



2. AKTUALIZACE

ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE STŘEDOČESKÉHO KRAJE

NA ZÁKLADĚ ZRUŠENÍ ČÁSTI ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE
DLE §42 ODS. 6 STAVEBNÍHO ZÁKONA

ODŮVODNĚNÍ TEXTOVÁ ČÁST

květen 2018

POŘIZOVATEL

Krajský úřad Středočeského kraje

Zborovská 11
150 21 Praha 5

POŘIZOVATEL

Krajský úřad Středočeského kraje

Zborovská 11
150 21 Praha 5

PROJEKTANT 2. AKTUALIZACE ZÚR SK

Ing. arch. Vlasta Poláčková

Urbanistický atelier UP24

ve spolupráci

s Hydrosotem Veleslavín, spol. s r. o.

AUTORSKÝ TÝM:

Ing. arch. Vlasta Poláčková – koordinace

Ing. Josef Smíšek – doprava

Ing. Vladimír Mackovič – zábory půdního fondu

Mgr. Věra Janíková – práce s daty, kartogramy

Hydrosot Veleslavín, spol. s r. o. - GIS zpracování

Ing. Jindřich Poláček

Luboš Klíma

OBSAH DOKUMENTU

TEXTOVÁ ČÁST

1	USNESENÍ O POŘÍZENÍ 2. AKTUALIZACE ZÚR SK A PŘEDMĚT AKTUALIZACE	5
2	KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ PŘIJATÉHO ŘEŠENÍ	5
2.1	Důvody 2. aktualizace	5
2.2	Podklady.....	6
2.2.1	Informace o zrušení jednotlivých veřejně prospěšných staveb, které jsou předmětem 2. aktualizace ZÚR SK	6
2.2.2	Využití územně analytických podkladů (dále jen „ÚAP“) Středočeského kraje, ÚAP obcí s rozšířenou působností (dále jen „ORP“) a územních plánů (dále jen „ÚP“) obcí pro 2. aktualizaci ZÚR SK	8
2.2.3	Další vybrané použité podklady	10
2.3	Zdůvodnění VPS zařazených do 2. aktualizace ZÚR SK	11
2.3.1	Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) – VPS D001: úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK) a VPS D011: úsek Březiněves – D10 (+1x MÚK)	12
2.3.2	VPS D054: propojení Vestec: II/603 – Újezd (D1), tzv. Vestecská spojka	17
2.3.3	VPS D204: železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (úsek Praha – Strančice)	19
2.3.4	VPS D300: plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně	20
2.4	Zdůvodnění formulace výroku	26
2.5	Zdůvodnění grafické části	62
3	VYHODNOCENÍ KOORDINACE VYUŽÍVÁNÍ ÚZEMÍ Z HLEDISKA ŠIRŠÍCH (NADREGIONÁLNÍCH) VZTAHŮ V ÚZEMÍ	63
4	VYHODNOCENÍ SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ A PODMÍNEK PRO ZPRACOVÁNÍ NÁVRHU 2. AKTUALIZACE ZÚR SK	65
5	VÝČET ZÁLEŽITOSTÍ TÝKAJÍCÍCH SE ROZVOJE ÚZEMÍ STÁTU, KTERÉ NEJSOU OBSAŽENY V POLITICE ÚZEMNÍHO ROZVOJE	65
6	KVALIFIKOVANÝ ODHAD ZÁBORŮ PŮDNÍHO FONDU PRO PLOCHY A KORIDORY REPUBLIKOVÉHO A NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU	65
7	PŘEZKOUMÁNÍ SOULADU 2. AKTUALIZACE ZÚR SK	71
7.1	Přezkoumání souladu s PÚR ČR.....	71
7.2	Přezkoumání souladu s cíli a úkoly územního plánování	79
7.3	Přezkoumání souladu s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů	80
7.4	Přezkoumání souladu s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledkem řešení rozporů	84
7.5	Stanovisko ministerstva pro místní rozvoj k návrhu 2. aktualizace ZÚR SK podle § 37 odst. 8 stavebního zákona	84
8	VÝSLEDEK PŘEZKOUMÁNÍ NÁVRHU 2. AKTUALIZACE ZÚR SK	92
9	ZÁKLADNÍ INFORMACE O VÝSLEDKÁCH VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ VČETNĚ VÝSLEDKŮ VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	93
9.1	Environmentální pilíř.....	94
9.2	Pilíř sociálního rozvoje	97
9.3	Hospodářský pilíř.....	97
10	STANOVISKO MINISTERSTVA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PODLE §37 ODS. 6 STAVEBNÍHO ZÁKONA	98
11	SDĚLENÍ, JAK BYLO STANOVISKO MINISTERSTVA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PODLE §37 ODS. 7 STAVEBNÍHO ZÁKONA ZOHLEDNĚNO, S UVEDENÍM ZÁVAŽNÝCH DŮVODŮ, POKUD NĚKTERÉ POŽADAVKY NEBO PODMÍNKY ZOHLEDNĚNY NEBYLY	107
12	ROZHODNUTÍ O NÁMITKÁCH	108
13	VYHODNOCENÍ PŘIPOMÍNEK	108

TABULKOVÉ PŘÍLOHY ODŮVODNĚNÍ:

- Příloha č.1: Rozhodnutí o námitkách podaných k návrhu 1. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje v rámci veřejného projednání
- Příloha č.2: Vyhodnocení připomínek podaných k návrhu 1. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje v rámci společného jednání
- Příloha č.3: Vyhodnocení připomínek podaných k návrhu 1. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje v rámci veřejného projednání
- Příloha č.4: Vyhodnocení stanovisek dotčených orgánů podaných k návrhu 1. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje v rámci společného jednání
- Příloha č.5: Vyhodnocení stanovisek dotčených orgánů podaných k návrhu 1. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje v rámci veřejného projednání
- Příloha č. 6 Vyhodnocení stanovisek dotčených orgánů podle § 39 odst. 4 stavebního zákona

Grafické přílohy:

- II.1. Koordinační výkres 1:100 000
- II.2. Širší vztahy 1 : 500 000
- II.3. Územní systém ekologické stability 1 : 100 000
- II.4. Koncepce dopravy 1 : 200 000
- II.5. Koncepce technické infrastruktury 1 : 200 000

Seznam zkratek

D1, D8	– Dálnice a jejich označení číslem
CHKO	– Chráněná krajinná oblast
CHLÚ	– Chráněné ložiskové území
MÚK	– Mimoúrovňová křižovatka
NRBC	– Nadregionální biocentrum
NRBK	– Nadregionální biokoridor
OP	– Ochranné pásmo
ORP	– Obec s rozšířenou působností
PUPFL	– Pozemky určené k plnění funkcí lesa
PÚR ČR	– Politika územního rozvoje ČR 2008
R4, R6	– Rychlostní silnice a jejich označení číslem (<i>novelou zákona č. 268/2015 Sb., ze dne 15. září 2015 se ruší pojem „rychlostní silnice“ a dochází k rozřazení dálnic na dálnice I. a II. třídy</i>)
RBC	– Regionální biocentrum
RBK	– Regionální biokoridor
SEA	– hodnocení vlivů koncepcí na životní prostředí (Strategic Environmental Assessment)
SOKP	– Silniční okruh kolem Prahy
TEN - T	– Transevropská dopravní síť
TO	– Třída ochrany
ÚPD	– Územně plánovací dokumentace
ÚSES	– Územní systém ekologické stability
VKP	– Významný krajinný prvek
VPS	– Veřejně prospěšná stavba
VVURÚ	– Vyhodnocení vlivů 2. aktualizace ZÚR SK na udržitelný rozvoj území
ZPF	– Zemědělský půdní fond
ZÚR SK	– Zásady územního rozvoje Středočeského kraje

1 USNESENÍ O POŘÍZENÍ 2. AKTUALIZACE ZÚR SK A PŘEDMĚT AKTUALIZACE

O pořizení 2. aktualizace ZÚR SK a jejím obsahu (viz níže) rozhodlo Zastupitelstvo Středočeského kraje usnesením č. 054-12/2014/ZK ve dnech 23. 6. a 27. 6. 2014.

2. aktualizace ZÚR SK je zpracována na základě § 42 odstavce 6 stavebního zákona, neboť bylo rozsudky Krajského soudu v Praze, respektive Nejvyššího správního soudu, zrušeno několik částí ZÚR SK.

Obsah 2. aktualizace ZÚR SK tvoří:

- VPS D001 – Silniční okruh kolem Prahy (dále též SOKP) úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK)
- VPS D011 Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Březiněves – D10 (+1x MÚK)
- VPS D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka
- VPS D204 – železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (úsek Praha – Strančice)
- VPS D300 – plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha), dále jen letiště Praha/Ruzyně

Součástí projednávané dokumentace 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje byla také VPS D006 – MÚK Odolena Voda. Zastupitelstvo Středočeského kraje dne 26. 4. 2018 usnesením č. 022-13/2018/ZK rozhodlo o vydání 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje formou opatření obecné povahy vyjma doplnění mimoúrovňové křižovatky Odolena Voda na dálnici D8 a zároveň uložilo Krajskému úřadu Středočeského kraje do následné Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (§ 42 odst. 1 stavebního zákona) zahrnout úkol optimálního řešení doplnění mimoúrovňové křižovatky Odolena Voda na dálnici D8.

2 KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ PŘIJATÉHO ŘEŠENÍ

2.1 DŮVODY 2. AKTUALIZACE

Hlavním důvodem 2. aktualizace ZÚR SK je potřeba funkčních ZÚR SK, které budou obsahovat kompletní systém dopravní infrastruktury.

Tento systém byl v ZÚR SK rozsudky Krajského soudu v Praze, respektive Nejvyššího soudu ČR, narušen zrušením několika VPS, které jsou jeho významnou součástí.

Jedná se o stavby, které mají význam nejenom pro dopravu ve Středočeském kraji, ale dotýkají se významně i zájmů hl. m. Prahy, zájmů republikových a dokonce i evropských.

