



ODŮVODNĚNÍ

**ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE
HL. M. PRAHY
AKTUALIZACE č.10**

2021

ZÚR

hlavní město Praha

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

číslo paré:

Pořizovatel

Magistrát hlavního města Prahy

Odbor územního rozvoje

Jungmannova 35/29, Praha 1, 110 00

Ředitel: Ing. arch. Filip Foglar

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

Bc. Marek Binko

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

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

Datum zpracování: 2021, aktualizace verze pro veřejné projednání 2023

Obsah

1 Úvod	6
2 Postup pořízení Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy.....	6
2.1 Návrh oprávněného investora.....	6
2.2 Usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy k Aktualizaci č. 10.....	7
3 Přezkoumání souladu Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy	7
3.1 Přezkoumání souladu s PÚR ČR.....	7
3.1.1 Soulad s prioritami PÚR ČR	7
3.1.2 Soulad s vymezením rozvojové oblasti a rozvojových os republikového významu.....	14
3.1.3 Soulad s plochami a koridory dopravní infrastruktury	14
3.1.4 Soulad s dalšími úkoly pro ministerstva, jiné ústřední správní úřady a pro územní plánování.....	14
3.2 Přezkoumání souladu s cíli a úkoly územního plánování	14
3.3 Přezkoumání souladu s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů	15
3.4 Přezkoumání souladu s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledkem řešení rozporů	15
4 Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí.....	15
5 Stanovisko Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 6 stavebního zákona.....	22
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. 10	24
7.2 Podklady	25
7.3 Zdůvodnění vlastního řešení Aktualizace č. 10	25
7.3.1 Zdůvodnění VPS vymezených Aktualizací č. 10.....	25
7.3.2 Zdůvodnění ve vztahu k zákonným zájmům ochrany přírody.....	25
7.4 Zdůvodnění grafické části.....	26
8 Vyhodnocení koordinace využívání území z hlediska širších vztahů v území	27
9 Vyhodnocení splnění podmínek vyplývajících z případných vyjádření příslušných orgánů sousedních států a výsledků konzultací s nimi.....	27
10 Vyhodnocení splnění požadavků a podmínek pro zpracování návrhu Aktualizace č. 10 ZÚR .	27
11 Výčet záležitostí týkajících se rozvoje území státu, které nejsou obsaženy v Politice územního rozvoje České republiky.....	27
12 Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu.....	28

13 Rozhodnutí o námitkách.....	30
14 Vyhodnocení připomínek	30

Výkresy a přílohy:

Seznam výkresů, které jsou součástí Odůvodnění:

01. Koordinační výkres 1 : 50 000

04. Výkres širších vztahů 1 : 500 000

Přílohy Odůvodnění:

Příloha č. 1: Výrok – textová část, úplné znění dotčené kapitoly 5. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v Politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu – dopravní infrastruktura a kapitoly 10. Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a vymezení asanačních území nadmístního významu, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit.

Příloha č. 2: Právní stav před Aktualizací č. 10 – grafická část

2. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu – dopravní infrastruktura – stav před Aktualizací č. 10 ZÚR hl. m. Prahy 1 : 100 000

6. Výkres veřejně prospěšných staveb nadmístního významu – stav před Aktualizací č. 10 ZÚR hl. m. Prahy 1 : 100 000

Příloha č. 3: Právní stav po Aktualizaci č. 10 – grafická část

2. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu – dopravní infrastruktura – stav po Aktualizaci č. 10 ZÚR hl. m. Prahy – se zpracováním koridoru Východního vstupu Rychlých spojení 1 : 100 000

6. Výkres veřejně prospěšných staveb nadmístního významu – stav po Aktualizaci č. 10 ZÚR hl. m. Prahy – se zpracováním koridoru Východního vstupu Rychlých spojení 1 : 100 000

Seznam zkratk:

AZÚR	aktualizace zásad územního rozvoje
ČR	Česká republika
EIA	vyhodnocení vlivů na životní prostředí
EVL	Evropsky významná lokalita
HMP	hlavní město Praha
MHMP	Magistrát hl. m. Prahy
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
OCP MHMP	Odbor ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy
PUPFL	pozemky určené k plnění funkce lesa
PÚR ČR	Politika územního rozvoje České republiky
RHMP	rada hlavního města Prahy
RS	Rychlá spojení
SEA	Strategické posuzování vlivů na životní prostředí na úrovni plánů a programů
ÚAP	územně analytické podklady
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚSES	územní systém ekologické stability
VPS	veřejně prospěšná stavba
VRT	vysokorychlostní trať
ZHMP	zastupitelstvo hlavního města Prahy
ZCHÚ	zvláště chráněná území
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚR	zásady územního rozvoje

1 Úvod

Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy byla pořízena na návrh oprávněného investora – Správa železnic, s.o. (dříve Správa železniční dopravní cesty, s.o.), v souladu s § 42 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu v platném znění (dále též stavební zákon). Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy upravuje vymezení koridoru vysokorychlostní tratě (dále též VRT) Praha – Brno v úseku Praha-Běchovice – hranice hl. m. Prahy. Důvodem pro pořízení Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy je namísto územní rezervy vymežit koridor umožňující umístění, povolení a realizaci stavby a současně vymežit stavbu jako veřejně prospěšnou včetně všech souvisejících staveb. Zároveň dochází k úpravě trasy koridoru dle zpracované Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav (SUDOP PRAHA a.s., 2020). V úseku Praha-Běchovice – Poříčany bude budoucí VRT umístěná v předmětném koridoru sloužit i pro převedení části vlaků dálkové osobní dopravy ze stávajících konvenčních tratí Praha – Pardubice a Praha – Hradec Králové a umožní tak na nich zvýšit kapacitu pro příměstskou osobní dopravu. Zároveň se předpokládá využití tohoto úseku i pro navazující VRT Poříčany – Hradec Králové. Úsek Praha-Běchovice – Poříčany je proto koncipován jako čtyřkolejný, přičemž dvě koleje budou navazovat na traťový úsek Praha-Libeň – Praha-Běchovice, kde bude doplněna čtvrtá traťová kolej, a zbylé dvě koleje budou navazovat na novou trať Praha-Vršovice – Praha-Zahradní Město – Praha-Běchovice.

2 Postup pořízení Aktualizace č. 10 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.

V platném znění ZÚR hl. m. Prahy (právní stav k 27. 12. 2021) je v textové části popsán koridor VRT Praha – Brno následovně:

5.2.6 Koridory vysokorychlostní železniční dopravy (VRT)

5.2.6.1 Koridor územní rezervy vysokorychlostní tratě Praha - Brno - hranice ČR - (Wien/Bratislava)

Vymezení: Samostatný koridor územní rezervy pro VRT bude zaústěn od východu do železniční stanice Praha-Běchovice, odkud vede severovýchodním směrem k hranici hl. m. Prahy do souběhu s dálnicí D11. Mezi železničními stanicemi Praha-Běchovice a Praha hlavní nádraží se bude využívat společný koridor s železniční tratí Praha - Kolín.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) stabilizace výhledového územního rozsahu trasy VRT,*
- b) prověřit vedení tratě při respektování vyhlášené lokality NATURA 2000.*

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) upřesnit územní rezervu pro VRT při respektování přírodních a urbanistických hodnot území.*

Oprávněný investor – Správa železnic, s.o., podal dne 26. 9. 2019 v souladu § 42, odst. 6 stavebního zákona dopisem čj. 58260/2019-SŽDC-GR-026 návrh na aktualizaci zásad územního

rozvoje. Správa železnic, s.o., připravuje výstavbu vysokorychlostních tratí, přičemž pro VRT Praha – Brno – Břeclav se uvažuje s prvním úsekem mezi Prahou-Běchovicemi a Poříčany. Pro tuto trasu VRT je v ZÚR vymezen koridor územní rezervy, který neumožňuje vydání správních rozhodnutí umisťujících a povolujících stavbu. Proto je namísto územní rezervy potřeba vymezit koridor, který umožňuje umístění, povolení a realizaci stavby. Úsek VRT Praha-Běchovice – Poříčany je součástí VRT Praha – Brno, ale také v dlouhodobějším horizontu připravované VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław. Oproti koridoru územní rezervy v platných ZÚR je navrhovaná úprava koridoru volena příznivěji ve vztahu k životnímu prostředí a v maximální míře respektuje doporučující závěry z dříve zpracované studie Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do železničního uzlu Praha na udržitelný rozvoj území. Součástí napojení VRT na konvenční železniční síť je i nezbytná úprava koridoru konvenční železniční dopravy – I. + III. tranzitní železniční koridor v prostoru železniční stanice Praha-Běchovice.

