

Vyhodnocení stanovisek a připomínek k návrhu zásad územního rozvoje SÚ HMP

DATUM: 10. 8. 2021

AZUR č. 6

Místa akce:

Praha 1, k. ú. Hradčany, Praha 6, k. ú. Hradčany, Praha 6, k. ú. Dejvice, Praha 6, k. ú. Střešovice, Praha 6, k. ú. Veleslavín, Praha 6, k. ú. Vokovice, Praha 6, k. ú. Břevnov

Předmět:

AZUR 6 - modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) - Praha-Veleslavín (mimo)

Z:

dle platného stavu ZÚR

Na:

investiční akce modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) - Praha-Veleslavín (mimo) s tunelem v jižní stopě

název org.	shrnutí	ID vyjádření	obsah vyjádření	dohodovací jednání	vyhodnocení
1) Městská část					
2) Dotčené orgány					
15	Agentura ochrany přírody a krajiny ČR				
182	Český báňský úřad				
10	Hasičský záchranný sbor hl. m. Prahy				
9	Hygienická stanice hl. m. Prahy				
14	Městská veterinární správa v Praze Státní veterinární správa				
20	MHMP odbor bezpečnosti – oddělení krizového managementu				
18	MHMP odbor ochrany prostředí	Bez připomínek	2972917	Stanovisko odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy jako dotčeného orgánu dle § 39 odst. 2 a § 42b odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy – zahájení řízení o vydání aktualizace	Pořizovatel bere dané stanovisko na vědomí.

				<p>Z hlediska ochrany přírody a krajiny: Navržená aktualizace Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy č. 6 se dotýká pouze grafické části a řeší změnu trasy koridoru železniční tratě Praha – Kladno v úseku Praha – Dejvice – Praha – Veleslavín. K návrhu aktualizace Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy nemáme z hlediska námi hájených zájmů žádné připomínky</p>	
18	MHMP odbor ochrany prostředí	Jiné	2972918	<p>Z hlediska lesů: OCP MHMP není dotčeným orgánem státní správy lesů, tím je Ministerstvo zemědělství dle § 49 odst. 3 písm. c) zákona č. 289/1995 Sb., o lesích.</p>	Poživatel bere dané stanovisko na vědomí.
18	MHMP odbor ochrany prostředí	Bez připomínek	2972919	<p>Z hlediska ochrany ovzduší: Předmětem návrhu „Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy“ zpracovaného Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy, datovaného 04/2020 upravuje vymezení koridoru železniční tratě Praha – Kladno pouze v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín, neboť v rámci podrobné přípravy modernizace tratě a dílčích projednáních jednotlivých variant bylo v tomto úseku nalezeno vhodnější vedení, které se více přizpůsobuje místním podmínkám. Nově vymezený koridor by měl dle dokumentu umožnit realizaci variant s menším dopadem na okolní prostředí. Dopravními modely byl vyčíslen úbytek aut přes 7400 denně a snížení emisí v Praze 6 o 7,5t oxidu uhličitého, 0,6t oxidů dusíku a 35 kg prachových částic. Z hlediska námi chráněných zájmů nemáme k návrhu připomínky.</p>	Poživatel bere dané stanovisko na vědomí.
18	MHMP odbor ochrany prostředí	Bez připomínek	2972920	<p>Z hlediska nakládání s odpady: Bez připomínek.</p>	Poživatel bere dané stanovisko na vědomí.
18	MHMP odbor ochrany prostředí	Bez připomínek	2972921	<p>Z hlediska ochrany vod: Navržená aktualizace Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy č. 6 se dotýká pouze grafické části a řeší změnu trasy koridoru železniční tratě Praha – Kladno v úseku Praha – Dejvice – Praha – Veleslavín. Nově vymezený koridor vychází z podrobnějšího poznání lokality a umožňuje varianty s menším dopadem na okolí. Ani původní, ani nově navržené řešení se nedotýká tras vodních toků a samotná změna lokální úpravy trasy koridoru se nedotýká zájmů chráněných právními předpisy pro oblast vodního hospodářství. Dopady stavby, která bude z aktualizovaných Zásad územního rozvoje v budoucnu vycházet, budou posouzeny až dle následných projektů stavebních objektů této dopravní stavby. K návrhu aktualizace Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy nemáme žádné připomínky.</p>	Poživatel bere dané stanovisko na vědomí.
17	MHMP odbor památkové péče				
19	MHMP odbor pozemních komunikací a drah				

4	Ministerstvo dopravy ČR	Jiné	2972912	<p>Ministerstvo dopravy je podle § 17 zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, ústředním orgánem a odpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování. § 22 citovaného zákona dále stanovuje, že ministerstva zpracovávají koncepce rozvoje svěřených odvětví. Ministerstvo dopravy jako dotčený orgán podle § 40 odst. 2 písm. g) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, podle § 56 písm. d) zákona č. 266/1994Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, podle § 88 odst. 1 písm. k) a l) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů a podle § 4 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, k návrhu Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy vydává stanovisko podle § 4 odst. 2 písm. b) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, (dále jen „stavební zákon“), obdobně podle § 149 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., ve znění pozdějších předpisů:</p>	Požizovatel bere na vědomí.
4	Ministerstvo dopravy ČR	Souhlas	2972913	<p><i>Z hlediska dopravy na pozemních komunikacích, námi sledovaných dálnic a silnic I. třídy, letecké a vodní dopravy souhlasíme s projednávaným návrhem Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy a požadavky neuplatňujeme, jelikož nejsou dotčeny námi sledované zájmy z uvedených dopravních hledisek.</i></p>	Požizovatel bere dané stanovisko na vědomí.
4	Ministerstvo dopravy ČR	Souhlas	2972914	<p><i>Z hlediska drážní dopravy souhlasíme s projednávaným návrhem Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy a požadavky neuplatňujeme, jelikož úprava vymezení koridoru železniční tratě Praha – Kladno v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín je dle našich požadavků.</i></p>	Požizovatel bere dané stanovisko na vědomí.
2	Ministerstvo kultury ČR	Jiné	2972910	<p><u>Ochrana řešeného území z hlediska zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů – legislativní rámec:</u> Z hlediska památkové ochrany se v rámci řešeného území mohou nacházet:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Ochranné pásmo pražské památkové rezervace, určené Rozhodnutím NV hl. m. Prahy o vyhlášení ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze č.j. kul/5-932/81 ze dne 19. 5. 1981 a jeho doplněk ze dne 9. 7. 1981; vedené v ÚSKP ČR pod číslem rejstř. 3333. ● nemovitě kulturní památky vedené v Ústředním seznamu kulturních památek ČR pod číslem rejstříku. Jejich seznam je k dispozici na webových stránkách Národního památkového ústavu: http://www.pamatkovykatolog.cz/a https://geoportál.npu.cz/web. 	Požizovatel bere dané stanovisko na vědomí. Vznesené připomínky se ale týkají až následných řízení.

				<p>• Řešené území je nutno chápat též jako území s archeologickými nálezy ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů i ve smyslu mezinárodní Úmluvy o ochraně archeologického dědictví Evropy, publikované ve Sbírce mezinárodních smluv pod č. 99/2000.</p>	
2	Ministerstvo kultury ČR	Bez připomínek	2972911	<p>Po posouzení z hledisek státní památkové péče Ministerstvo kultury, jako dotčený orgán zmocněný ustanovením § 26 odst. 2 písm. c) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s ustanovením §42b odst. 4 zákona č.183/2006Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), na základě Vaší zprávy, sděluje k návrhu Aktualizace č. 6 ZÚR hlavního města Prahy následující.</p> <p><i>Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy, vydané opatřením obecné povahy č. 8/2009 dne 17. 12. 2009 usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 32/59 ve znění Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy, vydané opatřením obecné povahy č. 60/2019 dne 21. 3. 2019 usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 5/8 (právní stav k 29. 5. 2019) se Aktualizací č. 6 mění pouze grafická část Výroku, textová část Výroku zůstává beze změn.</i></p> <p>Výrok: Bez zásadních připomínek.</p> <p>Odůvodnění: Z hlediska ochrany kulturních hodnot v řešeném území nemáme k výše posuzovanému návrhu Aktualizaci č. 6 ZÚR HMP zásadní připomínky.</p>	Pořizovatel bere dané stanovisko na vědomí.
16	Ministerstvo obrany - Odbor ochrany územních zájmů a řízení programů nemovité infrastruktury Praha				
172	Ministerstvo obrany - Vojenský lesní úřad				
6	Ministerstvo obrany ČR				
175	Ministerstvo práce a sociálních věcí	Bez připomínek	2972922	<p>Oznámením čj. MHMP 992375/2020 ze dne 29. 6. 2020 jste informovali v souladu s ust. § 37 odst. 5 zákona č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, o možnosti podat vyjádření k oznámení o zahájení řízení o vydání Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy. Ministerstvo vydává dle části čtvrté zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů v souladu se svojí působností následující vyjádření.</p> <p>K tomuto oznámení nemáme připomínky.</p>	Pořizovatel bere dané stanovisko na vědomí.
1	Ministerstvo pro místní rozvoj ČR				
5	Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR	Bez připomínek	2972915	<p>ZÁVAZNÁ ČÁST</p> <p>Ministerstvo průmyslu a obchodu z hlediska</p>	Pořizovatel bere dané stanovisko na vědomí.

působnosti ve věci ochrany a využívání nerostného bohatství na základě § 15 odst. 2 zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a jako ústřední orgán státní správy pro energetiku podle § 16 písmeno g) zákona č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), ve znění pozdějších předpisů, v součinnosti s § 11 odst. 1 písmeno k) zákona č. 406/2000 Sb. (o hospodaření energií), v souladu s § 39 odst. 2 a § 42b odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, vydává k návrhu Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy toto stanovisko:

S návrhem Aktualizace č. 6 ZÚR hlavního města Prahy **souhlasíme bez připomínek**.
ODŮVODNĚNÍ

Oblast ochrany a využití nerostných surovin

Jediným předmětem Aktualizace č. 6 ZÚR hlavního města Prahy je úprava vymezení návrhového koridoru železniční trati Praha - Kladno v úseku Praha-Dejvice - Praha-Veleslavin. Tento koridor vede zcela mimo dobývací prostory, výhradní ložiska nerostů, schválené zdroje vyhrazených nerostů či chráněná ložisková území a jeho úprava tak nebude znamenat žádný zásah do ochrany a využívání nerostného bohatství na území hlavního města Prahy.

Oblast plynárenství a produktovodů

V důsledku Aktualizace č. 6 ZÚR nedojde k zásahu do ochranných a bezpečnostních pásem plynárenských zařízení na území hlavního města Prahy.

Oblast elektroenergetiky

Ochrana energetických zařízení na území hlavního města Prahy nebude v důsledku Aktualizace č. 6 ZÚR hlavního města Prahy nijak omezena.

7 Ministerstvo vnitra ČR Bez připomínek 2972916

Vyjádření k návrhu Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy

k č. j.: MHMP992375/2020 ze dne 29. 6. 2020
Ministerstvo vnitra ČR je dotčeným orgánem ve smyslu § 175 odst. 1 zákona č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“). V souladu s § 39odst. 2, § 42b odst. 4 stavebního zákona Vám sděluji, že z hlediska naší působnosti **neuplatňujeme** k návrhu Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy (vymezení koridoru železniční tratě) **žádné připomínky**. Stanovisko je vydávané za organizační složku Ministerstvo vnitra ČR, IČO:00007064, Nad Štolou 3, Praha 7, PSČ 170 34.

Poživatel bere dané stanovisko na vědomí.

- 122 Ministerstvo zdravotnictví ČR
- 174 Ministerstvo zemědělství
- 3 Ministerstvo životního prostředí ČR
- 12 Obvodní báňský úřad pro území hl. m. Prahy a kraje Středočeského
- 13 Státní energetická inspekce ČR, územní inspektorát pro hl. m. Prahu
- 8 Státní pozemkový úřad - Krajský pozemkový úřad pro hl. m. Prahu
- 11 Státní úřad pro jadernou bezpečnost

3) Vybrané orgány a organizace

162	Česká geologická služba - Geofond ČR	Jiné	2972935	<p>Česká geologická služba (ČGS), zřízená pro výkon státní geologické služby v souladu s ustanovením § 17, odst. 2 zákona č. 62/1988 Sb., o geologických pracích, ve znění pozdějších předpisů, byla oznámením čj. MHMP 992375/2020, resp. sp. zn. S-MHMP 953203/2019, ze dne 29. června 2020 informována o zahájení řízení o vydání Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy.</p> <p>Česká geologická služba konstatuje, že se dle výše uvedených mapových aplikací ČGS se stavem ke dni 7. července 2020 na předmětném území nenalézají výhradní ložiska nerostných surovin, ložiska nevyhrazených nerostů, ani prognózní zdroje, na jejichž ochranu by se vztahovaly platné právní předpisy (zákon č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů; zákon č. 62/1988 Sb., o geologických pracích, ve znění pozdějších předpisů; vyhláška č. 369/2004 Sb. o projektování, provádění a vyhodnocování geologických prací, oznamování rizikových geofaktorů a o postupu při výpočtu zásob výhradních ložisek, ve znění pozdějších předpisů). V zájmovém území také nejsou evidovaná žádná hlavní důlní díla, ani registrovaná poddolovaná území.</p>	Poživatel bere danou připomínku na vědomí.
162	Česká geologická služba - Geofond ČR	Jiné	2972936	<p>Česká geologická služba upozorňuje na blízkost dvou poměrně významných sesuvných území - potenciální sesuv č. 784 a pohřbený blokový sesuv č. 1980, které jsou uvedené v evidenci svahových nestabilit ČGS (https://mapy.geology.cz/svahove_nestability/), a jsou situované bezprostředně jižně od plánovaných úprav vedení trasy. Předmětnou úpravou se jim koridor ještě více přiblíží: při podrobném</p>	Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Připomínka se však týká až následných řízení.

				průzkumu, při technické realizaci prací i při projektování tunelů a jejich běžného provozu je na existenci těchto sesuvných území třeba brát zřetel a navrhnout a realizovat potřebná sanační	
162	Česká geologická služba - Geofond ČR	Bez připomínek	2972937	Z hlediska ochrany významných geologických lokalit ani dalších geologických fenoménů nemá Česká geologická služba žádné připomínky . Aktualizace č. 6 ZÚR HMP neovlivní zvláště chráněná území: daný koridor je navržen v blízkosti přírodní památky Střešovické skály, tunely pro příslušnou železniční trať by však měly být vedeny v dostatečné hloubce pod nimi. Předmětnou úpravou trasy se koridor ještě více vzdálí od této významné PP.	Poživatel bere na vědomí.
162	Česká geologická služba - Geofond ČR	Bez připomínek	2972938	Česká geologická služba sděluje Magistrátu hlavního města Prahy, že neuplatňuje k zahájení řízení o vydání Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy další připomínky .	Poživatel bere na vědomí.
131	Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. Bez připomínek		2972930	<u>Vyjádření k zahájení řízení o vydání Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy</u> V rámci řízení o vydání Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy nemáme námítky ani připomínky .	Poživatel bere na vědomí.
133	Národní památkový ústav, generální ředitelství	Jiné	2972931	Písemné vyjádření odborné organizace státní památkové péče podle § 32 písm. f zákona č.20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Ochrana řešeného území z hlediska zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů – legislativní rámec: <u>Z hlediska památkové ochrany se v rámci řešeného území mohou nacházet:</u> ● Ochranné pásmo pražské památkové rezervace , určené Rozhodnutím NV hl. m. Prahy o vyhlášení ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze č.j. kul/5-932/81 ze dne 19. 5. 1981 a jeho doplněk ze dne 9. 7. 1981; vedené v ÚSKP ČR pod číslem rejstř. 3333. ● nemovitě kulturní památky vedené v Ústředním seznamu kulturních památek ČR pod číslem rejstříku. Jejich seznam je k dispozici na webových stránkách Národního památkového ústavu: http://www.pamatkovykatolog.cz/ a https://geoportal.npu.cz/web . ● Rešené území je nutno chápat též jako území s archeologickými nálezy ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů i ve smyslu mezinárodní Úmluvy o ochraně archeologického dědictví Evropy, publikované ve Sbírce mezinárodních smluv pod č. 99/2000.	Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Připomínka se však týká až následných řízení.

133	Národní památkový ústav, generální ředitelství	Bez připomínek	2972932	Národní památkový ústav, generální ředitelství doporučuje Ministerstvu kultury neuplatňovat k Aktualizaci č. 6 ZÚR HMP žádné zásadní připomínky. Výrok NPÚ: Z hlediska ochrany kulturních hodnot v řešeném území nemáme k výše posuzovanému návrhu Aktualizaci č. 6 ZÚR HMP zásadní připomínky . Odůvodnění NPÚ: Předmětem Aktualizace č. 6 ZÚR HMP je zpřesnění železničního koridoru celoměstského významu v rámci ÚP.	Poživatel bere na vědomí
149	Pražská plynárenská Distribuce, a.s., člen koncernu Pražská plynárenská, a.s..	Jiné	2972933	Projednávaná Aktualizace č. 6 ZÚR HMP, která byla pořízena na návrh oprávněného investora - Správy železnic, s. o., se týká úpravy vymezení koridoru pro modernizaci železniční tratě Praha - Kladno, včetně nové odbočky pro připojení Letiště Václava Havla Praha (železniční koridor celoměstského významu pro upřesnění v rámci územního plánu), konkrétně v úseku Praha - Dejvice - Praha - Veleslavin (na území MČ Praha 6, zasahuje do katastrálních území Dejvice, Hradčany, Střešovice, Břevnov, Veleslavin a Vokovice). Z podrobnějšího projednávání trasy koridoru vymezeného předešlou Aktualizací č. 4 ZÚR HMP vzešel požadavek na další dílčí úpravu z důvodu zmírnění možného negativního dopadu liniové stavby v území a minimalizace zásahů do urbanistické struktury. Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy tak upravuje rozsah vymezení koridoru, který byl již předmětem Aktualizace č. 4 ZÚR HMP s tím, že v úseku Praha-Dejvice - Praha-Veleslavin byl upraven koridor železniční tratě, který umožňoval realizaci raženého tunelu pod zástavbou.	Poživatel bere na vědomí.
149	Pražská plynárenská Distribuce, a.s., člen koncernu Pražská plynárenská, a.s..	Jiné	2972934	Ve vymezeném návrhu upravovaného koridoru železniční trati v úseku Praha-Dejvice - Praha-Veleslavin se nacházejí liniová i technologická plynárenská zařízení distribuční soustavy provozované naší společností Pražská plynárenská Distribuce, a.s., člen koncernu Pražská plynárenská, a.s., včetně systému jejich protikorozní ochrany a souvisejících objektů, která požadujeme obecně plně respektovat dle ustanovení zákona č. 458/2000 Sb., v platném znění (Energetický zákon), zvl. § 68, 69 (s upřesněním dle § 98 (přechodná ustanovení), odst. 3 a dle zákona č. 131/2015 Sb., v platném znění, čl. II (přechodná ustanovení), odst. 1) o ochranných a bezpečnostních pásmech, a příslušných technických předpisů (zvl. ČSN 73 6005, ČSN EN 12007(1-5), 12279, 12186, 1594 (386410) a technických pravidel G 702 01, 702 04, 905 01, 605 02, 920 25, 920 26). U případných vyvolaných přeložek plynárenských zařízení požadujeme postupovat ve smyslu § 70	Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Připomínka se však týká až následných řízení.

Energetického zákona s podmínkou předchozího projednání a uzavření „Smlouvy o zajištění provedení přeložky plynárenského zařízení“ s odborem správy distribuční soustavy naší společnosti. Zařízení plynárenské distribuční soustavy jsou dle ustanovení § 2, odst. 2, písmeno b), bod 1. Energetického zákona zřizována a provozována ve veřejném zájmu. Aktuální podklady o uložení a charakteru zařízení námi provozované distribuční soustavy lze získat na provozu technické dokumentace naší společnosti na adrese U Plynárny 500, Praha 4 - Michle, budova č. 19, 2. patro (návštěvní dny pondělí a středa 7:30 - 12:00 a 13:00 - 15:00 hodin). K tomuto účelu je rovněž možné využít naší společností aktivovaný systém ePortál - pro přístup a bližší informace viz <https://e-portal.ppdistribuce.cz/>. U plynárenských zařízení budovaných od roku 1997 včetně vydává naše společnost Pražská plynárenská Distribuce, a.s., člen koncernu Pražská plynárenská, a.s., zákresy včetně geodetického zaměření dle S - JTSK (ve třídě přesnosti 3).