Předmětem 2. aktualizace jsou tyto zrušené části ZÚR SK:

- VPS D001 – Silniční okruh kolem Prahy (dále též SOKP) úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK),
- VPS D011 - Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Březiněves – D10 (+1x MÚK),
- VPS D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka,
- VPS D204 – železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (úsek Praha – Strančice),

- VPS D300 – plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) - dále jen „letiště Praha/Ruzyně“.

Krajský úřad Středočeského kraje jako pořizovatel ZÚR SK, je zavázán respektovat úkoly uložené v Politice územního rozvoje ČR (dále též PÚR ČR), ve znění Aktualizace č. 1 přijaté usnesením vlády č. 276 ze dne 15.4.2015. Zde je uloženo vymezit koridory a plochy pro dopravní infrastrukturu v souladu s touto politikou (viz kapitola tohoto Odůvodnění „Výsledek přezkoumání souladu s PÚR ČR, ve znění Aktualizace č.1“).

Poznámka:

- *Pro Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) se používá v jiných dokumentech též název Pražský okruh (viz ZÚR Hlavního města Prahy). V dokumentaci 2. aktualizace ZÚR SK se název Pražský okruh nepoužívá (s výjimkou citací z jiných dokumentů).*
- *VPS D006 – doplnění MÚK Odolena Voda bylo vypuštěno rozhodnutím Zastupitelstva Středočeského kraje (usnesení č. 022-13/2018/ZK ze dne 26. 4. 2018).*

2.2 PODKLADY

2.2.1 Informace o zrušení jednotlivých veřejně prospěšných staveb, které jsou předmětem 2. aktualizace ZÚR SK

VPS D001 Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Ruzyně – Březiněves

Rozsudky: Rozsudek KS 50 A 13 2013 - 85, Rozsudek NSS 9 Aos 6 2013 – 44

Opatření obecné povahy - ZÚR SK bylo napadeno žalobou dvou občanů, ve které se domáhali zrušení části grafického i textového vymezení koridoru veřejně prospěšné stavby s označením D001 a popisem „Koridor Silničního okruhu kolem Prahy: úsek Ruzyně – Březiněves (+ 2x MÚK)“. Krajský soud v Praze ve svém rozsudku ze dne 14. srpna 2013, č. j. 50 A 13/2013 - 85 veřejně prospěšnou stavbu zrušil. Středočeský kraj podal dne 30. 9. 2013 dopl. 25. 10. (č.j.NSS 9 Aos 6/2013) do rozsudku Krajského soudu v Praze kasační stížnost. Nejvyšší správní soud svým rozsudkem ze dne 17. 4. 2014 č. j. 9 Aos 6/2013 – 44 tuto kasační stížnost zamítl.

Důvodem zrušení bylo nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů a vlivů na veřejné zdraví.

VPS D011 Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) Březiněves – D10

Rozsudky: Rozsudek KS 50 A 12 2013 - 87, Rozsudek NSS 2 Aos 4 2013-54

Opatření obecné povahy - ZÚR SK bylo napadeno žalobou obce Radonice, ve které se domáhala zrušení části grafického i textového vymezení koridorů veřejně prospěšných staveb: s označením D003 a popisem „Koridor Silničního okruhu kolem Prahy: úsek D1 – Nupaky – Říčany (- Běchovice) (+ 1x MÚK)“ a s označením D011 a popisem „Koridor Silničního okruhu kolem Prahy: úsek Březiněves D8 – D10 (+ 1x MÚK)“. Krajský soud v Praze ve svém rozsudku ze dne 13. srpna 2013, č. j. 50 A 12/2013 - 87 rozhodl tak, že v části ZÚR SK vymezující koridor VPS D003 se žaloba zamítá; část ZÚR SK vymezující koridor VPS D011 se zrušuje. Středočeský kraj podal dne 30. 10. 2013 dopl. 9. 12. 2013 (č. j. NSS 2 Aos 4/2013) do rozsudku Krajského soudu v Praze kasační stížnost. Nejvyšší správní soud svým rozsudkem ze dne 15. 4. 2014 č. j. 2 Aos 4/2013 – 54 tuto kasační stížnost zamítl.

Důvodem zrušení bylo nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů a vlivů na veřejné zdraví.

VPS D054 Vestecká spojka

Rozsudky: Rozsudek KS 50 A 24 2012 - 64, Rozsudek NSS 4 Aos 1 2013 – 125

Opatření obecné povahy - ZÚR SK bylo napadeno žalobou Městské části Praha – Křeslice a šesti občanů, ve které se domáhali zrušení části grafického i textového vymezení koridoru veřejně prospěšné stavby s označením D054 a popisem „Koridor propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka“. Krajský soud v Praze ve svém rozsudku ze dne 14. 6. 2013, č. j. 50 A 9/2013 - 85 veřejně prospěšnou stavbu zrušil. Středočeský kraj podal dne 12. 3. 2013 dopl. 12. 4. 2013 (č. j. NSS 4 Aos 1/2013) do rozsudku Krajského soudu v Praze kasační stížnost. Nejvyšší správní soud svým rozsudkem ze dne 24. 4. 2014 č. j. 4 Aos 1/2013 – 125 tuto kasační stížnost zamítl.

Důvodem zrušení bylo nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů.

Rada Středočeského kraje vydala Územní opatření o stavební uzávěře pro Koridor Vestecké spojky dne 2. 12. 2013 usnesením č. 010-41/2013/RK. Stavební uzávěra byla vydána pro koridor trasy silničního propojení Vestec (II/603) - Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka, který byl vymezen v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje vydaných Zastupitelstvem Středočeského kraje dne 19. 12. 2011 usnesením č. 4-20/2011/ZK. Stavební uzávěra se týká částí správních území obcí Vestec, Jesenice a Průhonice (k.ú. Vestec u Prahy, Zdiměřice u Prahy, Hole u Průhonic).

VPS D204 Železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (úsek Praha – Strančice)

Rozsudky: Rozsudek KS 50 A 16 2013 - 97, Rozsudek NSS 8 Aos 5/2013 – 87

Opatření obecné povahy - ZÚR SK bylo napadeno žalobou firmy OPTREAL, spol. s r. o., ve které se domáhala zrušení části grafického i textového vymezení koridoru veřejně prospěšné stavby s označením D204 a popisem „Koridor železniční tratě č. 220: úsek Praha – Bystřice u Benešova“. Krajský soud v Praze ve svém rozsudku ze dne 13. září 2013, č. j. 50 A 16/2013 – 97 část této veřejně prospěšné stavby zrušil: v úseku Praha – Strančice. Středočeský kraj podal dne 18. 12. 2013 dopl. 17. 1. 2014 (č. j. NSS 8 Aos5/2013) do rozsudku Krajského soudu v Praze kasační stížnost. Nejvyšší správní soud svým rozsudkem ze dne 15. 4. 2015 č. j. 8 Aos 5/2013 – 87 tuto kasační stížnost zamítl.

Důvodem zrušení bylo nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů a zjištěný rozpor s PÚR ČR.

Poznámka:

Další úsek této tratě Strančice – Bystřice u Benešova byl zrušen rozhodnutím Krajského soudu v Praze č. 50 A 14/2014 – 157 ze dne 30. dubna 2015. Tento zrušený úsek tratě není předmětem 2. aktualizace ZÚR SK.

VPS D300 Plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně

Rozsudky: Rozsudek KS 50 A 8 2013 – 129, Rozsudek NSS 9 Aos 5 2013-73

Opatření obecné povahy - ZÚR SK bylo napadeno žalobou A. Smejtkové, M. Junka a J. Kuthana, ve které se domáhali zrušení části grafického i textového vymezení koridoru veřejně prospěšné stavby s označením D300 a popisem „Plocha rozvoje letiště Praha Ruzyně“. Krajský soud v Praze ve svém rozsudku ze dne 12. 6. 2013, č. j. 50 A 8/2013 - 129 veřejně prospěšnou stavbu zrušil. Středočeský kraj podal dne 21. 8. 2013 dopl. 27.9. (č.j.NSS 9 Aos 5/2013) do rozsudku Krajského soudu v Praze kasační stížnost. Nejvyšší správní soud svým rozsudkem ze dne 17. 4. 2014 č. j. 9 Aos 5/2013 – 73 tuto kasační stížnost zamítl.

Důvodem zrušení byl rozpor s PÚR ČR, dále nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů a vlivů na veřejné zdraví.

2.2.2 Využití územně analytických podkladů (dále jen „ÚAP“) Středočeského kraje, ÚAP obcí s rozšířenou působností (dále jen „ORP“) a územních plánů (dále jen „ÚP“) obcí pro 2. aktualizaci ZÚR SK

- Z ÚAP Středočeského kraje byly použity zejména limity a hodnoty území.
- Z ÚAP ORP byla převzata zejména zastavěná území a zastavitelné plochy.
- V ÚP jednotlivých měst a obcí se sledoval zejména soulad vymezení veřejně prospěšné stavby v ÚP a v ZÚR SK, zastavěná území, zastavitelné plochy, případně vymezení ÚSES.

Výše uvedené skutečnosti – zjištěné limity a hodnoty území, zastavěné území a zastavitelné plochy, prvky ÚSES sloužily pro Vyhodnocení vlivů 2. aktualizace ZÚR SK na udržitelný rozvoj území a posléze pro upřesnění vymezení proměnné šířky ploch a koridorů.