2.2 Usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy k Aktualizaci č. 10

Zastupitelstvo hlavního města Prahy schválilo usnesením číslo 13/17 ze dne 23. 1. 2020 pořízení Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy na základě návrhu oprávněného investora – Správy železnic, s.o.

Na základě výše uvedeného usnesení ZHMP byla zahájena Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy, jejímž předmětem je úprava vymezení koridoru VRT Praha – Brno, která je na území hlavního města Prahy označena jako Východní vstup Rychlého spojení.

3 Přezkoumání souladu Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy

Na základě § 40 odst. 1 stavebního zákona se v této kapitole přezkoumává soulad návrhu Aktualizace č. 10 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 až 5 (dále též PÚR ČR) byla schválena usnesením vlády ČR č. 618 dne 12. 7. 2021. Aktualizace č. 10 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. 10 ZÚR hl. m. Prahy musí respektovat úkoly uložené v PÚR ČR.

Aktualizace č. 10 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 atraktivitu. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst

zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užité hodnoty.

V Územně analytických podkladech hl. m. Prahy z roku 2020 jsou průřezově zpracovány oblasti vyplývající z článku (14) PÚR ČR. Tyto podklady měl zpracovatel Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy k dispozici a s vědomím těchto informací bylo upraveno vymezení koridoru VRT.

Předmětem Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy je úprava vymezení koridoru VRT, která umožňuje lépe 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 vlivem možnosti nalezení vhodnější trasy VRT v rámci koridoru.

Článek (14a)

Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny.

Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy nemá přímý vztah k této prioritě.

Článek (15)

Předcházet při změnách nebo vytváření urbánního prostředí prostorově sociální segregaci s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel.

Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy upravuje koridor VRT tak, aby byly minimalizovány negativní bariérové efekty. Zajištění funkční dopravní sítě ČR, jejíž nezbytnou součástí železnice včetně té vysokorychlostní je, navíc 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. 10 ZÚR hl. m. Prahy upravuje vymezení koridoru VRT z komplexního hlediska a vyhýbá se tak řešením, která zohledňují pouze technicko-ekonomický pohled.

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.

Navržený koridor územní rezervy pro VRT vytváří potenciál pro naplnění principu integrovaného rozvoje území. VRT spojuje jednotlivé jádrové oblasti jak v Metropolitní rozvojové oblasti Praha, tak v širším měřítku v rámci České republiky a Evropy.

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. 10 ZÚR hl. m. Prahy nemá přímý vztah k této prioritě. Obecně lze konstatovat, že budoucí umístění nové dopravní trasy (železniční tratě) tedy zajištění lepší obsluhy území může iniciovat rozvoj lokalit, kterými dopravní stavba prochází a rovněž umožnit efektivnější využití již existující tratě Praha – Kolín pro provozování mimo jiné i osobní příměstské železniční dopravy.

Článek (18)

Podporovat vyvážený a polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet územní předpoklady pro posílení vazeb mezi městskými a venkovskými oblastmi s ohledem na jejich rozdílnost z hlediska přírodního, krajinného, urbanistického i hospodářského prostředí.

Základním předpokladem fungující polycentrické struktury sídel je dlouhodobé zajištění spolehlivé dopravní sítě. Tomuto požadavku napomáhá předmět Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy. Převedení části dopravních relací na trať vedenou v předmětném koridoru umožní efektivnější využití již existující tratě Praha – Kolín pro provozování příměstské železniční dopravy, která je zcela nezbytná pro dopravně a environmentálně udržitelné propojení Prahy a Středočeského kraje.

Článek (19)

Vytvářet předpoklady pro rozvoj, využití potenciálu a polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu, vč. území bývalých vojenských újezdů). 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 úsporně 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. 10 ZÚR hl. m. Prahy nemá přímý vztah k této prioritě. Obecně lze konstatovat, že budoucí umístění nové železniční tratě může zvýšit potenciál rozvoje dotčených lokalit díky lepší nabídce obsluhy, a tedy 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, 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 kvality krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.

Vymezení koridoru územní rezervy Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy bylo provedeno se snahou o minimalizaci negativních vlivů na přírodu, krajinu a hygienu životního prostředí. Při výběru varianty byl použit podklad „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“, který se problematikou článku (20) PÚR ČR zabývá. Zpracovatel vycházel ze znalosti hodnot a limitů území, tak jak je popisují Územně analytické podklady hl. m. Prahy.

Článek (20a)

Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury a při vymezení ploch pro bydlení, občanskou vybavenost, výrobu a skladování. V rámci územně plánovací činnosti omezovat nežádoucí srůstání sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a prostupnosti krajiny, uplatňovat integrované přístupy k předcházení a řešení environmentálních problémů.

Úprava vymezení koridoru Aktualizací č. 10 ZÚR hl. m. Prahy umožňuje minimalizovat bariérový efekt liniové stavby. Smyslem Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy je upravit vymezení koridoru, aby v zájmu minimalizace zásahů do urbanistické struktury a vzhledem k reliéfu terénu bylo možné navrhnout trasu VRT částečně v tunelu a umožnit tak lepší migrační propustnost pro volně žijící živočichy a pro člověka.

Článek (21)

Vymezit a chránit ve spolupráci s dotčenými obcemi před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně 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 ploch nezastavěného území v bezprostředním okolí velkých měst, způsobilých pro nenáročnou formu krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny.

Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy podporuje aplikaci požadavků z článku (21) PÚR ČR. Tato problematika je řešena především v platných ZÚR hl. m. Prahy (právní stav k 27. 12. 2021) ve Výroku v kap. č. 1 Priority územního plánování hl. m. Prahy bod 10) a v kap. č. 2 Obecné zásady územního rozvoje hl. m. Prahy, podkapitola 2.2. Účelné a hospodární uspořádání hl. m. Prahy v oddílu 2.2.2 Urbanistická koncepce body m) – q), v podkapitole 2.3 Hospodářský rozvoj body d), f) v oddílu 2.4.2 Ochrana krajiny a městské zeleně jako podstatné složky prostředí života obyvatel body b) – e), j) a dále v podkapitole 3.3 Rozvojové oblasti zeleně, kde jsou vymezeny oblasti zohledňující možnost vytvoření zeleného pásu hl. m. Prahy a posílení ploch zeleně zejména v severní a východní části města. Uvedené požadavky jsou dále zohledněny v podkapitole 8.1 Obecné celoměstské zásady koncepce rozvoje ochrany přírodních, kulturních a civilizačních hodnot body d) – f), v podkapitole 8.3 Upřesnění podmínek ochrany přírodních hodnot body a) – e) a obdobně i v textové části Odůvodnění a grafické části.

Předmět Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy uvedené zásady platných ZÚR hl. m. Prahy (právní stav k 27. 12. 2021) a tím i článek (21) PÚR plně respektuje.

Článek (22)

Vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy udržitelného 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).

Navržený koridor pro VRT, který je předmětem Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy, vytváří potenciál do budoucna zajistit vyšší atraktivitu turistického cíle Metropolitní rozvojové oblasti Praha díky výraznému zlepšení dostupnosti, které je realizováno udržitelným, přírodě šetrným druhem dopravy, tedy vysokorychlostní železnicí. Vysokorychlostní železnice na druhou stranu umožní zlepšit dostupnosti zajímavých turistických cílů i mimo Metropolitní rozvojovou oblast Praha.

Konkrétní opatření pro propojení míst a snížení bariérového efektu bude řešena konkrétními opatřeními v rámci dalších nástrojů územního plánování a povolení stavby. Vzhledem k přírodním, urbanistickým a terénním podmínkám ve vymezeném koridoru s přihlédnutím na limitní technické parametry návrhu VRT lze předpokládat, že část trasy bude navržena v tunelech.

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

Samotným účelem Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy je zkvalitnění dopravní infrastruktury, neboť jejím předmětem je úprava vymezení koridoru pro VRT, která výrazně zlepší podmínky v dálkové dopravě, ale sekundárně přesunutím dálkové dopravy na novou trať zlepší podmínky i na stávajících konvenčních železničních tratích. Tato stavba přispěje ke zvýšení potenciálu veřejné dopravy v Metropolitní rozvojové oblasti Praha. Úprava vymezení koridoru umožňuje snížení fragmentace krajiny a zachování prostupnosti území prostřednictvím vedení trasy VRT částečně v tunelu.