4) Ostatní podněty

30	MČ Praha 10, starosta	Jiné	2972925	<p>Vážený pane řediteli, v návaznosti na Váš dopis ze dne 29. 6. 2020 ve věci oznámení o zahájení řízení o vydání Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy (dále jen „Aktualizací č. 6 ZÚR HMP“), Vám sdělujeme následující. Pořízení Aktualizace č. 6 ZÚR HMP odsouhlasilo Zastupitelstvo hlavního města Prahy usnesením č. 12/20 dne 12. 12. 2019 zkráceným postupem na základě návrhu oprávněného investora - SŽDC (nyní SŽ), státní organizace. Předmětem Aktualizace č. 6 ZÚR HMP je změna koridoru železnice v úseku Dejvice - Veleslavín, konkrétně na území městských částí Praha 6 a Praha 1. Veřejné projednání se bude konat dne 31. 7. 2020 na Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy prostřednictvím on-line streamované videokonference. Platné znění ZÚR HMP ve znění všech vydaných aktualizací - účinné od 29. 5. 2019, vydané opatřením obecné povahy č. 60/2019 ve své textové části definuje následující:</p> <p><i>„5.2.7 Kombinovaná a nákladní doprava Vymezení: Lokality na území hl. m. Prahy s vazbou na tratě a stanice železničního uzlu Praha. Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:</i></p> <p><i>a) vhodná lokalizace nákladních terminálů ve vazbě na železnici a kapacitní komunikace města, b) před realizací terminálu city-logistiky stanovit koncepci systému city-logistiky, Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:</i></p>	<p>Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Ta se však netýká projednávané Aktualizace č. 6 ZÚR HMP. Jak je v úvodu připomínky řečeno, "Aktualizace č. 6 ZÚR HMP je změna koridoru železnice v úseku Dejvice - Veleslavín, konkrétně na území městských částí Praha 6 a Praha 1." Netýká se tedy změny textové části v kapitole č. 5, části 5.2.7.. Změnu této části je možné připomínkovat u aktualizace, která bude zpracována na základě zprávy o uplatňování ZÚR, nebo u aktualizace, která se bude tomuto tématu speciálně věnovat.</p>
----	-----------------------	------	---------	---	--

a) prověřit možnosti lokalizace terminálů city-logistiky na území Prahy,
b) vymezit terminály city-logistiky na Smíchově a v Malešicích,
c) vymezit terminály kombinované dopravy a nákladní železniční dopravy,
d) zachovat zavlečkování produkčních území a prověřit možné rozšíření sítě železničních vleček.“

Vzhledem k výše uvedené citaci upozorňujeme, že MČ Praha 10 dlouhodobě nesouhlasí se záměrem na realizaci stavby „Terminál Malešice“ a dlouhodobě vnímá dotčené území Malešicko - Strašnické průmyslové zóny jako transformační území. Svá rozhodování směřuje tak, aby mohlo dojít v horizontu následujících desetiletí k postupné transformaci z průmyslového využití na novou městskou čtvrť, tedy urbanizovaný prostor městského či velkoměstského charakteru. Zmiňovaný záměr je mimo jiné zakotven v platném Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy i v návrhu Metropolitního plánu. MČ Praha 10 ve spolupráci s MČ Praha 14 v minulosti zabránila změně platného Územního plánu hl. m. Prahy. Zmíněná změna se týkala dalšího rozšíření funkční plochy, která by umožňovala výstavbu kontejnerového terminálu nebo obdobného zařízení na větším území. Ohledně posuzovaného záměru došlo ze strany MČ v roce 2018 k aktivnímu připomínkování návrhu Metropolitního plánu ve společném jednání. V únoru letošního roku zpracovatel posudku vlivu provedení záměru „Terminál Malšice“ na životní prostředí navrhl Odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále „OCP MHMP“) vydat nesouhlasné závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí. Dne 27. 2. 2020 obdržel OCP MHMP dopis společnosti SUDOP PRAHA a.s. z téhož dne, v němž jako oprávněný zástupce oznamovatele žádá o ukončení posuzování před vydáním závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí. Dle MČ není přípustné, aby po ukončení překladových činností v rámci Nákladového nádraží Žižkov došlo k opětovnému přesunutí provozu tohoto charakteru na území hl. m. Prahy. Činnosti těchto provozů jsou jednoznačně nežádoucí. Znamenají negativní zatížení dotčených lokalit i navazujících čtvrtí, omezení rozvoje do budoucnosti, čerpání dopravní kapacity přilehlých tratí, generují značné množství hluku a zatížení silniční dopravou. Zájmem MČ je ochrana zdejších obyvatel a celková snaha o udržitelné životní prostředí a rozvoj. Zanecháním citovaného úkolu „vymezit terminály city-logistiky na Smíchově a v Malešicích“ v textové části ZÚR HMP vede k udržení tendencí zakotvení terminálu na území Malešic v navazujících stupních územně

plánovacích dokumentací, což narušuje veškeré kroky učiněné MČ v boji proti realizaci předmětného překladiště a do budoucna by tato skutečnost mohla vést k oživení tendencí realizace záměru.

303	MHMPP08OF55Y	Jiné	2973079	<p>Jako majitel pozemků a nemovitostí dle výše uvedeného LV 1989, k. ú. Břevnov dotčených územní změnou zahájeného řízení o pořízení Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy podává v takto zahájeném řízení tyto připomínky:</p> <p>1. V úvodu Odůvodnění zásad územního rozvoje hl. m. Prahy aktualizace č. 6 na str. 6 se uvádí, že z Evropského pohledu může být tato trať významnou a je uvedena v mnoha závazných dokumentech. Koncepte trati tak, jak je dnes prosazována, bohužel kvůli Negrelliho viaduktu a jeho malé propustnosti umožňuje průjezd 4 vlakových souprav ze 6. Zbylé dvě budou vždy končit ve stanici Veleslavín.</p>	<p>Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Připomínka se však netýká tohoto řízení. Zásady územního rozvoje pouze vymezují plochy a koridory nadmístního významu pro veřejně prospěšné stavby. Vlastní koncepce řešení dopravy není součástí Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy. Tato koncepce zůstává neměnná, Aktualizace č. 6 pouze upravuje část vymezení koridoru, z důvodu nalezení vhodnější trasy v území, nemění ale koncepci obsluhy ani Letiště Václava Havla Praha ani Kladna.</p>
303	MHMPP08OF55Y	Jiné	2973080	<p>2. V Odůvodnění zásad územního rozvoje hl. m. Prahy aktualizace č. 6 na str. 7 se v odst. 5 uvádí, že vedení nového koridoru je v geologicky příznivějších podmínkách. Dovolím si citovat z Geologického průzkumu Modernizace trati Praha - Výstaviště/mimo/ - Praha - Veleslavín /mimo/ ze srpna 2019 zhotovitel SUDOP, zadavatel SŽ následující geotechnika - tunel ražený - varianta Jih, odst. 8.8, str. 59. „ Ražba tunelu ovlivňuje okolní horninový masiv, mění jeho původní napjatost a vyvolává jeho deformace. Děj se částečně přenáší na povrchovou zástavbu, inženýrské sítě a další stavby. “ Proto považuji za nejlepší variantu STŘED, která má nejvíce zastavěné území a vede v co největší míře pod obecními pozemky.</p>	<p>Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Aktualizace zásad územního rozvoje pouze rozšiřuje koridor pro možné vedení, konkrétní vedení trati je věcí následných řízení. Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy umožňuje vedení tratě i ve variantě STŘED. Cílem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je vymezit takový koridor, který umožnuje nalézt optimální variantu vedení železniční tratě. Jako doplňující informaci zároveň uvádíme, že Česká geologická služba zpracovala v listopadu 2020 koncepční 3D geologický model, na jehož základech provedla zhodnocení navržených variant nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín. Zpráva zahrnuje odborné posouzení čtyř aktuálně navržených variant nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín ve vztahu ke geologické stavbě zájmového území. Jedná se o tunelové varianty s označením HLOUBENÁ (v původní trase), ražená SEVER, ražená STŘED a ražená JIH. Jako součást odborného posouzení byl sestaven 3D koncepční geologický model znázorňující geologickou stavbu zájmového území. Na jeho základě jsou vyhodnoceny inženýrskogeologické a hydrogeologické poměry všech navržených variant a doporučena optimální varianta včetně odborného geologického zdůvodnění její vhodnosti.</p>
303	MHMPP08OF55Y	Souhlas	2973081	<p>3. Na str. 8 Odůvodnění zásad územního rozvoje hl. m. Prahy aktualizace č. 6 zcela souhlasím s rozšířením vymezeného koridoru a vymezením nejvhodnější varianty v území.</p>	<p>Poživatel bere danou připomínku na vědomí.</p>

303	MHMPP08OF55Y	Jiné	2973082	<p>4. Na str. 10, odst. 2 Odůvodnění zásad územního rozvoje hl. m. Prahy aktualizace č. 6 je dále uvedeno, že je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli vhodná řešení. Proti výstavbě varianty JIH byla místními sepsána petice s více než 400 podpisy a předána i Magistrátu hl. m. Prahy. Mou podporu má varianta STŘED, vedení trati pod ul. Střešovická a Na Petřinách a následně pod nezastavěnými magistrátními pozemky, kde je nejméně konfliktní a z geologického hlediska zcela bezpečná.</p>	<p>Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Aktualizace zásad územního rozvoje pouze rozšiřuje koridor pro možné vedení, konkrétní vedení trati je věcí následných řízení. Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy umožňuje vedení tratě i ve variantě STŘED.</p>
303	MHMPP08OF55Y	Jiné	2973083	<p>5. Na str. 13 Odůvodnění zásad územního rozvoje hl. m. Prahy aktualizace č. 6 se uvádí, že vzhledem k zájmům minimalizace zásahů do urbanistické struktury je snaha navrhnout vedení tunelů v lepších geologických podmínkách. To však není prokázáno, podloží je v této oblasti srovnatelné. V materiálu Geologický průzkum modernizace trati Praha - Výstaviště /mimo/ - Praha - Veleslavin /mimo/ ze srpna 2019 zhotovitel SUDOP, zadavatel SŽ se v kapitole 8.8, str. 59 geotechnika-tunel ražený - je uvedeno: „Geologické poměry v trase obou ražených /myšleno levý a pravý varianty Jih/ tunelů považujeme za složité Ve smyslu CSN 197/1 Je nutno zařadit ražená díla do 3. geotechnické kategorie, do které náleží objekty s náročnou konstrukcí ve složitých geologických podmínkách a s uvážením geotechnických rizik stavby“.</p>	<p>Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Aktualizace zásad územního rozvoje pouze rozšiřuje koridor pro možné vedení, konkrétní vedení trati je věcí následných řízení. Cílem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je vymezit takový koridor, který umožňuje nalézt optimální variantu vedení železniční tratě. Účelem dalšího prověření variant je najít optimální variantu z hlediska všech veřejných zájmů. Toto však není účelem předmětné aktualizace, která umožňuje šířkou vymezeného koridoru tyto varianty v následných řízeních porovnat. Jako doplňující informaci zároveň uvádíme, že Česká geologická služba zpracovala v listopadu 2020 koncepční 3D geologický model, na jehož základech provedla zhodnocení navržených variant nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veleslavin. Zpráva zahrnuje odborné posouzení čtyř aktuálně navržených variant nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veleslavin ve vztahu ke geologické stavbě zájmového území. Jedná se o tunelové varianty s označením HLOUBENÁ (v původní trase), ražená SEVER, ražená STŘED a ražená JIH. Jako součást odborného posouzení byl sestaven 3D koncepční geologický model znázorňující geologickou stavbu zájmového území. Na jeho základě jsou vyhodnoceny inženýrsko-geologické a hydrogeologické poměry všech navržených variant a doporučena optimální varianta včetně odborného geologického zdůvodnění její vhodnosti.</p>
303	MHMPP08OF55Y	Jiné	2973084	<p>6. Na str. 22 ve výsledcích hodnocení vlivů na životní prostředí je uvedeno, že se předpokládá snížení potenciálních negativních vlivů na zástavbu v nadloží tunelu, resp. snížení počtu obyvatel ovlivněných akustickou zátěží a vibracemi. Je však nutno k uvedenému zmínit, že oblast kolem komunikací Na Baterích do této doby uvedené problémy neměla, vynecháme-li výdech z tunelu Blanka. Výstavba tunelů přenáší výše zmiňovanou akustickou zátěž a vibrace do dané oblasti Střešovic a Břevnova.</p>	<p>Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Připomínka se týká následných řízení. Z hlediska zákona o posuzování vlivů na životní prostředí nelze náležitá posouzení dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví provést na úrovni územně plánovací dokumentace, resp. zásad územního rozvoje, neboť je to mimo jeho rozlišovací schopnost. Toto řeší proces posuzování vlivů záměru na životní prostředí (tzv. proces EIA) a další odborné posudky. Zatímco proces SEA je nástrojem pro zohlednění environmentálních otázek na úrovni koncepční (tedy více obecné – v rovině plánů a programů, resp. územně plánovací dokumentace), proces EIA již pracuje s konkrétním projektem přesně definovaného záměru a jeho technickým řešením předkládaným ke schválení v rámci správních řízení.</p>

303	MHMP08OF55Y	Jiné	2973085	<p>7. Na str. 25 odst. 1, odst. 2 a odst. 3 se uvádí, že jedním z důvodů změny vymezení koridoru je limitující prvek na činnost Fyzikálního ústavu. Měření považují za účelové s cílem posunout trasu z oblasti Ořechovky. Zcela opomíjeno je naopak stanovisko UVN ze dne 1. března 2020, kde bylo závěrem sděleno, že „UVN souhlasí pouze s výstavbou tunelové trasy tzv. Jižní varianta, modifikace, v současné době známá jako středová trasa“ Odmítá v něm výstavbu pod svým územím a objekty. Toto stanovisko opomněla SZ zcela účelově sdělit, neboť vylučuje variantu JIH, která vede při vstupu do areálu UVN jeho středem.</p>	<p>Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Aktualizace zásad územního rozvoje pouze rozšiřuje koridor pro možné vedení, konkrétní vedení tratí je věcí následných řízení. Vymezený koridor železniční tratě umožňuje realizaci tunelu ve variantě STŘED.</p>
301	MHMPXPEGE657	Nesouhlas	2972944	<p>Královská kanonie premonstrátů na Strahově, se sídlem Strahovské nádvoří 1/132, 118 00 Praha 1, IČ: 00415090, po seznámení se s obsahem veřejné vyhlášky o zahájení řízení o vydání Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy sděluje v souladu s § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, ve znění pozdějších předpisů, sděluje následující námitky: Královská kanonie premonstrátů na Strahově jako vlastník</p> <ul style="list-style-type: none"> - pozemku pare. č. 1, jehož součástí je budova bez č. p./č. e. (kostel sv. Norberta); - pozemku pare. č. 424/1, jehož součástí je budova č. p. 2 (fara); pozemku pare. č. 39, jehož součástí je budova č. p. 130 (škola); <p>to vše v k. ú. Střešovice, nesouhlasí s tím, aby zamýšlený koridor ZÚH hl. m. Prahy vedl pod všemi výše uvedenými budovami nebo v jejich bezprostřední blízkosti. Důvodem je obava z narušení statiky všech výše uvedených budov v souvislosti s budováním a provozem koridoru železniční tratě v dotčeném úseku Praha-Dejvice - Praha-Veleslavín.</p>	<p>Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Připomínka nemůže být považována za námitku, protože v §42b odst. 4 v souvislosti s § 39 odst. 2 mohou námitku podávat pouze dotčené obce, oprávněný investor nebo zástupce veřejnosti. Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy upravuje vymezení koridoru železniční tratě Praha – Kladno v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín, neboť v rámci podrobné přípravy modernizace tratě a dílčích projednání jednotlivých variant bylo v tomto úseku nalezeno vhodnější vedení, které se více přizpůsobuje místním podmínkám. Nově vymezený koridor vychází z podrobnějšího poznání lokality a umožňuje varianty s menším dopadem na okolí. S tím souvisí § 36 odst. 1, který říká, že "Zásady územního rozvoje stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezení plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití." Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy lokálně upravuje vymezení koridoru železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno a umožňuje rozšířením koridoru větší možnosti hledání vedení tratě v geologicky příznivějších podmínkách oproti původnímu úzeji vymezenému koridoru. Z popsaného výše vyplývá, že samotný koridor je vymezen pro hledání možnosti vedení trasy a neznamená samotnou změnu vedení trasy. Vedení trasy bude řešeno až v následných řízeních. Z hlediska zákona o posuzování vlivů na životní prostředí nelze náležitá posouzení dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví provést na úrovni územně plánovací dokumentace, resp. zásad územního rozvoje, neboť je to mimo jeho rozlišovací schopnost. Toto řeší proces posuzování vlivů záměru na životní prostředí (tzv. proces EIA) a další odborné posudky. Zatímco proces SEA je nástrojem pro zohlednění environmentálních otázek na úrovni koncepční (tedy více obecné – v rovině plánů a programů, resp. územně plánovací dokumentace), proces EIA již pracuje</p>

302	MHMPXPEGGU33	Jiné	2973090	<p>Spolek za ochranu Střešovic a Břevnova, jako řádný účastník zahájeného řízení o pořízení Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy podává v takto zahájeném řízení tyto námitky:</p> <p>1. V úvodu Odůvodnění zásad územního rozvoje hl. m. Prahy aktualizace č. 6 na str. 6 se uvádí, že z Evropského pohledu může být tato trať významnou a je uvedena v mnoha závazných dokumentech. Koncepce trati tak, jak je dnes prosazována, bohužel kvůli Negrelliho viaduktu a jeho malé propustnosti umožňuje průjezd 4 vlakových souprav ze 6. Zbylé dvě budou vždy končit ve stanici Veveslavín.</p>	<p>s konkrétním projektem přesně definovaného záměru a jeho technickým řešením předkládaným ke schválení v rámci správních řízení.</p> <p>Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Připomínka nemůže být považována za námitku, jelikož dle zákona č. 183/2006 (stavební zákon), § 39 odst. 2 mohou námitku podat pouze dotčené obce, oprávněný investor nebo zástupce veřejnosti. Připomínka se však netýká tohoto řízení. Zásady územního rozvoje pouze vymezují plochy a koridory nadmístního významu pro veřejně prospěšné stavby. Vlastní koncepce řešení dopravy není součástí Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy. Tato koncepce zůstává neměnná, Aktualizace č. 6 pouze upravuje část vymezení koridoru, z důvodu nalezení vhodnější trasy v území, nemění ale koncepci obsluhy ani Letiště Václava Havla Praha ani Kladna.</p>
302	MHMPXPEGGU33	Jiné	2973091	<p>2. V Odůvodnění zásad územního rozvoje hl. m. Prahy aktualizace č. 6 na str. 7 se v odst. 5 uvádí, že vedení nového koridoru je v geologicky příznivějších podmínkách. Dovolíme si citovat z Geologického průzkumu Modernizace trati Praha - Výstaviště/mimo/ - Praha - Veveslavín /mimo/ ze srpna 2019 zhotovitel SUDOP, zadavatel SŽ následující geotechnika - tunel ražený - varianta Jih, odst. 8.8, str. 59. „ Ražba tunelu ovlivňuje okolní horninový masiv, mění jeho původní napjatost a vyvolává jeho deformace. Děj se částečně přenáší na povrchovou zástavbu, inženýrské sítě a další stavby. “ Proto považujeme za nejlepší variantu STŘED, která míjí nejvíce zastavěné území a vede v co největší míře pod obecními pozemky.</p>	<p>Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Aktualizace zásad územního rozvoje pouze rozšiřuje koridor pro možné vedení, konkrétní vedení trati je věcí následných řízení. Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy umožňuje vedení tratě i ve variantě STŘED. Cílem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je vymezit takový koridor, který umožňuje nalézt optimální variantu vedení železniční tratě. Jako doplňující informaci zároveň uvádíme, že Česká geologická služba zpracovala v listopadu 2020 koncepční 3D geologický model, na jehož základech provedla zhodnocení navržených variant nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veveslavín. Zpráva zahrnuje odborné posouzení čtyř aktuálně navržených variant nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veveslavín ve vztahu ke geologické stavbě zájmového území. Jedná se o tunelové varianty s označením HLOUBENÁ (v původní trase), ražená SEVER, ražená STŘED a ražená JIH. Jako součást odborného posouzení byl sestaven 3D koncepční geologický model znázorňující geologickou stavbu zájmového území. Na jeho základě jsou vyhodnoceny inženýrskogeologické a hydrogeologické poměry všech navržených variant a doporučena optimální varianta včetně odborného geologického zdůvodnění její vhodnosti.</p>
302	MHMPXPEGGU33	Souhlas	2973092	<p>3. Na str. 8 Odůvodnění zásad územního rozvoje hl. m. Prahy aktualizace č. 6 zcela souhlasíme s rozšířením vymezeného koridoru a vymezením nejvhodnější varianty v území.</p>	<p>Poživatel bere danou připomínku na vědomí.</p>
302	MHMPXPEGGU33	Jiné	2973093	<p>4. Na str. 10, odst. 2 Odůvodnění zásad územního rozvoje hl. m. Prahy aktualizace č. 6 je dále uvedeno, že je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli vhodná řešení. Proti výstavbě varianty JIH byla místními sepsána petice s více než 400 podpisy a předána i Magistrátu hl. m. Prahy.</p>	<p>Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Aktualizace zásad územního rozvoje pouze rozšiřuje koridor pro možné vedení, konkrétní vedení trati je věcí následných řízení. Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy umožňuje vedení tratě i ve variantě STŘED.</p>

