



ODŮVODNĚNÍ

ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE
HL. M. PRAHY
AKTUALIZACE č. 2

2017

ZÚR

hlavní město Praha

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

číslo paré:

Pořizovatel

Magistrát hlavního města Prahy

Odbor územního rozvoje

Jungmannova 35/29, Praha 1, 110 00

Ředitel: Ing. Martin Čemus

Zpracovatel

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

Vyšehradská 57/2077, Praha 2, 128 00

Ředitel: Mgr. Ondřej Boháč

Ing. arch. Kateřina Szentesiová

Autorizovaný architekt, typ autorizace A

Číslo autorizace ČKA: 1981

Ing. Marek Zděradička

Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby

Číslo autorizace ČKAIT: 0012279

Autorský tým

Ing. Marek Zděradička, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, číslo autorizace ČKAIT: 0012279

Ing. Lukáš Tittl

Mgr. Nikola Jurková

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

PhDr. Nataša Macháčová – jazyková korektura

Datum zpracování: 2017

Obsah

1 Úvod	6
2 Postup pořízení Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy	6
2.1 Návrh oprávněného investora	6
2.2 Usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy k Aktualizaci č. 2	7
2.3 Společné jednání	7
3 Přezkoumání souladu Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy	8
3.1 Přezkoumání souladu s PÚR ČR	8
3.1.1 Soulad s prioritami PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1	8
3.1.2 Soulad s vymezením rozvojové oblasti a rozvojových os republikového významu	15
3.1.3 Soulad s plochami a koridory dopravní infrastruktury	16
3.2 Přezkoumání souladu s cíli a úkoly územního plánování	17
3.3 Přezkoumání souladu s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů	18
3.4 Přezkoumání souladu s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledkem řešení rozporů	18
4 Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí	18
5 Stanovisko Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 6 stavebního zákona	19
6 Sdělení, jak bylo stanovisko Ministerstva životního prostředí podle § 37 odst. 6 stavebního zákona zohledněno	19
7 Komplexní zdůvodnění přijatého řešení	19
7.1 Důvody Aktualizace č. 2	19
7.2 Podklady	20
7.2.1 Informace o zrušení koridoru železniční tratě, která je předmětem aktualizace	20
7.2.2 Další důležité podklady	20
7.3 Zdůvodnění vlastního řešení aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy	21
7.3.1 Zrušený oddíl 5.2.3 Koridor pro novou železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (Benešov)	21
7.3.2 Doplněný pododdíl 5.2.6.4 Koridor územní rezervy Jižní vstup Rychlého spojení	21
7.3.2 Rekapitulace výběru nejvhodnější varianty trasy nové železnice Praha – Benešov	23
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. 2 ZÚR hl. m. Prahy	28

11 Výčet záležitostí týkajících se rozvoje území státu, které nejsou obsaženy v Politice územního rozvoje České republiky	28
12 Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu	28
13 Rozhodnutí o námitkách.....	28
14 Vyhodnocení připomínek	28

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

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

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

Příloha č. 3: Právní stav po Aktualizaci č. 2 – grafická část

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

Seznam zkratk:

č.	číslo
ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
CHLÚ	chráněné ložiskové území
odst.	odstavec
pozn.	poznámka
PUPFL	pozemek určený k plnění funkci lesa
PÚR ČR	Politika územního rozvoje České republiky
RS	Rychlé spojení
Sb.	Sbírka zákonů
SK	Středočeský kraj
SOKP	Silniční okruh kolem Prahy (též Pražský okruh)
SRN	Spolková republika Německo
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TEN – T	Trans-European networks – transport
tzv.	takzvaný
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ust.	ustanovení
VKP	významné krajinné prvky
VRT	vysokorychlostní trať
ZÚR	zásady územního rozvoje
žst.	železniční stanice
ŽUP	železniční uzel Praha

1 Úvod

Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy byla pořízena na návrh oprávněného investora (Ministerstva dopravy ČR, podklady poskytla Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC)) v souladu s § 42, odst. 6 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění (dále též stavební zákon). Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy se zabývá železniční tratí Praha Bystřice u Benešova (Benešov), neboť oddíl 5.2.3 Koridor pro novou trať Praha – Bystřice u Benešova (Benešov) Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy byl zrušen rozsudkem Městského soudu v Praze č. j. 10A 6/2013 – 103 – 108 ze dne 22. 4. 2013.

Nová trať v relaci Praha – Benešov se v územně plánovací dokumentaci objevuje již v 90. letech 20. století. V územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy je trať vedena ještě v původní stopě zaústěné do žst. Praha-Uhřetíněves. Tato trasa byla následně v dalších dokumentacích opuštěna z důvodu nedostatečné kapacity v úseku Praha-Uhřetíněves – Praha-Vršovice. Ve schválených ZÚR hl. m. Prahy z roku 2009 byla tato trať vymezena ve stopě zaústěné do budoucího žst. Praha-Zahradní Město.

Nová trať, jež je předmětem této aktualizace, je navržena jako součást vysokorychlostní železniční sítě České republiky. O vysokorychlostní železniční dopravě se v podmínkách České republiky uvažuje již od druhé poloviny 20. století. Problematika a potřebnost vysokorychlostní železniční dopravy se velmi podrobně diskutovala v 90. letech 20. století, což vyústilo v zanesení koridorů pro tyto tratě do územně plánovací dokumentace jednotlivých krajů a obcí České republiky. Dnes je tento systém zakotven v mnoha závazných dokumentech České republiky, například v „Dopravní sektorové strategii 2. fáze“ schválené usnesením vlády České republiky č. 850 ze dne 13. listopadu 2013, kde je v hlavních prioritách výstavby a modernizace dopravních sítí uvedena priorita „Výstavba úseků vysokorychlostních tratí a rychlých spojení“. Dalším dokumentem ukotvujícím vysokorychlostní železniční tratě je například „Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU“, který stanovuje trasy vysokorychlostních tratí na území ČR.

Pro potřeby Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy je trať Praha – Bystřice u Benešova (Benešov) na území hlavního města Prahy označena jako jižní vstup Rychlého spojení.

2 Postup pořízení Aktualizace č. 2 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.

Rozsudkem Městského soudu v Praze ze dne 22. 4. 2013 č. j. 10A 6/2013 – 103 – 108 (dále též rozsudek) bylo zrušeno:

- a) v části textového i grafického vymezení ploch a koridorů veřejně prospěšné stavby uvedené v části 10.1.1. jako stavba číslo Z/504 označená „Nové spojení Praha – Benešov/Bystřice u Benešova“,
- b) v části 5.2.3. označené jako „Koridor pro novou železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (Benešov)“, kde se vypouští odstavec „Vymezení: Koridor je vymezen

ze železniční stanice Praha-Vršovice v souběhu s navrženou trasou trati Praha-Hostivař – Praha hl. n. do železniční stanice Praha-Zahradní Město, kde bude trať zahloubena a bude pokračovat převážně v tunelech pod oblastí Hostivaře, Uhříněvsi do prostoru Říčán a dále směrem na Benešov.“.

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 nebylo vymezení koridoru pro novou železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (Benešov).

