



ODŮVODNĚNÍ

ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE
HL. M. PRAHY

AKTUALIZACE č. 4

2018

ZÚR

hlavní město Praha

PRA	HA
PRA	GUE
PRA	GA
PRA	G

číslo paré:

Pořizovatel

Magistrát hlavního města Prahy

Odbor územního rozvoje

Jungmannova 35/29, Praha 1, 110 00

Ředitel: Ing. Martin Čemus

Zpracovatel

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

Vyšehradská 57/2077, Praha 2, 128 00

Ředitel: Mgr. Ondřej Boháč

Ing. arch. Kateřina Szentesiová

Autorizovaný architekt, typ autorizace A

Číslo autorizace ČKA: 1981

Ing. Václav Novotný, Ph.D.

Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby

Číslo autorizace ČKAIT: 0012939

Autorský tým

Ing. Lukáš Tittl

Ing. Václav Novotný, Ph.D., autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, číslo autorizace ČKAIT: 0012939

Mgr. Nikola Jurková

Ing. arch. Kateřina Szentesiová, autorizovaný architekt, číslo autorizace ČKA: 1981

PhDr. Nataša Macháčová – jazyková korektura

Datum zpracování: 2018

Obsah

Obsah	2
1 Úvod	6
2 Postup pořízení Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy.....	7
2.1 Návrh oprávněného investora.....	7
2.2 Usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy k Aktualizaci č. 4.....	7
2.3 Společné jednání.....	8
3 Přezkoumání souladu Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy	8
3.1 Přezkoumání souladu s PÚR ČR.....	8
3.1.1 Soulad s prioritami PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1.....	8
3.1.2 Soulad s vymezením rozvojové oblasti a rozvojových os republikového významu.....	16
3.1.3 Soulad s plochami a koridory dopravní infrastruktury	16
3.1.4 Soulad s dalšími úkoly pro ministerstva, jiné ústřední správní úřady a pro územní plánování.....	18
3.2 Přezkoumání souladu s cíli a úkoly územního plánování	18
3.3 Přezkoumání souladu s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů	19
3.4 Přezkoumání souladu s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledkem řešení rozporů	19
4 Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí.....	19
5 Stanovisko Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 6 stavebního zákona.....	25
6 Sdělení, jak bylo stanovisko Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 6 stavebního zákona zohledněno.....	25
7 Komplexní zdůvodnění přijatého řešení	25
7.1 Důvody Aktualizace č. 4.....	25
7.2 Podklady	26
7.3 Zdůvodnění vlastního řešení aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy	26
7.3.1 Zrušený oddíl 5.2.5 Modernizace trati Praha – Kladno včetně III. etapy	27
7.3.2 Doplněný oddíl 5.2.5 Koridor železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno.....	27
7.3.2 Důvody změny vymezení koridoru železniční tratě a rekapitulace výběru nejvhodnější varianty trasy	30
7.3.3 Zdůvodnění VPS vymezených Aktualizací č. 4	32
7.4 Zdůvodnění grafické části.....	33

8 Vyhodnocení koordinace využívání území z hlediska širších vztahů v území	34
9 Vyhodnocení splnění podmínek vyplývajících z případných vyjádření příslušných orgánů sousedních států a výsledků konzultací s nimi.....	35
10 Vyhodnocení splnění požadavků a podmínek pro zpracování návrhu Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy	35
11 Výčet záležitostí týkajících se rozvoje území státu, které nejsou obsaženy v Politice územního rozvoje České republiky	35
12 Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu	36
13 Rozhodnutí o námitkách.....	36
14 Vyhodnocení připomínek	36

Výkresy a přílohy:

Seznam výkresů, které jsou součástí Odůvodnění:

- 01.** Koordinační výkres 1 : 50 000
- 04.** Výkres širších vztahů 1 : 500 000
- 00.** Výkres mapového podkladu 1 : 100 000

Přílohy Odůvodnění:

Příloha č. 1: Výrok – textová část, úplné znění dotčené kapitoly 5. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v Politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu – dopravní infrastruktura

Příloha č. 2: Právní stav před Aktualizací č. 4 – grafická část

- 2.** Výkres ploch a koridorů nadmístního významu – dopravní infrastruktura – stav před Aktualizací č. 4 ZÚR hl. m. Prahy 1 : 100 000
- 6.** Výkres veřejně prospěšných staveb nadmístního významu – stav před Aktualizací č. 4 ZÚR hl. m. Prahy 1 : 100 000

Příloha č. 3: Právní stav po Aktualizaci č. 4 – grafická část

- 2.** Výkres ploch a koridorů nadmístního významu – dopravní infrastruktura – stav po Aktualizaci č. 4 ZÚR hl. m. Prahy – se zapracováním koridoru konvenční železniční dopravy 1 : 100 000
- 6.** Výkres veřejně prospěšných staveb nadmístního významu – stav po Aktualizaci č. 4 ZÚR hl. m. Prahy – se zapracováním koridoru konvenční železniční dopravy 1 : 100 000

Seznam zkratek:

ČR	Česká republika
DÚR	dokumentace pro územní rozhodnutí
EIA	posuzování vlivů na životní prostředí
EVL	evropsky významná lokalita
EU	Evropská unie
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
KJŘ	knižní jízdní řád
MHMP	Magistrát hl. m. Prahy
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
OCP MHMP	Odbor ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy
PO	ptačí oblast
PÚR ČR	Politika územního rozvoje České republiky
P+R	parkoviště „park and ride“
SOKP	Silniční okruh kolem Prahy (též Pražský okruh)
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TEN – T	Trans-European networks – transport
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚR	zásady územního rozvoje
žst.	železniční stanice
ŽP	životní prostředí
ŽUP	železniční uzel Praha

1 Úvod

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy byla pořízena na návrh oprávněného investora, tj. Ministerstva dopravy ČR, podklady poskytla Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, (dále jen SŽDC) v souladu s § 42 odst. 6 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění (dále též stavební zákon). Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy upravuje vymezení koridoru železniční tratě Praha – Kladno v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín, neboť v rámci podrobné přípravy modernizace tratě bylo v tomto úseku nalezeno vhodnější vedení, které se více přizpůsobuje místním podmínkám. V ostatních částech koridoru vymezeného Zásadami územního rozvoje hl. m. Prahy ve znění Aktualizace č. 1 tratě Praha – Kladno nedochází k žádným úpravám.

Železniční trať Praha – Kladno byla realizována již v 19. století, myšlenka napojení letiště Václava Havla Praha se v územně plánovací dokumentaci objevuje na konci 20. století. Stopa této tratě byla v územně plánovací dokumentaci lokálně upravována společně s hlubším poznáním o podobě modernizace trati. V ZÚR hl. m. Prahy je koridor vymezený pro tuto trať již od schválení prvních Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy v roce 2009.

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy lokálně upravuje vymezení koridoru železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno. Tato železniční trať spojuje největší město ve Středočeském kraji – Kladno s Prahou a zároveň má potenciál novostavbou obsloužit kvalitní, rychlou a životnímu prostředí šetrnou železniční dopravou i největší mezinárodní letiště v České republice. Dle sčítání lidu, domů a bytů 2011 byl vztah pracovní dojíždky mezi Kladnem a Prahou kvantifikován jako nejsilnější v České republice. Současná podoba tratě však svým technickým stavem, podobou dopravení ani kapacitou nevyhovuje požadavkům, které jsou na ni kladeny. I z hlediska evropského pohledu může být tato trať významnou, neboť spojuje v rámci sítě TEN-T mezinárodní letiště s dálkovou železniční dopravou. Dnes je tato trať zakotvena v mnoha závazných dokumentech České republiky, například v „Dopravní sektorové strategii 2. fáze“ schválené usnesením vlády České republiky č. 850 ze dne 13. listopadu 2013 jako železniční projekt se zahájením realizace do roku 2020 s finančním krytím dle jednotlivých disponibilních finančních prostředků v návrhové variantě financování, která je součástí sítě TEN-T. Dalším dokumentem ukotvujícím tuto trať je například „Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU“, které tuto trať zařazuje do systému TEN-T právě díky napojení na mezinárodní letiště.

Pro potřeby Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je trať Praha – Kladno s odbočkou na Letiště Václava Havla Praha na území hlavního města Prahy označena jako trať Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno. Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy tento koridor nazývá Modernizace trati Praha – Kladno včetně III. etapy, jde však pouze o úpravu terminologie, která označuje stejný, avšak Aktualizací č. 4 ZÚR hl. m. Prahy v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín trasově upravený koridor. Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy hovoří o mezinárodním veřejném civilním letišti situovaném v severovýchodní části Prahy nejčastěji označovaném jako Letiště Václava Havla Praha nebo letiště Praha/Ruzyně (LKPR dle ICAO). Pro potřeby Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je toto letiště označeno jako Letiště Václava Havla Praha.

2 Postup pořízení Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy

2.1 Návrh oprávněného investora

Zastupitelstvo hlavního města Prahy rozhodlo o vydání ZÚR hl. m. Prahy dne 17. 12. 2009 usnesením číslo 32/59 k návrhu Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy. ZÚR hl. m. Prahy byly vydány formou opatření obecné povahy č. 8/2009. Součástí této dokumentace bylo vymezení koridoru pro železniční trať Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno.

Dne 11. 9. 2014 Zastupitelstvo hlavního města Prahy rozhodlo o vydání Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy usnesením číslo 41/1 k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy. Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy byla vydána formou opatření obecné povahy č. 43/2014. Součástí této aktualizace bylo rozšíření koridoru dotčené tratě. K největšímu rozšíření v této aktualizaci došlo v oblasti Letiště Václava Havla Praha, neboť zde ještě nebyla stabilizována poloha železniční stanice Praha-Letiště Václava Havla.

V souladu s územně plánovací dokumentací Správa železniční dopravní cesty nadále připravovala modernizaci této tratě. Z projednávání dotčených studií vyšel požadavek na úpravu koridoru vymezeného ZÚR hl. m. Prahy ve znění Aktualizace č. 1 v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín, a to z důvodu zmírnění negativního dopadu liniové stavby v území.

Proto v souladu s § 42 odst. 6 stavebního zákona podal oprávněný investor – SŽDC prostřednictvím Ministerstva dopravy ČR dopisem ze dne 31. 1. 2017 čj. 5650/2017-SŽDC-O26 z důvodu upravené stopy v území návrh na aktualizaci zásad územního rozvoje.

Správa železniční dopravní cesty je státní organizace, která vznikla dne 1. 1. 2003 na základě zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, v platném znění. Základní úlohou SŽDC je plnit funkci vlastníka a provozovatele dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu. SŽDC zajišťuje ve smyslu zákona o dráhách provozování dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu, jejich provozuschopnost a modernizaci a rozvoj v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti. Vyjádření SŽDC se zároveň stává podkladem pro zpracování koordinovaného stanoviska Ministerstva dopravy, které je v procesu územního plánování dotčeným orgánem podle § 4 stavebního zákona. Z výše zmíněného je patrné, že SŽDC je ve věci aktualizace ZÚR v postavení oprávněného investora ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona.

Návrh oprávněného investora se týká úpravy koridoru pro železniční trať Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín.

2.2 Usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy k Aktualizaci č. 4

Zastupitelstvo hlavního města Prahy usnesením číslo 28/25 ze dne 15. 6. 2017 k Aktualizaci č. 4 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy na základě návrhu oprávněného investora SŽDC, státní organizace, týkající se dopravní infrastruktury (koridor železnice v úseku Dejvice – Veleslavín) souhlasilo s pořízením Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy.

Na základě tohoto usnesení byla zahájena Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy, jejímž předmětem je úprava vymezení koridoru železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín.

2.3 Společné jednání

Společné jednání k návrhu Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy proběhlo v souladu s § 37 odst. 2 stavebního zákona dne 5. 3. 2018.