				Podporu spolku má varianta STŘED, vedení trati pod ul. Střešovická a Na Petřínách a následně pod nezastavěnými magistrátními pozemky, kde je nejméně konfliktní a z geologického hlediska zcela bezpečná.	
302	MHMPXPEGGU33	Jiné	2973094	5. Na str. 13 Odůvodnění zásad územního rozvoje hl. m. Prahy aktualizace č. 6 se uvádí, že vzhledem k zájmům minimalizace zásahů do urbanistické struktury je snaha navrhnout vedení tunelů v lepších geologických podmínkách. To však není prokázáno, podloží je v této oblasti srovnatelné. V materiálu Geologický průzkum modernizace trati Praha - Výstaviště /mimo/ - Praha - Veveslavín /mimo/ ze srpna 2019 zhotovitel SUDOP, zadavatel SZ se v kapitole 8.8, str. 59 geotechnika-tunel ražený - je uvedeno: „Geologické poměry v trase obou ražených /myšleno levý a pravý varianty Jih/ tunelů považujeme za složité Ve smyslu CSN 197/1 Je nutno zařadit ražená díla do 3. geotechnické kategorie, do které náleží objekty s náročnou konstrukcí ve složitých geologických podmínkách a s uvážením geotechnických rizik stavby“.	Požizovatel bere danou připomínku na vědomí. Aktualizace zásad územního rozvoje pouze rozšiřuje koridor pro možné vedení, konkrétní vedení trati je věcí následných řízení. Cílem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je vymezit takový koridor, který umožňuje nalézt optimální variantu vedení železniční tratě. Účelem dalšího prověření variant je najít optimální variantu z hlediska všech veřejných zájmů. Toto však není účelem předmětné aktualizace, která umožňuje šířkou vymezeného koridoru tyto varianty v následných řízeních porovnat. Jako doplňující informaci zároveň uvádíme, že Česká geologická služba zpracovala v listopadu 2020 koncepční 3D geologický model, na jehož základech provedla zhodnocení navržených variant nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín. Zpráva zahrnuje odborné posouzení čtyř aktuálně navržených variant nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín ve vztahu ke geologické stavbě zájmového území. Jedná se o tunelové varianty s označením HLOUBENÁ (v původní trase), ražená SEVER, ražená STŘED a ražená JIH. Jako součást odborného posouzení byl sestaven 3D koncepční geologický model znázorňující geologickou stavbu zájmového území. Na jeho základě jsou vyhodnoceny inženýrskogeologické a hydrogeologické poměry všech navržených variant a doporučena optimální varianta včetně odborného geologického zdůvodnění její vhodnosti.
302	MHMPXPEGGU33	Jiné	2973095	6. Na str. 22 ve výsledcích hodnocení vlivů na životní prostředí je uvedeno, že se předpokládá snížení potenciálních negativních vlivů na zástavbu v nadloží tunelu, resp. snížení počtu obyvatel ovlivněných akustickou zátěží a vibracemi. Je však nutno k uvedenému zmínit, že oblast kolem komunikací Na Baterkách do této doby uvedené problémy neměla, vynecháme-li výdech z tunelu Blanka. Výstavba tunelů přenáší výše zmiňovanou akustickou zátěž a vibrace do dané oblasti Střešovic a Břevnova.	Požizovatel bere danou připomínku na vědomí. Připomínka se týká následných řízení. Z hlediska zákona o posuzování vlivů na životní prostředí nelze náležitá posouzení dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví provést na úrovni územně plánovací dokumentace, resp. zásad územního rozvoje, neboť je to mimo jeho rozlišovací schopnost. Toto řeší proces posuzování vlivů záměru na životní prostředí (tzv. proces EIA) a další odborné posudky. Zatímco proces SEA je nástrojem pro zohlednění environmentálních otázek na úrovni koncepční (tedy více obecné – v rovině plánů a programů, resp. územně plánovací dokumentace), proces EIA již pracuje s konkrétním projektem přesně definovaného záměru a jeho technickým řešením předkládaným ke schválení v rámci správních řízení.
302	MHMPXPEGGU33	Jiné	2973096	7. Na str. 25 odst. 1, odst. 2 a odst. 3 se uvádí, že jedním z důvodů změny vymezení koridoru je limitující prvek na činnost Fyzikálního ústavu. Měření považujeme za účelové s cílem posunout trasu z oblasti Ořechovky. Zcela opomíjeno je naopak stanovisko UVN ze dne 1. března 2020,	Požizovatel bere danou připomínku na vědomí. Aktualizace zásad územního rozvoje pouze rozšiřuje koridor pro možné vedení, konkrétní vedení trati je věcí následných řízení. Vymezený koridor železniční tratě umožňuje realizaci tunelu ve variantě STŘED.

				kde bylo závěrem sděleno, že „UVN souhlasí pouze s výstavbou tunelové trasy tzv. Jižní varianta, modifikace, v současné době známá jako středová trasa" Odmítá v něm výstavbu pod svým územím a objekty. Toto stanovisko opomněla SZ zcela účelově sdělit, neboť vylučuje variantu JIH, která vede při vstupu do areálu UVN jeho středem.	
302	MHMPXPEGH2SP	Jiné	2973090	Spolek za ochranu Střešovic a Břevnova, jako řádný účastník zahájeného řízení o pořízení Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy podává v takto zahájeném řízení tyto námitky: 1. V úvodu Odůvodnění zásad územního rozvoje hl. m. Prahy aktualizace č. 6 na str. 6 se uvádí, že z Evropského pohledu může být tato trať významnou a je uvedena v mnoha závazných dokumentech. Koncepce trati tak, jak je dnes prosazována, bohužel kvůli Negrelliho viaduktu a jeho malé propustnosti umožňuje průjezd 4 vlakových souprav ze 6. Zbylé dvě budou vždy končit ve stanici Veleslavín.	Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Připomínka nemůže být považována za námitku, jelikož dle zákona č. 183/2006 (stavební zákon), § 39 odst. 2 mohou námitku podat pouze dotčené obce, oprávněný investor nebo zástupce veřejnosti. Připomínka se však netýká tohoto řízení. Zásady územního rozvoje pouze vymezují plochy a koridory nadmístního významu pro veřejně prospěšné stavby. Vlastní koncepce řešení dopravy není součástí Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy. Tato koncepce zůstává neměnná, Aktualizace č. 6 pouze upravuje část vymezení koridoru, z důvodu nalezení vhodnější trasy v území, nemění ale koncepci obsluhy ani Letiště Václava Havla Praha ani Kladna.
302	MHMPXPEGH2SP	Jiné	2973091	2. V Odůvodnění zásad územního rozvoje hl. m. Prahy aktualizace č. 6 na str. 7 se v odst. 5 uvádí, že vedení nového koridoru je v geologicky příznivějších podmínkách. Dovolíme si citovat z Geologického průzkumu Modernizace trati Praha - Výstaviště/mimo/ - Praha - Veleslavín /mimo/ ze srpna 2019 zhotovitel SUDOP, zadavatel SŽ následující geotechnika - tunel ražený - varianta Jih, odst. 8.8, str. 59. „ Ražba tunelu ovlivňuje okolní horninový masiv, mění jeho původní napjatost a vyvolává jeho deformace. Děj se částečně přenáší na povrchovou zástavbu, inženýrské sítě a další stavby. “ Proto považujeme za nejlepší variantu STŘED, která má nejvíce zastavěné území a vede v co největší míře pod obecními pozemky.	Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Aktualizace zásad územního rozvoje pouze rozšiřuje koridor pro možné vedení, konkrétní vedení trati je věcí následných řízení. Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy umožňuje vedení tratě i ve variantě STŘED. Cílem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je vymezit takový koridor, který umožňuje nalézt optimální variantu vedení železniční tratě. Jako doplňující informaci zároveň uvádíme, že Česká geologická služba zpracovala v listopadu 2020 koncepční 3D geologický model, na jehož základech provedla zhodnocení navržených variant nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín. Zpráva zahrnuje odborné posouzení čtyř aktuálně navržených variant nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín ve vztahu ke geologické stavbě zájmového území. Jedná se o tunelové varianty s označením HLOUBENÁ (v původní trase), ražená SEVER, ražená STŘED a ražená JIH. Jako součást odborného posouzení byl sestaven 3D koncepční geologický model znázorňující geologickou stavbu zájmového území. Na jeho základě jsou vyhodnoceny inženýrskogeologické a hydrogeologické poměry všech navržených variant a doporučena optimální varianta včetně odborného geologického zdůvodnění její vhodnosti.
302	MHMPXPEGH2SP	Souhlas	2973092	3. Na str. 8 Odůvodnění zásad územního rozvoje hl. m. Prahy aktualizace č. 6 zcela souhlasíme s rozšířením vymezeného koridoru a vymezením nejvhodnější varianty v území.	Poživatel bere danou připomínku na vědomí.
302	MHMPXPEGH2SP	Jiné	2973093	4. Na str. 10, odst. 2 Odůvodnění zásad územního rozvoje hl. m. Prahy aktualizace č. 6 je dále	Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Aktualizace zásad územního rozvoje pouze rozšiřuje

				<p>uvedeno, že je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli vhodná řešení. Proti výstavbě varianty JIH byla místními sepsána petice s více než 400 podpisy a předána i Magistrátu hl. m. Prahy. Podporu spolku má varianta STŘED, vedení trati pod ul. Střešovická a Na Petřínách a následně pod nezastavěnými magistrátními pozemky, kde je nejméně konfliktní a z geologického hlediska zcela bezpečná.</p>	<p>koridor pro možné vedení, konkrétní vedení trati je věcí následných řízení. Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy umožňuje vedení tratě i ve variantě STŘED.</p>
302	MHMPXPEGH2SP	Jiné	2973094	<p>5. Na str. 13 Odůvodnění zásad územního rozvoje hl. m. Prahy aktualizace č. 6 se uvádí, že vzhledem k zájmům minimalizace zásahů do urbanistické struktury je snaha navrhnout vedení tunelů v lepších geologických podmínkách. To však není prokázáno, podloží je v této oblasti srovnatelné. V materiálu Geologický průzkum modernizace trati Praha - Výstaviště /mimo/ - Praha - Veleslavin /mimo/ ze srpna 2019 zhotovitel SUDOP, zadavatel SŽ se v kapitole 8.8, str. 59 geotechnika-tunel ražený - je uvedeno: „Geologické poměry v trase obou ražených /myšleno levý a pravý varianty Jih/ tunelů považujeme za složité Ve smyslu CSN 197/1 Je nutno zařadit ražená díla do 3. geotechnické kategorie, do které náleží objekty s náročnou konstrukcí ve složitých geologických podmínkách a s uvážením geotechnických rizik stavby“.</p>	<p>Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Aktualizace zásad územního rozvoje pouze rozšiřuje koridor pro možné vedení, konkrétní vedení trati je věcí následných řízení. Cílem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je vymezit takový koridor, který umožňuje nalézt optimální variantu vedení železniční tratě. Účelem dalšího prověření variant je najít optimální variantu z hlediska všech veřejných zájmů. Toto však není účelem předmětné aktualizace, která umožňuje šířkou vymezeného koridoru tyto varianty v následných řízeních porovnat. Jako doplňující informace zároveň uvádíme, že Česká geologická služba zpracovala v listopadu 2020 koncepční 3D geologický model, na jehož základech provedla zhodnocení navržených variant nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veleslavin. Zpráva zahrnuje odborné posouzení čtyř aktuálně navržených variant nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veleslavin ve vztahu ke geologické stavbě zájmového území. Jedná se o tunelové varianty s označením HLOUBENÁ (v původní trase), ražená SEVER, ražená STŘED a ražená JIH. Jako součást odborného posouzení byl sestaven 3D koncepční geologický model znázorňující geologickou stavbu zájmového území. Na jeho základě jsou vyhodnoceny inženýrskogeologické a hydrogeologické poměry všech navržených variant a doporučena optimální varianta včetně odborného geologického zdůvodnění její vhodnosti.</p>
302	MHMPXPEGH2SP	Jiné	2973095	<p>6. Na str. 22 ve výsledcích hodnocení vlivů na životní prostředí je uvedeno, že se předpokládá snížení potenciálních negativních vlivů na zástavbu v nadloží tunelu, resp. snížení počtu obyvatel ovlivněných akustickou zátěží a vibracemi. Je však nutno k uvedenému zmínit, že oblast kolem komunikací Na Baterích do této doby uvedené problémy neměla, vynecháme-li výdech z tunelu Blanka. Výstavba tunelů přenáší výše zmiňovanou akustickou zátěž a vibrace do dané oblasti Střešovic a Břevnova.</p>	<p>Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Připomínka se týká následných řízení. Z hlediska zákona o posuzování vlivů na životní prostředí nelze náležitá posouzení dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví provést na úrovni územně plánovací dokumentace, resp. zásad územního rozvoje, neboť je to mimo jeho rozlišovací schopnost. Toto řešení proces posuzování vlivů záměru na životní prostředí (tzv. proces EIA) a další odborné posudky. Zatímco proces SEA je nástrojem pro zohlednění environmentálních otázek na úrovni koncepční (tedy více obecné – v rovině plánů a programů, resp. územně plánovací dokumentace), proces EIA již pracuje s konkrétním projektem přesně definovaného záměru a jeho technickým řešením předkládaným ke schválení v rámci správních řízení.</p>
302	MHMPXPEGH2SP	Jiné	2973096	<p>7. Na str. 25 odst. 1, odst. 2 a odst. 3 se uvádí, že jedním z důvodů změny vymezení koridoru je</p>	<p>Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Aktualizace zásad územního rozvoje pouze rozšiřuje</p>

				<p>limitující prvek na činnost Fyzikálního ústavu. Měření považujeme za účelové s cílem posunout trasu z oblasti Ořechovky. Zcela opomíjeno je naopak stanovisko UVN ze dne 1. března 2020, kde bylo závěrem sděleno, že „UVN souhlasí pouze s výstavbou tunelové trasy tzv. Jižní varianta, modifikace, v současné době známá jako středová trasa“ Odmítá v něm výstavbu pod svým územím a objekty. Toto stanovisko opomněla SZ zcela účelově sdělit, neboť vylučuje variantu JIH, která vede při vstupu do areálu UVN jeho středem.</p>	<p>koridor pro možné vedení, konkrétní vedení trati je věcí následných řízení. Vymezený koridor železniční tratě umožňuje realizaci tunelu ve variantě STŘED.</p>
300	MHMPXPEGQA6Y	Jiné	2972943	<p>Vážení, v souladu s § 39 odst. 2, § 42b odst. 4 stavebního zákona a ve spojení s ustanoveními § 172 odst. 1 a 5 správního řádu), podáváme námítku k vystavenému návrhu Aktualizace č. 6 ZÚR HMP, protože Správa železnic, státní organizace vůbec neakceptovala stanovisko Ústřední vojenské nemocnice - Vojenské fakultní nemocnice Praha (dále jen „ÚVN“) ze dne 3. března 2020 (viz příloha). V této souvislosti konstatujeme, že v rámci projektu „Modernizace trati Praha - Výstaviště (mimo) - Praha - Veleslavín (mimo)“, ÚVN nesouhlasí s průchodem trati pod areálem nemocnice, tj. úsek tunelu č. 7 (6,665 - 7,250 km), který se bezprostředně týká areálu ÚVN.</p>	<p>Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Připomínka nemůže být považována za námítku, protože v §42b odst. 4 v souvislosti s § 39 odst. 2 mohou námítku podávat pouze dotčené obce, oprávněný investor nebo zástupce veřejnosti. Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy upravuje vymezení koridoru železniční tratě Praha – Kladno v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín, neboť v rámci podrobné přípravy modernizace tratě a dílčích projednáních jednotlivých variant bylo v tomto úseku nalezeno vhodnější vedení, které se více přizpůsobuje místním podmínkám. Nově vymezený koridor vychází z podrobnějšího poznání lokality a umožňuje varianty s menším dopadem na okolí. S tím souvisí § 36 odst. 1, který říká, že "Zásady územního rozvoje stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití." Z popsaneho výše vyplývá, že daná připomínka se týká až následných řízení. Zásady územního rozvoje mohou vymezovat pouze plochy a koridory, nevymezují konkrétní vedení tras. Aktualizací č. 6 ZÚR hl. m. Prahy vymezený koridor železniční tratě umožňuje více variant vedení železniční tratě. V rámci následujících řízení by tyto jednotlivé varianty měly být porovnány s přihlédnutím k dílčím aspektům jednotlivých variant a následně by měla být vybrána nejvhodnější varianta.</p>
304	MHMPXPEH2M43	Nesouhlas	2973417	<p>Dne 31. 7. 2020 se konalo veřejné projednání v rámci řízení o vydání Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy (dále jen „aktualizace ZÚR“). Navrhovaná aktualizace ZÚR byla pořízena na návrh Správy železnic, státní organizace, a jejím obsahem je úprava vymezení koridoru železniční tratě Praha – Kladno v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín oproti trase, která je nyní vymezena stávajícími ZÚR. V návaznosti na toto veřejné projednání výše uvedení vlastníci nemovitostí nacházejících se v území dotčeném aktualizací ZÚR tímto proti</p>	<p>Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Konkrétní řešení vedení trati je však záležitostí následných řízení. Aktualizace zásad územního rozvoje č. 6 pouze rozšiřuje koridor pro možné vedení trati. Posun trati jižním směrem se po předběžném prověření SZ jeví jako možný, ale tato jižní nová stopa ražených tunelů částečně vybočuje z vymezeného koridoru dle platných ZÚR, tím pádem je pro další postup nutné nejprve upravit vymezený koridor a poté je možné přistoupit k výběru výsledné varianty a následným řízením. Zásadám územního rozvoje nepřísluší hodnotit</p>

aktualizaci č. 6 ZÚR podávají tyto připomínky. Vlastníci nemovitostí nacházejících se v oblasti nově vymezené jako koridor železniční tratě v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavin s navrhovanou aktualizací ZÚR nesouhlasí. Dosavadní vedení koridoru této železniční trati, jak je vymezeno v původním znění ZÚR, již bylo dle názoru dotčených vlastníků v souladu s Politikou územní rozvoje ČR, s cíli a úkoly územního plánování, s požadavky stavebního zákona, jakož i s dosavadní dlouhodobou přípravou celého projektu ze strany Správy železnic, státní organizace. Dosavadní vymezení koridoru železniční tratě v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavin pak bylo rovněž upraveno Aktualizací č. 4 ZÚR z důvodu nalezení vhodnější stopy vedení železniční tratě územím. S ohledem na uvedené tak není žádný relevantní důvod pro vydání aktualizace č. 6, neboť jím nově vymezované vedení koridoru železniční tratě nemá opodstatnění. Tvrzení uvedené na str. 7 odůvodnění aktualizace ZÚR, že nové vymezení koridoru železniční tratě je v geologicky příznivějších podmínkách, je pak zcela zavádějící. Podloží dané lokality je tvořeno opukou, tedy horninou se značnou nasákavostí a menší pevností, pískovcem a dále křídovými plošinami, jež jsou nestabilní. Riziko propadů stávajících nemovitostí nacházejících se v dané oblasti nad nově uvažovaným koridorem železniční trati v důsledku hloubení uvažovaného tunelu je tak značné. Nadto v kopci, kde má být tunel veden, se rovněž nacházejí mnohé štoly a kaverny, některé zatopené vodou, což rovněž svědčí o nevhodnosti vedení železničního tunelu touto lokalitou. Dotčení vlastníci tak mají důvodnou obavu ze sesuvů půdy, vzniku puklin či propadů půdy, nadto za situace, kdy má být tzv. jižní varianta vedena zejména pod rozsáhlou obytnou zástavbou.

