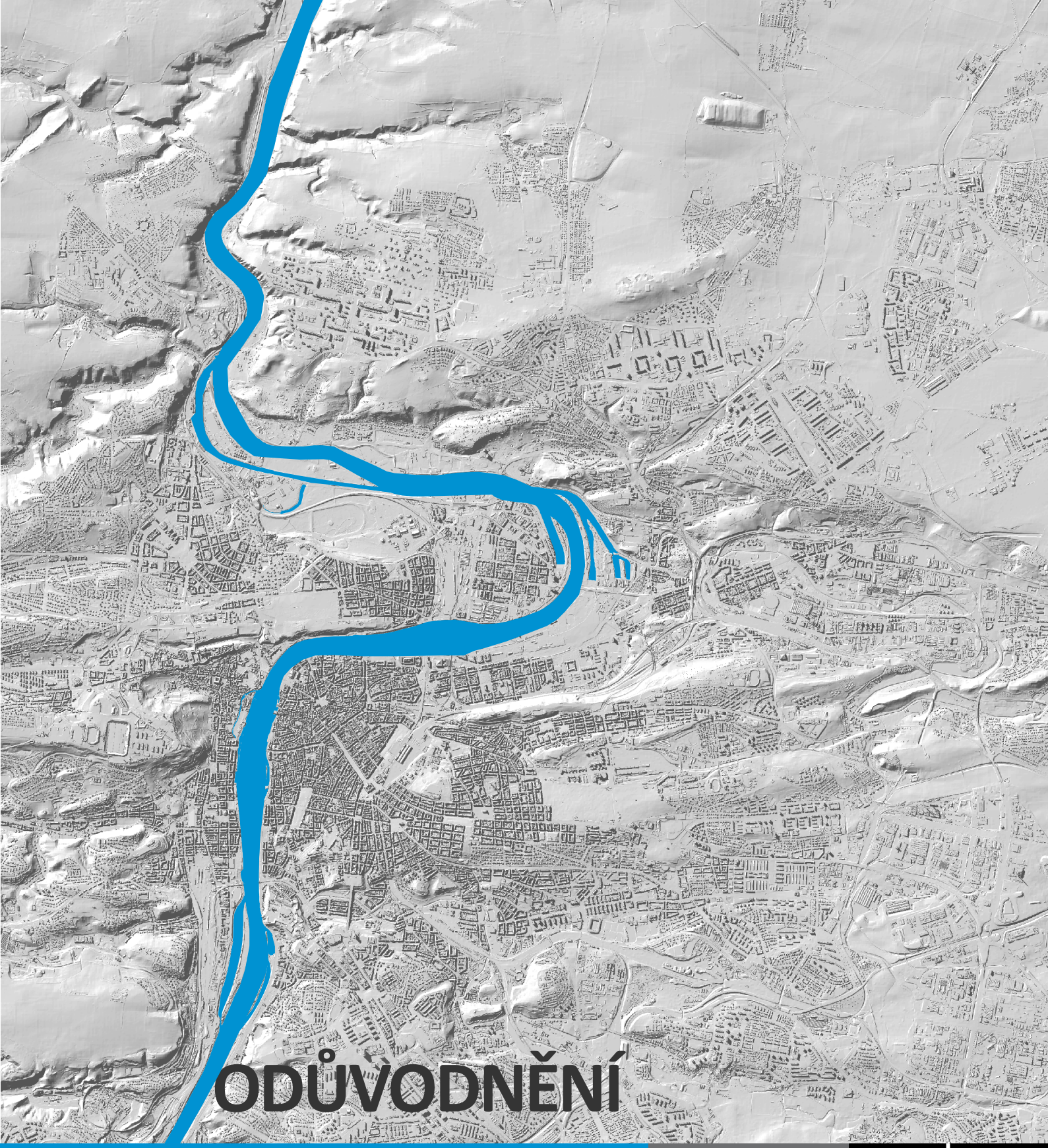

ODŮVODNĚNÍ

ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE HL. M. PRAHY

AKTUALIZACE č.6

2020

ZÚR

hlavní město Praha

PRAHA
PRAGUE
PRAGA
PRAG

číslo paré:

Pořizovatel

Magistrát hlavního města Prahy
Odbor územního rozvoje
Jungmannova 35/29, Praha 1, 110 00
Ředitel: Ing. Martin Čemus

Zpracovatel

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
Vyšehradská 57/2077, Praha 2, 128 00
Ředitel: Mgr. Ondřej Boháč

Ing. arch. Kateřina Szentesiová
Autorizovaný architekt, typ autorizace A
Číslo autorizace ČKA: 1981

Ing. Václav Novotný, Ph.D.
Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby
Číslo autorizace ČKAIT: 0012939

Autorský tým

Ing. Lukáš Tittl
Ing. Václav Novotný, Ph.D., autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, číslo autorizace ČKAIT: 0012939
Ing. Antonín Paduán
Ing. arch. Kateřina Szentesiová, autorizovaný architekt, číslo autorizace ČKA: 1981
PhDr. Nataša Machačová, jazyková korektura

Datum zpracování: 2020

Obsah

Obsah 2

1 Úvod 6

2 Postup pořízení Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy 7

2.1 Návrh oprávněného investora 7

2.2 Usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy k Aktualizaci č. 6 8

2.3 Veřejné projednání 8

Veřejné projednání k návrhu Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy proběhlo v souladu s § 42b odst. 1 stavebního zákona dne 31. 7. 2020. Dále v souladu s § 39 odst. 1 v součinnosti s § 42b odst. 2 tohoto zákona byl návrh Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy zveřejněn a vystaven od 1. 7. 2020 do 7. 8. 2020 včetně. V souladu s § 42b odst. 5 stavebního zákona bylo požádáno Ministerstvo pro místní rozvoj ČR o stanovisko. Na základě došlých stanovisek a připomínek k veřejnému projednání nebyla provedena úprava návrhu Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy. 8

3 Přezkoumání souladu Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy 8

3.1 Přezkoumání souladu s PÚR ČR 9

3.1.1 Soulad s prioritami PÚR ČR 9

3.1.2 Soulad s vymezením rozvojové oblasti a rozvojových os republikového významu 17

3.1.3 Soulad s plochami a koridory dopravní infrastruktury 17

3.1.4 Soulad s dalšími úkoly pro ministerstva, jiné ústřední správní úřady a pro územní plánování 18

3.2 Přezkoumání souladu s cíli a úkoly územního plánování 19

3.3 Přezkoumání souladu s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů 20

3.4 Přezkoumání souladu s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledkem řešení rozporů 20

4 Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí 20

5 Stanovisko Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 6 stavebního zákona 24

6 Sdělení, jak bylo stanovisko Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 6 stavebního zákona zohledněno 24

7 Komplexní zdůvodnění přijatého řešení 24

7.1 Důvody Aktualizace č. 6 24

7.2 Podklady 25

7.3 Zdůvodnění vlastního řešení aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy 26

7.3.1 Zdůvodnění potřebnosti železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno 26

7.3.2 Důvody změny vymezení koridoru železniční tratě a rekapitulace výběru nejvhodnější varianty trasy 28
7.3.3 Zdůvodnění VPS vymezených Aktualizací č. 6 32
7.4 Zdůvodnění grafické části 32
8 Vyhodnocení koordinace využívání území z hlediska širších vztahů v území 34
9 Vyhodnocení splnění podmínek vyplývajících z případných vyjádření příslušných orgánů sousedních států a výsledků konzultací s nimi 34
10 Vyhodnocení splnění požadavků a podmínek pro zpracování návrhu Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy 34
11 Výčet záležitostí týkajících se rozvoje území státu, které nejsou obsaženy v Politice územního rozvoje České republiky 35
12 Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu 35
13 Rozhodnutí o námitkách 35
Námitky nebyly v rámci veřejného projednání uplatněny. 35
14 Vyhodnocení připomínek 35

Výkresy a přílohy:

Seznam výkresů, které jsou součástí Odůvodnění:

01. Koordinační výkres 1 : 50 000

04. Výkres širších vztahů 1 : 500 000

00. Výkres mapového podkladu 1 : 100 000

Přílohy Odůvodnění:

Příloha č. 1: Právní stav před Aktualizací č. 6 – grafická část

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

6. Výkres veřejně prospěšných staveb nadmístního významu – stav před Aktualizací č. 6 ZÚR hl. m. Prahy1 : 100 000

Příloha č. 2: Právní stav po Aktualizaci č. 6 – grafická část

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

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

Vzhledem k tomu, že Aktualizace č. 6 nemění textovou část Výroku, není součástí Aktualizace č. 6 ani příloha Výrok – textová část, úplné znění. Textová část Výroku zůstává nadále v platnosti ve znění ZÚR hl. m. Prahy (právní stav k 29. 5. 2019).

Seznam zkratek:

ASP PLK	aktualizace studie proveditelnosti tratě Praha – Letiště – Kladno
AZUR	aktualizace zásad územního rozvoje
ČR	Česká republika
DÚR	dokumentace pro územní rozhodnutí
EVL	evropsky významná lokalita
EU	Evropská unie
HMP	hlavní město Praha
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
KJŘ	knižní jízdní řád
MHMP	Magistrát hl. m. Prahy
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
OCP MHMP	Odbor ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy
PÚR ČR	Politika územního rozvoje České republiky
P+R	parkoviště „park and ride“
SOKP	silniční okruh kolem Prahy (též Pražský okruh)
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TBM	tunnel boring machine (tunelovací metoda se speciálním razicím štítem)
TEN – T	Trans-Europian networks – transport
ÚPD	územně plánovací dokumentace
VPS	veřejně prospěšná stavba
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚR	zásady územního rozvoje
žst.	železniční stanice
ŽP	životní prostředí

1 Úvod

Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy byla pořízena na návrh oprávněného investora – Správy železnic, státní organizace, (do 31. 12. 2019 Správa železniční dopravní cesty, s. o., dále jen Správa železnic) v souladu s § 42 odst. 6 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění (dále též stavební zákon). Aktualizace č. 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. V ostatních částech koridoru vymezeného Zásadami územního rozvoje hl. m. Prahy ve znění Aktualizace č. 1 tratě Praha – Kladno nedochází k žádným úpravám.

