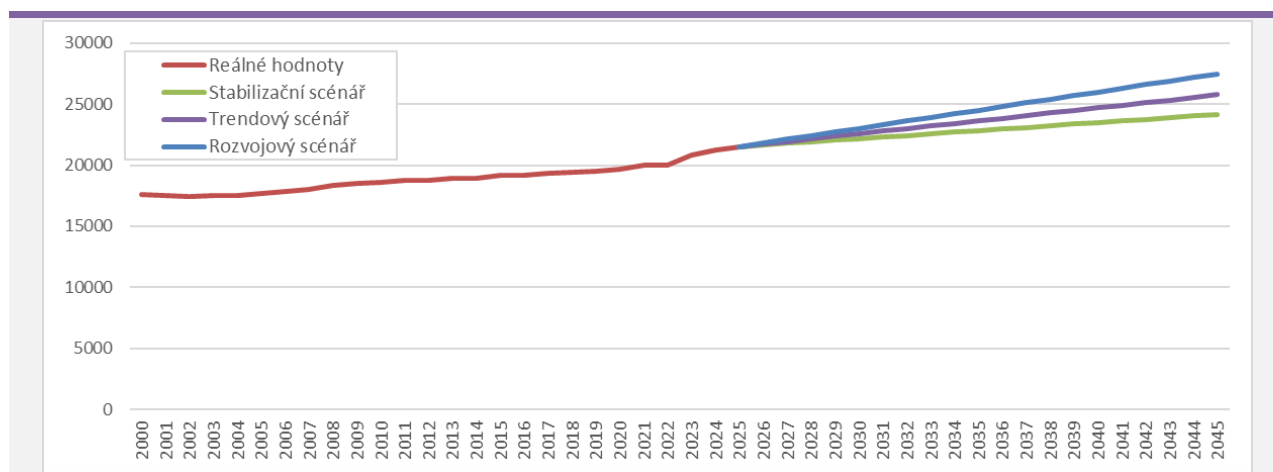
4.3.2 Regionální centrum Beroun

Beroun je v řešeném území samostatnou kategorií. Nejde pouze o obec dotčenou staveništním zázemím, ale o regionální centrum s významnou správní, pracovní, školskou, oblužnou a dopravní funkcí.

Územní plán Berouna vytváří předpoklady pro další významný, ale řízený populační růst města. Tento rozvoj není založen pouze na rozšiřování zástavby do okolní krajiny, ale především na využití vnitřních rezerv města, přestavbě brownfieldů, doplnění stávající městské struktury, transformaci Suchých Luk na novou polyfunkční městskou čtvrť a na menších obytných rozvojech v okrajových částech města. Celkově by se tak Beroun mohl ve výhledu přiblížit k 25 tisícům obyvatel, při maximálnějším naplnění územního plánu až za hranici 27 tisíc obyvatel.

Veřejné podklady města uvádějí existenci Demografické studie Beroun s výhledem do roku 2038. V této studii dosahuje prognóza berounské populace v roce 2038 variantně mezi 23,4 tis. až 26,5 tis. obyvateli.

Stabilizační scénář slouží jako opatrná varianta pro případ zpomalení bytové výstavby, zatímco **rozvojový** scénář vychází z kapacity městských rozvojových ploch a výsledků městské demografické studie.



Obrázek 4.21 – Výhledové počty obyvatel - Beroun

Vývoj věkové struktury obyvatel Berouna bude ve výhledu ovlivněn dvěma hlavními faktory. Prvním je obecný demografický trend stárnutí populace, který se projevuje postupným růstem podílu obyvatel ve věku nad 65 let. Druhým faktorem je rozvojový potenciál města vyplývající z územního plánu, zejména z možností nové bytové výstavby, přestaveb transformačních ploch a postupného využití větších rozvojových lokalit. Územní plán pracuje s Berounem jako se stabilizovaným jádrem Berounské kotliny v metropolitní rozvojové oblasti Prahy a současně upozorňuje na silný zájem o bydlení v posledních desetiletích.

Scénář	Celkem obyvatel	0-14	15-64	65 a více
Stabilizační	24160	15,5 %	60,0 %	24,5 %
Trendový	25760	16,5 %	61,0 %	22,5 %
Rozvojový	27493	17,5 %	62,0 %	20,5 %

Tabulka 4.7 – Výhledová věková struktura - Beroun

Lze konstatovat, že územní plán Berouna vytváří předpoklady pro další populační růst města, který může zároveň ovlivnit jeho věkovou strukturu. Pokud bude rozvoj pomalejší, bude věková struktura města výrazněji stárnout. Pokud se podaří realizovat větší část rozvojových ploch, může nová výstavba přivést mladší domácnosti a částečně posílit dětskou i produktivní složku populace.

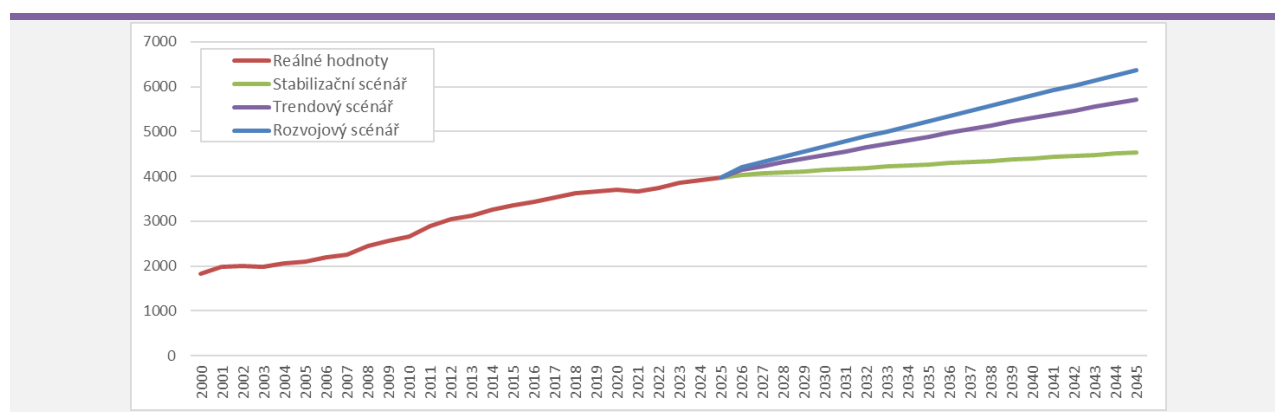
4.3.3 Pražské městské lokality

Městská část **Praha-Slivenec** tvoří okrajovou část hlavního města s výrazně příměstským až venkovským charakterem zástavby. Její sídelní struktura je tvořena zejména dvěma částmi (Slivenec a Holyně), které mají odlišnou urbanistickou polohu i rozvojovou dynamiku. Slivenec si dosud zachovává charakter historického sídla s nízkopodlažní zástavbou, zatímco Holyně je více ovlivněna rozvojem navazujícím na

širší prostor Barrandova a jihozápadní okraj Prahy. Území městské části je současně výrazně limitováno rozsáhlými plochami zeleně, krajinným zázemím, dopravními koridory a vazbou na přírodně hodnotná území v okolí Prokopského a Dalejského údolí.

Z výkresu platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy vyplývá, že další rozvoj městské části je soustředěn především do obytných a smíšených ploch v Holyni a na severním až severovýchodním okraji Slivence. Tyto plochy představují hlavní územní rezervu pro budoucí bytovou výstavbu a tím i pro růst počtu obyvatel. Naopak historické jádro Slivence a jeho bezprostřední okolí mají spíše omezený potenciál pro výraznější nárůst obyvatel.

Při orientačním vyhodnocení kapacit územního plánu lze předpokládat, že městská část má potenciál navýšit počet obyvatel z dnešních necelých 4 tis. na zhruba 5,5 až 6,0 tis. obyvatel v **trendovém** scénáři. **Stabilizační** scénář, založený na postupném využívání proluk a pomalejší realizaci větších rozvojových ploch, by odpovídal populaci kolem 4,5 tis. obyvatel. **Rozvojový** scénář, při intenzivnějším využití rozvojových ploch v Holyni a na severním okraji Slivence, by mohl dosáhnout až 6,5 tisíce obyvatel. Takový scénář by však již znamenal významnější tlak na dopravní infrastrukturu, kapacity školských zařízení, lokální služby a celkovou kvalitu obytného prostředí.



Obrázek 4.22 – Výhledové počty obyvatel - Praha-Slivenec

Celkově lze očekávat, že Slivenec bude i při růstu obyvatel postupně stárnout, ale míra stárnutí bude záviset na rozsahu a charakteru nové bytové výstavby. Čím více se naplní rozvojové plochy pro bydlení, tím více bude věková struktura vyvažována přílivem mladších rodin.

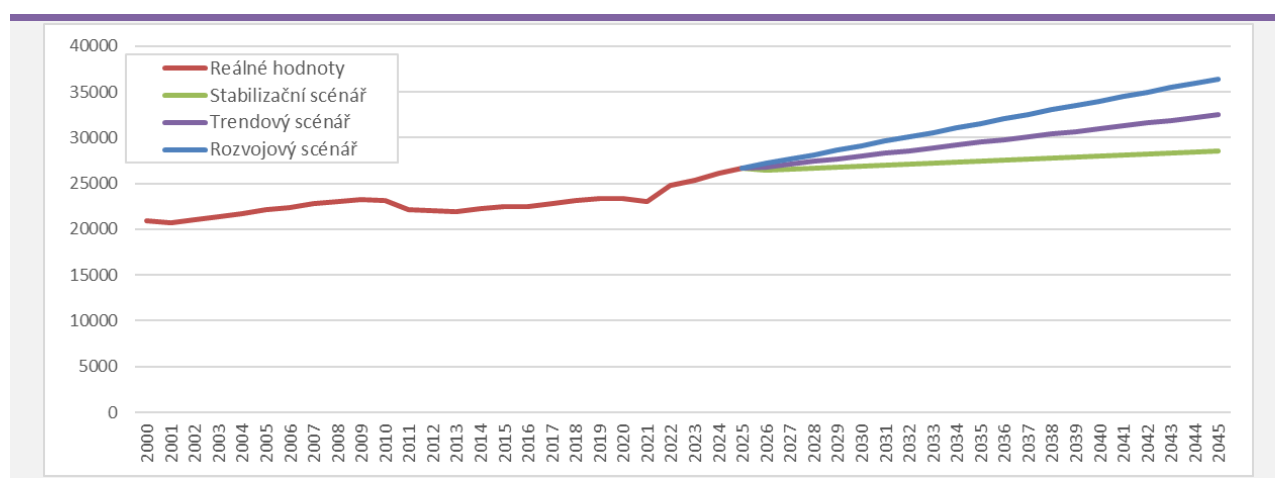
Scénář	Celkem obyvatel	0-14	15-64	65 a více
Stabilizační	4531	16,0 %	59,0 %	25,0 %
Trendový	5712	17,5 %	60,0 %	22,5 %
Rozvojový	6368	18,5 %	61,0 %	20,5 %

Tabulka 4.8 – Výhledová věková struktura - Praha-Slivenec

Katastrální území **Hlubočepy** je z větší části stabilizovaným městským územím s významným podílem přírodních, rekreačních a dopravně-technických ploch. Výjimkou je jihozápadní část území v prostoru Nového Barrandova, kde územní plán i aktuální developerská aktivita dokládají pokračující rezidenční výstavbu. Tato oblast představuje hlavní populační růstovou rezervu katastrálního území. Další populační růst bude pravděpodobně souviset zejména s dokončováním již připravených etap bytové výstavby,

využíváním proluk a postupným zahušťováním zástavby v plochách, které jsou již součástí urbanizovaného území. Naopak údolní část Hlubočep a přírodní zázemí Prokopského a Dalejského údolí zůstávají z hlediska nové obytné výstavby významně limitované.

Stabilizační scénář odpovídá situaci, kdy se dokončí část již rozběhnuté nebo připravené výstavby, ale bez výraznějšího dalšího zahušťování. Nárůst o zhruba 1,9 tisíce obyvatel do roku 2045 je v tomto pojetí konzervativní. **Trendový** scénář lépe odpovídá pokračování vývoje z posledních let. Předpokládá, že Nový Barrandov bude dál absorbovat bytovou poptávku a že se budou postupně využívat dostupné kapacity v obytných a smíšených plochách s nárůstem téměř o 5,9 tisíce obyvatel. **Rozvojový** scénář předpokládá vyšší intenzitu využití území v jihozápadní části Hlubočep. To ale neznamená plošné zastavění přírodních částí katastru, ale výraznější naplnění potenciálu Nového Barrandova a navazujících urbanizovaných ploch. Nárůst o necelých 10 tisíc obyvatel lze stanovit jako horní variantu projekce.



Obrázek 4.23 – Výhledové počty obyvatel – Praha-Hlubočepy

Z hlediska věkové struktury je zásadní rozdíl mezi scénáři v tom, zda bude další růst Hlubočep jen slabý a převáží stárnutí stávající populace, nebo zda bude pokračovat rezidenční rozvoj jihozápadního Barrandova. Stabilizační scénář vede k nejvyššímu podílu seniorů. Trendový scénář udržuje relativně vyváženou strukturu. Rozvojový scénář má nejvyšší podíl dětí a produktivní populace, protože počítá s vyšším podílem nově příchozích domácností v mladším a středním věku.

Scénář	Celkem obyvatel	0-14	15-64	65 a více
Stabilizační	28563	14,2 %	63,8 %	22,0 %
Trendový	32500	15,2 %	65,6 %	19,2 %
Rozvojový	36438	16,6 %	66,9 %	16,5 %

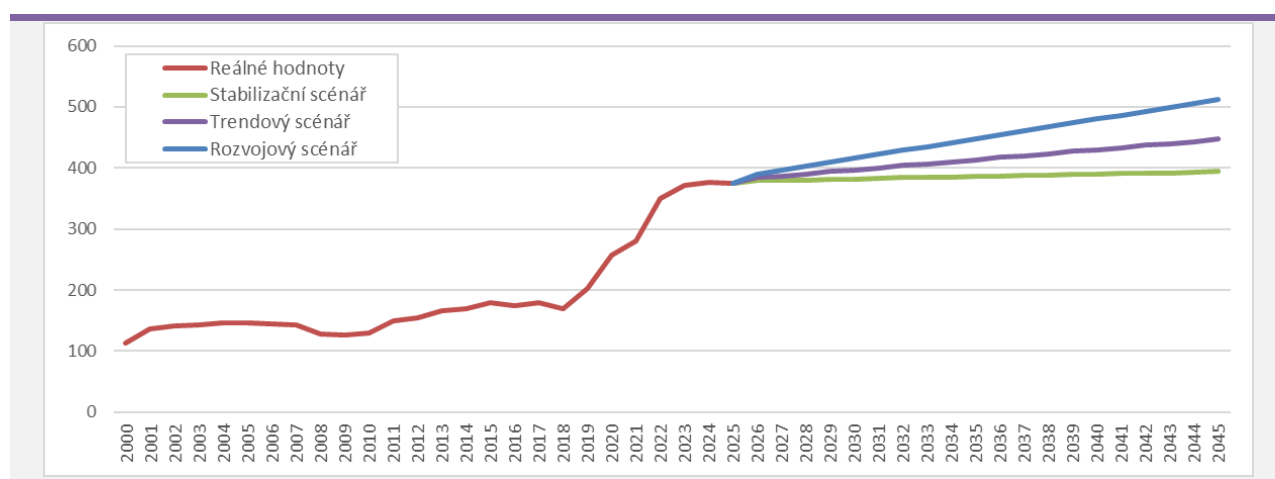
Tabulka 4.9 – Výhledová věková struktura - Praha-Hlubočepy

Malá Chuchle je územně výrazně limitovaná lokalita. Je sevřená mezi svahy Chuchelského háje, dopravním koridorem Strakonické/Zbraslavské ulice, železniční tratí a prostorem u Branického mostu. V prostoru Malé Chuchle je na úpatí svahu drobná obytná zástavba severně nad Zbraslavskou ulicí, zatímco prostor mezi Zbraslavskou a Strakonickou má odpočinkovou či relaxační funkci, včetně prvků jako tenisový kurt nebo dětské hřiště. Územím zároveň prochází železniční trať směrem k Branickému mostu.

Vzhledem k malé populační velikosti je Malá Chuchle z hlediska projekce obdobně citlivá jako menší obce, přestože je součástí hlavního města.

Územní plán zde nepředpokládá významné rozšíření obytné funkce, hlavní roli hraje ochrana existujícího obytného prostředí, zachování prostupnosti území a minimalizace dopadů dopravních staveb v okolí Branického mostu a Zbraslavské ulice.

Stabilizační scénář pro Malou Chuchli předpokládá zachování malého rezidenčního rozsahu lokality jako v současnosti. **Trendový scénář** může připustit mírný růst. **Rozvojový scénář** by nastal pouze v návaznosti na konkrétní územně plánovací a stavební záměr v katastrálním území.



Obrázek 4.24 – Výhledové počty obyvatel - Praha-Malá Chuchle

Celkově lze konstatovat, že výhledová věková struktura Malé Chuchle bude silně závislá na míře realizace dílčí bytové výstavby a na generační obměně obyvatel. Vzhledem k omezeným rozvojovým možnostem podle územního plánu nelze očekávat výraznou demografickou expanzi.

Scénář	Celkem obyvatel	0-14	15-64	65 a více
Stabilizační	394	16,5 %	62,5 %	21,0 %
Trendový	447	16,0 %	62,0 %	22,0 %
Rozvojový	512	17,5 %	63,5 %	19,0 %

Tabulka 4.10 – Výhledová věková struktura - Praha-Malá Chuchle

4.3.4 Souhrnné zařazení lokalit podle populačního výhledu

Přiložená tabulka shrnuje výsledné zařazení hodnocených lokalit podle jejich dosavadního populačního vývoje, rozvojových možností vyplývajících z územně plánovacích podkladů a celkového charakteru sídla. Slouží jako shrnující výstup dílčích analýz provedených pro jednotlivé obce a městské části a zároveň stanovuje, se kterým populačním scénářem je vhodné dále pracovat v navazujících částech studie.

Lokalita	Základní zařazení	Doporučený scénář pro další analýzy
Nučice	růstová příměstská obec	trendový až rozvojový
Tachlovice	mírně růstová až stabilizovaná obec	stabilizační až trendový

Mezouň	menší obec s rozvojovým potenciálem	trendový
Svatý Jan pod Skalou	malá stabilizovaná obec	stabilizační
Beroun	regionální centrum	trendový až rozvojový
Praha-Slivenec	mírně růstová městská část	trendový
Hlubočepy	populačně významná část Prahy 5	trendový
Malá Chuchle	malá lokálně citlivá městská část	stabilizační až mírně trendový

Tabulka 4.11 – Zařazení lokalit do sledovaných scénářů

4.4 Ekonomická aktivita obyvatel

Ekonomická aktivita obyvatel je v této kapitole sledována jako jeden ze vstupů pro navazující hodnocení dopadů výstavby Berounského tunelu. Nejde tedy o samostatnou analýzu trhu práce ani o hodnocení pracovního uplatnění místních obyvatel při výstavbě.

Ekonomická aktivita je posuzována především ve vazbě na tři skupiny obyvatel, a to na osoby v produktivním věku, studenty a seniory. Pro potřeby výhledu je důležité nejen to, kolik obyvatel bude v jednotlivých lokalitách žít, ale také jak velká část z nich bude vytvářet pravidelnou pracovní nebo školní mobilitu. Právě ekonomicky aktivní obyvatelé a studenti jsou hlavními zdroji každodenní dojížděky, zatímco rostoucí počet seniorů může zvyšovat význam dostupnosti zdravotních, sociálních a každodenních služeb.

Podle výsledků ČSÚ SLDB 2021 tvořila v České republice pracovní síla, tedy zaměstnaní a nezaměstnaní, téměř 5,6 milionu osob, což odpovídalo 53,5 % obyvatel se zjištěnou ekonomickou aktivitou. ČSÚ zároveň uvádí, že při vztahu k obyvatelům ve věku 15 a více let činila míra ekonomické aktivity 63,9 %.

Z hlediska metodiky je třeba rozlišovat mezi ekonomickou aktivitou obyvatel bydlících v řešených lokalitách a pracovní funkcí území. Menší obce, jako jsou Nučice, Tachlovice, Mezouň a Svätý Jan pod Skalou, budou převážně zdrojem vyjížděky za prací a vzděláním. Beroun bude naopak působit dvojím způsobem, a to jako místo bydliště ekonomicky aktivních obyvatel a současně jako pracovní, školské a oblužné centrum pro okolní obce. Pražské lokality, zejména Hlubočepy a Slivenec, jsou součástí širšího metropolitního trhu práce, kde je ekonomická aktivita obyvatel silně provázána s každodenní městskou mobilitou.

4.4.1 Výchozí ekonomická aktivita v řešeném území

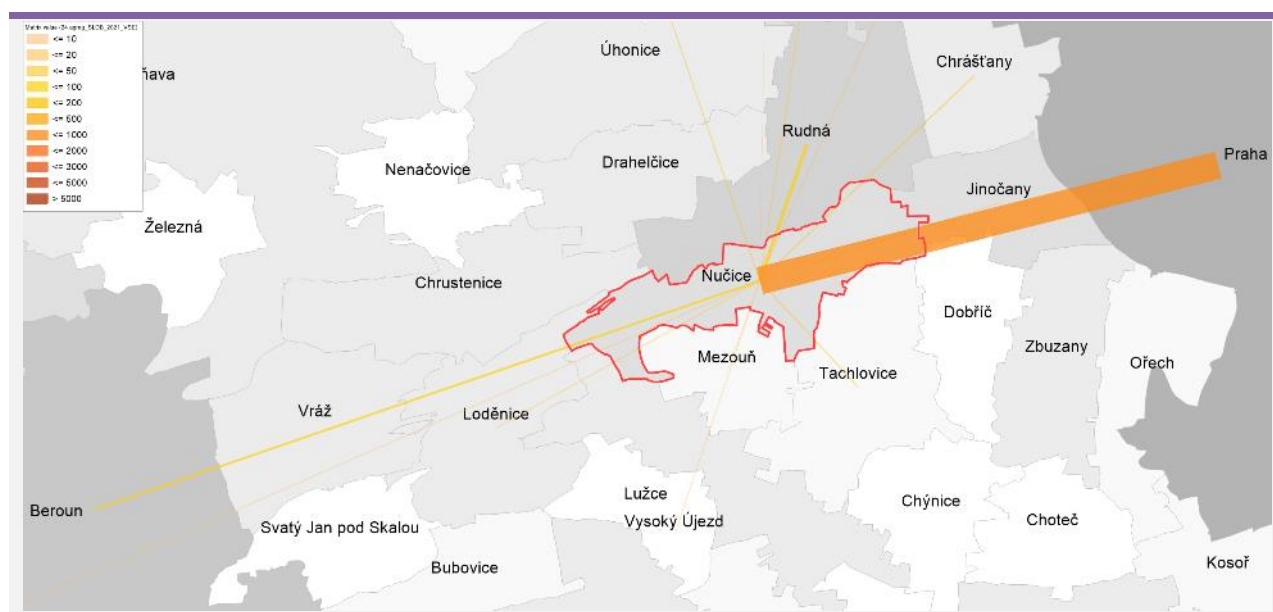
Současný stav ekonomické aktivity je třeba vyhodnotit zejména podle výsledků SLDB 2021 a podle dostupných údajů o ekonomických subjektech. ČSÚ zveřejňuje podrobná data ze SLDB 2021 mimo jiné pro oblast dojížděky do zaměstnání a škol mezi obcemi.

V menších obcích řešeného území lze očekávat převažující rezidenční funkci. To znamená, že významná část ekonomicky aktivních obyvatel bude za prací vyjíždět mimo obec.

V přiložených kartogramech je zachycena četnost pravidelných cest v rámci obcí v řešeném prostoru, přičemž jsou zobrazeny hlavní přepravní vztahy a jejich proporce. Jedná se o pravidelné vyjížděkové

a dojížděkové denní cesty obyvatel mezi místem pobytu a místem zaměstnání/školy. Data zahrnují všechny dopravní módy a cílem je identifikovat přepravní vztahy mezi jednotlivými lokalitami.

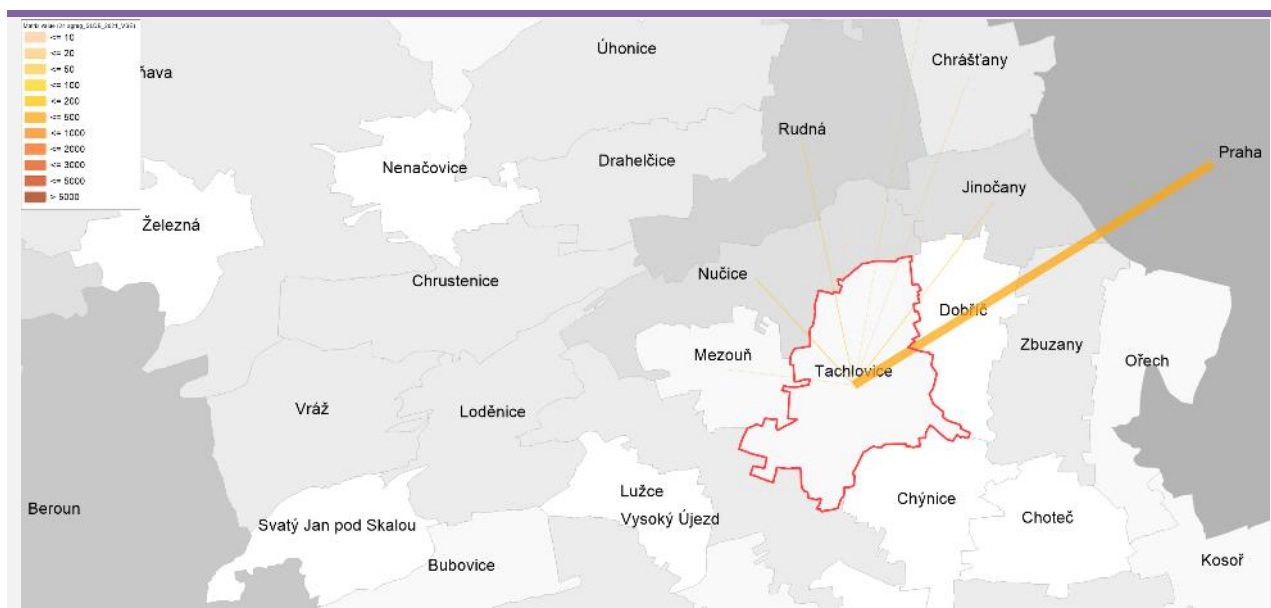
Nučice lze vzhledem k růstovému charakteru a poloze v západním zázemí Prahy hodnotit jako obec s významnou rezidenční funkcí a vyšším podílem ekonomicky aktivních obyvatel vyjíždějících za prací. Hlavní vazby směřují především do Prahy, dále do Rudné a Berouna.



Obrázek 4.25 – Vyjížděkové a dojížděkové proudy - Nučice

V Nučicích bylo podle SLDB 2021 evidováno 1 374 ekonomicky aktivních osob, z toho 1 338 pracujících a 36 nezaměstnaných. Datová základna uvádí, že 96 % zaměstnaných vyjíždí za prací mimo obec a 45 % žáků a studentů vyjíždí do škol mimo obec. Tento údaj potvrzuje výrazně rezidenční charakter obce a její silnou vazbu na pracovní a školská centra mimo vlastní území.