304 MHMPXPEH2M43 Jiné 2973418

Vlastníci nemovitostí v území dotčeném aktualizací ZÚR dále namítají, že navrhovanou aktualizací ZÚR nelze považovat za souladnou s Politikou územního rozvoje, a to konkrétně s čl. 16, čl. 20 a čl. 23 Politiky územního rozvoje. V této souvislosti vlastníci nemovitostí v dotčeném území poukazují na to, že aktualizace č. 6 ZÚR představuje uplatňování jednostranného hlediska a požadavků před komplexním řešením, přičemž navrhované řešení není založeno na spolupráci s obyvateli území. Vlastníci dotčených nemovitostí shrnují, že v rámci železniční trati Praha – Kladno s připojením na Letiště Václava Havla bylo od počátku v souladu se ZÚR uvažováno vedení tohoto koridoru v místě stávající železniční dráhy, tzv. Buštěhradské dráhy. Uvedená trať je vedena sice v zástavbě, nicméně nemovitosti v jejím blízkém okolí jsou spíše nevyužívané a ve valné

konkrétní technické řešení stavby a použitou technologii. Úkolem následných řízení je prověřit vhodnou variantu a navrhnout taková technická opatření, která zamezí škodám popisovaným v připomínce. Naopak Aktualizace č. 6 ZÚR umožňuje díky rozšíření koridoru v podrobnějším měřítku, které přísluší následným řízením, porovnat varianty a vybrat tu nejvhodnější. Úprava vymezeného koridoru může být prováděna i za předpokladu, že původní koridor je v souladu s nadřazenou územně plánovací dokumentací. Z hlediska zákona o posuzování vlivů na životní prostředí nelze náležitá posouzení dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví provést na úrovni územně plánovací dokumentace, resp. zásad územního rozvoje, neboť je to mimo jeho rozlišovací schopnost. Toto řešení proces posuzování vlivů záměru na životní prostředí (tzv. proces EIA) a další odborné posudky. Zatímco proces SEA je nástrojem pro zohlednění environmentálních otázek na úrovni koncepční (tedy více obecné – v rovině plánů a programů, resp. územně plánovací dokumentace), proces EIA již pracuje s konkrétním projektem přesně definovaného záměru a jeho technickým řešením předkládaným ke schválení v rámci správních řízení.

Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Článek 16 PÚR ČR se věnuje vhodnému řešení územního rozvoje.

(16) Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dává 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. AZÚR č. 6 vymezuje rozšíření koridoru pro možné vedení trasy, které je stále variantní a konečný výběr trasy je předmětem následných řízení.

Článek 20 PÚR ČR se týká rozvojových záměrů v krajině.

(20) Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních

většině ve vlastnictví státu. Fakticky by se tak realizace trati v této trase dotkla pouze 3 nemovitostí ve vlastnictví osob odlišných od státu. Tato varianta je ostatně rovněž nejméně nákladná, když ostatní varianty jsou dle již zpracovaných studií přibližně 5x nákladnější. Nic poté nebrání ani tomu, aby železniční trať byla vedena v tunelu v trase pod stávající, v této době již nevyhovující, železniční trati. Tato varianta je pak z finančního hlediska druhou nejméně nákladnou. Vedení trasy koridoru železniční tratě ve stávající železniční trati by tak bylo zjevně nejvhodnějším komplexním řešením, jež by současně umožňovalo v místě původní železniční trati vybudování např. cyklostezky v souladu s čl. 23 a 24 Politiky územního rozvoje.

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.

AZÚR č. 6 vymezuje rozšíření koridoru v zastavěném území a nijak se nedotýká otevřené krajiny.

Článek 23 PÚR ČR se týká dostupnosti území a zkvalitnění vedení infrastruktury vzhledem k prostupnosti území.

(23)Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umístování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umístit 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).

AZÚR č. 6 vymezuje rozšíření koridoru pro tunelové vedení železniční trati. Tento článek PÚR ČR je tedy naprosto v souladu se záměrem AZÚR č. 6.

Opuštění koridoru stávající železniční tratě není předmětem Aktualizace č. 6. Opuštění koridoru stávající železniční tratě a vymezení nového koridoru v odlišné stopě bylo předmětem Aktualizace č. 4.

Smyslem aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je upravit stávající vymezený koridor v ZÚR hl. m. Prahy takovým způsobem umožňujícím variantnost řešení vedení trasy tak, aby bylo možné přijmout řešení, které ve větší podrobnosti, jež přísluší dalšímu řízení, porovná

304 MHMPXPEH2M43 Jiné 2973419 Nová trasa koridoru železniční trati vymezená v aktualizaci ZÚR, tzv. jižní varianta, byla ze strany Správy železnic, státní organizace, představena nově teprve v červnu 2019. Vymezení tohoto koridoru v předmětné oblasti je zcela nevhodné, neboť je vymezen v oblasti s převážně obytnou zástavbou lokality Na Bateriích a pod Ústřední vojenskou nemocnicí. Dotčení vlastníci tak budou nejprve závažným způsobem rušení výstavbou koridoru železniční tratě, a následně budou trvale rušeni imisemi hluku a vibrací z provozu železniční trati. Značné negativní ovlivnění okolní zástavby během výstavby, a stejně tak zvýšené riziko ovlivnění podzemních vod a okolní zástavby po realizaci pak vyplývá i ze studie METROPROJEKTU Praha a.s. ze dne 29. 1. 2020. Uvedené pak platí tím spíše pro vedení koridoru železniční trati pod Ústřední vojenskou nemocnicí, kde imise zejména vibrací z provozu železniční tratě mohou závažným způsobem narušit fungování citlivých přístrojů a komplikovat zde probíhající lékařské zákroky. Pakliže v tomto směru byla zjištěna nevhodnost vedení trasy železniční trati v případě Fyzikálního ústavu AV ČR, v jehož případě byla tzv. severní varianta trasována pouze v jeho blízkosti, nikoliv přímo pod ním, je tím spíše zjevná nevhodnost vedení trasy železniční trati přímo pod Ústřední vojenskou nemocnicí. Záměr změny vedení koridoru železniční trati nově navrhovanou trasou byl ze strany Správy železnic, státní organizace, připraven narychlo, nebyl a dosud není podložen žádnými veřejně dostupnými geologickými průzkumy a obyvatelé dotčeného území nebyli o této variantě zprvu vůbec informováni. O uvedeném pak svědčí i obsah aktualizace ZÚR, jež, na rozdíl od ostatních částí dané železniční trati, v dané oblasti nevymezuje konkrétní trasu koridoru, ale blíže nespecifikovanou oblast s odůvodněním, že Správa železnic, státní organizace, dosud nemá k dispozici výsledky souvisejících posudků. Takový postup dotčení vlastníci považují za zcela netransparentní a nepřipustný. Správa železnic by měla mít po letech přípravy tohoto projektu nejprve k dispozici všechny relevantní posudky ke zjištění komplexně nejvhodnějšího řešení vedení trasy železniční trati,

jednotlivé varianty. Z hlediska Stavebního zákona ZÚR vymezují plochy a koridory, které následně územní plán zpřesňuje, vyjádření připomínkujícího, že v ZÚR má být vymezena přesná trasa tak vede proti smyslu zpřesňování územně plánovací dokumentace, tak jak jej předpokládá stavební zákon. Vytvářejí se tak podmínky k nalezení komplexně vhodného řešení. V tomto smyslu Aktualizace ZÚR je v souladu s články 16 a 20. Aktualizace vytváří předpoklady, o kterých mluví článek 23.

Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Aktualizace zásad územního rozvoje č. 6 upravuje pouze vymezení koridoru pro případné vedení železniční trasy. Konkrétní vedení železniční trati je záležitostí následných řízení. Z hlediska Stavebního zákona ZÚR vymezují plochy a koridory, které následně územní plán zpřesňuje, vyjádření připomínkujícího, že v ZÚR má být vymezena přesná trasa tak vede proti smyslu zpřesňování územně plánovací dokumentace, tak jak jej předpokládá stavební zákon. Zároveň domněnka připomínkujícího, že realizace a provoz v raženém tunelu negativně a trvale ovlivní nemovitosti ležícím nad tunelem je v podrobnosti ZÚR neopodstatněná, neboť se jedná o připomínku ke konkrétnímu technickému řešení, které nepřísluší, aby bylo v ZÚR hodnoceno. Co se týče vedení koridoru v blízkosti Vojenské nemocnice, tak ten Aktualizací č. 6 rozšířen tak, aby bylo možné v následujících řízeních porovnávat několik variant vedení tratě v této lokalitě. Vymezený koridor Aktualizací č. 6 umožňuje vedení více variant tunelové trasy, nikoli pouze variantu JIH. Ukolem navazujících řízení přísluší vybrat vhodnou trasu. Jako doplňující informaci zároveň uvádíme, že Česká geologická služba zpracovala v listopadu 2020 koncepční 3D geologický model, na jehož základech provedla zhodnocení navržených variant nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín. Zpráva zahrnuje odborné posouzení čtyř aktuálně navržených variant nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín ve vztahu ke geologické stavbě zájmového území. Jedná se o tunelové varianty s označením HLOUBENÁ (v původní trase), ražená SEVER, ražená STŘED a ražená JIH. Jako součást odborného posouzení byl sestaven 3D koncepční geologický model znázorňující geologickou stavbu zájmového území. Na jeho základě jsou vyhodnoceny inženýrskogeologické a hydrogeologické poměry všech navržených variant a doporučena optimální varianta včetně odborného geologického zdůvodnění její vhodnosti. K uvedeným článkům PÚR se pořizovatel vyjádřil výše.

				<p>a teprve následně iniciovat případnou aktualizaci ZÚR, nikoliv tyto kroky činit naopak. Poté, co se dotčení vlastníci o záměru změnit trasu na tzv. jižní variantu dozvěděli, opakovaně vyjadřovali svůj nesouhlas s tímto záměrem a proti tomuto záměru byla dokonce podána petice, již podepsalo více, než 400 osob. Přesto Správa Železnic, státní organizace, přistoupila k podání návrhu na aktualizaci ZÚR. S ohledem na čl. 16 Politiky územního rozvoje tak je zjevné, že navrhovaná změna vymezení koridoru železniční trati nemá podklad ve spolupráci s obyvateli v dotčené oblasti.</p>	
304	MHMPXPEH2M43	Jiné	2973427	<p>Z hlediska čl. 20 Politiky územního rozvoje pak nelze navrhovanou aktualizaci ZÚR považovat za vhodnější řešení z hlediska geologického, jak je uvedeno výše. Tvrzené vedení trasy koridoru v lepších geologických podmínkách, než je tomu v případě stávající trasy, pak nebylo nijak doloženo. Podloží v dotčené oblasti je srovnatelné s podložím v nynější trase koridoru, přičemž i v dotčené oblasti jsou geologické poměry složité. Ražba tunelu negativně ovlivní okolní horninový masiv, změni jeho původní napjatost a vyvolá jeho deformace. Děj se částečně přenese na povrchovou zástavbu, inženýrské sítě a další stavby. Vzhledem k tomu, že je nově navrhovaná trasa vedena přes hustou obytnou zástavbu s nestabilním podložím, je zjevné, že tato varianta je nevhodná, i s ohledem na charakter dané lokality. Navržená trasa pak nerespektuje ani čl. 23 Politiky územního rozvoje a čl. 24 Politiky územního rozvoje, když nevytváří předpoklad pro zvýšení ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, ani nevytváří podmínky pro environmentálně šetrnou formu dopravy (cyklistickou), oproti dosavadní trase železniční trati, jež toto umožňuje.</p>	<p>Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Aktualizace zásad územního rozvoje č. 6 upravuje pouze vymezení koridoru pro případné vedení železniční trasy. Konkrétní vedení železniční trati je záležitostí následných řízení. Aktualizace č. 6 v převážné části rozšiřuje aktuálně vymezený železniční koridor, tak aby umožnila vedení trasy i v geologicky příznivějších trasách s vyšším nadložím. Aktualizace č. 6 nemění situaci v místě stávajícího vedení železniční tratě mezi žst. Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín, kde dle platných ZÚR v převážné části není vymezen koridor nové železniční tratě, což zůstává i po Aktualizaci č. 6. Jako doplňující informaci zároveň uvádíme, že Česká geologická služba zpracovala v listopadu 2020 koncepční 3D geologický model, na jehož základech provedla zhodnocení navržených variant nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín. Zpráva zahrnuje odborné posouzení čtyř aktuálně navržených variant nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín ve vztahu ke geologické stavbě zájmového území. Jedná se o tunelové varianty s označením HLOUBENÁ (v původní trase), ražená SEVER, ražená STŘED a ražená JIH. Jako součást odborného posouzení byl sestaven 3D koncepční geologický model znázorňující geologickou stavbu zájmového území. Na jeho základech jsou vyhodnoceny inženýrskogeologické a hydrogeologické poměry všech navržených variant a doporučena optimální varianta včetně odborného geologického zdůvodnění její vhodnosti. K uvedeným článkům PÚR ČR se poživatel vyjádřil výše.</p>
304	MHMPXPEH2M43	Jiné	2973428	<p>Pokud jde o vyhodnocení vlivu na životní prostředí, z obsahu odůvodnění aktualizace ZÚR vyplývá, že stanovisko dotčeného orgánu k tomuto záměru bylo vydáno na základě původního návrhu Správy železnic, státní organizace, který však zcela neodpovídá nyní navrhované aktualizaci ZÚR. Takový postup je však nesprávný, neboť příslušný dotčený orgán se v tomto směru vyjadřoval k jinému záměru. Pokud tedy poživatel aktualizace ZÚR nevyžádal po úpravě vymezení koridoru o nové stanovisko orgánu ochrany přírody,</p>	<p>Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Od přijetí podnětu na aktualizaci ZÚR HMP bylo postupováno dle paragrafů SZ. Dle §42a byl doručen podnět, který byl následně dle §42a, odst. d doplněn o stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody, konkrétně o stanovisko OCP MHMP (ze dne 18. 7. 2019). OCP MHMP ve svém stanovisku vyloučilo významný vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Dále byl podnět doplněn dle §42a odst. e o stanovisko MŽP (ze dne 26. 8. 2019). MŽP ve svém stanovisku dospělo k závěru, že není nutné posuzovat</p>

postupoval nesprávně a v rozporu ust. § 39 stavebního zákona. Dotčení vlastníci současně nesouhlasí s tím, že aktualizace ZÚR nebyla posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí. Jak je zjevné, aktualizací ZÚR je vymezen koridor železniční trati několika obcí, tj. záměr v oblasti dopravy, který spadá do koncepcí uvedených v příloze č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. S ohledem na rozsah záměru tak bylo nezbytné posouzení vlivů na životní prostředí provést. Odkaz na dřívější posouzení vlivů na životní prostředí ZÚR z 2. 8. 2013 je pak dle dotčených vlastníků nepřipadný, když se týkal jiné trasy vedení železniční trati, a současně je toto posouzení s ohledem na datum jeho vydání již zjevně neaktuální. Posouzení aktualizace ZÚR z hlediska vlivů na životní prostředí tak mělo být provedeno, a to tím spíše, že nový koridor je veden v blízkosti lokálního biocentra L1/185 a přírodní památky Střešovické skály.

návrh z hlediska jeho vlivu na životní prostředí. AZÚR 6 nepředstavuje koncepci, která by automaticky podléhala posuzování, nýbrž změnu koncepce, u níž MŽP v souladu s ustanovením § 10i zákona o posuzování vlivů na životní prostředí posuzuje nezbytnost podrobení procesu SEA. MŽP své stanovisko k potřebě posouzení návrhu AZÚR 6 z hlediska vlivů na životní prostředí vydalo dne 26. 8. 2019 na základě podkladů doložených pořizovatelem s přihlédnutím ke kritériím přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí, a to zejména k předmětu změny koncepce a jejímu rozsahu a stanovisku příslušného orgánu ochrany přírody dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. V případě AZÚR 6 se jedná o takovou změnu trasy koridoru dopravní infrastruktury Z/505/DZ, která je vzhledem k vymezení tohoto koridoru v platných Zásadách územního rozvoje hlavního města Prahy (Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy související s předmětným koridorem Z/505/DZ nabyta účinnosti dne 23. 10. 2018) nevýznamná. U dané změny není předpoklad takových vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, které by odůvodňovaly nutnost posouzení dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Přínos posouzení AZÚR 6 v procesu SEA tak nelze očekávat. Vzhledem k rozsahu a předmětu AZÚR 6 a úrovni podrobnosti řešení zásad územního rozvoje (v měřítku 1 : 100 000) se jeví jako vhodnější a účelnější provést případné vyhodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí až na lokální úrovni, resp. podrobit posuzování vlivů na udržitelný rozvoj území teprve koncepcí na nižší úrovni hierarchie, které pracují s větší mírou podrobnosti v území (v měřítku 1 : 5 000 či 1 : 10 000) a přichází u nich v úvahu možnost mnohem konkrétnějšího vyhodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí, mimo jiné i na lokální prvky územního systému ekologické stability či přírodní památku Střešovické skály. Na vyšší úrovni obecnosti by tyto složky nemohly být náležitě vyhodnoceny. V případě AZÚR 6 by mělo posuzování vlivů na udržitelný rozvoj území pouze minimální přínos pro ochranu životního prostředí a veřejné zdraví, tedy bez větší možnosti navrhnout vhodná a dostatečná minimalizační opatření v případě zjištění potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

304 MHMPXPEH2M43

Jiné

2973429

Dle odůvodnění aktualizace ZÚR je důvodem pro tuto aktualizaci údajné zmírnění dopadu stavby na území, urbanistické struktury, na obyvatele a na životní prostředí. Část původně vymezeného koridoru se tak touto aktualizací ZÚR zrušuje a nahrazuje odlišně vedeným koridorem. Odlišně je tento koridor od původních ZÚR nicméně veden již na základě Aktualizace č. 4 ZÚR, jež byla

Pořizovatel bere danou připomínku na vědomí. Aktualizace č. 6 se vztahuje k aktuálně platnému právnímu stavu platných ZÚR hl. m. Prahy, kde je vymezen koridor železniční tratě v úseku Praha-Dejvice - Praha-Veleslavín v převážné části v odlišné stopě, než je vedena stávající železniční trať. Smyslem aktualizace č. 6 bylo tento koridor upravit tak, aby bylo možné realizovat a v navazujícím řízení ve větší

vyhodnocena na základě Technicko - ekonomické studie podzemního vedení trati jako varianta nejhodnější. Z důvodu imisí hluku a vibrací, které budou se stavbou železničního tunelu a jeho následným provozem spojeny, Správa železnic, státní organizace, nicméně opět navrhuje nynější aktualizaci ZÚR, když dosavadní trasu vedoucí pod Fyzikálním ústavem AV ČR hodnotí z důvodu imisí jako nevyhovující, ačkoliv měření těchto imisí bylo prováděno v menší vzdálenosti, než byla plánovaná hloubka tunelu. Nově navrhovaná tzv. jižní varianta trasy koridoru tak nevede okolo Fyzikálního ústavu AV ČR, avšak vede pod hustou obytnou zástavbou a přímo pod Ústřední vojenskou nemocnicí. Je zřejmé, že i v této nové trase jsou imise spojené s výstavbou tunelů a jejich provozem krajně nežádoucí. V této souvislosti je nutné zdůraznit, že dle informací poskytnutých na veřejném projednání aktualizace ZÚR je kalkulováno s tím, že nová železniční trať bude velmi frekventovaná, když vlaky po ní mají jezdit každých 10 minut, tedy téměř tak často, jako jezdí metro. Je zřejmé, že imise hluku a vibrací spojené s takto frekventovanou dopravou budou mít negativní vliv i na dotčené vlastníky a na fungování Ústřední vojenské nemocnice. Tato varianta se pak negativně dotkne vlastníků přibližně 350 nemovitostí. Z podkladů, z nichž aktualizace ZÚR vychází, pak nevyplývá, že by podkladem pro aktualizaci ZÚR byly jakékoliv relevantní geologické průzkumy.

podrobnosti, než přísluší ZÚR, prověřit více variant. Připomínka ke konkrétnímu technickému řešení je v podrobnosti ZÚR neopodstatněná. Co se týče vedení koridoru v blízkosti Vojenské nemocnice, tak ten Aktualizací č. 6 rozšířen tak, aby bylo možné v následujících řízeních porovnávat několik variant vedení tratě v této lokalitě. Aktualizace č. 6 mimo jiné umožňuje vedení trasy v tunelech o vyšším nadloží přes 70 m, což může dále snížit případné negativní dopady na zástavbu. Výběr konkrétní varianty však musí být proveden v následujících řízeních na základě větší podrobnosti.

Náležitá posouzení dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska zákona o posuzování vlivů na životní prostředí nelze provést na úrovni územně plánovací dokumentace, resp. zásad územního rozvoje, neboť je to mimo jeho rozlišovací schopnost. V takovém případě je nutné odkázat na proces posuzování vlivů záměru na životní prostředí (tzv. proces EIA) a na další odborné posudky. Zatímco proces SEA je nástrojem pro zohlednění environmentálních otázek na úrovni koncepční (tedy více obecné – v rovině plánů a programů, resp. územně plánovací dokumentace), proces EIA již pracuje s konkrétním projektem přesně definovaného záměru a jeho technickým řešením předkládaným ke schválení v rámci správních řízení.