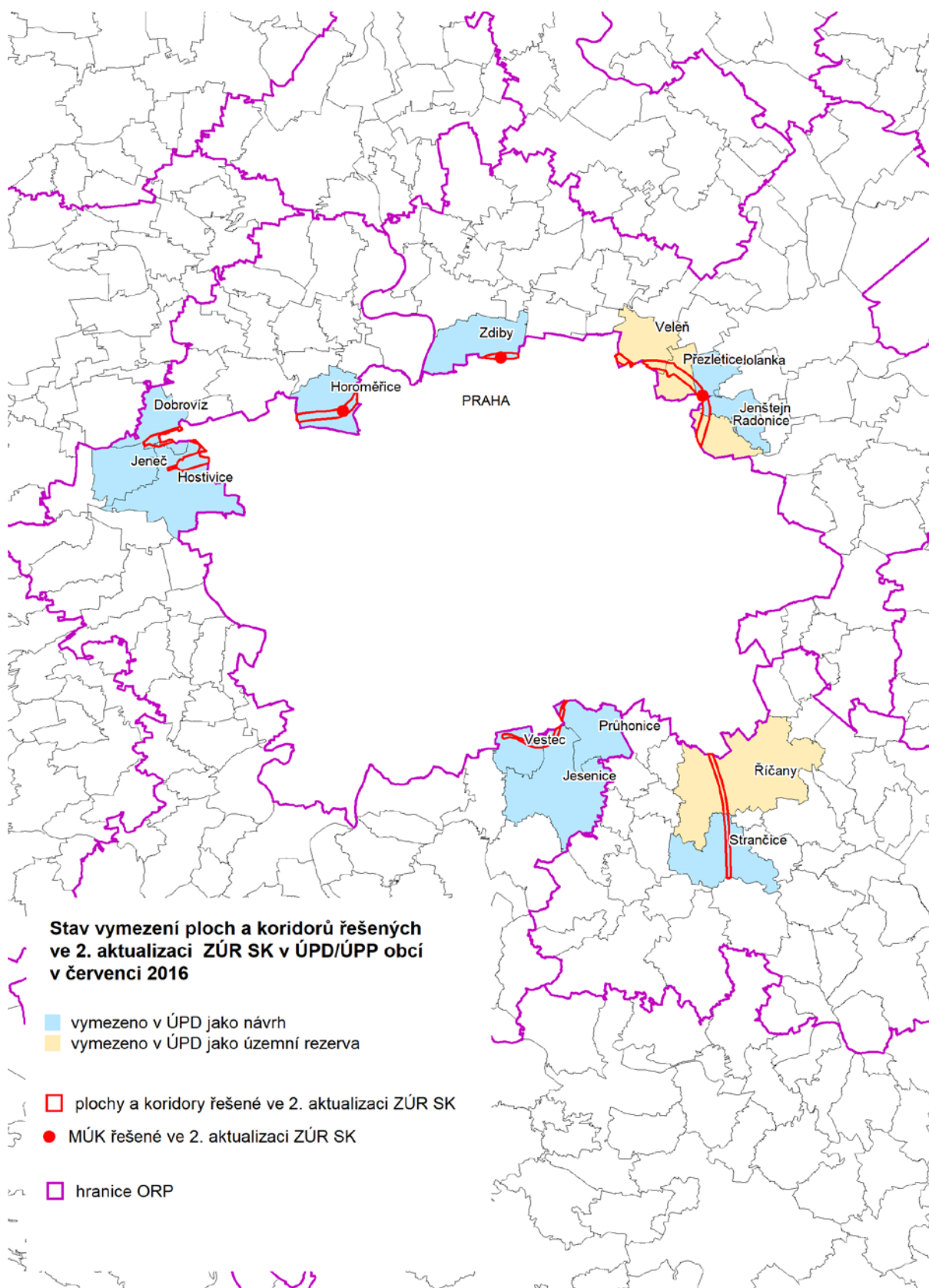
1. poznámka k upřesňování vymezení koridorů pro dopravní stavby v rámci 2. aktualizace ZÚR SK:

- *Pokud se v následujícím textu hovoří o zúžení koridoru SOKP, jedná se o zúžení oproti vymezení v původních ZÚR SK (2011), kde byla pro koridory této kategorie stanovena šířka 600 m a ve výkresové části ZÚR vymezena. Koridory VPS D001 a D011 byly v celém průběhu zúženy na cca 400 m z důvodu koordinace se ZÚR Hlavního města Prahy. Dále byly zúženy pod 400 m s ohledem na zjištěné skutečnosti, jako limity, hodnoty, zastavěné a zastavitelné území. Pokud jsou koridory ve výjimečných případech širší, souvisí to s potřebou vymezení prostoru pro předpokládané související stavby MÚK, odbočení a připojení nebo vyvolané přeložky.*
- *Pokud se v následujícím textu hovoří o zúžení koridoru Vestcecké spojky, jedná se o zúžení oproti vymezení v původních ZÚR SK (2011), kde byla pro koridory této kategorie stanovena šířka 180 m a ve výkresové části vymezena.*
- *Pokud se v následujícím textu hovoří o zúžení koridoru Železniční tratě Praha – Bystřice u Benešova (v úseku Praha – Strančice), jedná se o zúžení oproti vymezení v původních ZÚR SK (2011), kde byla pro koridory této kategorie stanovena šířka 600 m a ve výkresové části vymezena.*

V případě zjištění kolizí, které nebylo možné řešit v rámci zpracování 2. aktualizace ZÚR SK, byla v rámci VVURÚ navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na životní prostředí, která byla uplatněna ve stanovení požadavků na využití ploch a koridorů a v úkolech pro územní plánování v této 2. aktualizaci ZÚR SK.

2. Poznámka k dotčení limitů představovaných vodními nádržemi:

- *záměry 2. aktualizace ZÚR SK nejsou v kontaktu s ochrannými pásmy vodních nádrží Želivka, Vrchlice a Klíčava ani s navrženými, či výhledovými vodními nádržemi dle Plánů povodí.*



2.2.3 Další vybrané použité podklady

2. aktualizace ZÚR SK byla zpracována zejména na základě těchto podkladů:

- ZÚR Středočeského kraje 2011 ve znění 1. aktualizace,
- ZÚR Hlavního města Prahy 2014,
- Vyhodnocení předpokládaných vlivů řešení 2. aktualizace ZÚR SK na udržitelný rozvoj území, T- plan 2016.

Po roce 2006 (po schválení ÚP VÚC Pražského regionu) byly zpracovány následující ověřovací studie zabývající se severozápadní částí SOKP, které v převážné míře potvrzují správnost vedení SOKP v základní (jižní) trase.

- Posouzení variant J a Ss severozápadního segmentu SOKP; Mott MacDonald, 2007
- Pražský silniční okruh, stavby 518, 519, posouzení variant Ss a J; CityPlan spol. s r.o., 2007
- Rešerše a oponentní posudek na studii „Posouzení variant J a Ss severozápadního segmentu SOKP“, MMD, 2007; FAST VUT Brno; 2008
- Porovnání varianty J a Ss staveb č. 518 a 519 severozápadního okruhu města Prahy – podklady pro technickou komisi; Jacobs Consultancy, Ing. Jiří Lebeda, 2008
- Dopravně-inženýrské podklady pro vyhodnocení efektivnosti staveb 518 a 519 Pražského okruhu; TSK – ÚDI; 2008
- Hodnocení variant Pražského okruhu v úsecích 518 a 519 z hlediska emisí v Praze; RNDr. Jan Maňák, EKOAIR; 2008

V posledně jmenovaném podkladu bylo na základě prognóz dopravně inženýrských údajů provedeno porovnání emisní situace. V závěru jsou obsažena výstižná shrnutí, která podporují volbu jižní varianty (dále též varianty J) severní části SOKP:

„Z hlediska emisí všech 4 sledovaných znečišťujících látek se varianta J jeví jako nejvýhodnější, jednak proto, že má celkově nejnižší množství emisí a jednak proto, že nejméně zatěžuje emisemi centrální část Prahy. Naopak nejméně vhodná je varianta 0, při které by docházelo na většině dopravních tras v Praze k mnohem vyšším emisím, na severní části Městského okruhu (tunely Blanka) až k 6-13-násobným ve srovnání s variantou J.“

Pro odůvodnění nevhodnosti oddálené varianty okruhu jsou v závěru shrnuty následující příčiny vyšší zátěže ovzduší této varianty:

1) *„Největší část dopravy v Praze je tvořena buď dopravou vnitroměstskou nebo dopravou, která má ve městě počátek nebo konec. Tranzitní doprava tvoří jen malou část. Severní část Silničního okruhu kolem Prahy by měla proto řešit zejména dopravu v Praze.“*

2) *Čím dále od centra povede severní část Silničního okruhu kolem Prahy, tím méně bude pro dopravu v Praze využívána. Jednoduše řečeno, pojedě-li někdo z Ruzyně do Vysočan nebo z Počernic do Suchdola, rozhodně nezvolí nejméně o 10 km delší trasu kolem Libčic n. Vltavou, ale pojedě do centra přes Městský okruh. Naopak v případě jižní varianty Silničního okruhu kolem Prahy bude výhodnější využít tuto trasu a vyhnout se riziku ucpaného centra.“*

3) *Z těchto faktů vyplývá, že na rozdíl od jižní varianty bude v případě severních variant vznikat mnohem větší tlak na dopravu uvnitř Prahy, zatímco kapacitní Silniční okruh kolem Prahy bude využíván podstatně méně.“*

4) *Protože ale vnitroměstské komunikace včetně Městského okruhu nebudou na takový dopravní tlak dimenzované, budou na nich pravidelně vznikat kongesce.*

5) *Při kongescích mnohokrát stoupá množství emisí znečišťujících látek produkované motory automobilů, jednak v důsledku neustálé akcelerace a brždění, jednak v důsledku emisí při stání v kolonách.*

6) *Z tohoto důvodu bude množství emisí vyprodukované dopravou uvnitř Prahy podstatně vyšší, než by odpovídalo prostému rozdílu intenzit dopravy ve variantách J a S.“*

Z hlediska rozsahu zpracování je tato studie stěžejním, vyčerpávajícím a objektivně zpracovaným materiálem hodnotícím obě principiální varianty. Lze tedy považovat její závěry i nadále za aktuální a relevantní i jako významný podklad pro zpracování ÚPD (včetně 2. aktualizace ZÚR SK) a potvrzení správnosti předešlého výběru variant.

Strategický význam Silničního okruhu kolem Prahy potvrdila vláda ČR, která svým usnesením ze dne 19. 9. 2007 uložila ministrům dopravy a životního prostředí ustanovit skupinu odborníků, která vyhodnotí variantní řešení výstavby silničního okruhu kolem Prahy. Skupina byla ustanovena v dubnu 2008 ve složení pěti zástupců jmenovaných Ministerstvem dopravy a pěti zástupců jmenovaných Ministerstvem životního prostředí.