Proto v souladu § 42, odst. 6 stavebního zákona podal dopisem ze dne 18. 1. 2016 čj. 747/2015-910-UPR/3 oprávněný investor SŽDC prostřednictvím Ministerstva dopravy ČR návrh na aktualizaci zásad územního rozvoje z důvodu rozvoje veřejné dopravy.

Správa železniční dopravní cesty je státní organizace, která vznikla dne 1. 1. 2003 na základě zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. Základní úlohou SŽDC je plnit funkci vlastníka a provozovatele dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu. SŽDC zajišťuje ve smyslu zákona o dráhách provozování dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu, jejich provozuschopnost a modernizaci a rozvoj v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti. Z výše zmíněného je patrné, že SŽDC je ve věci aktualizace ZÚR v postavení oprávněného investora ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona.

Návrh oprávněného investora se týká koridoru pro novou železniční trať v trase od budoucí železniční stanice Praha-Zahradní Město (v prostoru dnešní odbočky Záběhlice), odkud vede jihovýchodním směrem k hranici hl. m. Prahy.

2.2 Usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy k Aktualizaci č. 2

Zastupitelstvo hlavního města Prahy usnesením číslo 20/10 ze dne 20. 10. 2016 k Aktualizaci č. 2 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy ve vztahu k soudně zrušené železniční trati Praha – Bystřice u Benešova/Benešov souhlasilo s pořízením Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy.

Na základě tohoto usnesení byla zahájena Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy, jejímž předmětem je vymezení koridoru územní rezervy železniční tratě Praha – Bystřice u Benešova (Benešov), která je na území hlavního města Prahy označena jako Jižní vstup Rychlého spojení.

2.3 Společné jednání

Společné jednání k návrhu Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy proběhlo v souladu s § 37 odst. 2 stavebního zákona dne 13. 3. 2017.

Dále v souladu s § 37 odst. 3 tohoto zákona byl návrh Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy zveřejněn a vystaven od 24. 2. 2017 do 12. 4. 2017 včetně.

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

Na základě došlých stanovisek a připomínek ke společnému jednání, byla provedena drobná úprava návrhu Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy. Ve výrokové části byl

vypuštěn úkol pro podrobnější územně plánovací dokumentaci „v případě nalezení vhodnějšího řešení, může územní plán vymezit odlišné řešení“ a byl doplněn nový úkol „vymezit rozsah tunelových úseků“.

3 Přezkoumání souladu Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy

Na základě § 40 odst. 1 stavebního zákona se v této kapitole přezkoumává soulad návrhu zásad územního rozvoje s politikou územního rozvoje, 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 po aktualizaci č. 1 (dále jen PÚR ČR) byla schválena usnesením vlády ČR č. 276 dne 15. 4. 2015. Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy je v souladu s PÚR ČR, jak vyplývá z následujícího textu.

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

Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy, musí respektovat úkoly uložené v PÚR ČR.

Návrh Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy je v souladu s prioritami PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1, jak vyplývá z následujícího textu.

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

Článek (14)

Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické 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 jsou průřezově zpracovány oblasti vyplývající z článku (14) PÚR ČR. Tyto podklady měl zpracovatel Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy k dispozici a s vědomím těchto informací byl vymezen koridor územní rezervy pro novou trať.

Zvláštní důraz na tyto hodnoty je kladen především ve výrokové části oddíl 5.2.6.4 Koridor územní rezervy jižního vstupu Rychlého spojení v části Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci bod a).

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.

Obsahem Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy je vymezení koridoru územní rezervy pro novou trať. Železniční doprava má obecně nižší nároky na zábor půdního fondu než ostatní druhy pozemní

dopravy. Vymezený koridor územní rezervy je určen pro budoucí stavbu celorepublikového významu – stavby vysokorychlostní tratě. Koridor pro tuto trať je uveden v PÚR ČR společně s úkolem prověřit územní podmínky pro umístění rozvojového záměru a podle výsledků zajistit ochranu území pro tento rozvojový záměr. Koridor územní rezervy nevyvolává zábory ZPF.

Rovněž zájem vyjádřený v tomto článku je chráněn výrokovou částí oddíl 5.2.6.4 Koridor územní rezervy jižního vstupu Rychlého spojení v části Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci bod a).

Článek (15)

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

Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy nemá na tyto procesy přímý vliv. Zajištění funkční dopravní sítě 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. 2 ZÚR hl. m. Prahy nemá přímý vztah k této prioritě. Předmětem Aktualizace č. 2 je vymezení koridoru územní rezervy, nikoliv již vlastního způsobu využití území.

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 novou trať vytváří potenciál pro naplnění principu integrovaného rozvoje území. Nová železniční trať spojuje jednotlivé jádrové oblasti jak v Metropolitní rozvojové oblasti Praha, tak v širším měřítku v rámci České republiky a Evropy. Tato nová železniční trať spojuje Prahu s jihem Čech, Moravou a sousedními státy, především s Rakouskem, v případě realizace VRT Praha – Brno v jižní variantě i se Slovenskem a Polskem.

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. 2 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.

¹ Nová trať na území hl. m. Prahy primárně nezlepšuje nabídku obsluhy, ale díky zajištění přesunu dálkové železniční dopravy na novou trať umožňuje zlepšení obsluhy na stávající trati č. 221.

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 fungující 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 zajišťuje předmět této aktualizace, respektive železniční trať, pro které se touto aktualizací zajišťují nutné podmínky. Realizací této rychlé tratě dochází k zajištění dostatečné kapacity pro budoucí rozvoj území a zároveň se zlepšuje kvalita příměstské železnice segregací dálkové dopravy na novou trať (viz kapitola 7 Komplexní zdůvodnění přijatého řešení).

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. 2 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 obsluhy², 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, 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.

Vymezení koridoru územní rezervy Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy bylo provedeno se snahou o minimalizaci negativních vlivů na přírodu, krajinu a hygienu životního prostředí. Při výběru varianty byl použit především podklad „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“, který se problematikou článku (20) PÚR ČR zabývá. Zpracovatel

² Nová trať na území hl. m. Prahy primárně nezlepšuje nabídku obsluhy, ale díky zajištění přesunu dálkové železniční dopravy na novou trať umožňuje zlepšení obsluhy na stávající trati č. 221.

vycházel ze znalosti hodnot a limitů území, tak jak je popisují Územně analytické podklady hl. m. Prahy.

Rovněž zájem vyjádřený v tomto článku je chráněn výrokovou částí oddíl 5.2.6.4 Koridor územní rezervy jižního vstupu Rychlého spojení v části Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci bod a).

Článek (20a)

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

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.

Vzhledem k přírodním, urbanistickým a terénním podmínkám ve vymezeném koridoru s přihlédnutím na limitní technické parametry návrhu nových tratí lze předpokládat, že významná část trasy bude na území hl. m. Prahy navržena v tunelech. Prověření a vymezení tunelových úseků je v Aktualizaci č. 2 ZÚR hl. m. Prahy zajištěno ve výrokové části oddíl 5.2.6.4 Koridor územní rezervy jižního vstupu Rychlého spojení v části Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci bod b). Splnění této priority je v Aktualizaci č. 2 ZÚR hl. m. Prahy je obecně zajištěno ve výrokové části oddíl 5.2.6.4 Koridor územní rezervy jižního vstupu Rychlého spojení v části Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci bod a).