304 MHMPXPEH2M43

Jiné

2973430

Dotčení vlastníci nezpochybňují nutnost řešení problematické dopravy na letišti, nicméně mají za to, že uvedené je možné řešit prodloužením metra A, či vedením železniční trati tak, jak byla dle dosavadních ZÚR i dokumentace pro územní řízení již koncipována. Nově navrhovaný koridor dle aktualizace ZÚR vhodně řešení, které by vyváženě poměřovalo soukromé i veřejné zájmy v území, však nepředstavuje, neboť umístění koridoru železniční trati v uvažované variantě bude mít závažný negativní dopad na stávající obytnou zástavbu. Dle odůvodnění aktualizace ZÚR je pak koridor pro umístění železniční trati vymezen šířěji tak, aby mohlo být realizováno více variant vedení trasy železniční trati poté, co budou podrobněji zjištěny podmínky v území odbornými posudky na jednotlivé varianty. Aktualizace ZÚR tak neobsahuje zpracování konkrétního trasování železniční tratě, přestože u veškerých ostatních částí této železniční trati tak stávající ZÚR činí. Dle odůvodnění aktualizace ZÚR pak mělo být historicky předmětem posuzování celkem 5 variant vedení trasy, a to (i) povrchová v místě stávající železniční tratě, (ii) hloubená v místě stávající

Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Úkolem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy nebylo měnit dopravní koncepci města a regionu, která nadále počítá s obsluhou letiště i Kladna železniční dopravou. ZÚR hl. m. Prahy vymezují koridor železniční tratě v proměnné šířce v závislosti na míře variability navrhované trasy. V místech, kde je trať vedena ve stávající stopě, je vymezen koridor užší, naopak v místech nové stopy (úsek Praha-Dejvice - Praha-Veleslavín a novostavba tratě na Letiště Václava Havla) je koridor vymezen širší. Porovnáním variant vedení trasy ve stávající stopě a nové trase bylo cílem Aktualizace č. 4. Aktualizace č. 6 dále zpřesňuje koridor, který byl již vymezen Aktualizací č. 4. Aktualizace č. 6 nijak neupravuje situaci ve velká části stávající stopy, kde koridor v platných ZUR vymezen není. Vymezený koridor Aktualizace č. 6 umožňuje vedení železniční trati i ve variantě SEVER. S vedením trati v místě stávající železniční trati nesouhlasila MČ Praha 6.

železniční tratě, (iii) ražená varianta sever (tj. na sever od Fyzikálního ústavu AV ČR), (iv) ražená varianta jih trasovaná přes Střešovice a Břevnov, a (v) ražená varianta střed (modifikovaná varianta jih) trasovaná v maximální možné míře pod ulicemi Střešovická a Na Petřínách. Aktualizace ZÚR nicméně trasy povrchovou a hloubenou v místě stávající železniční tratě svým obsahem vylučuje. Dotčení vlastníci jsou přitom přesvědčeni, že tyto varianty, zejména varianta hloubená v místě stávající železniční tratě, představuje nejvhodnější řešení eliminující negativní dopady na stávající zástavbu i na životní prostředí. Vhodnost této varianty je současně v tuto chvíli teprve posuzována zahraničními experty. Její vedení touto trasou však aktualizace ZÚR bez ohledu na závěry těchto posouzení předem vylučuje. Zda je dle aktualizace ZÚR nadále uvažována i varianta sever, se z obsahu odůvodnění aktualizace ZÚR nepodává, ačkoliv i tato varianta je nadále předmětem posuzování ze strany zahraničních expertů. I tuto variantu tak aktualizace ZÚR předem vylučuje bez ohledu na výsledek tohoto posouzení. Ze strany Správy železnic, státní organizace je pak nedůvodně preferována varianta jih, ačkoliv tato je s ohledem na geologické podmínky, zásah do stávající obytné zástavby i vedení pod Ústřední vojenskou nemocnicí nevhodná. S ohledem na znění aktualizace ZÚR zřejmě přichází do úvahy i varianta střed.

304 MHMPXPEH2M43

Jiné

2973431

Dotčení vlastníci v této souvislosti zdůrazňují, že aktualizace ZÚR neobsahuje konkrétní vymezení plochy pro umístění železniční tratě v daném území. Dotčení vlastníci odkazují na související judikaturu Nejvyššího správního soudu (např. rozhodnutí sp. zn. 6 Ao 6/2010), dle které „vzhledem k účelu zásad územního rozvoje (§ 36 stavebního zákona z roku 2006) upřesnit záměry politiky územního rozvoje (§ 31 citovaného zákona) nepostačuje, pokud zásady územního rozvoje politiku územního rozvoje bez její další konkretizace pouze přejímají. Míra konkrétnosti vymezení ploch nadmístního významu a požadavků na jejich využití v zásadách územního rozvoje musí být taková, aby bylo možno zvažovat všechny varianty a alternativy využití těchto ploch nadmístního významu a vyhodnotit splnění požadavku přiměřenosti zvoleného řešení zejména ve vztahu k ochraně životního prostředí a k právům dotčených osob.“ Tomuto požadavku konkrétnosti však aktualizace ZÚR nevyhovuje, když neobsahuje konkrétní specifikaci a rozsah řešení záměru v dané lokalitě, byť v ostatních částech železniční tratě tak činí. Pořizovatel nehodnotí žádné varianty a žádnou konkrétní trasu železniční tratě nevymezuje, byť tak s ohledem na ust. § 36 stavebního zákona činit má.

Pořizovatel bere danou připomínku na vědomí. Na území hl. m. Prahy se nedá hovořit o zpřesňování záměrů PÚR ČR, jelikož celé území hl. m. Prahy je v PÚR ČR definováno jako rozvojová oblast OB1. Dle §32 odst. b politika územního rozvoje vymezuje oblasti se zvýšenými požadavky na změny v území z důvodu soustředění aktivit mezinárodního a republikového významu nebo které svým významem přesahují území jednoho kraje, to je rozvojové oblasti a rozvojové osy. Z toho je patrné, že celé území hl. m. Prahy je v PÚR uvedeno pouze jako rozvojová oblast OB1 a jediné, co je možné z hlediska návaznosti ZÚR zpřesňovat, je zpřesnění vymezení této oblasti. V PÚR ČR není v oblasti hl. m. Prahy vymezena žádná trasa dopravní ani technické infrastruktury. Aktualizace č. 6 pouze nepřejímá PÚR, která ani konkrétní koridor pro tuto železniční trať nevymezuje, ale v souladu s PÚR vymezuje koridor železniční tratě v úseku Praha-Dejvice - Praha-Veleslavín. Dále dle §36 odst. 1 Zásady územního rozvoje vymeží zejména plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Aktualizací ZÚR č. 6 je upraveno vymezení koridoru, který je uveden v platných ZÚR hl. m. Prahy v kapitole 5 Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu - dopravní

304 MHMPXPEH2M43

Jiné

2973432

S ohledem na shora uvedené aktualizace ZÚR představuje velmi závažný zásah do vlastnických práv osob, jež jsou vlastníky nemovitostí v oblasti dotčené aktualizací ZÚR. Vedení trasy koridoru železniční tratě přes jejich nemovitosti se všemi s tím souvisejícími negativními dopady a riziky znamená ve svém důsledku znehodnocení nemovitostí těchto dotčených vlastníků. V této souvislosti je zjevné omezení vlastnictví práv vlastníků i s ohledem na ochranné pásmo dráhy, jež činí nejméně 60 m. Vlastníkům dotčených nemovitostí tak bude např. znemožněno ekologické i ekonomicky výhodné vytápění jejich nemovitostí geotermálními vrty, jež se realizují v hloubce od 50 do 300 metrů. Zejména však s ohledem na nestabilní podloží hrozí značné riziko propadu předmětných nemovitostí. Na opakovaně vyjádřený nesouhlas obyvatel území dotčeného aktualizací ZÚR nebyl brán zřetel, a nadále je ze strany Správy železnic, státní organizace jednostranně prosazována varianta jih, ačkoliv se nejedná o vhodné a komplexní řešení v dané lokalitě. Aktualizace ZÚR je přitom prováděna v době, kdy některé varianty řešení aktualizace ZÚR a priori vylučuje, ačkoliv jsou ještě předmětem odborného posuzování, a kdy k uvažovaným variantám dosud nebyly zpracovány nezbytné související studie a posudky. Aktualizace ZÚR je tak v tuto chvíli předčasná. Samotná aktualizace ZÚR je pak v rozporu s ust. § 36 stavebního zákona, když konkrétně nevymezuje území, kterým má železniční trať vést. Dotčení vlastníci s ohledem na shora uvedené sdělují, že nesouhlasí s vedením koridoru železniční trati jak ve variantě jih, tak i ve variantě střed. Dotčení vlastníci mají za to, že k aktualizaci ZÚR není dán žádný důvod, neboť jako nejvhodnější varianta již byla na základě odborných posudků vybrána varianta sever. Důvody tohoto nesouhlasu dotčených vlastníků jsou nejen historické, když ulice Pod Hradbami se nachází v památkově chráněném území s vilovou zástavbou z 20. let 20. století, ale zejména technické Podloží okolí ulice Pod Hradbami je z geologického a geotechnického hlediska pro stavbu tunelů zcela nevhodné, neboť je nestabilní, příliš mělké a sypké. Uvedené se

infrastruktury v části 5.2. Koridory a plochy pro železniční dopravu vymezené v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy, v bodě 5.2.5. Koridor železniční tratě Praha - Letiště Václava Havla - Praha. Je tedy vymezen koridor pro možné vedení trasy a jsou stanoveny požadavky na jeho využití. Z hlediska Stavebního zákona ZÚR vymezují plochy a koridory, které následně územní plán zpřesňuje, připomínka, že v ZÚR má být vymezena přesná trasa, vede proti smyslu zpřesňování územně plánovací dokumentace, tak jak jej předpokládá stavební zákon.

Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Konkrétní body připomínky byly vyhodnoceny výše.

mimo jiné již projevilo při výstavbě tunelu Blanka, a to propadám na pozemku Ministerstva kultury v roce 2010, který se nachází přibližně 300 m od ulice Pod Hradbami. Rovněž odborná stanoviska poukazují na technické problémy a nebezpečí stavby železničního tunelu ve variantě jih i střed. Přes již dřívější problémy s propady půdy při stavbě tunelu Blanka však ve vztahu k ulici Pod Hradbami žádný podrobný geologický průzkum dosud proveden nebyl. Realizace varianty jih i střed by tak ohrozila statiku nemovitostí v této lokalitě, přičemž zamýšlený tunelový tubus má být v ulici Pod Hradbami veden v hloubce pouhých 16 m, ačkoliv tato lokalita je již nyní značně zatížena provozem tunelu Blanka. Dotčení vlastníci tak považují vedení koridoru železniční trati v navrhovaném území, tj. ve variantě jih a střed, za zcela nevhodné. Jediným důvodem pro aktualizaci ZÚR je přitom toliko nesouhlas Fyzikálního ústavu AV ČR, jehož význam je na základě aktualizace ZÚR zcela nedůvodně nadřazován Ústřední vojenské nemocnici i oprávněným zájmům jednotlivých vlastníků. Nově prosazované řešení tak nepředstavuje komplexní řešení zohledňující potřebu modernizace železniční trati se současným respektem k ochraně práv a majetku obyvatel dotčeného území, ale toliko uplatnění jednostranných hledisek a požadavků, zcela bez ohledu na nevhodné geologické podmínky a nesouhlas vlastníků nemovitostí v dotčeném území. Dotčení vlastníci jsou přesvědčeni, že nevhodnější varianta vedení koridoru železniční trati je v trase stávající železniční trati, tzv. Buštěhradské dráhy, jak bylo ostatně uvažováno již od počátku, a která je ostatně i ekonomicky nejvýhodnější. Dotčení vlastníci proto žádají, aby aktualizace ZÚR nebyla přijata, popř. aby byla upravena tak, že koridor železniční trati bude veden v koridoru stávající železniční trati.

304 MHMPXPEH2N26 Nesouhlas 2973119

Dne 31. 7. 2020 se konalo veřejné projednání v rámci řízení o vydání Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy (dále jen „aktualizace ZÚR“). Navrhovaná aktualizace ZÚR byla pořízena na návrh Správy železnic, státní organizace, a jejím obsahem je úprava vymezení koridoru železniční tratě Praha – Kladno v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín oproti trase, která je nyní vymezena stávajícími ZÚR. V návaznosti na toto veřejné projednání výše uvedení vlastníci nemovitostí nacházejících se v území dotčeném aktualizací ZÚR tímto proti aktualizaci č. 6 ZÚR podávají tyto připomínky. Vlastníci nemovitostí nacházejících se v oblasti nově vymezené jako koridor železniční tratě v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín s navrhovanou aktualizací ZÚR **nesouhlasí**. Dosavadní vedení koridoru této železniční trati, jak

Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Konkrétní řešení vedení trati je však záležitostí následných řízení. Aktualizace zásad územního rozvoje č. 6 pouze rozšiřuje koridor pro možné vedení trati. Posun trati jižním směrem se po předběžném prověření SŽ jeví jako možný, ale tato jižní nová stopa ražených tunelů částečně vybočuje z vymezeného koridoru dle platných ZÚR, tím pádem je pro další postup nutné nejprve upravit vymezený koridor a poté je možné přistoupit k výběru výsledné varianty a následným řízením. Zásadám územního rozvoje nepřísluší hodnotit konkrétní technické řešení stavby a použitou technologii. Úkolem následných řízení je prověřit vhodnou variantu a navrhnout taková technická opatření, která zamezí škodám popisovaným v připomínce. Naopak Aktualizace č. 6 ZÚR umožňuje díky rozšíření koridoru v podrobnějším měřítku, která

je vymezeno v původním znění ZÚR, již bylo dle názoru dotčených vlastníků v souladu s Politikou územní rozvoje ČR, s cíli a úkoly územního plánování, s požadavky stavebního zákona, jakož i s dosavadní dlouhodobou přípravou celého projektu ze strany Správy železnic, státní organizace. Dosavadní vymezení koridoru železniční tratě v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín pak bylo rovněž upraveno Aktualizací č. 4 ZÚR z důvodu nalezení vhodnější stopy vedení železniční tratě územím. S ohledem na uvedené tak není žádný relevantní důvod pro vydání aktualizace č. 6, neboť jím nově vymezované vedení koridoru železniční tratě nemá opodstatnění. Tvrzení uvedené na str. 7 odůvodnění aktualizace ZÚR, že nové vymezení koridoru železniční tratě je v geologicky příznivějších podmínkách, je pak zcela zavádějící. Podloží dané lokality je tvořeno opukou, tedy horninou se značnou nasákavostí a menší pevností, pískovcem a dále křídovými plošinami, jež jsou nestabilní. Riziko propadů stávajících nemovitostí nacházejících se v dané oblasti nad nově uvažovaným koridorem železniční trati v důsledku hloubení uvažovaného tunelu je tak značné. Nadto v kopci, kde má být tunel veden, se rovněž nacházejí mnohé štoly a kaverny, některé zatopené vodou, což rovněž svědčí o nevhodnosti vedení železničního tunelu touto lokalitou. Dotčení vlastníci tak mají důvodnou obavu ze sesuvů půdy, vzniku puklin či propadů půdy, nadto za situace, kdy má být tzv. jižní varianta vedena zejména pod rozsáhlou obytnou zástavbou.

304 MHMPXPEH2N26

Jiné

2973120

Vlastníci nemovitostí v území dotčeném aktualizací ZÚR dále namítají, že navrhovanou aktualizací ZÚR nelze považovat za souladnou s Politikou územního rozvoje, a to konkrétně s čl. 16, čl. 20 a čl. 23 Politiky územního rozvoje. V této souvislosti vlastníci nemovitostí v dotčeném území poukazují na to, že aktualizace č. 6 ZÚR představuje uplatňování jednostranného hlediska a požadavků před komplexním řešením, přičemž navrhované řešení není založeno na spolupráci s obyvateli území. Vlastníci dotčených nemovitostí shrnují, že v rámci železniční trati Praha – Kladno s připojením na Letiště Václava Havla bylo od počátku v souladu se ZÚR uvažováno vedení tohoto koridoru v místě stávající železniční dráhy, tzv. Buštěhradské dráhy. Uvedená trať je vedena sice v zástavbě, nicméně nemovitosti v jejím blízkém okolí jsou spíše nevyužívané a ve valné většině ve vlastnictví státu. Fakticky by se tak realizace trati v této trase dotkla pouze 3 nemovitostí ve vlastnictví osob odlišných od státu. Tato varianta je ostatně rovněž nejméně nákladná, když ostatní varianty jsou dle již zpracovaných studií přibližně 5x nákladnější. Nic poté nebrání ani

přísluší následným řízením, porovnat varianty a vybrat tu nejvhodnější. Úprava vymezeného koridoru může být prováděna i za předpokladu, že původní koridor je v souladu s nadřazenou územně plánovací dokumentací. Z hlediska zákona o posuzování vlivů na životní prostředí nelze náležitá posouzení dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví provést na úrovni územně plánovací dokumentace, resp. zásad územního rozvoje, neboť je to mimo jeho rozlišovací schopnost. Toto řeší proces posuzování vlivů záměru na životní prostředí (tzv. proces EIA) a další odborné posudky. Zatímco proces SEA je nástrojem pro zohlednění environmentálních otázek na úrovni koncepční (tedy více obecné – v rovině plánů a programů, resp. územně plánovací dokumentace), proces EIA již pracuje s konkrétním projektem přesně definovaného záměru a jeho technickým řešením předkládaným ke schválení v rámci správních řízení.

Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Článek 16 PÚR ČR se věnuje vhodnému řešení územního rozvoje.

(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 užívateli a v souladu s určením a charakterem oblastí, os, ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR. AZÚR č. 6 vymezuje rozšíření koridoru pro možné vedení trasy, které je stále variantní a konečný výběr trasy je předmětem následných řízení.

Článek 20 PÚR ČR se týká rozvojových záměrů v krajině.

(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 soustav

tomu, aby železniční trať byla vedena v tunelu v trase pod stávající, v této době již nevyhovující, železniční trati. Tato varianta je pak z finančního hlediska druhou nejméně nákladnou. Vedení trasy koridoru železniční tratě ve stávající železniční trati by tak bylo zjevně nevhodnějším komplexním řešením, jež by současně umožňovalo v místě původní železniční trati vybudování např. cyklostezky v souladu s čl. 23 a 24 Politiky územního rozvoje.

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.

AZÚR č. 6 vymezuje rozšíření koridoru v zastavěném území a nijak se nedotýká otevřené krajiny.

Článek 23 PÚR ČR se týká dostupnosti území a zkvalitnění vedení infrastruktury vzhledem k prostupnosti území.

(23)Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umístování 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).

AZÚR č. 6 vymezuje rozšíření koridoru pro tunelové vedení železniční trati. Tento článek PÚR ČR je tedy naprosto v souladu se záměrem AZÚR č. 6.