Článek (24)

Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví a v souladu s principy rozvoje udržitelné mobility osob a zboží, 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).

Smyslem Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy je umožnění zkvalitnění dopravní infrastruktury výstavbou VRT a zároveň umožnění snížení fragmentace krajiny a zachování prostupnosti území vedením tratě částečně v tunelu. Je tak možné nejen eliminovat negativní vlivy železniční dopravy na okolí, ale současně také vytvořit podmínky pro rozvoj rekreačních a sportovních aktivit v území.

Článek (24a)

Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. V územích, kde nejsou hodnoty imisních limitů pro ochranu lidského zdraví překračovány, vytvářet územní podmínky pro to, aby k jejich překročení nedošlo. 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.

Vymezení koridoru nemá přímý dopad na ochranu lidského zdraví. Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy ale vytváří podmínky pro rozvoj udržitelné formy železniční dopravy, která má obecně nižší negativní dopad na lidské zdraví než individuální automobilová doprava. Provoz na nově navržených tratích se předpokládá pouze v závislé (elektrické) trakci, tedy pouze s vozidly bez spalovacích motorů v běžném provozu. Zajištění podmínek pro rozvoj veřejné dopravy je jedním z účinných nástrojů jak zajistit naplnění priority z tohoto článku.

Článek (25)

Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze, sucho atd.) s cílem jim předcházet a minimalizovat jejich negativní dopady. Zejména zajistit územní ochranu ploch potřebných pro umístování 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 a využívání přírodních blízkých opatření pro zadržování a akumulaci povrchové vody tam, kde je to možné s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu, jako jedno z adaptačních opatření v případě dopadů změny klimatu.

V území vytvářet podmínky pro zadržování, vsakování i využívání srážkových vod jako zdroje vody a s cílem zmírňování účinků povodní a sucha.

Při vymezení zastavitelných ploch zohlednit hospodaření se srážkovými vodami.

Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy ve své podrobnosti nemá přímý vztah k této prioritě. V rámci navazující projektové dokumentace, která bude umísťovat trasu v předmětném koridoru, je nutné lokálně zhodnotit dopad stavby na horninové prostředí a vodní režim v území.

Článek (26)

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

Předmět Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy zasahuje okrajově do záplavového území. Smyslem Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy je upravit vymezení koridoru pro zajištění minimalizace zásahů do urbanistické struktury a krajiny. Vzhledem k reliéfu terénu je díky úpravě vymezení koridoru možné navrhnout trasu s optimalizací směrového a výškového vedení trasy umožňující eliminaci rizika spojená se vznikem povodňových škod.

Článek (27)

Vytvářet podmínky pro koordinované umístování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury, včetně podmínek pro rozvoj digitální technické infrastruktury. 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 územně plánovací činnosti stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, včetně sítě regionálních letišť, efektivní dopravní sítě pro spojení městských oblastí s venkovskými oblastmi, stejně jako řešení přeshraniční dopravy, protože mobilita a dostupnost jsou klíčovými předpoklady hospodářského rozvoje ve všech regionech.

Předmětem Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy je úprava vymezení koridoru VRT Praha – Brno, která 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. Vzhledem k budoucí topologii železniční sítě České republiky jde o páteřní železniční trať s předpokladem přesunu významné části železničních výkonů na tuto trať. Tento koridor je součástí rozvojové osy OS4 Praha – Hradec Králové/Pardubice (podél dálnice D11) – Trutnov – hranice ČR/Polsko (–Wroclaw) a OS5 Praha – (Kolín) – Jihlava – Brno. Podpora veřejné dopravy a zlepšování její nabídky vede ke zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí v Metropolitní rozvojové oblasti Praha, tedy i k podpoře rozvoje obcí samotných.

Článek (28)

Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat potřeby rozvoje území v dlouhodobém horizontu a nároky na veřejnou infrastrukturu, včetně veřejných prostranství. Návrh a ochranu kvalitních městských prostorů a veřejné infrastruktury je vhodné řešit ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru s veřejností.

Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy umožňuje úpravou vymezení koridoru VRT zohlednit nároky dalšího vývoje území tím, že umožňuje vedení železnice částečně v tunelu a také respektuje ostatní nároky v území.

Článek (29)

Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. Vytvářet územní podmínky pro upřednostňování veřejné hromadné, cyklistické a pěší 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. 10 ZÚR hl. m. Prahy je vymezení koridoru pro VRT Praha – Brno, která by měla v budoucnu převést dálkovou dopravu ze stávajících konvenčních tratí. Předpokládá se, že i tato nová trať bude využita v rámci systému integrované dopravy pražského regionu, který ze své podstaty kombinuje různé druhy dopravy při synergickém efektu jejich výhod a potlačení slabých stránek. Díky uvolnění kapacity na stávajících konvenčních tratích se navíc vytváří předpoklad pro výrazné zlepšení kvality příměstské a městské železnice. Zvýšení kapacity a následně i kvality dopravy je nutnou podmínkou pro další rozvoj systému veřejné dopravy Metropolitní rozvojové oblasti Praha.

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. 10 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. 10 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. 10 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, dokončení Dálnice DO (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy), připojení na tranzitní železniční koridory I., III. a IV. (dále jen TŽK) a vysokorychlostní síť železnice a efektivní propojení jednotlivých druhů dopravy včetně letecké a vytvoření efektivního systému integrované veřejné dopravy.“ Dále Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy je v souladu s rozvojovými osami OS4 Praha – Hradec Králové/Pardubice (podél dálnice D11) – Trutnov – hranice ČR/Polsko (–Wrocław) a OS5 Praha – (Kolín) – Jihlava – Brno

3.1.3 Soulad s plochami a koridory dopravní infrastruktury

Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy je v souladu s koridory ŽD4 RS1 úsek Praha–Brno a ŽD8 RS5 úsek Praha – Hradec Králové – hranice ČR/Polsko (–Wrocław) vymezenými v PÚR ČR.

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

Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy nemá vztah k dalším úkolům pro ministerstva, jiné ústřední správní úřady a pro územní plánování, jež ukládá PÚR ČR.

3.2 Přezkoumání souladu s cíli a úkoly územního plánování

Aktualizace č. 10 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. 10 ZÚR hl. m. Prahy. 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. 10 ZÚR hl. m. Prahy naplňuje požadavky na zajištění koordinace využívání území s ohledem na širší územní vazby a mezinárodní závazky. Aktualizace č. 10 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. 10 ZÚR hl. m. Prahy vytváří předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území. Aktualizace č. 10 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.

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

Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy je zpracována na základě návrhu oprávněného investora (viz též kapitola 2 Postup pořízení Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy) v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, 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

Bude doplněno po projednání.

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

Soulad s cíli a principy ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje

Na úrovni posouzení vlivů na životní prostředí (SEA) pro posuzovanou Aktualizaci č. 10 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy lze konstatovat, že předkládaná AZÚR HMP je vzhledem ke svému charakteru a lokálnímu dopadu z hlediska environmentálního pilíře většinou bez přímého vztahu vůči ostatním strategickým dokumentům přijatým na evropské, národní a místní úrovni a jejich cílům v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, s výjimkou strategických dokumentů v oblasti územního plánování a rozvoje vysokorychlostních tratí, kde byla identifikována velmi silná pozitivní vazba na sledované cíle v oblasti rozvoje sítě rychlých spojení (TEN-T (2013), Program rozvoje rychlých spojení v ČR (2017), PÚR ČR, Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050, ZÚR hl. m. Prahy a ZÚR Středočeského kraje, v aktuálním znění) a pozitivní vazbou především na rozvoj nízkoemisní veřejné hromadné dopravy a snižování emisí z dopravy do krajiny. Na národní a místní úrovni jsou to potom koncepce s v kapitole A.I.3 VVURÚ identifikovanou přímou vazbou k ochraně přírody a krajiny a veřejného zdraví (Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny hl. m. Prahy (2008), Plán péče pro přírodní památku Xaverovský háj na období 2014-2021 a Plán péče o přírodní rezervaci Klánovický les na období 2013-2022, NEHAP (2007) a Zdraví 2030). Aktualizace bude mít pozitivní důsledky s nadmístním dopadem především z hlediska sociálního a ekonomického pilíře udržitelného rozvoje a z hlediska sociálních determinant veřejného zdraví, kde byla identifikována silná pozitivní vazba na sledované cíle Strategického rámce – Česká republika 2030, NEHAP (2007) a Zdraví 2030. Tyto cíle především v oblastech zlepšování kvality ovzduší, snižování emisí spojených s dopravou a bezpečnosti obyvatelstva jsou v posuzovaném dokumentu dále rozvíjeny.