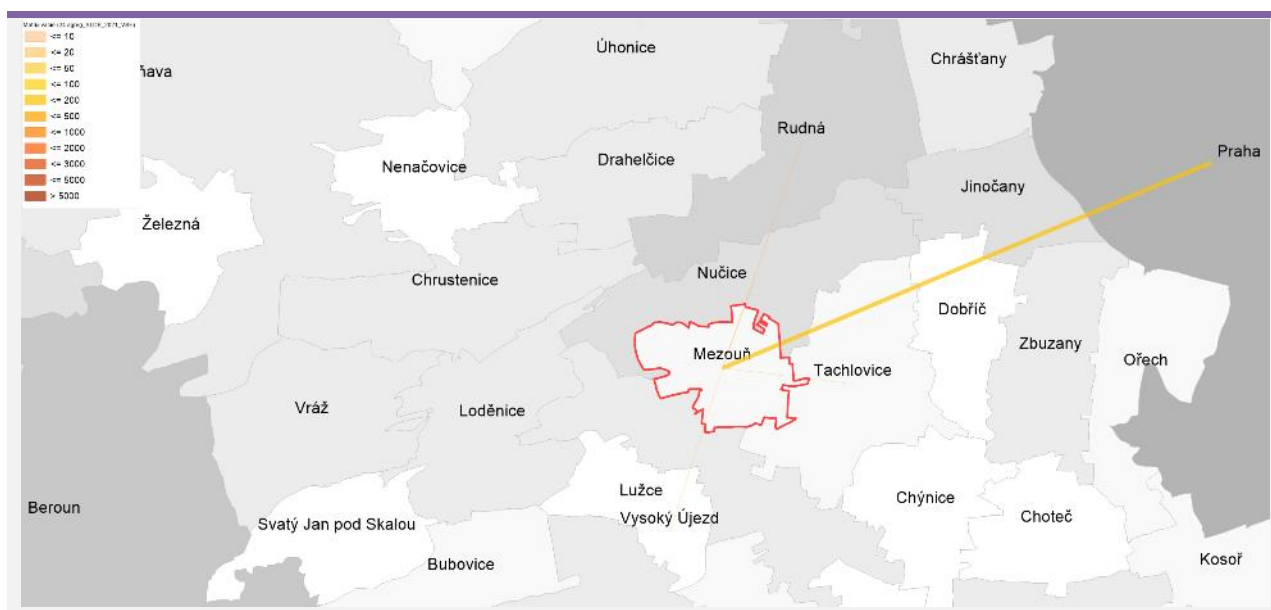
U **Tachlovic** převažuje obytná funkce obce, existuje zde několik menších výrobních firem a drobných podnikatelů, ale současně minimální rozsah místních služeb a absence zdravotnického zařízení. Tato charakteristika odpovídá obci, u níž bude ekonomická aktivita obyvatel spojena především s vyjížděkou do okolních pracovních center, a to do Prahy.



Obrázek 4.26 – Výhledové počty obyvatel - Tachlovice

Tachlovice měly podle SLDB 2021 celkem 514 ekonomicky aktivních osob a 24 nezaměstnaných. Zdrojový podklad současně uvádí vysoký podíl vyjíždky za prací mimo obec a vysoký podíl vyjíždky žáků a studentů do škol mimo obec, kdy 96 % zaměstnaných vyjíždí za prací a 76 % žáků a studentů do škol.

Mezouň je menší obec, vzhledem k velikosti obce a rezidenčnímu charakteru lze očekávat, že místní pracovní příležitosti nepokrývají většinu ekonomické aktivity obyvatel a že významná část obyvatel vyjíždí za prací a službami mimo obec, především do Prahy.



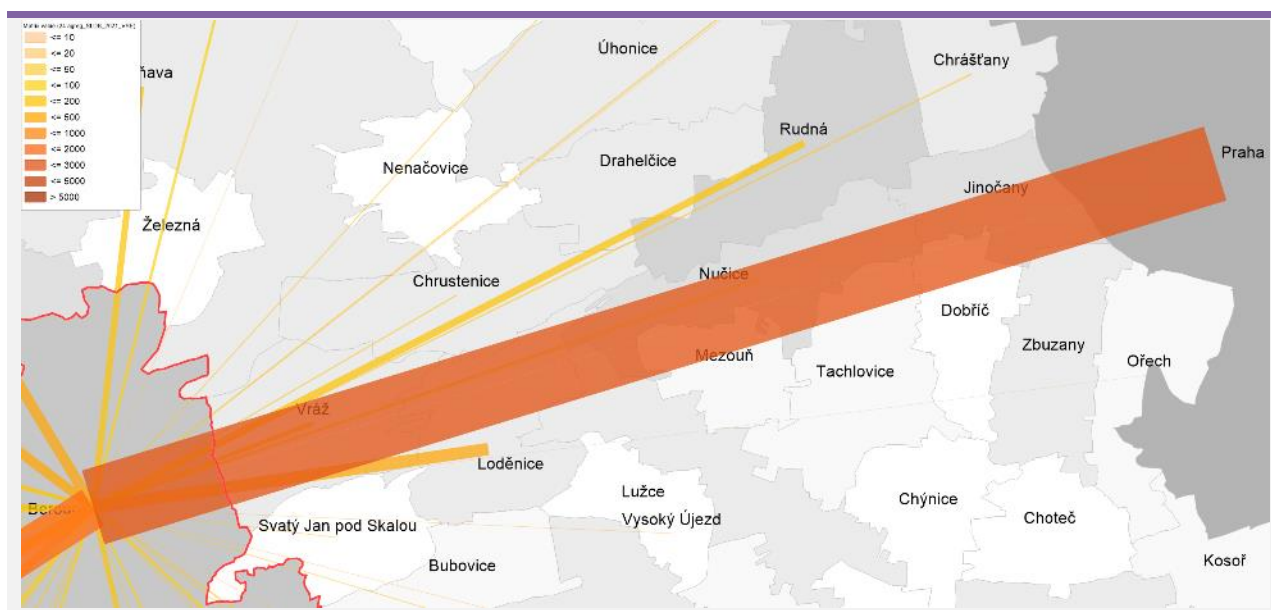
Obrázek 4.27 – Výhledové počty obyvatel - Mezouň

V Mezouni bylo podle SLDB 2021 evidováno 319 ekonomicky aktivních osob, z toho 315 pracujících a 4 nezaměstnaní. Z dat je patrné, že 97 % zaměstnaných vyjíždí za prací mimo obec a do škol mimo obec

vyjíždějí všichni žáci a studenti. Mezouň tedy vykazuje velmi silnou závislost na okolních pracovních a školských centrech.

Svatý Jan pod Skalou má malou populační základnu a omezenou vlastní vybavenost. To zvyšuje význam dojížděky za prací, školou i službami mimo obec. V této obci bylo dle SLDB 2021 101 ekonomicky aktivních osob, z toho 100 pracujících a 1 nezaměstnaný. 95 % zaměstnaných vyjíždí za prací mimo obec, do škol mimo obec vyjíždí všichni žáci a studenti. Mezi hlavní dojížděkové destinace patří Praha, Beroun a Loděnice.

Beroun je z hlediska ekonomické aktivity odlišný. V řešeném území plní funkci regionálního centra, které koncentruje pracovní místa, školy, služby, obchod a veřejnou správu. Část obyvatel vyjíždí za prací a do škol, jejich cesty jsou primárně směřovány do hlavního města.



Obrázek 4.28 – Výhledové počty obyvatel - Beroun

Beroun měl podle SLDB 2021 celkem 11 279 ekonomicky aktivních osob, z toho 10 752 pracujících a 527 nezaměstnaných. 73 % zaměstnaných vyjíždí za prací mimo obec a 23 % žáků a studentů vyjíždí do škol mimo obec. Beroun je však nutné interpretovat odlišně od menších obcí, protože současně plní funkci regionálního pracovního, školského, obslužného a dopravního centra.

MČ **Praha-Slivenec** měla podle SLDB 2021 celkem 2 148 ekonomicky aktivních osob, z toho 2 069 pracujících a 79 nezaměstnaných. Městská část má převážně rezidenční charakter, ale je silně zapojena do širšího pražského trhu práce.

Hlubočepy jsou hodnoceny rámcově v kontextu MČ Praha 5. Podle SLDB 2021 bylo v MČ Praha 5 celkem 54 160 ekonomicky aktivních osob, z toho 51 810 pracujících a 2 350 nezaměstnaných. Tento údaj potvrzuje výrazně městský charakter území s vysokou koncentrací ekonomických aktivit, služeb a každodenních cest.

Malá Chuchle je malou částí MČ Praha-Velká Chuchle. Podle SLDB 2021 bylo v celé MČ Praha-Velká Chuchle celkem 1 631 ekonomicky aktivních osob, z toho 1 569 pracujících a 62 nezaměstnaných. Ekonomická aktivita obyvatel je zde spojena především s vazbami na širší Prahu, ale také s rekreačními, školskými a sportovními funkcemi celé městské části.

4.4.2 Výhled ekonomické aktivity k roku 2045

Výhled ekonomické aktivity obyvatel k roku 2045 je odvozen od populačních scénářů, výhledové věkové struktury a současných údajů o ekonomické aktivitě obyvatel podle SLDB 2021. Pro účely této studie není ekonomická aktivita hodnocena jako samostatná analýza trhu práce, ale jako vstup pro navazující posouzení dopravní poptávky, dojížděky, bezpečnosti, občanské vybavenosti a kvality života.

Z hlediska dalšího hodnocení je podstatné rozlišovat mezi počtem ekonomicky aktivních obyvatel a širším potenciálem pracovní mobility. Ekonomicky aktivní obyvatelé vytvářejí hlavní část pravidelných cest za prací, zatímco studenti vytvářejí školní mobilitu a senioři zvyšují význam dostupnosti zdravotních, sociálních a každodenních služeb. Proto je pro výhled k roku 2045 rozhodující nejen samotný počet obyvatel, ale také podíl obyvatel ve věku 15-64 let, podíl dětí a podíl osob ve věku 65 a více let.

Pro další analýzy se pracuje s již doporučenými vývojovými scénáři podle charakteru jednotlivých lokalit. U Nučic a Berouna je vhodné uvažovat trendový až rozvojový scénář, protože jde o obec, respektive regionální centrum s dalším rozvojovým potenciálem. U Tachlovic je vhodné pracovat se stabilizačním až trendovým scénářem, protože obec již prošla růstovou etapou a další vývoj má být spíše řízený. V Mezouně je vhodný nastavit trendový scénář, který zohledňuje rozvojový potenciál obce, ale současně nepředpokládá maximální naplnění všech rozvojových kapacit. U Svatého Jana pod Skalou je odpovídající stabilizační scénář. U pražských lokalit Slivence a Hlubočep je vhodný trendový scénář, zatímco u Malé Chuchle stabilizační až mírně trendový scénář.

Výhled ekonomické aktivity je v této části interpretován prostřednictvím předpokládaného počtu obyvatel v produktivním věku 15-64 let. Tento údaj nelze ztotožňovat s počtem ekonomicky aktivních osob, protože ne všichni obyvatelé v produktivním věku jsou součástí pracovní síly. Jde však o vhodný ukazatel potenciálu pracovní mobility a budoucí dojížděkové zátěže.

K roku 2045 lze u **Nučic** v trendovém až rozvojovém scénáři očekávat přibližně 2,1 až 2,35 tisíce obyvatel v produktivním věku. To znamená, že ekonomická aktivita bude i nadále významným zdrojem každodenní dopravní poptávky. Vzhledem k růstovému charakteru obce lze předpokládat, že část nové bytové výstavby bude přitahovat domácnosti v produktivním věku, často s dětmi. Pro navazující analýzy to znamená potřebu sledovat zejména dojížděku do Prahy, Rudné, Berouna a dalších pracovních center, kapacitu veřejné dopravy, bezpečnost pěších vazeb k zastávkám a dopady na školní mobilitu.

K roku 2045 lze u **Tachlovic** ve stabilizačním až trendovém scénáři očekávat přibližně 600 až 700 obyvatel ve věku 15-64 let. To odpovídá spíše stabilizaci až mírnému růstu pracovní mobility. Pokud bude další bytová výstavba omezená, bude se postupně zvyšovat význam seniorské složky a relativní podíl osob v produktivním věku může klesat. Pokud se naplní část rozvojových ploch pro rodinné bydlení, může obec udržet vyšší podíl obyvatel v produktivním věku. V obou případech zůstane důležitá vyjížděka za prací a školou mimo obec, zejména ve směru na Prahu.

V trendovém scénáři k roku 2045 se u **Mezouně** předpokládá přibližně kolem 1 tis. obyvatel, z toho cca 620 obyvatel ve věku 15-64 let. Výhled ekonomické aktivity zde bude záviset na skutečném tempu využití rozvojových ploch pro bydlení. Pokud se bude rozvoj obce realizovat postupně, lze očekávat nárůst počtu

ekonomicky aktivních obyvatel a zároveň vyšší dojížděkovou zátěží. Protože obec nemá dostatečnou vlastní pracovní a školskou základnu, bude rozhodující kvalita dopravního napojení na okolní centra, zejména Prahu, Beroun a další sídla v zázemí.

K roku 2045 se u **Svatého Jana pod Skalou** ve stabilizačním scénáři předpokládá přibližně 200 obyvatel, z toho kolem 120 obyvatel ve věku 15-64 let. Výhled ekonomické aktivity zde proto nebude určován populačním růstem, ale spíše udržením dostupnosti okolních center. Vzhledem k nízké místní populaci může i malá změna počtu osob v produktivním věku ovlivnit každodenní fungování obce. Důležitá bude dostupnost pracovních, školských, zdravotních a obslužných funkcí mimo obec.

V **Berouně** k roku 2045 lze v trendovém až rozvojovém scénáři očekávat přibližně 25,8 až 27,5 tisíce obyvatel, z toho asi 15,7 až 17,0 tisíce obyvatel v produktivním věku. To znamená, že Beroun si zachová významnou ekonomickou základnu a současně bude nadále cílem dojížděky z okolních obcí. Výhled ekonomické aktivity proto musí být hodnocen jednak jako pracovní mobilita obyvatel Beroun a jednak jako obslužná a pracovní funkce města pro širší území. Pro další analýzy bude důležité zejména zatížení dopravních vazeb na Prahu, městskou infrastrukturu a dostupnost škol, služeb a pracovních příležitostí.

V trendovém scénáři se k roku 2045 u MČ **Slivenec** předpokládá přibližně 5,7 tis. obyvatel, z toho asi 3,4 tis. obyvatel ve věku 15-64 let. Ekonomická aktivita obyvatel bude i nadále spojena především s každodenní mobilitou v rámci Prahy. Vzhledem k předpokládanému růstu počtu obyvatel bude důležité sledovat kapacitu veřejné dopravy, pěší dostupnost zastávek, školní cesty a vazby na okolní městské části.

V trendovém scénáři se u **Hlubočep** k roku 2045 předpokládá přibližně 32,5 tis. obyvatel, z toho 21,3 obyvatel ve věku 15-64 let. Výhled ekonomické aktivity zde nelze oddělit od širšího vývoje Prahy 5. Pro další hodnocení bude rozhodující vysoký denní pohyb osob, vazba na městskou veřejnou dopravu, pěší a cyklistické trasy, školská a obslužná vybavenost a stávající dopravní zatížení. Hlubočepy proto budou pro navazující analýzy významné spíše jako městská lokalita s vysokou intenzitou každodenních vazeb než jako samostatný uzavřený trh práce.

K roku 2045 lze u **Malé Chuchle** ve stabilizačním až mírně trendovém scénáři očekávat přibližně 400 až 450 obyvatel, z toho asi 250 až 280 obyvatel v produktivním věku. Vzhledem k malé populační základně nebude rozhodující absolutní počet ekonomicky aktivních obyvatel, ale citlivost každodenních cest a vazeb na veřejnou dopravu, služby a širší pražský pracovní trh. U této lokality je potřeba věnovat pozornost zejména dostupnosti, pěším vazbám a lokální citlivosti vůči změnám dopravního režimu.

Souhrnně lze konstatovat, že do roku 2045 zůstane většina menších obcí v řešeném území převážně rezidenčními lokalitami s vysokou mírou vyjížděky za prací a vzděláním. Nučice, Tachlovice, Mezouň a Svatý Jan pod Skalou budou nadále závislé na pracovních a školských centrech mimo vlastní území. Beroun bude plnit funkci regionálního centra a bude současně zdrojem i cílem každodenních cest. Slivenec, Hlubočepy a Malá Chuchle budou součástí metropolitního systému Prahy, kde bude ekonomická aktivita úzce propojena s veřejnou dopravou, pěšími a cyklistickými vazbami a každodenním pohybem obyvatel.

Lokalita	Aplikovaný scénář	Výhled ekonomické aktivity k roku 2045
Nučice	trendový až rozvojový	růst počtu osob v produktivním věku, vysoká vyjížděka
Tachlovice	stabilizační až trendový	stabilizace až mírný růst pracovní mobility
Mezouň	trendový	růst ekonomicky aktivní populace podle rozvoje bydlení

Svatý Jan pod Skalou	stabilizační	stabilní malá pracovní základna, vysoká závislost na dojížděce
Beroun	trendový až rozvojový	zachování silné pracovní, školské a obslužné funkce
Praha-Slivenec	trendový	růst pracovní mobility v rámci Prahy
Hlubočepy	trendový	vysoký počet obyvatel v produktivním věku, městská mobilita
Malá Chuchle	stabilizační až mírně trendový	stabilní až mírně rostoucí pracovní mobilita

Tabulka 4.12 – Scénářové zařazení lokalit podle výhledu ekonomické aktivity

Výhled ekonomické aktivity k roku 2045 tak potvrzuje, že pro navazující části studie bude klíčová především každodenní mobilita. U růstových lokalit bude ekonomická aktivita zvyšovat dopravní nároky a potřebu kvalitních vazeb na veřejnou dopravu. U stabilizovaných menších lokalit bude důležité zachovat dostupnost okolních center. U Berouna a pražských lokalit bude rozhodující intenzita regionálních a metropolitních vazeb, které budou významné i bez přímého populačního skoku.

4.5 Rozvojové záměry samospráv

Rozvojové záměry hodnocených lokalit mají společný rys, kdy samosprávy neusilují pouze o růst počtu obyvatel, ale především o řízený rozvoj při zachování kvality života, krajinných hodnot, dostupnosti infrastruktury a bezpečnosti dopravy. Tento závěr odpovídá i metodickému nastavení socioekonomické studie, která má hodnotit výhledové počty obyvatel, jejich věkovou strukturu, soulad s územními plány, plochami pro bydlení a koncepcemi obcí ve smyslu růstu nebo stagnace.

Nučice lze hodnotit jako růstovou příměstskou obec, která již prošla významnější suburbanizační etapou a nyní směřuje spíše ke kultivaci a stabilizaci dalšího rozvoje. Obec má na svém webu zveřejněný Strategický plán rozvoje obce na roky 2023-2032. Tento materiál podporuje závěr z předchozí analýzy, že Nučice budou v dalších výhledech spíše trendově až rozvojově orientovanou lokalitou. Cílem obce je vytvořit dynamický a moderně fungující správní celek, zvýšit svou atraktivnost, modernizovat technickou infrastrukturu a zajistit vysokou kvalitu života. Rozvoj obce má být řízený a soustředěný do vymezených rozvojových ploch.

Ve vazbě na výstavbu Berounského tunelu je pro obec relevantní zejména řešení dopravních dopadů, případný obchvat, vztah k železniční stanici a možnosti navazující technické infrastruktury.

Tachlovice mají nejjasněji formulovaný aktuální rozvojový dokument, kde se deklarují nadále rozvíjet jako klidné venkovské sídlo. Program rozvoje obce Tachlovice pro roky 2024-2027 je schváleným dokumentem, který podle obce popisuje stav, rizika, silné stránky a stanovuje vize rozvoje v následujících letech až desetiletích. V dlouhodobé vizi má obec sloužit jako menší sídlo s kvalitními podmínkami pro rodinný život, důrazem na ochranu životního prostředí, bezpečí a rozvoj pro všechny generace. Stavební rozvoj má být pozvolný, převážně v mezích stávajícího územního plánu, doplněný regulačním plánem a územními studiemi. Obec se ve svém rozvoji soustředí především na zkvalitnění stávající infrastruktury, veřejných služeb a podmínek pro každodenní život obyvatel. Důraz klade na postupné zlepšování obecního majetku, dopravní a technické infrastruktury, školských kapacit, veřejných prostranství a možností pro volnočasové a komunitní aktivity. Významným tématem je také ochrana životního prostředí, zejména ve vazbě na Radotínský potok, a bezpečné propojení obce s okolím.

Mezouň má starší strategický rozvojový plán na roky 2019-2022, který sloužil hlavně jako pomůcka pro plánování investic a žádostí o dotace. Mezi uvedené nebo navazující záměry patřily chodníky, nový územní plán, obnova polní cesty, komunitní centrum, úpravy veřejných prostranství, místní komunikace, přestavba části objektu Coop pro drobného živnostníka, pěší/cyklistická stezka na Krahulov, cyklostezka na Vysoký Újezd a multifunkční hřiště. Některé ze záměrů již byly realizovány, jiné odloženy. Klíčové je, že obec zároveň pořizuje nový územní plán s prvky regulačního plánu, v květnu 2026 proběhlo opakované veřejné projednávání upraveného návrhu a závěrečným krokem má být schválení zastupitelstvem. Mezouň tedy nelze chápat jako obec usilující o nekontrolovaný růst, ale jako menší obec, která se snaží aktualizovat prostorová pravidla rozvoje. Ve vazbě na projekt je pro ni důležité zejména posílení technické infrastruktury, dopravní bezpečnost, pěší a cyklistické vazby a případné využití synergií ze ZS Tachlovice.

Svatý Jan pod Skalou představuje stabilizovanou a územně citlivou lokalitu, jejíž další rozvoj je určován především mimořádnými přírodními, krajinnými a rekreačními hodnotami území. Na rozdíl od příměstských obcí v zázemí Prahy zde není hlavním tématem rozšiřování obytné zástavby, ale ochrana charakteru obce, regulace návštěvnosti, kultivace veřejných prostranství a péče o vodní režim v území. Strategické směřování obce proto klade důraz na vyvážení potřeb místních obyvatel, turistů a požadavků ochrany přírody v rámci CHKO Český kras. Významnými tématy jsou zejména ochrana Svatojánského pramene, povodňová ochrana v údolí Loděnice, vhodné řešení parkování a úprava prostoru před kostelem. Ve vztahu k Berounskému tunelu je proto vhodné Svatý Jan pod Skalou hodnotit jako stabilizační lokalitu, kde případné dopady stavby nesmějí narušit krajinný, rekreační a památkově citlivý charakter obce. Lokalita staveniště bude mimo historické jádro obce, ale nachází se v mimořádně citlivém přírodním území Českého krasu.

Beroun je regionální centrum s nejširším spektrem rozvojových dokumentů. Město má Program rozvoje města Beroun 2018–2030, který je dlouhodobým dokumentem formulujícím představy o budoucnosti města a způsoby jejich dosažení. Oficiální web města soustřeďuje více rozvojových dokumentů, včetně programu rozvoje, cyklistického generelu, dopravního modelu, koncepce kultury, koncepce cestovního ruchu, demografické studie, koncepce školství a územního plánování. Databáze strategií uvádí, že Program rozvoje města Beroun 2018-2030 byl schválen v roce 2018 a jeho cíle zahrnují služby pro obyvatele, dopravu a infrastrukturu i řešení životního prostředí. V kontextu Berounského tunelu je proto správné Beroun hodnotit jako trendově až rozvojové regionální centrum, kde bude stavba vstupovat do širšího rámce dopravní přestavby, rozvoje městské infrastruktury, veřejných služeb a případné transformace dopravně zatížených nebo brownfieldových částí města. Nový obytný rozvoj města Beroun je podle dostupných podkladů soustředěn spíše do jiných lokalit než přímo do blízkosti ploch zařízení staveniště.

Praha-Slivenec má rozvoj ukotven ve Strategickém plánu rozvoje městské části Praha-Slivenec 2023-2042. Dokument formuluje dlouhodobou strategii rozvoje území v návaznosti na strategické dokumenty hl. m. Prahy a klade důraz na partnerský dialog s obyvateli, podnikateli, vlastníky pozemků, odborníky i veřejnou správou. Další rozvoj má být veden tak, aby byla zachována rovnováha mezi novou výstavbou a ochranou přírodních, urbanistických a kulturních hodnot Slivence a Holyně. Strategický plán proto podporuje hodnocení Slivence jako mírně růstové městské části s trendovým výhledem, kde je potřeba spojit rozvoj s ochranou krajinného rámce, nízkopodlažního charakteru zástavby, dopravní propustnosti, občanskou vybavenost a kvalitou veřejného prostoru. Ve vztahu k Berounskému tunelu dokument zmiňuje riziko dlouhodobé stavební zátěže a požaduje, aby záměr co nejméně narušil kvalitu prostředí.

Staveniště nebude přímo v obytném centru Slivence, ale na jeho severním okraji a v navazujícím prostoru lomu Požáry.

Hlubočepy spadají do Prahy 5, která má Strategii rozvoje MČ Praha 5 2030+ a navazující nástroje územního rozvoje. Praha 5 formuluje cíl nastavit podmínky udržitelného rozvoje tak, aby nová bytová výstavba byla doprovázena kvalitní dopravní infrastrukturou, veřejnou vybaveností a zelení. Strukturální plán MČ Praha 5 je koncepční živý dokument pro celé území městské části a slouží samosprávě jako podklad pro jednání o podobě záměrů s investory. V lokalitě ZS Hlubočepy se s významnou obytnou výstavbou neuvažuje. Jedná se především o dopravně a technicky zatížený prostor hlubočepského železničního rozpletu při barrandovském portálu, který je obtížně využitelný pro jinou městskou výstavbu. Obytná zástavba se nachází až v navazujících částech Hlubočep, nikoli v okolí plánovaného staveniště.

Malá Chuchle je součástí MČ Praha-Velká Chuchle. Na oficiálním webu městské části jsou rozvojové záměry prezentovány zejména přes téma dopravní infrastruktury a veřejného prostoru. Pro Malou Chuchli zůstává hlavní rozvojovou linií ochrana obytného a rekreačního charakteru, řešení dopravních bariér, hluku, bezpečnosti a veřejného prostoru, nikoli rozsáhlejší nová bytová výstavba. Staveniště je plánováno situovat do prostoru portálu u Branického mostu a navazujících dopravních ploch v okolí Zbraslavské ulice.

4.6 Shrnutí socioekonomické projekce

Socioekonomická projekce ukazuje, že řešené území není jednotné. Každá obec a městská část má jinou velikost, jinou dynamiku rozvoje, jiné věkové složení obyvatel a také jinou citlivost vůči budoucí výstavbě Berounského tunelu. Proto je vhodné posuzovat jednotlivé lokality samostatně a nepracovat s nimi jako s jedním celkem.

Z hlediska dalšího vývoje lze jako růstové obce vnímat zejména Beroun, Nučice a při větším rozvoji i Mezouň. Tachlovice lze hodnotit jako obec se stabilizací až s mírným růstem. Svatý Jan pod Skalou má vzhledem ke své velikosti, poloze a charakteru území spíše stabilizovaný výhled. U pražských lokalit je vývoj ovlivněn širším rozvojem hlavního města, kdy Slivenec a Hlubočepy lze považovat za území s pokračujícím trendovým vývojem, zatímco Malá Chuchle je menší a lokálně citlivější lokalitou.

Pro další hodnocení není důležitý pouze počet obyvatel, ale také jejich věkové složení. V růstových lokalitách porostou nároky na školy, školky, služby, dopravu a bezpečný pohyb obyvatel. V menších a stabilizovaných obcích bude důležité hlavně udržení dostupnosti základních služeb, bezpečnosti dopravy a kvality každodenního života. Tam, kde bude přibývat starších obyvatel, poroste význam dostupnosti zdravotních a sociálních služeb.

Územní plány ukazují, kde je další rozvoj možný, ale samy o sobě neznamenají, že k němu skutečně dojde. Reálný vývoj bude záviset také na kapacitě infrastruktury, postoji obcí, dostupnosti služeb, vlastnických vztazích i ochraně krajiny. Uvedené scénáře je proto vhodné chápat jako realistický rámec pro další analýzy, nikoli jako přesnou předpověď.

Výsledky kapitoly budou sloužit jako podklad pro další části studie. Pomáhají odlišit běžný vývoj území od dopadů, které může přinést samotná výstavba Berounského tunelu.

5 MAKROEKONOMICKÁ ANALÝZA

V této části je zkoumán dopad výstavby na ekonomické ukazatele regionu a mikroregionů ovlivněných výstavbou, možné toky kapitálu a investic, příležitosti a rizika z hlediska finančních dopadů. Je důležité zdůraznit, že nejde o CBA analýzu celé připravované investice, ani komplexní hodnocení dopadů stavby, ale čistě vyčíslení dopadů výstavby jako konečného procesu, a to jak z hlediska dopadů v období výstavby samotné, tak dopadů následujících po skončení výstavby (ve smyslu udržitelnosti objektů a zařízení, které v souvislosti s výstavbou vzniknou).