Železniční trať Praha – Kladno byla realizována již v 19. století, myšlenka napojení Letiště Václava Havla Praha se v územně plánovací dokumentaci objevuje na konci 20. století. Stopa této tratě byla v územně plánovací dokumentaci lokálně upravována společně s hlubším poznáním o podobě modernizace tratě. V ZÚR hl. m. Prahy je koridor vymezený pro tuto trať již od schválení prvních Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy v roce 2009. V roce 2018 byla schválena Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy, která lokálně upravovala vymezení ve stejném úseku jako Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy.

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 úžeji vymezenému koridoru. Tato železniční trať spojuje největší město ve Středočeském kraji Kladno s Prahou a zároveň má potenciál novostavbou obsloužit kvalitní, rychlou a životnímu prostředí šetrnou železniční dopravou i největší mezinárodní letiště v České republice. Dle sčítání lidu, domů a bytů 2011 byl vztah pracovní dojížďky mezi Kladnem a Prahou kvantifikován jako nejsilnější v České republice. Současná podoba tratě však svým technickým stavem, podobou dopraven ani kapacitou nevyhovuje požadavkům, které jsou na ni kladeny. I z hlediska evropského pohledu může být tato trať významnou, neboť spojuje v rámci sítě TEN-T mezinárodní letiště s dálkovou železniční dopravou. Dnes je tato trať zakotvena v mnoha závazných dokumentech, například v dokumentu „Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU“, které tuto trať zařazuje do systému TEN-T právě díky napojení na mezinárodní letiště.

Pro potřeby Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je trať Praha – Kladno s odbočkou na Letiště Václava Havla Praha na území hlavního města Prahy označena jako trať Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno, což je stejná terminologie, která byla použita již v Aktualizaci č. 4 ZÚR hl. m. Prahy. Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy hovoří o mezinárodním veřejném civilním letišti situovaném v severovýchodní části Prahy obecně nejčastěji označovaném jako Letiště Václava Havla Praha nebo letiště Praha/Ruzyně (LKPR dle ICAO). Pro potřeby Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je toto letiště označeno jako Letiště Václava Havla Praha.

2 Postup pořízení Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy

2.1 Návrh oprávněného investora

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

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

Dne 6. 9. 2018 Zastupitelstvo hlavního města Prahy rozhodlo o vydání Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy usnesením číslo 39/119 k návrhu na vydání Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy (dopravní infrastruktura – koridor železnice v úseku Dejvice – Veleslavín). Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy byla vydána formou opatření obecné povahy č. 58/2018. Tato aktualizace upravila vymezení koridoru v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín z důvodu nalezení vhodnější stopy vedení železniční tratě územím mimo současnou polohu tratě.

V době zpracování Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy byly schváleny ještě další dílčí aktualizace (Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy a Aktualizace č. 3 ZÚR hl. m. Prahy), které však nemají přímou vazbu na koridor řešený Aktualizací č. 6 ZÚR hl. m. Prahy. V současné době jsou také zpracovávány Aktualizace č. 5 ZÚR hl. m. Prahy, Aktualizace č. 7 ZÚR hl. m. Prahy, Aktualizace č. 9 ZÚR hl. m. Prahy a Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy, které také nemají přímou vazbu na koridor řešený Aktualizací č. 6 ZÚR hl. m. Prahy.

Po schválení Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy a v souladu s územně plánovací dokumentací Správa železnic nadále připravovala modernizaci této tratě. Z podrobnějšího projednávání trasy koridoru vymezeného Aktualizací č. 4 ZÚR hl. m. Prahy vzešel požadavek na další dílčí úpravu koridoru vymezeného ZÚR hl. m. Prahy (právní stav k 29. 5. 2019), a to z důvodu dalšího zmírnění možného negativního dopadu liniové stavby v území, tedy vedení koridoru v geologicky příznivějších podmínkách.

Proto v souladu s § 42 odst. 6 stavebního zákona podal oprávněný investor Správa železnic dopisem ze dne 22. 5. 2019 čj. 29649/2019-SŽDC-GŘ-026 z důvodu upravené stopy v území návrh na aktualizaci zásad územního rozvoje.

Správa železnic je státní organizace, která vznikla dne 1. 1. 2003 na základě zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, v platném znění. Novelou zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, 1. 1. 2020 došlo ke změně názvů této organizace na Správu železnic, státní organizace. Základní úlohou Správy železnic je plnit funkci vlastníka a provozovatele dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu. Správa železnic zajišťuje ve smyslu zákona o dráhách provozování dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu, jejich provozuschopnost a modernizaci a rozvoj v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti. Vyjádření Správy železnic se zároveň stává podkladem pro zpracování koordinovaného stanoviska Ministerstva

dopravy, které je v procesu územního plánování dotčeným orgánem podle § 4 stavebního zákona. Z výše zmíněného je patrné, že Správa železnic je ve věci aktualizace ZÚR v postavení oprávněného investora ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona.

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

Při zpracování této aktualizace dále probíhala podrobná prověření možných variant vedení tratě pořizovaná Správou železnic. Smyslem hledání dalších řešení je v maximální míře najít takovou variantu, která bude nejvhodnějším kompromisem mezi zájmy v území. Na základě této skutečnosti a s ohledem na to, že v době zpracování nebyly známy výsledky dalších posudků zadávaných Správou železnic, a s cílem co nejvíce ponechat možnosti hledání konkrétní trasy ve vymezeném koridoru při respektování smyslu schváleného zadání Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy navrhl projektant rozšíření koridoru tak, aby podchytilo v době zpracování známé prověřované varianty vedení tratě. Tento postup umožní v následně pořizované změně Územního plánu hl. m. Prahy upřesnit a s ohledem na dopady v dané lokalitě úžeji vymezit tu nejvhodnější variantu v území.

2.2 Usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy k Aktualizaci č. 6

Zastupitelstvo hlavního města Prahy usnesením číslo 12/20 ze dne 12. 12. 2019 „k návrhu na pořízení změny ÚP - 84/2019 a AZUR HMP č. 6“ na základě návrhu oprávněného investora Správy železnic týkající se dopravní infrastruktury (koridor železnice v úseku Dejvice – Veleslavín) souhlasilo s pořízením Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy. Zastupitelstvo dále schválilo, že Aktualizace č. 6 bude pořizována zkráceným postupem pořizování dle § 42a a 42b zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Na základě tohoto usnesení byla zahájena Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy, jejímž předmětem je úprava vymezení koridoru železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín.

2.3 Veřejné projednání

Veřejné projednání k návrhu Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy proběhlo v souladu s § 42b odst. 1 stavebního zákona dne 31. 7. 2020. Dále v souladu s § 39 odst. 1 v součinnosti s § 42b odst. 2 tohoto zákona byl návrh Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy zveřejněn a vystaven od 1. 7. 2020 do 7. 8. 2020 včetně. V souladu s § 42b odst. 5 stavebního zákona bylo požádáno Ministerstvo pro místní rozvoj ČR o stanovisko. Na základě došlých stanovisek a připomínek k veřejnému projednání nebyla provedena úprava návrhu Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy.

3 Přezkoumání souladu Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy

Na základě § 40 odst. 1 stavebního zákona se v této kapitole přezkoumává soulad návrhu Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy s Politikou územního rozvoje ČR, s cíli a úkoly územního plánování, s požadavky tohoto zákona a jeho prováděcích právních předpisů, s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledkem řešení rozporů.

3.1 Přezkoumání souladu s PÚR ČR

Politika územního rozvoje České republiky ve znění Aktualizace č. 1, 2 a 3 (dále též PÚR ČR) byla schválena usnesením vlády ČR č. 629 a 630 dne 2. 9. 2019. Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je v souladu s PÚR ČR, jak vyplývá z následujícího textu.

3.1.1 Soulad s prioritami PÚR ČR

Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy musí respektovat úkoly uložené v PÚR ČR.

Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je v souladu s prioritami PÚR ČR, jak vyplývá z následujícího textu.

Články jsou očíslovány dle PÚR ČR:

Článek (14)

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

V Územně analytických podkladech hl. m. Prahy z roku 2016 jsou průřezově zpracovány oblasti vyplývající z článku (14) PÚR ČR. Tyty podklady měl zpracovatel Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy k dispozici a s vědomím těchto informací byl vymezen koridor pro železniční trať.

Zvláštní důraz na tyto hodnoty je kladen především ve výrokové části, oddíl 5.2.5 Koridor železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno v části Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci, bod a), jež se vztahuje k úpravě vymezení koridoru Aktualizací č. 6 ZÚR hl. m. Prahy. Tento úkol však není touto aktualizací měněn.

Předmětem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je úprava vymezení koridoru železniční tratě právě z důvodu nalezení vhodnější stopy v území v souladu s článkem (14) PÚR ČR.

Článek (14a)

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

Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy nemá přímý vztah k této prioritě. Obsahem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je úprava vymezení koridoru pro železniční trať, která je součástí významného regionálního spojení Praha – Kladno – Rakovník. Železniční doprava má obecně nižší nároky na přepravovanou jednotku na zábor půdního fondu než ostatní druhy pozemní dopravy. Úprava vymezení koridoru nemění okolnosti citované v článku (14a) PÚR ČR. Změna vymezení koridoru nevyvolává větší zábory ZPF (viz kapitola 12 „Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu“ Odůvodnění Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy).

Článek (15)

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

Smyslem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je vymezení upravené stopy koridoru, které je v zájmu minimalizace zásahů do urbanistické struktury a vzhledem k reliéfu terénu a limitním návrhovým parametrům železničních tratí nutné navrhnout trať v tunelu, což zároveň zmírňuje negativní bariérový efekt liniové stavby. Zajištění funkční dopravní sítě Metropolitní rozvojové oblasti Praha (OB1), potažmo ČR vytváří základní podmínky pro minimalizaci negativních vlivů na sociální soudržnost obyvatel.

Článek (16)

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

Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy má pouze nepřímý vztah k této prioritě. Předmětem Aktualizace č. 6 je úprava vymezení koridoru železniční tratě, jež je podmínkou k její připravované modernizaci. Navrhované řešení zohledňuje komplexní řešení před jednostranným technickým či ekonomickým řešením. Právě kvůli spolupráci s obyvateli v území dochází k úpravě vymezení koridoru.

Obecně lze konstatovat, že fungující systém udržitelné mobility přispívá ke zlepšení podmínek a hodnot území. Udržitelný územní rozvoj území v Metropolitní rozvojové oblasti Praha (OB1) je závislý na fungujícím systému veřejné dopravy, jejíž páteří je městská a příměstská železnice.