Na národní a lokální úrovni lze očekávat slabou negativní vazbu vůči cílům v oblasti ochrany přírody a krajiny, ochrany půdy a veřejného zdraví v oblasti hluku. Jedná se o cíle stanovené v PÚR ČR, Dopravní politice ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050, NEHAP (2007), Státní politice životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do roku 2050, Státním programem ochrany přírody a krajiny pro období 2020-2050, Strategii ochrany biologické rozmanitosti České

republiky 2016-2025, Plánech péče o chráněná území, Prognóze, Koncepci a strategii ochrany přírody a krajiny hl. m. Prahy (2008).

Významná negativní vazba z hlediska vložení nového dopravního koridoru do území na ornou půdu vůči cíli v oblasti snižování záboru ZPF definovanému Strategickým rámcem – Česká republika 2030. Jedná se o stavbu ve veřejném zájmu a jako takovou z hlediska ochrany půdy odůvodnitelnou. Zároveň jsou přijata územně plánovací opatření zmírňující dopady do ZPF v podobě optimalizace trasování koridoru, jeho souběhu s existujícími koridory dopravní a technické infrastruktury a stanovení podmínek využití území pro částečně podzemní vedení stavby. V navazujících řízeních bude využita pouze část vymezeného koridoru pro umístění stavby, které je posuzovanou aktualizací dáván rámeček.

Potenciální významně negativní vazba byla identifikována vůči principům územního plánování v oblasti ochrany volné krajiny, kdy dochází k vymezení nového zastavitelného koridoru do dosud volné krajiny v území s významným soustředěním environmentálních limitů a ochranných režimů. V této souvislosti však obsahuje posuzovaná koncepce územně plánovacích opatření pro zmírnění dopadů do území v podobě optimalizace rozsahu a vedení koridoru v území tak, aby byl veden v environmentálně relativně méně cenných partiích a souběhu s ostatními již existujícími disturbancemi a stanovení podmínek pro rozhodování v území a úkolů pro podrobnější ÚPD s požadavky na respektování územního rozsahu koridoru, vytvoření příčných vazeb a tunelových úseků pro zmírnění bariérového efektu v území, jako reakci na potenciální generované vlivy především z hlediska fragmentace krajiny a vlivů na obyvatele.

Jsou vytvářeny územní předpoklady pro stavbu dopravní infrastruktury ve veřejném zájmu v podobě koridoru vysokorychlostní tratě, která umožní rozvoj nízkoemisní veřejné hromadné dopravy s pozitivní vazbou vůči přijatým cílům v oblasti ochrany ovzduší, klimatu a veřejného zdraví.

Posuzovaná AZÚR HMP obsahuje na příslušné strategické úrovni územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vazeb vůči životnímu prostředí a veřejnému zdraví, která jsou uplatněna jak v grafické části v podobě optimalizaci trasy koridoru vůči zastavěným územím i environmentálním hodnotám a limitům, tak i v textové části prostřednictvím stanovených podmínek pro rozhodování v území a úkolů pro podrobnější ÚPD (vytvoření příčných vazeb a tunelových úseků, viz výroková část AZÚR, kap. 5.2.6.1). Lze tak konstatovat, že AZÚR HMP č. 10 respektuje a dále rozvíjí strategické cíle v ochraně životního prostředí a veřejného zdraví.

Vyhodnocení vlivů na složky životního prostředí a veřejného zdraví

Jsou dány územní předpoklady pro realizaci vysokorychlostní trati jako součásti moderního dopravního systému s těžištěm v nízkoemisních druzích dopravy s pozitivním vlivem na kvalitu ovzduší, snížení hlukové zátěže, zvýšení bezpečnosti dopravy a sociální determinanty veřejného zdraví. Návrh AZÚR HMP č. 10 je předkládán jako invariantní, toto řešení je z hlediska hodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území dostatečné. V rámci předchozích fází přípravy návrhu byla trasa koridoru územně optimalizována vůči přítomným hodnotám a limitům území, kterým se sice v řešeném území nelze zcela vyhnout, nicméně zvolenou trasou koridoru byla učiněna opatření pro zmírnění potenciálních negativních vlivů, kdy byl koridor vložen do území v souběhu s existujícími koridory vedení dopravních a technických sítí v prostoru bez významného soustředění environmentálních hodnot. Oproti koridoru územní rezervy obsaženému v ZÚR je posuzovaný návrhový koridor vymezen v poloze, která méně zasahuje do území PR Klánovický les, znamená menší potenciální zásah do environmentálně cenných území a do fragmentace krajiny,

z tohoto pohledu je jednoznačně příznivější vedení trati v navrhované stopě. Podklady pro hodnocení byly z pohledu zpracovatele VVURÚ dostatečné.

Z provedeného vyhodnocení vyplývá, že s výjimkou předpokládaného záboru ZPF pro nově vymezený koridor (zábor je možné odůvodnit veřejnou prospěšností stavby, které je vymezeným koridorem dáván rámec) a vlivu na sídla a urbanizaci v podobě střetů s přítomnými územně plánovacími limity využití území, které jsou optimalizovány volbou polohy koridoru v rámci řešeného území, nebyly zjištěny významné potenciální negativní vlivy posuzované koncepce na životní prostředí. Byly identifikovány potenciálně mírně negativní vlivy z hlediska průchodu koridoru přes formálně chráněné části přírody (PP Klánovický les, PR Xaverovský háj a EVL Blatov a Xaverovský háj, jako prvky zvláštní ochrany přírody a krajiny, regionální biocentrum N1 Vidrholc jako prvek ÚSES a Přírodní park Klánovice – Čihadla, chráněný pro soustředění hodnot krajinného rázu). Všechny tyto environmentálně cenné části přírody a krajiny se nacházejí ve vzájemném překryvu. Koridor je tímto územím veden v souběhu s již existujícími koridory vedení technických a dopravních sítí v kontextu stávajících staveb dopravní, technické a průmyslové infrastruktury v prostoru bez přítomnosti předmětů ochrany výše uvedených chráněných částí přírody, kde již v současnosti dochází k omezení migrační propustnosti území. Zde je třeba zdůraznit, že umístění stavby ve veřejném zájmu je z legislativního hlediska v tomto území možné pouze při splnění podmínek daných zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, a to pouze při souhlasu a udělení výjimky dle § 43 odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny ze strany dotčeného orgánu ochrany přírody. Mírně negativní vliv lze identifikovat rovněž z hlediska vložení nového zdroje hlukové zátěže do území s předpokladem realizace dopravní stavby v blízkosti stávající zástavby Běchovic s předpokladem umístění stavby pod povrch terénu. Ostatní identifikované potenciálně negativní vlivy mají spíše marginální charakter, vzhledem ke stupni urbanizace řešeného území, jedná se o mírně negativní potenciální vlivy z hlediska snížení retenční schopnosti území a rozšiřování působení tepelného ostrova města v okolí nově zastavěných ploch.