Tato skupina odborníků dospěla na svém zasedání dne 2. 9. 2008 mimo jiné k následujícímu: „*Na základě rozsáhlé rozpravy, prostudovaných zpracovaných hodnotících studií a vlastních poznatků a kritérií přijala skupina odborníků následující stanovisko: Doporučuje k realizaci variantu silničního okruhu kolem Prahy v trase jižního vedení (označení „J“). Členové skupiny, kteří se neztotožnili se společným stanoviskem (v počtu 2), zpracují své vlastní vyjádření, které bude přílohou tohoto záznamu.*“

Ze záznamu zasedání skupiny je tedy patrné, že šlo o většinový názor této mezirezortní skupiny odborníků, která potvrdila výsledky porovnávání variant řešení a aktuálnost sledované varianty severozápadního segmentu okruhu v trase dle tehdy platného ÚP hl. m. Prahy a ÚP VÚC Pražského regionu – tedy v trase J.

2.3 ZDŮVODNĚNÍ VPS ZAŘAZENÝCH DO 2. AKTUALIZACE ZÚR SK

2. aktualizace ZÚR SK navrhuje následující veřejně prospěšné stavby:

- VPS D001 – Silniční okruh kolem Prahy (dále též SOKP) úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK)
- VPS D011 Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Březiněves – D10 (+1x MÚK)
- VPS D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka
- VPS D204 – železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (úsek Praha – Strančice)
- VPS D300 – plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha), dále jen letiště Praha/Ruzyně

K jednotlivým záměrům uvádíme dále podrobné zdůvodnění, včetně vyhodnocení územních plánů ve vztahu k uvedeným záměrům.

2.3.1 Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) – VPS D001: úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK) a VPS D011: úsek Březiněves – D10 (+1x MÚK)

Současný stav uspořádání silniční sítě v Metropolitní rozvojové oblasti Praha

Koncepce silniční dopravy v Metropolitní rozvojové oblasti Praha je dlouhodobě založena jako radiálně okružní.

Uspořádání silniční sítě v území vychází z potřeby vazeb. Výrazně dominují vazby radiální, a to zejména vazby regionální (příměstské území vůči Praze, resp. k aktivitám na obvodě hlavního města).

Radiály

Zatížení hlavních radiál (údaje ŘSD z roku 2010 - voz/24hod.):

Radiály	Na hranicích kraje	Na vstupu do Prahy
D1	34 000	69 000
D4	11 000	30 000
D5	30 000	50 000
D6	8 000	21 000
D7	12 000	34 000
D8	26 000	38 000
D10	18 500	37 000
D11	22 000	41 000

Dopravní zatížení na vnějších vstupech představuje zatížení především mezinárodním tranzitem a meziregionálním tranzitem. Významná část meziregionálního tranzitu (přes území Středočeského kraje) má zdroje a cíle na území Prahy. Na vstupech do Prahy zatížení roste především o cílovou dopravu do hlavního města z území celého Středočeského kraje a o pohyby v rámci kraje. Pro jejich rozvedení je nezbytná funkce SOKP.

Okruhy

Z celorepublikového i z regionálního hlediska je nejvýznamnější **SOKP**. Má charakter specifické dálnice (D0). Umožňuje souvislé vedení mezinárodních tahů. Z nich je v současné době souvislá pouze trasa E50 využívající dálnic D5 a D1. Na současně realizované úseky SOKP jsou napojeny i další mezinárodní tahy a to E65 v trase D10, E67 v trase D11 a E48 v trase D6. Jejich vzájemné propojení po SOKP je však zatím možné jen mezi E48 (D6) a E50 (D5, D1) a mezi E65 (D10) a E67 (D11), což jsou propojení s minimálním významem (kromě propojení D6 a D1). Nejvýznamnější propojení mezi D11 a D5, D8 a D1, D10 a D1, D10 a D5 jsou však zatím vedena přes území hlavního města prostřednictvím jihovýchodní části městského okruhu a navazující Štěrboholské spojky.

Dopravní zatížení úseků SOKP (dle údajů TSK z roku 2014):

Evropská – D6	62 133
D6 – D5	65 733
D5 – Chrášťany	74 100
Chrášťany – Ořech	78 700

Ořech – Barrandovská	79 300
D5 – Ořech	63 182
Evropská – letiště Praha/Ruzyně	72 300
I/12 – D11	75 588
D11 – D10	52 100

Na území Středočeského kraje, zejména v severní části příměstského území, je dlouhodobě sledován tzv. **aglomerační okruh** (AO).

V důsledku transformace ekonomické základny jsou vazby mezi městy v území severně Prahy velmi slabé. Nabídka pracovních příležitostí je nízká. Zcela převažuje dojíždka do Prahy. Úseky AO slouží především k radiálním vazbám, jako přivaděče od měst/obcí ležících mimo radiální trasy (D, R, I. tř.) k těmto komunikacím.

Jen několik úseků je vedeno v cílové trase dle koncepce ZÚR SK.

Nejvíce zatížené úseky AO (dle údajů ŘSD v r. 2010 mimo měst) (voz./24 hod.)

Říčany – D1	16 447
Kladno – D7	10 465
Kladno – D6	8 044
Jesenice – D1	6 727
Kralupy n. Vlt. – D8	6 491
Kostelec n. L. – Brandýs n. L.	6 344
Unhošť – D6	5 723
Jirny (D11) – Zápy (D10)	5 003

Na ostatních úsecích bylo zatížení menší než 5 000 voz./24 hod., převážně je to způsobeno nevyhovujícími parametry současné trasy aglomeračního okruhu.

Vzhledem k tomu, že žádný z uvedených „okruhů“ není dokončen, je podstatná část i tranzitních vazeb (s cíli mimo Prahu) vedena přes území hl. m. Prahy.

Rovněž městský okruh (MO) zatím není dokončen, i když jeho významná část (tunelový komplex Blanka a navazující stavby) byla uvedena do provozu v r. 2015. Z toho vyplývá značné zatížení úseků MO (Jižní spojka). Chybějící úsek SOKP mezi I/12 a D1 způsobuje výrazné zatížení Jižní spojky v úseku od Průmyslové po Spořilovskou, kde hodnoty dosahují od 91,5 tis. po 121 tis. voz./24 hod. (dle údajů TSK 2014). Další nejvíce zatížené úseky jsou od Spořilovské až po Barrandovský most, kde se hodnoty pohybují 98,5 – 138,5 tis. voz./24 hod. Západní část MO zahrnující tunely Strahov a Mrázovka a úsek po Barrandovský most vykazuje zatížení od 40 po 77 tis. voz./24 hod. Ve východní části Prahy je významnou trasou tzv. Průmyslový polookruh (Kbelská, Průmyslová) se zatížením kolem 50 tis. voz./24 hod., umožňuje propojení od D8 na Jižní spojku.

Odůvodnění navrhovaného řešení SOKP

V silniční dopravě se deficity týkají zejména SOKP, kde je v provozu jen západní a jižní část (mezi D7 a D1) a malá východní část, propojující radiální silnice D10, D11 a I/12. Přitom SOKP je hlavní součástí celkové koncepce silniční sítě v Metropolitní rozvojové oblasti Praha.

Kritická je zejména situace v severozápadním segmentu, kde mezi D7 a D8 neexistuje propojení (tato část okruhu je téměř v celém rozsahu na území hl. m. Prahy) a dále

v jihovýchodním segmentu mezi D1 a východní již realizovanou částí SOKP (úsek mezi radiálními trasami D10, D11 a I/12), kde jsou tranzitní vazby (včetně mezinárodních tahů E55, E65 a E67) vedeny přes území hlavního města a jsou realizovány prostřednictvím jihovýchodní části městského okruhu a navazující Štěrboholské spojky.

Propojení mezi D8 a D10 je zatím možné kapacitní trasou, využívající stávající ulici Kbelskou (koridor mezi Letňany a Prosekem) a dokončenou Vysočanskou radiálou (propojení Kbelská – D10). Tím však v prostoru mezi Letňany a Prosekem dochází k nežádoucí kumulaci jak tranzitní tak i vnitroměstské dopravy. Dále je i neúměrně zatěžována Průmyslová ulice pro propojení na Jižní spojku. Důvodem je neexistence jihovýchodního sektoru SOKP.

Tzv. základní („jižní“) trasa SOKP navrhovaná v 2. aktualizaci ZÚR SK

Charakteristika a odůvodnění základní trasy:

- Trasa přechází Vltavu v prostoru městské části Praha – Suchdol.
- SOKP umožňuje propojení radiální silniční sítě a tedy převedení tranzitní dopravy. Relativně vysoká četnost MÚK a jejich dostupnost na okruhu povede k omezení tranzitních vazeb přes vnitřní území.
- Nadregionální tranzit (a to i v nákladní dopravě) je poměrně nízký. Naprostou většinu vazeb generuje Praha a její příměstské území vytvářející jádro Metropolitní rozvojové oblasti. Toto území vyvolává nároky na dopravu jak svým mimořádným populačním potenciálem, tak zejména vysokou ekonomickou výkonností (a s tím související spotřebou i rozsáhlou výstavbou bytů, obslužných i dalších komerčních zařízení) i vysokou atraktivitou promítající se do rozvinutého cestovního ruchu. Území hl. m. Prahy má uvnitř SOKP velký rozsah transformačních ploch (např. v oblasti Vysočan). Jejich žádoucí využití se promítne i do indukce dopravních vazeb na SOKP.
- Umožňuje rozváděcí funkci k cílům uvnitř okruhu, které jsou vysoce převažujícím zdrojem indukce dopravy, ale má rozváděcí funkci i ke zdrojům dopravy vně okruhu.
- Výrazně přispívá k propojení severních částí hlavního města, a tím umožňuje udržet zatížení městského okruhu (MO), který prochází tunelovým systémem Blanka po obvodě Pražské památkové rezervace, na přijatelné úrovni.
- Menší část aktivit je vně okruhu, avšak v jeho dobré dostupnosti většinou stávajícími radiálami. Jsou to zejména areály při některých radiálách (D). Jejich poloha vně okruhu umožňuje dobrou dostupnost k cílům (kde je realizována spotřeba uvnitř tohoto území).
- Uvnitř okruhu a současně v jeho dobré dostupnosti jsou významné komerční zóny (například Letňany), které indukují mimořádně velké objemy přepravních vazeb, tj. zásobování „z venku“ a návštěvnost z větší části z kompaktního území Prahy, kde je podstatná část obyvatel metropolitního regionu.
- Vede téměř v celém rozsahu na území hlavního města, avšak mimo území kompaktního města. Ve dvou úsecích z tohoto území vybočuje, je však v souladu s územními plány sousedních obcí ve Středočeském kraji.
- Trasa v základní variantě svým urbanistickým a technickým řešením umožňuje ve vysoké míře předcházení možným nepříznivým důsledkům na okolí. V prostoru Suchdola bude téměř v celém rozsahu vedena v tunelech, takže její bariérový účinek (prostupnost území) bude eliminován. Minimalizovány budou též dopady exhalací.
- S touto trasou se počítá pro vedení okruhu již více než 50 let, neznamená tedy pro vlastníky pozemků a nemovitostí žádnou novou skutečnost ve vztahu ke znehodnocení pozemků či ovlivnění kvality obytného prostředí.
- V této poloze je koridor SOKP vymezen v ZÚR Hl. města Prahy a v dosud platném územním plánu Hl. města Prahy.