Článek (16a)

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

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

Článek (17)

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

Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy nemá přímý vztah k této prioritě. Obecně lze konstatovat, že zvýšení kapacity tratě, kterou Aktualizace č. 6 umožňuje, zlepší obsluhu území a může iniciovat rozvoj lokalit, kterými procházejí navazující úseky železniční tratě.

Článek (18)

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

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

Článek (19)

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

Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy nemá přímý vztah k této prioritě. Obecně lze konstatovat, že rekonstrukce a zvýšení kapacity železniční tratě v předmětném koridoru může zvýšit potenciál rozvoje dotčených lokalit díky lepší nabídce obsluhy a tak zajistit jednu z podmínek pro restrukturalizaci opuštěných území či hospodárného využití zastavěného území.

Článek (20)

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

Úprava vymezení koridoru Aktualizací č. 6 ZÚR hl. m. Prahy byla vedena snahou minimalizovat negativní vliv na přírodu, krajinu a hygienu životního prostředí. Smyslem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je úprava vymezení koridoru, která je v zájmu minimalizace zásahů do urbanistické struktury, vzhledem k reliéfu terénu a limitním návrhovým parametrům železničních tratí je nutné navrhnout trať v tunelu. Nově vymezená část koridoru umožňuje z geologického pohledu lepší podmínky pro návrh trasy s tunelem o vyšším nadloží, tedy s nižšími dopady do území během stavby.

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

Rovněž zájem vyjádřený v tomto článku je chráněn výrokovou částí, oddíl 5.2.5 Koridor železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno v části Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci bod a), jež se vztahuje k úpravě vymezení koridoru Aktualizací č. 6 ZÚR hl. m. Prahy. Tento úkol však není touto aktualizací měněn.

Článek (20a)

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

Úprava vymezení koridoru Aktualizací č. 6 ZÚR hl. m. Prahy byla vedena snahou minimalizovat bariérový efekt liniové stavby. Smyslem aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je upravit vymezení nové stopy koridoru, ve kterém je v zájmu minimalizace zásahů do urbanistické struktury a vzhledem k reliéfu terénu a limitním návrhovým parametrům železničních tratí možné navrhnout trať v tunelu v lepších podmínkách.

Železniční trať v nově navrženém koridoru nemá díky vedení v tunelu negativní bariérový efekt a umožňuje migrační propustnost krajiny, respektive města.

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

Splnění této priority je v Aktualizaci č. 6 ZÚR hl. m. Prahy obecně zajištěno ve výrokové části platných ZÚR hl. m. Prahy (právní stav k 29. 5. 2019), oddíl 5.2.5 Koridor železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno v části Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci bod a), jež se vztahuje k úpravě vymezení koridoru Aktualizací č. 6 ZÚR hl. m. Prahy. Tento úkol však není touto aktualizací měněn.

Článek (21)

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

Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy nevylučuje aplikaci požadavků z článku (21) PÚR ČR. Tato problematika je řešena především v ZÚR hl. m. Prahy (právní stav k 29. 5. 2019) ve Výroku v kap. č. 1 Priority územního plánování hl. m. Prahy bod 10) a v kap. č. 2 Obecné zásady územního rozvoje hl. m. Prahy, podkapitola 2.2. Účelné a hospodárné uspořádání hl. m. Prahy v oddílu 2.2.2 Urbanistická koncepce body m)–q), v podkapitole 2.3 Hospodářský rozvoj body d), f) v oddílu 2.4.2 Ochrana krajiny a městské zeleně jako podstatné složky prostředí života obyvatel body b)–e), j) a dále v podkapitole 3.3 Rozvojové oblasti zeleně, kde jsou vymezeny oblasti zohledňující možnost vytvoření zeleného pásu hl. m. Prahy a posílení ploch zeleně zejména v severní

a východní části města. Uvedené požadavky jsou dále zohledněny v podkapitole 8.1 Obecné celoměstské zásady koncepce rozvoje ochrany přírodních, kulturních a civilizačních hodnot body d)–f), v podkapitole 8.3 Upřesnění podmínek ochrany přírodních hodnot body a)–e) a obdobně i v textové části Odůvodnění a grafické části.

Předmět aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy nevylučuje výše uvedené zásady ze ZÚR hl. m. Prahy ve znění ZÚR hl. m. Prahy (právní stav k 29. 5. 2019).

Článek (22)

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

Aktualizace č. 6 vytváří územní podmínky pro modernizaci tratě Praha – Kladno, jež jsou nezbytnou podmínkou pro výstavbu nové železniční tratě na letiště. Obsluha mezinárodního letiště kolejovou dopravou může zajistit vyšší atraktivitu turistického cíle Metropolitní rozvojové oblasti Praha (OB1) díky zlepšení její dostupnosti. Nově modernizované a kapacitní tratě na druhou stranu umožní zlepšit dostupnost zajímavých turistických cílů i mimo Metropolitní rozvojovou oblast Praha.

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

Smyslem aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je upravit vymezení koridoru tak, aby bylo možné v zájmu minimalizace zásahů do urbanistické struktury a vzhledem k reliéfu terénu a limitním návrhovým parametrům železničních tratí navrhnout optimální vedení tunelu v lepších geologických podmínkách.

Článek (23)

Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků).

Účelem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je zkvalitnit dopravní infrastrukturu, neboť jejím předmětem je úprava vymezení koridoru železniční tratě, která umožní její modernizaci, zvýšení rychlosti a kapacity. Díky všem těmto vlivům dojde k vyšší stabilitě grafikonu vlakové dopravy a ke zlepšení kvality služby, jež příměstská a městská železnice poskytuje. Modernizace této stavby umožní také obsluhu mezinárodního Letiště Václava Havla Praha kolejovou dopravou, což může v Praze zlepšit dopravní situaci. Mezinárodní Letiště Václava Havla Praha v tomto případě nelze chápat pouze v mezinárodním kontextu jako významný turistický a obchodní cíl,

ale v měřítku hl. m. Prahy zároveň také jako významného zaměstnavatele. Tato stavba přispěje ke zvýšení potenciálu veřejné dopravy v Metropolitní rozvojové oblasti Praha (OB1).

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

Článek (24)

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

Účelem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je umožnit modernizaci železniční tratě, jež má potenciál stát se významnou páteří příměstské, ale i městské železnice. Fungující systém veřejné dopravy je základní podmínkou pro zajištění dostupnosti území. Modernizace tratě je sledována mimo jiné pro zajištění republikových priorit článku (24) PÚR ČR. Modernizovaná železniční trať Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno může zvýšit potenciál Metropolitní rozvojové oblasti Praha (OB1).

Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy zajišťuje podmínky pro rozvoj železniční dopravy v souladu s republikovými prioritami PÚR ČR.

Článek (24a)

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

Úprava vymezení koridoru Aktualizací č. 6 ZÚR hl. m. Prahy byla vedena snahou minimalizovat negativní dopad provozu železniční dopravy. Smyslem aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je upravit vymezení koridoru tak, aby bylo možné v zájmu minimalizace zásahů do urbanistické struktury a vzhledem k reliéfu terénu a limitním návrhovým parametrům železničních tratí navrhnout optimální vedení tunelu v lepších geologických podmínkách.

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

Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy vytváří podmínky pro rozvoj udržitelné formy železniční dopravy, která má obecně nižší negativní dopad na lidské zdraví než individuální automobilová doprava. Provoz na nově navržené infrastruktuře se předpokládá v závislé (elektrické) trakci. Zajištění podmínek pro rozvoj veřejné dopravy je jedním z účinných nástrojů jak zajistit naplnění priority tohoto článku.

Článek (25)

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

Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy ve své podrobnosti nemá přímý vztah k této prioritě. V podrobnější územně plánovací dokumentaci, respektive v rámci projektu je nutné lokálně zhodnotit dopad stavby na vodní režim v území.

Článek (26)

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

Předmět Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy nezasahuje do záplavových území.

Článek (27)

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

Při územně plánovací činnosti stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, včetně sítí regionálních letišť, efektivní dopravní sítě pro spojení městských oblastí s venkovskými oblastmi, stejně jako řešení přeshraniční dopravy, protože mobilita a dostupnost jsou klíčovými předpoklady hospodářského rozvoje ve všech regionech.

Předmětem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je úprava vymezení koridoru pro modernizaci železniční tratě. Modernizovaná železniční trať Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno je nedílnou součástí koncepce dopravní sítě hl. m. Prahy, Středočeského kraje a České republiky, jde tedy o významnou dopravní stavbu v rámci Metropolitní rozvojové oblasti Praha (OB1). Předmět aktualizace zajišťuje podmínky pro vytvoření sítě výkonné, převážně osobní železniční dopravy. Vzhledem k tomu, že modernizace tratě umožňuje i obsluhu Letiště Václava Havla Praha železniční dopravu, zvyšuje potenciál tohoto mezinárodního letiště.

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

Článek (28)

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

Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy nemá přímý vztah k této prioritě. Obecně lze konstatovat, že zvýšení kvality veřejné dopravy může také zvýšit kvalitu života.

Článek (29)

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

Předmětem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je zajistit územní podmínky pro modernizaci železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno. Tato modernizace zajišťuje priority, které jsou popsány v článku (29) PÚR ČR, neboť zvyšuje kvalitu příměstské a městské železnice, tedy systému integrované dopravy, či zlepšuje obsluhu mezinárodního Letiště Václava Havla Praha. Součástí podrobnější dokumentace by měla být stavební integrace železniční dopravy s ostatními druhy veřejné dopravy včetně realizace parkovišť P+R. Tato podrobnost je však větší, než která přísluší jevům vymezovaným v zásadách územního rozvoje.

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

Článek (30)

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

Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy nemá přímý vztah k této prioritě.

Článek (31)

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

Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy nemá přímý vztah k této prioritě.

Článek (32)

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

Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy nemá přímý vztah k této prioritě

3.1.2 Soulad s vymezením rozvojové oblasti a rozvojových os republikového významu

Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je v souladu s určením a charakterem rozvojové oblasti OB1, Metropolitní rozvojové oblasti Praha, kde se v článku (40) PÚR ČR v důvodech vymezení pro tuto rozvojovou oblast uvádí: "Zásadním rozvojovým předpokladem je připojení na dálnice, rychlostní silnice, dokončení silničního okruhu kolem Prahy – dále SOKP (Pražský okruh), připojení na tranzitní železniční koridory a vysokorychlostní síť železnice a efektivní propojení jednotlivých druhů dopravy včetně letecké a vytvoření efektivního systému integrované veřejné dopravy."

Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy zajišťuje podmínky pro propojení jednotlivých druhů dopravy, neboť modernizovaná trať Praha – Kladno umožní napojení mezinárodního Letiště Václava Havla Praha a Kladna na ostatní síť veřejné dopravy. Zároveň v rámci modernizace této tratě by mělo dojít k těsnějšímu propojení železniční dopravy s ostatními druhy integrované dopravy včetně parkovišť P+R.

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

3.1.3 Soulad s plochami a koridory dopravní infrastruktury

Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je v souladu s plochami a koridory dopravní infrastruktury vymezenými v PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1, 2 a 3, jak dokládá následující text.

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

V souladu s článkem (76) a (77) PÚR ČR bylo v rámci Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy upraveno vymezení koridoru pro dopravní infrastrukturu (železniční dopravu) s ohledem na ochranu a rozvoj hodnot území a pro umožnění kvalitativně lepšího a citlivějšího průchodu územím.

V souladu s článkem (78a) PÚR ČR, který požaduje v rámci územního plánování zajistit vymezení ploch, koridorů a územních rezerv pro lokalizaci záměrů dopravní infrastruktury, bylo v Aktualizaci č. 6 ZÚR hl. m. Prahy upraveno vymezení koridoru pro dopravní infrastrukturu naplňující požadavky tohoto článku.

Článek (79) PÚR ČR uvádí kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území, kde uvádí v bodě a) „zajištění vyšší kvality dopravy, např. zvýšení přepravní rychlosti dopravy a atraktivity

železniční dopravy“. Tento bod je naplněn vlastním předmětem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy, kterým zajišťuje podmínky pro realizaci modernizace železniční tratě Praha – Kladno. Článek (79) PÚR ČR v bodě b) uvádí „minimalizování konfliktů s ochranou přírody a krajiny, kulturními a civilizačními hodnotami v území“, což je jedním z důvodů, proč Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy upravuje vymezení koridoru tak, aby bylo možné v zájmu minimalizace zásahů do urbanistické struktury a vzhledem k reliéfu terénu a limitním návrhovým parametrům železničních tratí navrhnout optimální vedení tunelu v lepších geologických podmínkách.

Podstata článku (79) bodu b) PÚR ČR je obecně zajištěna ve výrokové části oddílu 5.2.5 Koridor železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno v části Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci v bodu a), jež se vztahuje k úpravě vymezení koridoru Aktualizací č. 6 ZÚR hl. m. Prahy. Tento úkol však není touto aktualizací měněn.

Článek (79) PÚR ČR v bodě c) uvádí „respektování požadavků mezinárodních dohod a nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T“. Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy zajišťuje podmínky pro modernizaci tratě Praha – Kladno a výstavbu nové tratě pro obsluhu mezinárodního Letiště Václava Havla Praha, které je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T“. Tyto tratě pak také zajišťují propojení letiště s ostatní částí sítě TEN-T (například s dálkovou železniční dopravou).

V článku (80) PÚR ČR jsou stanoveny úkoly pro územní plánování směřované na kraje. Článek stanovuje zejména povinnost krajů v zásadách územního rozvoje upřesnit vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury při respektování důvodů vymezení a kritérií a podmínek pro rozhodování, zajistit územní ochranu vymezených koridorů a ploch v navazující územně plánovací dokumentaci upřesněním koridorů a ploch pro umístění záměru nebo územní rezervou. Stanovené úkoly územního plánování v článku (80) PÚR ČR, v návaznosti na níže uvedené konkrétní požadavky PÚR ČR na dopravní infrastrukturu, řeší Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy.

Koridory a plochy dopravní infrastruktury, které vymezuje PÚR ČR a týkají se Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy:

Článek (131) L1 vymezuje novou paralelní vzletovou a přistávací dráhu (VPD), vzletové a přibližovací prostory (VPP) letiště Praha-Ruzyně[1]. V tomto článku jsou také stanoveny Úkoly pro územní plánovaní v bodě b): „Řešit napojení letiště na další druhy dopravy (přednostně železniční dopravu)“, což je nepřímo úkolem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy, neboť jejím předmětem je úprava vymezení koridoru pro trať Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno.

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

Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je v souladu s dalšími úkoly pro ministerstva, jiné ústřední správní úřady a pro územní plánování, jež ukládá PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1, 2 a 3, jak dokládá následující text.

Článek (192) ukládá úkol pro územní plánování „vymezit koridor pro železniční spojení v úsecích Praha-letiště – Praha-Ruzyně; Praha – Kladno.“ Předmětem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je úprava vymezení koridoru pro trať Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno, splňuje tak úkol uložený v článku (192) PÚR ČR.

[1] V Aktualizaci č. 6 hl. m. Prahy se letiště Praha-Ruzyně rozumí Letiště Václava Havla Praha.

3.2 Přezkoumání souladu s cíli a úkoly územního plánování

Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je zpracována v souladu s cíli a úkoly územního plánování, jak je definuje § 18 a § 19 stavebního zákona. Reaguje na cíle a úkoly, které odpovídají podrobnosti zásad územního rozvoje a souvisejí s předmětem aktualizace č. 6. Priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území hl. m. Prahy jsou stanoveny v souladu se základními programovými a koncepčními dokumenty České republiky a hl. m. Prahy, které mají vliv na územní rozvoj. Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy naplňuje požadavky na zajištění koordinace využívání území s ohledem na širší územní vazby a mezinárodní závazky. Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy byla navržena s cílem zajistit rovnováhu mezi životním prostředím, hospodářským rozvojem a soudržností společenství obyvatel v území tak, aby uspokojila potřeby současné generace, aniž by ohrožovala podmínky života generací budoucích. Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy vytváří předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území. Důvody, proč Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy neobsahuje vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území, jsou uvedeny v kapitole 4 „Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí“. Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je zpracována komplexně v souladu s požadavky přílohy č. 4 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., v platném znění.

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

Přínosem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je komplexní přístup k ochraně hodnot založený na principu udržitelného rozvoje území uplatněný i ve fázi úpravy vymezení koridoru pro železniční trať. To mimo jiné znamená, že pro minimalizaci dopadu železniční stavby na urbanizované území byl při výběru vhodného trasování koridoru použit dokument „Porovnání variant tunelových tras v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín, Metroprojekt, a. s., Sudop Praha a. s., 2020“, který velmi podrobně navrhuje možné variantní řešení tunelového řešení dotčeného úseku železniční tratě i s přihlédnutím na zasažení dotčené lokality při samotné výstavbě. Nově vymezený koridor umožňuje trasování několika variant tak, aby mohlo být v rámci podrobnější územně plánovací dokumentace a v rámci další přípravy nalezeno optimální řešení, které minimalizuje dopad stavby do okolí. Což ukládá i výroková část ZÚR oddíl 5.2.5 Koridor železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno v části Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci, ve které bod a) požaduje zpřesnit koridor železniční tratě při respektování přírodních a urbanistických hodnot dotčeného území, jež se vztahuje k úpravě vymezení koridoru Aktualizací č. 6 ZÚR hl. m. Prahy. Tak byly vytvořeny podmínky pro nalezení optimální trasy zajišťující ochranu území a jeho hodnot s nejnižším negativním dopadem na území ve smyslu § 18 odst. 4 stavebního zákona. Je třeba uvést, že i v ZÚR hl. m. Prahy (právní stav k 29. 5. 2019) se navrhují další opatření, která zůstávají nadále v platnosti.

Podmínky pro rozvoj území včetně obnovy a rozvoje sídelní struktury budou kladně ovlivněny zejména zvýšením potenciálu městské a příměstské železniční dopravy, která je nedílnou součástí veřejné dopravy. Investice do železniční dopravy jednoznačně zlepšují dopravní obslužnost území a podporují udržitelné formy dopravy. Vzhledem k tomu, že předmětem aktualizace je trať příměstského, ale v určitých ohledech i mezinárodního významu (obsluha mezinárodního Letiště Václava Havla Praha), budou pozitivní přínosy této investice ovlivňovat mobilitu v měřítku celé České republiky.

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

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

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

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

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

Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy nebyla posouzena z hlediska jejího vlivu na udržitelný rozvoj území a na životní prostředí, a to z důvodů, které vyplývají z následujícího textu.

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále též „OCP MHMP“) je orgán ochrany přírody příslušný podle ustanovení § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen „zákon“), pro posouzení koncepce předmětu Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy. Stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. k ovlivnění evropsky významných lokalit a ptačích oblastí č. j. MHMP 1458544/2019 ze dne 18. 7. 2019 je následující:

„Uvedená koncepce nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.“

Toto stanovisko je odůvodněno především:

„OCP MHMP jako dotčený orgán ochrany přírody uplatňuje stanovisko k předloženému návrhu na aktualizaci Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy v tom smyslu, že u něj vylučuje významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí soustavy Natura 2000 v působnosti OCP MHMP…

… Do vzdálenosti 0,5 km od navržené změny se nenachází žádná evropsky významná lokalita v působnosti OCP MHMP. Výše uvedený závěr orgánu ochrany přírody vychází z úvahy, že hodnocený návrh změny se nachází zcela mimo území evropsky významných lokalit a změna může mít pouze lokální vliv dotýkající se vlastního území dotčeného změnou a jeho nejbližšího okolí. Návrh předložené změny tedy nemůže mít vliv na chemismus půdy, obsah živin či vláhové poměry či způsob hospodaření na území evropsky významných lokalit. Návrh změny neovlivní porosty dřevin na území evropsky významných lokalit, jejich druhové složení bude zachováno.“

V rámci zpracování Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy došlo k úpravě vymezení koridoru oproti návrhu oprávněného investora z důvodu umožnit prověření více variant s cílem nalézt optimální

trasu z hlediska urbanistické struktury, dopadu na obyvatele a životní prostředí v rámci podrobnější ÚPD – podrobněji v kapitole 7 Komplexní zdůvodnění přijatého řešení. Tato lokální úprava koridoru však nic nemění na výše uvedeném textu. Ani po mírném rozšíření koridoru severním směrem nedochází k přiblížení k žádné evropsky významné lokalitě v perimetru 0,5 km, jak je uvedeno ve stanovisku.