5.1 Východiska hodnocení ekonomických dopadů a zkušenosti ze zahraničí

Před samotným zkoumáním možných dopadů výstavby připravované novostavby železniční trati Praha-Smíchov – Beroun, jejíž klíčovou částí má být přibližně více než 24 km dlouhý Berounský tunel, byla provedena krátká rešerše obdobných staveb v podobném kontextu jiných evropských zemí. Předmětem této rešerše bylo ověřit, zda a jakým způsobem byly v zahraničí hodnoceny ekonomické dopady výstavby velkých železničních tunelů, zejména tunelů o délce několika desítek kilometrů, jejichž realizace probíhala po řadu let a významně zasahovala do života okolních obcí a regionů.

Nová dvoukolejná trať má vést z oblasti Prahy-Smíchova a Hlubočep převážně tunelem k Berounu, přičemž pro účely této studie předpokládáme, že přípravné práce mají začít v roce 2031, ražba v roce 2032 a první cestující by měli novou trať využít v roce 2046.

Takto rozsáhlá dopravní stavba má dvojí charakter. Na jedné straně jde o strategickou infrastrukturu s očekávanými celospolečenskými přínosy, jako je zvýšení kapacity železniční dopravy, zrychlení spojení mezi Prahou, Berounem, Plzní a západní Evropou, odlehčení stávající trati v údolí Berounky a posílení významu železnice v osobní i nákladní dopravě. Na straně druhé však jde o stavbu, jejíž náklady a dopady nejsou v území rozloženy rovnoměrně. Přínosy se mohou projevit v širším dopravním systému, zatímco bezprostřední zátěž výstavby ponesou konkrétní obce, městské části, podnikatelé, vlastníci nemovitostí a obyvatelé v okolí portálů, přístupových komunikací, zařízení staveniště, tras staveništní dopravy nebo technologických objektů.

Z tohoto důvodu je vhodné odlišovat klasické hodnocení efektivnosti dopravní investice od hodnocení lokálních a regionálních ekonomických dopadů výstavby. Standardní ekonomické hodnocení dopravních staveb se obvykle zaměřuje na celkové dopravní přínosy, úspory cestovního času, provozní náklady, bezpečnost, environmentální efekty a návratnost investice z pohledu státu nebo společnosti jako celku. Pro potřeby dotčených obcí však takové hodnocení nemusí být dostačující. Neodpovídá totiž vždy na otázky, které jsou z místního hlediska zásadní: zda stavba zvýší nebo sníží **hodnotu nemovitostí**, jak ovlivní **místní podnikání**, zda přinese **pracovní místa místním obyvatelům**, jaké dodatečné **výdaje** vyvolá v **obecních rozpočtech**, zda se do území vrátí část investičních prostředků prostřednictvím lokálních zakázek a zda budou obce za dočasnou či dlouhodobou zátěž adekvátně kompenzovány.

Zahraniční zkušenost ukazuje, že hodnotit ekonomické dopady tohoto typu je možné, avšak hodnocení nemají jednotná pravidla a často vznikala spíše jako doplňkové studie, **monitoring** nebo **ex-post analýzy**

než jako povinná součást přípravy stavby. Provedená rešerše proto nerozlišuje pouze mezi konkrétními tunelovými stavbami, ale především mezi **třemi typy přístupů**.

1. Prvním jsou studie zaměřené na ekonomické **dopady** samotné výstavby **na místní ekonomiku**;
2. Druhým jsou **průběžné monitorovací systémy**, které sledují vývoj území během stavby a umožňují reagovat na vznikající problémy.
3. Třetím jsou **ex-post hodnocení po uvedení infrastruktury do provozu**, která sledují, zda se očekávané přínosy skutečně projeví a jak byly rozloženy mezi jednotlivá území.

Z hlediska dopadů výstavby je nejbližším podobným zahraničním příkladem švýcarský Gotthardský úpatní tunel, konkrétně studie zaměřená na obec Sedrun a region Upper Surselva. Sedrun byl jedním z významných stavenišť Gotthardského tunelu a jeho zkušenost je cenná právě proto, že šlo o malou horskou obec, která byla po řadu let vystavena intenzivnímu stavebnímu provozu, přílivu pracovníků, změnám v místní ekonomice a zvýšenému zájmu veřejnosti. Studie „New Ways through the Alps: The New Gotthard Base Tunnel – Impact of a Big Construction Site on a Small Mountain Village“, European Regional Science Association (ERSA), 08/2005, se nezaměřovala pouze na celkovou ekonomickou efektivnost tunelu, ale na územní dopady plateb a výdajů souvisejících se stavbou. Hodnotila mimo jiné příjmy místních firem ze zakázek, sekundární spotřebu pracovníků a návštěvníků, daňové dopady, multiplikační efekty a kvalitativní změny v obci a regionu.

Tento přístup je pro české podmínky důležitý zejména tím, že posouvá pozornost od otázky „**kolik stavba stojí**“ k otázce „**kam investiční výdaje skutečně dopadají**“. U rozsáhlé tunelové stavby může být významný rozdíl mezi nominální hodnotou investice a reálným přínosem pro dotčené obce. Pokud jsou hlavní dodavatelé, subdodavatelé, pracovníci i ubytovací kapacity převážně mimo dotčené území, mohou místní ekonomické přínosy zůstat omezené, zatímco zátěž dopravy, hluku, prachu, omezení dostupnosti nebo opotřebení komunikací zůstává lokální. Naopak při vhodném nastavení zakázek, ubytování, služeb a spolupráce s obcemi může i dočasná výstavba vytvořit měřitelné příležitosti pro místní podniky, pracovníky a veřejné rozpočty.

Druhým významným zdrojem inspirace je švýcarský monitoring Gotthardské osy, který sleduje **dopady nových železničních infrastruktur na dopravu a územní rozvoj**, zejména v kantonech Ticino a Uri. Švýcarský spolkový úřad pro územní rozvoj uvádí, že monitoring Gotthardské osy je zaměřen na dopady otevření Gotthardského a Cenerského úpatního tunelu na osobní a nákladní dopravu i na prostorový vývoj dotčených území. Na tomto monitoringu se podílely odborné instituce včetně INFRAS; z dostupných informací vyplývá, že sledování probíhá od roku 2015 a pracuje s indikátory zaměřenými nejen na dopravu, ale také na ekonomiku, zaměstnanost, prostorový rozvoj a další územní efekty.

Význam tohoto příkladu spočívá v tom, že dopady nejsou posuzovány pouze jednorázově, ale v čase. U staveb, jejichž příprava, realizace a následný provoz se rozprostírají do několika desetiletí, je jednorázové hodnocení nedostatečné. Před zahájením stavby je třeba stanovit výchozí stav, během výstavby sledovat přímé a nepřímé dopady a po uvedení do provozu ověřovat, zda se naplnily předpokládané efekty. Ex-post monitoring je důležitý také proto, že skutečné dopady mohou být odlišné od původních očekávání. Některé obce mohou získat lepší dostupnost a atraktivitu pro bydlení či podnikání, jiné mohou nést převážně stavební zátěž bez přímého provozního přínosu.

Třetím relevantním příkladem je francouzsko-italský projekt Lyon–Turin, u něhož je provozována „Observatoire Grand Chantier Lyon-Turin“. Toto observatorium je prezentováno jako **nástroj sledování stavenišť a jejich dopadů na území**. Jeho cílem je měřit zapojení místní a regionální ekonomiky, předvídat dopady vyvolané stavbou a vytvářet podmínky pro její zvládnutí v dotčeném území. Dostupné zprávy observatoria sledují například zaměstnanost na staveništích, strukturu pracovních míst, zapojení dodavatelů, ubytování pracovníků a širší dopady na místní ekonomiku.

Právě tento typ průběžného monitoringu je zvláště relevantní pro plánovaný tunel Praha–Beroun. Nejde jen o následné vyhodnocení, ale o nástroj řízení dopadů v průběhu realizace. Pokud jsou data o zaměstnanosti, zakázkách, ubytování, dopravní zátěži, obecních nákladech a kompenzacích sbírána pravidelně a průběžně, mohou sloužit k včasnému řešení problémů. **Monitoring zároveň zvyšuje transparentnost vůči obcím a obyvatelům a umožňuje doložit, zda se proklamované přínosy stavby skutečně promítají do dotčeného území.**

Doplňkovým, avšak metodicky důležitým příkladem je také Channel Tunnel. U něj jsou dostupné ex-post studie regionálních dopadů po prvních letech provozu.

Význam těchto prací spočívá především v upozornění, že dopady velkých dopravních staveb na regionální ekonomiku bývají obtížně jednoznačně prokazatelné a mohou se lišit od předpokladů prezentovaných ve fázi přípravy. Studie k regionálním dopadům Eurotunelu po deseti letech provozu je sama označována jako relativně vzácný příklad ex-post hodnocení velké infrastruktury. Pozdější reflexe širších ekonomických dopadů Channel Tunnel zároveň upozorňuje, že efekty zlepšené dostupnosti nemusejí být automaticky lokální. Mohou zvýhodnit silnější centra nebo se projevit spíše redistribucí ekonomické aktivity než jejím čistým růstem.

Pro hodnocení dopadů tunelu Praha–Beroun z těchto zahraničních příkladů vyplývá několik závěrů. Především **je nutné oddělit fázi výstavby od fáze provozu**. Během **výstavby** budou klíčové zejména přímé a nepřímé finanční toky, zaměstnanost, lokální spotřeba, dopady na ceny nemovitostí, náklady obcí, změny dostupnosti služeb, podnikatelské ztráty a kompenzace. Po **uvedení do provozu** se naopak těžiště hodnocení přesune k udržitelnosti otevřených projektů a jejich provozní náročnosti, minimalizaci nákladů na rekultivace a obnovu území a krajiny po výstavbě a přechod do běžného provozu v sousedství nové infrastruktury se všemi souvisejícími efekty.

Zahraniční zkušenost dále ukazuje, že nestačí pracovat pouze s agregovanými regionálními ukazateli. Velké infrastrukturní projekty mohou v souhrnu vykazovat pozitivní přínosy, zatímco některé konkrétní obce mohou nést neúměrnou část nákladů. Pro tunel Praha–Beroun proto je vhodné **pracovat s územně členěným hodnocením**, které rozliší například pražskou část stavby, portálové oblasti, obce nad trasou tunelu, území dotčená staveništní dopravou, Beroun a obce na stávající trati podél Berounky. Takové členění umožní přesněji určit, kde vznikají přínosy, kde náklady a jaké kompenzační či podpůrné mechanismy jsou odůvodněné.

Zkoumání zahraničních zkušeností tedy neslouží pouze k obecnému popisu podobných staveb. Jeho cílem je identifikovat přenositelné metodické prvky, které lze využít pro české prostředí: územní přiřazení plateb

a zakázek, sledování místní zaměstnanosti, vyhodnocení čistého fiskálního dopadu na obecní rozpočty, monitoring cen nemovitostí, sledování nákladů vyvolaných stavbou, evidence kompenzací a nastavení dlouhodobého ex-post hodnocení. V tomto smyslu představují zahraniční příklady především metodickou inspiraci pro vytvoření samostatného systému monitoringu ekonomických dopadů, který by měl doprovázet přípravu, realizaci i následný provoz Berounského tunelu.

Základním východiskem další práce je tedy předpoklad, že ekonomické dopady takto rozsáhlé tunelové stavby nelze posuzovat pouze jako celostátní dopravní přínos. Je třeba je hodnotit také jako distribuční otázku: kdo nese náklady, kdo čerpá benefity, kdy se tyto dopady projeví a zda jsou pro dotčené obce a regiony kompenzovány přiměřeným způsobem. Právě tato optika je pro připravovaný tunel Praha–Beroun zásadní, protože výstavba bude trvat řadu let, zasáhne rozdílné typy území a její lokální ekonomické důsledky mohou být významné i tam, kde samotný provozní přínos nové železniční infrastruktury nebude bezprostřední.

5.2 Metodický rámec pro kvantifikaci lokálních ekonomických dopadů

Pro další hodnocení dopadů výstavby tunelu Praha–Beroun je na základě výše uvedeného vhodné převzít základní logiku použitou ve studii k výstavbě Gotthardského úpatního tunelu v Sedrunu, avšak přizpůsobit ji českým podmínkám, dostupnosti dat a odlišnému charakteru dotčeného území. V případě Sedrunu a regionu Upper Surselva nebyla pozornost zaměřena pouze na celkový objem investice, ale především na to, jaká část výdajů reálně **zůstala v dotčeném území**, jaké výdaje byly územím pouze „protaženy“ a jaké dopady vznikaly **sekundárně prostřednictvím zaměstnanců**, návštěvníků, dodavatelů, daňových výnosů a dalších navazujících efektů. Tento přístup je přenositelný i na Berounský tunel, protože i zde půjde o dlouhodobou stavbu s koncentrovanými dopady na omezený počet obcí, zatímco celospolečenské přínosy budou rozloženy v podstatně širším dopravním a ekonomickém prostoru.

Základní otázka proto nezní pouze „jak velká bude investice“, ale „jaká část investičních a provozních výdajů v období výstavby se promítne do ekonomiky konkrétních obcí a mikroregionů“. U Gotthardského tunelu byla v Sedrunu použita prostorová incidenční analýza, která **rozlišovala primární platební incidenci** (kdo fakticky nese náklady), **sekundární platební incidenci** (na koho náklady reálně dopadají) a celkové stavbou vyvolané příjmy včetně **regionálního multiplikátoru** (zohlednění ekonomické aktivity a postavení regionu). Primární incidence zahrnovala přímé platby související se stavbou a jejich prostorové přiřazení, sekundární incidence výdaje pracovníků, návštěvníků a dalších aktérů, a celkové stavbou vyvolané příjmy byly dopočteny po započtení regionálního multiplikátoru.

Pro české podmínky lze tento přístup převést do tříúrovňového modelu:

1. Přímé lokální dopady výstavby.

Do této skupiny by měly být zařazeny výdaje investora, generálního dodavatele a významných subdodavatelů, které lze územně přiřadit k dotčeným obcím nebo jejich nejbližšímu zázemí. Půjde zejména o lokální subdodávky stavebních, dopravních, servisních, bezpečnostních, ubytovacích, stravovacích, technických a administrativních služeb. Zásadní bude odlišit objem prací realizovaných na

území obce od objemu plateb, které v obci skutečně zůstávají. Pokud bude například stavební činnost probíhat u Mezouně nebo Tachlovicích, ale dodavatel, pracovníci, ubytování i spotřeba budou lokalizovány v Praze, bude skutečný lokální ekonomický přínos omezený, zatímco environmentální a dopravní zátěž ponese místní území.

2. Sekundární lokální dopady.

Do této skupiny patří výdaje pracovníků stavby a dalších osob dočasně přítomných v území. U Gotthardského tunelu byly sledovány zejména výdaje na ubytování, stravování, běžné nákupy, volnočasové služby, dopravu a návštěvy informačního centra. Ve studii pro Upper Surselva dosáhly sekundární platby za roky 1996 – 2003 téměř 14 mil. EUR, z toho největší část tvořily výdaje pracovníků stavby. Pro Berounský tunel je vhodné tuto logiku uplatnit podle jednotlivých stavenišť a portálů, zejména pro Tachlovice, Nučice, Mezouň, Slivenec, Malou Chuchli, Hlubočepy, Svatý Jan pod Skalou a Beroun.

3. Fiskální, majetkové a dlouhodobé dopady.

Samostatně je třeba sledovat dopady na rozpočty obcí, ceny nemovitostí, náklady na údržbu komunikací, potřebu veřejných služeb, bezpečnost, obecní administrativu, kompenzace a využitelnost infrastruktury po skončení stavby. U Sedrunu byl identifikován přímý vliv stavby na obecní finance, mimo jiné prostřednictvím kompenzačních plateb a daňových příjmů spojených s pracovníky stavby. Právě tento rozměr je pro české obce důležitý, protože část nákladů může vznikat v obecních rozpočtech, aniž by se automaticky promítla do jejich příjmů.

5.2.1 Srovnatelnost Sedrunu a dotčených obcí v ČR

Při přenosu zkušeností ze Sedrunu pro práci na tunelu Praha–Beroun je nutné pracovat s podobnostmi i rozdíly. Sedrun je malá horská obec s přibližně 1 500 obyvateli, která byla po dlouhou dobu vystavena intenzivní stavební činnosti, přílivu pracovníků, změnám v místní ekonomice a mimořádnému zájmu veřejnosti. Gotthardský tunel má dvě jednokolejné trouby o délce 57 km a stavba byla členěna na více přístupových míst, přičemž Sedrun představoval významný mezilehlý přístupový bod hluboko v masivu.

Z českých dotčených obcí jsou z hlediska měřítka nejbližší Sedrunu zejména Tachlovice a Mezouň, případně Nučice jako větší obec s odlišnou vybaveností a vazbami na pražskou aglomeraci. Tyto obce lze považovat za území, kde i relativně omezený absolutní počet pracovníků, nákladních jízd nebo dočasných ubytovacích kapacit může představovat významný relativní zásah do každodenního fungování obce. Naopak Slivenec, Hlubočepy a Malá Chuchle mají charakter městských částí v rámci Prahy, kde jsou absolutní dopady významné, ale relativně se rozkládají do většího městského prostředí. Beroun je samostatné město s výrazně vyšší kapacitou služeb a pracovního trhu, avšak zároveň s potenciálně významnou portálovou a dopravní zátěží. Svatý Jan pod Skalou je specifický svou polohou, turistickou funkcí a citlivostí krajinného a rekreačního prostředí.

5.2.2 Návrh indikátorů pro průběžné hodnocení

Kromě potenciálních odhadů předpokládaných ekonomických dopadů na základě srovnatelnosti s projektem Gotthardského tunelu je vhodné již v začátku realizace zavést monitoring a průběžné hodnocení vývoje v této oblasti (jak bylo uvedeno výše).

Na základě zkušenosti ze Sedrunu a monitoringu Gotthardské osy je vhodné ukazatele rozdělit do několika bloků. Švýcarský monitoring Gotthardské osy pracuje s indikátorovým systémem, který sleduje nejen dopravu, ale také prostorový vývoj, obyvatelstvo, ekonomiku, cestovní ruch, výstavbu a environmentální souvislosti. Důležité je, že **nejde jen o soubor dat, ale o průběžný analytický systém, který má vysvětlovat, zda a proč územní efekty vznikají**. Pro Berounský tunel se doporučuje sledovat například tyto indikátory:

Oblast	Doporučené indikátory	Územní dopad
Přímé finanční toky	hodnota zakázek realizovaných místními subjekty, počet místních dodavatelů, objem nákupů v regionu	obec, mikroregion, kraj
Zaměstnanost	počet pracovníků stavby, podíl místních pracovníků, pracovní místa pro místní obyvatele, počet zahraničních pracovníků	staveniště / obec
Ubytování a služby	počet ubytovaných pracovníků, obsazenost ubytovacích kapacit, výdaje za stravování, maloobchod a služby	obec / širší zázemí
Obecní rozpočty	dodatečné výdaje obcí, příjmy z pronájmů pozemků a zázemí, kompenzace, náklady na komunikace, bezpečnost, úklid, administrativu	obec
Doprava	počet nákladních jízd, trasy navážení a odvozu materiálu, dopady na místní komunikace, náklady na opravy	komunikace / obec
Nemovitosti	vývoj cen bytů, domů a pozemků, počet transakcí, doba prodeje, rozdíl proti obdobným srovnatelným obcím	obec / katastr
Podnikání	počet aktivních podnikatelů, tržby vybraných služeb, nově vzniklé a zaniklé provozovny	obec / ORP
Kvalita života	stížnosti, hluk, prašnost, pocit bezpečí, výsledky opakovaných dotazníků	obec / lokalita
Dlouhodobé efekty	využití dočasné infrastruktury, rekultivace, nové veřejné investice, změna atraktivity území	obec / mikroregion

Tabulka 5.1 – Indikátory pro průběžné hodnocení

5.2.3 Vhodný postup kvantifikace dopadů

Pro první fázi hodnocení během výstavby lze navrhnout orientační výpočet předpokládaných lokálních přínosů a nákladů podle následujícího schématu:

Lokální přímý přínos =

hodnota lokálních subdodávek + lokální nákupy materiálů a služeb + nájemné a platby za využití pozemků + kompenzace obcím + místní mzdy.

Lokální sekundární přínos =

počet pracovníků × průměrná denní spotřeba v území × počet dnů pobytu × koeficient lokální retence.

Čistý fiskální dopad na obec =

dodatečné příjmy obce + kompenzace + úhrady investora – dodatečné obecní výdaje.

Čistý lokální dopad výstavby =

přímý přínos + sekundární přínos + fiskální přínos – lokální náklady – odhadované negativní externality.

U Berounského tunelu by měl být výpočet proveden ve více scénářích, např. **konzervativním, středním a optimistickém**. Klíčovou proměnnou bude zejména míra lokální retence, tedy jaká část výdajů skutečně zůstane v dotčených obcích a jejich bezprostředním okolí. U Sedrunu činily přímé stavbou vyvolané příjmy za období 1996 – 2003 přibližně 58 mil. EUR a po aplikaci regionálního multiplikátoru 1,37 dosáhly celkové stavbou vyvolané příjmy alespoň 80 mil. EUR. Tento multiplikátor však nelze automaticky převzít pro české podmínky. Pro Prahu – Beroun by měl být použit samostatný interval, například 1,15 – 1,35, přičemž nižší hodnota by odpovídala situaci, kdy většina dodavatelů, pracovníků a služeb bude mimo dotčené obce, a vyšší hodnota situaci, kdy se podaří významnější část zakázek, ubytování a spotřeby udržet v regionu.

5.2.4 Dopady na ceny nemovitostí

Vliv výstavby na ceny nemovitostí by měl být hodnocen samostatně, protože může působit oběma směry. V období přípravy a výstavby lze očekávat riziko lokálního poklesu atraktivity nemovitostí v blízkosti portálů, zařízení staveniště, tras nákladní dopravy, technologických objektů nebo deponií. Po dokončení stavby se naopak u části území může projevit pozitivní efekt lepší dopravní dostupnosti díky zachování obslužných komunikací vybudovaných kvůli stavbě nebo zlepšení dopravní obslužnosti širšího regionu. Tento efekt však nemusí být rovnoměrný a nemusí se projevit v obcích, které nesou stavební zátěž bez přímého provozního přínosu.

Doporučenou metodou je srovnání s obdobnými obcemi. Pro každou dotčenou obec by měla být vybrána skupina podobných obcí mimo přímý vliv stavby, například podle vzdálenosti od Prahy, velikosti obce, dopravní dostupnosti, charakteru zástavby a vývoje cen před zahájením stavby. Poté lze sledovat rozdíl ve vývoji cen nemovitostí před zahájením stavby, během výstavby a po dokončení. Výsledkem by neměl být jednorázový odhad, ale průběžný index dopadu stavby na nemovitostní trh.

5.2.5 Dopady na obecní rozpočty a kompenzace

Pro každou obec by měl být sestaven samostatný rozpočtový list dopadů. Ten by měl obsahovat očekávané náklady na údržbu a opravy místních komunikací, zvýšené náklady na úklid, bezpečnost, dopravní značení, právní a technické poradenství, administrativní kapacity, komunikaci s obyvateli, krizové

řízení a případná opatření v oblasti vody, hluku, prachu a veřejného prostoru. Proti těmto nákladům by měly být postaveny přímé kompenzace, platby investora, případné příjmy z nájmu, poplatků, daní a nepřímé ekonomické přínosy.

Výstupem by měl být ukazatel čistého fiskálního dopadu na obec v Kč za rok a v Kč na obyvatele. Tento ukazatel je důležitý pro spravedlivé porovnání obcí různé velikosti. U malé obce může být absolutní částka nižší, ale v přepočtu na obyvatele a obecní rozpočet podstatně významnější než u většího města.

5.2.6 Doporučení k zavedení monitoringu

Na základě zahraniční zkušenosti je vhodné doporučit, aby byl pro Berounský tunel zaveden samostatný systém průběžného monitoringu ekonomických a socioekonomických dopadů. Tento systém by měl být **zahájen ještě před začátkem stavebních prací, aby bylo možné stanovit výchozí stav**. Měl by pokračovat po celou dobu výstavby, a ještě nejméně několik let po uvedení tunelu do provozu.

Monitoring by měl být založen na pravidelném ročním vyhodnocení, které bude projednáváno s dotčenými obcemi. Měl by obsahovat minimálně tyto výstupy: přehled zakázek a jejich územního dopadu, počet pracovníků a způsob jejich ubytování, objem staveništní dopravy, vývoj obecních nákladů a kompenzací, změny cen nemovitostí, výsledky dotazníkových šetření obyvatel, přehled stížností a opatření, přehled rekultivací a stav plnění dohodnutých mitigací. Zkušenost ze Sedrunu ukazuje, že dlouhodobé sledování indikátorů umožňuje **nejen zpětně vyhodnotit dopady, ale také upravovat samotný způsob řízení stavby v průběhu její realizace**.

Závěrem lze doporučit, aby **požadavek na monitoring nebyl formulován pouze jako obecné přání obcí, ale jako konkrétní součást dohody mezi investorem, dotčenými obcemi a dalšími relevantními orgány**. Monitoring by měl být propojen s mechanismem průběžného vyhodnocování kompenzací a zmírňujících opatření. Pokud se v průběhu výstavby ukáže, že skutečné dopady v některé obci převyšují původní předpoklady, **měl by existovat předem stanovený postup, jak aktualizovat kompenzace, dopravní opatření, organizaci staveniště nebo další požadavky obcí**. Tím se makroekonomická analýza nestane pouze jednorázovým odhadem, ale praktickým nástrojem pro řízení dopadů stavby na dotčené území.

5.3 Doporučení pro další postup

Na základě výše prezentovaných rešerší a navrhovaných postupů by bylo vhodné **stanovit konkrétní přístup k počátečnímu vyhodnocení ekonomických dopadů, jeho rozsah a podrobnost**, ale i hlavní ukazatele na které se bude zaměřovat. Následně by měla být stanovena pravidla pro **průběžný monitoring klíčových ukazatelů** budoucí možná opatření a kroky pro případ komplikací během stavby nebo výrazných odchylek klíčových parametrů od plánovaného nebo na základě zkušeností z jiných staveb očekávaného vývoje.

V této fázi lze tedy doporučit další **jednání na úrovni místních samospráv, investora a případně později zhotovitele o dalším postupu, možnosti získávání dat a jejich zpracování a nastavení monitoringu pro celou očekávanou dobu výstavby**.

6 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU

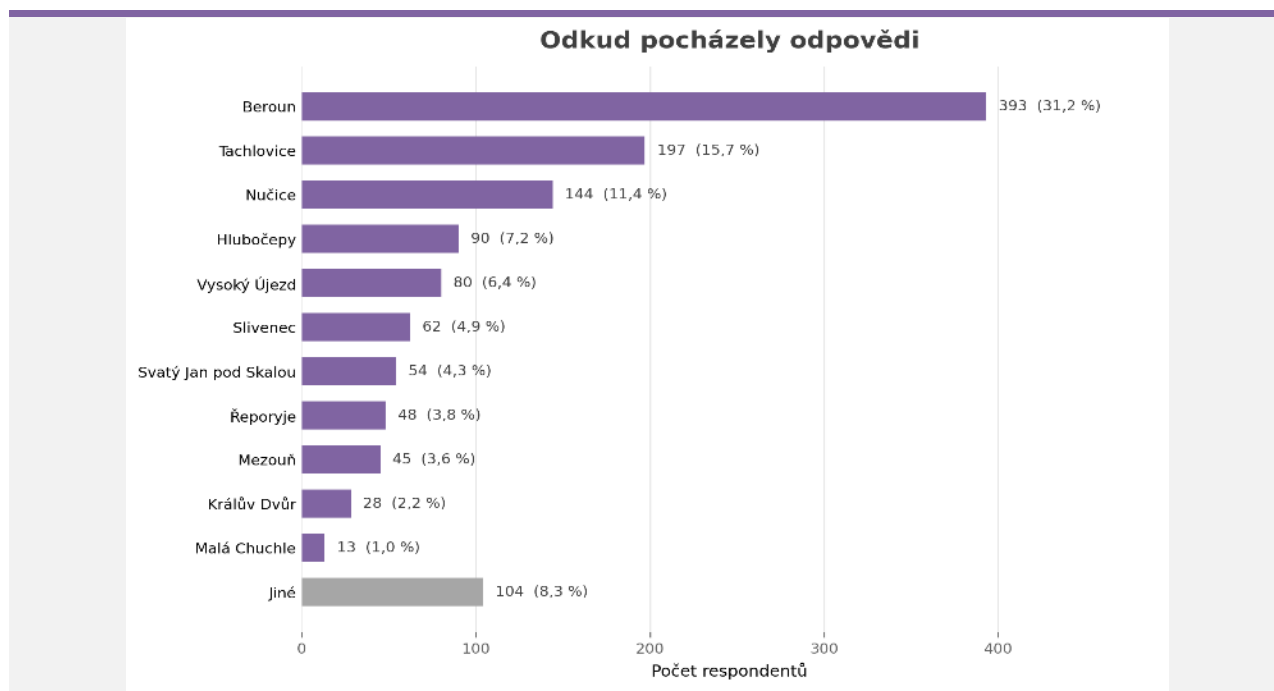
Pro lepší identifikaci možných obav i případných přínosů spojených s výstavbou Berounského tunelu byl zpracován průzkum mezi obyvateli obcí, které mohou být touto činností zasaženy či ovlivněny. Průzkum byl zpracován formou webového dotazníku v roce 2026. K cílenější formulaci otázek napomohly strukturované rozhovory se starosty obcí Tachlovice, Mezouň a Nučice, které proběhly v úvodu prací na studii.