Dále v souladu s § 37 odst. 3 tohoto zákona byl návrh Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy zveřejněn a vystaven od 17. 2. 2018 do 4. 4. 2018 včetně.

V souladu s § 37 odst. 6 a 8 stavebního zákona bylo požádáno Ministerstvo pro místní rozvoj ČR o stanovisko.

Na základě došlých stanovisek a připomínek ke společnému jednání, nebyla provedena úprava návrhu Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy.

3 Přezkoumání souladu Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy

Na základě § 40 odst. 1 stavebního zákona se v této kapitole přezkoumává soulad návrhu Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy s Politikou územního rozvoje ČR, s cíli a úkoly územního plánování, s požadavky tohoto zákona a jeho prováděcích právních předpisů, s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledkem řešení rozporů.

3.1 Přezkoumání souladu s PÚR ČR

Politika územního rozvoje České republiky ve znění Aktualizace č. 1 (dále též PÚR ČR) byla schválena usnesením vlády ČR č. 276 dne 15. 4. 2015. Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je v souladu s PÚR ČR, jak vyplývá z následujícího textu.

3.1.1 Soulad s prioritami PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy, musí respektovat úkoly uložené v PÚR ČR.

Návrh Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je v souladu s prioritami PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1, jak vyplývá z následujícího textu.

Články jsou očíslovány dle PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1:

Článek (14)

Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivitu. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým, v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty. Bránit upadání venkovské krajiny jako důsledku nedostatku lidských zásahů.

V Územně analytických podkladech hl. m. Prahy z roku 2016 jsou průřezově zpracovány oblasti vyplývající z článku (14) PÚR ČR. Tyto podklady měl zpracovatel Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy k dispozici a s vědomím těchto informací byl vymezen koridor pro železniční trať.

Zvláštní důraz na tyto hodnoty je kladen především ve výrokové části, oddíl 5.2.5 Koridor železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno v části Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci, bod a).

Předmětem Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je úprava vymezení koridoru železniční tratě právě z důvodu nalezení vhodnější stopy v území v souladu s článkem (14) PÚR ČR.

Článek (14a)

Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí dbát na rozvoj primárního sektoru při zohlednění ochrany kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny.

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy nemá přímý vztah k této prioritě. Obsahem Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je úprava vymezení koridoru pro železniční trať, která je součástí významného regionálního spojení Praha – Kladno – Rakovník. Železniční doprava má obecně nižší nároky na přepravovanou jednotku na zábor půdního fondu než ostatní druhy pozemní dopravy. Úprava vymezení koridoru nemění okolnosti citované v článku (14a) PÚR ČR. Změna vymezení koridoru nevyvolává větší zábery ZPF (viz kapitola 12 „Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu“ odůvodnění Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy).

Rovněž zájem vyjádřený v tomto článku je chráněn výrokovou částí, oddíl 5.2.5 Koridor železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno v části Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci bod a).

Článek (15)

Předcházet při změnách nebo vytváření urbánního prostředí prostorově sociální segregaci s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel. Analyzovat hlavní mechanismy, jimiž k segregaci dochází, zvažovat existující a potenciální důsledky a navrhopat při územně plánovací činnosti řešení, vhodná pro prevenci nežádoucí míry segregace nebo snížení její úrovně.

Smyslem Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je vymezení nové stopy koridoru, ve kterém je v zájmu minimalizace zásahů do urbanistické struktury, vzhledem k reliéfu terénu a limitním návrhovým parametrům železničních tratí nutné navrhnout trať v tunelu, což zároveň zmírňuje negativní bariérový efekt liniové stavby. Zajištění funkční dopravní sítě Metropolitní rozvojové oblasti Praha (OB1), potažmo ČR vytváří základní podmínky pro minimalizaci negativních vlivů na sociální soudržnost obyvatel.

Článek (16)

Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli a v souladu s určením a charakterem oblastí, os, ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR.

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy má pouze nepřímý vztah k této prioritě. Předmětem Aktualizace č. 4 je úprava vymezení koridoru železniční tratě, jež je podmínkou k její připravované modernizaci. Navrhované řešení zohledňuje komplexní řešení před jednostranným technickým či ekonomickým řešením. Obecně lze konstatovat, že fungující systém udržitelné mobility přispívá ke zlepšení podmínek a hodnot území. Udržitelný územní rozvoj území v Metropolitní rozvojové

oblasti Praha (OB1) je závislý na fungujícím systému veřejné dopravy, jejíž páteří je městská a příměstská železnice.

Článek (16a)

Při územně plánovací činnosti vycházet z principu integrovaného rozvoje území, zejména měst a regionů, který představuje objektivní a komplexní posuzování a následné koordinování prostorových, odvětvových a časových hledisek.

Navržená úprava koridoru pro přeložku tratě vytváří potenciál pro naplnění principu integrovaného rozvoje území. Nová železniční trať spojuje jednotlivé oblasti v Metropolitní rozvojové oblasti Praha (OB1). Tato železniční trať spojuje Prahu s Kladnem, potažmo dalšími městy např. Rakovníkem.

Článek (17)

Vytvářet v území podmínky k odstraňování důsledků hospodářských změn lokalizací zastavitelných ploch pro vytváření pracovních příležitostí zejména v hospodářsky problémových regionech a napomoci tak řešení problémů v těchto územích.

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy nemá přímý vztah k této prioritě. Obecně lze konstatovat, že zvýšení kapacity tratě, kterou Aktualizace č. 4 umožňuje, zlepší obsluhu území a může iniciovat rozvoj lokalit, kterými prochází navazující železniční tratě.

Článek (18)

Podporovat polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet předpoklady pro posílení partnerství mezi městskými a venkovskými oblastmi a zlepšit tak jejich konkurenceschopnost.

Základním předpokladem fungující polycentrické struktury sídel je dlouhodobé zajištění spolehlivé dopravní sítě. Klíčem pro další prohlubování partnerství mezi městskými a venkovskými oblastmi je zlepšování jejich dostupnosti. Obě tyto základní vlastnosti dopravního systému v Metropolitní rozvojové oblasti Praha (OB1) zajišťuje předmět této aktualizace, respektive modernizace železniční tratě, pro kterou tato aktualizace vytváří podmínky. Realizací modernizace tratě budou zabezpečeny dostatečné kapacity pro budoucí rozvoj území a zároveň se zlepší kvalita příměstské a městské železnice.

Článek (19)

Vytvářet předpoklady pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu). Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestaveb revitalizací a sanací území) a zajistit ochranu nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně včetně minimalizace její fragmentace. Cílem je účelné využívání a uspořádání území úsporné v nárocích na veřejné rozpočty na dopravu a energii, které koordinací veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území omezuje negativní důsledky suburbanizace pro udržitelný rozvoj území.

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy nemá přímý vztah k této prioritě. Obecně lze konstatovat, že rekonstrukce a zvýšení kapacity železniční tratě v předmětném koridoru může zvýšit potenciál rozvoje dotčených lokalit díky lepší nabídce obsluhy a tak zajistit jednu z podmínek pro restrukturalizaci opuštěných území či hospodárného využití zastavěného území.

Článek (20)

Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při

územně plánovací činnosti, pokud je to možné a odůvodněné, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a zvyšování a udržování ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí i v ostatní volné krajině a pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.

Úprava vymezení koridoru Aktualizací č. 4 ZÚR hl. m. Prahy byla vedena snahou minimalizovat negativní vliv na přírodu, krajinu a hygienu životního prostředí. Smyslem Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je úprava vymezení koridoru, ve kterém je v zájmu minimalizace zásahů do urbanistické struktury, vzhledem k reliéfu terénu a limitním návrhovým parametrům železničních tratí nutné navrhnout trať v tunelu. Železniční trať v nově vymezené části koridoru má tedy mnohem menší dopad na okolní prostředí, než stávající železniční trať.

Při výběru varianty se přihlíželo především k minimalizaci dopadů stavby do území. Zpracovatel vycházel ze znalosti hodnot a limitů území, jak je popisují Územně analytické podklady hl. m. Prahy z roku 2016.

Rovněž zájem vyjádřený v tomto článku je chráněn výrokovou částí, oddíl 5.2.5 Koridor železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno v části Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci bod a).

Článek (20a)

Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury. V rámci územně plánovací činnosti omezovat nežádoucí srůstání sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a prostupnosti krajiny.

Úprava vymezení koridoru Aktualizací č. 4 ZÚR hl. m. Prahy byla vedena snahou minimalizovat bariérový efekt liniové stavby. Smyslem aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je vymezit novou stopu koridoru, ve kterém je v zájmu minimalizace zásahů do urbanistické struktury, vzhledem k reliéfu terénu a limitním návrhovým parametrům železničních tratí nutné navrhnout trať v tunelu.

Železniční trať v nově navrženém koridoru nemá díky vedení v tunelu negativní bariérový efekt a umožňuje migrační propustnost krajiny, respektive města. Naopak uvolnění stávající stopy železniční tratě zlepší podmínky uvedené v článku (20a) PÚR ČR.

Tato priorita by měla být zajištěna podrobnější územně plánovací dokumentací, respektive konkrétními opatřeními v rámci projektu stavby. Zásadám územního rozvoje nepřísluší řešit takovou podrobnost projektu.

Splnění této priority je v Aktualizaci č. 4 ZÚR hl. m. Prahy obecně zajištěno ve výrokové části, oddíl 5.2.5 Koridor železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno v části Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci bod a).

Článek (21)

Vymezit a chránit ve spolupráci s dotčenými obcemi před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně (zelené pásy) v rozvojových oblastech a v rozvojových osách a ve specifických oblastech, na jejichž území je krajina negativně poznamenána lidskou činností s využitím její přirozené obnovy; cílem je zachování souvislých pásů nezastavěného území v bezprostředním okolí velkých měst, způsobilých pro nenáročnou formy krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny.

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy nevykládá aplikaci požadavků z článku (21) PÚR ČR. Tato problematika je řešena především v ZÚR hl. m. Prahy ve znění Aktualizace č. 1 ve Výroku v kap. č. 1 Priority územního plánování hl. m. Prahy bod 10) a v kap. č. 2 Obecné zásady územního rozvoje hl. m. Prahy, podkapitola 2.2. Účelné a hospodární uspořádání hl. m. Prahy v oddílu 2.2.2 Urbanistická koncepce body m) – q), v podkapitole 2.3 Hospodářský rozvoj body d), f) v oddílu 2.4.2 Ochrana krajiny a městské zeleně jako podstatné složky prostředí života obyvatel body b) – e), j) a dále v podkapitole 3.3 Rozvojové oblasti zeleně, kde jsou vymezeny oblasti zohledňující možnost vytvoření zeleného pásu hl. m. Prahy a posílení ploch zeleně zejména v severní a východní části města. Uvedené požadavky jsou dále zohledněny v podkapitole 8.1 Obecné celoměstské zásady koncepce rozvoje ochrany přírodních, kulturních a civilizačních hodnot body d) – f), v podkapitole 8.3 Upřesnění podmínek ochrany přírodních hodnot body a) – e), a obdobně i v textové části Odůvodnění a grafické části.

Předmět aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy nevykládá výše uvedené zásady ze ZÚR hl. m. Prahy ve znění Aktualizace č. 1, které zůstávají nadále v platnosti. Naopak uvolnění stávající stopy železniční tratě umožní lepší aplikaci požadavků z článku (21) PÚR ČR.

Článek (22)

Vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika) při zachování a rozvoji hodnot území. Podporovat propojení míst, atraktivních z hlediska cestovního ruchu, turistickými cestami, které umožňují celoroční využití pro různé formy turistiky (např. pěší, cyklo, lyžařská, hipo).