Z výše uvedeného je patrné, že Aktualizace č. 6 nemá významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti, které nejsou na území hl. m. Prahy vymezeny. Vzhledem k tomu, že předmětem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je změna vymezení koridoru železniční tratě, bylo požádáno Ministerstvo pro životní prostředí o vyjádření, zda je v takovém případě nutné provést vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí podle § 42 odst. 6 stavebního zákona.

Z dopisu Ministerstva životního prostředí č. j. MZP/2019/710/7569 ze dne 26. 8. 2019 vyplývá, že Aktualizaci č. 6 ZÚR hl. m. Prahy není nutné posuzovat z hlediska vlivů na životní prostředí. Ministerstvo v dopisu sděluje: *„Článek 4 odst. 3 a článek 5 odst. 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (dále jen „směrnice SEA“) pojednává o tom, že „Zpráva o vlivech na životní prostředí obsahuje informace, které lze rozumně vyžadovat, s přihlédnutím ke stávajícím znalostem a metodám posuzování, obsahu a úrovni podrobnosti plánu nebo programu, jeho fázi v procesu rozhodování a k rozsahu, ve kterém lze některé aspekty vhodněji posuzovat na různých úrovních, aby se zabránilo opakovanému posuzování“.*

Na základě výše uvedeného a s ohledem na předmět AZÚR HMP a její rozsah a na měřítko zpracování ZÚR HMP se zdá být účelnější provést případné strategické posouzení vlivů na životní prostředí (dále jen „proces SEA“) až na nižší (lokální) úrovni, tj. v rámci změny Územního plánu hlavního města Prahy (dále jen „ÚP HMP“).“

MŽP dle ustanovení § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona a postupem podle ustanovení § 10i odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“) vydává k Vaší žádosti následující stanovisko:

Na základě obdržených podkladů 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, dospělo MŽP k závěru, že návrh AZÚR HMP není nutné posuzovat z hlediska jeho vlivů na životní prostředí.

Odůvodněním tohoto stanoviska především bylo, že předmět aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy svým rozsahem nemění celkovou koncepci a zde ani není předpoklad na změnu dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Vzhledem k charakteru a rozsahu předmětné změny koncepce (Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy) Ministerstvo životního prostředí přistoupilo k souhrnnému porovnání s kritérii pro zjišťovací řízení podle přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí, a to následujícím způsobem:

Následující text je výtah z odůvodnění Ministerstva životního prostředí.

„1. Obsah koncepce:

Návrh AZÚR HMP je předložen v jedné variantě. Vzhledem k jeho cílům, rozsahu a podrobnosti je invariantní řešení dostačující.[2] *Aktualizace ZÚR hl. m. Prahy stanoví rámec pro budoucí povolení záměrů dle přílohy č. 1 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí (železniční dráhy). Jedná se však o takovou změnu trasy koridoru Z/505/DZ, která je vzhledem k vymezení tohoto koridoru v platných ZÚR hl. m. Prahy nevýznamná. Koridor Z/505/DZ byl posouzen v rámci posuzování vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy na životní prostředí – stanovisko k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR HMP obsahující požadavky na provádění koncepce a podmínky zajišťující minimalizaci potenciálních negativních vlivů bylo vydáno dne 2. 8. 2013 (č. j. 54485/ENV/13)…"* Dále stanovisko obsahuje*: „Pro Aktualizaci č. 4 ZÚR hl. m. Prahy bylo vydáno stanovisko MŽP pod č. j. MZP/2017/710/1492 se závěrem, že Aktualizaci č. 4 ZÚR hl. m. Prahy není nutné posuzovat z hlediska vlivů na životní prostředí, neboť nebyly předpokládány další vlivy, které by již nebyly posouzeny v rámci procesu SEA k Aktualizaci č. 1 ZÚR hl. m. Prahy. Předložená Aktualizace ZÚR hl. m. Prahy bude mít vztah především k ÚP hl. m. Prahy, resp. K Metropolitnímu plánu v oblasti dopravní infrastruktury, případně k dalším dokumentům na národní a regionální úrovni. Není však předpokládáno významné negativní ovlivnění ÚP hl. m. Prahy ani jiných koncepcí. Aktualizace ZÚR hl. m. Prahy nemá z hlediska svého rozsahu významný potenciál pro začlenění požadavků na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví…"* Závěr tohoto bodu je: *"Aktualizace ZÚR hl. m. Prahy z hlediska svého rozsahu nepředstavuje koncepci, jež by mohla mít významné dopady na uplatňování práva životního prostředí EU.*

Vzhledem k rozsahu a předmětu Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy a úrovni podrobnosti řešení zpracování ZÚR hl. m. Prahy (měřítko 1 : 100 000) se jeví jako vhodnější a účelnější provést případný proces SEA až na lokální úrovni, resp. podrobit vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území koncepce na nižší úrovni hierarchie, které pracují s větší mírou podrobnosti v území a přichází zde v úvahu možnost mnohem konkrétnějšího vyhodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí, které na vyšší úrovni (obecnosti) nemohou být vzaty řádně v úvahu a náležitě vyhodnoceny.

2. Charakteristika vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a charakteristika dotčeného území:

Území dotčené Aktualizací ZÚR hl. m. Prahy zasahuje do katastrálních území Dejvice, Hradčany, Střešovice, Břevnov, Veleslavín a Vokovice. Úprava trasy koridoru je navržena zcela mimo území EVL a je u ní předpokládán pouze lokální vliv dotýkající se vlastního území dotčeného Aktualizací ZÚR hl. m. Prahy a nejbližšího okolí, jak dokládá stanovisko Magistrátu hlavního města Prahy, Odbor ochrany prostředí, jakožto příslušného orgánu ochrany přírody, který vyloučil významný vliv návrhu Aktualizace ZÚR hl. m. Prahy na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost EVL ve své působnosti (ptačí oblasti nejsou na území hlavního města Prahy vymezeny). V souvislosti s Aktualizací ZÚR hl. m. Prahy se v této fázi nepředpokládají další negativní vlivy na složky životního prostředí, které by již nebyly identifikovány a posouzeny v rámci procesu pořizování platných ZÚR. Naopak se v souvislosti s úpravou trasy daného koridoru předpokládá snížení potenciálních negativních vlivů na zástavbu v nadloží tunelů, resp. snížení počtu obyvatel ovlivněných akustickou zátěží a vibracemi. Lze také předpokládat, že předmět Aktualizace ZÚR hl. m. Prahy neovlivní zájmy obecné ochrany přírody a krajiny ani zvláště chráněná území (ačkoli je daný koridor navržen v blízkosti lokálního biocentra L1/185 a přírodní památky Střešovické skály, měly by být tunely pro příslušnou železniční trať vedeny v dostatečné hloubce pod nimi, nadto předmětnou úpravou trasy se koridor ještě více vzdálí od přírodní památky Střešovické skály). V souvislosti s uplatněním Aktualizace ZÚR hl. m. Prahy nejsou

[2] Zpracovatel této aktualizace konstatuje, že koridor vymezený v rámci Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je vymezen s ohledem na možnost v rámci tohoto koridoru prověřit několik variant vedení železniční tratě s cílem nalézt optimální trasu v území.

v současné době předpokládány potenciální kumulativní a synergické vlivy. Vzhledem k lokalizaci dotčeného území nejsou očekávány ani přeshraniční vlivy dané koncepce. V souvislosti s Aktualizací ZÚR hl. m. Prahy se nepředpokládají rizika pro životní prostředí a veřejné zdraví v souvislosti s přírodními katastrofami či haváriemi. V souvislosti s Aktualizací ZÚR hl. m. Prahy není předpokládáno negativní ovlivnění (mikro)klimatu v dotčeném území…

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

Přínos posouzení Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy ve vztahu k posouzení jiných koncepcí na odlišné úrovni v téže oblasti je z hlediska rozsahu a úrovně podrobnosti řešení ZÚR hl. m. Prahy předpokládán pouze minimální. Proces SEA na úrovni krajské územně plánovací dokumentace by byl v tomto případě nevýznamného charakteru s minimálním přínosem pro ochranu životní prostředí, tzn. bez větší možnosti stanovit případná vhodná minimalizační opatření v případě zjištění potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví."

V rámci bodu 1. „Obsahu koncepce" je zpracovatel přesvědčen, že ani poměrně malá úprava vymezeného koridoru oproti návrhu oprávněného investora, vedená snahou zajistit realizaci příznivějších variant z pohledu urbanismu a dopadů na obyvatele a životní prostředí, nijak nemění závěry tohoto bodu a nadále platí odůvodnění, že v rámci podrobnější ÚPD bude proveden proces SEA.

V případě bodu 2. „Charakteristika vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a charakteristika dotčeného území" zpracovatelem upravený vymezený koridor shodně jako návrh oprávněného investora je navržen zcela mimo území EVL. Ani u ostatních popisovaných zájmů obecné ochrany přírody a krajiny, ani zvláště chráněných území nedochází po úpravě vymezení koridoru k zásadní změně, neboť jak lokální biocentrum L1/185, tak i přírodní památka Střešovické skály jsou dnes již zasaženy vymezeným koridorem v platných ZÚR hl. m. Prahy, respektive navrženým koridorem dle návrhu oprávněného investora. Odůvodnění o dostatečné hloubce vedení železniční tratě se ani při lokální úpravě koridoru nijak nemění.

V případě bodu 3. „Předpokládaný přínos posouzení koncepce ve vztahu k posouzení jiných koncepcí zpracovávaných na odlišných úrovních v téže oblasti" zpracovatel konstatuje, že rozdíl návrhu koridoru oprávněným investorem a upravené vymezení koridoru dle Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy po lokální úpravě z hlediska rozsahu a podrobnosti řešení ZÚR hl. m. Prahy je zanedbatelný a nijak nemění závěry Ministerstva životního prostředí.

Závěrem svého stanoviska Ministerstvo životního prostředí uvádí:

„Na základě souhrnného porovnání koncepce s kritérii přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí dospělo MŽP k závěru, že Aktualizace Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy je takovou změnou koncepce, u které není předpoklad takových vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, které by odůvodňovaly nutnost posouzení dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí."