Byly vyhodnoceny kumulativní a synergické vlivy. V kontextu stávajícího využití území, vedení technických a dopravních sítí lze uvažovat prostorové spolupůsobení se synergickým účinkem z hlediska vybudování nových zpevněných povrchů a rozšiřování tepelného ostrova města. Nicméně vůči stávajícímu objemu zpevněných ploch v území nedojde k jejich významnému navýšení, v této souvislosti byl identifikován mírně negativní synergický vliv. Vzhledem k legislativním požadavkům na technické řešení odkanalizování a dále v SEA navrženým opatřením pro minimalizaci negativních vlivů pro následné fáze projektové přípravy stavby (zajištění hydrogeologického režimu, výsadeb doprovodné zeleně, průchodu přes vodoteče atd.) budou v budoucnu uplatněny další zmírňující opatření. Z veřejných zdrojů nebyly zjištěny žádné aktuální záměry ani změny ÚPD, uvažované v řešeném území, které by mohly mít s posuzovaným koridorem potenciálně kumulativní, resp. synergické vlivy s výjimkou připravovaných dopravních staveb (stavba 511 Pražského okruhu a přeložka silnice I/12 ve vazbě na zásah do hydrogeologických struktur). Projektová příprava těchto staveb je vzájemně koordinována. Navrhované změny využití území tak nemají takový charakter, aby mohly mít významné negativní kumulativní či synergické vlivy s jinými obdobnými záměry nebo strategickými rozhodnutími v území v kontextu ostatních spolupůsobících skutečností a zároveň jsou navržena územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vlivů na životní prostředí včetně jejich kumulativního, resp. synergického spolupůsobení. Vzhledem k výše uvedenému lze konstatovat, že z hlediska kumulativního a synergického působení nemá posuzovaná AZÚR HMP č. 10 významné negativní vlivy na životní prostředí. Celkově pak lze očekávat lehce převažující mírně

pozitivní synergické spolupůsobení vlivů v důsledku realizace předkládané ÚPD v kontextu ostatních spolupůsobících skutečností a záměrů v řešeném území a jeho bezprostředně souvisejícím okolí, především zlepšení dopravní obsluhy a zvýšení komfortu využití bezemisní veřejné hromadné dopravy v nadmístním měřítku. Pro zamezení negativním vlivům jsou v návrhu ÚPD obsažena územně plánovací opatření pro zamezení potenciálně negativního vlivu na obyvatele v důsledku hlukové zátěže a zvýšení bezpečnosti obyvatel v podobě požadavků na rozhodování o změnách v území a úkolů pro podrobnější ÚPD požadující vytvoření příčných vazeb a stanovení rozsahu tunelových úseků, viz výroková část AZÚR, kap. 5.2.6.1.

V rámci posouzení vlivů AZÚR HMP č. 10 na lokality soustavy Natura 2000, nebyly prokázány významné negativní vlivy na předmět ochrany nebo celistvost EVL nebo ptačí oblasti. V rámci vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 se uvádí: „V současnosti nelze významnost vlivu vymezení koridoru VRT na území EVL Blatov – Xaverovský háj jednoznačně určit (?), i když se zpracovatel hodnocení předběžně kloní k ovlivnění na úrovni mírně negativního vlivu (-1), tím spíše pak při realizaci navržených opatření k eliminaci případných negativních vlivů (viz kap. V. Vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000). Z výše uvedeného důvodu nebyly zpracovány realizační varianty koncepce z hlediska vlivu na lokality soustavy Natura 2000. Minimalizační opatření vyplývající z vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 byly převzaty do VVURÚ v rámci návrhu požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru (viz níže) a jejich zpracování je tedy podmínkou realizace záměru při jeho umístování do koridoru.

Všechny výše zmíněné potenciální negativní vlivy lze řešit vhodným využitím koridoru v navazujících řízeních na základě podmínek stanovených v posuzované ÚPD a daných složkovou legislativou. Další zmírňující opatření, která vyplynula z Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, budou uplatněna v podrobnější ÚPD a v rámci navazujících řízení při umístování stavby v rámci koridoru.

Provedené vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území dospělo k následujícím závěrům:

Výběr varianty

Aktualizace ZÚR HMP je navrhována invariantně. Na základě vyhodnocení nevyplývá potřeba řešení koncepce ve variantách, předkládaná aktivní varianta je z hlediska prověření vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví dostačující.

AZÚR HMP č. 10 je v podobě, v jaké je navržena, akceptovatelná bez dalších požadavků na úpravu výrokové části, a to zejména z toho důvodu, že vlastní návrh koncepce obsahuje územně plánovací opatření, která na příslušné strategické úrovni umožňují snížení negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví a na úrovni ZÚR byly naplněny podmínky pro akceptovatelnost z hlediska vlivu na půdy. Jedná se jak o opatření vyjádřená graficky – tj. především vlastní vymezení koridoru, který je oproti doposud sledovaným řešením navržen v optimalizované variantě co do rozsahu koridoru prověřeného technickou studií, tak i z hlediska průchodu územím, kde je sledována optimalizovaná stopa minimalizující střety s environmentálně cennými partiemi území a v souběhu s existujícími koridory dopravních a technických sítí, tedy stávajících disturbancí v řešeném území, což je zásadní pro střet s přítomnými principy a limity z hlediska urbanizace a sídel. Ve výrokové části posuzované AZÚR HMP č. 10 jsou stanoveny další podmínky, které je možné uplatnit na této strategické úrovni. Jedná se o výroky v kapitole 5.2.6.1 v částech Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území a Úkoly pro podrobnější ÚPD. Tato územně plánovací opatření obsažená ve výrokové části AZÚR považuje zpracovatel vyhodnocení z hlediska akceptovatelnosti návrhu AZÚR HMP č. 10 za dostatečné na příslušné strategické úrovni.

Do části odůvodnění, kap. 4. AZÚR HMP č. 10, jsou zapracovány následující požadavky na rozhodování ve vymezeném koridoru, jako minimalizační opatření, která vyplynula ze SEA v podobě, kterou je možné uplatnit v navazující ÚPD a při rozhodování o změnách v území.

Požadavky na rozhodování ve vymezeném koridoru:

- Volit takové umístění stavby v rámci koridoru, aby byly minimalizovány zásahy do porostů mimolesní zeleně. (Jedná se o opatření z hlediska identifikovaného mírně negativního vlivu vůči mikroklimatu, krajinnému rázu a biotické složce krajiny včetně synergických vlivů a významně negativnímu vlivu z hlediska urbanizace se synergickým spolupůsobením, které nelze uplatnit přímo na úrovni ZÚR (tj. do výrokové části), promítá se však do požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru a je zapracováno do odůvodnění, kapitola 4.
- Při umísťování stavby do území navrhnout takové technické řešení vlastní trati, aby nedošlo k významnému ovlivnění vodního režimu území. (Jedná se o opatření z hlediska identifikovaného mírně negativního vlivu vůči retenční schopnosti území, horninovému prostředí a biotické složce krajiny včetně synergických vlivů, které nelze uplatnit přímo na úrovni ZÚR (tj. do výrokové části), promítá se však do požadavků na rozhodování ve vymezeném koridoru a je zapracováno do odůvodnění, kapitola 4.

Požadavky na rozhodování ve vymezeném koridoru vyplývající z vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 (Jedná se o požadavky z hlediska nemožnosti na této úrovni přesně identifikovat míru vlivu na EVL Xaverovský háj a Blatov, které jsou na úrovni ZÚR zapracovány do koncepce (část odůvodnění, kapitola 4) a dále budou promítnuty do podrobnější ÚPD a navazujících fází projektové přípravy stavby, které je posuzovanou koncepcí dáván rámec – další podrobnější prověření z hlediska vlivů na lokality soustavy Natura 2000 vyplývá mimo jiné z legislativy).

- V další fázi územního řízení (EIA), na projektové úrovni bude předmětný záměr podroben hodnocení dle §45i.
- V následných fázích projektové přípravy provést biologický a hydrogeologický průzkum posouzení účinků VRT v úseku prostoru tzv. „úzkého krčku“, kde trať EVL kříží a jeho přilehlém okolí a v jihovýchodní části v lokalitě Blatov kde trať do EVL okrajově také zasahuje. Na základě hydrologického posouzení a biologického průzkumu navrhnout a provést opatření k minimalizaci negativních dopadů na lesní porosty, a zejména pak ve vztahu k mokřadním biotopům zahrnujících vedle rákosin i segmenty s výskytem vlhkých bezkolencových luk (6140). S ohledem na výskyt invazních druhů dřevin v lesních porostech (zejména expanze střemchy pozdní) navrhnout a provést managementová opatření na jejich likvidaci či redukci. Uvedené hydrologické posouzení včetně navržených opatření předložit jako součást dokumentace pro územní řízení.
- Z pohledu minimalizace zásahů v prostoru tzv. „úzkého krčku“ vymezení EVL, kudy koridor VRT prochází:
 - minimalizovat zásahy do lesních porostů severozápadního výběžku Klánovického lesa, jehož okraj vymezuje východní hranici průseku vedení VN, jímž je navržen průchod tělesa železniční trati, a který současně tvoří i hranici PR Klánovický les;
 - minimalizovat zásahy do výběžku lesa jižněji, kudy prochází periodická vodoteč, coby zdrojnice Xaverovského/Svépravického potoka.
- Z pohledu minimalizace zásahů v rámci jihovýchodního okraje koridoru VRT, v prostoru zaústění tělesa VRT do tělesa stávající železnice:

- minimalizovat zásah do jihozápadního okraje Klánovického lesa (lokalita Blatov);
- minimalizovat zásah do prostoru báze pramenné sníženiny s výskytem bezkolencové louky, která zasahuje prakticky až k dřevinným porostům podél paty tělesa současně železniční trati (možné řešení je vymezení severního tělesa trati VRT betonovou stěnou apod.).