Aktualizace č. 4 vytváří územní podmínky pro modernizaci tratě Praha – Kladno, jež jsou nezbytnou podmínkou pro výstavbu nové železniční tratě na letiště. Obsluha mezinárodního letiště kolejovou dopravou může zajistit vyšší atraktivitu turistického cíle Metropolitní rozvojové oblasti Praha (OB1) díky zlepšení dostupnosti. Nově modernizované a kapacitní tratě na druhou stranu umožní zlepšit dostupnost zajímavých turistických cílů i mimo Metropolitní rozvojovou oblast Praha.

Konkrétní opatření pro propojení míst by mělo být řešeno v podrobnější územně plánovací dokumentaci, respektive konkrétními opatřeními v rámci projektu stavby.

Smyslem aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je vymezit novou stopu koridoru, ve kterém je v zájmu minimalizace zásahů do urbanistické struktury, vzhledem k reliéfu terénu a limitním návrhovým parametrům železničních tratí nutné navrhnout trať v tunelu.

Článek (23)

Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. Zmírňovat vystavení

městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků).

Samotným účelem Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je zkvalitnit dopravní infrastrukturu, neboť jejím předmětem je úprava vymezení koridoru železniční tratě, která umožní její modernizaci, zvýšení rychlosti a kapacity. Díky všem těmto vlivům dojde k vyšší stabilitě grafikonu vlakové dopravy a zlepšení kvality služby, jež příměstská a městská železnice poskytuje. Modernizace této stavby umožní i obsluhu mezinárodního Letiště Václava Havla Praha kolejovou dopravou, což může v Praze zlepšit dopravní situaci. Mezinárodní Letiště Václava Havla Praha v tomto případě nelze chápat pouze v mezinárodním kontextu jako významný turistický a obchodní cíl, ale zároveň v měřítku hl. m. Prahy také jako významného zaměstnavatele. Tato stavba přispěje ke zvýšení potenciálu veřejné dopravy v Metropolitní rozvojové oblasti Praha (OB1).

Ve vymezeném koridoru je v zájmu minimalizace zásahů do urbanistické struktury, vzhledem k reliéfu terénu a limitním návrhovým parametrům železničních tratí nutné navrhnout trať v tunelu a díky tomu je negativní dopad provozu železniční dopravy minimalizován.

Článek (24)

Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmínit. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).

Účelem Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je umožnit modernizaci železniční tratě, jež má potenciál stát se významnou páteří příměstské, ale i městské železnice. Fungující systém veřejné dopravy je základní podmínkou pro zajištění dostupnosti území. Modernizace tratě je sledována mimo jiné pro zajištění republikových priorit článku (24) PÚR ČR. Modernizovaná železniční trať Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno může zvýšit potenciál Metropolitní rozvojové oblasti Praha (OB1).

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy zajišťuje podmínky pro rozvoj železniční dopravy v souladu s republikovými prioritami PÚR ČR.

Článek (24a)

Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. Vhodným uspořádáním ploch v území obcí vytvářet podmínky pro minimalizaci negativních vlivů koncentrované výrobní činnosti na bydlení. Vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od průmyslových nebo zemědělských areálů.

Úprava vymezení koridoru Aktualizací č. 4 ZÚR hl. m. Prahy byla vedena snahou minimalizovat negativní dopad provozu železniční dopravy. Smyslem aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je vymezit

novou stopu koridoru, ve kterém je v zájmu minimalizace zásahů do urbanistické struktury, vzhledem k reliéfu terénu a limitním návrhovým parametrům železničních tratí nutné navrhnout trať v tunelu.

Modernizace železniční tratě Praha – Kladno zvyšuje potenciál veřejné dopravy, což může jako sekundární jev odlehčit přetížené individuální automobilové dopravě a tak snížit působení imisí z dopravy.

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy vytváří podmínky pro rozvoj udržitelné formy železniční dopravy, která má obecně nižší negativní dopad na lidské zdraví než individuální automobilová doprava. Provoz na nově navržené infrastruktuře se předpokládá v závislé (elektrické) trakci. Zajištění podmínek pro rozvoj veřejné dopravy je jedním z účinných nástrojů jak zajistit naplnění priority z tohoto článku.

Článek (25)

Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze, sucho atd.) s cílem minimalizovat rozsah případných škod. Zejména zajistit územní ochranu ploch potřebných pro umísťování staveb a opatření na ochranu před povodněmi a pro vymezení území určených k řízeným rozlivům povodní. Vytvářet podmínky pro zvýšení přirozené retence srážkových vod v území s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu jako alternativy k umělé akumulaci vod. V zastavěných územích a zastavitelných plochách vytvářet podmínky pro zadržování, vsakování i využívání dešťových vod jako zdroje vody a s cílem zmírňování účinků povodní.

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy ve své podrobnosti nemá přímý vztah k této prioritě. V podrobnější územně plánovací dokumentaci, respektive v rámci projektu je nutné lokálně zhodnotit dopad stavby na vodní režim v území.

Článek (26)

Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umísťovat do nich veřejnou infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvláště odůvodněných případech. Vymezovat a chránit zastavitelné plochy pro přemístění zástavby z území s vysokou mírou rizika vzniku povodňových škod.

Předmět Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy nezasahuje do záplavových území.

Článek (27)

Vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj, a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury. Vytvářet rovněž podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky možnostem, poloze i infrastruktuře těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami. Při řešení problémů udržitelného rozvoje území využívat regionálních seskupení (klastrů) k dialogu všech partnerů, na které mají změny v území dopad a kteří mohou posilovat atraktivitu území investicemi ve prospěch územního rozvoje.

Při územně plánovací činnosti stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, včetně sítě regionálních letišť, efektivní dopravní sítě pro spojení městských oblastí s venkovskými oblastmi, stejně jako řešení přeshraniční

dopravy, protože mobilita a dostupnost jsou klíčovými předpoklady hospodářského rozvoje ve všech regionech.

Předmětem Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je úprava vymezení koridoru pro modernizaci železniční tratě. Modernizovaná železniční trať Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno je nedílnou součástí koncepce dopravní sítě hl. m. Prahy, Středočeského kraje a České republiky, jde tedy o významnou dopravní stavbu v rámci Metropolitní rozvojové oblasti Praha (OB1). Předmět aktualizace zajišťuje podmínky pro vytvoření sítě výkonné, převážně osobní železniční dopravy. Vzhledem k tomu, že modernizace tratě umožňuje i obsluhu Letiště Václava Havla Praha železniční dopravu, zvyšuje i potenciál tohoto mezinárodního letiště.

Podpora veřejné dopravy a zlepšování její nabídky vede ke zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí v Metropolitní rozvojové oblasti Praha, tedy i k podpoře rozvoje obcí samotných.

Článek (28)

Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat nároky dalšího vývoje území, požadovat jeho řešení ve všech potřebných dlouhodobých souvislostech, včetně nároků na veřejnou infrastrukturu. Návrh a ochranu kvalitních městských prostorů a veřejné infrastruktury je nutné řešit ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru s veřejností.

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy nemá přímý vztah k této prioritě. Obecně lze konstatovat, že zvýšení kvality veřejné dopravy může zvýšit i kvalitu života jako takovou.

Článek (29)

Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.

Předmětem Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je zajistit územní podmínky pro modernizaci železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno. Tato modernizace zajišťuje priority, které jsou popsány v článku (29) PÚR ČR, neboť zvyšuje kvalitu příměstské a městské železnice, tedy systému integrované dopravy či zlepšuje obsluhu mezinárodního Letiště Václava Havla Praha. Součástí podrobnější dokumentace by měla být stavební integrace železniční dopravy s ostatními druhy veřejné dopravy včetně realizace parkovišť P+R. Tato podrobnost je však větší, než které přísluší pro jevy vymezované v zásadách územního rozvoje.

Zvýšení kapacity a následně i kvality dopravy v severozápadním sektoru Metropolitní rozvojové oblasti Praha (OB1) je nutnou podmínkou pro další rozvoj systému veřejné dopravy.

Článek (30)

Úroveň technické infrastruktury, zejména dodávku vody a zpracování odpadních vod je nutno koncipovat tak, aby splňovala požadavky na vysokou kvalitu života v současnosti i v budoucnosti.

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy nemá přímý vztah k této prioritě.

Článek (31)

Vytvářet územní podmínky pro rozvoj decentralizované, efektivní a bezpečné výroby energie z obnovitelných zdrojů, šetrné k životnímu prostředí, s cílem minimalizace jejich negativních vlivů a rizik při respektování přednosti zajištění bezpečného zásobování území energiemi.

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy nemá přímý vztah k této prioritě.

Článek (32)

Při stanovování urbanistické koncepce posoudit kvalitu bytového fondu ve znevýhodněných městských částech a v souladu s požadavky na kvalitní městské struktury, zdravé prostředí a účinnou infrastrukturu věnovat pozornost vymezení ploch přestavby.

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy nemá přímý vztah k této prioritě

3.1.2 Soulad s vymezením rozvojové oblasti a rozvojových os republikového významu

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je v souladu s určením a charakterem rozvojové oblasti OB1 Metropolitní rozvojová oblast Praha, kde se v článku (40) PÚR ČR v důvodech vymezení pro tuto rozvojovou oblast uvádí: „Zásadním rozvojovým předpokladem je připojení na dálnice, rychlostní silnice, dokončení Silničního okruhu kolem Prahy – dále SOKP (Pražský okruh), připojení na tranzitní železniční koridory a vysokorychlostní síť železnice a efektivní propojení jednotlivých druhů dopravy včetně letecké a vytvoření efektivního systému integrované veřejné dopravy.“

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy zajišťuje podmínky pro propojení jednotlivých druhů dopravy, neboť modernizovaná trať Praha – Kladno umožní napojení mezinárodního Letiště Václava Havla Praha a Kladna na ostatní síť veřejné dopravy. Zároveň v rámci modernizace této tratě by mělo dojít k těsnějšímu propojení železniční dopravy s ostatními druhy integrované dopravy včetně parkovišť P+R.

Význam spojení Prahy a Kladna vyplývá i z části „důvody vymezení“ v článku (40) PÚR ČR, kde se uvádí: „... území ovlivněné rozvojovou dynamikou hlavního města Prahy, při spolupůsobení vedlejších center, zejména Kladna a Berouna.“

3.1.3 Soulad s plochami a koridory dopravní infrastruktury

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je v souladu s plochami a koridory dopravní infrastruktury vymezenými v PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1, jak dokládá následující text.

V článku (76) PÚR ČR je uveden účel vymezování koridorů a ploch dopravní infrastruktury v PÚR ČR a stanovení míry závaznosti textové části a grafického zobrazení ve schématech: „Dopravní infrastruktura jako součást veřejné infrastruktury je zřizována a využívána ve veřejném zájmu. Účelem vymezení koridorů dopravy v Politice územního rozvoje ČR je vytvoření územních podmínek pro umístění např. pozemních komunikací, drah, vodních cest a letišť, které mají vliv na rozvoj území České republiky, svým významem přesahují území jednoho kraje a umožní propojení základní sítě dopravních cest na území České republiky a se sousedními státy. Závazným vymezením koridoru dopravní infrastruktury v Politice územního rozvoje ČR se rozumí uvedení míst, která mají být záměrem spojena, v její textové části. Grafická schémata, případně údaje o technických parametrech záměru, jsou-li uvedeny, mají orientační význam. Dojde-li k překryvu plochy nebo koridoru pro záměr vymezený v Politice územního rozvoje ČR s jiným záměrem, který v Politice územního rozvoje ČR není vymezený, nebo se záměrem, pro který je vymezena územní rezerva, nesmí být v územně plánovací dokumentaci stanoveny

podmínky, které by znemožnily nebo podstatně ztížily realizaci záměru vymezeného v Politice územního rozvoje ČR, pokud tyto podmínky nevyplývají ze stavu nebo limitů využití území.“

V souladu s článkem (76) a (77) PÚR ČR bylo v rámci Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy upraveno vymezení koridoru pro dopravní infrastrukturu (železniční dopravu) s ohledem na ochranu a rozvoj hodnot území a pro kvalitativně lepší a citlivější průchod územím.