Dříve posuzované varianty SOKP v severozápadním segmentu

SOKP byl v severozápadním segmentu v rámci ÚP VÚC Pražského regionu ověřován ve dvou variantách. Kromě varianty základní (jižní) také varianta severní.

Tzv. **severní varianta** (iniciovaná MČ Praha Suchdol a Dolní Chabry) je celá vedena po území Středočeského kraje. Přechází Vltavu severně od města Roztoky u Prahy. Využívá v západní části úsek tzv. „aglomeračního“ okruhu navrženého v ZÚR SK 2011.

Žádná z dotčených obcí s tímto koridorem nepočítá a nesouhlasí, a tudíž je v zásadním rozporu s jejich územními plány i již realizovaným rozvojem převážně obytné funkce. Severní koridor by znamenal nový zásadní zásah do současné stability území znehodnocením jeho přírodního i obytného prostředí. Kvalita tohoto prostředí byla po r. 1990 důvodem pro poměrně velký rozvoj bydlení v tomto území.

Tato varianta by musela být doprovázena dalšími investicemi, tj.:

- mostem Sedlec – Bohnice pro řešení vnitroměstských vazeb Prahy - není v ÚP hl. m. Prahy,
- levobřežním, poměrně dlouhým, přivaděčem vedeným na území Prahy MČ Suchdol a na území Středočeského kraje rozvojovým územím obcí Statenice (Černý Vůl), Únětice a Úholičky. Průchodný koridor pro tento přivaděč není reálné vymezit. V rámci základní (jižní) varianty je přitom levobřežní přivaděč velmi krátký, v prostoru Suchdola je řešen tunelem Rybářka.

Jako méně výhodná, než varianta základní (jižní), byla tato severní varianta vyhodnocena i v rámci „Hodnocení variant Pražského okruhu v úsecích 518 a 519 z hlediska emisí v Praze“; RNDr. Jan Maňák, EKOAIR; 2008 (viz kap.2.2.3 tohoto textu).

Tato varianta v několikrát modifikované podobě Ing. Milanem Strnadem (2011, 2015) je prezentována pod názvem regionální.

Tzv. **aglomerační varianta** SOKP přechází Vltavu jihovýchodně od zastavěného území Kralup nad Vltavou. Představuje nesystémové a nekomplexní řešení zejména z těchto důvodů:

- Tato varianta využívá z velké části tzv. aglomerační okruh, kterému je přisuzována role SOKP. Oddálení SOKP do této polohy by výrazně snížilo jeho využívání, důsledkem by bylo přetěžování městského okruhu (MO) a dalších komunikací v kompaktním území Prahy.
- Aglomerační varianta neřeší radiální vazby od oddáleného SOKP, které by ve většině případů vyvolaly potřebu kapacitní trasy na městský okruh resp. jiné kapacitní komunikace v Praze. Může se jednat o poměrně dlouhé úseky procházející zastavěným územím (např. Suchdol), vyžadující další stavby k propojení na stávající síť.
- Námět znamená též znehodnocení stávající trasy SOKP na východě města, která umožňuje vysočanskou radiálou a trasou Kbelské propojení radiál I/12, D11, D10 a D8.

Z výše uvedených důvodů je koridor SOKP v severozápadním segmentu, který je předmětem 2. aktualizace ZÚR SK, **stabilizován v základní (jižní variantě)**, a to plně

v souladu s dokumentací Aktualizace č. 1 ZÚR Hlavního města Prahy. Předmětem 2. aktualizace ZÚR SK proto nejsou varianty tohoto řešení.

VPS D001 Silniční okruh kolem Prahy úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK) – vztah k ÚP dotčených obcí

Tato veřejně prospěšná stavba se dotýká území dvou obcí Středočeského kraje. Jsou to Horoměřice a Zdiby.

Na území obce **Horoměřice** prochází koridor v šíři cca 350 - 400 m jižně a jihovýchodně od sídla přes zemědělsky využívanou krajinu. Koridor byl ve 2. aktualizaci ZÚR SK zúžen tak, aby nezasahoval do plochy nové obytné zástavby na jihovýchodě sídla, takže nedochází ke střetu koridoru a zastavěného či zastavitelného území. I když byl vyloučen přímý střet nové plochy pro bydlení s koridorem, lze umístění této plochy do blízkosti koridoru pokládat za chybu. Negativní vlivy dopravy bude nutné eliminovat dodatečně technickými opatřeními. Na území obce Horoměřice se nachází zájmové území Ministerstva obrany dle § 175 zákona č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, kde lze vydat územní rozhodnutí a povolit stavbu jen na základě jejich závazného stanoviska, což se uplatní v návazných řízeních pro VPS D001. Navrhovaná MÚK na křížení se stávající silnicí II/240 nevytváří žádné střety. V územním plánu Horoměřic je koridor zakreslen.

Na území obce **Zdiby** prochází koridor po jižním okraji území obce a současně Středočeského kraje zemědělsky obhospodařovanou krajinou. Hranice krajů koridor podélně prochází, takže na území Středočeského kraje má šířku proměnnou do cca 320 m (viz výkres I/2 Plochy a koridory nadmístního významu). Nedochází k žádným střetům koridoru se stávající ani navrženou zástavbou. Také MÚK na křížení se stávající silnicí II/608 nevytváří žádné střety. V územním plánu Zdib je plocha pro Silniční okruh kolem Prahy včetně MÚK a ochranných pásem zakreslena. V územním plánu je v rámci koridoru navrženo lokální biocentrum na zemědělské půdě. Jeho umístění mimo těleso SOKP bude předmětem koordinace navazujících projektových prací.

Z hlediska limitů a hodnot evidovaných ÚAP Středočeského kraje a ORP je zřejmé dotčení půd třídy ochrany 1. Tento zábor je odůvodněný vysokou mírou veřejného zájmu v případě potřeby výstavby Silničního okruhu kolem Prahy.

VPS D011 Silniční okruh kolem Prahy úsek Březiněves – D10 (+1x MÚK) – vztah k ÚP dotčených obcí

Tato veřejně prospěšná stavba se dotýká území pěti obcí Středočeského kraje. Jsou to Veleň, Přezletice, Podolanka, Jenštejn a Radonice.

Koridor prochází po jižním okraji území obce **Veleň** zemědělsky obhospodařovanou krajinou přes hranice Středočeského kraje a hl. m. Prahy. V blízkosti sídla Mirovice byl koridor ve 2. aktualizaci ZÚR SK zúžen, takže nezasahuje stávající zástavbu u ulice Pražská. Dále překračuje Červenomlýnský potok, kde se přibližuje areálu ČOV, která slouží pro území hl. m. Prahy. V nivě potoka je registrovaný významný krajinný prvek Kocanda (č. 416) a vymezené záplavové území Q₁₀₀. Technické řešení stavby může tyto potenciální střety vyřešit. Přechod přes potok se předpokládá mostním objektem. Blízké VKP č. 417 Skalnatá strž Aronka je za hranicí koridoru, který byl v tomto místě zúžen tak, aby se jí nedotýkal.

V územním plánu Veleně je plocha pro SOKP včetně ochranných pásem zakreslena jako územní rezerva.

Koridor prochází územím obce **Přezletice** zemědělsky obhospodařovanou krajinou severně od sídla. V územním plánu je koridor vymezen jako územní rezerva. Koridor ve 2. aktualizaci

ZÚR SK byl zúžen kvůli stávající zástavbě v ulici Jilmová. Další stávající zástavba (halový objekt v ulici Na Kocandě) a navržená smíšená plocha leží v koridoru vymezeném 2. aktualizací ZÚR SK pro SOKP a řešení dopadu na tyto plochy bude předmětem navazující podrobnější dokumentace.

Na území obce Přezletice navrhuje ZÚR SK 2011 mimoúrovňovou křižovatku na křížení SOKP se silnicí II/244, která je součástí veřejně prospěšné stavby D177 (Veleňská radiála - koridor pro silnici II/244). VPS D177 včetně této mimoúrovňové křižovatky nebyla soudem zrušena, a proto není ani předmětem návrhu 2. aktualizace ZÚR SK. Zůstává však součástí dopravní koncepce ZÚR SK v příměstském prostoru Prahy a je s ní počítáno v dokumentaci VVURÚ.

Územím obce **Podolanka** prochází koridor zemědělsky obhospodařovanou krajinou na jejím jihozápadním okraji. V územním plánu je koridor vymezen včetně zakreslení MÚK na křížení se silnicí II/610. Ve 2. aktualizaci ZÚR SK je koridor zúžen s cílem oddálení od zástavby zejména v prostoru křížení s Pražskou ulicí. Koridor v blízkosti MÚK kříží Vnořský potok. Předpokládá se zde mostní objekt. V místě uvažované MÚK přechází koridor na území hl. m. Prahy, ale záhy se opět vrací na území sousední obce Jenštejn do Středočeského kraje.

Územím obce **Jenštejn** prochází koridor zemědělsky obhospodařovanou krajinou na jejím západním okraji. V územním plánu je koridor vymezen. Koridor ve 2. aktualizaci ZÚR SK byl zúžen na cca 320 m s cílem jeho oddálení od Radonického potoka západně od Jenštejna, který je zelenou osou v krajině. Na hranicích s územím hl. m. Prahy protéká Vnořský potok, na kterém je vymezen regionální biokoridor RK 1151. Předpokládá se zde mostní objekt. V tomto prostoru se nachází také ČOV, ta je však již na území hl. m. Prahy.