Článek (21)

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

Koridor územní rezervy pro novou trať nevyklučuje aplikaci požadavků z článku (21) PÚR ČR. Tato problematika je řešena především v ZÚR hl. m. Prahy ve znění Aktualizace č. 1 ve Výroku v kap. č. 1 Priority územního plánování hl. m. Prahy bod 10), 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. 2 ZÚR hl. m. Prahy nevyklučuje výše uvedené zásady ze ZÚR hl. m. Prahy ve znění aktualizace č. 1, které zůstávají nadále v platnosti.

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).

Navržený koridor pro novou trať, který je předmětem Aktualizace č. 2 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 by měla být řešena v podrobnější územně plánovací dokumentaci, respektive konkrétními opatřeními v rámci projektu stavby.

Vzhledem k přírodním, urbanistickým a terénním podmínkám ve vymezeném koridoru s přihlédnutím na limitní technické parametry návrhu nových tratí lze předpokládat, že významná část trasy bude na území hl. m. Prahy navržena v tunelech. Prověření a vymezení tunelových úseků je v Aktualizaci č. 2 ZÚR hl. m. Prahy zajištěno ve výrokové části oddíl 5.2.6.4 Koridor územní rezervy jižního vstupu Rychlého spojení v části Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci bod b).

Článek (23)

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

Samotným účelem Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy je zkvalitnění dopravní infrastruktury, neboť jejím předmětem je vymezení koridoru územní rezervy pro novou železniční trať, která výrazně zlepšit podmínky v dálkové dopravě, ale sekundárně přesunutím dálkové dopravy na novou trať zlepšit podmínky i na stávajících konvenčních železničních tratích. Tato stavba přispěje ke zvýšení potenciálu veřejné dopravy v Metropolitní rozvojové oblasti Praha.

Konkrétní opatření pro maximální snížení negativních dopadů z provozu železniční dopravy by měla být řešena v následných krocích při stabilizaci návrhového koridoru a v podrobnější územně plánovací dokumentaci, respektive konkrétními opatřeními v rámci projektu stavby. Trasa koridoru byla navržena tak, aby co nejméně zasahovala do hustě obydlených celků, navíc vzhledem k přírodním, urbanistickým a terénním podmínkám ve vymezeném koridoru s přihlédnutím na limitní technické parametry návrhu nových tratí lze předpokládat, že významná část trasy bude na území hl. m. Prahy navržena v tunelech. Prověření a vymezení tunelových úseků

je v Aktualizaci č. 2 ZÚR hl. m. Prahy zajištěno ve výrokové části oddíl 5.2.6.4 Koridor územní rezervy jižního vstupu Rychlého spojení v části Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci bod b).

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).

Koridor územní rezervy vymezený v Aktualizaci č. 2 ZÚR hl. m. Prahy sloužící k ochraně území pro budoucí umístění nové železniční tratě je vymezen mimo jiné z důvodu zajištění republikových priorit článku (24) PÚR ČR. Nová trať Praha – Benešov v budoucnu umožní výrazně zlepšit nabídku a kvalitu veřejné dopravy, zvýšit potenciál veřejné dopravy jak v Metropolitní rozvojové oblasti Praha, tak v části Rozvojové osy OS6 Praha – Benešov – Tábor – České Budějovice – hranice ČR/Rakousko (- Linz). Díky této stavbě se v úseku Praha – Benešov stane železniční doprava nejatraktivnějším druhem dopravy a napojí se tak na stavbu IV. tranzitního železničního koridoru, který v trase Benešov – České Budějovice prochází zásadní modernizací v mnohých úsecích v nové stopě s cílem zlepšit kvalitu železniční dopravy na jih Čech.

Aktualizace č. 2 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.

Vymezení koridoru územní rezervy nemá přímý dopad na ochranu lidského zdraví. Aktualizace č. 2 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 minimalizovat rozsah případných škod. Zejména zajistit územní ochranu ploch potřebných pro umístění 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. 2 ZÚR hl. m. Prahy ve své podrobnosti nemá přímý vztah k této prioritě. V podrobnější územně plánovací dokumentaci, respektive v rámci projektu, je nutné lokálně zhodnotit dopad stavby na vodní režim v území.

Článek (26)

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

Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy respektuje při vymezení koridoru územní rezervy záplavová 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 (klastřů) k dialogu všech partnerů, na které mají změny v území dopad a kteří mohou posilovat atraktivitu území investicemi ve prospěch územního rozvoje.

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

Předmětem Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy je ochrana území pro budoucí doplnění koridoru vypuštěného ze ZÚR hl. m. Prahy na základě rozsudku Městského soudu v Praze. Nová železniční trať Praha – Benešov 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 OS6 Praha – Benešov – Tábor – České Budějovice – hranice ČR/Rakousko (- Linz) a částí vysokorychlostní železniční sítě ČR, je tedy nepochybně významný i v rámci mezinárodního propojení. Podpora veřejné dopravy a zlepšování její nabídky vede ke zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí v Metropolitní rozvojové oblasti Praha, tedy i k podpoře rozvoje obcí samotných.

Článek (28)

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

Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy nemá přímý vztah k této prioritě.

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. 2 ZÚR hl. m. Prahy je vymezení koridoru územní rezervy pro novou železniční trať, která by měla v budoucnu převést dálkovou dopravu ze stávajících konvenčních tratí (např. trať č. 221). 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 vytváří předpoklad pro výrazné zlepšení kvality příměstské a městské železnice. Zvýšení kapacity a následně i kvality dopravy v jihovýchodním sektoru Metropolitní rozvojové oblasti Praha 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. 2 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. 2 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. 2 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. 2 ZÚR hl. m. Prahy je v souladu s určením a charakterem rozvojové oblasti OB1 Metropolitní rozvojová oblast Praha, kde se v článku (40) PÚR ČR v důvodech vymezení pro tuto rozvojovou oblast uvádí následující: "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. 2 ZÚR hl. m. Prahy vymezuje koridor územní rezervy pro budoucí připojení na tranzitní železniční koridory a vysokorychlostní síť železnice a vytváří tak podmínky pro naplnění tohoto předpokladu.

Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy je v souladu s vymezenou rozvojovou osou OS6 Rozvojová osa Praha – Benešov – Tábor – České Budějovice – hranice ČR/Rakousko (- Linz), kde se v článku (57) PÚR ČR uvádí v důvodech vymezení pro tuto rozvojovou osu následující: „Území ovlivněné připravovaným pokračováním dálnice D3, připravovanou rychlostní silnicí R3 na hranice ČR/Rakousko, železniční tratí č. 221 (IV. tranzitní železniční koridor) a spolupůsobením center Benešov, Tábor a Soběslav. Navazuje na rozvojovou osu v zahraničí.“

Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy vymezuje na území hl. m. Prahy koridor územní rezervy Jižní vstup Rychlého spojení pro novou trať v relaci Praha – Benešov v souladu s předpokládaným rozvojem rozvojové osy OS6.