V souladu s článkem (78a) PÚR ČR, který požaduje v rámci územního plánování zajistit vymezení ploch, koridorů a územních rezerv pro lokalizaci záměrů dopravní infrastruktury, bylo v Aktualizaci č. 4 ZÚR hl. m. Prahy upraveno vymezení koridoru pro dopravní infrastrukturu naplňující požadavky tohoto článku.

Článek (79) PÚR ČR uvádí kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území, kde uvádí v bodě a) „zajištění vyšší kvality dopravy, např. zvýšení přepravní rychlosti dopravy a atraktivity železniční dopravy“. Tento bod je naplněn vlastním předmětem Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy, který zajišťuje podmínky pro realizaci modernizace železniční tratě Praha – Kladno. Článek (79) PÚR ČR v bodě b) uvádí „minimalizování konfliktů s ochranou přírody a krajiny, kulturními a civilizačními hodnotami v území“, což je jedním z důvodů, proč Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy upravuje vymezení koridoru, neboť ve vymezené nové stopě koridoru je vzhledem k reliéfu terénu, urbanistické struktuře a limitním návrhovým parametrům železničních tratí nutné navrhnout trať v tunelu. V Aktualizaci č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je podstata článku (79) bodu b) PÚR ČR obecně zajištěna ve výrokové části oddílu 5.2.5 Koridor železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno v části Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci, bod a).

Článek (79) PÚR ČR v bodě c) uvádí „respektování požadavků mezinárodních dohod a nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T“. Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy zajišťuje podmínky pro modernizaci tratě Praha – Kladno a výstavbu nové tratě pro obsluhu mezinárodního Letiště Václava Havla Praha, které je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Tyto tratě pak také zajišťují propojení letiště s ostatní částí sítě TEN-T (například s dálkovou železniční dopravou).

V článku (80) PÚR ČR jsou stanoveny úkoly pro územní plánování směřované na kraje. Článek stanovuje zejména povinnost krajů v zásadách územního rozvoje upřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování, zajistit územní ochranu vymezených koridorů a ploch v navazující územně plánovací dokumentaci upřesněním koridorů a ploch pro umístění záměru nebo územní rezervou. Stanovené úkoly územního plánování v článku (80) PÚR ČR, v návaznosti na níže uvedené konkrétní požadavky PÚR ČR na dopravní infrastrukturu, řeší Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy.

Koridory a plochy dopravní infrastruktury, které vymezuje PÚR ČR a týkají se Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy:

Článek (131) L1 vymezuje novou paralelní vzletovou a přistávací dráhu (VPD), vzletové a přiblížovací prostory (VPP) letiště Praha-Ruzyně¹. V tomto článku jsou také stanoveny úkoly pro územní plánování v bodě b): „Řešit napojení letiště na další druhy dopravy (přednostně železniční dopravu)“, což je nepřímým úkolem Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy, neboť jejím předmětem je úprava vymezení koridoru pro trať Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno.

¹ V Aktualizaci č. 4 hl. m. Prahy se letiště Praha-Ruzyně rozumí Letiště Václava Havla Praha.

3.1.4 Soulad s dalšími úkoly pro ministerstva, jiné ústřední správní úřady a pro územní plánování

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je v souladu s dalšími úkoly pro ministerstva, jiné ústřední správní úřady a pro územní plánování, jež ukládá PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1, jak dokládá následující text.

Článek (192) ukládá úkol pro územní plánování „vymezit koridor pro železniční spojení v úsecích Praha-letišť – Praha-Ruzyně; Praha – Kladno.“ Předmětem Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je úprava vymezení koridoru pro trať Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno, splňuje tak úkol uložený v článku (192) PÚR ČR.

3.2 Přezkoumání souladu s cíli a úkoly územního plánování

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je zpracována v souladu s cíli a úkoly územního plánování, jak je definuje § 18 a § 19 stavebního zákona. Reaguje na cíle a úkoly, které odpovídají podrobnosti zásad územního rozvoje a souvisejí s předmětem aktualizace č. 4. Priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území hl. m. Prahy jsou stanoveny v souladu se základními programovými a koncepčními dokumenty na úrovni České republiky a hl. m. Prahy, které mají vliv na územní rozvoj. Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy naplňuje požadavky na zajištění koordinace využívání území s ohledem na širší územní vazby a mezinárodní závazky. Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy byla navržena s cílem zajistit rovnováhu pro životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území tak, aby uspokojila potřeby současné generace, aniž by ohrožovala podmínky života generací budoucích. Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy vytváří předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území. Důvody, proč Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy neobsahuje vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území, jsou uvedeny v kapitole 4 „Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí“. Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je zpracována komplexně v souladu s požadavky přílohy č. 4 k vyhlášce č.500/2006 Sb. v platném znění.

V rámci procesu pořizování jsou koordinovány veřejné i soukromé záměry v území a je konkretizována ochrana veřejných zájmů vyplývajících ze zvláštních právních předpisů.

Přínosem Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je komplexní přístup k ochraně hodnot založený na principu udržitelného rozvoje území uplatněný i ve fázi úpravy vymezení koridoru pro železniční trať. To mimo jiné znamená, že pro minimalizaci dopadu železniční stavby na urbanizované území byl při výběru vhodného trasování koridoru použit nástroj – „Technicko-ekonomická studie podzemního vedení trati v úseku Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo), Metroprojekt, a. s., 2016“, který velmi podrobně navrhoval možné variantní řešení tunelového řešení dotčeného úseku železniční tratě i s přihlédnutím na zasažení dotčené lokality při samotné výstavbě. Byly vytvořeny podmínky pro nalezení optimální trasy zajišťující ochranu a hodnoty území s nejnižším negativním dopadem na území a ve smyslu § 18 odst. 4 stavebního zákona. V rámci výrokové části, oddíl 5.2.5 Koridor železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno v části Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci, bod a) se požaduje zpřesnit koridor železniční tratě při respektování přírodních a urbanistických hodnot dotčeného území. Je třeba uvést, že i ZÚR hl. m. Prahy ve znění Aktualizace č. 1 navrhuje další opatření, která zůstávají nadále v platnosti.

Podmínky pro rozvoj území včetně obnovy a rozvoje sídelní struktury budou kladně ovlivněny zejména zvýšením potenciálu městské a příměstské železniční dopravy, která je nedílnou součástí veřejné dopravy. Investice do železniční dopravy jednoznačně zlepšují dopravní obslužnost území

a podporují udržitelné formy dopravy. Vzhledem k tomu, že předmětem aktualizace je trať příměstského, ale v určitých ohledech i mezinárodního významu (obsluha mezinárodního Letiště Václava Havla Praha), budou pozitivní přínosy této investice ovlivňovat mobilitu v měřítku celé České republiky.

3.3 Přezkoumání souladu s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je zpracována na základě návrhu oprávněného investora (viz též kapitola 2. Postup pořízení Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy) v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění § 42 odst. 6 a vyhláškou č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, v platném znění.

3.4 Přezkoumání souladu s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledkem řešení rozporů

Návrh Aktualizace č. 4 ZUR hl. m. Prahy je v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů. Ze stanovisek dotčených orgánů nevyplynuly žádné úpravy dokumentace. Rozpory ve smyslu ust. § 4 odst. 7 zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon a ust. § 136 odst. 6 správního řádu při projednání návrhu Aktualizace č. 4 ZUR HL. m. Prahy nevznikly.

4 Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy nebyla posouzena z hlediska jejího vlivu na udržitelný rozvoj území a na životní prostředí, a to z důvodů, které vyplývají z následujícího textu.

Z dopisu Ministerstva životního prostředí č. j. MZP/2017/500/334 ze dne 21. 8. 2017 vyplývá, že Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy nemá významný vliv na evropsky významnou lokalitu Prokopské údolí označené kódem CZ0110050. Vyjádření Ministerstva dopravy je následující: „Ministerstvo životního prostředí, Odbor výkonu státní správy (dále jen „MŽP“), jako orgán ochrany přírody s působností na pozemcích důležitých pro obranu státu podle ust. § 79 odst. 3 písm. v) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“) vydává k žádosti Magistrátu hlavního města Prahy, Odboru územního rozvoje, č. j. MHMP 1262367/2017 ze dne 9. 8. 2017 toto stanovisko podle ust. § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb.: U předložené „Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy“ na základě návrhu SŽDC, státní organizace, (dále jen „koncepce“) lze vyloučit významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality („EVL“) Prokopské údolí označené kódem CZ0110050.“

Odůvodněním tohoto stanoviska bylo především, že předmětná Aktualizace č. 4 svým vymezením neřeší území EVL, které je na území hlavního města Prahy zčásti v působnosti MŽP, tedy lze vyloučit, že koncepce může mít z hlediska kritérií daných ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb. významný vliv právě na pozemky EVL Prokopské údolí v působnosti MŽP.

V souladu s ustanovením § 79 odst. 3 písm. v) zákona č. 114/1992 Sb. vykonává MŽP působnost orgánu ochrany přírody pouze na pozemcích a stavbách, které tvoří součást objektů důležitých pro obranu státu mimo vojenské újezdy (viz ust. § 29 odst. 2 písm. a) zákona č. 222/1999 Sb.,

o zajišťování obrany České republiky, v platném znění; jsou-li tyto pozemky a stavby na území správních obvodů správy, národních parků nebo Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky, vykonávají působnost orgánů ochrany přírody správy národních parků nebo Agentura. Z tohoto důvodu byla o vydání stanoviska požádána i Agentura ochrany přírody a krajiny. Její vyjádření bylo dopisem č. j. SR/1505/SC/2017 ze dne 14. 8. 2017 a je následující: „Po prostudování předloženého materiálu Vám sdělujeme, že předmětným záměrem není dotčeno žádné území, které by bylo v působnosti AOPK ČR jako orgánu ochrany přírody.“

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy dle vyjádření Odboru ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy, dopis č. j. MHMP 1011410/2017 ze dne 13. 7. 2017, nemá významný vliv ani na evropsky významnou lokalitu Obora Hvězda označenou kódem CZ0113001 a je vydáno dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění. Vyjádření Odboru ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy je následující: „*Odbor ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy (dále jen OCP MHMP) jako orgán ochrany přírody příslušný podle ustanovení § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen zákon), po posouzení koncepce „Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy na základě návrhu oprávněného investora – SŽDC, státní podnik, týkající se dopravní infrastruktury (změna na části vedení železničního spojení)“ doručené dne 21. 06. 2017 na podkladě předložené žádosti vydává v souladu s ust. § 45i odst. 1 zákona toto stanovisko: Uvedený záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.*“

Toto stanovisko je odůvodněno především tím, že záměr nezasahuje do území žádné EVL ani ptačí oblasti, neboť nejbližší EVL je od navrhovaného záměru vzdušnou čarou cca 2 km, ptačí lokality nejsou na území hl. m. Prahy vymezeny vůbec. EVL Obora hvězda byla zřízena z důvodu ochrany vrkoče útlého, což je malý plž. Dle vyjádření příslušného odboru uvedený záměr nemůže změnit přírodní podmínky na území EVL.

Z výše uvedeného je patrné, že Aktualizace č. 4 nemá významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti. Vzhledem k tomu, že předmětem Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je změna vymezení koridoru železniční tratě v nové stopě, ve které je v zájmu minimalizace zásahu do urbanistické struktury, vzhledem k reliéfu terénu a limitním návrhovým parametrům železničních tratí nutné navrhnout trať v tunelu, bylo požádáno Ministerstvo pro životní prostředí o vyjádření, zda je v takovém případě nutné provést vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí podle § 42 odst. 6 stavebního zákona. Ministerstvo životního prostředí se k této problematice vyjádřilo dopisem č. j. MZP/2017/710/1492 ze dne 25. 9. 2017.