Opuštění koridoru stávající železniční tratě není předmětem Aktualizace č. 6. Opuštění koridoru stávající železniční tratě a vymezení nového koridoru v odlišné stopě bylo předmětem Aktualizace č. 4. Smyslem aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je upravit stávající vymezený koridor v ZÚR hl. m. Prahy takovým způsobem umožňujícím variantnost řešení vedení trasy tak, aby bylo možné přijmout řešení, které ve větší podrobnosti, jež přísluší dalšímu řízení porovná jednotlivé varianty. Z hlediska Stavebního zákona ZÚR vymezují plochy a koridory, které následně územní plán zpřesňuje, vyjádření připomínkujícího, že v ZÚR má být vymezena přesná trasa tak vede proti smyslu zpřesňování územně plánovací dokumentace, tak jak jej předpokládá stavební zákon. Vytvářejí se tak

Nová trasa koridoru železniční trati vymezená v aktualizaci ZÚR, tzv. jižní varianta, byla ze strany Správy železnic, státní organizace, představena nově teprve v červnu 2019. Vymezení tohoto koridoru v předmětné oblasti je zcela nevhodné, neboť je vymezen v oblasti s převážně obytnou zástavbou lokality Na Bateriích a pod Ústřední vojenskou nemocnicí. Dotčení vlastníci tak budou nejprve závažným způsobem rušení výstavbou koridoru železniční tratě, a následně budou trvale rušeni imisemi hluku a vibrací z provozu železniční trati. Značné negativní ovlivnění okolní zástavby během výstavby, a stejně tak zvýšené riziko ovlivnění podzemních vod a okolní zástavby po realizaci pak vyplývá i ze studie METROPROJEKTU Praha a.s. ze dne 29. 1. 2020. Uvedené pak platí tím spíše pro vedení koridoru železniční trati pod Ústřední vojenskou nemocnicí, kde imise zejména vibrací z provozu železniční tratě mohou závažným způsobem narušit fungování citlivých přístrojů a komplikovat zde probíhající lékařské zákroky. Pakliže v tomto směru byla zjištěna nevhodnost vedení trasy železniční trati v případě Fyzikálního ústavu AV ČR, v jehož případě byla tzv. severní varianta trasována pouze v jeho blízkosti, nikoliv přímo pod ním, je tím spíše zjevná nevhodnost vedení trasy železniční trati přímo pod Ústřední vojenskou nemocnicí. Záměr změny vedení koridoru železniční trati nově navrhovanou trasou byl ze strany Správy železnic, státní organizace, připraven narychlo, nebyl a dosud není podložen žádnými veřejně dostupnými geologickými průzkumy a obyvatelé dotčeného území nebyli o této variantě zprvu vůbec informováni. O uvedeném pak svědčí i obsah aktualizace ZÚR, jež, na rozdíl od ostatních částí dané železniční trati, v dané oblasti nevynechává konkrétní trasu koridoru, ale blíže nespecifikovanou oblast s odůvodněním, že Správa železnic, státní organizace, dosud nemá k dispozici výsledky souvisejících posudků. Takový postup dotčení vlastníci považují za zcela netransparentní a nepřijatelný. Správa železnic by měla mít po letech přípravy tohoto projektu nejprve k dispozici všechny relevantní posudky ke zjištění komplexně nejvhodnějšího řešení vedení trasy železniční trati, a teprve následně iniciovat případnou aktualizaci ZÚR, nikoliv tyto kroky činit naopak. Poté, co se

podmínky k nalezení komplexně vhodného řešení. V tomto smyslu Aktualizace ZÚR je v souladu s články 16 a 20. Aktualizace vytváří předpoklady, o kterých mluví článek 23.

Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Aktualizace zásad územního rozvoje č. 6 upravuje pouze vymezení koridoru pro případné vedení železniční trasy. Konkrétní vedení železniční trati je záležitostí následných řízení. Z hlediska Stavebního zákona ZÚR vymezují plochy a koridory, které následně územní plán zpřesňuje, vyjádření připomínajícího, že v ZÚR má být vymezena přesná trasa tak vede proti smyslu zpřesňování územně plánovací dokumentace, tak jak jej předpokládá stavební zákon. Zároveň domněnka připomínajícího, že realizace a provoz v raženém tunelu negativně a trvale ovlivní nemovitosti ležícím nad tunelem je v podrobnosti ZÚR neopodstatněná, neboť se jedná o připomínku ke konkrétnímu technickému řešení, které nepřísluší, aby bylo v ZÚR hodnoceno. Co se týče vedení koridoru v blízkosti Vojenské nemocnice, tak ten Aktualizací č. 6 rozšířen tak, aby bylo možné v následujících řízeních porovnávat několik variant vedení tratě v této lokalitě. Vymezený koridor Aktualizací č. 6 umožňuje vedení více variant tunelové trasy, nikoli pouze variantu JIH. Úkolem navazujících řízení přísluší vybrat vhodnou trasu. Jako doplňující informaci zároveň uvádíme, že Česká geologická služba zpracovala v listopadu 2020 koncepční 3D geologický model, na jehož základech provedla zhodnocení navržených variant nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín. Zpráva zahrnuje odborné posouzení čtyř aktuálně navržených variant nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín ve vztahu ke geologické stavbě zájmového území. Jedná se o tunelové varianty s označením HLOUBENÁ (v původní trase), ražená SEVER, ražená STŘED a ražená JIH. Jako součást odborného posouzení byl sestaven 3D koncepční geologický model znázorňující geologickou stavbu zájmového území. Na jeho základě jsou vyhodnoceny inženýrsko-geologické a hydrogeologické poměry všech navržených variant a doporučena optimální varianta včetně odborného geologického zdůvodnění její vhodnosti. K uvedeným článkům PÚR se poživatel vyjádřil výše.

304	MHMPXPEH2N26	Jiné	2973380	<p>dotčení vlastníci o záměru změnit trasu na tzv. jižní variantu dozvěděli, opakovaně vyjadřovali svůj nesouhlas s tímto záměrem a proti tomuto záměru byla dokonce podána petice, již podepsalo více, než 400 osob. Přesto Správa železnic, státní organizace, přistoupila k podání návrhu na aktualizaci ZÚR. S ohledem na čl. 16 Politiky územního rozvoje tak je zjevné, že navrhovaná změna vymezení koridoru železniční trati nemá podklad ve spolupráci s obyvateli v dotčené oblasti.</p>	<p>Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Aktualizace zásad územního rozvoje č. 6 upravuje pouze vymezení koridoru pro případné vedení železniční trasy. Konkrétní vedení železniční trati je záležitostí následných řízení. Aktualizace č. 6 v převážné části rozšiřuje aktuálně vymezený železniční koridor, tak aby umožnila vedení trasy i v geologicky příznivějších trasách s vyšším nadloží. Aktualizace č. 6 nemění situaci v místě stávajícího vedení železniční tratě mezi žst. Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín, kde dle platných ZÚR v převážné části není vymezen koridor nové železniční tratě, což zůstává i po Aktualizaci č. 6. Jako doplňující informaci zároveň uvádíme, že Česká geologická služba zpracovala v listopadu 2020 koncepční 3D geologický model, na jehož základech provedla zhodnocení navržených variant nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín. Zpráva zahrnuje odborné posouzení čtyř aktuálně navržených variant nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín ve vztahu ke geologické stavbě zájmového území. Jedná se o tunelové varianty s označením HLOUBENÁ (v původní trase), ražená SEVER, ražená STŘED a ražená JIH. Jako součást odborného posouzení byl sestaven 3D koncepční geologický model znázorňující geologickou stavbu zájmového území. Na jeho základě jsou vyhodnoceny inženýrskogeologické a hydrogeologické poměry všech navržených variant a doporučena optimální varianta včetně odborného geologického zdůvodnění její vhodnosti. K uvedeným článkům PÚR ČR se poživatel vyjádřil výše.</p>
304	MHMPXPEH2N26	Jiné	2973391	<p>Pokud jde o vyhodnocení vlivu na životní prostředí, z obsahu odůvodnění aktualizace ZÚR vyplývá, že stanovisko dotčeného orgánu k tomuto záměru bylo vydáno na základě původního návrhu Správy železnic, státní organizace, který však zcela neodpovídá nyní navrhované aktualizaci ZÚR. Takový postup je však nesprávný, neboť příslušný dotčený orgán se v tomto směru vyjadřoval k jinému záměru. Pokud tedy poživatel aktualizace ZÚR nevyžádal po úpravě vymezení koridoru o nové stanovisko orgánu ochrany přírody, postupoval nesprávně a v rozporu ust. § 39 stavebního zákona. Dotčení vlastníci současně</p>	<p>Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Od přijetí podnětu na aktualizaci ZÚR HMP bylo postupováno dle paragrafů SZ. Dle §42a byl doručen podnět, který byl následně dle §42a, odst. d doplněn o stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody, konkrétně o stanovisko OCP MHMP (ze dne 18. 7. 2019). OCP MHMP ve svém stanovisku vyloučilo významný vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Dále byl podnět doplněn dle §42a odst. e o stanovisko MŽP (ze dne 26. 8. 2019). MŽP ve svém stanovisku dospělo k závěru, že není nutné posuzovat návrh z hlediska jeho vlivu na životní prostředí. AZÚR 6 nepředstavuje koncepci, která by automaticky</p>

nesouhlasí s tím, že aktualizace ZÚR nebyla posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí. Jak je zjevné, aktualizací ZÚR je vymežován koridor železniční trati několika obcí, tj. záměr v oblasti dopravy, který spadá do koncepcí uvedených v příloze č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. S ohledem na rozsah záměru tak bylo nezbytné posouzení vlivů na životní prostředí provést. Odkaz na dřívější posouzení vlivů na životní prostředí ZÚR z 2. 8. 2013 je pak dle dotčených vlastníků nepřipadný, když se týkal jiné trasy vedení železniční trati, a současně je toto posouzení s ohledem na datum jeho vydání již zjevně neaktuální. Posouzení aktualizace ZÚR z hlediska vlivů na životní prostředí tak mělo být provedeno, a to tím spíše, že nový koridor je veden v blízkosti lokálního biocentra L1/185 a přírodní památky Střešovické skály.

podléhala posuzování, nýbrž změnu koncepce, u níž MŽP v souladu s ustanovením § 10i zákona o posuzování vlivů na životní prostředí posuzuje nezbytnost podrobení procesu SEA. MŽP své stanovisko k potřebě posouzení návrhu AZÚR 6 z hlediska vlivů na životní prostředí vydalo dne 26. 8. 2019 na základě podkladů doložených pořizovatelem s přihlédnutím ke kritériím přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí, a to zejména k předmětu změny koncepce a jejímu rozsahu a stanovisku příslušného orgánu ochrany přírody dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. V případě AZÚR 6 se jedná o takovou změnu trasy koridoru dopravní infrastruktury Z/505/DZ, která je vzhledem k vymezení tohoto koridoru v platných Zásadách územního rozvoje hlavního města Prahy (Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy související s předmětným koridorem Z/505/DZ nabyta účinnosti dne 23. 10. 2018) nevýznamná. U dané změny není předpoklad takových vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, které by odůvodňovaly nutnost posouzení dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Přínos posouzení AZÚR 6 v procesu SEA tak nelze očekávat. Vzhledem k rozsahu a předmětu AZÚR 6 a úrovni podrobnosti řešení zásad územního rozvoje (v měřítku 1 : 100 000) se jeví jako vhodnější a účelnější provést případné vyhodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí až na lokální úrovni, resp. podrobit posuzování vlivů na udržitelný rozvoj území teprve koncepce na nižší úrovni hierarchie, které pracují s větší mírou podrobnosti v území (v měřítku 1 : 5 000 či 1 : 10 000) a přichází u nich v úvahu možnost mnohem konkrétnějšího vyhodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí, mimo jiné i na lokální prvky územního systému ekologické stability či přírodní památku Střešovické skály. Na vyšší úrovni obecnosti by tyto složky nemohly být náležitě vyhodnoceny. V případě AZÚR 6 by mělo posuzování vlivů na udržitelný rozvoj území pouze minimální přínos pro ochranu životního prostředí a veřejné zdraví, tedy bez větší možnosti navrhnout vhodná a dostatečná minimalizační opatření v případě zjištění potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

304 MHMPXPEH2N26

Jiné

2973393

Dle odůvodnění aktualizace ZÚR je důvodem pro tuto aktualizaci údajné zmírnění dopadu stavby na území, urbanistické struktury, na obyvatele a na životní prostředí. Část původně vymezeného koridoru se tak touto aktualizací ZÚR zrušuje a nahrazuje odlišně vedeným koridorem. Odlišně je tento koridor od původních ZÚR nicméně veden již na základě Aktualizace č. 4 ZÚR, jež byla

Pořizovatel bere danou připomínku na vědomí. Aktualizace č. 6 se vztahuje k aktuálně platnému právnímu stavu platných ZÚR hl. m. Prahy, kde je vymezen koridor železniční tratě v úseku Praha-Dejvice - Praha-Veleslavín v převážné části v odlišné stopě, než je vedena stávající železniční trať. Smyslem aktualizace č. 6 bylo tento koridor upravit tak, aby bylo možné realizovat a v navazujícím řízení ve větší

vyhodnocena na základě Technicko - ekonomické studie podzemního vedení trati jako varianta nejhodnější. Z důvodu imisí hluku a vibrací, které budou se stavbou železničního tunelu a jeho následným provozem spojeny, Správa železnic, státní organizace, nicméně opět navrhuje nynější aktualizaci ZÚR, když dosavadní trasu vedoucí pod Fyzikálním ústavem AV ČR hodnotí z důvodu imisí jako nevyhovující, ačkoliv měření těchto imisí bylo prováděno v menší vzdálenosti, než byla plánovaná hloubka tunelu. Nově navrhovaná tzv. jižní varianta trasy koridoru tak nově nevede okolo Fyzikálního ústavu AV ČR, avšak vede pod hustou obytnou zástavbou a přímo pod Ústřední vojenskou nemocnicí. Je zjevné, že i v této nové trase jsou imise spojené s výstavbou tunelů a jejich provozem krajně nežádoucí. V této souvislosti je nutné zdůraznit, že dle informací poskytnutých na veřejném projednání aktualizace ZÚR je kalkulováno s tím, že nová železniční trať bude velmi frekventovaná, když vlaky po ní mají jezdit každých 10 minut, tedy téměř tak často, jako jezdí metro. Je zřejmé, že imise hluku a vibrací spojené s takto frekventovanou dopravou budou mít negativní vliv i na dotčené vlastníky a na fungování Ústřední vojenské nemocnice. Tato varianta se pak negativně dotkne vlastníků přibližně 350 nemovitostí. Z podkladů, z nichž aktualizace ZÚR vychází, pak nevyplývá, že by podkladem pro aktualizaci ZÚR byly jakékoliv relevantní geologické průzkumy.

podrobnosti, než přísluší ZÚR, prověřit více variant. Připomínka ke konkrétnímu technickému řešení je v podrobnosti ZÚR neopodstatněná. Co se týče vedení koridoru v blízkosti Vojenské nemocnice, tak ten Aktualizací č. 6 rozšířen tak, aby bylo možné v následujících řízeních porovnávat několik variant vedení tratě v této lokalitě. Aktualizace č. 6 mimo jiné umožňuje vedení trasy v tunelech o vyšším nadloží přes 70 m, což může dále snížit případné negativní dopady na zástavbu. Výběr konkrétní varianty však musí být proveden v následujících řízeních na základě větší podrobnosti.

Náležitá posouzení dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska zákona o posuzování vlivů na životní prostředí nelze provést na úrovni územně plánovací dokumentace, resp. zásad územního rozvoje, neboť je to mimo jeho rozlišovací schopnost. V takovém případě je nutné odkázat na proces posuzování vlivů záměru na životní prostředí (tzv. proces EIA) a na další odborné posudky. Zatímco proces SEA je nástrojem pro zohlednění environmentálních otázek na úrovni koncepční (tedy více obecné – v rovině plánů a programů, resp. územně plánovací dokumentace), proces EIA již pracuje s konkrétním projektem přesně definovaného záměru a jeho technickým řešením předkládaným ke schválení v rámci správních řízení.

304 MHMPXPEH2N26

Jiné

2973401

Dotčení vlastníci nezpochybňují nutnost řešení problematické dopravy na letišti, nicméně mají za to, že uvedené je možné řešit prodloužením metra A, či vedením železniční trati tak, jak byla dle dosavadních ZÚR i dokumentace pro územní řízení již koncipována. Nově navrhovaný koridor dle aktualizace ZÚR vhodně řešení, které by vyváženě poměřovalo soukromé i veřejné zájmy v území, však nepředstavuje, neboť umístění koridoru železniční trati v uvažované variantě bude mít závažný negativní dopad na stávající obytnou zástavbu. Dle odůvodnění aktualizace ZÚR je pak koridor pro umístění železniční trati vymezen šířěji tak, aby mohlo být realizováno více variant vedení trasy železniční trati poté, co budou podrobněji zjištěny podmínky v území odbornými posudky na jednotlivé varianty. Aktualizace ZÚR tak neobsahuje zpracování konkrétního trasování železniční tratě, přestože u veškerých ostatních částí této železniční trati tak stávající ZÚR činí. Dle odůvodnění aktualizace ZÚR pak mělo být historicky předmětem posuzování celkem 5 variant vedení trasy, a to (i) povrchová v místě stávající železniční tratě, (ii) hloubená v místě stávající

Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Úkolem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy nebylo měnit dopravní koncepci města a regionu, která nadále počítá s obsluhou letiště i Kladna železniční dopravou. ZÚR hl. m. Prahy vymezují koridor železniční tratě v proměnné šířce v závislosti na míře variability navrhované trasy. V místech, kde je trať vedena ve stávající stopě, je vymezen koridor užší, naopak v místech nové stopy (úsek Praha-Dejvice - Praha-Veleslavín a novostavba tratě na Letišti Václava Havla) je koridor vymezen širší. Porovnáním variant vedení trasy ve stávající stopě a nové trase bylo cílem Aktualizace č. 4. Aktualizace č. 6 dále zpřesňuje koridor, který byl již vymezen Aktualizací č. 4. Aktualizace č. 6 nijak neupravuje situaci ve velká části stávající stopy, kde koridor v platných ZUR vymezen není. Vymezený koridor Aktualizace č. 6 umožňuje vedení železniční trati i ve variantě SEVER. S vedením trati v místě stávající železniční trati nesohlasila MČ Praha 6.

železniční tratě, (iii) ražená varianta sever (tj. na sever od Fyzikálního ústavu AV ČR), (iv) ražená varianta jih trasovaná přes Střešovice a Břevnov, a (v) ražená varianta střed (modifikovaná varianta jih) trasovaná v maximální možné míře pod ulicemi Střešovická a Na Petřínách. Aktualizace ZÚR nicméně trasy povrchovou a hloubenou v místě stávající železniční tratě svým obsahem vylučuje. Dotčení vlastníci jsou přitom přesvědčeni, že tyto varianty, zejména varianta hloubená v místě stávající železniční tratě, představuje nevhodnější řešení eliminující negativní dopady na stávající zástavbu i na životní prostředí. Vhodnost této varianty je současně v této chvíli teprve posuzována zahraničními experty. Její vedení touto trasou však aktualizace ZÚR bez ohledu na závěry těchto posouzení předem vylučuje. Zda je dle aktualizace ZÚR nadále uvažována i varianta sever, se z obsahu odůvodnění aktualizace ZÚR nepodává, ačkoliv i tato varianta je nadále předmětem posuzování ze strany zahraničních expertů. I tuto variantu tak aktualizace ZÚR předem vylučuje bez ohledu na výsledek tohoto posouzení. Ze strany Správy železnic, státní organizace je pak nedůvodně preferována varianta jih, ačkoliv tato je s ohledem na geologické podmínky, zásah do stávající obytné zástavby i vedení pod Ústřední vojenskou nemocnicí nevhodná. Varianta střed je pak trasována co možná nejméně pod zastavěnou oblastí, čímž by byly sníženy negativní dopady do práv obyvatel dané oblasti.

304 MHMPXPEH2N26 Jiné 2973402

Dotčení vlastníci v této souvislosti zdůrazňují, že aktualizace ZÚR neobsahuje konkrétní vymezení plochy pro umístění železniční tratě v daném území. Dotčení vlastníci odkazují na související judikaturu Nejvyššího správního soudu (např. rozhodnutí sp. zn. 6 Ao 6/2010), dle které „vzhledem k účelu zásad územního rozvoje (§ 36 stavebního zákona z roku 2006) upřesnit záměry politiky územního rozvoje (§ 31 citovaného zákona) nepostačuje, pokud zásady územního rozvoje politiku územního rozvoje bez její další konkretizace pouze přejímají. Míra konkrétnosti vymezení ploch nadmístního významu a požadavků na jejich využití v zásadách územního rozvoje musí být taková, aby bylo možno zvažovat všechny varianty a alternativy využití těchto ploch nadmístního významu a vyhodnotit splnění požadavku přiměřenosti zvoleného řešení zejména ve vztahu k ochraně životního prostředí a k právům dotčených osob.“ Tomuto požadavku konkrétnosti však aktualizace ZÚR nevyhovuje, když neobsahuje konkrétní specifikaci a rozsah řešení záměru v dané lokalitě, byť v ostatních částech železniční tratě tak činí. Pořizovatel nehodnotí žádné varianty a žádnou konkrétní trasu železniční

Požizovatel bere danou připomínku na vědomí. Na území hl. m. Prahy se nedá hovořit o zpřesňování záměrů PÚR ČR, jelikož celé území hl. m. Prahy je v PÚR ČR definováno jako rozvojová oblast OB1. Dle §32 odst. b politika územního rozvoje vymezuje oblasti se zvýšenými požadavky na změny v území z důvodu soustředění aktivit mezinárodního a republikového významu nebo které svým významem přesahují území jednoho kraje, to je rozvojové oblasti a rozvojové osy. Z toho je patrné, že celé území hl. m. Prahy je v PÚR uvedeno pouze jako rozvojová oblast OB1 a jediné, co je možné z hlediska návaznosti ZÚR zpřesňovat, je zpřesnění vymezení této oblasti. V PÚR ČR není v oblasti hl. m. Prahy vymezena žádná trasa dopravní ani technické infrastruktury. Aktualizace č. 6 pouze nepřejímá PÚR, která ani konkrétní koridor pro tuto železniční trať nevymezuje, ale v souladu s PÚR vymezuje koridor železniční tratě v úseku Praha-Dejvice - Praha-Veleslavín. Dále dle §36 odst. 1 Zásady územního rozvoje vymezí zejména plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití. Aktualizací ZÚR č. 6 je upraveno vymezení koridoru, který je uveden v platných ZÚR hl. m. Prahy v kapitole 5 Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice

tratě nevymezuje, byť tak s ohledem na ust. § 36 stavebního zákona činit má.

územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu - dopravní infrastruktury v části 5.2. Koridory a plochy pro železniční dopravu vymezené v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy, v bodě 5.2.5. Koridor železniční tratě Praha - Letiště Václava Havla - Praha. Je tedy vymezen koridor pro možné vedení trasy a jsou stanoveny požadavky na jeho využití. Z hlediska Stavebního zákona ŽÚR vymezují plochy a koridory, které následně územní plán zpřesňuje, připomínka, že v ŽÚR má být vymezena přesná trasa, vede proti smyslu zpřesňování územní plánovací dokumentace, tak jak jej předpokládá stavební zákon.

Požizovatel bere danou připomínku na vědomí. Konkrétní body připomínky byly vyhodnoceny výše.

304 MHMPXPEH2N26

Jiné

2973413

S ohledem na shora uvedené aktualizace ZÚR představuje velmi závažný zásah do vlastnických práv osob, jež jsou vlastníky nemovitostí v oblasti dotčené aktualizací ZÚR. Vedení trasy koridoru železniční tratě přes jejich nemovitosti se všemi s tím souvisejícími negativními dopady a riziky znamená ve svém důsledku znehodnocení nemovitostí těchto dotčených vlastníků. V této souvislosti je zjevné omezení vlastnictví práv vlastníků i s ohledem na ochranné pásmo dráhy, jež činí nejméně 60 m. Vlastníkům dotčených nemovitostí tak bude např. znemožněno ekologické i ekonomicky výhodné vytápění jejich nemovitostí geotermálními vrty, jež se realizují v hloubce od 50 do 300 metrů. Na opakovaně vyjádřený nesouhlas obyvatel území dotčeného aktualizací ZÚR nebyl brán zřetel, a nadále je ze strany Správy železnic, státní organizace jednostranně prosazována varianta jih, ačkoliv se nejedná o vhodné a komplexní řešení v dané lokalitě. Aktualizace ZÚR je přitom prováděna v době, kdy některé varianty řešení aktualizace ZÚR a priori vylučuje, ačkoliv jsou ještě předmětem odborného posuzování, a kdy k uvažovaným variantám dosud nebyly zpracovány nezbytné související studie a posudky. Aktualizace ZÚR je tak v tuto chvíli předčasná. Samotná aktualizace ZÚR je pak v rozporu s ust. § 36 stavebního zákona, když konkrétně nevymezuje území, kterým má železniční trať vést. Dotčení vlastníci současně namítají, že varianta střed vedoucí v největší možné míře pod ulicemi Střešovická a Na Petřínách a následně pod nezastavěnými pozemky ve vlastnictví obce, se pak v rámci nově vymezeného území pro vedení železniční trati jeví jako trasa představující komplexní řešení zohledňující potřebu modernizace železniční trati se současným respektem k ochraně práv a majetku obyvatel dotčeného území. Dotčení vlastníci proto žádají, aby v případě, že pořizovatel bude trvat na provedení aktualizace ZÚR, tuto aktualizaci konkretizoval tak, aby vymezení koridoru železniční trati odpovídalo pouze variantě střed.

304	MHMPXPEH2P1X	Nesouhlas	2973119	<p>Dne 31. 7. 2020 se konalo veřejné projednání v rámci řízení o vydání Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy (dále jen „aktualizace ZÚR“). Navrhovaná aktualizace ZÚR byla pořízena na návrh Správy železnic, státní organizace, a jejím obsahem je úprava vymezení koridoru železniční tratě Praha – Kladno v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín oproti trase, která je nyní vymezena stávajícími ZÚR. V návaznosti na toto veřejné projednání výše uvedení vlastníci nemovitostí nacházejících se v území dotčeném aktualizací ZÚR tímto proti aktualizaci č. 6 ZÚR podávají tyto připomínky. Vlastníci nemovitostí nacházejících se v oblasti nově vymezené jako koridor železniční tratě v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín s navrhovanou aktualizací ZÚR nesouhlasí. Dosavadní vedení koridoru této železniční trati, jak je vymezeno v původním znění ZÚR, již bylo dle názoru dotčených vlastníků v souladu s Politikou územního rozvoje ČR, s cíli a úkoly územního plánování, s požadavky stavebního zákona, jakož i s dosavadní dlouhodobou přípravou celého projektu ze strany Správy železnic, státní organizace. Dosavadní vymezení koridoru železniční tratě v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín pak bylo rovněž upraveno Aktualizací č. 4 ZÚR z důvodu nalezení vhodnější stopy vedení železniční tratě územím. S ohledem na uvedené tak není žádný relevantní důvod pro vydání aktualizace č. 6, neboť jím nově vymezované vedení koridoru železniční tratě nemá opodstatnění. Tvrzení uvedené na str. 7 odůvodnění aktualizace ZÚR, že nové vymezení koridoru železniční tratě je v geologicky příznivějších podmínkách, je pak zcela zavádějící. Podloží dané lokality je tvořeno opukou, tedy horninou se značnou nasákavostí a menší pevností, pískovcem a dále křídovými plošinami, jež jsou nestabilní. Riziko propadů stávajících nemovitostí nacházejících se v dané oblasti nad nově uvažovaným koridorem železniční trati v důsledku hloubení uvažovaného tunelu je tak značné. Nadto v kopci, kde má být tunel veden, se rovněž nacházejí mnohé štoly a kaverny, některé zatopené vodou, což rovněž svědčí o nevhodnosti vedení železničního tunelu touto lokalitou. Dotčení vlastníci tak mají důvodnou obavu ze sesuvů půdy, vzniku puklin či propadů půdy, nadto za situace, kdy má být tzv. jižní varianta vedena zejména pod rozsáhlou obytnou zástavbou.</p>	<p>Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Konkrétní řešení vedení trati je však záležitostí následných řízení. Aktualizace zásad územního rozvoje č. 6 pouze rozšiřuje koridor pro možné vedení trati. Posun trati jižním směrem se po předběžném prověření SŽ jeví jako možný, ale tato jižní nová stopa ražených tunelů částečně vybočuje z vymezeného koridoru dle platných ZÚR, tím pádem je pro další postup nutné nejprve upravit vymezený koridor a poté je možné přistoupit k výběru výsledné varianty a následným řízením. Zásadám územního rozvoje nepřísluší hodnotit konkrétní technické řešení stavby a použitou technologii. Úkolem následných řízení je prověřit vhodnou variantu a navrhnout taková technická opatření, která zamezí škodám popisovaným v připomínce. Naopak Aktualizace č. 6 ZÚR umožňuje díky rozšíření koridoru v podrobnějším měřítku, které přísluší následným řízením, porovnat varianty a vybrat tu nevhodnější. Úprava vymezeného koridoru může být prováděna i za předpokladu, že původní koridor je v souladu s nadřazenou územně plánovací dokumentací. Z hlediska zákona o posuzování vlivů na životní prostředí nelze náležitá posouzení dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví provést na úrovni územně plánovací dokumentace, resp. zásad územního rozvoje, neboť je to mimo jeho rozlišovací schopnost. Toto řeší proces posuzování vlivů záměru na životní prostředí (tzv. proces EIA) a další odborné posudky. Zatímco proces SEA je nástrojem pro zohlednění environmentálních otázek na úrovni koncepční (tedy více obecné – v rovině plánů a programů, resp. územně plánovací dokumentace), proces EIA již pracuje s konkrétním projektem přesně definovaného záměru a jeho technickým řešením předkládaným ke schválení v rámci správních řízení.</p>
304	MHMPXPEH2P1X	Jiné	2973120	<p>Vlastníci nemovitostí v území dotčeném aktualizací ZÚR dále namítají, že navrhovanou aktualizací ZÚR nelze považovat za souladnou s Politikou územního rozvoje, a to konkrétně s čl. 16, čl. 20 a čl. 23 Politiky územního rozvoje. V této souvislosti vlastníci nemovitostí v dotčeném území poukazují</p>	<p>Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Článek 16 PÚR ČR se věnuje vhodnému řešení územního rozvoje. <i>(16) Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dává přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a</i></p>

na to, že aktualizace č. 6 ZÚR představuje uplatňování jednostranného hlediska a požadavků před komplexním řešením, přičemž navrhované řešení není založeno na spolupráci s obyvateli území. Vlastníci dotčených nemovitostí shrnují, že v rámci železniční trati Praha – Kladno s připojením na Letiště Václava Havla bylo od počátku v souladu se ZÚR uvažováno vedení tohoto koridoru v místě stávající železniční dráhy, tzv. Buštěhradské dráhy. Uvedená trať je vedena sice v zástavbě, nicméně nemovitosti v jejím blízkém okolí jsou spíše nevyužívané a ve valné většině ve vlastnictví státu. Fakticky by se tak realizace trati v této trase dotkla pouze 3 nemovitostí ve vlastnictví osob odlišných od státu. Tato varianta je ostatně rovněž nejméně nákladná, když ostatní varianty jsou dle již zpracovaných studií přibližně 5x nákladnější. Nic poté nebrání ani tomu, aby železniční trať byla vedena v tunelu v trase pod stávající, v této době již nevyhovující, železniční trati. Tato varianta je pak z finančního hlediska druhou nejméně nákladnou. Vedení trasy koridoru železniční tratě ve stávající železniční trati by tak bylo zjevně nejvhodnějším komplexním řešením, jež by současně umožňovalo v místě původní železniční trati vybudování např. cyklostezky v souladu s čl. 23 a 24 Politiky územního rozvoje.

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. AZÚR č. 6 vymezuje rozšíření koridoru pro možné vedení trasy, které je stále variantní a konečný výběr trasy je předmětem následných řízení. Článek 20 PÚR ČR se týká rozvojových záměrů v krajině.

(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.

AZÚR č. 6 vymezuje rozšíření koridoru v zastavěném území a nijak se nedotýká otevřené krajiny. Článek 23 PÚR ČR se týká dostupnosti území a zkvalitnění vedení infrastruktury vzhledem k prostupnosti území.

(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).

304 MHMPXPEH2P1X

Jiné

2973123

Nová trasa koridoru železniční trati vymezená v aktualizaci ZÚR, tzv. jižní varianta, byla ze strany Správy železnic, státní organizace, představena nově teprve v červnu 2019. Vymezení tohoto koridoru v předmětné oblasti je zcela nevhodné, neboť je vymezen v oblasti s převážně obytnou zástavbou lokality Na Bateriích a pod Ústřední vojenskou nemocnicí. Dotčení vlastníci tak budou nejprve závažným způsobem rušení výstavbou koridoru železniční tratě, a následně budou trvale rušeni imisemi hluku a vibrací z provozu železniční trati. Značné negativní ovlivnění okolní zástavby během výstavby, a stejně tak zvýšené riziko ovlivnění podzemních vod a okolní zástavby po realizaci pak vyplývá i ze studie METROPROJEKTU Praha a.s. ze dne 29. 1. 2020. Uvedené pak platí tím spíše pro vedení koridoru železniční trati pod Ústřední vojenskou nemocnicí, kde imise zejména vibrací z provozu železniční tratě mohou závažným způsobem narušit fungování citlivých přístrojů a komplikovat zde probíhající lékařské zákroky. Pakliže v tomto směru byla zjištěna nevhodnost vedení trasy železniční trati v případě Fyzikálního ústavu AV ČR, v jehož případě byla tzv. severní varianta trasována pouze v jeho blízkosti, nikoliv přímo pod ním, je tím spíše zjevná nevhodnost vedení trasy železniční trati přímo pod Ústřední vojenskou nemocnicí. Záměr změny vedení koridoru železniční trati nově navrhovanou trasou byl ze strany Správy železnic, státní organizace,

AZÚR č. 6 vymezuje rozšíření koridoru pro tunelové vedení železniční trati. Tento článek PÚR ČR je tedy naprosto v souladu se záměrem AZÚR č. 6. Opuštění koridoru stávající železniční tratě není předmětem Aktualizace č. 6. Opuštění koridoru stávající železniční tratě a vymezení nového koridoru v odlišné stopě bylo předmětem Aktualizace č. 4. Smyslem aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je upravit stávající vymezený koridor v ZÚR hl. m. Prahy takovým způsobem umožňujícím variantnost řešení vedení trasy tak, aby bylo možné přijmout řešení, které ve větší podrobnosti, jež přísluší dalšímu řízení porovná jednotlivé varianty. Z hlediska Stavebního zákona ZÚR vymezují plochy a koridory, které následně územní plán zpřesňuje, vyjádření připomínkujícího, že v ZÚR má být vymezena přesná trasa tak vede proti smyslu zpřesňování územně plánovací dokumentace, tak jak jej předpokládá stavební zákon. Vytvářejí se tak podmínky k nalezení komplexně vhodného řešení. V tomto smyslu Aktualizace ZÚR je v souladu s články 16 a 20. Aktualizace vytváří předpoklady, o kterých mluví článek 23.

Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Aktualizace zásad územního rozvoje č. 6 upravuje pouze vymezení koridoru pro případné vedení železniční trasy. Konkrétní vedení železniční trati je záležitostí následných řízení. Z hlediska Stavebního zákona ZÚR vymezují plochy a koridory, které následně územní plán zpřesňuje, vyjádření připomínkujícího, že v ZÚR má být vymezena přesná trasa tak vede proti smyslu zpřesňování územně plánovací dokumentace, tak jak jej předpokládá stavební zákon. Zároveň domněnka připomínkujícího, že realizace a provoz v raženém tunelu negativně a trvale ovlivní nemovitosti ležícím nad tunelem je v podrobnosti ZÚR neopodstatněná, neboť se jedná o připomínku ke konkrétnímu technickému řešení, které nepřislouží, aby bylo v ZÚR hodnoceno. Co se týče vedení koridoru v blízkosti Vojenské nemocnice, tak ten Aktualizací č. 6 rozšířen tak, aby bylo možné v následujících řízeních porovnávat několik variant vedení tratě v této lokalitě. Vymezený koridor Aktualizací č. 6 umožňuje vedení více variant tunelové trasy, nikoli pouze variantu JH. Úkolem navazujících řízení přísluší vybrat vhodnou trasu. Jako doplňující informaci zároveň uvádíme, že Česká geologická služba zpracovala v listopadu 2020 koncepční 3D geologický model, na jehož základech provedla zhodnocení navržených variant nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín. Zpráva zahrnuje odborné posouzení čtyř aktuálně navržených variant nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín

připraven narychlo, nebyl a dosud není podložen žádnými veřejně dostupnými geologickými průzkumy a obyvatelé dotčeného území nebyli o této variantě zprvu vůbec informováni. O uvedeném pak svědčí i obsah aktualizace ZÚR, jež, na rozdíl od ostatních částí dané železniční trati, v dané oblasti nevymezuje konkrétní trasu koridoru, ale blíže nespecifikovanou oblast s odůvodněním, že Správa železnic, státní organizace, dosud nemá k dispozici výsledky souvisejících posudků. Takový postup dotčení vlastníci považují za zcela netransparentní a nepřijatelný. Správa železnic by měla mít po letech přípravy tohoto projektu nejprve k dispozici všechny relevantní posudky ke zjištění komplexně nevhodnějšího řešení vedení trasy železniční trati, a teprve následně iniciovat případnou aktualizaci ZÚR, nikoliv tyto kroky činit naopak. Poté, co se dotčení vlastníci o záměru změnit trasu na tzv. jižní variantu dozvěděli, opakovaně vyjadřovali svůj nesouhlas s tímto záměrem a proti tomuto záměru byla dokonce podána petice, již podepsalo více, než 400 osob. Přesto Správa železnic, státní organizace, přistoupila k podání návrhu na aktualizaci ZÚR. S ohledem na čl. 16 Politiky územního rozvoje tak je zjevné, že navrhovaná změna vymezení koridoru železniční trati nemá podklad ve spolupráci s obyvateli v dotčené oblasti.

Z hlediska čl. 20 Politiky územního rozvoje pak nelze navrhovanou aktualizaci ZÚR považovat za vhodnější řešení z hlediska geologického, jak je uvedeno výše. Tvzené vedení trasy koridoru v lepších geologických podmínkách, než je tomu v případě stávající trasy, pak nebylo nijak doloženo. Podloží v dotčené oblasti je srovnatelné s podložím v nynější trase koridoru, přičemž i v dotčené oblasti jsou geologické poměry složité. Ražba tunelu negativně ovlivní okolní horninový masiv, změní jeho původní napjatost a vyvolá jeho deformace. Děj se částečně přenesse na povrchovou zástavbu, inženýrské sítě a další stavby. Vzhledem k tomu, že je nově navrhovaná trasa vedena přes hustou obytnou zástavbu s nestabilním podložím, je zjevné, že tato varianta je nevhodná, i s ohledem na charakter dané lokality. Navržená trasa pak nerespektuje ani čl. 23 Politiky územního rozvoje a čl. 24 Politiky územního rozvoje, když nevytváří předpoklad pro zvýšení ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, ani nevytváří podmínky pro environmentálně šetrnou formu dopravy (cyklistickou), oproti dosavadní trase železniční trati, jež toto umožňuje.

ve vztahu ke geologické stavbě zájmového území. Jedná se o tunelové varianty s označením HLOUBENÁ (v původní trase), ražená SEVER, ražená STŘED a ražená JIH. Jako součást odborného posouzení byl sestaven 3D koncepční geologický model znázorňující geologickou stavbu zájmového území. Na jeho základě jsou vyhodnoceny inženýrskogeologické a hydrogeologické poměry všech navržených variant a doporučena optimální varianta včetně odborného geologického zdůvodnění její vhodnosti. K uvedeným článkům PÚR se pořizovatel vyjádřil výše.

Požizovatel bere danou připomínku na vědomí. Aktualizace zásad územního rozvoje č. 6 upravuje pouze vymezení koridoru pro případné vedení železniční trasy. Konkrétní vedení železniční trati je záležitostí následných řízení. Aktualizace č. 6 v převážné části rozšiřuje aktuálně vymezený železniční koridor, tak aby umožnila vedení trasy i v geologicky příznivějších trasách s vyšším nadložím. Aktualizace č. 6 nemění situaci v místě stávajícího vedení železniční tratě mezi žst. Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín, kde dle platných ZÚR v převážné části není vymezen koridor nové železniční tratě, což zůstává i po Aktualizaci č. 6. Jako doplňující informaci zároveň uvádíme, že Česká geologická služba zpracovala v listopadu 2020 koncepční 3D geologický model, na jehož základech provedla zhodnocení navržených variant nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín. Zpráva zahrnuje odborné posouzení čtyř aktuálně navržených variant nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín ve vztahu ke geologické stavbě zájmového území. Jedná se o tunelové varianty s označením HLOUBENÁ (v původní trase), ražená SEVER, ražená STŘED a ražená JIH. Jako součást odborného posouzení byl sestaven 3D koncepční geologický model znázorňující geologickou stavbu zájmového území. Na jeho základě jsou vyhodnoceny inženýrskogeologické a hydrogeologické poměry všech navržených variant a

304 MHMPXPEH2P1X Jiné 2973380

304 MHMPXPEH2P1X

Jiné

2973391

Pokud jde o vyhodnocení vlivu na životní prostředí, z obsahu odůvodnění aktualizace ZÚR vyplývá, že stanovisko dotčeného orgánu k tomuto záměru bylo vydáno na základě původního návrhu Správy železnic, státní organizace, který však zcela neodpovídá nyní navrhované aktualizaci ZÚR. Takový postup je však nesprávný, neboť příslušný dotčený orgán se v tomto směru vyjadřoval k jinému záměru. Pokud tedy pořizovatel aktualizace ZÚR nevyžádal po úpravě vymezení koridoru o nové stanovisko orgánu ochrany přírody, postupoval nesprávně a v rozporu ust. § 39 stavebního zákona. Dotčení vlastníci současně nesouhlasí s tím, že aktualizace ZÚR nebyla posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí. Jak je zjevné, aktualizací ZÚR je vymezován koridor železniční trati několika obcí, tj. záměr v oblasti dopravy, který spadá do koncepcí uvedených v příloze č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. S ohledem na rozsah záměru tak bylo nezbytné posouzení vlivů na životní prostředí provést. Odkaz na dřívější posouzení vlivů na životní prostředí ZÚR z 2. 8. 2013 je pak dle dotčených vlastníků nepřipadný, když se týkal jiné trasy vedení železniční trati, a současně je toto posouzení s ohledem na datum jeho vydání již zjevně neaktuální. Posouzení aktualizace ZÚR z hlediska vlivů na životní prostředí tak mělo být provedeno, a to tím spíše, že nový koridor je veden v blízkosti lokálního biocentra L1/185 a přírodní památky Střešovické skály.

doporučena optimální varianta včetně odborného geologického zdůvodnění její vhodnosti. K uvedeným článkům PÚR ČR se pořizovatel vyjádřil výše.