3.1.3 Soulad s plochami a koridory dopravní infrastruktury

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

V článku (76) PÚR ČR je uveden účel vymezení 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 byl v rámci Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy vymezen a koordinován koridor územní rezervy pro novou dopravní infrastrukturu (železniční dopravu) s ohledem na ochranu a rozvoj hodnot území z důvodu nalézání 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, byl v Aktualizaci č. 2 ZÚR hl. m. Prahy vymezen koridor územní rezervy 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 samotným předmětem Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy, který vymezuje koridor územní rezervy pro novou trať – s parametry vysokorychlostní tratě. Článek (79) PÚR ČR v bodě b) uvádí „minimalizování konfliktů s ochranou

přírody a krajiny, kulturními a civilizačními hodnotami v území“, což v Aktualizaci č. 2 ZÚR hl. m. Prahy je obecně zajištěno ve výrokové části oddílu 5.2.6.4 Koridor územní rezervy jižního vstupu Rychlého spojení v části Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci bod a). Článek (79) PÚR ČR v bodě c) uvádí „respektování požadavků mezinárodních dohod a nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T“, což opět naplňuje předmět Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy, který vymezuje koridor územní rezervy pro novou trať, který je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T.

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. 2 ZÚR hl. m. Prahy.

Koridory a plochy dopravní infrastruktury, které vymezuje PÚR ČR a týkají se této Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy:

Článek (83) VR1 vymezuje koridor vysokorychlostní tratě v úsecích: (Dresden -) hranice SRN/ČR – Lovosice/Litoměřice – Praha, Plzeň – Praha, Brno – Vranovice – Břeclav – hranice ČR, Praha – Brno, Brno – (Přerov) – Ostrava – hranice ČR/Polsko. Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy vymezuje koridor územní rezervy pro novou trať, který je součástí úseku Praha – Brno³.

Článek (85) C-E551 vymezuje koridor konvenční železniční dopravy v úsecích: Praha – Benešov – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště – hranice Rakousko (- Linz). Jde o trať č. 221 Praha – Benešov, č. 220 Benešov – České Budějovice a č. 196 České Budějovice – Horní Dvořiště. Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy vymezuje koridor územní rezervy pro novou trať, která zkvalitňuje podmínky a zvyšuje kapacitu na železniční trati č. 221 Praha – Benešov.

3.2 Přezkoumání souladu s cíli a úkoly územního plánování

Aktualizace č. 2 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. 2. Priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území hl. m. Prahy jsou stanoveny v souladu se základními programovými a koncepčními dokumenty na úrovni České republiky a hl. m. Prahy, které mají vliv na územní rozvoj. Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy naplňuje požadavky na zajištění koordinace využívání území s ohledem na širší územní vazby a mezinárodní závazky. Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy byla navržena s cílem zajistit rovnováhu pro životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území, tak aby uspokojila potřeby současné generace, aniž by ohrožovala podmínky života generací budoucích. Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy vytváří předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území. Vzhledem k tomu, že Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy vymezuje pouze koridor územní rezervy pro novou trať, v souladu s § 36 odst. 1 stavebního zákona v platném znění Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy neobsahuje vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území. Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy je zpracována komplexně v souladu s požadavky přílohy č. 4 k vyhlášce č.500/2006 Sb.

³ Platí v případě jižního trasování VRT Praha – Brno přes Benešov.

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. 2 ZÚR hl. m. Prahy je komplexní přístup k ochraně hodnot založený na principu trvale udržitelného rozvoje území uplatněný i ve fázi vymezení pouze koridoru územní rezervy. To mimo jiné znamená, že v rámci výběru koridoru územní rezervy, který vymezuje Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy, byl použit nástroj – studie „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“, který velmi podrobně hodnotil dopad stavby do území včetně přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území a urbanistického a architektonického dědictví. Byly vytvořeny podmínky pro nalezení optimální trasy zajišťující ochranu a hodnoty území s nejnižším negativním dopadem na území a ve smyslu § 18 odst. 4 stavebního zákona. V rámci výrokové části oddíl 5.2.6.4 Koridor územní rezervy Jižního vstupu Rychlého spojení v části Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci bod a) je požadováno upřesnění územní rezervy pro VRT při respektování přírodních a urbanistických hodnot území. Je třeba uvést, že i ZÚR hl. m. Prahy ve znění aktualizace č. 1 navrhuje další opatření, která zůstávají nadále v platnosti.

Podmínky pro rozvoj území včetně obnovy a rozvoje sídelní struktury budou kladně ovlivněny zejména zvýšením potenciálu 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 národního a v určitých ohledech i mezinárodního významu, 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. 2 ZÚR hl. m. Prahy je zpracována na základě návrhu oprávněného investora (viz též kapitola 2 Postup při pořízení Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy) v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů § 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. 2 ZÚR hl. m. Prahy je v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů. Návrh byl upraven v souladu se stanoviskem dotčeného orgánu. 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. 2 ZÚR Hl.m. Prahy nevznikly.

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

Vzhledem k tomu, že Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy vymezuje pouze koridor územní rezervy pro novou trať, v souladu s § 36 odst. 1 stavebního zákona, se Aktualizace č. 2 neposuzuje z hlediska vlivu na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy neobsahuje vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území.

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. 2 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 Komplexní zdůvodnění přijatého řešení

7.1 Důvody Aktualizace č. 2

Důvodem této aktualizace č. 2 je návrh oprávněného investora, viz kapitola 2.1 tohoto odůvodnění. Předmětem aktualizace je vymezení koridoru územní rezervy pro novou železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (Benešov), která je na území hlavního města Prahy označena jako jižní vstup Rychlého spojení.

Koridor této tratě byl zrušen na základě rozsudku Městského soudu v Praze č. j. 10A 6/2013 – 103 – 108 ze dne 22. 4. 2013.

Nová železniční trať je důležitá nejenom pro dopravu na území hl. m. Prahy, ale významem přesahuje hranice Prahy a Středočeského kraje a dotýká se zájmů České republiky a Evropy. Může být budoucí částí páteře konceptu Rychlých spojení v České republice, a proto je zapotřebí ochránit zájmové území pro budoucí stabilizaci tratě.

Dle § 31 odst. 4 stavebního zákona je Politika územního rozvoje závazná pro pořizování zásad územního rozvoje, Politika územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1 přijaté usnesením vlády č. 276 ze dne 15. 4. 2015 ukládá vytvořit podmínky pro rozvojový záměr železniční tratě Praha – Benešov. Jde především o článek (83) VR1, který vymezuje koridor vysokorychlostní dopravy mimo jiné v úseku Praha – Brno, a o článek (85) C –E551, který na trati Praha – Benešov – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště – hranice ČR/Rakousko (- Linz) předpokládá zvýšení atraktivity a kapacity železniční dopravy na hlavních mezinárodních tazích.

Dle „Územně technické studie VRT Praha – Benešov“ z pohledu celého záměru vysokorychlostního spojení Praha – Brno existují dvě možné koncepční varianty řešení:

- Vedení vysokorychlostní tratě přes Český Brod a Havlíčkův Brod zaústěné do železničního uzlu Praha v souběhu s tratí 011 (žst. Praha-Běchovice)
- Vedení vysokorychlostní tratě přes Benešov a Jihlavu, zaústěné do železničního uzlu Praha v souběhu s tratí 221 (žst. Praha-Zahradní Město)

A dále dle výše zmíněné studie; důvody sledování varianty vedení VRT Praha – Brno jižní variantou přes Benešov:

- *Využití společného vedení pro relaci Praha – Brno a Praha – České Budějovice s cílem maximálního využití vysokorychlostní tratě*
- *Souběh nové liniové stavby s již existující dopravní tepnou – dálnicí D1*
- *Obsluha krajského města Jihlava (průjezdými vlaky Praha – Brno)*
- *Eliminace kapacitního omezení v úseku Praha-Běchovice – Praha hl.n.*
- *Odstranění úvrati v žst. Praha hl. n. pro relaci Berlin – Praha – Wien*

Z těchto důvodů Aktualizace č. 2 ZUR hl. m. Prahy chrání území pro VRT Praha – Brno v koridoru tratě Praha – Benešov.