Územím obce **Radonice** prochází koridor zemědělsky obhospodařovanou krajinou na jejím severozápadním okraji. V územním plánu je koridor vymezen jako územní rezerva o šířce cca 100 m. Obec zpracovala zadání změny územního plánu č. 4, které navrhovalo zrušení územní rezervy pro SOKP. Koridor byl ve 2. aktualizaci ZÚR SK vymezen v šíři 400 m.

Z hlediska limitů a hodnot evidovaných v ÚAP Středočeského kraje a ORP je zřejmé u koridoru D011 dotčení půd třídy ochrany 1 a 2. Tento zábor je odůvodněný vysokou mírou veřejného zájmu v případě výstavby Silničního okruhu kolem Prahy. Dalším dotčeným limitem jsou území s archeologickými nálezy. Na území s archeologickými nálezy (ÚAN) je povinností umožnit při stavební činnosti (již ve fázi přípravy stavby) záchranný archeologický průzkum, který vyplývá z §22 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Z výše uvedeného vyplývá, že při uplatnění citovaných ustanovení zákona o státní památkové péči nemůže v důsledku umístění (jakékoliv) stavby ve vymezeném koridoru nebo ploše dojít k významně negativnímu ovlivnění území s archeologickými nálezy neboť ochrana archeologického dědictví je zajištěna pro všechny kategorie ÚAN, uvedené v § 22 citovaného zákona v rámci povolovacích procesů staveb i bez uplatnění ÚPD.

2. aktualizace ZÚR SK reaguje na výše uvedená zjištění (pokud nejsou pod mírou podrobnosti dokumentace ZÚR) návrhem opatření, která se uplatní jako požadavky na využití koridorů a úkoly pro územní plánování. Opatření jsou promítnuta do článku 120 d, e - specifická opatření ke koridorům pro stavby D001, D011 a do článku 191 b, c – obecná opatření stanovená pro plochy a koridory navržené touto aktualizací.

2.3.2 VPS D054: propojení Vestec: II/603 – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka

Navrhovaná Vestecká spojka umožňuje propojení mezi dnešní silnicí II/603 a dálnicí D1. V místě jejího připojení na silnici II/603 je dnes zaústěn přivaděč od SOKP. Dopravní zatížení v radiálním směru ulice Vídeňské je však velké a dle výsledků celostátního sčítání z roku 2010 přesahuje hodnoty 15 000 vozidel za průměrný den roku. To značně převyšuje

její kapacitní možnosti. Vzhledem k tomu, že ulici Vídeňskou nelze vzhledem ke stávající zástavbě přestavět do odpovídajících parametrů, je nezbytné maximálně odlehčit tomuto radiálnímu směru a převést část intenzit prostřednictvím Vestecké spojky do jiného kapacitního radiálního tahu, a to na dálnici D1. Význam Vestecké spojky spočívá především v tom, že umožňuje vyšší využívání SOKP pro vnitroměstské vazby a dále umožňuje rozvedení cílové regionální dopravy z příměstského prostoru jižně od Prahy a od budoucí dálnice D3, a to především z území přímo navazujících na novou trasu dálnice D3 jižně od Prahy. Vedení cílové dopravy z prostoru Benešova směřující do východní části Prahy zůstane převážně v současném koridoru silnice I/3 a D1.

Vedení tranzitní dopravy se Vestecké spojky nedotýká. Vestecká spojka by po dokončení SOKP neměla přenášet nadregionální dopravu včetně těžké nákladní dopravy. Těžká nákladní doprava je v koncepci vedena po SOKP. Zcela převažuje doprava osobní (hromadná i individuální), která má radiální charakter – dojíždka z příměstského území za zaměstnáním a dalšími aktivitami v Praze.

Výběr variant byl ukončen při zpracování ÚP VÚC Pražského regionu (2006). Vestecká spojka je součástí ÚP příslušných obcí (již od poloviny 90. let). ÚP počítají dlouhodobě s tímto záměrem a nové obytné soubory do blízkosti této komunikace by neměly navrhovat.

Vzhledem k obavě z nadměrného zatížení Vestecké spojky, pokud nebude realizován úsek SOKP – stavba 511 (Běchovice – dálnice D1), je realizace tohoto úseku SOKP před stavbou Vestecké spojky podmínkou stanovenou ve 2. aktualizaci ZÚR SK.

Tato veřejně prospěšná stavba se dotýká tří obcí, a to obcí Vestec, Jesenice a Průhonice. V podkladech ÚAP nejsou sledovány významné limity v uvažované trase.

Na území obce **Vestec** prochází trasa zemědělsky obhospodařovanou krajinou za hranicí hl. m. Prahy severovýchodně od sídla. V územním plánu Vestce je trasa Vestecké spojky navržena a zakreslena včetně ochranného pásma s napojením do kruhové křižovatky na Vídeňské (dnes II/603). V územním plánu není navrženo zastavění ve vazbě na uvažovanou silnici, trasa není v konfliktu se stávající ani navrženou zástavbou. Pro minimalizaci případného negativního vlivu na obytnou zástavbu navazující jižně na Hrnčíře jsou ve 2. aktualizaci ZÚR SK stanoveny požadavky na využití koridoru pro Vesteckou spojku.

Zelenou osou území, kterou navržená Vestecká spojka protíná, je Olšanský potok s retenční nádrží. Ve 2. aktualizaci ZÚR SK bylo provedeno zúžení koridoru oproti původním ZÚR SK na křížení s touto vodotečí na 80 m. Retenční nádrž koridor tanguje. V návazné dokumentaci je třeba řešit křížení silnice s vodotečí a nádrží s ohledem na její význam v krajině.

Na území města **Jesenice** prochází trasa zemědělsky obhospodařovanou krajinou za hranicí hl. m. Prahy (Hrnčíře) v blízkosti místní části Drazdy. V územním plánu Jesenice je trasa Vestecké spojky navržena a zakreslena včetně ochranného pásma. V územním plánu není navrženo zastavění ve vazbě na uvažovanou silnici, trasa není v konfliktu se stávající ani navrženou zástavbou. Je obklopena navrženými plochami ochranné zeleně. Na křížení s ulicí K Šeberovu je v ÚP navržena křižovatka.

V ZÚR SK jsou pro minimalizaci případného negativního vlivu na obytnou zástavbu navazující jižně na Hrnčíře (v lokalitě Drazdy) na obytnou zástavbu v lokalitě Rozkoš stanoveny požadavky na využití koridoru pro Vesteckou spojku.

Vestecká spojka po průchodu územím obce Jesenice přechází na území hl. m. Prahy, aby se po cca 500 m vrátila opět na území Středočeského kraje a pokračovala na severozápadním okraji území obce **Průhonice**. V současné době je toto území zemědělsky obhospodařovanou krajinou. V územním plánu Průhonic je zakreslen koridor pro Vesteckou spojku cca v šíři ochranného pásma. Vzhledem k tomu, že v územním plánu jsou navrženy rozsáhlé plochy pro výstavbu jihovýchodně od Vestecké spojky, je v ÚP navržena také křižovatka pro napojení těchto ploch. Ve 2. aktualizaci ZÚR SK byl koridor zúžen v souladu

s upřesněním provedeným v ÚP kvůli uvedeným rozvojovým plochám (zúžení až na cca 100m). Dále jsou pro minimalizaci případného negativního vlivu na obytnou zástavbu v lokalitě Rozkoš stanoveny požadavky na využití koridoru pro Vesteckou spojkou.

Napojení na dálnici D1, respektive na Chodovskou radiálu, bude realizováno v navržené MÚK Exit 4 na území hl. m. Prahy. ZÚR hl. m. Prahy navrhuje koridor pro Vesteckou spojkou na území městské části Praha – Šeberov. Součástí tohoto koridoru je i MÚK Exit 4. Z důvodů metodických není tato MÚK v grafické části ZÚR hl. m. Prahy samostatně vymezena, ale je součástí koridoru pro Vesteckou spojkou.

2.3.3 VPS D204: železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (úsek Praha – Strančice)

Trať č. 221 a č. 220 Praha – Benešov – České Budějovice – Horní Dvořiště (IV. tranzitní železniční koridor – dále jen „TŽK“) - je součástí spojení Balt - Jadran. Koridor je součástí sítě TEN -T s cílem jeho zásadní přestavby. Přestavba IV. TŽK Praha - Horní Dvořiště v zásadním řešení představuje zdvoukolejnění, úplnou elektrifikaci trati a zajištění podmínek pro výrazné zvýšení traťové rychlosti. Na stávajícím dvojkolejním elektrifikovaném úseku tratě Praha - Čerčany - Benešov proběhla optimalizace ve stávajícím koridoru, která umožní zvýšení rychlosti na 90 – 110 km/hod., což je dlouhodobě nevyhovující. Z tohoto důvodu - pro možnost zkapacitnění IV. tranzitního koridoru - navrhly ZÚR SK (2011) přeložení tratě pro rychlost 200 – 250 km/hod. do nového koridoru (konvenční železniční tratě) v úseku Praha – Strančice – Benešov – Bystřice u Benešova.

Navazující úsek stávající elektrifikované jednokolejné trati v úseku Bystřice u Benešova - Votice - jižní hranice kraje je navržen k zásadní modernizaci s dílčími přeložkami pro rychlost 160 km/hod, které jsou v úseku Benešov – Votice již ve fázi realizace.

V úseku Praha - Strančice je přeložení trati vyvoláno i tím, že v příměstském území je pro zlepšení hromadné dopravy limitem vedení dálkové a regionální dopravy v jednom koridoru. ZÚR SK proto sledují realizaci výstupního úseku v nové trase, a tím uvolnění stávající trati pro intervalovou a taktovou regionální dopravu.