Vyjádření Ministerstva pro životní prostředí je následující – *výklad ustanovení § 42 odst. 6 stavebního zákona, který zpracovalo Ministerstvo pro místní rozvoj jako gestor stavebního zákona pod č. j. 20275/2015-81: „Podle věty čtvrté tohoto ustanovení stavebního zákona k návrhu aktualizace ZÚR krajský úřad zajistí vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Tuto větu nelze podle našeho názoru interpretovat odděleně od dalších částí ustanovení § 42 stavebního zákona, ale je třeba ji za použití metod logického a systematického výkladu interpretovat tak, že vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území se zpracovává pouze tehdy, pokud Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku uvedlo, že má být aktualizace ZÚR posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí (analogicky podle § 42 odst. 4 stavebního zákona). Smyslem § 42 odst. 6 stavebního zákona je stanovit rychlý (zkrácený) postup pořízení aktualizace ZÚR pro výjimečné a zvláště naléhavé případy. Výklad, podle kterého by v těchto naléhavých případech bylo třeba zpracovávat vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území u každé aktualizace ZÚR (na rozdíl od jiných aktualizací pořizovaných v méně časově naléhavých případech), lze považovat za absurdní a jdoucí proti smyslu předmětného ustanovení*

stavebního zákona. Není nám znám rozumný důvod, proč při zkráceném postupu aktualizace ZÚR by mělo být vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území zpracováváno vždy, jestliže při standardním postupu aktualizace je zpracováváno pouze v případech, kdy tak určí Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku.“, takovou možnost připouští. MŽP proto postupem podle ustanovení § 10i odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů s přihlédnutím k výše uvedeným podkladům a výkladu Ministerstva pro místní rozvoj k ustanovení § 42 odst. 6 stavebního zákona vydává na základě Vaší žádosti následující stanovisko: Na základě obdržených podkladů a s přihlédnutím ke kritériím uvedeným v příloze č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí došlo MŽP k závěru, že Aktualizaci č. 4 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy není nutné posuzovat z hlediska jejích vlivů na životní prostředí“.

Vyjádření Ministerstva životního prostředí bylo podle přílohy č. 8 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí odůvodněno následujícím způsobem:

1. Obsah koncepce, zejména s ohledem na:

a. účelnost stanovených variant řešení k dosažení sledovaných cílů koncepce

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je zpracována a předložena v jedné variantě. Z hlediska cílů této koncepce, její podrobnosti a potenciálních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je invariantní řešení dostačující.

b. míru, v jaké koncepcí stanoví rámec pro záměry a jiné činnosti, a to buď vzhledem k jejich umístění, povaze, velikosti a provozním podmínkám, nebo z hlediska požadavků na přírodní zdroje

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy stanovuje rámec pro budoucí povolení záměrů dle přílohy č. 1 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí. Jedná se však o takovou změnu vymezení koridoru železniční tratě, která je vzhledem k původnímu návrhu tohoto koridoru v Aktualizaci č. 1 ZÚR hl. m. Prahy nevýznamná z hlediska negativních dopadů. Vymezený koridor železniční tratě byl posouzen již v rámci posuzování vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy na životní prostředí. S tímto koridorem související záměr „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa“² byl posouzen a vyhodnocen v procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „proces EIA“) dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. K tomuto záměru bylo dne 26. 1. 2009 vydáno pod č. j. 6015/ENV/09 souhlasné stanovisko EIA a dne 20. 6. 2016 pod č. j. 29493/ENV/16 souhlasné závazné stanovisko k ověření souladu zmíněného souhlasného stanoviska EIA.

c. míru, v jaké ovlivňuje jiné koncepce

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy, jež řeší úpravu trasy již vymezeného koridoru železniční tratě, bude mít vztah k dalším dokumentům na národní i regionální úrovni. Dle charakteru dané koncepce se však jejich negativní ovlivnění nepředpokládá.

d. význam koncepce pro začlenění požadavků na ochranu životního prostředí a veřejné zdraví, zejména s ohledem na podporu udržitelného rozvoje

² „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa“ byl posuzovaný projekt, který měl v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín navržen převážně hloubený tunel.

Při realizaci koncepce budou dodrženy ukazatele pro sledování vlivů Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy na životní prostředí navržené již v procesu posuzování vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy na životní prostředí, které by měly zajistit vyloučení možných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

e. vliv koncepce na udržitelný rozvoj dotčeného území (včetně sociálněekonomických aspektů)

Předmětná změna vymezení koridoru železniční tratě představuje z hlediska negativních dopadů nevýznamnou změnu oproti vymezení tohoto koridoru v platných Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy, tedy ve znění Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy. Předmětný koridor pro danou veřejně prospěšnou stavbu slouží k zajištění kvalitního železničního spojení na trase Praha – Kladno a k celkovému zlepšení dopravní dostupnosti Letiště Václava Havla Praha.

f. problémy životního prostředí a veřejného zdraví, které jsou závažné pro koncepci

Nebyly zjištěny žádné další problémy životního prostředí ani veřejného zdraví, které by již nebyly posouzeny v rámci posuzování vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy na životní prostředí či v rámci procesu EIA k záměru „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa“.

g. význam koncepce pro implementaci požadavků vyplývajících z právních předpisů Evropského společenství týkajících se životního prostředí a veřejného zdraví (např. plány a programy v oblasti odpadového hospodářství nebo ochrany vod)

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy neobsahuje změny, které by představovaly významné dopady do oblasti uplatňování práva životního prostředí EU.

2. Charakteristika vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a charakteristika dotčeného území, zejména s ohledem na:

a. pravděpodobnost, dobu trvání, četnost a vratnost vlivu

Jelikož změna vymezení koridoru železniční tratě v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín představuje z hlediska vlivu na životní prostředí nevýznamnou změnu oproti vymezení tohoto koridoru v Aktualizaci č. 1 ZÚR hl. m. Prahy, nepředpokládají se v souvislosti s Aktualizací č. 4 ZÚR hl. m. Prahy další negativní vlivy, které by již nebyly posouzeny v rámci posuzování vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy na životní prostředí. Naopak se v souvislosti s Aktualizací č. 4 ZÚR hl. m. Prahy předpokládá snížení negativních vlivů na obyvatelstvo, resp. snížení počtu obyvatel ovlivněných akustickou zátěží. Právě vlivy na obyvatelstvo (vlivy na zdraví obyvatel a vlivy na fyzikální faktory životního prostředí, zejména hluk) byly z identifikovaných vlivů v rámci posuzování vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy na životní prostředí i v rámci procesu EIA k záměru „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa“ vyhodnoceny jako nejvýznamnější.

b. kumulativní a synergickou povahu vlivu

V rámci posuzování vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy na životní prostředí, která již navrhovala koridor železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno, bylo provedeno hodnocení kumulativních a synergických vlivů všech ploch a koridorů. Tam, kde byly zjištěny negativní kumulativní či synergické vlivy, byla stanovena minimalizační opatření těchto vlivů a případný monitoring. Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy nevykazovala takové závažné vlivy, které by mohly být důvodem jejího neschválení. V souvislosti s realizací Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy se nepředpokládají takové

negativní vlivy, které by již nebyly posouzeny v rámci posuzování vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy na životní prostředí.

c. přeshraniční povahu vlivu

Vzhledem k lokalizaci dotčeného území nejsou přeshraniční vlivy předpokládány.

d. rizika pro životní prostředí a veřejné zdraví vyplývající z provedení koncepce (např. při přírodních katastrofách, při haváriích)

V rámci provádění Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy se nepředpokládají rizika pro životní prostředí a veřejné zdraví v souvislosti s přírodními katastrofami či haváriemi. Nicméně při realizaci koncepce, resp. při výstavbě je nutné dodržovat odpovídající technologickou kázeň, aby nedocházelo k nepřiměřenému ovlivnění životního prostředí (především jakosti podzemních vod) a veřejného zdraví. Pro případ havárie by měl být vypracován havarijní plán.

e. závažnost a rozsah vlivu (počet obyvatel, který by mohl být pravděpodobně zasažen)

Změna vymezení koridoru železniční tratě v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín nepředstavuje významnou změnu oproti vymezení tohoto koridoru v Aktualizaci č. 1 ZÚR hl. m. Prahy, a tak se v souvislosti s Aktualizací č. 4 ZÚR hl. m. Prahy nepředpokládají jiné negativní vlivy, které by již nebyly identifikovány v rámci posuzování vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy na životní prostředí. Při naplňování Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy se naopak předpokládá snížení negativních vlivů na obyvatelstvo (snížení vlivů na zástavbu v nadloží), především snížení počtu obyvatel ovlivněných akustickou zátěží.

f. důležitost a zranitelnost oblasti, která by mohla být zasažena, s ohledem na:

I. zvláštní přírodní charakteristiku nebo kulturní dědictví

Z hlediska změny vymezení koridoru železniční tratě v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín se nepředpokládají takové negativní vlivy, které by již nebyly identifikovány v procesu posuzování vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy na životní prostředí a pro které by již nebyla stanovena (stále platná) minimalizační opatření. V rámci procesu EIA k záměru „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa“ byl vliv daného záměru vyhodnocen jako nejvýznamnější v oblasti vlivů na obyvatelstvo (zejména z hlediska akustické zátěže) a v oblasti vlivů na přírodní složky ekosystémů (zejména na dřeviny v souvislosti s jejich nuceným kácením). Z hlediska vlivů na ostatní složky životního prostředí byl daný záměr vyhodnocen jako málo významný. Dle poskytnutých podkladů pro vydání tohoto stanoviska lze předpokládat, že k dalším negativním vlivům na obyvatelstvo ani na přírodní složky ekosystémů nebude docházet. Neočekávají se ani další významné vlivy na půdu, vodní toky a plochy, přírodní zdroje či na kulturní dědictví. Lze také předpokládat, že předmět Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy neovlivní obecnou ochranu přírody a krajiny ani zvláště chráněná území (ačkoli je daný koridor veden v blízkosti lokálního biocentra L1/185 a přírodní památky Střešovické skály, měl by být veden v dostatečné hloubce pod nimi). Z poskytnutého hydrogeologického posouzení vyplývá, že v trase ražených tunelů by neměly být podzemní vody hlubšího oběhu ovlivněny a že varianta stavby, která je předmětem Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy, je z hlediska ochrany přirozeného proudění podzemních vod nejšetrnější.

II. hustotu obyvatel, osídlení a míru urbanizace

Nepředpokládají se takové negativní vlivy, které by již nebyly posouzeny v rámci posuzování vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy na životní prostředí či ve zmiňovaném procesu EIA. Z hlediska vlivů na obyvatelstvo se předpokládá snížení negativních vlivů na zástavbu v nadloží, především snížení akustické zátěže.

III. překročení norem kvality životního prostředí nebo mezních hodnot

V souvislosti s realizací koncepce nejsou nepředpokládána další významná ovlivnění, která by již nebyla posouzena v rámci posuzování vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy na životní prostředí či ve zmiňovaném procesu EIA. Při naplňování koncepce se naopak předpokládá snížení negativních vlivů na obyvatelstvo, zejména snížení akustické zátěže. Po realizaci vibroizolace tunelů se předpokládá dodržení také dalších hygienických limitů v obytné zástavbě.

IV. kvalitu půdy a intenzitu jejího využívání

V souvislosti s realizací koncepce se nepředpokládají další významná ovlivnění, která by již nebyla posouzena v rámci posuzování vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy na životní prostředí či ve zmiňovaném procesu EIA.

g. dopad na oblasti nebo krajiny s uznávaným statusem ochrany na národní, komunitární nebo mezinárodní úrovni

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy nemůže ovlivnit lokality soustavy NATURA 2000 – příslušné orgány ochrany přírody vyloučily významné vlivy Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost EVL a PO. V rámci posuzování vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy na životní prostředí byl vliv koridoru železniční tratě na lokality soustavy NATURA 2000 také vyloučen. V procesu EIA k záměru „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa“ bylo ovlivnění EVL a PO rovněž vyloučeno.