Vyhodnocení vychází z 1 258 vyplněných dotazníků. Dotazník obsahuje 13 položek obav, 11 položek případných přínosů či atraktivit vzniklých v rámci výstavby či provozu Berounského tunelu a také možnost volného sdělení k řešené problematice. Pro každou lokalitu byly vypočteny průměry jednotlivých položek, souhrnný index obav a souhrnný index atraktivity opatření.

Položky označené jako přínosy měří především doprovodná, mitigační, nebo kompenzační opatření, nikoli úplný dopravně-ekonomický přínos tunelu, i když lze ve výsledcích průzkumu pozorovat vyšší zohlednění pozitivního vlivu stavby u obcí, kde lze dopravně-ekonomický přínos stavby spíše předpokládat.

6.1 PROFIL RESPONDENTŮ

Úvodní profil popisuje, odkud odpovědi pocházely, jaký vztah měli respondenti k dotčenému území a jaká byla jejich věková struktura. Ve všech přehledech v této kapitole je základem 1258 dokončených dotazníků. U lokalit určujících místo byly v průzkumu nadefinovány lokality s předpokládaným vztahem ke stavbě, v položce jiné pak bylo možno vyplnit i jinou lokalitu. Celkový počet obcí odkud odpovědi pocházely je tak vyšší, než bylo předdefinováno, jak je patrné v některých dále uvedených výstupech.



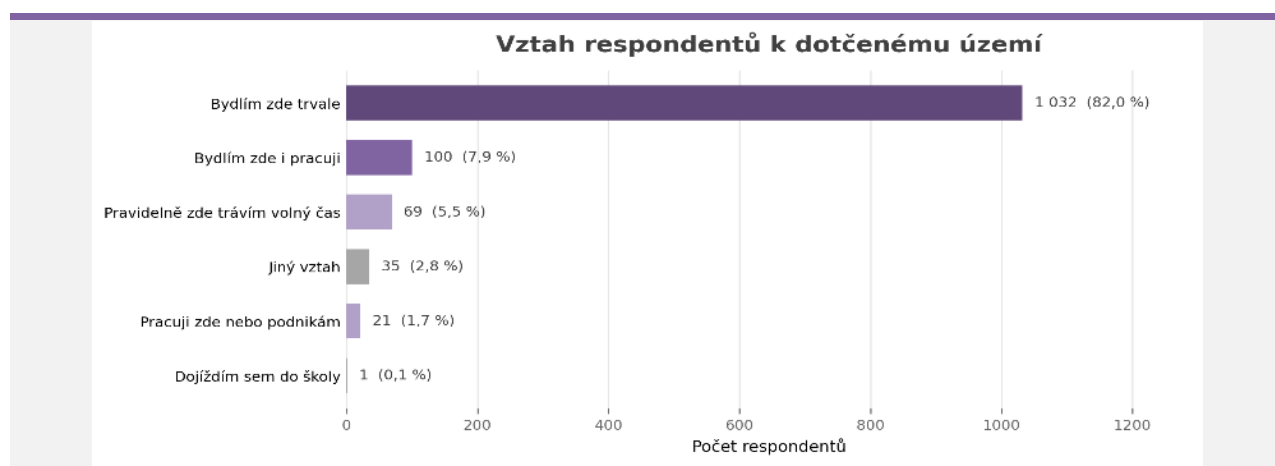
Obrázek 6.1 – Počet odpovědí podle zkoumaných lokalit

Lokalita	Odpovědi	Podíl souboru	Počet obyvatel	Počet odpovědí / počet obyvatel	Populační základ
Beroun	393	31,2 %	21 521	1,8%	obec, 1. 1. 2025
Tachlovice	197	15,7 %	950	20,7%	obec, 1. 1. 2025
Nučice	144	11,4 %	2 424	5,9%	obec, 1. 1. 2025
Hlubočepy	90	7,2 %	23 461	0,4%	katastrální území, 2021
Vysoký Újezd	80	6,4 %	1 995	4,0%	obec, 1. 1. 2025
Slivenec	62	4,9 %	3 536	1,8%	katastrální území, 2021
Svatý Jan pod Skalou	54	4,3 %	204	26,5%	obec, 1. 1. 2025
Řeporyje	48	3,8 %	4 729	1,0%	katastrální území, 2021
Mezouň	45	3,6 %	592	7,6%	obec, 1. 1. 2025
Králův Dvůr	28	2,2 %	10 598	0,3%	obec, 1. 1. 2025
Malá Chuchle	13	1,0 %	289	4,5%	katastrální území, 2021
Jiné	104	8,3 %	-	-	souhrn ostatních lokalit

Tabulka 6.1 – Zastoupení obcí v průzkumu

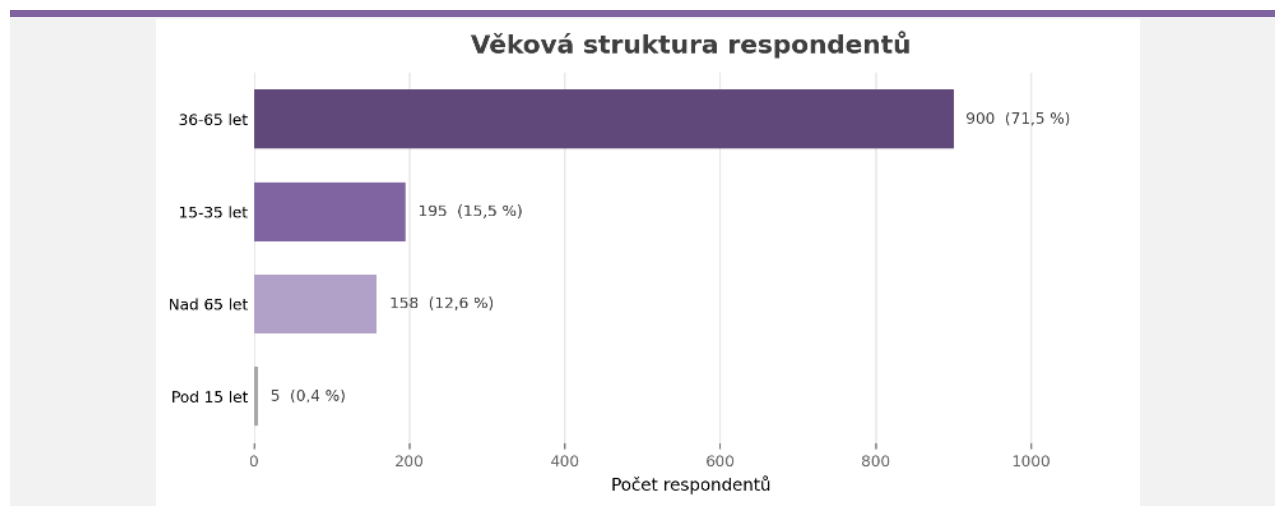
Nejvíce odpovědí přišlo z Berouna: 393, tedy 31,2 % celého souboru. Následovaly Tachlovice se 197 odpověďmi a Nučice se 144. Tyto tři lokality společně tvoří 58,3 % všech dotazníků; jedenáct hlavních lokalit pokrývá 91,7 % souboru a souhrnná kategorie Jiné 8,3 %.

Počet odpovědí ve vztahu k počtu obyvatel ukazuje vysokou intenzitu zastoupení zejména ve Svatém Janu pod Skalou, Tachlovicích a Mezouni. Tento údaj může vypovídat i o zájmu v jednotlivých obcích o řešenou problematiku.



Obrázek 6.2 – Počet respondentů podle vztahu k dotčenému území

Průzkum zachycuje především hlas rezidentů. Celkem 1 132 respondentů, tedy 90,0 %, v dotčeném území bydlí; z nich 100 zde současně pracuje. Odpovědi osob, které území využívají hlavně pro práci, studium nebo volný čas, tvoří menší část souboru.

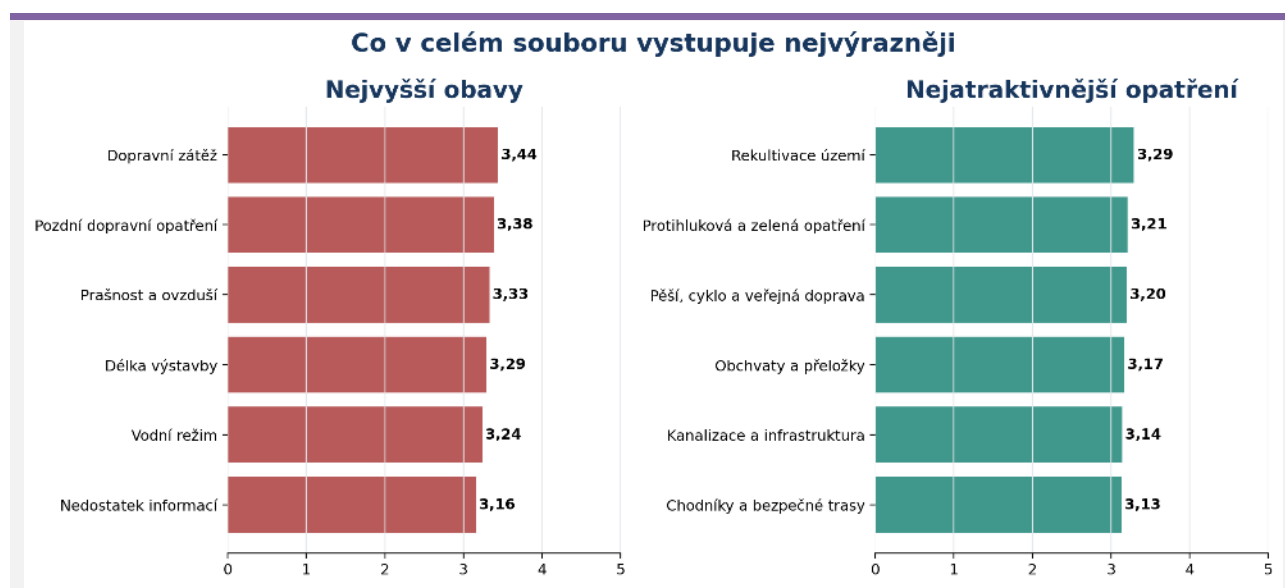


Obrázek 6.3 – Počet respondentů podle věkové skupiny

Věkově v souboru převažují lidé ve věku 36-65 let, jejich skupina tvoří 71,5 % respondentů. Mladší dospělí ve věku 15-35 let tvoří 15,5 % a lidé nad 65 let 12,6 %.

6.2 Hlavní výsledky průzkumu

Respondenti měli hodnotit své obavy ve škále 1 (minimální obavy) - 5 (maximální obavy) a dále možné přínosy opět ve škále 1 (minimální přínos) – 5 (maximální přínos). Celkový index obav dosahuje 3,03 a průměrná atraktivita navržených opatření či přínosů 3,04. Tyto hodnoty jsou téměř shodné, ale celkový průměr skrývá výrazné rozdíly mezi jednotlivými obcemi, které budou popsány dále.



Obrázek 6.4 – Nejvyšší obavy a nejatraktivnější doprovodná opatření v celém souboru

Téma obav	Průměr	Silná obava 4-5
Dopravní zátěž	3,44	51,7 %
Pozdní dopravní opatření	3,38	49,1 %
Prašnost a ovzduší	3,33	46,9 %
Délka výstavby	3,29	47,9 %
Vodní režim	3,24	44,9 %
Nedostatek informací	3,16	42,4 %
Kvalita života a nemovitosti	3,08	43,7 %
Hluk během stavby	3,02	40,3 %
Krajinný ráz	2,90	38,6 %
Kapacita služeb a bezpečnost	2,75	33,4 %
Zemědělská půda	2,67	30,1 %
Statika budov	2,58	25,9 %
Hluk za provozu	2,58	28,5 %

Tabulka 6.2 – Témata obav dle intenzity vnímání v průzkumu celkem za všechny respondenty

Souhrnně lze určit, že nejvyšší obavy byly spojeny s dopravní zátěží vyvolanou stavbou, případně se skluzem možných opatření na zmírnění těchto dopadů, dále se zhoršením kvality ovzduší i s prodloužením délky výstavby.

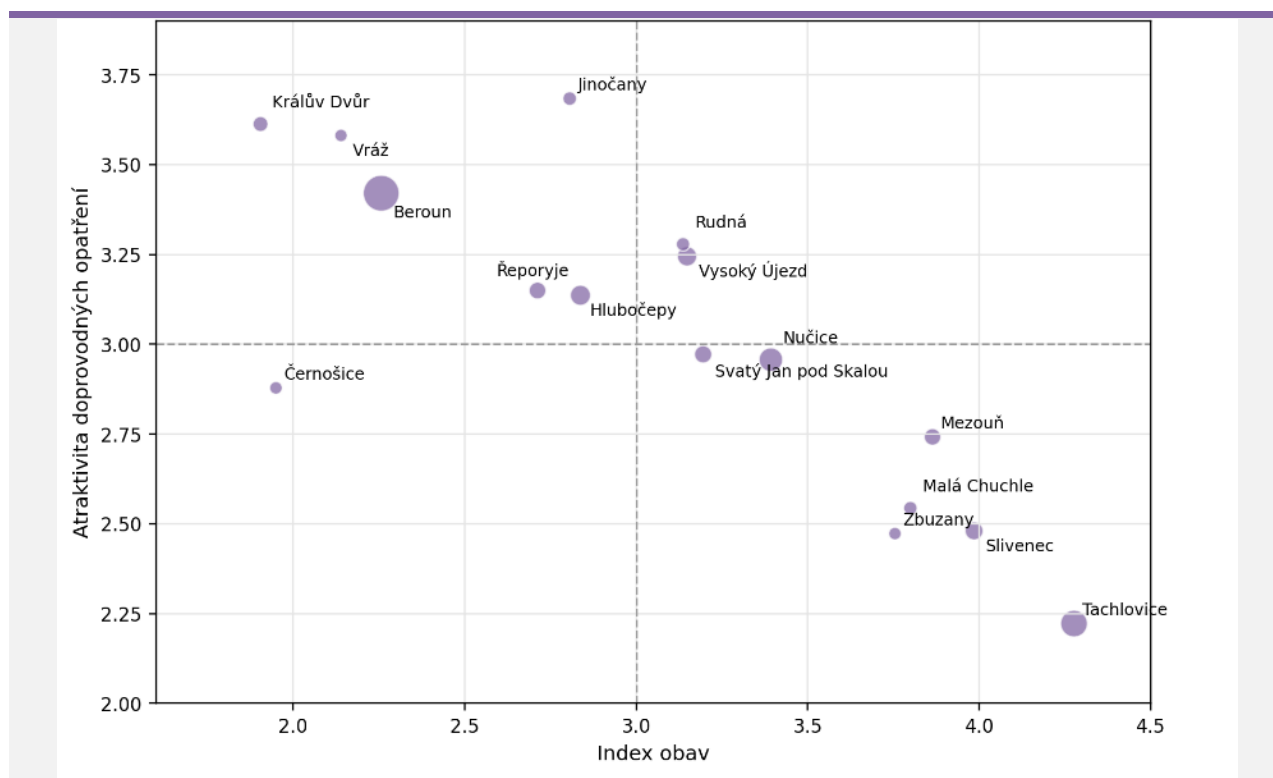
Doprovodné opatření	Průměr	Výrazně přínosné 4-5
Rekultivace území	3,29	44,1 %
Protihluková a zelená opatření	3,21	41,8 %
Pěší, cyklo a veřejná doprava	3,20	41,7 %
Obchvaty a přeložky	3,17	38,6 %
Kanalizace a infrastruktura	3,14	39,7 %
Chodníky a bezpečné trasy	3,13	38,1 %
Vodovod a zdroje vody	3,10	37,8 %
Rekreace a volný čas	3,02	35,3 %

Doprovodné opatření	Průměr	Výrazně přínosné 4-5
Využití zeminy a rubaniny	2,83	28,1 %
Komunitní vybavenost	2,69	25,8 %
Služby a místní zakázky	2,63	23,5 %

Tabulka 6.3 – Témata přínosů dle intenzity vnímání v průzkumu celkem za všechny respondenty

Souhrnně lze určit, že nejvyšší přínosy byly spojeny s možnou promyšlenou rekultivací území po stavbě, protihlukovými opatřeními a vizuálním odstíněním stavby, dále s lepším dopravním propojením obcí pěší cyklo a veřejnou dopravou.

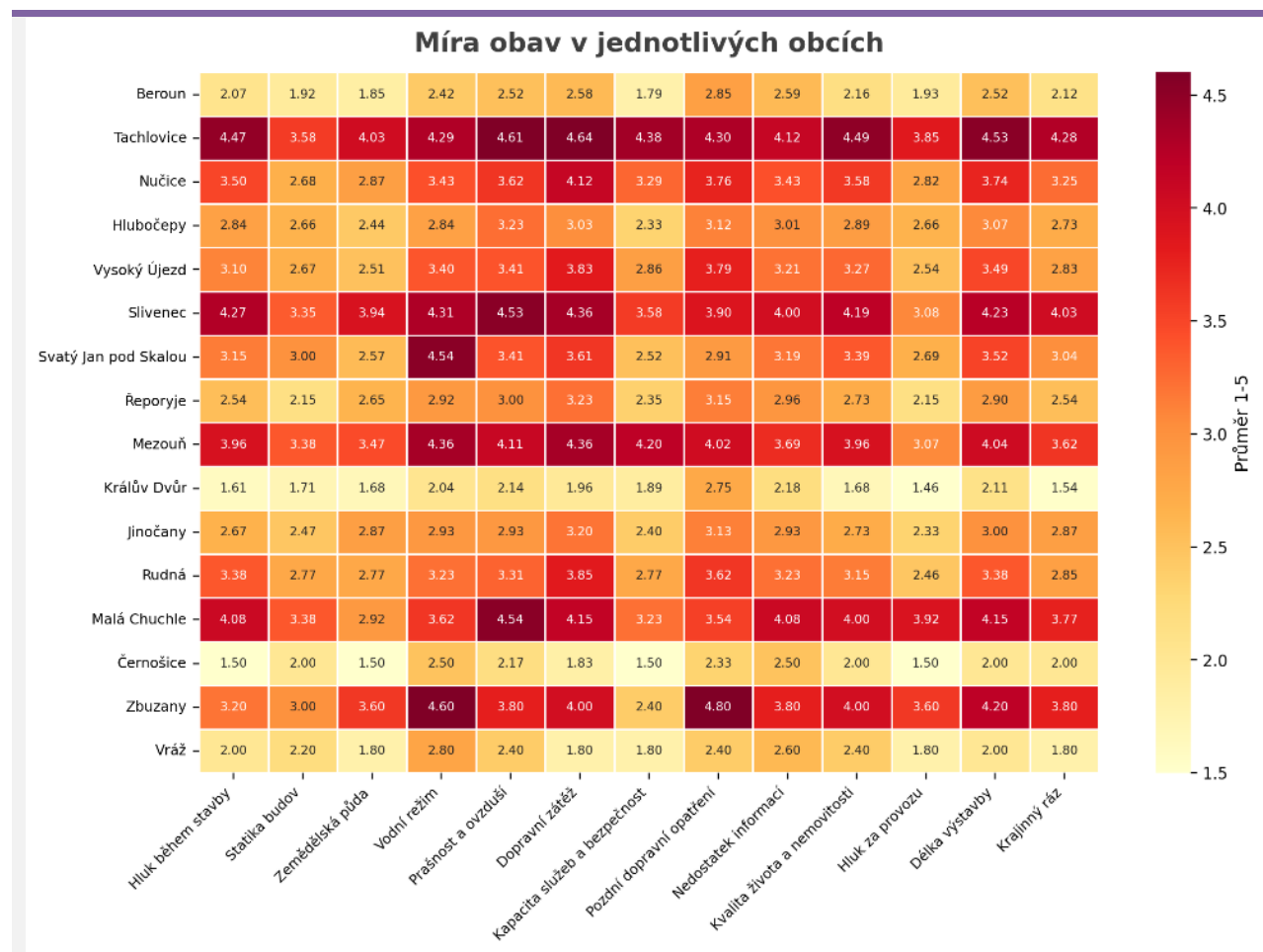
Podstatným výstupem průzkumu je výrazný rozdíl vnímání stavby z ohledu přínosů, či obav vzhledem k obci ke které byly odpovědi vázány. Z níže uvedeného grafu je patrné výrazně pozitivnější vnímání stavby u obcí, které jsou buď mimo plánovaná zařízení stavenišť, nebo z realizované stavby mohou mít výrazný dopravní přínos. Naopak u obcí v jejichž blízkosti jsou situována nejvýznamnější ZS a pro které neplyne z realizace stavby přímý dopravní přínos je vnímání výrazně negativní. Následující graf zobrazuje vztah mezi indexem obav a atraktivitou opatření; velikost bodu odpovídá počtu respondentů.



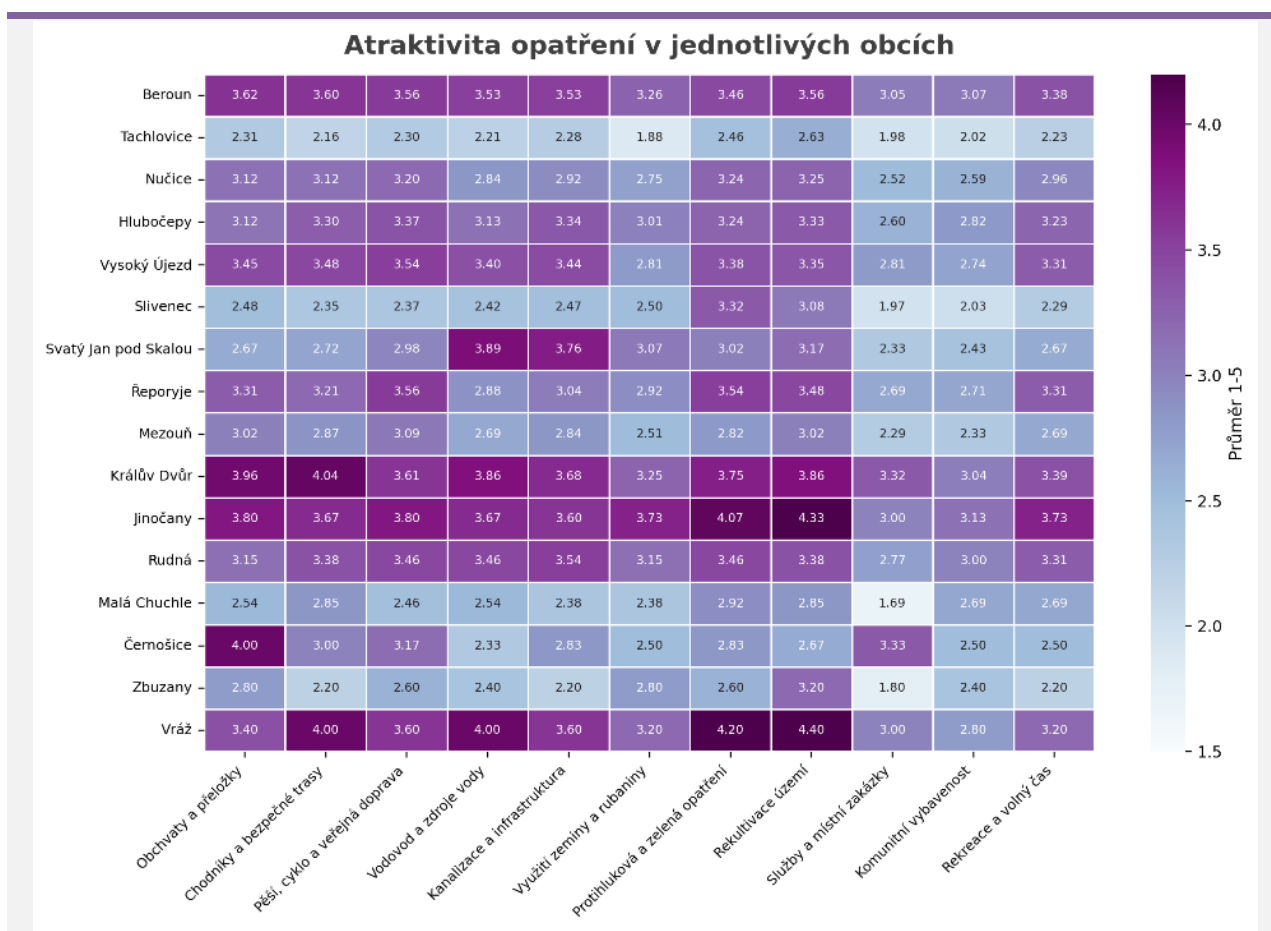
Obrázek 6.5 – Vztah mezi indexem obav a atraktivitou opatření

6.3 Obavy a atraktivita podle jednotlivých témat

Pro detailnější přehled jsou uvedeny matice obav a přínosů pro obce kde bylo obdrženo alespoň 5 a více relevantních odpovědí.



Obrázek 6.6 – Míra obav v jednotlivých obcích



Obrázek 6.7 – Atraktivita možných přínosů v obcích

6.4 Očekávané dopady vázané na jednotlivá zařízení stavenišť

Tato kapitola převádí výsledky průzkumu na úroveň jednotlivých zařízení stavenišť (ZS). Tyto výstupy jsou tak nejlépe zacílené na potřeby obcí navázaných na plánovaná ZS a budou zohledněna při návrhu mitigačních opatření. Pro každý profil jsou použity pouze odpovědi obyvatel přiřazené lokality; u ZS Tachlovice jde o společný soubor čtyř navázaných obcí. Do profilu vstupují všechny otázky bez územního omezení a dále jen místně omezené otázky, jejichž formulace se vztahuje k danému ZS.

Každá podkapitola shrnuje nejvýraznější témata daného zařízení staveniště. U obav znamená vysoký průměr silnější očekávaný negativní dopad; u přínosů a opatření znamená vysoký průměr vyšší atraktivitu návrhu. Srovnávací tabulka uvádí pět nejvýše hodnocených témat v obou skupinách.

6.4.1 ZS Beroun

Podkapitola vychází pouze z odpovědí respondentů, kteří uvedli lokalitu Beroun (n = 393).

Největší obavy: včasnost obchvatů a dopravních opatření (2,84); nedostatek informací a řešení problémů (2,59); dopravní zátěž a bezpečnost (2,58).

Nejvýše hodnocené přínosy a opatření: obchvaty a opatření ke snížení dopravy (3,62); chodníky a bezpečné pěší trasy (3,60); pěší/cyklistické propojení a veřejná doprava (3,56).

Beroun vykazuje ve srovnání s lokalitami zařízení stavenišť spíše nižší míru obav. Nejvýše stojí včasnost obchvatů a dalších dopravních opatření, informace a řešení problémů a dopravní zátěž. Očekávané přínosy jsou naopak soustředěny do dopravní a technické infrastruktury – obchvatů, bezpečných pěších tras, veřejné dopravy, vodovodu a kanalizace.

Pořadí	Největší obavy	Průměr	Nejvýše hodnocené přínosy / opatření	Průměr
1	Včasnost obchvatů a dopravních opatření	2,84	Obchvaty a opatření ke snížení dopravy	3,62
2	Nedostatek informací a řešení problémů	2,59	Chodníky a bezpečné pěší trasy	3,60
3	Dopravní zátěž a bezpečnost	2,58	Pěší/cyklistické propojení a veřejná doprava	3,56
4	Prašnost a kvalita ovzduší	2,52	Vodovod a zásobování vodou	3,53
5	Délka výstavby	2,52	Kanalizace a technická infrastruktura	3,53

Tabulka 6.4 – Souhrn obav a přínosů ZS Beroun

6.4.2 ZS Svatý Jan pod Skalou

Podkapitola vychází pouze z odpovědí respondentů, kteří uvedli lokalitu Svatý Jan pod Skalou (n = 54).