Požadavky na rozhodování ve vymezeném koridoru vyplývající ze stanoviska Ministerstva životního prostředí čj. MZP/2023/710/2630 ze dne 24. srpna 2023, která mohou být uplatněna při navazujících řízeních v rámci povolování záměrů:

- V případě nutnosti kácení vzrostlých stromů provést adekvátní náhradní výsadbu. Realizovat výsadby doprovodné zeleně pro zapojení koridoru do krajiny a zastínění povrchů.
- V následné projektové fázi a v rámci kolaudačního řízení zpracovat podrobný akustický model zahrnující i změny na stávající dopravní síti a navrhnout protihluková opatření, jejichž účinnost bude ověřena v rámci zkušebního provozu.
- Na úrovni projektové přípravy záměru provést podrobný hydrogeologický a biologický průzkum území a navrhnout technická opatření tak, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění režimu podzemních vod v území (tj. drénování podzemní vody v důsledku provedení uvažované stavby) a zároveň zajistit prostupnost vlastního tělesa stavby ve směru Xaverovský háj – Klánovický les pro migraci organismů (např. prostřednictvím ekoduktů nebo propustků, v závislosti na nivelitě vedení trati, hydrogeologickým podmínkám a souvisejícím stavbám jako jsou přeložky technických sítí).
- Provéřit v celé délce záměru možnost koncipování všech křížení místních komunikací, polních cest a silnic tak, aby mohly částečně plnit funkci „biomostů“ (ozelenění) nebo alespoň bezpečných přechodů pro obyvatele provozující zde místně běžné sportovní aktivity (cyklistika, běh, jízda na koni...).
- Koordinovat umístění stavby v koridoru, projekční přípravu, technické a architektonické řešení a způsob realizace stavby s managementem souvisejících zvláště chráněných území.
- Volit vhodné technické řešení při přemostění toků a zastavování ploch v blízkosti vodotečí tak, aby byla zachována funkčnost ÚSES a aby nedošlo k podstatnému narušení říčního kontinua.
- Na základě hydrogeologického průzkumu provést modelové posouzení proudění podzemních vod a simulace účinků projektovaných zářezů nebo tunelů zasahujících do hladiny podzemní vody na hydrologický režim dotčeného území. Na základě tohoto posouzení v případě potřeby navrhnout opatření k minimalizaci negativních dopadů záměru na vodní toky a stávající vodní zdroje, včetně domovních studní. Uvedené hydrologické posouzení včetně navržených opatření předložit jako součást dokumentace pro územní řízení.
- Realizovat výsadby doprovodné zeleně pro zapojení koridoru do krajiny s ohledem na zachování bezlesých enkláv.
- V případě, že umístovaná stavba v rámci vymezeného koridoru zasáhne do evidovaných lokalit starých ekologických zátěží a skládek provést podrobný sanační průzkum lokalit se zaměřením na ověření výskytu kontaminace a možnosti migrace kontaminace mimo lokalitu ve smyslu Metodického pokynu MŽP pro průzkum kontaminovaného území (Věstník MŽP, č. 9, září 2005). Pokud bude ověřena významná kontaminace a potenciální rizika pro její šíření, bude lokalita podrobena Analýze rizika kontaminovaného území ve

smyslu Metodického pokynu MŽP (Věstník MŽP č. 3, březen 2011). V případě zjištění neakceptovatelných rizik na majetek nebo pro ekosystémy odborně způsobilou osobou (hydrogeolog) navrhnout adekvátní nápravná a kompenzační opatření.

Ostatní, zde neuvedená, minimalizační opatření, rozvíjející tyto požadavky na rozhodování v území, která vyplynula ze SEA (podrobněji viz kapitola A.VIII. VVURÚ), neodpovídají svojí podrobností strategické úrovni posuzovaného dokumentu, nebo přímo vyplývají z legislativy a postupů a norem projektování a povolování staveb a jako taková budou uplatněna v navazujících řízeních při umisťování stavby do území.

Monitoring

Níže uvádíme ty indikátory, které se vztahují k aspektům environmentálního pilíře udržitelného rozvoje a mohou monitorovat uplatňování návrhu posouzené AZÚR HMP č. 10. Tyto indikátory jsou sledovány v rámci ÚAP a budou využity pro sledování uplatňování posuzované ÚPD.

Hluková zátěž včetně synergických vlivů:

- Počet trvale bydlících obyvatel žijících v oblastech s překročenými limity nočního hluku, zdroj dat SZÚ, v rámci strategického hlukového mapování.

Fauna, flóra, biodiverzita, ochrana přírody včetně synergických vlivů:

- Výměra nových dopravních koridorů zasahujících na území ZCHÚ, EVL a nadregionálních biocenter, ha, Hlavní město Praha v rámci ÚAP, aktualizace 1x za 2 roky.

Klima včetně synergických vlivů:

- Podíl ploch zeleně z celkové plochy, %, Hlavní město Praha v rámci ÚAP, aktualizace 1x za 2 roky.

Voda včetně synergických vlivů:

- Výměra nových dopravních koridorů, ha, Hlavní město Praha v rámci ÚAP, aktualizace 1x za 2 roky.

Sídla a urbanizace:

- Výměra ploch zeleně na obyvatele, %, Hlavní město Praha v rámci ÚAP, aktualizace 1x za 2 roky.

Půda a horninové prostředí:

- Záběr půdy pro dopravní stavby, ha, Hlavní město Praha v rámci ÚAP, aktualizace 1x za 2 roky;
- Délka tunelových staveb, ha, Hlavní město Praha v rámci ÚAP, aktualizace 1x za 2 roky.

Krajinný ráz včetně synergických vlivů:

- Výměra nových dopravních koridorů zasahujících na území Přírodních parků, ha, Hlavní město Praha v rámci ÚAP, aktualizace 1x za 2 roky.

Shrnutí

Navzdory faktu, že zde posuzovaná AZÚR HMP č. 10, která řeší vymezení návrhového koridoru pro umístění koridoru VRT v úseku železniční stanice Praha-Běchovice – hranice hl. m. Prahy, včetně

napojení koridoru do koridoru stávající železniční trati Praha – Kolín, a s tím související úpravy koridoru konvenční železniční dopravy I.+III. tranzitní koridor a úpravy vymezení koridoru Z/507/DZ v prostoru železniční stanice Praha-Běchovice do území, bude mít potenciálně negativní vlivy na sledované složky životního prostředí, z hlediska porovnání dostupných možností se jeví jako racionální a umožňující naplnění závazků a cílů vyplývajících z ostatních strategických dokumentů udržitelného rozvoje, aniž by došlo k zásadnímu střetu se sledovanými charakteristikami životního prostředí a veřejného zdraví, ani ostatních pilířů udržitelného rozvoje, které by nebylo možné zmírnit navrženými opatřeními pro minimalizaci vlivů.

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

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad v souladu s ustanovením § 21 písm. k) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, na základě podkladů dle ustanovení § 37 odst. 6 stavebního zákona a dopracovaného vyhodnocení vlivů A10 ZÚR HMP na životní prostředí a naturového posouzení, vydalo postupem podle ustanovení § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a lokality soustavy Natura 2000 **SOUHLASNÉ STANOVISKO** k návrhu koncepce „Aktualizace č. 10 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy“ a stanovilo dle ustanovení § 10g odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí následující další požadavky, kterými budou zároveň zajištěny minimální možné dopady realizace Aktualizace č. 10 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy na životní prostředí a veřejné zdraví.