V rámci zpracování ZÚR SK (2011) bylo provedeno vyhodnocení dvou variant této trasy: „západní“ a „východní“. Při hodnocení SEA nebylo možné určit variantu šetrnější z hlediska vlivů na životní prostředí. Identifikované rozdíly byly označeny za minimální. S přihlédnutím k výsledkům VVURÚ, které doporučilo variantu „západní“, byla vybrána tato varianta. Více se vyhýbá sídlům a má lepší předpoklady pro technicky poněkud méně náročné řešení trasy než trasa východní. Je také výhodnější z hlediska širších vazeb trati a napojení Benešova.

2. aktualizace ZÚR SK vkládá do území zrušený úsek tratě č. 221 Praha – Strančice (rozsudek KS 50 A 16 2013 – 97 a rozsudek NSS 8Aos 5/2013 – 87), která je v ZÚR SK (2011) vedena v západní variantě. Z výše uvedených důvodů je 2. aktualizace ZÚR SK invariantní.

Tato veřejně prospěšná stavba (D204, úsek Praha – Strančice) se přímo dotýká dvou obcí, a to obce Říčany a Strančice.

V průběhu projednávání bylo Ministerstvem dopravy poskytnuto upřesnění vedení tratě, což umožnilo zúžení koridoru a minimalizaci vlivů na zastavěné území.

Celý úsek je dlouhý cca 6 280 m. Na území obce **Říčany** se jedná o tunelový úsek dlouhý cca 3 090 m. Na území obce **Strančice** je délka tratě cca 3190 m. Severní část přes k. ú. Otice a část k.ú. Svojšovice je nadzemní v délce cca 1 440 m a jižní část tohoto úseku přes část k.ú. Svojšovice a k.ú. Všechromy je tunelová v délce 1 750.

Koridor je vymezen v šířce 200 m a v místě, kde se nadzemní trať přibližuje zástavbě Svojšovic, byl ještě dále zúžen na 150 m. Nová trať se nepřibližuje Svojšovicím blíže než stávající železniční trať.

Další minimalizace vlivu na stávající zástavbu i přírodní prvky bude předmětem navazujících projektových prací.

Území obce Světlava zůstává mimo navržený koridor tratě.

2.3.4 VPS D300: plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně

Mezinárodní letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) je určeno pro pravidelnou i nepravidelnou přepravu cestujících a nákladů. Je to největší mezinárodní letiště na území ČR, na kterém se realizuje více než 90% letecké dopravy v České republice. Pro uspokojení rostoucí poptávky se letiště bez dalšího růstu a rozšíření kapacit neobejde.

Na letišti jsou zabezpečovány i státně důležité lety, lety všeobecného letectví a lety vrtulníků Ministerstva vnitra. Letiště je vybaveno veškerým potřebným zázemím.

V letecké dopravě dlouhodobě dochází ke koncentraci výkonů na velké terminály, nabízející vysokou četnost spojů do velkého počtu destinací. Letiště Praha/ Ruzyně (zatím max. 12,5 mil. cestujících v r. 2008, v roce 2014 přes 11 mil. cestujících) již dnes patří k významným středoevropským terminálům. Řádově se odlišuje od letišť v Brně či Ostravě, které v evropském kontextu jsou letišti regionálními (300 až 500 tis. cestujících za rok).

Ve středočeském prostoru se uvažuje o změně využívání letiště Vodochody (neveřejné tovární letiště). Poměrně blízko Prahy je civilní provoz na letišti v Pardubicích (zatím výkon pod 100 tis. cest./rok).

Česká republika se v EU zavázala k rozvoji letecké dopravy. V současnosti je letiště Praha/Ruzyně jediným českým letištem, které je, díky svému významu, schopno tento závazek splnit.

Letiště Praha/Ruzyně sleduje přestavbu dráhového systému. Nově by měla být vybudována paralelní RWY 06R/24L. Tato stavba částečně ve své západní části zasahuje do území Středočeského kraje.

Přínosem navrhovaného řešení bude zejména:

- zvýšení kapacity dráhového systému, a to zejména v oblasti počtu pohybů (letiště Praha/Ruzyně vykazuje vzhledem k tomu, že jsou na něj jako na jediný významný terminál v ČR soustředěny též charterové a nízkonákladové lety realizované různými typy letadel, vysoký počet pohybů),
- výrazné zvýšení bezpečnosti při možnosti nezávislého využívání paralelních drah,
- snížení počtu obyvatel zatížených hlukem významným omezením využívání RWY 12/30; provoz na této dráze zatěžuje hlukem hustě obydlené území na jihozápadním obvodu hl. m. Prahy; počet obyvatel, který bude nově zasažen hlukem v koridoru nové RWY 06R/24L, je výrazně nižší než počet obyvatel ve stávajícím koridoru RWY 12/30,
- realizace paralelní dráhy umožní optimalizaci příletových a odletových postupů, znamenající možnost celkového snížení hlukové zátěže širšího okolí letiště Praha/Ruzyně.

Plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně je tvořena ve 2. aktualizaci ZÚR SK dvěma částmi. Zasahuje na území města **Hostivice** a obce **Dobrovíz**, dotýká se hranice obce Jeneč. Územní plány reagují na záměr rozvoje letiště. Zastavěné a zastavitelné plochy v těchto územních plánech s plochou pro rozvoj letiště Praha/Ruzyně nekolidují.

Západní část plochy by měla umožnit výstavbu nové paralelní dráhy RWY 06R/24L, severozápadní část plochy je určena pro rozšíření plochy letiště v prostoru u prahu THR 06

prodloužením stávající hlavní dráhy RWY 06/24 o 285 m na celkovou délku 4 000 m. V následujícím textu je podrobné zdůvodnění obou záměrů.

Z hlediska vztahu k územně plánovací dokumentaci obcí, které mohou být dotčeny vlivem letiště Praha/Ruzyně, včetně jeho rozvoje, je ve 2. aktualizaci ZÚR SK navržen významný úkol pro územní plánování, který je obsahem článku (133) a stanovuje v souladu s PÚR ČR řešit odpovídajícím způsobem územní rozvoj dotčených obcí.

Pro účely této územně plánovací dokumentace se za dotčené obce pokládají obce ve Středočeském kraji, na jejichž území zasahuje významně ochranné hlukové pásmo letiště Praha/Ruzyně, nebo navrhovaná limitní izofona letiště Praha/Ruzyně. Na území těchto obcí (které leží v ochranném hlukovém pásmu, nebo části jejich území leží za hranicí limitní izofony) se vyskytuje zastavěné území nebo zastavitelné plochy, nebo zde lze předpokládat v budoucnosti záměry chráněné zástavby ve smyslu hygienických předpisů směřující do těchto hlukem potenciálně zasažených území. Jsou to ve Středočeském kraji obce Dobrovíz, Horoměřice, Hostivice, Hostouň, Jeneč, Kněževes, Pavlov, Tuchoměřice a Unhošť. Všechny tyto obce jsou dotčeny hlukovým ochranným pásmem již v současnosti před realizací záměru rozvoje letiště Praha/Ruzyně.

Okrajově jsou dotčeny hlukovým ochranným pásmem, respektive navrhovanou limitní izofonou obce Bělky, Červený Újezd, Roztoky, Statenice, Středokluky, Svárov, Únětice. Pojem okrajově znamená, že v částech obcí, které leží v ochranném hlukovém pásmu, nebo části jejich území leží za hranicí limitní izofony, se nepředpokládá umístování chráněných staveb ve smyslu hygienických předpisů, neboť se jedná o území zalesněné, nebo o části krajiny v okrajových partiích území obcí bez vazby na dopravní infrastrukturu. Také v územních plánech těchto obcí nejsou žádné záměry chráněné zástavby ve smyslu hygienických předpisů. Mezi těmito okrajově zasaženými obcemi jsou dvě obce, které v ochranném hlukovém pásmu letiště Praha/Ruzyně v současné době neleží. Jedná se o Roztoky a Svárov.

Poznámka: Limitní izofona slouží jako podklad pro ochranné hlukové pásmo, jehož hranice teprve bude jednoznačně specifikována. Nepřekročení hygienických limitů hluku z leteckého provozu vně hranice ochranného hlukového pásma je zákonná povinnost provozovatele letiště, kontrolovaná orgány ochrany veřejného zdraví v rámci státního dozoru.

Z hlediska limitů a hodnot evidovaných v ÚAP Středočeského kraje a ORP je zřejmé dotčení půd třídy ochrany 1. Tento zábor je odůvodněný vysokou mírou veřejného zájmu v případě rozvoje letiště Praha/Ruzyně. Plochu z provozně technických a územních důvodů nelze umístit jinde, navíc půdy jsou v širokém okolí letiště (a obecně v severním okolí Prahy) velmi kvalitní.

Plocha pro vybudování paralelní dráhy RWY06R/24L

Jedná se o západní část plochy pro rozvoj letiště Praha/Ruzyně, která zasahuje na území města Hostivice. ÚP Hostivice vymezuje plochu v souladu s 2. aktualizací ZÚR SK.

Předpoklady rozvoje letecké dopravy

Vyhodnocení provozních výsledků ŘLP ČR, s. p. za rok 2014 prokázalo dobrou kondici mezinárodní letecké dopravy, která se projevila dalším zvýšením zájmu leteckých dopravců o využití služeb podniku. Objem letového provozu v českém vzdušném prostoru tak významně překročil dosavadní rekord z roku 2011.

Celkový počet pohybů ve vzdušném prostoru České republiky za rok 2014 činí 725 843, což představuje ve srovnání s rokem 2013 meziroční nárůst o 3,7% (700 260). Předchozí nejsilnější objem letového provozu byl zaznamenán v roce 2011 (714 279 pohybů).

Objem letecké dopravy v České republice bude i v dalších letech růst nadprůměrným tempem. Dočasné výkyvy, způsobené celosvětovou recesí či ekonomickými problémy na

domácí scéně, tomu nemohou zabránit. Ke stejným výsledkům dospěly i mezinárodní instituce, které se zabývají predikcí vývoje letecké dopravy, jako je EUROCONTROL, IATA či ICAO. Rovněž Evropská komise ve svých materiálech předpokládá nadstandardní růst letecké dopravy jak v České republice, tak i v celém regionu střední a východní Evropy.