Z výše uvedených stanovisek Ministerstva životního prostředí a Odboru ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy je patrné, že předmět Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy významně neovlivní evropsky významné lokality ani ptačí oblasti. Zároveň na základě porovnání koncepce s výše uvedenými kritérii přílohy č. 8 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí vyplývá,

že Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy je takovou změnou koncepce, u které není předpoklad takových vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, jež by odůvodňovaly nutnost posouzení dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

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

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

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

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

7 Komplexní zdůvodnění přijatého řešení

7.1 Důvody Aktualizace č. 6

Důvodem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je návrh oprávněného investora, viz kapitola 2.1 Návrh oprávněného investora. Předmětem aktualizace je úprava vymezení koridoru železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno, jehož vymezení je upraveno v části úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín. Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy tak upravuje rozsah vymezení koridoru, který byl již předmětem Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy.

Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy nijak nemění textovou část Výroku, neboť jejím předmětem je pouze úprava vymezení části koridoru železniční tratě v grafické části při zachování oddílu 5.2.5 Koridor železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno.

Lokální úprava vymezení koridoru železniční tratě, jež je předmětem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy, je součástí železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla – Kladno. Tato lokální úprava je vymezena především z důvodu zmírnit negativní dopad liniové stavby v území, respektive umožnit prověření více variant, a s cílem v rámci podrobnější ÚPD nalézt optimální trasu z hlediska urbanistické struktury, dopadu na obyvatele a životní prostředí. Vzhledem k tomu, že předmětem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je lokální úprava vymezení koridoru v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín, především jeho rozšíření jižním směrem, se část původního vymezení koridoru železniční tratě v tomto úseku Aktualizací č. 6 ZÚR hl. m. Prahy zrušuje a nahrazuje odlišně vymezeným koridorem.

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

V roce 2015 byla Ministerstvem dopravy (centrální komisí) schválena studie proveditelnosti „Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, aktualizace studie proveditelnosti 2015“. Ze závěru centrální komise vyplývá, že *„schvaluje ke sledování v dalších stupních přípravy*

a realizace staveb variantu R1spěš[3] s následujícími podmínkami". Jednou z následujících podmínek bylo: *„Pro úsek Praha-Bubny – Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín SŽDC, s. o., zpracuje dokumentaci vlivu dílčích staveb záměru v daném úseku na ŽP dle technického řešení odpovídající variantě R1spěš. SŽDC, s. o., paralelně zajistí zpracování varianty v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín optimalizující „plně tunelovou variantu". Při zpracování dokumentací těchto variant bude dbáno na snížení nákladů a současně projednatelnost variant v zájmovém území. Dokumentace v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín bude zpracována především s ohledem na možné vlivy změn, které jednotlivé varianty představují oproti „plně tunelové variantě."*

Pro splnění těchto podmínek byla zpracována „Technicko-ekonomická studie podzemního vedení trati v úseku Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)". Jako doporučená varianta byla vybrána varianta, která však oproti původní variantě R1spěš již nebyla v souladu s vymezeným koridorem podle ZÚR hl. m. Prahy ve znění Aktualizace č. 1. Proto v roce 2018 proběhla Aktualizace č. 4 a na žádost oprávněného investora v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín byl upraven koridor železniční tratě, který umožňoval realizaci raženého tunelu pod zástavbou dle „Technicko-ekonomické studie podzemního vedení trati v úseku Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)" z roku 2016.

Následně pokračovalo projektování trasy dle ZÚR hl. m. Prahy ve znění Aktualizace č. 4. V rámci zpracování podrobnější dokumentace pro územní řízení byl však zjištěn jako zásadní limitující prvek vliv na Fyzikální ústav Akademie věd ČR z hlediska vibrací při výstavbě i provozu a sekundárního hluku. Tento hluk a vibrace pro člověka nejsou slyšitelné a citelné, pro citlivé přístroje používané ve Fyzikálním ústavu může hluk a vibrace ovlivňovat měření. V oblasti proto bylo provedeno geofyzikální měření pro potřeby posouzení šíření vibrací, následně bylo provedeno modelové posouzení. Dle měření přímo pod Fyzikálním ústavem bohužel výsledky nevyloučily negativní vliv na měření prováděná Fyzikálním ústavem. Z tohoto důvodu se začaly prověřovat varianty, které by měly trasu tunelu navrženou ve větší vzdálenosti od Fyzikálního ústavu.

Tyto varianty vedení trasy, především varianta jižně od Fyzikálního ústavu, mají odlišné vedení v prostoru železniční stanice Praha-Dejvice. Tato nová stopa již nebyla v souladu se ZÚR hl. m. Prahy ve znění aktualizace č. 4 (právní stav k 29. 5. 2019). Z tohoto důvodu požádal oprávněný investor (Správa železnic) o Aktualizaci ZÚR hl. m. Prahy, která by umožnila vedení trasy v nové stopě. Součástí této žádosti byl i návrh nově vymezeného koridoru.

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy (právní stav k 29. 5. 2019) v kapitole 10 Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajištění obrany a bezpečnosti státu a vymezení asanačních území nadmístního významu, pro která lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit, vymezují veřejně prospěšnou stavbu Z/505/DZ Modernizace trati Praha – Kladno s odbočkou na letiště. V rámci Aktualizace č. 6 je nutné upravit i vymezení koridoru VPS. Pro potřeby vymezení veřejně prospěšné stavby je v souladu s právním stavem použit název Modernizace trati Praha – Kladno s odbočkou na letiště.

7.2 Podklady

Aktualizace č. 6 byla zpracována na základě především těchto podkladů:

- ZÚR hl. m. Prahy (právní stav k 29. 5. 2019)
- ZÚR Středočeského kraje ve znění 2. aktualizace z roku 2018

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

- Územně analytické podklady hl. m. Prahy z roku 2016

Pro nalezení vhodného řešení železniční tratě Praha – Kladno umožňující minimalizaci negativního dopadu liniové stavby především v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín byly pro účely Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy použity následující studie:

- Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, aktualizace studie proveditelnosti doplnění 2016; Sudop Praha, a. s., Metroprojekt Praha, a. s., 08/2019
- Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo), studie „Porovnání variant tunelového řešení v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín"; Metroprojekt Praha, a. s., 02/2020

7.3 Zdůvodnění vlastního řešení aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy

V rámci Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je na základě návrhu oprávněného investora upraveno vymezení železničního koridoru v části úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín.

7.3.1 Zdůvodnění potřebnosti železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno

Předmětem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je sice pouze úprava vymezení koridoru v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín, přesto je nutné popsat i důvod modernizace celé železniční tratě, která je touto aktualizací umožněna v aktuálně sledované podobě. Následující text odůvodňuje potřebnost této tratě, a tedy kontext potřebnosti zajistit její územní ochranu v adekvátní a aktuální podobě.

Modernizace železniční trati Praha – Kladno a výstavba nové železniční tratě obsluhující Letiště Václava Havla Praha je jednou z nejvýznamnějších připravovaných investic na území hlavního města Prahy. Současná nabídka spojení veřejnou dopravou mezi Prahou a Kladnem trpí nízkou cestovní rychlostí, špatným technickým stavem tratě a nedostatečnou kapacitou. Vzhledem k tomu, že jde o jednokolejnou trať, je zde vyšší riziko přenášení zpoždění. Všechny tyto aspekty způsobují snížení potenciálu železniční dopravy a vedou především k tomu, že cestující pro spojení Prahy a Kladna využívají jiné druhy dopravy, které svými externalitami zatěžují více obyvatele Prahy a Středočeského kraje. Na základě dopravních modelů by po zprovoznění modernizované železniční tratě mělo v Praze ubýt přes 7 400 aut denně a celkově by se měly snížit emise z automobilové dopravy jen na území městské části Praha 6 o více jak 8 t denně (7,5 t CO_2, 0,6 t NO_x a 35 kg prachových částic)[4]. Zatímco využití železniční dopravy na dvojkolejných elektrizovaných železničních tratích spojujících Prahu a středočeská města (např. Kralupy nad Vltavou, Nymburk, Kolín, Benešov nebo Beroun) stále roste, na trati spojující největší město Středočeského kraje s Prahou počet cestujících dlouhodobě stagnuje.

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

[4] Zdroj: Porovnání variant tunelového řešení v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín; Metroprojekt Praha, a. s., 02/2020

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

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

- *„Zvýšení atraktivity spojení Kladna, resp. dalších měst a obcí ve spádové oblasti kladenské, resp. dejvické trati s centrem Prahy, které podpoří urbanistický rozvoj těchto lokalit*
- *Napojení mezinárodního Letiště Václav Havla Praha pomocí rychlé, pohodlné a kapacitní veřejné hromadné dopravy*
- *Modernizované vedení tratí včetně podzemních úseků by mělo zlepšit prostupnost územím, nabídnout vytvoření nových dopravně-urbanistických vazeb a podpořit urbanistický rozvoj v lokalitách jako Bubny, Dejvice, Dlouhý lán, Veleslavín, Ruzyně apod. s výhodným dopravním napojením*

- *Odstranění úrovňových přejezdů (křížení) s tratí a jejich nahrazení mimoúrovňovým křížením podstatně zvýší bezpečnost a prostupnost územím (na nejzatíženějších úsecích tratí)*
- *Výrazné zlepšení přestupních vazeb na ostatní druhy hromadné dopravy (metro, tramvaje i autobusy) i spolupráce s individuální automobilovou dopravou (parkoviště P+R)*
- *Zvýšením kapacity spojení ve prospěch ekologické železniční dopravy se může zlepšit dělba přepravní práce"*

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

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

Vyšší integrace železnice do systému veřejné dopravy a obsluha Letiště Václava Havla Praha železniční dopravou je v souladu se Strategickým plánem hlavního města Prahy, Dopravní politikou ČR pro období 2014–2020 či novou dopravní politikou Prahy, která je součástí schváleného Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí. Plán udržitelné mobility obsahuje realizaci tratě jako opatření č. 83 s horizontem do roku 2030. Zlepšení potenciálu městské a příměstské dopravy je jedním z důležitých nástrojů zajištění udržitelné městské mobility. Tento záměr je v souladu se Strategií rozvoje pražské metropolitní železnice, která s modernizací této tratě počítá.

Záměr modernizace této tratě je i dlouhodobě zanesen v územně plánovací dokumentaci hlavního města Prahy, což je v souladu s Politikou územního rozvoje České republiky, která předpokládá

zajištění obsluhy Letiště Václava Havla železniční dopravou, a dopravní politikou Evropské unie, jež je reprezentována nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 z 11. 12. 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU.