Pořizovatel bere danou připomínku na vědomí. Od přijetí podnětu na aktualizaci ZÚR HMP bylo postupováno dle paragrafů SZ. Dle §42a byl doručen podnět, který byl následně dle §42a, odst. d. doplněn o stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody, konkrétně o stanovisko OCP MHMP (ze dne 18. 7. 2019). OCP MHMP ve svém stanovisku vyloučilo významný vliv na evropsky významné lokality a ptací oblasti. Dále byl podnět doplněn dle §42a odst. e o stanovisko MŽP (ze dne 26. 8. 2019). MŽP ve svém stanovisku dospělo k závěru, že není nutné posuzovat návrh z hlediska jeho vlivu na životní prostředí. AZÚR 6 nepředstavuje koncepci, která by automaticky podléhala posuzování, nýbrž změnu koncepce, u níž MŽP v souladu s ustanovením § 10i zákona o posuzování vlivů na životní prostředí posuzuje nezbytnost podrobení procesu SEA. MŽP své stanovisko k potřebě posouzení návrhu AZÚR 6 z hlediska vlivů na životní prostředí vydalo dne 26. 8. 2019 na základě podkladů doložených pořizovatelem s přihlédnutím ke kritériím přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí, a to zejména k předmětu změny koncepce a jejímu rozsahu a stanovisku příslušného orgánu ochrany přírody dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. V případě AZÚR 6 se jedná o takovou změnu trasy koridoru dopravní infrastruktury Z/505/DZ, která je vzhledem k vymezení tohoto koridoru v platných Zásadách územního rozvoje hlavního města Prahy (Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy související s předmětným koridorem Z/505/DZ nabyta účinností dne 23. 10. 2018) nevýznamná. U dané změny není předpoklad takových vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, které by odůvodňovaly nutnost posouzení dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Přínos posouzení AZÚR 6 v procesu SEA tak nelze očekávat. Vzhledem k rozsahu a předmětu AZÚR 6 a úrovni podrobnosti řešení zásad územního rozvoje (v měřítku 1 : 100 000) se jeví jako vhodnější a účelnější provést případné vyhodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí až na lokální úrovni, resp. podrobit posuzování vlivů na udržitelný rozvoj území teprve koncepcí na nižší úrovni hierarchie, které pracují s větší mírou podrobnosti v území (v měřítku 1 : 5 000 či 1 : 10 000) a přichází u nich v úvahu možnost mnohem konkrétnějšího vyhodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí, mimo jiné i na lokální prvky územního systému ekologické stability či přírodní památku Střešovické skály. Na vyšší úrovni obecnosti by tyto složky nemohly být náležitě vyhodnoceny. V případě AZÚR 6 by mělo posuzování vlivů na udržitelný rozvoj

území pouze minimální přínos pro ochranu životního prostředí a veřejné zdraví, tedy bez větší možnosti navrhnout vhodná a dostatečná minimalizační opatření v případě zjištění potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

304 MHMPXPEH2P1X Jiné 2973393 Dle odůvodnění aktualizace ZÚR je důvodem pro tuto aktualizaci údajně zmírnění dopadu stavby na území, urbanistické struktury, na obyvatele a na životní prostředí. Část původně vymezeného koridoru se tak touto aktualizací ZÚR zrušuje a nahrazuje odlišně vedeným koridorem. Odlišně je tento koridor od původních ZÚR nicméně veden již na základě Aktualizace č. 4 ZÚR, jež byla vyhodnocena na základě Technicko - ekonomické studie podzemního vedení trati jako varianta nejhodnější. Z důvodu imisí hluku a vibrací, které budou se stavbou železničního tunelu a jeho následným provozem spojeny, Správa železnic, státní organizace, nicméně opět navrhuje nynější aktualizaci ZÚR, když dosavadní trasu vedoucí pod Fyzikálním ústavem AV ČR hodnotí z důvodu imisí jako nevyhovující, ačkoliv měření těchto imisí bylo prováděno v menší vzdálenosti, než byla plánovaná hloubka tunelu. Nově navrhovaná tzv. jižní varianta trasy koridoru tak nově nevede okolo Fyzikálního ústavu AV ČR, avšak vede pod hustou obytnou zástavbou a přímo pod Ústřední vojenskou nemocnicí. Je zjevné, že i v této nové trase jsou imise spojené s výstavbou tunelů a jejich provozem krajně nežádoucí. V této souvislosti je nutné zdůraznit, že dle informací poskytnutých na veřejném projednání aktualizace ZÚR je kalkulováno s tím, že nová železniční trať bude velmi frekventovaná, když vlaky po ní mají jezdit každých 10 minut, tedy téměř tak často, jako jezdí metro. Je zřejmé, že imise hluku a vibrací spojené s takto frekventovanou dopravou budou mít negativní vliv i na dotčené vlastníky a na fungování Ústřední vojenské nemocnice. Tato varianta se pak negativně dotkne vlastníků přibližně 350 nemovitostí. Z podkladů, z nichž aktualizace ZÚR vychází, pak nevyplývá, že by podkladem pro aktualizaci ZÚR byly jakékoliv relevantní geologické průzkumy.

Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Aktualizace č. 6 se vztahuje k aktuálně platnému právnímu stavu platných ZÚR hl. m. Prahy, kde je vymezen koridor železniční tratě v úseku Praha-Dejvice - Praha-Veleslavín v převážné části v odlišné stopě, než je vedena stávající železniční trať. Smyslem aktualizace č. 6 bylo tento koridor upravit tak, aby bylo možné realizovat a v navazujícím řízení ve větší podrobnosti, než přísluší ZÚR, prověřit více variant. Připomínka ke konkrétnímu technickému řešení je v podrobnosti ZÚR neopodstatněná. Co se týče vedení koridoru v blízkosti Vojenské nemocnice, tak ten Aktualizací č. 6 rozšířen tak, aby bylo možné v následujících řízeních porovnávat několik variant vedení tratě v této lokalitě. Aktualizace č. 6 mimo jiné umožňuje vedení trasy v tunelech o vyšším nadloží přes 70 m, což může dále snížit případné negativní dopady na zástavbu. Výběr konkrétní varianty však musí být proveden v následujících řízeních na základě větší podrobnosti. Náležitá posouzení dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska zákona o posuzování vlivů na životní prostředí nelze provést na úrovni územně plánovací dokumentace, resp. zásad územního rozvoje, neboť je to mimo jeho rozlišovací schopnost. V takovém případě je nutné odkázat na proces posuzování vlivů záměru na životní prostředí (tzv. proces EIA) a na další odborné posudky. Zatímco proces SEA je nástrojem pro zohlednění environmentálních otázek na úrovni koncepční (tedy více obecné – v rovině plánů a programů, resp. územně plánovací dokumentace), proces EIA již pracuje s konkrétním projektem přesně definovaného záměru a jeho technickým řešením předkládaným ke schválení v rámci správních řízení.

304 MHMPXPEH2P1X Jiné 2973401 Dotčení vlastníci nepochybně nutnost řešení problematické dopravy na letiště, nicméně mají za to, že uvedené je možné řešit prodloužením metra A, či vedením železniční trati tak, jak byla dle dosavadních ZÚR i dokumentace pro územní řízení již koncipována. Nově navrhovaný koridor

Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Úkolem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy nebylo měnit dopravní koncepci města a regionu, která nadále počítá s obsluhou letiště i Kladna železniční dopravou. ZÚR hl. m. Prahy vymezují koridor železniční tratě v proměnné šířce v závislosti na míře variability navrhované trasy. V

dle aktualizace ZÚR vhodné řešení, které by vyváženě poměřovalo soukromé i veřejné zájmy v území, však nepředstavuje, neboť umístění koridoru železniční trati v uvažované variantě bude mít závažný negativní dopad na stávající obytnou zástavbu. Dle odůvodnění aktualizace ZÚR je pak koridor pro umístění železniční trati vymezen širěji tak, aby mohlo být realizováno více variant vedení trasy železniční trati poté, co budou podrobněji zjištěny podmínky v území odbornými posudky na jednotlivé varianty. Aktualizace ZÚR tak neobsahuje zpracování konkrétního trasování železniční tratě, přestože u veškerých ostatních částí této železniční trati tak stávající ZÚR činí. Dle odůvodnění aktualizace ZÚR pak mělo být historicky předmětem posuzování celkem 5 variant vedení trasy, a to (i) povrchová v místě stávající železniční tratě, (ii) hloubená v místě stávající železniční tratě, (iii) ražená varianta sever (tj. na sever od Fyzikálního ústavu AV ČR), (iv) ražená varianta jih trasovaná přes Střešovice a Břevnov, a (v) ražená varianta střed (modifikovaná varianta jih) trasovaná v maximální možné míře pod ulicemi Střešovická a Na Petřínách. Aktualizace ZÚR nicméně trasy povrchovou a hloubenou v místě stávající železniční tratě svým obsahem vylučuje. Dotčení vlastníci jsou přitom přesvědčeni, že tyto varianty, zejména varianta hloubená v místě stávající železniční tratě, představuje nejvhodnější řešení eliminující negativní dopady na stávající zástavbu i na životní prostředí. Vhodnost této varianty je současně v této chvíli teprve posuzována zahraničními experty. Její vedení touto trasou však aktualizace ZÚR bez ohledu na závěry těchto posouzení předem vylučuje. Zda je dle aktualizace ZÚR nadále uvažována i varianta sever, se z obsahu odůvodnění aktualizace ZÚR nepodává, ačkoliv i tato varianta je nadále předmětem posuzování ze strany zahraničních expertů. I tuto variantu tak aktualizace ZÚR předem vylučuje bez ohledu na výsledek tohoto posouzení. Ze strany Správy železnic, státní organizace je pak nedůvodně preferována varianta jih, ačkoliv tato je s ohledem na geologické podmínky, zásah do stávající obytné zástavby i vedení pod Ústřední vojenskou nemocnicí nevhodná. Varianta střed je pak trasována co možná nejméně pod zastavěnou oblastí, čímž by byly sníženy negativní dopady do práv obyvatel dané oblasti.

Dotčení vlastníci v této souvislosti zdůrazňují, že aktualizace ZÚR neobsahuje konkrétní vymezení plochy pro umístění železniční tratě v daném území. Dotčení vlastníci odkazují na související judikaturu Nejvyššího správního soudu (např. rozhodnutí sp. zn. 6 Ao 6/2010), dle které „vzhledem k účelu zásad územního rozvoje (§ 36

místech, kde je trať vedena ve stávající stopě, je vymezen koridor užší, naopak v místech nové stopy (úsek Praha-Dejvice - Praha-Veleslavín a novostavba tratě na Letiště Václava Havla) je koridor vymezen širší. Porovnáním variant vedení trasy ve stávající stopě a nové trase bylo cílem Aktualizace č. 4. Aktualizace č. 6 dále zpřesňuje koridor, který byl již vymezen Aktualizací č. 4. Aktualizace č. 6 nijak neupravuje situaci ve velká části stávající stopy, kde koridor v platných ZUR vymezen není. Vymezený koridor Aktualizace č. 6 umožňuje vedení železniční trati i ve variantě SEVER. S vedením trati v místě stávající železniční trati nesouhlasila MČ Praha 6.

Poživatel bere danou připomínku na vědomí. Na území hl. m. Prahy se nedá hovořit o zpřesňování záměrů PÚR ČR, jelikož celé území hl. m. Prahy je v PÚR ČR definováno jako rozvojová oblast OB1. Dle §32 odst. b politika územního rozvoje vymezuje oblasti se zvýšenými požadavky na změny v území z důvodu soustředění aktivit mezinárodního a republikového

304 MHMPXPEH2P1X

Jiné

2973402

stavebního zákona z roku 2006) upřesnit záměry politiky územního rozvoje (§ 31 citovaného zákona) nepostačuje, pokud zásady územního rozvoje politiku územního rozvoje bez její další konkretizace pouze přejímají. Míra konkrétnosti vymezení ploch nadmístního významu a požadavků na jejich využití v zásadách územního rozvoje musí být taková, aby bylo možno zvažovat všechny varianty a alternativy využití těchto ploch nadmístního významu a vyhodnotit splnění požadavku přiměřenosti zvoleného řešení zejména ve vztahu k ochraně životního prostředí a k právům dotčených osob.“ Tomuto požadavku konkrétnosti však aktualizace ZÚR nevyhovuje, když neobsahuje konkrétní specifikaci a rozsah řešení záměru v dané lokalitě, byť v ostatních částech železniční tratě tak činí. Pořizovatel nehodnotí žádné varianty a žádnou konkrétní trasu železniční tratě nevymezuje, byť tak s ohledem na ust. § 36 stavebního zákona činit má.

významu nebo které svým významem přesahují území jednoho kraje, to je rozvojové oblasti a rozvojové osy. Z toho je patrné, že celé území hl. m. Prahy je v PÚR uvedeno pouze jako rozvojová oblast OB1 a jediné, co je možné z hlediska návaznosti ZÚR zpřesňovat, je zpřesnění vymezení této oblasti. V PÚR ČR není v oblasti hl. m. Prahy vymezena žádná trasa dopravní ani technické infrastruktury.

Aktualizace č. 6 pouze nepřejímá PÚR, která ani konkrétní koridor pro tuto železniční trať nevymezuje, ale v souladu s PÚR vymezuje koridor železniční tratě v úseku Praha-Dejvice - Praha-Veleslavín.

Dále dle §36 odst. 1 Zásady územního rozvoje vymezí zejména plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití.

Aktualizací ZÚR č. 6 je upraveno vymezení koridoru, který je uveden v platných ZÚR hl. m. Prahy v kapitole 5 Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu - dopravní infrastruktury v části 5.2. Koridory a plochy pro železniční dopravu vymezené v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy, v bodě 5.2.5. Koridor železniční tratě Praha - Letiště Václava Havla - Praha. Je tedy vymezen koridor pro možné vedení trasy a jsou stanoveny požadavky na jeho využití. Z hlediska Stavebního zákona ZÚR vymezují plochy a koridory, které následně územní plán zpřesňuje, připomínka, že v ZÚR má být vymezena přesná trasa, vede proti smyslu zpřesňování územně plánovací dokumentace, tak jak jej předpokládá stavební zákon.

Pořizovatel bere danou připomínku na vědomí. Konkrétní body připomínky byly vyhodnoceny výše.

304 MHMPXPEH2P1X

Jiné

2973413

S ohledem na shora uvedené aktualizace ZÚR představuje velmi závažný zásah do vlastnických práv osob, jež jsou vlastníky nemovitostí v oblasti dotčené aktualizací ZÚR. Vedení trasy koridoru železniční tratě přes jejich nemovitosti se všemi s tím souvisejícími negativními dopady a riziky znamená ve svém důsledku znehodnocení nemovitostí těchto dotčených vlastníků. V této souvislosti je zjevné omezení vlastnictví práv vlastníků i s ohledem na ochranné pásmo dráhy, jež činí nejméně 60 m. Vlastníkům dotčených nemovitostí tak bude např. znemožněno ekologické i ekonomicky výhodné vytápění jejich nemovitostí geotermálními vrty, jež se realizují v hloubce od 50 do 300 metrů. Na opakovaně vyjádřený nesouhlas obyvatel území dotčeného aktualizací ZÚR nebyl brán zřetel, a nadále je ze strany Správy železnic, státní organizace jednostranně prosazována varianta jih, ačkoliv se nejedná o vhodné a komplexní řešení v dané lokalitě. Aktualizace ZÚR je přitom prováděna v době, kdy některé varianty řešení aktualizace ZÚR a priori vylučuje, ačkoliv jsou ještě předmětem odborného posuzování, a kdy k uvažovaným variantám dosud nebyly zpracovány nezbytné související studie a posudky. Aktualizace ZÚR je

tak v tuto chvíli předčasná. Samotná aktualizace ZÚR je pak v rozporu s ust. § 36 stavebního zákona, když konkrétně nevymezuje území, kterým má železniční trať vést. Dotčení vlastníci současně namítají, že varianta střed vedoucí v největší možné míře pod ulicemi Střešovická a Na Petřínách a následně pod nezastavěnými pozemky ve vlastnictví obce, se pak v rámci nově vymezeného území pro vedení železniční trati jeví jako trasa představující komplexní řešení zohledňující potřebu modernizace železniční trati se současným respektem k ochraně práv a majetku obyvatel dotčeného území. Dotčení vlastníci proto žádají, aby v případě, že pořizovatel bude trvat na provedení aktualizace ZÚR, tuto aktualizaci konkretizoval tak, aby vymezení koridoru železniční trati odpovídalo pouze variantě střed.

188	Pražská vodohospodářská společnost a.s.	Jiné	2972926	<p>Připomínky Pražské vodohospodářské společnosti a.s. k řízení o vydání Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy (úprava vymezení koridoru železniční tratě Praha - Kladno v úseku Praha-Dejvice - Praha-Veleslavín). Zásobování vodou Dle Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je trasa navrhovaného železničního koridoru Praha - Kladno v úseku Praha Dejvice - Praha Veleslavín ve dvou nejvhodnějších variantách, tj. ražená JIH a STŘED, vedena v blízkosti vodojemů Bruska, Andělky, Vyhlídky, Hradní a čerpacích stanic Bruska a Vyhlídky. Z tohoto důvodu upozorňujeme, že provoz uvedených vodojemů a čerpacích stanic nesmí být stavbou železničního koridoru nijak narušen ani omezen a rovněž nesmí být negativně ovlivněn technický stav komor vodojemů a čerpacích stanic.</p>	Pořizovatel bere danou připomínku na vědomí. Připomínka se však týká až následných řízení.
188	Pražská vodohospodářská společnost a.s.	Jiné	2972927	<p>Odvádění a likvidace odpadních vod Nově vymezovaný koridor ražené trasy JIH a STŘED navrhovaného železničního koridoru koliduje s několika stokami nadřazeného kanalizačního systému. Jedná se kmenovou stoku K při budoucím portálu železničního tunelu v ulici Svatovítská v hloubce cca. 50 m, kmenovou stoku C, poblíž Patočkovy ulice cca. v hloubce 20 metrů a kmenovou stoku D při nádraží Veleslavín, která je zde vedena ve hloubce cca. 24 metrů pod povrchem. Dále je nutno respektovat sběrače nadřazeného kanalizačního systému: sběrač C - Sběrač Střešovický, sběrač C - LVU., sběrač D_D_11 a sběrač D_D_8. Vzhledem k současnému nevyjasněnému vedení trasy koridoru a výškovému umístění ražených tunelů nelze specifikovat, zda bude nutné uvedené stoky překládat.</p>	Pořizovatel bere danou připomínku na vědomí. Připomínka se však týká až následných řízení.
188	Pražská vodohospodářská společnost a.s.	Jiné	2972928	<p>V připomínkách jsou popsány pouze nadřazené kanalizační sběrače. Upozorňujeme na to, že v</p>	Pořizovatel bere danou připomínku na vědomí. Připomínka se však týká až následných řízení.

188	Pražská vodohospodářská společnost a.s.	Jiné	2972929	<p>lokality se nacházejí místní sítě, které je nutno zohlednit při zpracování následných stupňů projektové dokumentace.</p> <p>V případě stávajících vodovodních i kanalizačních řadů je nutno respektovat ochranné pásmo vodovodu a kanalizace. Ochranné pásmo vodovodu a kanalizace je vymezeno svislými rovinami vedenými na obě strany od potrubí nebo vně jiného vodárenského nebo kanalizačního objektu ve vzdálenosti: U řadů do DN 500 včetně přípojek 1,5 m od vnějšího líce potrubí U řadů nad DN 500 2,5 m od vnějšího líce potrubí U řadů nad DN 200, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod povrchem, se vzdálenosti od vnějšího líce zvyšují o 1 m.</p>	Pořizovatel bere danou připomínku na vědomí. Připomínka se však týká až následných řízení.
-----	---	------	---------	--	--

5) Návrh pořizovatele

Návrh Aktualizace č. 6 ZÚR HMP lze na základě zpracovaných závěrů z řízení o vydání Aktualizace č. 6 ZÚR HMP předložit ZHMP k projednání a vydání formou opatření obecné povahy. S návrhem Aktualizace č. 6 ZÚR HMP nesouhlasila právnická osoba (čp. 301), spolek (čp. 302), fyzická osoba (čp. 303) a právní zástupce fyzických osob (čp. 304).

6) Doplněk návrhu