7.2 Podklady

7.2.1 Informace o zrušení koridoru železniční tratě, která je předmětem aktualizace

Rozsudek Městského soudu v Praze č. j. 10A 6/2013 – 103 – 108.

Na základě navrhovatele Projekt Sever, s. r. o., který se domáhal přezkumu ZÚR hl. m. Prahy ve vztahu k veřejně prospěšné stavbě č. Z/504 „nové spojení Praha – Benešov/Bystřice u Benešova“, zrušil Městský soud v Praze opatření obecné povahy – Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy č. 32/59 ze dne 17. 12. 2009, a to v části textového i grafického vymezení ploch a koridorů veřejně prospěšné stavby uvedené v části 10.1.1 jako stavba číslo Z/504 označená „Nové spojení Praha – Benešov/Bystřice u Benešova“ a v části 5.2.3 označené jako „Koridor pro novou železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (Benešov)“, kde vypustil odstavec „Vymezení: Koridor je vymezen ze železniční stanice Praha-Vršovice v souběhu s navrženou trasou trati Praha-Hostivař – Praha hl. n. do železniční stanice Praha-Zahradní Město, kde bude trať zahlobena a bude pokračovat převážně v tunelech pod oblastí Hostivaře, Uhříněvsi do prostoru Říčany a dále směrem na Benešov.“

Na rozdíl od původně vymezeného koridoru je po dohodě s Ministerstvem dopravy ČR vymezen pouze koridor územní rezervy, a to i s ohledem na neuzavřené prověřování varianty vedení VRT v úseku Praha – Brno. Stejným způsobem (vyjma koridoru na Plzeň/Norimberk) jsou chráněny v platných ZÚR hl. m. Prahy i ostatní koridory VRT. Vzhledem k tomu, že je tedy předmětem Aktualizace ZÚR hl. m. Prahy pouze koridor územní rezervy pro novou trať, v souladu s § 36 odst. 1 stavebního zákona, se Aktualizace č. 2 neposuzuje z hlediska vlivu na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

7.2.2 Další důležité podklady

Aktualizace č. 2 byla především zpracována na základě těchto podkladů:

- ZÚR hl. m. Prahy ve znění Aktualizace č. 1 z roku 2014
- ZÚR Středočeského kraje ve znění 1. aktualizace z roku 2015
- projednávaná 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje (s cílem zajistit koordinaci na sebe navazujících ÚPD v době zpracování Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy)
- Územně analytické podklady hl. m. Prahy

V rámci prověření variantního řešení a vybrání optimální trasy nové železniční tratě Praha – Benešov v území byly pro účely aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy použity následující studie:

- Územně technická studie VRT Praha – Benešov; Sudop Praha, a. s., Atelier T-plan, s.r.o., 2014

- Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území; Sudop Praha, a. s., AF-Cityplan, s. r. o., 2015

7.3 Zdůvodnění vlastního řešení aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy

V rámci Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy byl na základě návrhu oprávněného investora vložen nový pododdíl 5.2.6.4 Koridor územní rezervy Jižní vstup Rychlého spojení, který nahrazuje oddíl 5.2.3 Koridor pro novou železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (Benešov) zrušený rozsudkem Městského soudu v Praze č. j. 10A 6/2013 – 103 – 108. Oddíl 5.2.3 se Aktualizací č. 2 zrušuje.

Oddíl ZÚR hl. m. Prahy z roku 2009 5.2.3 Koridor pro novou železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (Benešov) vymezil koridor pro novou železniční trať ve směru Praha – Bystřice u Benešova (Benešov), který měl být upřesněn v podrobnější územně plánovací dokumentaci. Stávající optimalizovaná železniční trať č. 221 měla být ve výhledu (po realizaci nové železniční tratě) využívána pro příměstskou železniční dopravu. Stabilizace trasy pro novou železniční trať na jihovýchodě Prahy neměla znemožnit eventuální využití v rámci VRT.

Protože je nový koridor územní rezervy navržen i pro potřeby vysokorychlostní železnice, což je v souladu s původním koridorem vymezeným ZÚR hl. m. Prahy z roku 2009, je tento pododdíl nově zařazen do oddílu 5.2.6 Koridory vysokorychlostní železniční dopravy (VRT) v číslování dle ZÚR hl. m. Prahy ve znění po Aktualizaci č. 1.

7.3.1 Zrušený oddíl 5.2.3 Koridor pro novou železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (Benešov)

Aktualizací č. 2 se zrušuje oddíl 5.2.3 Koridor pro novou železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (Benešov), který byl součástí kapitoly 5. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu – dopravní infrastruktura; podkapitoly 5.2 Koridory a plochy pro železniční dopravu vymezené v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy.

Znění oddílu před Aktualizací č. 2:

„Oddíl 5.2.3 je zrušen rozsudkem Městského soudu v Praze č. j. 10A 6/2013 – 103 – 108 ze dne 22. 4. 2013.“

Pro větší přehlednost se tento oddíl zrušuje, neboť je nahrazen novým pododdílem 5.2.6.4 Koridor územní rezervy Jižní vstup Rychlého spojení.

7.3.2 Doplněný pododdíl 5.2.6.4 Koridor územní rezervy Jižní vstup Rychlého spojení

Aktualizace č. 2 doplňuje pododdíl 5.2.6.4 Koridor územní rezervy Jižní vstup Rychlého spojení, který je součástí kapitoly 5. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu – dopravní infrastruktura; podkapitoly 5.2 Koridory a plochy pro železniční dopravu vymezené v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy, oddílu 5.2.6 Koridory vysokorychlostní železniční dopravy (VRT).

Znění pododdílu po Aktualizaci č. 2:

„Vymezení: Koridor územní rezervy pro železniční trať bude zaústěn do budoucí železniční stanice Praha-Zahradní Město (v prostoru dnešní odbočky Záběhlice), odkud vede jihovýchodním směrem k hranici hl. m. Prahy a dále pokračuje směrem na Benešov. Mezi železničními stanicemi Praha-Zahradní Město a Praha hlavní nádraží se bude využívat společný koridor s železniční tratí Praha – Benešov.“

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) stabilizace výhledového územního rozsahu trasy VRT.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) upřesnit územní rezervu pro VRT při respektování přírodních a urbanistických hodnot území,
- b) vymežit rozsah tunelových úseků.“

Vymezený koridor územní rezervy pro novou vysokorychlostní trať vyplývá z koncepce rozvoje sítě vysokorychlostních tratí v České republice, které jsou páteří systému Rychlých spojení. Jižní vstup Rychlého spojení bude využit pro přivedení vysokorychlostní železnice od jihu, tedy především pro směr od Českých Budějovic a od Brna, případně Ostravy, Bratislavy a Vídně. Vysokorychlostní železniční trať, která je součástí konceptu Rychlých spojení, přispěje ke zkvalitnění a vyšší konkurenceschopnosti železniční dopravy mezi Prahou, jihem Čech, Moravou, Slovenskem a Rakouskem. Vysokorychlostní železniční doprava zlepšuje nejen kvalitu v dálkové dopravě, ale díky spolupráci obou těchto druhů dopravy zlepšuje kvalitu i na stávající konvenční síti, neboť část trasy konvenčního vlaku může být realizována na vysokorychlostní železniční trati.