3. Předpokládaný přínos posouzení koncepce ve vztahu k posouzení jiných koncepcí zpracovávaných na odlišných úrovních v téže oblasti

Přínos posouzení dané koncepce ve vztahu k posouzení jiných koncepcí na odlišné úrovni v téže oblasti se předpokládá pouze minimální.

Z výše uvedených stanovisek Ministerstva životního prostředí, odboru ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy a Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky je patrné, že předmět Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy významně neovlivní evropsky významné lokality ani ptačí oblasti. Zároveň na základě porovnání koncepce s výše uvedenými kritérii přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí vyplývá, že Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy je takovou změnou koncepce, u které není předpoklad takových vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, které by odůvodňovaly nutnost posouzení dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

5 Stanovisko Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 6 stavebního zákona

Stanovisko dle § 37 odst. 6 stavebního zákona nebylo uplatněno vzhledem k tomu, že Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy neobsahuje vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území (viz výše kapitola 4).

6 Sdělení, jak bylo stanovisko Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 6 stavebního zákona zohledněno

Vzhledem k tomu, že stanovisko dle § 37 odst. 6 stavebního zákona nebylo uplatněno, nebylo také zohledněno (viz výše kapitola 4 a 5).

7 Komplexní zdůvodnění přijatého řešení

7.1 Důvody Aktualizace č. 4

Důvodem této Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je návrh oprávněného investora, viz kapitola 2.1 tohoto odůvodnění. Předmětem aktualizace je změna vymezení koridoru železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno, který je vymezen v odlišné stopě v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín oproti koridoru vymezeném v ZÚR hl. m. Prahy ve znění Aktualizace č. 1.

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy ve své výrokové části z důvodu přehlednosti a konzistentnosti Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy opětovně textově definuje koridor železniční trati v celém úseku z železniční stanice Praha-Bubny (holešovické předpolí Negrelliho viaduktu) západním směrem přes železniční stanici Praha-Dejvice (Hradčanská), Praha-Veleslavín, Praha-Ruzyně k hranici správního území hl. m. Prahy jednak přímo západním směrem a jednak přes Letiště Václava Havla Praha k hranici správního území hl. m. Prahy. Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy však upravuje vymezení koridoru pouze v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín. Z tohoto důvodu je v rámci odůvodnění přijatého řešení Aktualizací č. 4 ZÚR hl. m. Prahy odůvodňována pouze úprava nově vymezené části koridoru. Ostatní úseky, tj. Praha-Bubny – Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín – správní hranice hl. m. Prahy, zůstávají beze změny v souladu vymezeným koridorem v ZÚR hl. m. Prahy ve znění Aktualizace č. 1.

Lokální úprava vymezení koridoru železniční tratě, jež je předmětem Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je součástí železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla – Kladno. Tato lokální úprava je vymezena především z důvodu zmírnění negativního dopadu liniové stavby v území. Vzhledem k tomu, že předmětem Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je úprava vymezení koridoru v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín, se původní vymezení koridoru železniční tratě v tomto úseku Aktualizací č. 4 ZÚR hl. m. Prahy zrušuje a nahrazuje odlišně vymezeným koridorem.

Předmětná železniční trať spojuje největší město ve Středočeském kraji Kladno a hl. m. Prahu a zároveň má potenciál obsloužit kvalitní, rychlou a životnímu prostředí šetrnou železniční dopravou i největší mezinárodní letiště v České republice. Mezinárodní Letiště Václava Havla Praha v tomto případě nelze chápat pouze v mezinárodním kontextu jako významný turistický a obchodní cíl, ale zároveň v měřítku hl. m. Prahy jako významného zaměstnavatele. Důvodem modernizace této tratě, pro kterou je nutné upravit vymezení koridoru železniční tratě, je především zvýšení její propustnosti, zlepšení stability grafikonu vlakové dopravy, zvýšení

komfortu cestování, zvýšení cestovní rychlosti a možnost zavedení vozidel v závislé (elektrické) trakci, která je šetrnější k životnímu prostředí a má nižší hlukové emise.

Dle § 31 odst. 4 stavebního zákona je PÚR ČR závazná pro pořizování zásad územního rozvoje. Politika územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 1 přijaté usnesením vlády č. 276 ze dne 15. 4. 2015 ukládá vytvořit podmínky pro obsluhu Letiště Václava Havla Praha. Jde především o článek (131) L1, který v rámci úkolů pro územní plánování ukládá v bodě b) „řešit napojení letiště na další druhy dopravy (přednostně železniční dopravu)“ a zároveň v článku (191) v podkapitole Úkoly pro územní plánování ukládá „vymezit koridor pro železniční spojení v úsecích Praha – letiště Praha-Ruzyně³; Praha – Kladno.“

Z těchto důvodů Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy zajišťuje podmínky pro výstavbu této železniční tratě.

Vzhledem k tomu, že ZÚR hl. m. Prahy ve znění Aktualizace č. 1 v kapitole 10. Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajištění obrany a bezpečnosti státu a vymezení asanačních území nadmístního významu, pro která lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit, vymezují veřejně prospěšnou stavbu Z/505/DZ Modernizace trati Praha – Kladno s odbočkou na letiště. V rámci Aktualizace č. 4 je nutné upravit i vymezení koridoru VPS. Pro potřeby vymezení veřejně prospěšné stavby je v souladu s Aktualizací č. 1 použit název Modernizace trati Praha – Kladno s odbočkou na letiště.

7.2 Podklady

Aktualizace č. 4 byla především zpracována na základě těchto podkladů:

- ZÚR hl. m. Prahy ve znění Aktualizace č. 1 z roku 2014
- ZÚR Středočeského kraje ve znění 1. aktualizace z roku 2015
- Územně analytické podklady hl. m. Prahy z roku 2016

Pro nalezení vhodného řešení železniční tratě Praha – Kladno minimalizující negativní dopad liniové stavby především v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín byly pro účely Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy použity následující studie:

- Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, aktualizace studie proveditelnosti 2015; Sudop Praha, a. s., Metroprojekt, a. s., 2015
- Technicko-ekonomická studie podzemního vedení trati v úseku Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo); Metroprojekt, a. s., 2016

7.3 Zdůvodnění vlastního řešení aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy

V rámci Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy byl na základě návrhu oprávněného investora vložen nový oddíl 5.2.5 Koridor železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno, který nahrazuje oddíl 5.2.5 Modernizace trati Praha – Kladno včetně III. etapy. Přestože předmětem Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je úprava vymezení koridoru železniční tratě pouze v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín, se z důvodu konzistence výroku Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy ve výrokové části opětovně textově definuje koridor železniční tratě v úseku Praha-Holešovice – správní hranice hl. m. Prahy.

Důvody úpravy vymezení koridoru železniční tratě v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy byly následující:

³ V Aktualizaci č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je letiště Praha-Ruzyně také značeno jako Letiště Václava Havla Praha.

V roce 2015 byla Ministerstvem dopravy (centrální komisí) schválena studie proveditelnosti „Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, Aktualizace studie proveditelnosti 2015. Ze závěru centrální komise vyplývá, „že schvaluje ke sledování v dalších stupních přípravy a realizace staveb variantu R1spěš⁴ s následujícími podmínkami.“ Jednou z následujících podmínek bylo: „Pro úsek Praha-Bubny – Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín SŽDC, s. o., zpracuje dokumentaci vlivu dílčích staveb záměru v daném úseku na ŽP dle technického řešení odpovídající variantě R1spěš. SŽDC, s. o., paralelně zajistí zpracování varianty v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín optimalizující „plně tunelovou variantu“. Při zpracování dokumentací těchto variant bude dbáno na snížení nákladů a současně projednatelnost variant v zájmovém území. Dokumentace v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín bude zpracována především s ohledem na možné vlivy změn, které jednotlivé varianty představují oproti „plně tunelové variantě“.

Pro splnění těchto podmínek byla zpracována „Technicko-ekonomická studie podzemního vedení trati v úseku Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“. Jako doporučená varianta byla vybrána varianta, která však oproti původní variantě R1spěš již nebyla v souladu s vymezeným koridorem podle ZÚR hl. m. Prahy ve znění Aktualizace č. 1.

7.3.1 Zrušený oddíl 5.2.5 Modernizace trati Praha – Kladno včetně III. etapy

Aktualizací č. 4 se zrušuje oddíl 5.2.5 Modernizace trati Praha – Kladno včetně III. etapy, který byl součástí kapitoly 5. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu – dopravní infrastruktura; podkapitoly 5.2 Koridory a plochy pro železniční dopravu vymezené v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy.

Znění oddílu před Aktualizací č. 4:

„Vymezení: Koridor je na území hl. m. Prahy vymezen podle trasy v územním plánu, pouze pro III. etapu modernizace trati Praha – Kladno je určen nový koridor v oblasti letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha).

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) stabilizace územního rozsahu železničních koridorů,
- b) dořešení výhledového uspořádání ŽUP.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) prověřit a stabilizovat výhledový průběh železniční trati na území Prahy.“

Pro větší přehlednost a konzistentnost textu výroku se tento oddíl zrušuje. Nahrazuje se novým oddílem 5.2.5 Koridor železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno.

7.3.2 Doplněný oddíl 5.2.5 Koridor železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno

Aktualizace č. 4 doplňuje oddíl 5.2.5 Koridor železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno, který je součástí kapitoly 5 Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu – dopravní infrastruktura; podkapitoly 5.2 Koridory a plochy pro železniční dopravu vymezené v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy.

⁴ Varianta R1spěš je v souladu se ZÚR hl. m. Prahy ve znění Aktualizace č. 1.

Znění pododdílu po Aktualizaci č. 4:

„Vymezení: Koridor proměnné šíře od 200 m do 600 m pro umístění železniční tratě včetně souvisejících staveb je veden ze železniční stanice Praha-Bubny (holešovické předpolí Negrelliho viaduktu) západním směrem přes železniční stanici Praha-Dejvice (Hradčanská), Praha-Veleslavín, Praha-Ruzyně k hranici správního území hl. m. Prahy jednak přímo západním směrem a jednak přes Letiště Václava Havla Praha k hranici správního území hl. m. Prahy.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) stabilizace výhledového uspořádání ŽUP.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) zpřesnit koridor železniční tratě při respektování přírodních a urbanistických hodnot dotčeného území.“

Přestože předmětem Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je pouze úprava vymezení koridoru v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín, je nutné především popsat důvod modernizace železniční tratě, která je touto aktualizací umožněna v aktuálně sledované podobě.

Modernizace železniční trati Praha – Kladno a výstavba nové železniční tratě obsluhující Letiště Václava Havla Praha je jednou z nejvýznamnějších připravovaných investic na území hlavního města Prahy. Současná nabídka spojení veřejnou dopravou mezi Prahou a Kladnem trpí nízkou cestovní rychlostí, špatným technickým stavem tratě a nedostatečnou kapacitou. Vzhledem k tomu, že jde o jednokolejnou trať, je zde vyšší riziko přenášení zpoždění. Všechny tyto aspekty způsobují snížení potenciálu železniční dopravy a vedou především k tomu, že cestující pro spojení Prahy a Kladna využívají jiné druhy dopravy, které svými externalitami zatěžují více obyvatele Prahy a Středočeského kraje. Zatímco využití železniční dopravy na dvojkolejných elektrizovaných železničních tratích spojujících Prahu a středočeská města (např. Kralupy nad Vltavou, Nymburk, Kolín, Benešov nebo Beroun) stále roste, na trati spojující největší město Středočeského kraje s Prahou počet cestujících dlouhodobě stagnuje.