A. Zapracovat do výrokové části návrhu A10 ZÚR HMP, konkrétně do podmínek pro následné rozhodování o změnách v území a do úkolů pro podrobnější ÚPD, následující požadavky (obecného charakteru) na předcházení, snížení či eliminaci zjištěných potenciálních negativních vlivů na životní prostředí, veřejné zdraví a lokalit soustavy Natura 2000:

Pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru ZÚR HMP stanovit tyto podmínky a úkoly:

1) Stanovit podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a. umístění železniční dráhy jako součásti systému rychlých spojení včetně souvisejících staveb a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury;
- b. vzájemné propojení a zajištění kompatibility železniční dráhy se stávajícími železničními tratěmi;
- c. vedení železniční dráhy tunelem v prostoru Běchovic;
- d. technické řešení nezhoršující průchod povodňových vln a odtokových poměrů;
- e. zachování stávajících dopravních vazeb v území;
- f. zajištění prostupnosti území pro volně žijící živočichy a člověka;
- g. ochranu obytné zástavby před hlukem a vibracemi;
- h. vhodné technické řešení a začlenění železniční dráhy do krajiny s cílem minimalizace vlivů na krajinný ráz a krajinné hodnoty, zejména v prostoru lesa jihovýchodního okraje Xaverovského háje a také západního okraje lesního celku Blatova;

i. ochranu zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, významných krajinných prvků a ÚSES.

2) Minimalizovat zábory ZPF.

Úkoly pro podrobnější ÚPD:

3) Minimalizace vlivů na průchod povodňových průtoků a odtokové poměry.

4) Minimalizace vlivů a zásahů do zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, významných krajinných prvků a skladebných částí ÚSES.

5) Zajistit prostupnost území pro člověka a volně žijící živočichy.

B. Zpracovat do textové části odůvodnění návrhu A10 ZÚR HMP navržená minimalizační opatření, která nelze zpracovat do výrokové části, a to s takovým zdůvodněním, aby mohla být využita pořizovateli územních plánů a uplatněna při navazujících řízeních v rámci povolování záměrů:

6) V případě nutnosti kácení vzrostlých stromů provést adekvátní náhradní výsadbu. Realizovat výsadby doprovodné zeleně pro zapojení koridoru do krajiny a zastínění povrchů.

7) V následné projektové fázi a v rámci kolaudačního řízení zpracovat podrobný akustický model zahrnující i změny na stávající dopravní síti a navrhnout protihluková opatření, jejichž účinnost bude ověřena v rámci zkušebního provozu.

8) Na úrovni projektové přípravy záměru provést podrobný hydrogeologický a biologický průzkum území a navrhnout technická opatření tak, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění režimu podzemních vod v území (tj. drénování podzemní vody v důsledku provedení uvažované stavby) a zároveň zajistit prostupnost vlastního tělesa stavby ve směru Xaverovský háj – Klánovický les pro migraci organismů (např. prostřednictvím ekoduktů nebo propustků, v závislosti na nivelitě vedení trati, hydrogeologickým podmínkám a souvisejícím stavbám jako jsou přeložky technických sítí).

9) Provéřit v celé délce záměru možnost koncipování všech křížení místních komunikací, polních cest a silnic tak, aby mohly částečně plnit funkci „biomostů“ (ozelenění) nebo alespoň bezpečných přechodů pro obyvatele provozující zde místně běžné sportovní aktivity (cyklistika, běh, jízda na koni...).

10) Koordinovat umístění stavby v koridoru, projekční přípravu, technické a architektonické řešení a způsob realizace stavby s managementem souvisejících zvláště chráněných území.

11) Volit vhodné technické řešení při přemostění toků a zastavování ploch v blízkosti vodotečí tak, aby byla zachována funkčnost ÚSES a aby nedošlo k podstatnému narušení říčního kontinua.

12) Na základě hydrogeologického průzkumu provést modelové posouzení proudění podzemních vod a simulace účinků projektovaných zářezů nebo tunelů zasahujících do hladiny podzemní vody na hydrologický režim dotčeného území. Na základě tohoto posouzení v případě potřeby navrhnout opatření k minimalizaci negativních dopadů záměru na vodní toky a stávající vodní zdroje, včetně domovních studní. Uvedené hydrologické posouzení včetně navržených opatření předložit jako součást dokumentace pro územní řízení.

13) Realizovat výsadby doprovodné zeleně pro zapojení koridoru do krajiny s ohledem na zachování bezlesých enkláv.

14) V případě, že umísťovaná stavba v rámci vymezeného koridoru zasáhne do evidovaných lokalit starých ekologických zátěží a skládek provést podrobný sanační průzkum lokalit se zaměřením na ověření výskytu kontaminace a možnosti migrace kontaminace mimo lokalitu ve smyslu Metodického pokynu MŽP pro průzkum kontaminovaného území (Věstník MŽP, č. 9, září 2005). Pokud bude ověřena významná kontaminace a potenciální rizika pro její šíření, bude lokalita podrobena Analýze rizika kontaminovaného území ve smyslu Metodického pokynu MŽP (Věstník MŽP č. 3, březen 2011). V případě zjištění neakceptovatelných rizik na majetek nebo pro ekosystémy odborně způsobilou osobou (hydrogeolog) navrhnout adekvátní nápravná a kompenzační opatření.

C. Ministerstvo životního prostředí dále upozorňuje na zákonná ustanovení, která je nutné legitimně zohlednit:

15) Ministerstvo životního prostředí upozorňuje na povinnost schvalujícího orgánu podle ustanovení § 10g odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a příslušných ustanovení stavebního zákona zohlednit požadavky vyplývající z tohoto stanoviska.

16) Předkladatel, resp. pořizovatel Aktualizace č. 10 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy je povinen postupovat podle § 10g odst. 5 a 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a zveřejnit schválenou koncepci včetně zpracovaného prohlášení. Metodické sdělení Ministerstva pro místní rozvoj a MŽP k prohlášení předkladatele je k dispozici v Informačním systému SEA, na internetové adrese: https://portal.cenia.cz/eiasea/dokumenty/sea_metodicka_doporuceni

17) Ministerstvo životního prostředí rovněž upozorňuje na povinnost zajistit sledování a rozbor vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a další povinnosti plynoucí z § 10h zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a bodu 10 přílohy ke stavebnímu zákonu.

18) Předkladatel, resp. pořizovatel zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup vypořádání všech stanovisek dotčených orgánů, vyjádření, námitek a připomínek obdržených po celou dobu přípravy koncepce včetně veřejného projednání, a to jak ke koncepci, tak i k jejímu vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

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

Požadavky k zapracování do textové části výroku i odůvodnění byly beze zbytku zapracovány.

7 Komplexní zdůvodnění přijatého řešení

7.1 Důvody Aktualizace č. 10

Důvodem Aktualizace ZÚR č. 10 hl. m. Prahy je návrh oprávněného investora, viz kapitola 2.1 tohoto odůvodnění, který je plně v souladu s Dopravní politikou Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí, přijatého Zastupitelstvem hlavního města Prahy dne 24. 5. 2019, která má rozvoj elektrické kolejové dopravy jako jednu z největších priorit. Předmětem aktualizace je vymezení koridoru pro VRT Praha – Brno, která je na území hlavního města Prahy označena jako Východní vstup Rychlého spojení.

Důvodem pro pořízení Aktualizace ZÚR č. 10 hl. m. Prahy je převedení koridoru územní rezervy na koridor Východního vstupu Rychlého spojení a jeho úprava, aby odpovídal aktuální projektové přípravě, která je příznivější ve vztahu k životnímu prostředí a v maximální míře respektuje doporučující závěry z dříve zpracované studie Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do železničního uzlu Praha na udržitelný rozvoj území.

7.2 Podklady

Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy byla zpracována na základě především těchto podkladů:

- Platné ZÚR hl. m. Prahy (právní stav k 27. 12. 2021)
- Územně analytické podklady hl. m. Prahy z roku 2020
- Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav (SUDOP PRAHA a.s., 2020)

7.3 Zdůvodnění vlastního řešení Aktualizace č. 10

V rámci Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy je na základě návrhu oprávněného investora se zohledněním výše uvedených důvodů navržena úprava vymezení koridoru Východního vstupu Rychlého spojení. Součástí napojení vysokorychlostní tratě na konvenční železniční síť je i nezbytná úprava koridoru konvenční železniční dopravy – I. + III. tranzitní železniční koridor vč. úpravy vymezení VPS Z/507/DZ v prostoru železniční stanice Praha-Běchovice.

7.3.1 Zdůvodnění VPS vymezených Aktualizací č. 10

Předmětem Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy je úprava vymezení koridoru veřejně prospěšné stavby v úseku Praha-Běchovice – hranice hl. m. Prahy. Tento úsek je nově vymezen Aktualizací č. 10 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/508/DZ – Východní vstup Rychlého spojení.

Vymezení koridoru Východního vstupu Rychlého spojení v grafické části Výroku Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy je totožné s vymezením veřejně prospěšné stavby Z/508/DZ – Východní vstup Rychlého spojení.