Největší obavy: vodní režim a dostupnost vody (4,54); dopravní zátěž a bezpečnost (3,61); délka výstavby (3,52).

Nejvýše hodnocené přínosy a opatření: vodovod a zásobování vodou (3,89); kanalizace a technická infrastruktura (3,76); využití zeminy nebo rubaniny (3,07).

Jednoznačně dominantním tématem je vodní režim a dostupnost vody. Následují dopravní zátěž, délka výstavby, prašnost a kvalita života. Tomu odpovídá i pořadí opatření: nejvýše jsou hodnoceny vodovod, náhradní zdroje vody, kanalizace a technická infrastruktura.

Pořadí	Největší obavy	Průměr	Nejvýše hodnocené přínosy / opatření	Průměr
1	Vodní režim a dostupnost vody	4,54	Vodovod a zásobování vodou	3,89
2	Dopravní zátěž a bezpečnost	3,61	Kanalizace a technická infrastruktura	3,76
3	Délka výstavby	3,52	Využití zeminy nebo rubaniny	3,07
4	Prašnost a kvalita ovzduší	3,41	Pěší/cyklistické propojení a veřejná doprava	2,98
5	Kvalita života a hodnota nemovitostí	3,39	Chodníky a bezpečné pěší trasy	2,72

Tabulka 6.5 – Souhrn obav a přínosů ZS Svatý Jan pod Skalou

6.4.3 ZS Slivenec

Podkapitola vychází pouze z odpovědí respondentů, kteří uvedli lokalitu Slivenec (n = 62).

Největší obavy: prašnost a kvalita ovzduší (4,53); dopravní zátěž a bezpečnost (4,35); vodní režim a dostupnost vody (4,31).

Nejvýše hodnocené přínosy a opatření: protihlukové valy, zeleň a ochranná opatření (3,32); rekultivace území po stavbě (3,08); využití zeminy nebo rubaniny (2,50).

Ve Slivenci se kumuluje několik velmi silných obav: prašnost, doprava a bezpečnost, voda, hluk a délka výstavby. Ani nejlépe hodnocená místní opatření nedosahují stejné intenzity; ochranné valy a zeleň mají průměr 3,32 a rekultivace 3,08. Výsledky podporují důraz na prevenci a kontrolu dopadů spíše než na obecné ekonomické kompenzace.

Pořadí	Největší obavy	Průměr	Nejvýše hodnocené přínosy / opatření	Průměr
1	Prašnost a kvalita ovzduší	4,53	Protihlukové valy, zeleň a ochranná opatření	3,32
2	Dopravní zátěž a bezpečnost	4,35	Rekultivace území po stavbě	3,08
3	Vodní režim a dostupnost vody	4,31	Využití zeminy nebo rubaniny	2,50
4	Hluk během stavby	4,27	Obchvaty a opatření ke snížení dopravy	2,48
5	Délka výstavby	4,23	Kanalizace a technická infrastruktura	2,47

Tabulka 6.6 – Souhrn obav a přínosů ZS Slivenec

6.4.4 ZS Malá Chuchle

Podkapitola vychází pouze z odpovědí respondentů, kteří uvedli lokalitu Malá Chuchle (n = 13).

Největší obavy: prašnost a kvalita ovzduší (4,54); dopravní zátěž a bezpečnost (4,15); délka výstavby (4,15).

Nejvýše hodnocené přínosy a opatření: chodníky a bezpečné pěší trasy (2,85); rekreační trasy a místa pro volný čas (2,69); obchvaty a opatření ke snížení dopravy (2,54).

Malá Chuchle vykazuje vysoké obavy z prašnosti, dopravy, délky výstavby, hluku a nedostatku informací. Nabízená opatření zůstávají převážně pod středem škály. Vzhledem k pouhým 13 respondentům je profil orientační a měl by být potvrzen cíleným místním projednáním.

Pořadí	Největší obavy	Průměr	Nejvýše hodnocené přínosy / opatření	Průměr
1	Prašnost a kvalita ovzduší	4,54	Chodníky a bezpečné pěší trasy	2,85
2	Dopravní zátěž a bezpečnost	4,15	Rekreační trasy a místa pro volný čas	2,69
3	Délka výstavby	4,15	Obchvaty a opatření ke snížení dopravy	2,54
4	Hluk během stavby	4,08	Vodovod a zásobování vodou	2,54
5	Nedostatek informací a řešení problémů	4,08	Pěší/cyklistické propojení a veřejná doprava	2,46

Tabulka 6.7 – Souhrn obav a přínosů ZS Malá Chuchle

6.4.5 ZS Hlubočepy

Podkapitola vychází pouze z odpovědí respondentů, kteří uvedli lokalitu Hlubočepy (n = 90).

Největší obavy: prašnost a kvalita ovzduší (3,23); včasnost obchvatů a dopravních opatření (3,12); délka výstavby (3,07).

Nejvýše hodnocené přínosy a opatření: pěší/cyklistické propojení a veřejná doprava (3,37); kanalizace a technická infrastruktura (3,34); chodníky a bezpečné pěší trasy (3,30).

Hlubočepy mají středně intenzivní profil. Nejvýše jsou prašnost, včasnost dopravních opatření, délka stavby, doprava a informace. Přínosy se soustřeďují na veřejnou dopravu, technickou infrastrukturu, pěší trasy a rekreační využití; nejde tedy o odmítnutí všech opatření, ale o podmíněnou očekávanou přijatelnost.

Pořadí	Největší obavy	Průměr	Nejvýše hodnocené přínosy / opatření	Průměr
1	Prašnost a kvalita ovzduší	3,23	Pěší/cyklistické propojení a veřejná doprava	3,37
2	Včasnost obchvatů a dopravních opatření	3,12	Kanalizace a technická infrastruktura	3,34
3	Délka výstavby	3,07	Chodníky a bezpečné pěší trasy	3,30
4	Dopravní zátěž a bezpečnost	3,03	Rekreační trasy a místa pro volný čas	3,23
5	Nedostatek informací a řešení problémů	3,01	Vodovod a zásobování vodou	3,13

Tabulka 6.8 – Souhrn obav a přínosů ZS Hlubočepy

6.4.6 ZS Tachlovice

Podkapitola představuje společný soubor odpovědí z obcí Mezouň, Tachlovice, Nučice a Vysoký Újezd (celkem n = 466), které jsou přiřazeny k ZS Tachlovice. Tento počet se používá u otázek bez územního omezení; u otázek výslovně určených Tachlovicím vstupují pouze odpovědi z Tachlovic (n = 197).

Největší obavy: prašnost a kvalita ovzduší (4,61; n = 197); hluk během stavby (4,47; n = 197); kapacita služeb a bezpečnost při přílivu pracovníků (4,38; n = 197).

Nejvýše hodnocené přínosy a opatření: pěší/cyklistické propojení a veřejná doprava (2,87; n = 466); obchvaty a opatření ke snížení dopravy (2,83; n = 466); chodníky a bezpečné pěší trasy (2,75; n = 466).

Po současném uplatnění obou územních podmínek jsou nejvyšší místně vázané obavy v Tachlovicích spojeny s prašností, hlukem během stavby, kapacitou služeb a bezpečností při přílivu pracovníků a krajinným rázem. Celoplošná otázka dopravy a bezpečnosti je zároveň velmi vysoko hodnocena v souboru všech čtyř navázaných obcí. Ani nejvýše hodnocená opatření nedosahují průměru 3,0.

Pořadí	Největší obavy	Průměr	Nejvýše hodnocené přínosy / opatření	Průměr
1	Prašnost a kvalita ovzduší	4,61	Pěší/cyklistické propojení a veřejná doprava	2,87
2	Hluk během stavby	4,47	Obchvaty a opatření ke snížení dopravy	2,83
3	Kapacita služeb a bezpečnost při přílivu pracovníků	4,38	Chodníky a bezpečné pěší trasy	2,75

Pořadí	Největší obavy	Průměr	Nejvýše hodnocené přínosy / opatření	Průměr
4	Dopravní zátěž a bezpečnost	4,31	Kanalizace a technická infrastruktura	2,73
5	Narušení krajinného rázu	4,28	Rekreační trasy a místa pro volný čas	2,69

Tabulka 6.9 – Souhrn obav a přínosů ZS Tachlovice

Když jsou ve vyhodnocení průzkumu zahrnuti pouze respondenti z území, kterých se otázka týká, vycházejí velmi silně obavy ze zvýšených nároků na služby a bezpečnost, znehodnocení zemědělské půdy, prašnosti a hluku. Současně jsou místně omezené ekonomické a komunitní přínosy hodnoceny nízko.

Nejdůležitější pro zmírnění dopadů stavby tak nejsou obecné sliby, ale ověřitelná místní opatření: trasy stavební dopravy, limity hluku a prašnosti, ochrana půdy a vody, monitoring, řešení škod, harmonogram a jasně vymahatelná odpovědnost investora.

6.5 Soulad s v úvodu vymezenými socioekonomickými tématy

Hlavní obavy a příležitosti vyjádřené u jednotlivých zařízení stavenišť jsou s původně vymezenými oblastmi socioekonomické studie v základních rysech v souladu, míra potvrzení je však u jednotlivých témat rozdílná. Nejsilněji průzkum potvrzuje význam intenzity dopravy a bezpečnosti silničního provozu v okolí stavenišť. Toto téma patří k největším obavám u ZS Slivenec, Malá Chuchle a v souboru obcí navázaných na ZS Tachlovice; významné je také ve Svatém Janu pod Skalou. Současně se potvrzuje potřeba včasného vybudování obchvatů a dalších dopravních opatření.

V souladu se zadáním je rovněž zájem o rozšíření dopravní infrastruktury a posílení veřejné dopravy. Obchvaty, bezpečné pěší trasy, pěší a cyklistická propojení a veřejná doprava patří mezi nejlépe hodnocené příležitosti zejména v Berouně, Králově Dvoře a Hlubočepích. V lokalitách s nejvyšší očekávanou stavební zátěží jsou však tato opatření hodnocena zdrženlivěji. Průzkum tedy potvrzuje význam dopravní infrastruktury, ale zároveň ukazuje, že její vnímaný přínos závisí na konkrétním území a na důvěře v její včasnou realizaci.

Téma občanské vybavenosti a kapacity služeb je potvrzeno především u ZS Slivenec a ZS Tachlovice. Obava z vyššího počtu pracovníků a z nároků na služby a bezpečnost zde dosahuje zvýšených hodnot. Také dopady na rozvoj občanské vybavenosti jsou zachyceny jen částečně: technická a dopravní infrastruktura je v některých lokalitách vnímána jako přínos, zatímco možnost komunitního využití zázemí stavby je ve Slivenci a v území navázaném na ZS Tachlovice hodnocena spíše nízko.

Možnost pracovního uplatnění místních obyvatel a rozvoj služeb se jako významná příležitost nepotvrdily. Nabídka nových služeb, obchodů a zakázek pro místní podnikatele patří mezi nejnižší hodnocené položky. Výsledek neznamená, že pracovní příležitosti nevzniknou, ale že je respondenti nepovažují za dostatečně silný nebo důvěryhodný přínos ve srovnání s očekávanými dopady stavby.

Bezpečnost v obcích je průzkumem potvrzena hlavně prostřednictvím dopravní bezpečnosti a obav spojených s vyšším počtem pracovníků. Možné vlivy na ceny nemovitostí jsou spojeny v jediné otázce s kvalitou života a nejsou rozlišeny před zahájením stavby, během výstavby a po dokončení. Vysoké

hodnoty této společné obavy ve Slivenci, Malé Chuchli a v obcích navázaných na ZS Tachlovice potvrzují význam tématu, nikoli však konkrétní očekávanou změnu cen.

Dopady na kvalitu života místních obyvatel jsou se zadáním v jednoznačném souladu. Neprojevují se pouze v přímé otázce na kvalitu života a ceny nemovitosti, ale také v obavách z délky výstavby, hluku, prašnosti, dopravy, vody a nedostatku informací. Průzkum navíc ukázal, že v některých lokalitách — zejména ve Svatém Janu pod Skalou, Slivenci, Malé Chuchli a v území ZS Tachlovice — mají velký význam hydrogeologické, environmentální a krajinné dopady. Tyto otázky přesahují původní užíší seznam socioekonomických témat, ale pro skutečnou kvalitu života a společenskou přijatelnost stavby jsou zásadní.

6.6 Volné odpovědi

Volný komentář uvedlo 443 respondentů. Pro jednotlivé obce jsou níže uvedeny relevantní komentáře po odstranění odpovědí typu „ne“, „nic“ nebo „nevím“ apod. Jeden komentář může obsahovat více témat a několik různě orientovaných stanovisek. Stanoviska byla shrnuta do tematických celků a rozdělena na kladná, tedy podpora stavby, záporná - obavy ze stavby a neutrální komentáře.

Lokalita	Komentáře	Podíl	Nejčastější témata	Kladná tvrzení	Záporná tvrzení	Neutrální
Beroun	129	32,8 %	Dopravní a železniční přínosy (74); Cena a smyslnost projektu (32)	30	68	186
Tachlovice	91	46,2 %	Příroda, voda a krajina (48); Cena a smyslnost projektu (45)	1	119	204
Nučice	43	29,9 %	Kompenzace a místní opatření (20); Příroda, voda a krajina (16)	6	37	69
Hlubočepy	20	22,2 %	Dopady výstavby a stavební doprava (6); Příroda, voda a krajina (6)	2	5	20
Vysoký Újezd	15	18,8 %	Informace, důvěra a garance (5); Dopravní a železniční přínosy (3)	2	4	21
Slivenec	21	33,9 %	Dopady výstavby a stavební doprava (13); Cena a smyslnost projektu (11)	0	31	22
Svatý Jan pod Skalou	16	29,6 %	Příroda, voda a krajina (14); Dopravní a železniční přínosy (11)	1	13	48
Řeporyje	18	37,5 %	Příroda, voda a krajina (16); Dopravní a železniční přínosy (6)	1	12	25
Mezouň	12	26,7 %	Bezpečnost a technická rizika (6); Cena a smyslnost projektu (5)	1	10	27

Lokalita	Komentáře	Podíl	Nejčastější témata	Kladná tvrzení	Záporná tvrzení	Neutrální
Králův Dvůr	8	28,6 %	Dopravní a železniční přínosy (2); Příroda, voda a krajina (1)	1	1	11
Jinočany	3	20,0 %	Dopravní a železniční přínosy (5); Cena a smysluplnost projektu (3)	0	6	2
Rudná	3	23,1 %	Cena a smysluplnost projektu (2); Dopravní a železniční přínosy (1)	0	1	5
Malá Chuchle	9	69,2 %	Bezpečnost a technická rizika (4); Cena a smysluplnost projektu (3)	1	7	12
Černošice	4	66,7 %	Dopravní a železniční přínosy (4); Regionální rozvoj, služby a nemovitosti (1)	1	1	6

Tabulka 6.10 – Souhrn výstupů z volných odpovědí

6.6.1 Interpretace rozdílů ve volných odpovědích

Beroun a Králův Dvůr častěji spojují projekt s kapacitou a rychlostí železnice, odlehčením D5 a požadavkem na realizaci bez dalších odkladů.

Tachlovice, Mezouň, Slivenec a Malá Chuchle mají vysokou míru obav i ve škálových odpovědích; volné komentáře tento profil doplňují o dopravu v rámci stavby, vodu, prašnost, obavu o majetek a otázku přiměřenosti lokálního zatížení (tedy malá obec versus velká stavba).

Nučice zdůrazňují především dopravní zátěž, návazná opatření a nejistotu, zda obec opravdu získá odpovídající dopravní přínos (obchvat).

Hlubočepy a Řeporyje mají oproti Slivenci méně negativní škálový profil; ve volných odpovědích se zde častěji objevuje podmíněná akceptace při zvládnutí portálů, odvozu rubaniny a vybudování navazující infrastruktury.

6.7 Závěr

Z provedeného průzkumu vnímání dopadů výstavby Berounského tunelu vyplývá následující. Prostorové dopady projektu jsou rozdílně vnímány i mezi sousedními obcemi a uvnitř hlavního města Prahy. Nejvyšší koncentrace obav je patrná v Tachlovicích, Slivenci, Mezouni a Malé Chuchli. V Berouně a Králově Dvoře jsou obavy nižší a atraktivita doprovodných opatření vyšší. Hlubočepy a Řeporyje mají podstatně mírnější vnímání stavby než Slivenec a Malá Chuchle. Menší obce rovněž netvoří jednotný celek: jejich výsledky se liší podle očekávané stavební dopravy, blízkosti zařízení staveniště, vodních a krajinných rizik a nejasné identifikace možného místního přínosu.

Pro řízení projektu z toho vyplývá potřeba pracovat s konkrétními podmínkami, harmonogramem a měřitelnými indikátory. Agregované kompenzace mohou sloužit jako rámec, ale jejich obsah musí být přizpůsoben jednotlivým obcím a městským částem.

Společenská přijatelnost Berounského tunelu nebude vznikat na úrovni širokých územních kategorií, ale v konkrétních obcích. Rozhodující bude, zda každá z nich získá věrohodnou odpověď na své hlavní obavy a předem vymahatelnou dohodu o dopravě, ochraně vody a majetku, monitoringu, náhradách škod a trvalém zlepšení území.

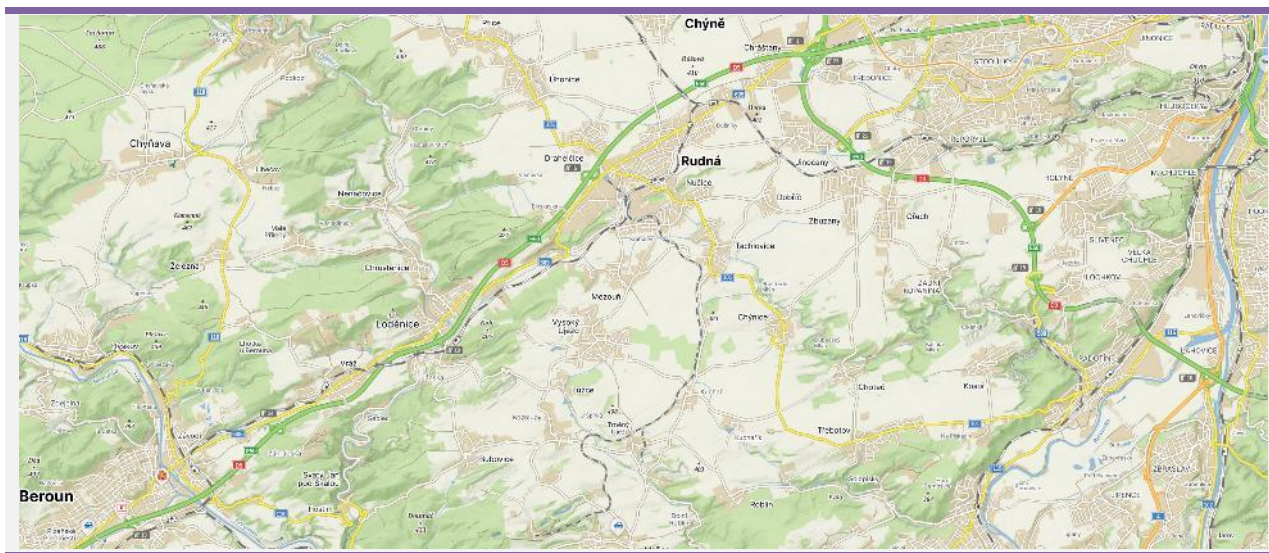
7 STÁVAJÍCÍ DOPRAVA A VÝHLEDOVÉ TRENDY

Řešené území leží v dopravně exponovaném prostoru mezi jihozápadním okrajem Prahy, příměstským zázemím Prahy-západ a Berounskem. Z hlediska dopravní obsluhy jde o území s výraznou vazbou na Prahu, Beroun a dálnici D5. Základní dopravní kostru tvoří kombinace nadřazené silniční infrastruktury, krajských silnic II. a III. třídy, místních komunikací a železničních tratí směrem Praha – Beroun a Praha – Rudná – Beroun.

7.1 Dopravní zatížení silniční infrastruktury

7.1.1 Stávající silniční infrastruktura

Nadřazenou síť v řešeném prostoru představuje především dálnice D5, která zajišťuje hlavní silniční vazbu Prahy, Berouna, Králova Dvora a Plzně. V pražské části se dopravní zátěž koncentruje také do Strakonické ulice, Barrandovského mostu, ulice K Barrandovu a navazujících radiálních a okružních komunikací. V příměstské části je významná silnice II/101 v úseku Rudná – Nučice – Tachlovice – Třebotov, která plní sběrnou a propojovací funkci v západním zázemí Prahy. Významnou roli v řešeném území má také silnice II/605, která tvoří jednu ze základních silničních vazeb v prostoru Rudná – Loděnice – Beroun – Králův Dvůr. V berounské části je její význam zvlášť vysoký, protože dopravní zátěž je soustředěna do městského území. Další významnou komunikací je silnice II/116, která v berounské části zajišťuje vazbu z Berouna směrem na Srbsko, Svatý Jan pod Skalou, Loděnici a navazující sídla. V území jsou dále vedeny silnice III. třídy a místní komunikace, které zajišťují přímou obsluhu jednotlivých obcí a jejich částí.



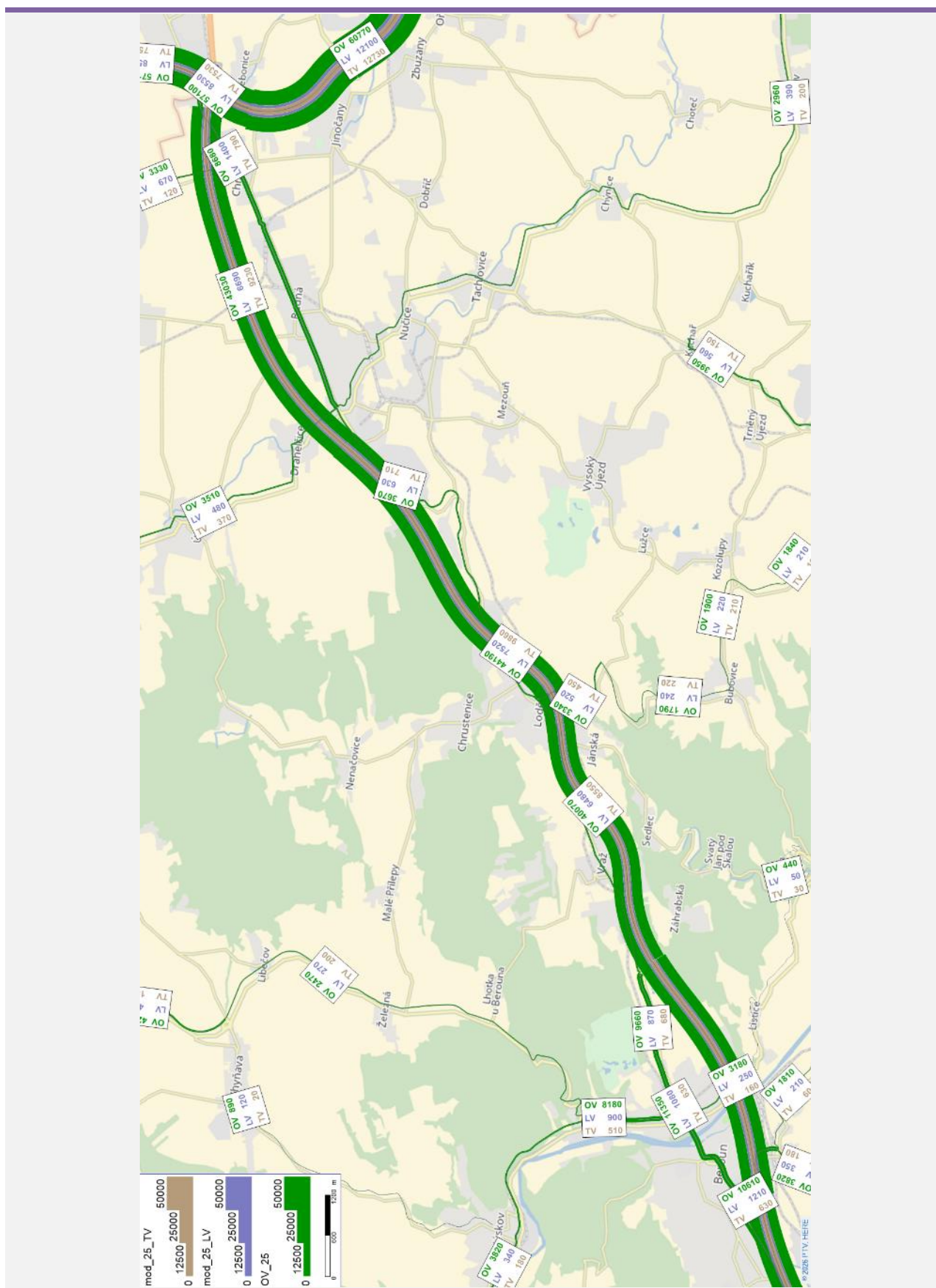
Obrázek 7.1 – Silniční síť v řešeném území

7.1.2 Dopravní zatížení

Dopravní zatížení je prostorově nerovnoměrné. Nejvyšší intenzity jsou na dálnici D5 a na pražských radiálních komunikacích, kde je provoz tvořen kombinací tranzitní, dojížděkové, městské a nákladní

dopravy. Na krajských silnicích II. třídy je zátěž nižší, ale pro obce citlivější, protože doprava často prochází intravilány, v blízkosti obytné zástavby, školních a veřejných zařízení a pěších tras. Výsledky celostátního sčítání dopravy 2025 poskytují průměrné denní intenzity dopravy na silniční síti a jsou uvedeny v dalším kartogramu. Ten zachycuje hlavní prostor mezi Berounem a západním okrajem Prahy. V kartogramu jsou sledovány tyto hlavní skupiny vozidel:

- Osobní vozidla OV = osobní automobily a motocykly
- Lehká vozidla LV = dodávky a lehká nákladní vozidla (do 7 t)
- Těžká vozidla = těžká nákladní vozidla včetně autobusů



Obrázek 7.2 – Počty vozidel dle sčítání dopravy ŘSD 2025

Dominantní dopravní osou území je dálnice D5, která přenáší největší objemy dopravy a zaústí se do Pražského okruhu. V úseku mezi Berounem, Loděnicí a Rudnou se denní intenzity pohybují přibližně v řádu 40-45 tis. osobních vozidel, k tomu se přidávají objemy cca 7 tis. lehkých nákladních a 9-10 tis. těžkých vozidel. Dálnice tak jednoznačně představuje hlavní tranzitní i dojížděkovou komunikaci v území.

Silnice II/605, vedená paralelně s dálnicí D5 má oproti dálnici výrazně nižší, ale lokálně významné zatížení. Při vjezdu do Berouna dosahují celkové intenzity 11,2 tis. vozidel, vysoké intenzity na této komunikaci jsou zaznamenány také ve sčítacím profilu v Chrástanech, a to okolo 10,9 tis. vozidel. U výjezdu z Rudné směrem na Loděnici denně projíždí kolem 5 tis. vozidel. Vzhledem k tomu, že II/605 prochází zastavěným územím a obsluhuje sídla podél dálnice, je její význam z hlediska místní dopravy a dopravní bezpečnosti vyšší, než by odpovídalo pouze absolutním intenzitám. Těžká doprava zde může mít citelnější dopady na hluk, bezpečnost a kvalitu prostředí než na kapacitní dálnici.

V prostoru Nučic, Tachlovic a Mezouně jsou intenzity na silnicích nižších tříd výrazně nižší. Komunikace mezi Nučicemi, Tachlovicemi a okolními obcemi vykazuje zpravidla hodnoty v řádu nižších tisíců vozidel denně. Intenzity zde nelze přesně konkretizovat, protože v těchto lokalitách nebyly profily sčítány. Právě na komunikaci II/101 jsou nejbližší sčítací profily až v Úhonicích (4,3 tis. vozidel) a Třebotově (3,5 tis. vozidel). Tyto komunikace však často procházejí menšími obcemi, kde může být i relativně menší nárůst dopravy vnímán jako významný zásah, zejména pokud se týká nákladních vozidel.