Vysokorychlostní trať je součástí konceptu Rychlých spojení, jež je provozním konceptem budoucí přepravy na železniční síti České republiky. Jde o koncept, ve kterém dochází ke spolupráci klasické konvenční a vysokorychlostní železnice, kde v rámci zajištění dostatečné kapacity a zvýšení přepravní rychlosti na nejvýznamnějších ramenech jsou navrženy nové úseky vysokorychlostních tratí, které jsou chápány jako infrastrukturní nástroj zlepšení kvality železnice pro naplnění hlavních cílů v železniční dopravě v České republice. **V rámci Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy je doplněn koridor územní rezervy pro trať, která je zařazena do systému Rychlých spojení jako trasa RS1 v relaci Praha – Brno – Ostrava, proto je v názvu nového oddílu použit pojem „Rychlé spojení“.**

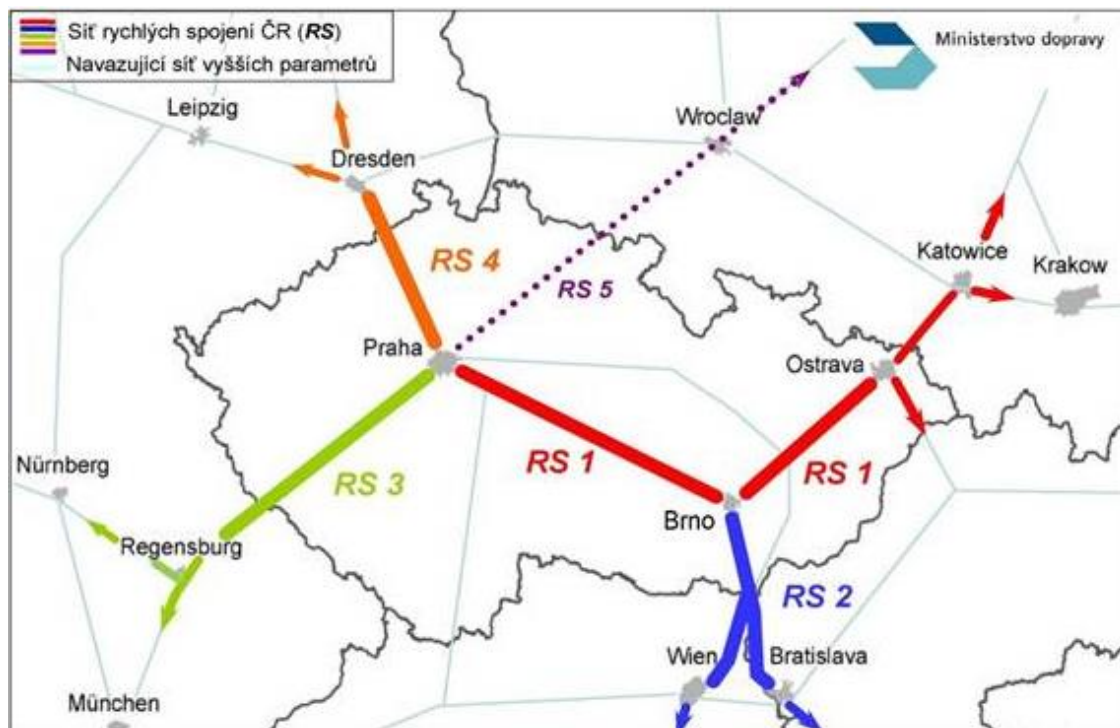


Schéma 1: Koncept Rychlých spojení s vyznačením páteřních ramen.

Územně analytické podklady hl. m. Prahy konstatují, že na všech významných radiálních tratích je téměř vyčerpána kapacita železničních tratí, což brzdí další rozvoj příměstské a městské železnice. Souběh dálkové a příměstské dopravy dlouhodobě snižuje rozvoj obou těchto segmentů železniční dopravy. Nová trať využívající navržený koridor zajistí segregaci dálkové dopravy ze stávající tratě Praha – Benešov č. 221 a v případě realizace celé relace Praha – Brno i segregaci značné části dálkové dopravy na trati Praha – Kolín⁴. Uvolněná kapacita na konvenčních tratích může být využita nejen pro osobní, ale i nákladní železniční dopravu, což může mít pozitivní efekt pro obyvatele díky možnosti převedení části výkonů silniční nákladní dopravy na železnici. Využití uvolněné kapacity pro osobní regionální dopravu zlepšuje kvalitu městské a příměstské železnice a zlepšuje se tak i obsluha lokalit obslužených stávajícími tratěmi. Segregace dálkové a regionální železniční dopravy kromě pozitivního navýšení kapacity zajišťuje i lepší dodržování grafikonu vlakové dopravy, neboť tyto dva segmenty železnice se navzájem tolik neovlivňují.

Podoba nadřazené železniční sítě je v současné době určena Nařízením 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. Tento vymezený koridor územní rezervy je v souladu s nařízením a měl by být využit jako součást globální sítě novostavby v úseku VRT Praha – Brno.

7.3.2 Rekapitulace výběru nejvhodnější varianty trasy nové železnice Praha – Benešov

Předmětem Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy nebylo zpracování variant Jižního vstupu Rychlého spojení do železničního uzlu Praha, a to mimo jiné protože již před zahájením Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy byly zpracovány podrobné studie týkající se výběru vhodné varianty, proto bylo vymezeno pouze invariantní řešení koridoru územní rezervy. Pro objasnění historického vývoje je zde uveden postup výběru nejvhodnější varianty, která byla podkladem pro vymezení koridoru územní rezervy v rámci Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy.

7.3.2.1 Územně technická studie VRT Praha – Benešov

V roce 2014 byla zpracována „Územně technická studie VRT Praha – Benešov“, jejímž úkolem bylo prověření variant územního vedení trasy a nalezení optimální trasy v území. Účelem dokumentace je především:

- „návrh VRT Praha – Benešov jakožto invariantní trasy, která bude přijatelná pro orgány veřejné správy s cílem jejího zapracování do ÚPD
- prověření variant územního vedení trasy a nalezení optimálního řešení trasy v území (s maximálním respektováním stávajícího koridoru v ZÚR Středočeského kraje)
- popis kolizních míst vůči územně plánovací dokumentaci
- zúžení koridoru vymezeného v ZÚR pro vysokorychlostní trať“

Tato dokumentace popisuje trať Praha – Benešov jako jednoznačnou prioritou z vnitrostátního hlediska a dále doplňuje, že: „úsek Praha – Brno je jádrovým úsekem nejen pro samotnou ČR, ale pro celou střední Evropu. Jeho realizace zásadním způsobem přispěje ke zlepšení většiny dálkových relací ve vnitrostátní i mezinárodní železniční dopravě.“