O mnoho lepší není ani situace při obsluze Letiště Václava Havla Praha. Letiště je obsluhováno v sektoru veřejné dopravy výhradně autobusovou dopravou, která svou kvalitou, spolehlivostí a rychlostí neodpovídá významu největšího mezinárodního letiště v České republice a je dlouhodobě neudržitelná. Autobusové linky spojující letiště s městem jsou nárazově přetěžovány, a tak se dále snižuje kvalita nabízené služby.

Vzhledem k tomu, že v severozápadním sektoru Prahy není na okraji města přivedena žádná kapacitní kolejová doprava, je v tomto sektoru obtížné realizovat i záchytné parkoviště P+R.

Modernizace železniční tratě Praha – Kladno a výstavba nové tratě obsluhující Letiště Václava Havla Praha má za cíl výrazně zlepšit kvalitu veřejné dopravy v dané lokalitě. Dle studie proveditelnosti „Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna“ jsou hlavní cíle projektu následující:

- „Zvýšení atraktivity spojení Kladna, resp. dalších měst a obcí ve spádové oblasti kladenské, resp. dejvické trati s centrem Prahy, které podpoří urbanistický rozvoj těchto lokalit
- Napojení mezinárodního Letiště Václav Havla Praha pomocí rychlé, pohodlné a kapacitní veřejné hromadné dopravy
- Modernizované vedení tratí včetně podzemních úseků by mělo zlepšit prostupnost územím, nabídnout vytvoření nových dopravně-urbanistických vazeb a podpořit urbanistický rozvoj v lokalitách jako Bubny, Dejvice, Dlouhý lán, Veleslavín, Ruzyně apod., s výhodným dopravním napojením
- Odstranění úrovnňových přejezdů (křížení) s tratí a jejich nahrazení mimoúrovňovým křížením podstatně zvýší bezpečnost a prostupnost územím (na nejzatíženějších úsecích tratí)
- Výrazné zlepšení přestupních vazeb na ostatní druhy hromadné dopravy (metro, tramvaje i autobusy) i spolupráce s individuální automobilovou dopravou (parkoviště P+R)
- Zvýšením kapacity spojení ve prospěch ekologické železniční dopravy se může zlepšit dělba přepravní práce“

Takto nově modernizovaná trať může mimo jiné zajistit i fungující systém městské železnice obsluhující díky novým zastávkám Prahu 6 nebo pražské Výstaviště v Holešovicích. Vzhledem k tomu, že trať prochází velkým rozvojovým územím Bubny – Zátory, může působit jako důležitý stimul při urbanizaci tohoto rozsáhlého brownfieldu, který po dostavbě může dále zvýšit potenciál tratě.

V prostoru Dlouhé Míle, kterým novostavba na Letiště Václava Havla Praha prochází, lze realizovat terminál veřejné dopravy, který může dle projektu modernizace železniční tratě integrovat i parkoviště P+R. Nový terminál pro příměstskou autobusovou dopravu a parkoviště P+R zajistí větší integraci železnice do systému veřejné dopravy a zároveň díky P+R zajistí spolupráci individuální automobilové a veřejné dopravy. Všechny tyto aspekty vedou ke zvýšení potenciálu veřejné dopravy, ke zlepšení udržitelnosti dopravy v Praze a ve Středočeském kraji a v konečném důsledku ke snížení externalit z dopravy.

Vyšší integrace železnice do systému veřejné dopravy a obsluha Letiště Václava Havla Praha železniční dopravou je v souladu se Strategickým plánem hlavního města Prahy, Dopravní politikou ČR pro období 2014–2020 či dopravní politikou Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí. Zlepšení potenciálu městské a příměstské dopravy je jedním z důležitých nástrojů zajištění udržitelné městské mobility.

Záměr modernizace této tratě je i dlouhodobě zanesen v územně plánovací dokumentaci hlavního města Prahy, což je v souladu s Politikou územního rozvoje České republiky, která předpokládá zajištění obsluhy Letiště Václava Havla železniční dopravou, a dopravní politikou Evropské unie, jež je reprezentována nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 z 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU.

Tímto nařízením bylo do hlavní sítě TEN-T zařazeno mezinárodní Letiště Václava Havla Praha, přičemž podle čl. 41 „hlavní letiště uvedená v části 2 přílohy II se s výjimkou případů, kdy tomu brání fyzické překážky, napojí na železniční a silniční dopravní infrastrukturu transevropské dopravní sítě do 31. 12. 2050. S ohledem na potenciální poptávku po dopravě se tato letiště pokud možno integrují do vysokorychlostní železniční sítě“.

7.3.2 Důvody změny vymezení koridoru železniční tratě a rekapitulace výběru nejvhodnější varianty trasy

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy upravuje vymezení koridoru železniční tratě v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín. V ostatních částech koridoru vymezeným Aktualizací č. 1 ZÚR hl. m. Prahy ke změnám vymezení nedochází.

Důvodem změny vymezení koridoru v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín bylo především zmírnění negativního vlivu železniční dopravy na obyvatele a krajinu (město) v oblasti městské části Praha 6, neboť v tomto úseku byla technicky obtížně realizovatelná stavba dvojkolejné tratě bez nutných asanací přilehlých objektů.

Předmětem Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy nebylo zpracování návrhu trasování železniční tratě ani variant řešení úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín, a to mimo jiné protože již před zahájením Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy byly zpracovány podrobné studie týkající se výběru vhodné varianty jak v celé stopě tratě Praha – Kladno, tak v konkrétním řešení vedení stopy tratě v úseku, jež je předmětem této aktualizace. Proto bylo vymezeno pouze invariantní řešení koridoru železniční tratě. Pro objasnění historického vývoje je zde uveden postup výběru nejvhodnější varianty, která byla podkladem pro vymezení koridoru železniční tratě v rámci Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy.

7.3.2.1 studie proveditelnosti Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna

V roce 2015 byla zpracována studie proveditelnosti „Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna“, jejímž úkolem bylo vybrání ekonomicky efektivní varianty splňující požadované cíle projektu. Studie proveditelnosti nehodnotila pouze úsek tratě, jež je předmětem této aktualizace, ale celý soubor tratí, které souvisí se spojením Praha – Kladno. Šlo o tyto úseky:

Dejvická trať – úsek Praha Masarykovo nádraží – Kladno-Ostrovec obsahující:

- traťový úsek Praha Masarykovo nádraží – Praha-Bubny tratě č. 091 dle KJŘ
- traťový úsek Praha-Bubny – Hostivice – Kladno tratě č. 120 dle KJŘ
- traťový úsek Kladno – Kladno-Ostrovec tratě č. 093 dle KJŘ

Jinonická trať – úsek Praha hl. n. – Hostivice obsahující:

- traťový úsek Praha hl. n. – Praha-Smíchov tratě č. 171 dle KJŘ (z hlediska dopravní technologie)
- traťový úsek Praha-Smíchov – Praha-Jinonice – Praha-Zličín – Hostivice tratě č. 122 dle KJŘ

Napojení letiště – novostavba

Přestože tato dokumentace řešila komplexně více tratí, její výsledek determinuje trasování i v předmětném úseku této aktualizace, neboť určuje například požadavky na propustnost, počet kolejí, trakce atd.

Studie proveditelnosti navázala na práce v předchozí projektové přípravě v letech 2012–2014 a snažila se najít a optimalizovat varianty takovým způsobem, aby byla nalezena nejvhodnější ekonomicky obhajitelná varianta modernizace tratě v souladu s cíli územního plánování. V této fázi studie bylo porovnáváno 10 různých variant, které se lišily počtem traťových kolejí, množstvím zastávek, zastavovací politikou jednotlivých segmentů dopravy, technickým řešením stavby dráhy a dalšími parametry. Studie proveditelnosti doporučila a následně Ministerstvo dopravy České republiky vybralo k dalšímu sledování variantu **R1spěš.**

„Varianta R1spěš se oproti variantě R1⁵ liší preferencí spěšných vlaků na kladenské relaci. V úseku Praha Masarykovo nádraží jsou vedeny ve špičce 4 páry zrychlených vlaků. Aby byla zajištěna obsluha všech zastávek, jsou v úseku Praha-Veleslavín – Kladno ve špičce provozovány navíc 2 páry plně zastávkových vlaků.“

Tato studie porovnávala i možnost obsluhy Letiště Václava Havla jiným druhem dopravy, než je doprava železniční, především tramvají a systémem tram-train⁶. Závěry studie potvrdily potřebnost a efektivitu obsluhy železniční dopravy oproti porovnávaným druhům dopravy.

7.3.2.2 Technicko-ekonomická studie podzemního vedení trati v úseku Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)

Tato studie byla zpracována především z důvodu opětovného prověření nejvhodnější varianty průchodu železniční trati v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín, v souladu se závěry centrální komise Ministerstva dopravy České republiky. Cílem této studie bylo:

„Předmětem zadání je zpracování technicko-ekonomické studie, jejímž účelem bude poskytnutí relevantního podkladu pro výběr vhodné investiční varianty řešeného úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín a zhodnocení efektivnosti využití potenciálně vložených investičních prostředků.

Cílem studie je posoudit zájmový úsek Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín v optimalizované tunelové variantě realizované formou raženého úseku z pohledu technického a ekonomického, a to ve více možných průbězích trasy.“

Tato studie prověřovala možné vedení trasy v 5 variantách (respektive ve 3 variantách a 2 jejich podvariantách). Varianty prověřované ve studii jsou následující:

„V1 – ve stávající stopě

Varianta vedená ve stávající stopě s tunelem v celém úseku, převážně hloubeným. Varianta vychází z DÚR 2007, resp. z „Aktualizace přípravné dokumentace 03/2009 Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně, I. etapa“, bez zast. Dlouhý lán.

V1k – ve stávající stopě s krátkým povrchovým úsekem

Modifikovaná V1 s krátkým povrchovým úsekem Prašný most – křížení s ulicí Gymnazijní.

V2 – částečně ve stávající stopě

Varianta vedená částečně ve stávající stopě, v oblasti Ořechovky navržen ražený úsek vedený mimo stávající stopu.

V2k – částečně ve stávající stopě s krátkým povrchovým úsekem

Varianta vedená částečně ve stávající stopě s krátkým povrchovým úsekem Prašný most – křížení s ulicí Gymnazijní, v oblasti Ořechovky navržen ražený úsek vedený mimo stávající stopu. Ide o modifikaci varianty V2.

V3 – mimo stávající stopu s dlouhými raženými tunely (TBM)

Varianta se dvěma jednokolejnými raženými tunely. Portály ražených tunelů jsou v prostoru vodojemu Bruska a teplárny Veleslavín.“

⁵ Varianta R1 je varianta plně dvojkolejně elektrizované tratě v úseku Praha – Kladno s odbočkou na letiště z žst. Praha-Ruzyně. Součástí této varianty byly i všechny železniční zastávky a stanice zanesené v územním plánu hl. m. Prahy.

⁶ Tram-train je systém kombinující železniční a tramvajovou dopravu, kdy používaná vozidla dokážou využívat jak železniční, tak tramvajovou infrastrukturu.

Varianty V2 a V3 nejsou v určitých úsecích v souladu se ZÚR hl. m. Prahy ve znění Aktualizace č. 1. Tyto varianty byly následně posouzeny a okomentovány z pohledu technického řešení, investičních nákladů, z hlediska EIA, územního plánování, památkové péče, řešení tunelových staveb, inženýrských sítí, majetkoprávních poměrů, ekonomického hodnocení a dalších.