Z hlediska lokální citlivosti je významné, že některé obce mají úzké uliční profily bez souvislého osazení chodníky. U Tachlovic Karlštejnská ulice a náves mají chodník jen omezeně a ostatní ulice jsou často bez chodníků, úzké a místy dále zúžené parkujícími automobily. To zvyšuje význam lokální dopravní bezpečnosti, zejména tam, kde se mísí pěší pohyb, místní obsluha a průjezdná doprava. Pro období výstavby Berounského tunelu je důležité, plánovaná minimalizace automobilové nákladní dopravy a přednostní využití dopravníků či železniční dopravy. Automobilová doprava má sloužit jako doplňková a pro obsluhu stavenišť.

Pro ZS Tachlovice má být využíván Exit 5 z dálnice D5, následně silnice II/605 a navazující nový obchvat Nučic, aby bylo co nejvíce omezeno zatížení obcí Nučice, Krahulov, Mezouň a Tachlovice. Pro ZS Svatý Jan je uvažována trasa z Exitu 10 z D5, dále po II/605 a po silnici III/1169 k zařízení stavenišť. V prostoru Berouna je zároveň uvažováno s vazbou na nové přemostění v trase II/605. Pro napojení ZS Slivenec je využíván Pražský okruh, pro napojení ZS Hlubočepy pak ulice Hlubočepská/Kosořská/Slivenecká/K Barrandovu.

7.1.3 Trend vývoje

Zatížení silniční sítě v dotčeném území je vhodné hodnotit ve dvou časových rovinách. První představuje dlouhodobý vývoj běžné dopravy v území, který je ovlivňován růstem obyvatel v příměstském pásmu Prahy, dojížděkou za prací, rozvojem logistických a výrobních areálů a celkovým zatížením hlavních tahů mezi Prahou, Berounem a dálnicí D5. Druhou rovinou je dočasné zatížení vyvolané vlastní výstavbou Berounského tunelu, a to zejména pohybem nákladních vozidel, návozem stavebních materiálů a přesuny pracovníků.

Z hlediska dlouhodobého vývoje je nejvíce zatížena nadřazená silniční síť, zejména dálnice D5, Pražský okruh a hlavní městské radiály v Praze. Lze očekávat, že tlak na silniční síť v širším území bude pokračovat i bez samotné výstavby tunelu. Bude souviset s rezidenčním růstem příměstských obcí, pokračující automobilovou dojížděnkou do Prahy a Berouna a rozvojem ekonomických aktivit v koridoru D5. Samotná výstavba tunelu tento trend dočasně zesílí v okolí zařízení stavenišť, ale doprava bude primárně organizována tak, aby významná část přepravovaného materiálu probíhala po železnici, dopravníky nebo po kapacitních silničních komunikacích, pokud jsou v bezprostřední blízkosti ZS.

I přes preferenci železniční dopravy zůstává staveništní silniční doprava významným tématem v okolí jednotlivých zařízení stavenišť. Nejvyšší očekávané objemy staveništní dopravy za 24h jsou dle EIA vyčísleny například na 200 nákladních vozidel u ZS Hlubočepy, 150 nákladních vozidel u ZS Beroun A, 100 nákladních vozidel u ZS Beroun B, 50 nákladních vozidel u ZS Tachlovice, 40 nákladních vozidel u ZS Svatý Jan a 46 nákladních aut s návěsem pro návoz tybinků do ZS Slivenec A. Tyto hodnoty ukazují, že zátěž nebude v území rozložena rovnoměrně, ale bude vázána především na konkrétní přístupové trasy a časové fáze výstavby.

7.2 Veřejná doprava

Veřejná doprava v řešeném území je založena na kombinaci železniční dopravy a regionálních autobusových linek PID.

V širším území mají zásadní význam **železniční linky** S7 Praha – Beroun a S6 Praha – Rudná u Prahy – Beroun, které vytvářejí páteřní vztah k Praze a Berounu. Železnice je významná především pro Beroun, Hlubočepy, Malou Chuchli a Nučice. Beroun je plnohodnotným železničním uzlem na trati Praha – Plzeň s vazbou na rychlíkovou i osobní dopravu. Hlubočepy a Malá Chuchle leží v území se silnou vazbou na pražský systém městské dopravy i železniční dopravu v údolí Berounky. Nučice mají přímou vazbu na trať Praha – Rudná – Beroun, která je významná pro každodenní dojížděku.

Autobusová doprava doplňuje železnici hlavně v obcích, které nemají vlastní železniční stanici nebo kde je železniční zastávka hůře dostupná pěšky. V těchto lokalitách autobusy zajišťují každodenní spojení do Prahy, Rudné, Nučic, Berouna nebo dalších okolních center.

V **Tachlovicích** jsou dvě autobusové zastávky, a to Na Vršku a Jakubská náves. Zastávku Na Vršku obsluhuje linka 310 ve směru Praha, Zličín – Jinočany – Rudná. Zastávka Jakubská náves má kromě této linky také obsluhu linkou 309, která zajišťuje spojení ve směru Praha, Zličín – Choteč – Praha, Nádraží Radotín.

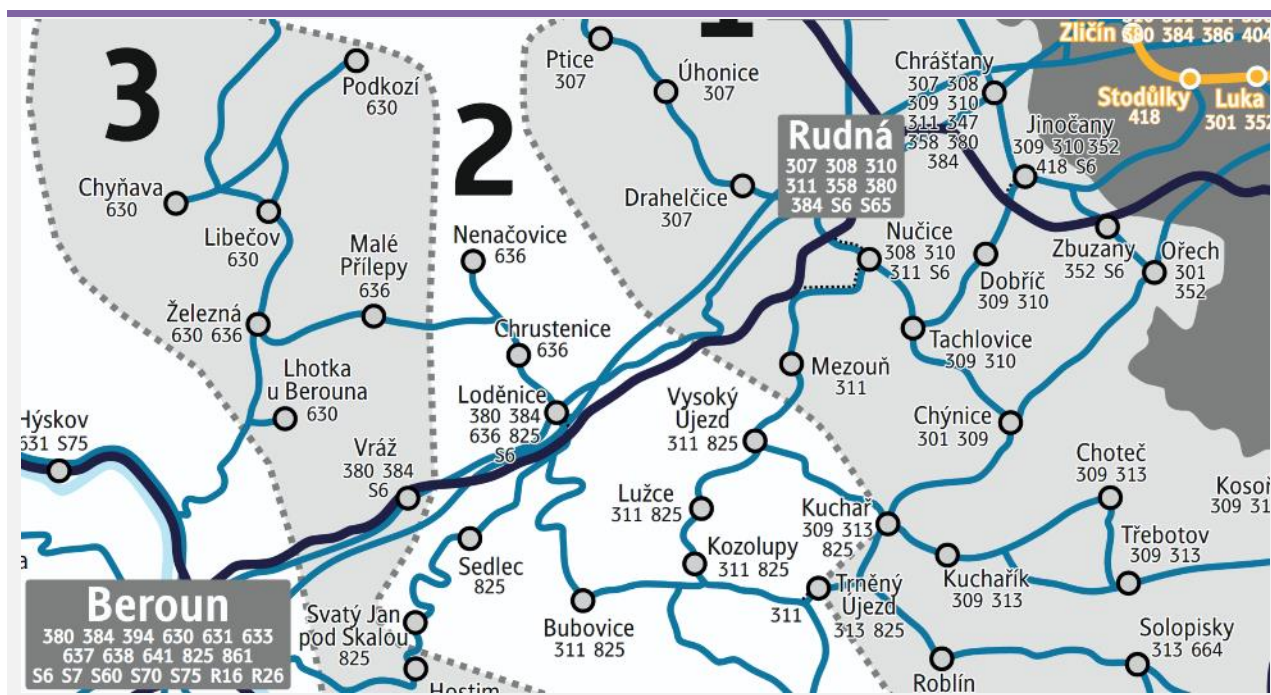
Mezouň je obsloužena jednou autobusovou zastávkou Mezouň. Tu využívá linka 311, vedená v trase Praha, Zličín – Řevnice. Pro obec tak autobus představuje hlavní formu veřejné dopravy a zároveň napojení na širší síť PID.

V jižní části **Nučic** se nachází několik autobusových zastávek. Kromě již zmiňovaných linek 310 a 311 zde obsluhu zajišťuje také linka 308 v trase Praha, Zličín – Nučice. Autobusová doprava tak v Nučicích doplňuje železnici a zajišťuje obsluhu částí obce, které nejsou přímo u železniční zastávky nebo na železniční zastávky umožňují svoz cestujících.

Ve **Svatém Janu pod Skalou** jsou tři autobusové zastávky, a to Svatý Jan pod Skalou, Svatý Jánek a Sedlec. Všechny obsluhuje linka 825 v trase Mořinka – Králův Dvůr. Vzhledem k poloze obce a jejích částí má tato linka důležitou roli nejen pro běžnou dopravní obsluhu obyvatel, ale také pro napojení na Berounsko a okolní obce.

V **Berouně** je nabídka veřejné dopravy výrazně širší a opírá se o autobusové nádraží jako hlavní přestupní uzel. Pro portálovou oblast Beroun/Zavadilka je relevantní zejména městská linka 861, doplněná dalšími regionálními linkami PID (630, 637, 638) zajišťujícími vazby na Prahu, Králův Dvůr, Zdice, Hořovice, Tetín, Liteň, Řevnice a další obce Berounska.

V **pražské části** řešeného území je autobusová obsluha velmi příznivá, a to zejména díky zapojení do systému PID a návaznosti na metro B, tramvajovou dopravu na Barrandově a železniční dopravu v údolí Berounky. V oblasti Slivence a Holyně zajišťují základní obsluhu především městské autobusové linky ve vazbě na Zličín, Řeporyje, Barrandov a jižní část Prahy. V oblasti Malé Chuchle je autobusová obsluha navázána hlavně na osu Smíchovské nádraží – Zbraslav/Baně/Radotín.



Obrázek 7.3 – Linky PID v dotčeném území

Veřejná doprava v řešeném území je tedy funkční, ale její kvalita je rozdílná podle lokality. Beroun a pražské městské části mají silnou železniční i městskou dopravní obsluhu. Nučice mají výhodu železniční i autobusové vazby. Tachlovice a Mezouň jsou více závislé na autobusových spojkách a na návaznostech na železnici v Nučicích, Rudné nebo Berouně. Svatý Jan pod Skalou má vzhledem ke své poloze omezenější obsluhu, více závislou na autobusové dopravě.

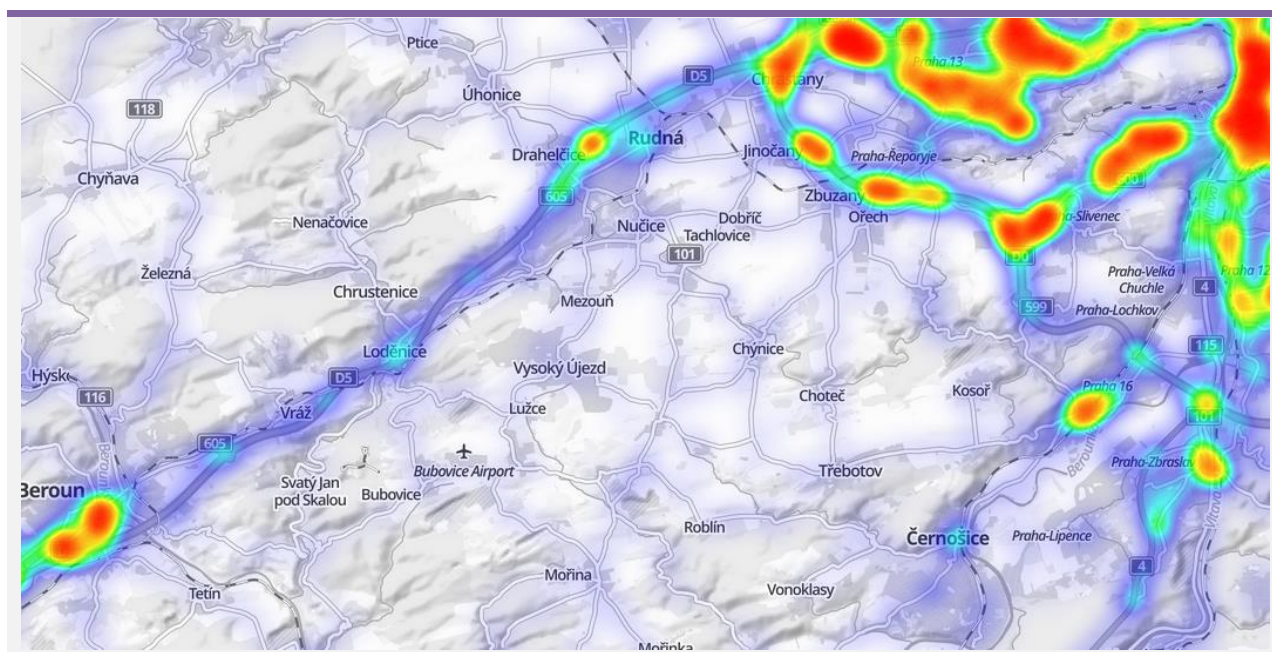
Výhledově lze očekávat, že význam veřejné dopravy poroste. Během výstavby bude vhodné posílit spoje ve špičkách nebo upravit časové polohy spojů tam, kde bude docházet k přesunu pracovníků, navýšení dojížděky nebo omezení silniční dopravy. Po dokončení Berounského tunelu bude veřejná doprava ovlivněna hlavně novým a rychlým železničním spojením Praha – Beroun.

7.3 Bezpečnost provozu

Bezpečnost provozu je v řešeném území dána především kombinací průjezdné dopravy, místní obsluhy, pěšího pohybu, cyklodopravy a v období výstavby také staveništní dopravy. Nejcitlivější jsou úseky, kde krajské nebo místní komunikace procházejí obytnou zástavbou, kde chybí chodníky, kde jsou úzké uliční profily, nepřehledné oblouky, zúžené průjezdy nebo křižení s pěšími a cyklistickými trasami.

V obcích typu Tachlovice, Mezouň a Svatý Jan pod Skalou je bezpečnostní riziko spojeno zejména s tím, že komunikace často plní současně funkci průjezdnou i pobytovou. V Tachlovicích je rizikovým faktorem úzký uliční profil, lokální absence chodníků a parkování vozidel v komunikaci. V Mezouni a Svatém Janu pod Skalou hraje roli menší měřítko sídel, pohyb pěších v blízkosti komunikací a citlivost území na jakékoli navýšení těžké dopravy. V pražských lokalitách Hlubočepy a Malá Chuchle je bezpečnostní téma více spojeno se střety staveništních zásahů s cyklotrasami, pěšími trasami a městskými komunikacemi.

Přiložená mapa ukazuje místa s dopravními nehodami, které nastaly mezi lety 2016-2025 v řešeném prostoru.



Obrázek 7.4 – Mapa dopravních nehod za roky 2016-25

Následující rozbor je zaměřen především na menší lokality Nučice, Tachlovice, Mezouň a Svatý Jan pod Skalou. V těchto řešených středočeských lokalitách bylo za období posledních deseti let (2016-2025) evidováno celkem 297 dopravních nehod. Nejvyšší počet připadá na Nučice, kde bylo zaznamenáno téměř 200 nehod, včetně 3 usmrčených, 8 těžce zraněných a 43 lehce zraněných osob. V Tachlovicích bylo evidováno 67 nehod, bez usmrcení, se 3 těžce a 17 lehce zraněnými osobami. V Mezouni bylo evidováno 22 nehod s jedním lehkým zraněním a ve Svatém Janu pod Skalou 10 nehod se 3 lehce zraněnými osobami, jak shrnuje přiložená tabulka.

Lokalita	Celkem nehod	Lehká zranění	Těžká zranění	Usmrcení
Nučice	198	43	8	3
Tachlovice	67	17	3	0
Mezouň	22	1	0	0
Svatý Jan pod Skalou	10	3	0	0
Celkem	297	64	11	3

Tabulka 7.1 – Souhrn nehodovosti 2016-2025

Z hlediska charakteru nehod se v Nučicích a Tachlovicích opakují zejména srážky s jedoucimi vozidly a srážky s pevnou překážkou. To ukazuje na význam chování řidičů, rychlosti, rozhledových poměrů, šířkových poměrů komunikací a uspořádání křižovatek. V Mezouni má významný podíl střet se zvěří, což je typické pro menší obce s vazbou na okolní volnou krajinu.

Lokalita	Nejčastější druhy nehod
Nučice	srážka s jedoucím vozidlem 68×, srážka s pevnou překážkou 56×, srážka s lesní zvěří 31×
Tachlovice	srážka s pevnou překážkou 22×, srážka s jedoucím vozidlem 19×, srážka s lesní zvěří 17×
Mezouň	srážka s lesní zvěří 9×, srážka s pevnou překážkou 6×
Svatý Jan pod Skalou	srážka se zaparkovaným vozidlem 3×, srážka s pevnou překážkou 3×, srážka s jedoucím vozidlem 2×

Tabulka 7.2 – Struktura podle druhu nehody v období 2016-2025

Z pohledu bezpečnosti provozu jsou nejvýznamnější Nučice a Tachlovice, kde se nehody vyskytují opakovaně a kde se objevují nejen škodní události, ale také nehody se zraněním. V Nučicích byly evidovány také nehody s účastí chodce. Nejčastějšími typy nehod jsou srážky s jedoucím vozidlem, srážky s pevnou překážkou a střety se zvěří. Příčiny nehod často souvisejí s nepřizpůsobením rychlosti stavu nebo uspořádání komunikace, nedáním přednosti, nedodržením bezpečné vzdálenosti, jízdou v protisměru nebo nevěnováním se řízení.

Pro období výstavby je proto nezbytné chápat bezpečnost provozu nejen jako otázku nehodovosti, ale také jako otázku vnímané bezpečnosti obyvatel. Zvýšený pohyb nákladních vozidel, stavební techniky a pracovníků může v malých sídlech vyvolávat pocit zhoršené bezpečnosti i v případě, že bude provoz řízen v souladu s dopravně-inženýrskými opatřeními. Pro hodnocení dopadů výstavby Berounského tunelu je důležité, že v území již dnes existují lokálně citlivá místa z hlediska bezpečnosti silničního provozu. Zvýšenou pozornost je proto vhodné věnovat zejména průjezdním úsekům obcí, křižovatkám, místům s omezeným rozhledem, úsekům bez chodníků a komunikacím, kde se může mísit místní doprava, pěší pohyb a případná staveništní doprava. V období výstavby by měla být staveništní doprava v maximální možné míře vedena mimo obytná jádra obcí a doplněna o opatření ke zklidnění provozu, ochraně pěších a zvýraznění rizikových míst.

7.4 Plánovaná silniční dopravní infrastruktura

V řešeném území je plánováno nebo zvažováno několik záměrů silniční infrastruktury, které mají vazbu na současnou dopravní situaci, ale i na výstavbu Berounského tunelu. Nejvýznamnější jsou přeložky a úpravy

komunikací vyvolané samotnou stavbou, dále rekonstrukce nebo zkapacitnění stávajících státních a krajských komunikací a související opatření pro bezpečnost a obsluhu území.

Významným záměrem v řešeném území je zkapacitnění dálnice **D5 v úseku Třebonice – Loděnice**. Jedná se o stavbu Ředitelství silnic a dálnic, která má řešit přetížení jednoho z nejvytíženějších úseků dálnice D5 mezi západním okrajem Prahy a Loděnicí. Stavba je dlouhá 9,8 km a je navržena v kategorii D34/130, tedy jako rozšíření dálnice na šestipruhovové uspořádání. Úsek začíná za MÚK Třebonice, pokračuje přes prostor MÚK Rudná a končí u MÚK Loděnice. Uvedení do provozu je v současnosti stanoveno k roku 2033.

S navazující dálniční sítí v jihozápadní části Prahy souvisí také záměr **D0 515 zkapacitnění**, který řeší rozšíření stávajícího úseku Pražského okruhu mezi MÚK Slivenec a MÚK Třebonice. Stavba je přibližně dlouhá 6,8 km a je navržena jako zkapacitnění současného čtyřpruhového uspořádání na šestipruhovové uspořádání v kategorii D 33,5. Úsek začíná v km 15,700 před MÚK Slivenec s ulicí K Barrandovu a končí v km 22,500 před MÚK Třebonice, kde navazuje na již zmiňovanou dálnici D5. Uvedení do provozu je v současnosti plánováno k roku 2029. Z pohledu posouzení Berounského tunelu je tento záměr důležitý zejména kvůli možné vazbě na ZS Slivenec, Holyni a širší jihozápadní okraj Prahy.

Středočeský kraj aktuálně připravuje velký infrastrukturní projekt **přeložky silnice II/116 v úseku Jinočany – Hlásná Třebaň**. Projekt je ve fázi zpracování projektové dokumentace a v současnosti probíhá územní a stavební příprava. Nová komunikace o délce zhruba 15 km propojí Pražský okruh (EXIT 21 u Jinočan) s oblastí Hlásné Třebaně a Letů u Dobřichovic. Půjde o novostavbu dvoupruhové silnice v kategorii S 9,5.

V berounské části je podstatným záměrem **přeložka silnice II/116 v prostoru portálů Beroun**. Přeložka je navržena kvůli kolizi stávající trasy silnice s hloubenou částí portálu železničního tunelu Beroun. Řešený úsek stoupá z intravilánu Berouna ulicí U Ovčína, v rámci přeložky má dojít k odstranění stávajícího směrového oblouku malého poloměru, napřímění trasy přes stávající skálu a areál bývalého lomu a k novému napojení účelové komunikace Pod Lišticí. Celková délka přeložky je navržena 237 m a po dokončení má zůstat veřejně přístupnou krajskou komunikací.

Dalším záměrem kraje je **rekonstrukce silnice II/101 v úseku Třebotov – Rudná**. Projekt řeší rekonstrukci stávající silnice II/101 přes Třebotov, Chýnici, Tachlovice, Nučice a Rudnou v celkové délce 7,440 km. Jedná se zejména o výměnu asfaltových vrstev a podkladních vrstev. Tato rekonstrukce je pro řešené území důležitá, protože II/101 je jednou ze základních silničních vazeb v okolí Tachlovic a Nučic a její technický stav ovlivňuje jak běžnou dopravu, tak případné využití komunikace pro objížděné nebo doplňkové stavební vazby.

Dále má také dojít k výstavbě **obchvatu Nučic (přeložka silnice II/101)**, a to tak, aby bylo umožněno odvést část dopravy mimo centrum Nučic a omezit zatížení obytných částí Nučic, Krahulova, Mezouně a Tachlovic staveništní dopravou směřující k ZS Tachlovice. Stavba má být realizována na základě dohody s KSÚS a Středočeským krajem. Nová trasa (vedená v extravilánu mimo obce) bude posléze využita jako hlavní přístupová komunikace na ZS Tachlovice pro staveništní techniku i návoz mechanizace na toto stavenišť. Dále se má komunikace napojit na překládanou komunikaci II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň.

V oblasti Berouna a Králova Dvora je třeba sledovat také vazbu **na silnici II/605** a dálnici D5. Je potřebná koordinace s uvažovaným investičním záměrem přeložky silnice II/605 v návaznosti na portálovou oblast Beroun a přístupové komunikace IZS.

Dále pro Tachlovice, Nučice a Mezouň je klíčové zejména doplnění nebo zlepšení chodníků, bezpečnější přechody, zklidnění dopravy v intravilánu a řešení úzkých míst. Pro Svatý Jan pod Skalou a Sedlec je zásadní minimalizace těžké dopravy v obytném a rekreačně citlivém území. Pro Hlubočepy a Malou Chuchli je důležité zachování bezpečných pěších a cyklistických propojení během stavby. Pro Beroun je prioritou koordinace portálové oblasti, II/116, cyklostezky, přístupů IZS a případné přeložky II/605.

8 MOŽNÉ BENEFITY A PŘÍLEŽITOSTI SPOJENÉ S VÝSTAVBOU

8.1 Vymezení příležitostí a benefitů

Stavba bude mít významný vliv na okolní obce zejména délkou realizace, provozem zařízení stavenišť, portálů, logistických tras a související dopravy. Omezení a rizika jsou popsána v předchozích částech studie. Současně ale vytváří příležitosti pro zlepšení infrastruktury, služeb a následné využití území. Vyhodnocení dotazníků ukazuje, že obyvatelé zatím vnímají rizika a negativní vlivy výrazněji než možné přínosy. To odpovídá nejistotě ve fázi přípravy a potřebě konkrétních, ověřitelných opatření. Zmiňované příležitosti, jsou hledáním toho, jak může příprava, realizace a výsledek stavby fungovat jako impuls pro rozvoj přílehlých lokalit.

Následující část popisuje principy příležitostí souvisejících s realizací záměru v dotčeném území. Jednotlivé lokality se liší charakterem, rozvojovým potenciálem i infrastrukturními limity. Principy jsou vymezeny pro **stavbu jako celek**, konkrétní **příklady** jsou dále rozpracovány **pro území vázané na ZS Tachlovice**, které patří spolu se ZS Slivenec k lokalitám s nejvyšší očekávanou dlouhodobou stavební a logistickou zátěží.

Příležitosti lze rozdělit do tří úrovní podle jejich vztahu ke stavbě, odpovědnosti za realizaci, způsobu financování a pravděpodobnosti uskutečnění.

- První úroveň tvoří základní mitigační a kompenzační opatření, jejichž účelem je snížit negativní dopady stavby.
- Druhou úroveň jsou příležitosti vznikající během výstavby, zejména poptávka po vybraných službách, ubytování, logistice a pomocných profesích.
- Třetí úroveň zahrnuje návazný rozvoj po dokončení stavby, založený na využití upravených ploch, infrastruktury a rekultivovaného území.

První úroveň je odpovědností investora a zhotovitele. Naplnění druhé a třetí úrovně závisí také na iniciativě obcí, vlastníků pozemků, obyvatel a podnikatelů.

8.2 Příležitosti vyvolané a bezprostředně spojené se stavbou

Mitigační a kompenzační opatření jsou popsána zejména v kapitolách 7 a 9 a v matici opatření. Jejich primárním účelem je snížit hluk, prašnost, dopravní zátěž, bezpečnostní rizika a možné dopady na vodní režim. Musí být realizována před vznikem hlavní zátěže nebo souběžně s ní.

Vedle základní ochranné funkce mohou některá opatření přinést trvalejší přínos, pokud budou navržena nad rámec minimální technické potřeby a budou využitelná i po dokončení stavby.

V dotazníkovém šetření patřily mezi nejlépe hodnocené možné přínosy rekultivace území, protihluková a zelená opatření, obchvaty a přeložky, pěší a cyklistická propojení, veřejná doprava a chodníky.

Konkrétněji k těmto bodům **příklady** opatření **pro ZS Tachlovice**:

- **Zlepšení dopravní infrastruktury**

- Vybudování obchvatu Nučic je klíčovým předpokládaným opatřením pro vedení staveništní dopravy mimo obytné části Nučic, Mezouně a Tachlovic. Jeho přínos závisí na dokončení před nástupem hlavní stavební zátěže. Přispěje též ke zlepšení dopravní dostupnosti lokality.
- V oblasti se zejména v dopravních špičkách a při přetížení D5 objevuje zvýšená tranzitní doprava. Toto je stav již po řadu let.
- Nákladní doprava vázaná na stavbu má být primárně vedena po železnici a dopravníkových pásech. Zbytková automobilová nákladní i osobní doprava má být vedena mimo centra obcí, zejména po obchvatu Nučic. Dopad na dopravu v intravilánu obcí by se tedy měl pozitivně projevit hned po otevření obchvatu, kam bude směřována i stávající tranzitní doprava. Jako doprovodné opatření je vhodné zklidnit průjezdnou dopravu v intravilánech.
- Součástí navržených opatření je doplnění chodníků, bezpečných přechodů a pěších propojení mezi obcemi. Prioritou jsou úzké úseky bez chodníků a místa, kde se může střetávat pěší pohyb se staveništní nebo průjezdnou dopravou.

- **Zlepšení místní vodovodní a odpadní infrastruktury**

- Přivedení kapacitního vodovodu, který v lokalitě chybí, zvýšení kapacity ČOV (v Tachlovicích i Mezouni je aktuálně blízko své kapacity). Jde o opatření, které může řešit rizika vlivu zemních prací na podzemní vody popsáná v předchozích kapitolách. Zároveň ale pro obce umožňuje vytvoření podmínek pro řízený budoucí rozvoj. Přivedený vodovod slouží primárně pro zásobování stavby a ražby tunelu vodou, jeho další využití je možným benefitem pro přilehlé obce.