Studie dále potvrzuje potřebnost segregace dálkové a regionální železnice: „Segregace dálkové a příměstské (ale i nákladní) železniční dopravy v železničním uzlu Praha je nutná především

⁴ V současné době dálková doprava Praha – Brno a Praha – Ostrava využívá trať Praha – Kolín, v případě realizace vysokorychlostní tratě Praha – Brno by tato dálková doprava využívala právě tuto novou trať.

z hlediska vzájemného ovlivňování vlaků různých kategorií. To se týká jak vlastní kapacity (příliš vysoké počty vlaků na trati či ve stanici), tak ztráty jízdních dob vlivem konstrukce grafikonu vlakové dopravy (dojíždění pomalých vlaků rychlejšími bez možnosti předjetí). Z hlediska nedostatečné kapacity (využití praktické propustnosti) je omezujícím úsekem Praha-Hostivař – Praha-Uhřetěves, z pohledu vzájemného ovlivnění konstrukce grafikonu pak celý úsek Praha hl. n. – Praha-Uhřetěves.“

Studie prověřuje tři základní varianty řešení vysokorychlostní tratě; varianty jsou ve studii označeny jako H4, V7 a N1. Pro Aktualizaci č. 2 jsou důležité varianty H4 a N1, které se na území hl. m. Prahy liší.

„Trasa ve variantě H4 respektuje koridor VRT ze Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, kde je tato trasa zanesena v úseku Praha – Benešov (s pokračováním za Bystřicí u Benešova, tedy bez směru na Brno). Část trasy severně a východně od Benešova byla doplněna s ohledem na předpokládané další vedení směr Jihlava a Brno. Trasa H4 má základní návrhovou rychlost 350 km/h a základní sklon do 20 ‰ (bez odporu v tunelu).

Trasa ve variantě N1 vychází z varianty H4. Byla zkonstruována na základě analýzy limitů v území jako trasa, která řeší nejzávažnější střety v území, tak i největší problémy technického rázu. Trasa N1 má základní návrhovou rychlost 350 km/h a základní sklon do 20 ‰ (bez odporu v tunelu).“

V rámci podrobného prověření variant zaústění VRT Praha – Brno, studie na území hl. m. Prahy prověřila ještě dvě podvarianty V4A – Trasa Hostivař (tunel Uhřetěves) a V4B – Trasa Měcholupy (tunel Měcholupy). Podvarianta V4A (Trasa Hostivař) předpokládá vedení vysokorychlostní tratě ze žst. Praha-Zahradní Město v souběhu s tratí 221 až za žst. Praha-Hostivař. Odpojení nové tratě od tratě 221 je navrženo až v oblasti Dolních Měcholup. Podvarianta V4B (Trasa Měcholupy) předpokládá zahloubení trasy mezi žst. Praha-Zahradní Město a žst. Praha-Hostivař a následně přímé tunelové vedení do prostoru Uhřetěves / Benice.

Ze závěru studie vyplývá že, doporučená varianta v celé délce trasy je **varianta N1**, která vychází ze stávajících ZÚR (pozn. zpracovatele: vychází se z právního stavu v době zpracování studie) a reaguje na nejzávažnější kolize v území. Zapojení do železničního uzlu Praha je navrženo alternativně trasou N1 (dražší) nebo případně podvariantou V4B – Trasa Měcholupy (tunel Měcholupy) s nižší investiční náročností.

7.3.2.2 Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území

Výše zmíněná územně technická studie našla optimální trasu vedení VRT v úseku Praha – Benešov. Pro komplexní zhodnocení variant a určení základní sledované varianty byla v roce 2015 zpracována studie „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“. Cílem této studie je porovnání alternativních tras vstupujících do území a územně plánovací dokumentace a vyhodnotit je z hlediska jejich vlivu na životní prostředí, dopadů na evropsky významné lokality, investiční náročnosti a dopravně-technologických přínosů. Hlavní účel dokumentace byl definován následovně:

- „Studie vyhodnotí vliv jednotlivých variant tras RS1 (směr Brno), RS4 (směr Ústí nad Labem) a RS5 (směr Hradec Králové) v Praze a metropolitním regionu na životní prostředí.
- Studie v každém uvažovaném směru vyhodnotí více variant, které převezme z dříve zpracovaných dokumentací a případně dopracuje varianty nové.

- *Studie v každém uvažovaném směru porovná hodnocené varianty zejména z pohledu vlivu na životní prostředí, technických a dopravně-technologických parametrů a investičních nákladů a doporučí vhodné řešení.“*

Tato studie mimo jiné podrobně řešila posouzení vazby jednotlivých variant na životní prostředí, vliv na územní systém ekologické stability, vliv na významné krajinné prvky, vliv na půdu, vliv na lesy, vliv na památky a archeologické nálezy, ovlivnění vodních zdrojů, vliv na obyvatelstvo, na ochranu před hlukem a vibracemi a posouzení kumulativních a synergických vlivů na jednotlivé složky životního prostředí. Přinesla také analýzu navrhované koncepce z hlediska potenciálního dotčení lokalit, které tvoří na území hl. m. Prahy soustavu NATURA 2000 a zjištění, zda koncepce (záměry v koncepci uvedené a koncepce jako celek) může mít významný negativní vliv na předměty ochrany jednotlivých lokalit a ekologické funkce soustavy NATURA 2000. Součástí dokumentace byly také identifikace potenciálních střetů navrženého koridoru s plochami s rozdílným způsobem využití, hodnocení těchto střetů s plochami s rozdílným způsobem využití, hodnocení potenciálních střetů navržené trasy a koridoru RS s ohledem na navrhované technické řešení a stanovení podmínek pro umístování staveb a přiměřená hluková studie.

Pro směr jih, tedy pro Jižní vstupu Rychlého spojení byly prověřeny varianty J1, J2, J3 a J4. Varianta J1 odpovídá variantě N1, J2 odpovídá variantě V4B, J3 odpovídá variantě V4A a J4 odpovídá variantě H4 vše dle původního označení z Územně technické studie VRT Praha – Benešov.

Potenciální střety byly identifikovány v prostoru tzv. mokřadu Triangl, který se nachází v trojúhelníku vytyčeného třemi železničními tratěmi (Praha – České Budějovice, Praha-Vršovice – Praha-Malešice a Praha-Hostivař – Praha-Malešice). Studie konstatuje, že při dodržení požadovaných parametrů se nelze této oblasti vyhnout; zásah do mokřadu Triangl je nutné podmínit hydrogeologickým průzkumem a navrhnout takové řešení, které bude mít co nejmenší negativní vliv na tento cenný biotop, což by v rámci ÚPD mělo být řešeno v podrobnější dokumentaci.