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

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

Jak bylo výše zmíněno, pro rozvoj udržitelné mobility Prahy je realizace modernizace této tratě a její zkapacitnění nutnou podmínkou, pro její zajištění je však nutné nalézt vhodnou stopu v území, která vyváženě poměřuje soukromé a veřejné zájmy v území. Z tohoto důvodu byla pořízena Aktualizace č. 6, jejímž cílem je nalézt vhodný koridor umožňující další projektovou přípravu a následně realizaci celé stavby. Koridor vymezený Aktualizací č. 6 umožňuje oproti stávajícímu koridoru realizovat varianty vedení železniční tratě, které díky svému trasování a limitním parametrům návrhu železniční tratě jsou vedeny v tunelech o vyšším nadloží, respektive v oblastech s nižšími dopady na zástavbu.

Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy upravuje vymezení koridoru železniční tratě v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín. V ostatních částech koridoru vymezených již Aktualizací č. 1 ZÚR hl. m. Prahy ke změnám vymezení nedochází.

Jedním z důvodů změny vymezení koridoru v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín byl zjištěn jako zásadní limitující prvek vliv na činnost Fyzikálního ústavu Akademie věd ČR z hlediska vibrací při výstavbě i provozu a sekundárního hluku (viz kapitola 7.1 Důvody Aktualizace č. 6). Z tohoto důvodu se začaly prověřovat další trasy v území.

Oprávněný investor (Správa železnic) ve svém návrhu na aktualizaci ZÚR hl. m. Prahy vymezila invariantně novou trasu koridoru železniční tratě splňující požadavky Fyzikálního ústavu. Tento koridor však reálně umožňuje realizaci pouze jedné dílčí varianty vedení železniční tratě v tunelu pod Střešovicemi. V souladu s podkladovou studií[5], která byla dokončena až po doručení návrhu oprávněného investora, byl zpracovatelem této aktualizace koridor oproti návrhu rozšířen, tak aby umožňoval více dílčích variant vedení železniční tratě, které však stále naplňují cíle aktualizace.

Jižní hranice vymezení koridoru zůstává totožná s původním návrhem oprávněného investora. Zpracovatel s ohledem na výše popsané důvody ponechal ve větší míře stávající vymezený koridor. Změnou tak oproti návrhu je pouze nižší rozsah opuštění stávajícího vymezeného koridoru v platných ZÚR hl. m. Prahy (právní stav k 29. 5. 2019) a rozšíření koridoru i oproti platným ZÚR hl. m. Prahy (právní stav k 29. 5. 2019) severním směrem v oblasti okolo ulice Na Petřinách, a to z důvodu umožnit realizaci také varianty „ražená STŘED" dle studie[5], která je jednou z doporučených variant k dalšímu prověření (viz dále).

[5] Porovnání variant tunelového řešení v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín z roku 2020

Důvodem úpravy tohoto koridoru oproti návrhu oprávněného investora je umožnit prověření více variant s cílem nalézt optimální trasu z hlediska urbanistické struktury, dopadu na obyvatele a životní prostředí v rámci podrobnější ÚPD. Zpracovatel byl veden snahou zajistit výběr nejvhodnější možné varianty, a to na základě podrobných prověření, které podrobnosti a měřítku ZÚR nepřísluší. Rozhodnutí o konkrétní variantě vedení raženého tunelu by mělo být na základě podrobného technického řešení ponecháno až v rámci další projektové přípravy při hlubším stupni poznání území. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona je rozhodnutí o konkrétní variantě ponecháno až na podrobnější územně plánovací dokumentaci, tedy Územní plán hl. m. Prahy, resp. na změnu tohoto územního plánu. Nově vymezený koridor tak umožňuje realizaci více dílčích variant, což je pro nalezení vhodné stopy, respektive nalezení varianty s nejmenšími dopady do území, lepší varianta než vymezení pouze invariantního koridoru v souladu s návrhem oprávněného investora.

V rámci další přípravy projektu se očekává zpřesnění těchto variant a na základě porovnání výhod a nevýhod těchto variant a především jejich dopadu na území v souladu s textovou částí Výroku ZÚR hl. m. Prahy oddíl 5.2.5 Koridor železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno v části Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci bod a) bude v podrobnější územně plánovací dokumentaci vymezen koridor pro konkrétní variantu. Součástí těchto příprav jsou Správou železnic zadávané odborné posudky na jednotlivé varianty. Rozšíření tohoto koridoru umožňuje transparentně v dalších etapách přípravy rozhodnout o konkrétním technickém řešení projektu. Současně je tím sledována i vyšší efektivita systému územního plánování, aby nedošlo jako v předešlém případě aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy, která změnila vymezení koridoru pro tutéž železniční trať, záhy po nabytí její účinnosti k opětovné potřebě aktualizace ZÚR reagující na další vývoj prověřování záměru. Z těchto důvodů byl koridor železniční tratě vymezen odlišně od návrhu oprávněného investora.

Předmětem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy nebylo zpracování konkrétního návrhu trasování železniční tratě ani variant řešení úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín, mimo jiné protože před či v průběhu Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy byly zpracovány podrobné studie týkající se možností vhodných variant jak v celé stopě tratě Praha – Kladno, tak v konkrétním řešení vedení stopy tratě v úseku, jež je předmětem této aktualizace. Proto bylo vymezeno pouze invariantní vymezení koridoru železniční tratě. Toto upravené vymezení koridoru však umožňuje variantní řešení železniční tratě, které by mělo být posouzeno v podrobnější územně plánovací dokumentaci. V rámci další projektové přípravy se mimo jiné očekává zadání oponentních posudků domácím i zahraničním odborníkům s cílem nalézt optimální variantu vedení tratě. Tento postup je v souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona, který přisuzuje zásadám územního rozvoje podrobnost nadmístních souvislostí území kraje a dále konstatuje: „Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.“

Přestože Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy nevymezuje nový železniční koridor, ale pouze upravuje vymezení již územně chráněného koridoru železniční tratě, pro objasnění historického vývoje a rekapitulaci potřebnosti tohoto koridoru je zde uveden postup výběru varianty řešení modernizace celé tratě, která byla mimo jiné podkladem pro vymezení koridoru železniční tratě v rámci Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy.

7.3.2.1 studie proveditelnosti Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna

V roce 2019 byla dokončena poslední aktualizace studie proveditelnosti „Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna; Sudop Praha, a. s., Metroprojekt Praha, a. s., 08/2019“. Úkolem

studie proveditelnosti bylo vybrat ekonomicky efektivní variantu splňující požadované cíle projektu. Studie proveditelnosti nehodnotila pouze úsek tratě, jež je předmětem této aktualizace, ale celý soubor tratí, které souvisejí se spojením Praha – Kladno. Šlo o tyto úseky:

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

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

Napojení letiště – novostavba

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

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

„*Varianta R1spěš se oproti variantě R1*[6] *liší preferencí spěšných vlaků na kladenské relaci. V úseku Praha Masarykovo nádraží jsou vedeny ve špičce 4 páry zrychlených vlaků. Aby byla zajištěna obsluha všech zastávek, jsou v úseku Praha-Veleslavín – Kladno ve špičce provozovány navíc 2 páry plně zastávkových vlaků.*“

Tato studie porovnávala i možnost obsluhy Letiště Václava Havla Praha jiným druhem dopravy, než je doprava železniční, především tramvají a systémem tram-train[7]. Závěry studie potvrdily potřebnost a efektivitu obsluhy železniční dopravy oproti porovnávaným druhům dopravy.

7.3.2.2 Porovnání variant tunelového řešení v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín

Pro zpracování Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je nejdůležitější studie „Porovnání variant tunelového řešení v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín; Metroprojekt Praha, a. s., 02/2020“, která se zaměřila pouze na úsek, jež je řešen touto aktualizací.

V rámci zpracování DUR (dokumentace pro územní rozhodnutí) bylo v roce 2019 prověřeno několik variant tras ražených tunelů v úseku Dejvice – Veleslavín reagujících na územní limity,

[6] Varianta R1 je varianta plně dvojkolejné elektrizované tratě v úseku Praha – Kladno s odbočkou na letiště ze žst. Praha-Ruzyně. Součástí této varianty byly i všechny železniční zastávky a stanice zanesené v Územním plánu hl. m. Prahy.

[7] Tram-train je systém kombinující železniční a tramvajovou dopravu s tím, že používaná vozidla dokážou využívat jak železniční, tak tramvajovou infrastrukturu.

upřesnění geotechnického průzkumu a následná projednání. Účelem této studie je navržené varianty porovnat a vyhodnotit, a to včetně dvou dříve sledovaných variant (povrchové a hloubené).

Studie porovnávala tyto varianty:

varianta POVRCHOVÁ
Povrchová dvoukolejná varianta vedená ve stávající stopě. Varianta vychází ze studie z roku 2003, resp. z ASP PLK. Jedná se o zdvojkolejnění a elektrifikaci stávající železniční trati s návrhem nadstandardních protihlukových opatření.

varianta HLOUBENÁ
Varianta vedená ve stávající stopě s tunelem v celém úseku, převážně hloubeným. Varianta vychází z DÚR 2007, resp. z „Aktualizace přípravné dokumentace 03/2009 Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně, I. etapa" a následné úpravy dle ASP PLK, tzn. bez zast. Dlouhý lán.

varianta ražená SEVER
Varianta se dvěma jednokolejnými raženými tunely TBM trasována severně od Fyzikálního ústavu Akademie věd ČR. Portály ražených tunelů jsou v prostoru vodojemu Bruska a teplárny Veleslavín.

varianta ražená JIH
Varianta se dvěma jednokolejnými raženými tunely TBM trasována jižně od Fyzikálního ústavu Akademie věd ČR. Portály ražených tunelů jsou v prostoru lokality Hradčanské v blízkosti křižovatky Svatovítská x Milady Horákové a teplárny Veleslavín.

varianta ražená STŘED
Jedná se o modifikaci varianty ražená JIH. Rozdíl spočívá v rozdílném trasování v oblasti Střešovic. Trasa je odsunuta severním směrem tak, aby byla vedena v maximální možné míře pod ulicemi Střešovická a Na Petřinách a aby bylo minimalizováno vedení pod areálem Ústřední vojenské nemocnice Střešovice."