- **Investice do krajiny**

- Mezi krajinná a ochranná opatření patří rekultivace, retenční prvky, výsadba zeleně a protihlukové valy. U dlouhodobých zařízení staveniště je vhodné realizovat protihlukové a vegetační clony již v úvodní etapě, aby omezovaly hluk, prašnost a vizuální dopady po převážnou část výstavby.
- Krajinná opatření mohou vedle své ochranné funkce vytvořit základ pro následné využití části rekultivovaných ploch. To se týká zejména terénních úprav, zeleně, retenčních prvků a navazujících pěších či rekreačních tras.

Přestože jsou tato opatření primárně určena ke zmírnění negativních dopadů stavby, mohly a měly by svou realizací přispět ke zlepšení kvality prostředí a atraktivity území.

8.3 Příležitosti vznikající během stavby

Zejména pro lokality umístění hlavních pracovišť (ZS Slivenec, ZS Tachlovice) stavba vytvoří poptávku po pracovní síle, servisních službách pro stavbu, ubytování a stravování pro pracovníky a dalších doprovodných službách. V dotazníkovém šetření v území vázaném na ZS Tachlovice od obyvatel zazněla obava o nedostatečnou kapacitu stávajících služeb (ubytování, maloobchod, zdravotní služby). Základní provozní potřeby pracovníků zajistí stavba, bude je nutné v lokalitě vybudovat. Buď toto bude na

zhotoviteli stavby nebo bude, **a to pouze v případě zájmu** řešená spolupráce s obcemi a místními podnikateli.

Výběr pracovníků, zhotovitelů a služeb bude v kompetenci zhotovitele, investor však může místní kapacity minimálně doporučit a podpořit v rámci nastavení podmínek pro zhotovitele. Nicméně, aby to bylo funkční je nezbytné tyto oblasti mít s místními dopředu domluvené.

- **Práce na stavbě a pro ni**

- Obce mohou aktivně oslovit místní obyvatele a firmy a nabídnout zapojení místních kapacit. U vysoce specializovaných profesí, zejména při ražbě, se významné místní zapojení nepředpokládá. Příležitosti mohou vzniknout především v pomocných stavebních profesích, logistice, ostraze, úklidu, stravování a dopravě.
- Dojíždění do zaměstnání mimo obec představuje v obcích v okolí ZS Tachlovice hodnotu přes 95%. Pracovní příležitost v rámci stavby je tedy mimo jiné i příležitost dlouhodobého zaměstnání a významnou úsporu času a nákladů pro místní obyvatele.

- **Ubytování pro stavbu a související činnosti**

- Studie na základě dotazníku, diskusí s vedením obcí i zahraničních příkladů doporučuje vytvořit řízenou kapacitu cca 80–120 lůžek přímo v lokalitě ZS Tachlovice a zbytek poptávky rozdělit mezi Berounsko a Prahu se svozem. Zajištění ubytování je na stavbě, nicméně obce ve spojení s místními podnikateli mohou tuto příležitost využít a ubytování alespoň částečně zajistit.
- Vybudování této kapacity představuje příležitost přesahující dobu trvání stavby. Menší ubytovací jednotky mohou do budoucna fungovat jako startovací nebo seniorské bydlení.
- Pokud by byl takový záměr, pak je ale vhodné, aby ubytovací kapacita byla umístěna a navržena v návaznosti na existující sídelní strukturu, dopravu a budoucí využití. V rámci prostor lze pak část koncipovat i pro obchodní, zdravotnické nebo komunitní služby.
- Pokud bude ubytování a doprovodné funkce budovány v rámci izolované oblasti zařízení staveniště, pak bude velmi pravděpodobně fungovat jen po dobu stavby a v zásadě bez dalších příležitostí a benefitů pro místní obyvatele.

- **Služby pro pracovníky stavby a spolupracujících subjektů**

- Stavba vytvoří doplňkovou poptávku po vybraných službách. Její skutečný lokální rozsah však bude záviset na tom, kde budou pracovníci ubytováni, stravováni a jak bude organizována jejich doprava. Pro místní je to příležitost na své služby upozornit, navýšit kapacitu nebo jít naproti spolupráci se stavbou.
- Investor může v rámci podmínek pro zhotovitele doporučit využití místních kapacit. Skutečné využití služeb však bude záviset na jejich ceně, kvalitě, kapacitě a rozhodnutí zhotovitele i pracovníků.
- Stavba má zajistit pro své pracovníky hlavní směnové stravování a základní služby v rámci areálu. Princip je takový, že velká zařízení staveniště nemají zatěžovat místní restaurace a malé provozovny. Restaurací v lokalitě je relativně omezený počet, koncentrovaný v Nučicích.

Spolupráce se stavbou ve formě dodávky jídel atd. jim může umožnit rozšířit nabídku, a tedy i atraktivitu a dostupnost pro místní obyvatele.

- Maloobchod a každodenní služby jako např. kadeřnictví představují potenciál pro místní podnikatele rozšířit provozovny nebo sortiment. Naopak v případě, že tuto příležitost nevyužijí a vznikne například maloobchod v areálu stavby, je vhodné jeho umístění a pojetí natavit tak, aby mohl fungovat i pro místní obyvatele.

8.4 Příležitosti navazující na stavbu

Návazné rozvojové příležitosti v území ZS Tachlovice mohou využít plochy, infrastrukturu a terénní úpravy vzniklé v souvislosti se stavbou. Jejich realizace nastane převážně až po dokončení stavby **a bude záviset na dohodě obcí, vlastníků pozemků, investora a soukromých provozovatelů. Nejde o automatický výstup stavby.** Každý záměr musí být v souladu s rozvojovou strategií obcí, územním plánem, majetkovými vztahy a dlouhodobě udržitelným provozním modelem.

Rozhodující bude také technické řešení stavby: zejména možnost využít rubaninu pro terénní modelace, rekultivaci nebo navazující krajinné úpravy a možnost ponechat vybrané prvky infrastruktury pro další využití.

Některé návazné záměry mohou snížit náklady využitím materiálu nebo infrastruktury stavby, jiné budou vyžadovat dodatečné investice. Rozhodující proto nebude pouze počáteční investice, ale také schopnost zajistit dlouhodobý provoz, financování a odpovědného provozovatele. Obce mohou tyto příležitosti iniciovat ve spolupráci s krajem, investorem, vlastníky pozemků a soukromými partnery.

Následující přehled uvádí pouze typové rozvojové možnosti a příležitosti pro území ZS Tachlovice. Nejedná se o návrh zpracovatele. **Jde pouze o typové příklady možného rozvoje, které bez zájmu obcí a dohody nemusí vzniknout,** zejména pokud nejsou v souladu s koncepcí územního rozvoje obcí.

Příležitost	V čem spočívá příležitost a její přínos
1. Nová obytná čtvrť místo dočasného ubytování	Dočasné ubytování pro stavbu lze od počátku navrhout jako budoucí bydlení, čímž obce získají 30–60 bytů pro mladé rodiny a seniory, případně i základ vlastního fondu nájemního bydlení. Alternativně je to příležitost pro developera, který v rámci parametrů daných obcí projekt zrealizuje.
2. Outdoor Sportpark	Rekultivovanou plochu a vhodné uložení rubaniny lze přeměnit na regionální sportovní a rekreační areál s pumptrackem, cyklokrosem, běžeckými trasami či halami, který vytvoří pracovní místa, přitáhnou pravidelné návštěvníky a podpoří místní služby.
3. Zahradnické centrum a návštěvnická farma	Zázemí stavby, upravený terén, dešťovou vodu lze využít pro zahradnictví, produkci zeleně a rodinnou farmu, která spojí lokální zaměstnanost, produkci a agroturistiku.
4. Turistická stezka a biopark	Rekultivace může vytvořit park s mokřady, retenčními nádržemi a návazností na trasy podél Radotínského potoka, který zvýší kvalitu života obyvatel a současně funguje jako nízkonákladová turistická destinace.

Příležitost	V čem spočívá příležitost a její přínos
5. Návštěvnické centrum budování tunelu	Interaktivní expozice o výstavbě tunelu, geologii a vodě může vytvořit vzdělávací zastávku pro rodiny a turisty mířící na Karlštejn či do Českého krasu a podpořit lokální občerstvení a služby.
6. Naučná stezka „Tunnel-trail“	Cyklo-pěší trasa vedená nad tunelem a propojená s Prahou, Berounem a Karlštejnem může s relativně nízkými provozními náklady posílit turistiku, sportovní využití území i společnou marketingovou identitu regionu.

Tabulka 8.1 – Příklady možných příležitostí navazujících na stavbu ZS Tachlovice

9 DOPADY STAVBY V JEDNOTLIVÝCH OBLASTECH VČETNĚ MITIGACE

9.1 Služby a občanská vybavenost

Největší nároky na místní služby budou spojeny s každodenní přítomností pracovníků na ZS. U hlavních ZS Tachlovice a Slivenec, kde bude zatížení nejvyšším počtem pracovníků po nejdelší dobu, je relevantní zejména **stravování**, drobný maloobchod, základní zdravotní služby a **ubytování**. Pro zvládnutí těchto nároků je rozhodující řízení poptávky po službách, která bude vznikat v rámci jednotlivých směn a její **co největší pokrytí v rámci staveništního zázemí**. Tato opatření bude nezbytné řešit zejména pro ZS Tachlovice, kde navázané obce svou vybaveností nejsou schopny vzniklou poptávku uspokojit.

9.2 Pracovní uplatnění obyvatel dotčených obcí

U vysoce profesionalizovaných týmů např. pro ražbu tunelů se nepředpokládá zapojení místních obyvatel. Přímá místní zaměstnanost může vzniknout zejména u pomocných stavebních profesí, logistiky, ostrahy, úklidu, stravování, dopravy a dalších pomocných služeb. Opět je vhodné přihlídnout k možnostem obcí navázaných na ZS. Lze předpokládat, že Beroun, či Praha mohou poskytnout zdroje pracovníků pro tyto profese, u venkovských lokalit však bude nabídka omezená. Proto není místní zaměstnanost zahrnuta jako jistý přínos; je možné ji však sledovat samostatným indikátorem po zahájení stavby.

9.3 Bezpečnost v obcích

Bezpečnostní riziko z pohledu **dopravního** je nejvyšší tam, kde se staveništní doprava může potkávat s úzkými místními komunikacemi, pěšími trasami a obytnou zástavbou. Zvláštní pozornost vyžadují Tachlovice, Nučice, Mezouň a Svatý Jan pod Skalou; v Praze zejména křížení pěších a cyklistických vazeb u portálů. Opatření na minimalizaci dopravy vázané na stavenišťe jsou již přijata. Většina nákladní dopravy vázané na stavbu bude realizována dopravníky nebo po železnici. Zbylá automobilová doprava bude vymístěna mimo centra obcí i za pomoci nově realizovaných komunikací. Mimo centra obcí by u hlavních ZS měla vést i osobní doprava tedy návoz a odvoz pracovníků na stavbu. Pro optimalizaci osobní dopravy je vhodné pracovat se svozem pracovníků, řízením výměny směn a vymezenými parkovacími plochami v rámci zařízení stavenišťe nikoliv v obci.

Dále je zde vnímané riziko snížené bezpečnosti z důvodu vyššího počtu pracovníků ve směnném provozu v lokalitě navazující na ZS. U hlavního ZS Tachlovice by mělo být, i z důvodu nedostatečné kapacity v okolních obcích, řešeno ubytování i stravování v rámci ZS. Tím se redukuje i důvod opouštět lokalitu stavenišťe a předejde se tak potenciálním bezpečnostním rizikům. U ZS Slivenec může být problém obdobný, i zde by mohlo být zvaženo zřízení ubytování a stravování, dopad je však zmírněn dostupností zázemí hlavního města. U ostatních ZS vzhledem k počtu pracovníků, či délce výstavby není toto riziko vnímáno jako významné.

9.4 Intenzita dopravy a potřeba na její rozšíření

Kvantifikace je uvedena v souhrnné tabulce na konci kapitoly. Pro nákladní dopravu jsou převzaty hodnoty uvedené v dopravní části studie z EIA. Pro osobní dopravu pracovníků je uvedeno rozpětí založené na počtu pracovníků během dne a průměrné obsazenosti 1,5 osoby na osobní vozidlo. U ZS Tachlovice jsou z výpočtu denní dojížděky odečtení pracovníci, pro které je uvažováno ubytování přímo v areálu ZS; tato kapacita tak přímo snižuje počet příjezdů a odjezdů pracovníků po silnici.

9.5 Kvalita života místních obyvatel

Nejvýznamnější dočasný socioekonomický vliv představuje dlouhodobá přítomnost pracovníků a dopravy u ZS Tachlovice (8 let) a ZS Slivenec (9 let). U menších a pracovišť, kde je předpokládána kratší doba zapojení během výstavby, je dopad méně významný. Může však být i tak vnímán z pohledu obce velice intenzivně. U Tachlovic je vhodné část pracovníků ubytovat a stravovat přímo v areálu ZS, čímž se omezí tlak na malé okolní obce i každodenní automobilová dojížděka. Zbývající ubytovací poptávku je vhodné rozdělit mezi Berounsko a Prahu a propojit se stavenišťem organizovaným svozem.

9.6 Finanční příjmy a výdaje

Příliv pracovníků může přinést dodatečné tržby ubytovacím, stravovacím, maloobchodním a servisním provozům, avšak rozsah přínosu závisí na tom, kde budou pracovníci skutečně ubytováni a kde budou utrácet. Zároveň byly v průzkumu vyjádřeny spíše obavy z výskytu velkého množství pracovníků stavby, než že by tato skutečnost byla vnímána jako příležitost pro rozvoj služeb a podnikání v navázaných obcích.

Současně mohou obcím vznikat výdaje na údržbu komunikací, úklid, bezpečnost, administrativu a řešení příp. stížností. V rámci nákladů vzniklých v důsledku výstavby by měly obce obdržet kompenzace.

9.7 Souhrnná kvantifikace dopadů podle zařízení stavenišť

Následující tabulky shrnují odhad zátěže ve špičkové fázi souběhu prací. Číselné údaje o pracovnících, délce provozu ZS a nákladní dopravě vycházejí z předchozích kapitol studie. Osobní doprava a ubytování jsou rámcové odhady pro socioekonomickou studii; nejsou projekčním údajem zhotovitele.

ZS / lokalita	Délka provozu	Pracovníci / den	Nákladní doprava TNA/24h	Individuální doprava (OA/24h)	Interpretace
Beroun tybinky	9 let	73	46	49–97	Železniční expedice segmentů; po silnici expedice směr Slivenec.
Beroun (A + B)	2 roky	43	250	29–57	Součet maxim ZS Beroun A 150 + B 100 při souběhu; skutečný souběh je nutné ověřit harmonogramem.
Svatý Jan pod Skalou	několik měsíců	16	40	11–21	Krátká doba, ale vysoká lokální citlivost a omezené komunikace.
Tachlovice	8 let	275	50	103–260	Hlavní dlouhodobé ZS; výpočet OV již odečítá 80–120 pracovníků ubytovaných přímo na ZS. Ubytovaní a závodní

ZS / lokalita	Délka provozu	Pracovníci / den	Nákladní doprava TNA/24h	Individuální doprava (OA/24h)	Interpretace
Slivenec	9 let	341	46	227–455	stravování v areálu snižují tlak na okolní obce i denní dojížděku. 46 pohybů/24 h odpovídá zhruba obousměrnému pohybu cca 23–24 souprav s tybinky.
Malá Chuchle / Branický most	2 roky	30	-	20–40	Hodnota nákladní dopravy není v podkladech kvantifikována. V proporci k ostatním ZS bude spíše nižší.
Hlubočepy	3 roky	57	200	38–76	Portálová oblast v městském prostředí; vysoký význam trasování a časového řízení dopravy.

Tabulka 9.1 – Přehled zátěže vázané na ZS

Pozn.: U osobní dopravy je použita průměrná obsazenost 1,5 osoby/vozidlo a scénář 50–100 % dojíždějících pracovníků využívajících osobní automobil. Jeden příjezd a jeden odjezd = dva pohyby vozidla. U ZS Tachlovice se před výpočtem odečítá plánovací kapacita 80–120 pracovníků ubytovaných přímo na ZS, kteří nevytvářejí každodenní příjezd a odjezd mezi ubytováním a stavenišťem. Spodní mez předpokládá významný svoz/MHD a vyšší využití ubytování na ZS; horní mez naopak převahu individuální automobilové dopravy a nižší obsazení staveništního ubytování.

ZS / lokalita	Celkem osob/noc	Přímo na ZS / bez denní dojížděky	Beroun / okolí	Praha (mimo bezprostř. lokalitu)	Tlak na lokální kapacitu
Beroun (tybinky)	15–29	0	15–29	0	střední
Beroun (A + B)	9–17	0	9–17	0	střední
Svatý Jan pod Skalou	5–10	0	5–10	0	střední
Tachlovice	110–192	80–120	5–16	25–56	vysoká, ale řízená kapacitou na ZS
Slivenec	136–239	60–100	0	86–139	vysoká
Malá Chuchle / Branický most	3–9	0	0	3–9	nižší
Hlubočepy	6–17	0	0	6–17	nižší

Tabulka 9.2 – Odhad nároků na ubytování v rámci výstavby

Pozn.: Jde o plánovací interval, nikoli předpověď skutečného bydliště pracovníků. Pro dlouhodobá ZS je uvažováno 40–70 % pracovníků vyžadujících přechodné ubytování, pro výrobní a berounská pracoviště 20–40 %, pro krátké či pražské portálové práce 10–30 % (Svatý Jan 30–60 % kvůli specializovaným profesím). U ZS Tachlovice se doporučuje vznik řízené ubytovací kapacity přibližně 80–120 lůžek přímo v areálu ZS, ideálně spolu se závodním stravováním. Obdobné zázemí ve možné zvážit i u ZS Slivenec. Tento předpoklad u ZS Tachlovice vychází z dlouhé osmileté doby provozu, koncentrace 275 pracovníků během dne, polohy mezi Prahou a Berounem a zkušeností z referenčních tunelových staveb, kde hlavní ražební základny běžně kombinují pracovní zázemí, ubytování, stravování a organizovaný svoz.

Území	Pohostinství / stravování	Další služby / veřejná vybavenost	Lokální ubytování
Tachlovice / Nučice / Mezouň	Vysoký potenciální přírůstek poptávky. Vzhledem k osmiletému provozu ZS je vhodné základní stravování řešit závodní jídelnou / výdejnou přímo v areálu; místní podniky pak mohou zachytit doplňkovou poptávku bez nutnosti obsloužit hlavní objem pracovníků.	Střední až vyšší citlivost u drobného maloobchodu, základních zdravotních služeb. Poptávku je vhodné tlumit vlastním zázemím ZS a nespolehat na malé obce.	Vysoká citlivost. V malých obcích nepředpokládat absorpci stovek pracovníků. Pro ZS Tachlovice je vhodná vlastní řízená ubytovací kapacita cca 80–120 lůžek; zbytek poptávky rozdělit zejména mezi Berounsko a Prahu a zajistit svoz.
Slivenec / Holyně	Střední až vysoký dodatečný obrát; lokální restaurace existují, avšak hlavní směnové stravování je vhodné zajistit v areálu.	Nízké až střední riziko díky vazbě na širší pražskou síť služeb; lokálně může být citelná směnová špička a parkování.	Lokální nabídku nevyužívat jako hlavní kapacitu; většinu poptávky může převzít širší Praha. Zvážit ubytování části pracovníků přímo v místě ZS.
Svatý Jan pod Skalou	Krátkodobě citelné zejména při souběhu s turistickou sezonou; v obci je restaurace.	Střední lokální citlivost zejména v turistické sezoně; malá obec má omezenou nabídku služeb a parkování.	Lokálně omezená a turisticky exponovaná kapacita; Hotel Obecná škola uvádí 30 lůžek. Nepokrývat pracovníky na úkor turistických špiček bez dohody.
Beroun / Králův Dvůr	Dopad spíše pozitivní a rozptýlený v městské nabídce služeb.	Nízké až střední riziko; regionální centrum a širší městská nabídka mají vyšší absorpční kapacitu.	Nejvhodnější středočeské zázemí pro dlouhodobější ubytování pracovníků západní části stavby.
Hlubočepy / Malá Chuchle	Dopad rozptýlený v pražské síti služeb; lokální provozovny mohou získat část poptávky.	Nízké riziko kapacity služeb díky širšímu pražskému zázemí; významnější je organizace pohybu a dopravy v okolí portálů.	Bez potřeby vytvářet lokální pracovní ubytovací kapacity; vhodnější je širší Praha a MHD/svoz.

Tabulka 9.3 – Možný dopad přílivu pracovníků v lokalitě na služby a občanskou vybavenost

9.7.1 Typové fungování tunelářských týmů v území

Srovnání potvrzuje, že počet pracovníků sám o sobě neurčuje lokální dopad. Rozhodující je, zda je směnný provoz propojen s řízeným ubytováním, svozem, závodním stravováním a oddělenou staveništní logistikou.

Projekt	Typický model fungování	Poučení pro Berounský tunel
Gotthard Base Tunnel – Sedrun	Max. pracovní síla cca 560; staveništní areál měl ubytovací kapacitu 450 jednolůžkových míst. Směnný provoz a organizovaná doprava byly součástí režimu stavby.	U velkého tunelového pracoviště je běžné soustředit významnou část pracovníků do řízeného ubytování a neřešit ji rozptýleně v malé obci.
Brenner Base Tunnel	Velké stavební úseky zaměstnávají stovky pracovníků; dodavatelé využívají base-camp nebo blízké ubytovací kapacity a závodní stravování. Na některých lokalitách se používá svoz.	Pro Tachlovice a Slivenec je vhodný obdobný princip: smluvně zajištěné ubytování + svoz, nikoli nekontrolovaná individuální dojíždka a ubytování.
Grand Paris Express	Tisíce pracovníků na desítkách městských stavenišť; významná část dojíždí veřejnou dopravou, rozsáhlá zaměstnanecká parkoviště se běžně nebudují.	Pro, Hlubočepy, Malou Chuchli a částečně Slivenec je přenositelná preference MHD a omezení parkování pracovníků v obytných ulicích.

Tabulka 9.4 – Srovnání fungování tunelářských týmů na jiných stavbách

9.7.2 Závěrečné vyhodnocení

Nejvyšší dlouhodobý socioekonomický tlak lze očekávat u ZS Slivenec a Tachlovice. Při špičkovém personálním obsazení jde dohromady o 616 pracovníků během dne; bez řízení mobility by samotná doprava pracovníků mohla představovat řádově stovky pohybů osobních vozidel denně. Z hlediska nákladní silniční dopravy jsou nejvyšší hodnoty v uvedeny pro Hlubočepy a Beroun, zatímco u Slivence je silniční návoz segmentů částečně kvantifikován, u Tachlovic je zásadní preference železnice a dopravníků.

Ubytovací poptávka má být chápána jako kombinace staveništní a regionální kapacity. U Tachlovic je vzhledem k osmiletému provozu hlavní ražební základny a vzdálenosti od hlavních ubytovacích center vhodné vytvořit řízenou kapacitu přibližně 80–120 lůžek přímo na ZS, doplněnou závodním stravováním. Zbývající pracovníky lze ubytovat zejména v Berouně a širší Praze s organizovaným svozem. Tento model je bližší referenčním tunelovým stavbám než předpoklad, že většinu pracovníků absorbuje rozptýlené komerční ubytování v malých okolních obcích. U Slivence je vhodné zvážit ubytování a stravování pracovníků přímo na ZS, důvodem je nejvyšší podíl pracovníků ze všech ZS i délka výstavby. Svatý Jan pod Skalou má omezenou a turisticky exponovanou lokální kapacitu, proto zde nelze počítat s významným ubytováním pracovníků.

Dopad na veřejné služby vázané na trvalé bydliště se na základě dostupných podkladů nepovažuje za významný, protože stavba vytváří především dočasnou pracovní přítomnost. Naopak u stravování, maloobchodu, základních zdravotních a servisních služeb a zejména u ubytování lze očekávat měřitelnou dodatečnou poptávku. Její lokální přínos i případná kapacitní rizika budou záviset na umístění ubytování, míře zajištění závodního stravování a svozové dopravy.

Současně mohou obcím vznikat výdaje na údržbu komunikací, úklid, bezpečnost, administrativu a řešení příp. stížností. V rámci nákladů vzniklých v důsledku výstavby by měly obce obdržet kompenzace.

10 PŘÍLOHY

10.1.1 *Problémová matice podle obcí / lokalit*

Matice shrnuje výchozí socioekonomická rizika ve špičkové fázi výstavby. **V** = vysoké, **S** = střední, **N** = nízké riziko; kombinace (např. S–V) vyjadřuje hraniční hodnocení. Hodnocení kriminality nepředstavuje predikci růstu trestné činnosti; studie takový vztah nedokládá a hodnotí se především potřeba prevence, veřejného pořádku a řízení počtu pracovníků v návazné oblasti.

10.1.2 *Matice mitigačních opatření a reziduálních rizik*

Reziduální riziko předpokládá, že uvedená opatření budou skutečně provedena před nástupem hlavní zátěže a po dobu výstavby kontrolována. Pokud klíčové opatření (zejména obchvat Nučic, dopravní režim, vodní monitoring nebo řízené ubytování pracovníků) nebude včas funkční, je nutné vycházet z vyššího výchozího stupně rizika.

Uvedená mitigační opatření jsou výchozím návrhem. Při další přípravě by měla být prokázána příčinná souvislost mezi stavbou a vzniklou škodou, teprve pak lze uvažovat o kompenzacích v rámci vyvolaných investic.