Ze závěrů této studie vyplývá, že z předchozího porovnávání variant vycházejí 3 základní východiska pro výběr varianty doporučené k dalšímu dopracování:

„a) územní plánování

Pouze varianta V1 je v souladu s Aktualizací č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy, kterou schválilo dne 11. 9. 2014 Zastupitelstvo hl. m. Prahy usnesením č. 41/1.

b) EIA

Z hlediska vlivů na životní prostředí lze za nejlépe průchozí označit variantu V1, která prošla procesem posuzování vlivů na životní prostředí a na kterou bylo vydáno souhlasné stanovisko EIA. Pokud bude realizována jakákoliv z variant mimo stávající a v procesu EIA projednanou, stopu vedení trasy, potom lze pravděpodobně jako nejvýhodnější z hlediska vlivů na životní prostředí označit variantu V3 za předpokladů uvedených v části A.2 – Posouzení vlivů na životní prostředí.

c) *V případě, že by v rámci harmonogramu přípravy stavby byla dosažitelná změna koridoru železnice v rámci aktualizace ZÚR a související změna územního plánu a zároveň kdyby bylo požadováno nové posouzení EIA pro všechny varianty, zpracovatel na základě výše uvedeného doporučuje dále rozpracovat variantu V3. V opačném případě je vhodné dále sledovat variantu V1.*

Po zvážení všech známých rizik lze doporučit k dalšímu stupni projektové dokumentace variantu V3. Tato varianta má nejvyšší investiční náklady, na druhou stranu je u této varianty nejmenší riziko neočekávatelného navýšení investičních nákladů v dalších stupních projekční přípravy a jsou u ní potenciálně obhájitelné nejvyšší ekonomické přínosy.“

Z výše uvedeného vyplývá, že v souladu s dříve zpracovanými studiemi je jako nejvhodnější **varianta V3**, která splňuje požadavky ze studie proveditelnosti z roku 2015 a zároveň maximálně snižuje negativní dopad vedení železnice na okolí, neboť je trasa navržena v raženém tunelu pod střešovickým masivem.

7.3.3 Zdůvodnění VPS vymezených Aktualizací č. 4

Předmětem Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je úprava vymezení koridoru veřejně prospěšné stavby v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín. Tento úsek je společně s dalšími úseky vymezen Aktualizací č. 1 ZÚR hl. m. Prahy v kapitole 10: „Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajištění obrany a bezpečnosti státu a vymezení asanačních území nadmístního významu, pro která lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit“ jako veřejně prospěšná stavba Z/505/DZ Modernizace trati Praha – Kladno s odbočkou na letiště.

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy ve své grafické části výroku upravuje vymezení veřejně prospěšné stavby Z/505/DZ Modernizace trati Praha – Kladno s odbočkou na letiště v souladu s nově vymezeným koridorem železniční tratě. Pro potřeby vymezení veřejně prospěšné stavby je v souladu s Aktualizací č. 1 použit název Modernizace trati Praha – Kladno s odbočkou na letiště.

V souladu se stavebním zákonem je v nově vymezené části koridoru Aktualizací č. 4 VPS vymezena plochou.

Kapitola 10 „Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajištění obrany a bezpečnosti státu a vymezení asanačních území nadmístního významu, pro která lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit“ ZÚR hl. m. Prahy ve znění Aktualizace č. 1 se Aktualizací č. 4 ZÚR hl. m. Prahy nemění a zůstává nadále v platnosti v celém rozsahu.

7.4 Zdůvodnění grafické části

Jevy, které jsou Aktualizací č. 4 ZÚR hl. m. Prahy vymezeny, jsou ve výrokové části vyobrazeny barevně dle legendy, ostatní jevy v ZÚR hl. m. Prahy po Aktualizaci č. 1, které zůstávají dále v platnosti, jsou zobrazeny v černobílých odstínech. Tím je jednoznačně určeno, co je předmětem Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy.

Jevy, které jsou ve výkresu zobrazeny mimo území hl. m. Prahy, jsou pouze informativní a slouží pro vysvětlení souvislostí v navazujícím území.

Vybrané jevy mapového podkladu mají ve všech výkresech ZÚR hl. m. Prahy pouze informativní charakter. Vzhledem k tomu, že mezi vybrané jevy mapového podkladu patří i jev „významné železniční tratě“, jejichž část je měněna Aktualizací č. 4 ZÚR hl. m. Prahy, je do grafické části odůvodnění přidán výkres „00 Výkres mapového podkladu“, který zobrazuje upravený mapový podklad dle Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy. Vzhledem k tomu, že mapový podklad je pouze jev informativní, pro větší přehlednost Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy se neaktualizují výkresy, kde by se měnil pouze mapový podklad (tedy jev informativní). Tyto výkresy zůstávají ve verzi Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy nadále v platnosti. Pro konzistentnost Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy byl mapový podklad převzat z platných ZÚR hl. m. Prahy ve znění Aktualizace č. 1, a byl aktualizován pouze o předmět Aktualizace č. 4.

V grafické výrokové části Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy jsou uvedeny pouze výkresy, ve kterých dochází v závazných jevech ke změně oproti ZÚR hl. m. Prahy ve znění Aktualizace č. 1. Jde konkrétně o „2. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu – dopravní infrastruktura – Aktualizace č. 4“ a o „6. Výkres veřejně prospěšných staveb nadmístního významu – Aktualizace č. 4“. Výkres „1. Výkres uspořádání území hl. m. Prahy“ není součástí Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy, neboť v ZÚR hl. m. Prahy po Aktualizaci č. 1 závazné jevy dopravní infrastruktury jsou vyjádřeny ve výkresu č. 2. Pro zachování kontinuity a přehlednosti ZÚR hl. m. Prahy, byla tato struktura použita i pro Aktualizaci č. 4 ZÚR hl. m. Prahy; výkres č. 1 zůstává beze změny, není součástí aktualizace.

Součástí grafické části odůvodnění Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy jsou výkresy „01. Koordinační výkres“, „04 Výkres širších vztahů“ a „00 Výkres mapového podkladu“. Výkres mapového podkladu slouží jako ilustrativní výkres, který zobrazuje, jak vypadají vybrané jevy mapového podkladu po Aktualizaci č. 4 ZÚR hl. m. Prahy, které však mají pouze informativní charakter. Pro lepší přehlednost ZÚR hl. m. Prahy po Aktualizaci č. 4 byla do grafické části odůvodnění doplněna „příloha č. 2: Právní stav před Aktualizací č. 4 – grafická část“ a „příloha č. 3: Právní stav po Aktualizaci č. 4 – grafická část“, které, oproti výkresu č. 2 a výkresu č. 6 ve výrokové části, zobrazují veškeré jevy barevně, není zde tedy odlišen předmět Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy od ostatních jevů.

Pro zajištění konzistentnosti Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy byla pro grafickou část Aktualizace č. 4 přejata terminologie Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy. Koridor železniční tratě, který je vymezen Aktualizací č. 4 ZÚR hl. m. Prahy, je v grafické části výkresu č. 2 a 01 nazván jako

Železniční koridor celoměstského významu pro upřesnění v rámci ÚP a ve výkresu č. 6 a 06 nazván jako Železniční trať.

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy obsahuje tyto výkresy:

Výroková část

2. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu – dopravní infrastruktura –
Aktualizace č. 4 1 : 100 000

6. Výkres veřejně prospěšných staveb nadmístního významu –
Aktualizace č. 4 1 : 100 000

Odůvodnění

01. Koordinační výkres 1 : 50 000

04. Výkres širších vztahů 1 : 500 000

00. Výkres mapového podkladu 1 : 100 000

2. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu – dopravní infrastruktura – stav před
Aktualizací č. 4 ZÚR hl. m. Prahy 1 : 100 000

6. Výkres veřejně prospěšných staveb nadmístního významu – stav před Aktualizací č. 4
ZÚR hl. m. Prahy 1 : 100 000

2. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu – dopravní infrastruktura – stav po
Aktualizaci č. 4 ZÚR hl. m. Prahy – se zpracováním koridoru konvenční železniční
dopravy 1 : 100 000

6. Výkres veřejně prospěšných staveb nadmístního významu – stav po Aktualizaci č. 4
ZÚR hl. m. Prahy – se zpracováním koridoru konvenční železniční dopravy
1 : 100 000

8 Vyhodnocení koordinace využívání území z hlediska širších vztahů v území

Koridor železniční tratě Praha – Kladno je v souladu s celorepublikovou koncepcí dopravy, neboť napojuje největší mezinárodní letiště na síť dálkové železniční dopravy, je v souladu s PÚR ČR v článku (131) L1, kde v úkolech pro územní plánování v bodě b) „řešit napojení letiště na další druhy dopravy (přednostně železniční dopravu)“, což je nepřímým úkolem Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy, neboť jejím předmětem je úprava vymezení koridoru pro trať Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno, dále v článku (192), kde je úkol pro územní plánování „vymezit koridor pro železniční spojení v úsecích Praha-letiště Praha-Ruzyně; Praha – Kladno“.

Vymezený koridor naplňuje i podmínky „nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 z 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU“, kde podle čl. 41: „hlavní letiště uvedená v části 2 přílohy II se s výjimkou případů, kdy tomu brání fyzické překážky, napojí na železniční a silniční dopravní infrastrukturu transevropské dopravní sítě do 31. 12. 2050“.

V rámci koordinace se sousedním Středočeským krajem lze konstatovat, že předmětný koridor železniční tratě, jehož úprava byla předmětem Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy, bezprostředně nenavazuje na hranice Středočeského kraje. Koridor železniční tratě, který byl vymezen Aktualizací č. 1 ZÚR hl. m. Prahy a nebyl změněn Aktualizací č. 4 ZÚR hl. m. Prahy, navazuje na koridor železniční tratě, který je vymezen v ZÚR Středočeského kraje ve znění první aktualizace.

9 Vyhodnocení splnění podmínek vyplývajících z případných vyjádření příslušných orgánů sousedních států a výsledků konzultací s nimi

Hlavní město Praha jako kraj díky své vnitrozemské poloze nemá společné hranice se státy sousedící s Českou republikou. Z tohoto důvodu se sousední státy k pořizované dokumentaci nevyjadřují.

10 Vyhodnocení splnění požadavků a podmínek pro zpracování návrhu Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy

Pořizovatel vycházel z usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy číslo 28/25 ze dne 15. 6. 2017 k Aktualizaci č. 4 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy na základě návrhu oprávněného investora – SŽDC, státní organizace, týkající se dopravní infrastruktury (koridor železnice v úseku Dejvice – Veleslavín), které souhlasí s pořízením Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy.

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy v souladu s tímto usnesením upravuje vymezení koridoru železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín, včetně věcných souvislostí tohoto vymezení. V souladu s § 42 odst. 6 stavebního zákona nebylo provedeno vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území. Na základě porovnání koncepce s uvedenými kritérii přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí vyplývá, že Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy je takovou změnou koncepce, u které není předpoklad takových vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, které by odůvodňovaly nutnost posouzení dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (viz kapitola 4 Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí).

11 Výčet záležitostí týkajících se rozvoje území státu, které nejsou obsaženy v Politice územního rozvoje České republiky

Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy neobsahuje jevy týkající se rozvoje státu, které by nebyly obsaženy v Politice územního rozvoje ČR.

12 Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu

Dle § 1 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu (dále jen ZPF), ZPF tvoří pozemky zemědělsky obhospodařované, tj. orná půda, chmelnice, vinice, zahrady, ovocné sady, louky, pastviny (trvalý travní porost). V řešeném území se z hlediska ZPF nacházejí pouze zahrady, tj. nezastavěné plochy u zastavěných stavebních pozemků v zastavěném území. Zbytek tvoří pak ostatní plochy a zastavěné plochy a nádvoří.

Trasu železnice vedoucí ve vymezeném koridoru Aktualizací č. 4 ZÚR hl. m. Prahy je vzhledem k reliéfu terénu, urbanistické struktuře a limitním návrhovým parametrům železničních tratí nutné navrhnout v tunelu, a proto nedojde k záboru ZPF. Koridor železniční tratě se nachází v zastavěném území, kde se zábory ZPF nevyhodnocují.

13 Rozhodnutí o námitkách

Bude doplněno pořizovatelem na základě výsledků projednání.

14 Vyhodnocení připomínek

Bude doplněno pořizovatelem na základě výsledků projednání.