Obrázek 1: Schéma variant posuzovaných studií. (Zdroj: studie „Porovnání variant tunelového řešení v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín")

Tyto varianty byly následně posouzeny z mnoha pohledů, a to především z pohledu geologických podmínek, řešení tunelových staveb, inženýrských sítí, zásad organizace výstavby, památkové péče, délky posuzovaného úseku, jízdní doby v posuzovaném úseku, ovlivnění stávající zástavby během výstavby a provozu či odhadu investičních nákladů.

Závěrečné doporučení této studie je následující:

„Na základě provedeného porovnání byly jako nejvhodnější vyhodnoceny varianty ražené JIH a STŘED vzhledem k minimalizaci zásadních slabých stránek sledovaného záměru. Tento závěr je v souladu s aktuální projektovou přípravou varianty ražené JIH. Pro učinění jednoznačných rozhodnutí je ovšem vhodné zpracovat doplnění geotechnického průzkumu v oblasti Střešovic ve stopě varianty ražené STŘED, které umožní zpřesnění vzájemného přímého srovnání obou doporučených variant."

Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy upravuje a rozšiřuje stávající vymezený koridor pro železniční trať (dle ZÚR hl. m. Prahy (právní stav k 29. 5. 2019)) takovým způsobem, aby bylo možné realizovat varianty „ražená STŘED" a „ražená JIH" doporučené studií. Naopak součástí Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy, v souladu se závěry této studie, není rozšíření koridoru, který by umožňoval realizaci varianty POVRCHOVÉ a HLOUBENÉ. Toto rozšíření by bylo již významnou změnou koncepce, neboť tyto varianty dle závěru studie by bylo nutné realizovat hloubeným tunelem, respektive po povrchu, což by bylo proti smyslu Aktualizace č. 6, která má umožnit varianty s nižším dopadem do území, kterým trať prochází, což tyto varianty bezesporu nesplňují. Odůvodnění, proč jsou varianty ražených tunelů výhodnější než využití stávající trasy, bylo podrobně popsáno již v Aktualizaci č. 4 ZÚR hl. m. Prahy.

7.3.3 Zdůvodnění VPS vymezených Aktualizací č. 6

Předmětem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je úprava vymezení koridoru veřejně prospěšné stavby v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín. Tento úsek je společně s dalšími úseky vymezen ZÚR hl. m. Prahy v kapitole 10: „Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajištění obrany a bezpečnosti státu a vymezení asanačních území nadmístního významu, pro která lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit" jako veřejně prospěšná stavba Z/505/DZ Modernizace trati Praha – Kladno s odbočkou na letiště.

Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy v grafické části Výroku upravuje vymezení veřejně prospěšné stavby Z/505/DZ Modernizace trati Praha – Kladno s odbočkou na letiště v souladu s nově vymezeným koridorem železniční tratě.

Kapitola 10 „Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajištění obrany a bezpečnosti státu a vymezení asanačních území nadmístního významu, pro která lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit" ZÚR hl. m. Prahy se Aktualizací č. 6 ZÚR hl. m. Prahy nemění a nadále zůstává v celém rozsahu v platnosti.

7.4 Zdůvodnění grafické části

Jevy, které jsou Aktualizací č. 6 ZÚR hl. m. Prahy vymezeny, jsou ve výrokové části vyobrazeny barevně dle legendy (odstíny fialové barvy), ostatní jevy v ZÚR hl. m. Prahy (právní stav k 29. 5. 2019), které zůstávají dále v platnosti, jsou zobrazeny v černobílých odstínech. Tím je jednoznačně určeno, co je předmětem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy.

Koridory konvenční železniční dopravy – tranzitní žel. koridory – pro upřesnění v rámci ÚP je dle stávající legendy ZÚR hl. m. Prahy (právní stav k 29. 5. 2019) vymezen dvojicí odstínů fialových barev. V souladu s platnými ZÚR hl. m. Prahy a platnými legislativními předpisy je tmavě fialový odstín společně se světlejším odstínem fialové barvy pouze grafickou reprezentací vymezeného koridoru bez vztahu ke konkrétní variantě vedení trati pro upřesnění v rámci ÚP.

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

Vybrané jevy mapového podkladu mají ve všech výkresech ZÚR hl. m. Prahy pouze informativní charakter. Vzhledem k tomu, že mezi vybrané jevy mapového podkladu patří i jev „významné

železniční tratě“, jejichž část je měněna Aktualizací č. 6 ZÚR hl. m. Prahy, je do grafické části Odůvodnění přidán výkres „00 Výkres mapového podkladu“, který zobrazuje upravený mapový podklad dle Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy. Vzhledem k tomu, že mapový podklad je pouze jev informativní, pro větší přehlednost Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy se neaktualizují výkresy, kde by se měnil pouze mapový podklad (tedy jev informativní). Tyto výkresy zůstávají ve verzi právního stavu ke dni 29. 5. 2019 nadále v platnosti. Pro konzistentnost Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy byl mapový podklad převzat z platných ZÚR hl. m. Prahy a byl aktualizován pouze o předmět Aktualizace č. 6.

V grafické výrokové části Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy jsou uvedeny pouze výkresy, ve kterých dochází v závazných jevech ke změně oproti ZÚR hl. m. Prahy (právní stav k 29. 5. 2019). Jde konkrétně o „2. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu – dopravní infrastruktura – Aktualizace č. 6“ a o „6. Výkres veřejně prospěšných staveb nadmístního významu – Aktualizace č. 6“. Výkres „1. Výkres uspořádání území hl. m. Prahy“ není součástí Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy, neboť v ZÚR hl. m. Prahy (právní stav k 29. 5. 2019) závazné jevy dopravní infrastruktury jsou vyjádřeny ve výkresu č. 2. Pro zachování kontinuity a přehlednosti ZÚR hl. m. Prahy, byla tato struktura použita i pro Aktualizaci č. 6 ZÚR hl. m. Prahy; výkres č. 1 zůstává beze změny, není součástí aktualizace.

Součástí grafické části Odůvodnění Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy jsou výkresy „01. Koordinační výkres“, „04 Výkres širších vztahů“ a „00 Výkres mapového podkladu“. Výkres mapového podkladu slouží jako ilustrativní výkres, který zobrazuje, jak vypadají vybrané jevy mapového podkladu po Aktualizaci č. 6 ZÚR hl. m. Prahy, které však mají pouze informativní charakter.

Pro lepší možnost porovnání provedených změn, tudíž i srovnání výchozího stavu (platných ZÚR hl. m. Prahy) a nového stavu ZÚR hl. m. Prahy byla do grafické části Odůvodnění doplněna „příloha č. 1: Právní stav před Aktualizací č. 6 – grafická část“ a „příloha č. 2: Právní stav po Aktualizací č. 6 – grafická část“, které, oproti výkresu č. 2 a výkresu č. 6 ve výrokové části, zobrazují veškeré jevy barevně a ve které není odlišen předmět Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy od ostatních jevů.

Pro zajištění konzistentnosti Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy byla pro grafickou část Aktualizace č. 6 přejata terminologie platných ZÚR hl. m. Prahy. Koridor železniční tratě, který je vymezen Aktualizací č. 6 ZÚR hl. m. Prahy, je v grafické části výkresu č. 2 a 01 nazván jako Železniční koridor celoměstského významu pro upřesnění v rámci ÚP a ve výkresu č. 6 a 06 nazván jako Železniční trať.

Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy obsahuje tyto výkresy grafické části:

Výroková část

2. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu – dopravního infrastruktura – Aktualizace č. 6	1 : 100 000
6. Výkres veřejně prospěšných staveb nadmístního významu – Aktualizace č. 6	1 : 100 000

Odůvodnění

01. Koordinační výkres	1 : 50 000
04. Výkres širších vztahů	1 : 500 000

00. Výkres mapového podkladu 1 : 100 000

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

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

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

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

8 Vyhodnocení koordinace využívání území z hlediska širších vztahů v území

Koridor železniční tratě Praha – Kladno je v souladu s celorepublikovou koncepcí dopravy, neboť napojuje největší mezinárodní letiště na síť dálkové železniční dopravy, je v souladu s PÚR ČR v článku (131) L1, kde v úkolech pro územní plánování v bodě b) je „řešit napojení letiště na další druhy dopravy (přednostně železniční dopravu)“, což je nepřímo úkolem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy, neboť jejím předmětem je úprava vymezení koridoru pro trať Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno, dále v článku (192), kde je úkol pro územní plánování „vymezit koridor pro železniční spojení v úsecích Praha-letiště Praha-Ruzyně; Praha – Kladno“.

V rámci koordinace se sousedním Středočeským krajem lze konstatovat, že předmětný koridor železniční tratě, jehož úprava byla předmětem Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy, bezprostředně nenavazuje na hranice Středočeského kraje. Koridor železniční tratě, který je vymezen v platných ZÚR hl. m. Prahy a nebyl změněn Aktualizací č. 6 ZÚR hl. m. Prahy, navazuje na koridor železniční tratě, který je vymezen v ZÚR Středočeského kraje ve znění druhé aktualizace.

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

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

10 Vyhodnocení splnění požadavků a podmínek pro zpracování návrhu Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy

Pořizovatel vycházel z usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy číslo 12/20 ze dne 12. 12. 2019 „k návrhu na pořízení změny ÚP - 84/2019 a AZUR HMP č. 6“ na základě návrhu oprávněného investora Správy železnic ohledně dopravní infrastruktury (koridor železnice v úseku Dejvice – Veleslavín), které souhlasilo s pořízením Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy.

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

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

Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy neobsahuje jevy týkající se rozvoje státu, které by nebyly obsaženy v Politice územního rozvoje ČR.

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

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

Trasu železnice vedoucí v koridoru vymezeném Aktualizací č. 6 ZÚR hl. m. Prahy je vzhledem k reliéfu terénu, urbanistické struktuře a limitním návrhovým parametrům železničních tratí nutné navrhnout v tunelu, a proto nedojde k záboru ZPF. Koridor železniční tratě se nachází v zastavěném území, kde se zábory ZPF nevyhodnocují.

13 Rozhodnutí o námitkách

Námitky nebyly v rámci veřejného projednání uplatněny.

14 Vyhodnocení připomínek

Vyhodnocení připomínek je přílohou textové části odůvodnění.