7.3.2 Zdůvodnění ve vztahu k zákonným zájmům ochrany přírody

Skutečné dopady na zákonné zájmy ochrany přírody bude možno provést až po detailnějším vymezení rozsahu tunelových úseků, viz též výroková část, Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci, bod b). Na úrovni ZÚR, jejichž grafická část je zpracována v měřítku 1 : 100 000, je třeba v rámci předběžné opatrnosti uvažovat s potenciálním ovlivněním všech limitů, které se do koridoru trati územně promítají.

Mezi limity patří jednak nadregionální biocentrum územního systému ekologické stability (ÚSES) N1 Vidrholec, zahrnující Klánovický les, Xaverovský háj a prostor mezi nimi. Dále jsou zde vymezena dvě maloplošná zvláště chráněná území (ZCHÚ), a to jmenovitě přírodní rezervace Klánovický les a přírodní památka Xaverovský háj, včetně jejich ochranných pásem. S oběma těmito ZCHÚ se významně překrývá evropsky významná lokalita (EVL) soustavy Natura 2000 Blatov a Xaverovský háj, širší oblast pak zahrnuje přírodní park Klánovice - Čihadla.

Pokud by bylo nutno směrově upravovat stávající úsek trati podél Počernického rybníku, mohla by být dotčena stejnojmenná přírodní památka a lokální (místní) biocentrum ÚSES, které ji zahrnuje.

7.4 Zdůvodnění grafické části

Jevy, které jsou Aktualizací č. 10 ZÚR hl. m. Prahy vymezeny, tj. úprava koridoru Východního vstupu Rychlého spojení, jsou ve výrokové části vyobrazeny barevně dle legendy, ostatní jevy v platných ZÚR hl. m. Prahy (právní stav k 27. 12. 2021), které zůstávají dále v platnosti, jsou zobrazeny v černobílých odstínech. Tím je jednoznačně určeno, co je předmětem Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy.

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

Vybrané jevy mapového podkladu mají ve všech výkresech ZÚR pouze informativní charakter. Vzhledem k tomu, že mapový podklad je pouze jev informativní, pro větší přehlednost Aktualizace č. 10 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 27. 12. 2021 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. 10 ZÚR hl. m. Prahy.

V grafické výrokové části Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy jsou uvedeny pouze výkresy, ve kterých dochází v závazných jevech ke změně oproti platným ZÚR hl. m. Prahy (právní stav k 27. 12. 2021). Jde konkrétně o „2. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu – dopravní infrastruktura – Aktualizace č. 10“ a o „6. Výkres veřejně prospěšných staveb nadmístního významu – Aktualizace č. 10“. Výkres „1. Výkres uspořádání území hl. m. Prahy“ není součástí Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy, neboť v platných ZÚR hl. m. Prahy (právní stav k 27. 12. 2021) jsou závazné jevy dopravní infrastruktury vyjádřeny ve výkresu č. 2. Pro zachování kontinuity a přehlednosti ZÚR, byla tato struktura použita i pro Aktualizaci č. 10 ZÚR hl. m. Prahy; výkres č. 1 zůstává beze změny, není součástí aktualizace.

Součástí grafické části Odůvodnění Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy jsou výkresy „01. Koordinační výkres“ a „04. Výkres širších vztahů“.

Pro lepší možnost porovnání provedených změn, tudíž i srovnání výchozího stavu (platných ZÚR) a nového stavu ZÚR byla do grafické části Odůvodnění doplněna „příloha č. 2: Právní stav před Aktualizací č. 10 – grafická část“ a „příloha č. 3: Právní stav po Aktualizaci č. 10 – 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. 10 ZÚR hl. m. Prahy od ostatních jevů.

Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy obsahuje tyto výkresy grafické části:

Výroková část

2. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu – dopravní infrastruktura –
Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy 1 : 100 000

6. Výkres veřejně prospěšných staveb nadmístního významu –
Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy 1 : 100 000

Odůvodnění

01. Koordinační výkres 1 : 50 000

04. Výkres širších vztahů 1 : 500 000

2. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu – dopravní infrastruktura – stav před Aktualizací č. 10 ZÚR hl. m. Prahy	1 : 100 000
6. Výkres veřejně prospěšných staveb nadmístního významu – stav před Aktualizací č. 10 ZÚR hl. m. Prahy	1 : 100 000
2. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu – dopravní infrastruktura – stav po Aktualizaci č. 10 ZÚR hl. m. Prahy	1 : 100 000
6. Výkres veřejně prospěšných staveb nadmístního významu – stav po Aktualizaci č. 10 ZÚR hl. m. Prahy	1 : 100 000

8 Vyhodnocení koordinace využívání území z hlediska širších vztahů v území

Koridor Východního vstupu Rychlých spojení je v souladu s celorepublikovou koncepcí dopravy, vysokorychlostních železničních tratí a je v souladu s PÚR ČR.

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. 10 ZÚR

Požizovatel vycházel z usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy číslo 13/17 ze dne 23. 1. 2020 k pořizení Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy na základě návrhu oprávněného investora – Správy železnic, s.o., v souladu s § 42 stavebního zákona.

Aktualizace č. 10 ZÚR hl. m. Prahy v souladu s tímto usnesením upravuje vymezení koridoru Východního vstupu Rychlého spojení.

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

Aktualizace č. 10 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

Vyhodnocení dopadů navrženého řešení na ZPF je vyhodnoceno dle §2, §5 a §9 vyhlášky č. 271/2019 Sb. a je postupováno v souladu s §4 zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně ZPF - dle zásad plošné ochrany ZPF.

Celkový odhad záboru ZPF je cca 20 ha v třídách ochrany III., IV. a V.

Pro trasu VRT je v platných ZÚR vymezen koridor územní rezervy, který neumožňuje vydání správních rozhodnutí umisťujících a povolujících stavbu. Proto je namísto územní rezervy potřeba vymezit koridor, který umožňuje umístění, povolení a realizaci stavby. Úsek VRT Praha-Běchovice – Poříčany je součástí VRT Praha – Brno, ale také v dlouhodobějším horizontu připravované VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław. Oproti koridoru územní rezervy v platných ZÚR je navrhovaná úprava koridoru volena příznivěji ve vztahu k životnímu prostředí a v maximální míře respektuje doporučující závěry z dříve zpracované studie Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do železničního uzlu Praha na udržitelný rozvoj území.

Zábor ZPF je zdůvodnitelný právě potřebou výstavby vysokorychlostní železniční tratě, tedy stavby dopravní infrastruktury nadmístního významu.

Zábor lesních pozemků, respektive pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL) se na základě řešení Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav (SUDOP PRAHA a.s., 2020) nepředpokládá. Odpovědně však bude možno případný dopad do tohoto zákonného limitu určit až po detailnějším upřesnění rozsahu tunelových úseků v podrobnější územně plánovací dokumentaci a dalších fázích projektové přípravy.

Předpokládaný zábor zemědělského půdního fondu je podrobně vyhodnocen v souladu s přílohou vyhlášky č. 271/2019 Sb. v následující tabulce:

Označení plochy / koridoru	Navržené využití	Souhrn výměry záboru (ha)	Výměra záboru podle tříd ochrany (ha) ⁽¹⁾					Odhad výměry záboru, na kterém bude provedena rekultivace na zemědělskou půdu	Informace o existenci závlah ⁽²⁾	Informace o existenci odvodnění ⁽²⁾	Informace o existenci staveb k ochraně pozemku před erozí činností vody ⁽²⁾
			I.	II.	III.	IV.	V.				
Aktualizace ZÚR č. 10	Koridor VRT	19,72			9,134	6,570	4,016	0			
Σ ⁽⁴⁾		19,72			9,134	6,570	4,016	0			

Vysvětlivka k tabulce:

- 1) V případě, že je na ploše nebo koridoru evidováno více tříd ochrany, odhad záboru se uvede pro každou třídu ochrany zvlášť.
- 2) Uvede se slovem „ano“, za předpokladu jejich výskytu.
- 3) Souhrn výměr záboru podle typu navrženého využití ploch a koridorů
- 4) Souhrn výměr záboru navrhovaných ploch a koridorů bez ohledu na typ navrženého využití

13 Rozhodnutí o námitkách

Bude doplněno pořizovatelem na základě výsledků projednání.

14 Vyhodnocení připomínek

Bude doplněno pořizovatelem na základě výsledků projednání.