Posouzení přínosů a rizik záměru výstavby Berounského tunelu pro socio-ekonomický rozvoj dotčeného území

Obec / lokalita	Dopravní bezpečnost	Veřejný pořádek / kriminalita	Kapacita služeb	Potřeba dopravní infrastruktury	Ceny nemovitostí (výstavba / provoz)	Kvalita života	Vodní hospodářství	Finanční dopad na obec
Tachlovice	V – 8 let; 275 prac./den, cca 103–260 OV pohybů po odečtení ubytovaných na ZS + max. 50 NV/24h; nekapacitní místní komunikace, často bez chodníků.	S – vysoká koncentrace pracovníků a odhadem 80–120 ubytovaných na ZS; nemusí nutně znamenat růst kriminality, jde hlavně o prevenci a veřejný pořádek.	V – malá lokální nabídka; vysoká a dlouhodobá poptávka po stravování, ubytování a běžných službách.	V – zásadní je obchvat Nučic, kapacitní přístup na ZS, oddělení pěších a staveništní dopravy.	S-V – během 8leté výstavby riziko poklesu atraktivitu u ZS a tras; po rekvizitaci a zlepšení dopravy a výstavbě vodovodu může dojít naopak k navýšení ceny.	V – dlouhá doba, hluk, prach, doprava, narušení krajiny a souběh s každodenním životem obce Kapacitní ZS versus malé obce bez zázemí..	V – omezená vodárenská kapacita, ČOV na hraně a rozsáhlé technologické vodní hospodářství ZS.	V – malá obec může nést náklady na komunikace, úklid, administrativu a bezpečnost; přínosy závisí na kompenzacích.
Nučice	V – vazba na hlavní přístup k ZS; historicky vyšší nehodovost; bez obchvatu by byl dopad výrazný.	S – část pracovníků ubytovaných na ZS může mířit do centra obce (restaurace); nemusí nutně znamenat růst kriminality, jde hlavně o prevenci a veřejný pořádek..	S – oproti okolním obcím širší služby a restaurace, ale dlouhodobá poptávka ze ZS může být citelná.	V – obchvat Nučic je klíčové předpokládané opatření; důležité jsou pěší vazby a bezpečné křižení.	N-S – během stavby zejména u jižního okraje a dopravních tras; obchvat může po dokončení část negativního efektu obrátit.	S-V – největší riziko představuje doprava, délka stavby a nejistota včasnosti obchvatu.	S – přímý technologický zásah je menší; nutné hlídat kanalizaci a případné nepřímé hydrogeologické vlivy.	S – možné náklady na komunikace, bezpečnost a správu; současně určitý potenciál tržeb služeb a kompenzací.
Mezouň	V – úzké komunikace, chybějící chodníky a úzký sídelní profil; i menší nárůst dopravy snižuje bezpečnost. Obec je však mimo hlavní směry dojíždky.	N-S – nepředpokládá se velká koncentrace pracovníků; obec je mimo hlavní návozní trasy, nedisponuje službami.	S – malá obec omezené služby; většina obyvatel již dnes za službami dojíždí.	S-V – nutné vyloučit staveništní dopravu z intravilánu (obchvat Nučic) a doplnit bezpečné pěší vazby.	N-S – blízkost dlouhodobého ZS může dočasně snižovat atraktivitu; po odklonu dopravy a rekvizitaci se riziko snižuje.	V – citlivost na dopravu, hluk, nedostatek vody a dlouhodobé působení sousedního ZS.	V – vlastní zdroje, komplikované vsakování a citlivost na změny vodního režimu.	S – malý rozpočet může být citlivý na dodatečné náklady; přímé příjmy nejsou zaručeny.
Vysoký Újezd	S – již dnes zatížená vazba na D5; může nést část nepřímých dopravních efektů. Velmi nízké riziko přesměrování staveništní dopravy do obce při kongescích	N – není předpokládána významná koncentrace pracovníků.	N-S – není hlavním centrem pracovní poptávky.	S – koordinace navazujících komunikací a přeložek v širším území.	N-S – vliv je nepřímý, mírné riziko je nárazově zvýšená doprava..	N-S – zejména nepřímé dopravní vlivy.	S – v průzkumu se objevují obavy o vodu; přímý zásah je však menší než u Tachlovic a Svatého Jana.	N-S – spíše nepřímé náklady bez vyššího vlivu.
Praha-Slivenec	V – 9 let; 341 prac./den, vysoká směnová mobilita a návoz segmentů za využití silniční dopravy, k dispozici kapacitní silniční síť; citlivé vazby na obytné území. Nedostatečné parkovací kapacity.	S – vysoký počet pracovníků, a venkovský/příměstský charakter Slivence, může znamenat vyšší riziko. Navazující pražské prostředí má vyšší absorpční kapacitu; nepředpokládán růst kriminality.	S – místní nabídka je doplněna širší Prahou; rizikem jsou spíše směnové špičky než absolutní nedostatek.	V – nutná koordinace s D0/D5, místními komunikacemi, MHD, pěšími a cyklistickými trasami. Využití komunikace K Austisu.	S-V – dlouhá výstavba může lokálně snížit atraktivitu bydlení; po rekvizitaci a odstranění ZS se efekt zmenšuje.	V – dlouhodobý hluk, prach, doprava, lomy/rubanina a obavy o statiku a bydlení.	V – průzkum i vyjádření obce akcentují obavy o vodu a studny; vhodný hydrogeologický monitoring.	S – dlouhodobé náklady na údržbu, dopravu a správu, ale větší fiskální a institucionální kapacita Prahy.
Hlubočepy	V – max. cca 200 NV/24 h, městské portálové pracoviště, střety s pěšími/cyklistickými trasami.	N-S – nízká koncentrace pracovníků vůči městskému prostředí; spíše otázka pořádku u stavenišť než kriminality.	N – široká pražská nabídka služeb, lokální kapacitní nedostatek se neočekává.	V – nutné řízení tras, časů nákladní dopravy a zachování pěších/cyklistických vazeb.	N-S – během portálových prací možné lokální zhoršení atraktivitu; po dokončení převážně odezní.	S-V – prašnost, hluk, doprava a portál v městském prostředí po cca 3 roky.	S – městská infrastruktura má vyšší kapacitu; sledovat odvodnění a lokální stavební zásahy.	S – náklady na koordinaci dopravy, veřejného prostoru a údržbu; rozloženy v rámci Prahy.
Malá Chuchle	S-V – malá lokalita; portálové práce se střetávají s pěšími/cyklistickými vazbami a kapacitní Strakonickou.	N – jen menší pracovní koncentrace; bez podkladů pro zvýšené kriminální riziko.	S – přímo v lokalitě omezená nabídka, ale dostupné širší pražské zázemí.	S-V – zásadní je bezpečné vedení přístupů, pěších tras a koordinace s hlavními komunikacemi.	S-V – malá lokalita je citlivá na hluk, prach a portál; po dokončení většina dočasných vlivů odezní.	V – průzkum ukazuje vysoké obavy z prašnosti, dopravy, délky stavby a hluku.	S – poloha u Vltavy vyžaduje řešit odvodnění a povodňové souvislosti.	S – lokální náklady na veřejný prostor a koordinaci mohou být citelné, ale nese je širší městská struktura.

Posouzení přínosů a rizik záměru výstavby Berounského tunelu pro socio-ekonomický rozvoj dotčeného území

Obec / lokalita	Dopravní bezpečnost	Veřejný pořádek / kriminalita	Kapacita služeb	Potřeba dopravní infrastruktury	Ceny nemovitostí (výstavba / provoz)	Kvalita života	Vodní hospodářství	Finanční dopad na obec
Svatý Jan pod Skalou	V – max. cca 40 NV/24 h, úzké komunikace, turistický provoz a omezené parkování; byt jen několik měsíců.	N – malý počet pracovníků; větší význam má vnímaná bezpečnost a režim stavenišť.	S – malá obec, omezená restaurace/ubytování a sezonní turistická poptávka.	V – nepřiměřené by bylo navyšovat kapacitu silnic; nutné je časové a trasové omezení stavební dopravy a ochrana pěších.	N-S – krátkodobě může být citlivost vysoká, po dokončení šachty se rozsah vlivů sníží.	V – mimořádně citlivé přírodní a turistické prostředí, hluk, doprava a obavy o vodu.	V – nejnižší část tunelu, čerpací objekt, neúplná kanalizace a vysoká obava o narušení vodního režimu.	S – malá obec může být citlivá na správní, dopravní a úklidové náklady; přímé příjmy nejisté.
Beroun	V – až cca 250 NV/24 h (A+B), portál, most a ŽST; městská síť má vyšší kapacitu, ale i předpokládaný provoz je spíše vyšší.	N-S – relativně malý počet pracovníků vůči velikosti města; bez předpokládaného růstu kriminality.	N-S – regionální centrum má nejvyšší kapacitu služeb a ubytování v západní části řešeného území.	V – koordinace přeložky II/116, vazby na II/605, ŽST a přístupů IZS je klíčová.	N-S až pozitivní – během výstavby lokální pokles atraktivity u portálu; v provozu může působit předpoklad výraznějšího navýšení vlivem výrazně zvýšené dostupnosti Prahy..	S – dopady jsou koncentrované do portálové a nádražní oblasti. Město je schopnější je absorbovat.	S – městské sítě mají vyšší kapacitu; nutná koordinace s Berounkou, odvodněním a staveništní vodou.	S – vyšší správní kapacita i potenciál lokálních tržeb, ale také náklady na dopravu, údržbu a koordinaci.
Beroun tybinky	S – 9letá výrobní segmentů, 73 prac./den; významná část expedice má probíhat železnicí, po silnici 46 TNA směr Slivenec..	N-S – dlouhodobé pracoviště, ale v průmyslovějším/městském prostředí; bez podkladů pro růst kriminality.	S – část poptávky po službách a ubytování může směřovat do Berouna a Králova Dvora.	S – důležitá je železniční logistika a vazba na D5/II/605; rozsáhlé nové místní kapacity nejsou doloženy.	N-S vliv minimální v okolí není rezidenční výstavba.	S – dlouhá doba, ale menší koncentrace a průmyslový charakter lokality.	S – výrobní provoz vyžaduje vodu a technologické hospodářství; není znám specifický kapacitní deficit.	S – možné místní tržby a pracovní příležitosti, současně náklady na dopravu a správu.

Tabulka 10.1 – Problémová matice podle obcí / lokalit

Posouzení přínosů a rizik záměru výstavby Berounského tunelu pro socio-ekonomický rozvoj dotčeného území



Obec / lokalita	Dopravní bezpečnost	Veřejný pořádek / kriminalita	Kapacita služeb	Potřeba dopravní infrastruktury	Ceny nemovitostí (výstavba / provoz)	Kvalita života	Vodní hospodářství	Finanční dopad na obec
Tachlovice	S – klíčové dokončit obchvat Nučic před zahájením Stavby, využít maximálně železnici/dopravníky; Osobní dopravu minimalizovat lokálním ubytováním a svozy i parkováním v místě ZS.	N–S – řízené ubytování na ZS, ostraha, provozní řád, kontaktní osoba a evidence podnětů; reziduální riziko je hlavně veřejný pořádek.	S – na ZS nutné vlastní ubytování a závodní stravování, smluvní zajištění základních služeb a svoz omezí tlak na obec.	S – obchvat Nučic, oddělený vjezd na ZS, bezpečné pěší vazby a monitoring intenzit; zůstává dlouhodobá obsluha ZS.	S – protihlukové valy 4–5 m, vegetační clony, omezení prachu/dopravy, pasportizace majetku a rekultivace. Výstavba vodovodu, pro stavbu využití i po skončení stavby, výstavba obchvatu Nučic.	S – kombinace hlukových/prášných limitů, řízení dopravy, ubytování na ZS, pravidelné komunikace a rychlého řešení stížností.	S – retenční/akumulační nádrže, recirkulace vody, monitoring zdrojů a předem stanovená náhradní opatření. Navrhován vodovod Slivenec – Tachlovice pro zásobování stavby, navýšení kapacity pro přilehlé obce.	N–S – smluvně zajistit úhradu škod a zvýšených nákladů, údržbu komunikací, kompenzace a transparentní sledování místních přínosů.
Nučice	S – obchvat Nučic zajistí vyloučení staveništní dopravy z jádra obce, bezpečné přechody, příp. monitoring nehodovosti.	N – omezení tranzitu pracovníků přes centrum, parkování mimo ulice a kontakt se zhotovitelem.	N–S – hlavní potřeby pracovníků pokrývat na ZS Tachlovice, či v Praze; místní služby pouze doplňkově.	N–S – po dokončení obchvatu Nučic zůstává potřeba bezpečných pěších vazeb.	N–S – obchvat může dlouhodobě zlepšit dopravní prostředí; během stavby pasportizace a hluk/prach monitoring.	S – včasný obchvat, omezení průjezdu, informace o směnách a kontinuální kontrola hluku/prachu.	N–S – průběžná kontrola kanalizace a vodního režimu; při problémech jasný kompenzační mechanismus.	N–S – investor hradí vyvolané náklady a poškození komunikací; obec sleduje kompenzace a lokální zakázky.
Mezouň	S – obchvat Nučic zvýší atraktivitu napojení staveništní dopravy na D5 přes Nučice, minimalizace zatížení Mezouně. Sekundárně monitorovat pohyby vozidel v průběhu výstavby chránit pěší na úzkých úsecích (chodníky).	N – pracovní ubytování nesměřovat do malé obce ve větším rozsahu; kontakt se zhotovitelem a pravidla chování.	N–S – směnové stravování, hlavní ubytování i další služby řešit mimo obec.	S – doplnit bezpečné pěší úseky/označení a zachovat obsluhu obce.	N–S – odklon dopravy, monitoring hluku/prachu, pasportizace a rekultivace omezí dočasný pokles atraktivity.	S – monitoring kvality/dostatku vody, dopravy a hluku + průběžná kontrola komunikace.	S – výchozí stav, hydrogeologický monitoring studní/povrchových vod a reakční pravidla při poklesu vydatnosti či kvality.	N–S – náhrada vyvolaných nákladů a škod, dohoda o údržbě komunikací a podílu investora na místních opatřeních.
Vysoký Újezd	N–S – Riziko přesměrování staveništní dopravy do obce při kongescích minimalizuje navrhovaný obchvat Nučic	N – bez zvláštních opatření mimo standardní informační a bezpečnostní režim.	N – hlavní pracovní poptávku absorbují ZS a větší centra.	N–S – koordinace s přeložkami a kapacitními komunikacemi v širším území.	N – při dodržení tras a opatření proti hluku a prachu zůstává vliv omezený.	N–S – monitoring dopravy a vody.	N–S – monitoring podle hydrogeologických vazeb a opatření při prokázaném ovlivnění.	N – náklady převážně koordinační; případně vyvolané náklady hradit z projektu.
Praha-Slivenec	S – preferovat D0/D5, MHD a svozy pracovníků, vyhradit místa k parkování v rámci ZS, využít železnici pro rubaninu.	N–S – pracovníky rozptýlit do širší Prahy, provozní řád ZS, ostraha a evidence podnětů. Zvážit zřízení ubytování přímo na ZS.	N–S – závodní stravování, příp. ubytování na ZS a doplňkové ubytování v širší Praze zabrání lokálním špičkám.	S – dopravně-inženýrská opatření, koordinace s D0/D5 a bezpečné pěší/cyklistické trasy. Prověření alternativní možnosti napojení z D0 na ulici K Austisu mimo křižovatku k Barrandovu.	S – protihlukový val cca 4 m, vegetace, kvalitní rekultivace; reziduální efekt po dobu výstavby trvá.	S – hluk/prach/voda/statika průběžně monitorovat; veřejně dostupná data a rychlá reakce na překročení limitů.	S – monitoring studní a podzemních vod, retenční hospodaření a předem nastavené náhradní zdroje/kompenzace.	N–S – vyvolané náklady na veřejný prostor, dopravu a údržbu účtovat projektu; sledovat lokální zakázky a služby.
Hlubočepy	S – pevné trasy a časová okna mimo špičku pro NV, využití železnice kde možné, respektovat vyšší výskyt cyklitů.	N – standardní ostraha staveniště a kontakt pro obyvatele postačují.	N – městská síť služeb má dostatečnou rezervu; pracovníky orientovat na MHD a širší Prahu.	S – dočasné dopravní úpravy, NV mimo špičku a bezpečné alternativní trasy; 200 NV/24 h nelze plně eliminovat.	N–S – hluk/prach monitoring, pasportizace a rychlá obnova veřejného prostoru po dokončení.	S – omezení prachu, hluku a dopravních kolizí; transparentní harmonogram portálových prací.	N – standardní staveništní odvodnění a kontrola městských sítí.	N–S – vyvolané úpravy a údržbu financovat z projektu; koordinace přes MČ/Praha.

Posouzení přínosů a rizik záměru výstavby Berounského tunelu pro socio-ekonomický rozvoj dotčeného území

Obec / lokalita	Dopravní bezpečnost	Veřejný pořádek / kriminalita	Kapacita služeb	Potřeba dopravní infrastruktury	Ceny nemovitostí (výstavba / provoz)	Kvalita života	Vodní hospodářství	Finanční dopad na obec
Malá Chuchle	S – řízený vjezd, zachovat bezpečné pěší/cyklistické koridory, plánováno doplnění lávky pro chodce v lokalitě Branický most, pracovníci ideálně svozem, vyhradit plochy na parkování.	N – malá pracovní koncentrace; standardní ostraha, provozní řád a komunikace.	N – pracovní potřeby pokrýt v širší Praze; lokální služby nemají kapacitu.	S – dočasná dopravní opatření, značení a oddělení tras pro pěší/cyklisty; reziduální riziko kvůli omezenému prostoru.	S – opatření proti hluku a prachu, rychlá obnova území; po dokončení.	S – zachovat prostupnost, omezit prach/hluk a průběžně informovat obyvatele.	N–S – ověřit záplavové podmínky, retenční a odvodňovací režim staveniště.	N–S – náklady na veřejný prostor a údržbu nést v rámci projektu; škody kompenzovat.
Svatý Jan pod Skalou	S – pevná trasa od D5, časová okna mimo turistické špičky, omezení rychlosti ; pracovníky vozit svozem.	N – pracovníky ve větším počtu neubytovávat v obci; provozní řád a ostraha ZS.	N–S – nespolehat na místní restauraci/ubytování jako základní kapacitu; směnové potřeby řešit staveništně nebo v Berouně.	S – úprava komunikace Svátý Jan – Sedlec, zvýšení bezpečnosti. Dále spíše organizační opatření, potřeba parkování v místě ZS.	N – krátká doba výstavby, monitoring hluku/prachu a citlivá rekultivace; trvalý technologický objekt má malý rozsah.	S – časové omezení prací, ochrana turistického provozu, vody a krajiny.	S – detailní hydrogeologický monitoring, kontrola čerpání a kvality vody, ochrana (přeložka) vodovodu Sedlec – Svátý Jan.	N–S – investor hradí vyvolané náklady, údržbu a případné škody; obec má mít nízkou administrativní zátěž.
Beroun	S – etapizace a koordinace ZS A/B, přesné trasy, vazba na II/116 a II/605, časová regulace a maximální využití železniční logistiky.	N – standardní ostraha a městské služby; koncentrace pracovníků je vůči městu nízká.	N – kapacitu služeb a ubytování rozložit v rámci města/regionu; průběžně sledovat obsazenost při špičkách.	S – včas realizovat přeložku II/116 a koordinovat pěší/cyklistické vazby.	N–S – během stavby ochrana majetku a veřejného prostoru; provozní zlepšení železnice a komunikací může část výrazně efektu kompenzovat.	N–S – řízení dopravy, monitoring hluku a prachu v portálové oblasti; městská kapacita snižuje systémové riziko.	N–S – koordinovat staveništní vodu, Berounku, odvodnění a správce sítí. Přeložka vodovodu Lištice.	N–S – smluvní úhrada vyvolaných nákladů, využití místních dodavatelů a transparentní kompenzace.
Beroun tybinky	N–S – maximalizovat železniční expedici segmentů, řídit směny a svozy, minimalizovat jízdy přes obytné části.	N – standardní provozní řád, ostraha a řízené ubytování v širším Berounsku.	N–S – ubytování a služby rozdělit mezi Králův Dvůr a Beroun, větší směnové stravování řešit závodně.	N–S – využít stávající kapacitní vazby a železnici; případné lokální úpravy řešit před zahájením výroby.	N – průmyslový charakter lokality a řízená logistika omezují dopad; po ukončení výroby dočasný vliv zaniká.	N–S – průmyslový charakter lokality omezují dopad na kvalitu života.	N–S – uzavřený technologický režim vody, monitoring spotřeby a odpadních vod.	N–S – smluvně rozdělit náklady na dopravu/údržbu, podporovat místní dodávky.

Tabulka 10.2 – Matice mitigačních opatření a reziduálních rizik

11 ZÁVĚR

Posouzení ukazuje, že hlavní socioekonomické dopady výstavby Berounského tunelu budou mít především lokální a dočasný charakter a budou soustředěny do okolí zařízení stavenišť, jejich dopravních tras a míst s vyšší koncentrací pracovníků. Většina trasy je vedena podzemně, a proto není rozhodujícím faktorem samotné vedení tunelu, ale způsob organizace jeho výstavby. Z tohoto pohledu je nutné oddělit širší dopravní přínos nové železniční tratě od zátěže, kterou v období realizace ponesou konkrétní obce a městské části. Po uvedení stavby do provozu většina staveništních vlivů – intenzivní pohyb stavební techniky, manipulace s rubaninou, provoz deponií a každodenní koncentrace pracovníků – odezní a v území zůstanou zejména provozní a technologické objekty, upravená infrastruktura a rekultivované plochy.

Z hlediska rozsahu a délky působení vychází jako nejvýznamnější dlouhodobé socioekonomické zatížení zařízení staveniště Tachlovice a Slivenec. V Tachlovicích se předpokládá provoz hlavního ZS po dobu přibližně osmi let a přítomnost až 275 pracovníků během dne, ve Slivenci přibližně devět let a až 341 pracovníků. U těchto lokalit proto nelze výstavbu vnímat jako krátkodobé omezení, ale jako dlouhodobý provozní režim, který musí být od počátku řízen ve vztahu k dopravě, hluku, prašnosti, vodnímu hospodářství, ubytování, stravování, parkování, bezpečnosti a komunikaci s obyvateli. U Svatého Jana pod Skalou je doba stavebního působení podstatně kratší, lokální citlivost je však vysoká kvůli úzkým komunikacím, turistickému charakteru území, omezeným kapacitám a významu vodního režimu. V Hlubočepích a Malé Chuchli se dopady váží zejména na portálové oblasti, organizaci nákladní dopravy a zachování bezpečných pěších a cyklistických vazeb. Beroun má ve srovnání s menšími obcemi vyšší absorpční kapacitu služeb a infrastruktury, i zde je však podstatná koordinace portálové oblasti, železniční stanice a navazujících silničních staveb.

V oblasti občanské vybavenosti studie nepředpokládá významný tlak na kapacity škol a mateřských škol vyvolaný samotnou stavbou, protože pracovní síla bude převážně dočasná a nebude spojena s trvalým populačním přírůstkem. Reálný dodatečný tlak se bude týkat především ubytování, stravování, maloobchodu, základních zdravotních a servisních služeb. Největší citlivost je v tomto směru spojena s okolím ZS Tachlovice, kde malé obce nedisponují kapacitami pro absorpci stovek pracovníků. Za vhodné řešení proto studie považuje řízenou ubytovací kapacitu přibližně 80–120 lůžek přímo v areálu ZS Tachlovice, doplněnou závodním stravováním a organizovaným svozem pracovníků ubytovaných v Berouně nebo v Praze. Obdobný princip je vhodné zvážit také u Slivence. Tím lze zároveň snížit dopravní zatížení i tlak na místní služby a veřejný prostor.

Možnost pracovního uplatnění místních obyvatel a rozvoj místních služeb představují příležitost, nikoli jistý přínos. Klíčové tunelářské a další specializované profese budou zajišťovány převážně profesionálními týmy a nelze předpokládat jejich významné pokrytí místním pracovním trhem. Místní zaměstnanost může vznikat zejména v pomocných stavebních profesích, logistice, ostraze, úklidu, dopravě, stravování, servisu a dalších podpůrných činnostech. Obdobně mohou místní podnikatelé získat část zakázek a zvýšených tržeb, skutečný ekonomický efekt však bude záviset na tom, zda budou pracovníci, nákupy a dodavatelské vztahy skutečně lokalizovány v dotčeném území. Průzkum navíc ukazuje, že obyvatelé tento přínos zatím nevnímají jako dostatečně silný nebo důvěryhodný ve srovnání s očekávanou zátěží. Proto je vhodné

místní zaměstnanost, podíl lokálních dodavatelů a objem místních nákupů během realizace samostatně sledovat.

Nejvýznamnějším průřezovým tématem je doprava a dopravní bezpečnost. Citlivost je nejvyšší v místech s úzkými komunikacemi, chybějícími chodníky a souběhem místního, pěšího a staveništního provozu. Zásadním předpokladem omezení dopadů je maximální využití železniční dopravy a dopravníků pro přepravu rubaniny a materiálu, vedení zbývajících nákladních doprav po kapacitních trasách a mimo obytná jádra a řízení mobility pracovníků prostřednictvím svozů, MHD a parkování uvnitř zařízení staveniště. Pro oblast Tachlovic, Nučic a Mezouně je klíčovým opatřením včasné dokončení obchvatu Nučic a bezpečné řešení pěších vazeb. Ve Slivenci je nutná koordinace s D0 a D5 a místní komunikační sítí, v Hlubočepích a Malé Chuchli bezpečné vedení pěších a cyklistických tras a časové řízení staveništní dopravy. V Berouně je podstatná koordinace s přeložkou II/116, která je realizována v rámci výstavby Berounského tunelu, vazbami na II/605, železniční stanicí a přístupy IZS. U Svatého Jana pod Skalou je vhodnější než realizace nových kapacitních spojení především striktní trasové a časové řízení stavební dopravy, omezení rychlosti a ochrana pěších a turistického provozu.

Bezpečnostní dopady nelze redukovat pouze na počet dopravních nehod. Pro obyvatele bude významná také vnímaná bezpečnost, předvídatelnost dopravního režimu a veřejný pořádek v lokalitách s větším počtem pracovníků. Studie nedokládá, že by samotný příliv pracovníků vedl k růstu kriminality; relevantní je především prevence, jasný provozní režim, ostraha stavenišť, organizované ubytování a doprava pracovníků, omezení parkování v obytných ulicích a funkční systém pro řešení podnětů. V dopravě je vhodné vedle standardních bezpečnostních opatření sledovat intenzity provozu, nehodovost a konfliktní místa zejména v Nučicích, Tachlovicích, Mezouni a u pěších a cyklistických tras v pražských portálových lokalitách.

Kvalita života bude během výstavby ovlivňována kombinací dopravy, hluku, prašnosti, délky stavebních prací, změn v krajině, nejistoty ohledně vodního režimu a míry informovanosti. Právě tato témata se výrazně promítla i do průzkumu veřejnosti. Nejvyšší koncentrace obav se objevuje zejména v Tachlovicích, Slivenci, Mezouni a Malé Chuchli, zatímco v Berouně a Králově Dvoře jsou obavy obecně nižší a doprovodná opatření jsou vnímána příznivěji. Společenskou přijatelnost stavby proto nelze řídit jednotným souborem kompenzací pro celé území. Opatření musí vycházet z konkrétního profilu každé lokality, její délky zatížení a místních limitů. Zvláštní význam má vodní hospodářství v Tachlovicích, Mezouni, Slivenci a Svatém Janu pod Skalou, kde je vhodné stanovit výchozí stav, průběžně sledovat podzemní a povrchové vody a předem definovat postup při prokázaném ovlivnění zdrojů nebo jejich kvality.

U cen nemovitostí nelze na základě dostupných podkladů stanovit spolehlivou jednotnou změnu. V bezprostřední blízkosti dlouhodobých stavenišť a dopravních tras může během realizace působit snížení atraktivity bydlení, po ukončení stavby však tento vliv může odeznít a v některých lokalitách může být částečně nebo plně vyvážen rekultivací, odvedením dopravy, novou technickou infrastrukturou nebo zlepšením železniční dostupnosti. Vliv na nemovitostní trh je proto vhodné sledovat průběžně, nikoli jej uzavírat jednorázovým odhadem. Smysluplné je porovnávat vývoj cen, počet transakcí a dobu prodeje před stavbou, během výstavby a po uvedení tunelu do provozu s vhodně zvolenými kontrolními lokalitami.

Finanční dopad na obce bude tvořen současně možnými přínosy a dodatečnými náklady. Příjmovou stránku mohou podpořit místní zakázky, nájmy, spotřeba pracovníků a další ekonomické aktivity. Na výdajové straně mohou vznikat náklady na údržbu a opravy komunikací, úklid, dopravní opatření, bezpečnost, administrativu, komunikaci s veřejností a řešení škod nebo stížností. U malých obcí může být i relativně nízká absolutní částka významná ve vztahu k jejich rozpočtu. Vyvolané náklady a škody by proto měly být transparentně evidovány a smluvně hrazeny z projektu; pro jednotlivé obce je vhodné vést samostatný přehled nákladů, kompenzací a místních ekonomických přínosů. Stejně důležité je, aby případné kompenzace nebyly vnímány pouze jako jednorázová platba, ale byly navázány na konkrétní a měřitelné dopady.

Za hlavní dlouhodobé příležitosti lze považovat taková opatření, která budou mít pro území užitek i po ukončení stavby: dopravní přeložky a obchvaty, bezpečné pěší a cyklistické vazby, úpravy veřejné dopravy, zlepšení technické infrastruktury, opatření ve vodním hospodářství, kvalitní rekultivaci a krajinářské začlenění trvalých objektů. Jejich přínos je však podmíněn zejména včasností. Opatření, která mají chránit obce během výstavby, musí být funkční před nástupem hlavní zátěže; typickým příkladem je obchvat Nučic. Stejný princip platí pro dopravní režim, vodní monitoring, řízené ubytování pracovníků, ochranu pěších a systém komunikace s veřejností. Pokud tato opatření nebudou provedena nebo budou zprovozněna až se zpožděním, je nutné vycházet z vyšší úrovně výchozího rizika.

Celkově studie ukazuje, že socioekonomické dopady Berounského tunelu budou v období výstavby významné, avšak prostorově velmi rozdílné. Rozhodující nebude pouze technické provedení stavby, ale zejména kvalita řízení jejích povrchových a provozních vazeb. Za zásadní lze považovat čtyři podmínky: minimalizaci staveništní dopravy v obytných územích a řízenou mobilitu pracovníků; včasnou realizaci lokálně potřebné dopravní a technické infrastruktury; průběžný monitoring hluku, prašnosti, vodních zdrojů, dopravy, obecních nákladů a dalších měřitelných dopadů; a stabilní mechanismus komunikace a řešení podnětů mezi investorem, zhotovitelem, obcemi a obyvateli. Při důsledném naplnění navržených mitigačních opatření lze podstatnou část identifikovaných rizik snížit, přičemž reziduální zátěž zůstane nejvýraznější zejména u dlouhodobých hlavních zařízení stavenišť. Po dokončení výstavby by měl být důraz kladen na úplnou rekultivaci dočasných ploch, obnovu krajinných a veřejných funkcí a vyhodnocení, zda se deklarované místní přínosy a kompenzace skutečně naplnily.