Další střet byl identifikován u varianty J4 v oblasti Petrovic, kde je v kolizi s plánovanou zástavbou, což – jak konstatuje studie – „je dáno polohou vjezdového portálu v žst. Praha-Zahradní Město a požadovanou délkou tunelu do 5 km. Řešení tohoto kolizního místa je možné prodloužením délky tunelu nad 5 km (5,4 km) s tím, že to může být omezující pro některé druhy vlakových souprav zejména spěšných vlaků a rychlíků tradiční konstrukce. Protože zároveň trasa J4 koliduje s plochou VKP mokřadu Triangl, lze konstatovat, že řešení těchto dvou střetů je možné opuštěním trasy J4 v úseku Zahradní Město – Petrovice a její nahrazení trasou J1, eventuálně trasou J2.“

Studie shrnuje dopad na životní prostředí jednotlivých variant následovně (jsou citovány především části týkající se území hl. m. Prahy):

„V jižním směru tras RS nedochází k přímé kolizi s lokalitami soustavy Natura 2000. V řešeném území jižní trasy se nenacházejí zvláště chráněná území. Koridory tras zasahují do přírodních parků Hostivař – Záběhllice (J2) a Botič – Milíčov (J1 – J4). Navrhované trasy RS rovněž zasahují do významných krajinných prvků – ze zákona i těch registrovaných (mokřad Triangl, dvě nádrže v opuštěném hliníku, dva remízy v poli, doprovodná zeleň podél polní cesty, břehové porosty podél Vinného potoka a dvou rybníků, enkláva dřevin u bývalé serpentiny a dvě protieroční meze). Při realizaci záměru (u všech hodnocených variant jižního, východního i severního směru) dojde k záboru zemědělského půdního fondu i PUPFL a tím i k další fragmentaci krajiny.

V území dotčeném jižními trasami se nevyskytují žádné dobývací prostory. Všechny čtyři varianty zasahují do chráněných ložiskových území – Kolovraty, Kolovraty I., Babice a Mokřany. Navrhované

trasy rovněž zasahují do ložisek nerostných surovin: Uhříněves 2 (J1 – J4), Kolovraty (J1 – J4), Metamorfované ostrovy (J1 – J4), Velké Popovice (J4), Velké Popovice 1 a 2 (J3) a Lojovice (J4). V rámci opatření je navrženo upravit trasování, a pokud nebude možné trasu odklonit, jednat o možnosti odpisu ložiska nebo zrušení/změně rozsahu vyhlášených CHLÚ či jinak koordinovat těžbu s výstavbou RS. Všechny varianty se dostávají do střetu s poddolovaným územím v CHLÚ Kolovraty. Toto vyžaduje provedení speciálního geologického průzkumu, který určí souhrn technických opatření nutných pro zakládání staveb v těchto oblastech.

V řešeném území nedochází k překročení imisních limitů a vzhledem k charakteru záměru se nepředpokládá zhoršení kvality ovzduší. Koridory tras prochází tichou oblastí Botič – Milíčov. V rámci studie byla pro vybrané varianty zpracována akustická studie. Na základě provedených výpočtů bez protihlukových opatření je zřejmé, že z hlediska celkového počtu nadlimitně ovlivněných chráněných staveb vychází nejpříznivěji trasa J4. U této trasy bylo na základě provedených analýz zjištěno celkem 258 chráněných staveb ovlivněných nad hygienickým limitem hluku z provozu rychlých spojení. U trasy J1 je to celkem 447 chráněných staveb a u trasy J2 celkem 391 chráněných staveb.“

Vlivy na kulturní a historické hodnoty území budou minimální. V řešeném území se nevyskytují kulturní ani národní kulturní památky.

Celkové hodnocení prověřovaných variant je následovné:

„Vyjma varianty J3 jsou si ostatní trasy prakticky rovnocenné... Jako perspektivní lze označit trasy J1 a J2. Trasa J1 má méně kolizí z hlediska dopadů na životní prostředí. Jako základní **doporučená varianta je TRASA J1**, alternativní doporučená varianta TRASA J2 (od trasy J1 se liší pouze v úseku Zahradní Město – Uhříněves).“

Jak je patrné z obou dokumentací, které velmi podrobně prověřovaly dopad těchto staveb do území, jako nejvhodnější varianta byla doporučena varianta N1 respektive J1, které jsou totožné. Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy vychází z těchto studií a vymezuje koridor územní rezervy v souladu s těmito trasami.

7.4 Zdůvodnění grafické části

Jevy, které jsou Aktualizací č. 2 ZÚR hl. m. Prahy vymezeny, jsou ve výrokové části vyobrazeny barevně dle legendy, ostatní jevy v ZÚR hl. m. Prahy po Aktualizaci č. 1, které zůstávají dále v platnosti, jsou zobrazeny v černobílých odstínech. Tím je jednoznačně určeno, co je předmětem Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy.

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

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

Součástí grafické části odůvodnění Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy jsou výkresy „01. Koordinační výkres“, „04 Výkres širších vztahů“. Pro lepší přehlednost ZÚR hl. m. Prahy po Aktualizaci č. 2 byla

do grafické části odůvodnění doplněna „Příloha č. 2: Právní stav před Aktualizací č. 2 – grafická část“ a „Příloha č. 3: Právní stav po Aktualizací č. 2 – grafická část“, které, oproti výkresu č. 2 ve výrokové části, zobrazují veškeré jevy barevně, není zde tedy odlišen předmět Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy od ostatních jevů.

Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy obsahuje tyto výkresy:

Výroková část

2. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu – dopravní infrastruktura – Aktualizace č. 2	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. 2 ZÚR hl. m. Prahy	1 : 100 000
2. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu – dopravní infrastruktura – stav po Aktualizaci č. 2 ZÚR hl. m. Prahy – se zapracováním koridoru územní rezervy	1 : 100 000

8 Vyhodnocení koordinace využívání území z hlediska širších vztahů v území

Koridor územní rezervy pro železniční trať Praha – Benešov je z hlediska celorepublikové koncepce železniční sítě budoucí součástí páteřních tras železničních tratí, a to v souladu s PÚR ČR v článku (83) VR1, kde je možné tento koridor variantně využít pro spojení Praha – Brno a také v článku (85) C-E551, kde je tento koridor využíván pro železniční spojení Prahy, jižních Čech a Rakouska a je součástí IV. tranzitního železničního koridoru v trase hranice ČR – Děčín – Praha – České Budějovice – hranice ČR.

V rámci koordinace se sousedním Středočeským krajem lze konstatovat, že předmětný koridor železniční tratě vymezený Aktualizací č. 2 ZÚR hl. m. Prahy navazuje na koridor železniční tratě, který je předmětem 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje (pozn. zpracovatele: v době zpracování této aktualizace probíhala i 2. aktualizace ZÚR SK).

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

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

10 Vyhodnocení splnění požadavků a podmínek pro zpracování návrhu aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy

Pořizovatel vycházel z usnesení Zastupitelstva hlavního města Prahy číslo 20/10 ze dne 20. 10. 2016 k Aktualizaci č. 2 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy ve vztahu k soudně zrušené železniční trati Praha – Bystřice u Benešova/Benešov, které souhlasí s pořízením Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy.

Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy v souladu s tímto usnesením vymezuje koridor pro novou železniční trať Praha – Bystřice u Benešova/Benešov, který je na území hl. m. Prahy nazván jako Jižní vstup Rychlého spojení, včetně věcných souvislostí tohoto vymezení. V souladu s § 36 odst. 1 stavebního zákona nebylo provedeno vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území.

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

Aktualizace č. 2 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

S ohledem na vymezení pouze koridoru územní rezervy nebyl v rámci Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy kvalifikovaný odhad záborů proveden.

13 Rozhodnutí o námitkách

Bude doplněno pořizovatelem na základě výsledků projednání.

14 Vyhodnocení připomínek

Bude doplněno pořizovatelem na základě výsledků projednání.