S ohledem na předpokládaný vývoj nebude letiště Praha/Ruzyně schopno bez paralelní dráhy leteckým dopravcům zajistit odpovídající standard. Již v současnosti je v provozních špičkách kapacita dráhového systému vyčerpána.

Popis dráhového systému

Stávající dráhový systém letiště Praha/Ruzyně je tvořen třemi dráhami. Konfigurace tohoto dráhového systému je výsledkem poměrně dlouhého vývoje. Je možné konstatovat, že tento dráhový systém je v současné době provozován tak, aby byl maximálně ohleduplný z hlediska vlivů na životní prostředí ve vztahu k nejbližšímu okolí.

Hlavní dráhou letiště Praha/Ruzyně je RWY 06/24. Jedná se o původní RWY 07/25 z roku 1963, kterou bylo nutno v roce 1993 vlivem změny magnetické deklinace přeznačit. Její rozměry jsou 45 x 3 715 m. Ve směru 24 je vybavena zařízením ILS (Instrument Landing System) pro přesné přiblížení kategorie IIIB, což v praxi znamená, že pokud je letadlo odpovídajícím způsobem vybaveno a posádka vycvičena, může na RWY 24 přistát nebo z ní vzlétnout při dohlednosti pouhých 50 metrů. Z opačného směru 06 je tato dráha vybavena zařízením ILS pro přesné přiblížení kategorie I, což umožňuje vzlety a přistání až do horizontální dohlednosti 600 m a vertikální dohlednosti 60 m. Tím je zajištěna maximální provozní využitelnost letiště.

Vedlejší dráhou letiště Praha/Ruzyně je potom dráha RWY 12/30 s rozměry 3 250 x 45 m. Tato dráha je v obou směrech vybavena zařízením ILS pro přesné přiblížení kategorie I. Protože RWY 12/30 směřuje na hustě osídlené oblasti hl. m. Prahy, rozhodlo Letiště Praha, a. s., resp. Česká správa letišť, s. p., jakožto tehdejší provozovatel letiště Praha/Ruzyně, v roce 1997 o významném omezení provozního využití vedlejší dráhy pouze na případy, kdy je hlavní dráha RWY 06/24 mimo provoz nebo kdy provozní podmínky neumožňují určit dráhu RWY 06 nebo RWY 24 jako „dráhu v používání“ – nadlimitní boční vítr, snížené brzdné účinky, neprovozuschopnost zařízení ILS apod. Výjimku z tohoto pravidla tvoří odlety vrtulových letadel z RWY 12, které jsou povoleny za předpokladu využití zvláštní odletové tratě, která tato letadla vede mimo hustě osídlené části hl. m. Prahy.

Dráha RWY 04/22 o rozměrech 2 120 x 60 m sloužila od počátku čtyřicátých let až do roku 1958 jako hlavní dráha letiště. Její prodloužená osa ve směru 22 prochází přímo nad městem Hostivíci, kde se okraj obytné zástavby nachází ve vzdálenosti pouhých 650 m od prahu THR 04. Hlukové důvody, spolu s omezenou délkou této dráhy, vedly v roce 1997 k jejímu uzavření pro vzlety a přistání a RWY 04/22 je nadále využívána pouze pro pojíždění a parkování letadel.

Na přelomu 80-tých a 90-tých let minulého století, při přípravách dalšího rozvoje infrastruktury letiště Praha/Ruzyně, byla zvažována i problematika dostatečné kapacity dráhového systému. Studie z roku 1996, zpracovaná společností AGA, jednoznačně prokázala, že varianta prodloužení stávající RWY 04/22, z hlediska dlouhodobého rozvoje letiště Praha/Ruzyně, hlukových dopadů na okolí letiště a provozního využití není variantou optimální a bylo doporučeno nadále připravovat dráhu paralelní RWY 06R/24L (v minulosti též označovanou jako RWY 06/24 BIS) k dráze RWY 06/24. Vedení České správy letišť, s. p. a následně i státní orgány toto doporučení akceptovaly v plném rozsahu a od roku 1996 je dobudování paralelní dráhy věnováno veškeré úsilí.

Paralelní dráha letiště Praha/Ruzyně v územně plánovacích dokumentacích

Paralelní dráha letiště Praha/Ruzyně byla do územně plánovacích dokumentací zapracována již před mnoha lety. Vyskytuje se již ve Směrném územním plánu hl. m. Prahy

z r. 1971 a ve Směrném územním plánu Prahy z r. 1975, který byl schválen v roce 1976. Dále pak byla uvedena i ve Směrném územním plánu Prahy z r. 1985, který byl schválen v roce 1986. Posléze, již v roce 1999, byla začleněna i do současně platného územního plánu Prahy. Lze tedy konstatovat, že záměr na paralelní dráhu existuje v územně plánovacích dokumentacích hl. m. Prahy minimálně 40 let. Také v územních plánech obcí ve Středočeském kraji se s tímto záměrem dlouhodobě počítá

Ve všech výše uvedených dříve platných územně plánovacích dokumentacích bylo uvažováno s délkou 4 000 m. Díky upřesněním, která byla provedena v průběhu přípravy, a také vlivem provozu stále modernějších letadel se podařilo délku dráhy zkrátit na současných 3 550 m.

Boční odstup od dráhy stávající potom doznal několika úprav. Byl stanovován vždy s ohledem na možnost provádění nezávislých letových operací. Původní návrh byl 1 850 m. V průběhu osmdesátých let byla jeho velikost snížena na 1 700 m. Od roku 1996 až do současnosti je boční odstup stanoven na 1 525 m. Tento vývoj je poměrně jednoduše vysvětlitelný, a to postupným snižováním minimálního bočního odstupu v leteckých předpisech, což bylo umožněno hlavně příznivým rozvojem zabezpečovací letecké techniky a také vybavením letadel. V současné době je požadovaný minimální odstup paralelních drah, umožňujících nezávislý provoz, ještě menší než dle původního návrhu. V případě letiště Praha/Ruzyně jej už ale není možné dále snižovat z důvodů kolize se stávajícím zastavovacím prostorem areálu Sever. Snižování bočního odstupu z 1 850 m na 1 525 m a zkrácení požadované délky dráhy z původních 4 000 m na 3 550 m je jedním z hlavních vkladů letiště Praha, a. s. v oblasti snížení nepříznivých vlivů na životní prostředí ve vztahu k okolí letiště.

Plocha pro prodloužení stávající hlavní dráhy RWY 06/24

(vzletové a přiblížovací prostory)

Jedná se o severozápadní část plochy pro rozvoj letiště Praha/Ruzyně, pro rozšíření plochy letiště v prostoru u prahu THR 06 stávající hlavní dráhy RWY 06/24. Toto rozšíření je vyvolané záměrem letiště na prodloužení stávající hlavní dráhy RWY 06/24 o 285m ve směru 24 na požadovanou celkovou délku dráhy 4000m.

Plocha zasahuje na území obcí **Dobrovíz** a města **Hostivice** a dotýká se hranice obce Jeneč. ÚP Hostivice vymezuje plochu v souladu s 2. aktualizací ZÚR SK. ÚP Dobrovíže jej zobrazuje ve schématu a bude třeba v novém územním plánu jej upřesnit v souladu se ZÚR SK. Územní plán Jenče počítá s ochrannými pásmy leteckých staveb letiště Praha/Ruzyně.

Vymezení plochy pro prodloužení této dráhy má následující důvody:

Zajištění území u prahu THR06

Územní požadavky pro dráhový systém je nutné plánovat na mnoho desítek let dopředu. Dlouhodobý pohled je potřebný z toho důvodu, že je nezbytné, aby dotčená území byla územně ochráněna před případnou zástavbou, či jinými aktivitami, které by v budoucnu znemožnily realizaci příslušného záměru. Včasná koordinace zájmů v územně plánovací dokumentaci dotčených obcí přispěje k minimalizaci případných střetů v území.

Safety aspekt

Zřizování nových staveb v blízkosti osy dráhy (RWY) v řádu stovek metrů před RWY nebo za jejím koncem je z pohledu Safety nežádoucí. Účelem zajištění území je tedy nejen vytvářet prostor pro budoucí rozvoj, ale i přispívat k bezpečnosti provozu. V případě mimořádné události, typu vyjetí z RWY anebo předčasné přistání, jakékoliv stavby a překážky významně zhoršují následky a rozsah vzniklých škod.

Rostoucí výkony a nároky letadel

Očekávaný nárůst objemu letecké dopravy ve světě bude naplněn nárůstem počtu letadel v určité kombinaci se zvětšováním sedačkové kapacity letadel. V Evropě bude růst z důvodu vyčerpané kapacity letišť umožněn především zvětšováním kapacity letadel. Bude-li to pro letecké dopravce ekonomicky výhodné, mohou výrobci letadel přijít s dalšími modifikacemi vysokokapacitních typů letadel a s typy zcela novými.

Tyto nové typy letadel mohou mít větší rozpětí i větší délky trupu. Vyšší vzletová hmotnost a nezměněná plocha křidel předznamenávají vyšší nároky na délku RWY.

Letadla budoucnosti

Technika je v letecké dopravě poháněna výhradně uhlovodíkovými palivy. Cenové fluktuace ropy, bytostně ohrožující samotné přežití leteckých společností na trhu spolu s limitovanými zásobami této suroviny, jsou motivem ke zkoumání jiných druhů pohonů, solárních, bateriových, vodíkových, či dokonce jaderné fúze. Budoucnost letadel nelze dnes předpovídat, a tím ani délku RWY, jakou budou tyto stroje případně potřebovat.

Nové postupy

Komplikované budování nových dráhových kapacit v Evropě povede čím dál více k maximální efektivitě využívání existující infrastruktury, a to například provozem dvou letadel na jedné RWY současně. Již dnes je k dispozici postup umožňující provoz dvou letadel současně s rozstupem pouze 2400 m. Délka RWY 4000m může dovolit široké využívání tohoto postupu, a tedy zvýšení kapacity RWY.

Porovnání letiště Praha/Ruzyně se zahraničními letišti

Většina velkých evropských letišť s ročními výkony na úrovni nad 15 mil. cest./rok, většinou však spíše nad 20 mil. cest./rok, disponuje paralelními dráhovými systémy, kde aspoň jedna dráha mívá délku pro vzlet v hodnotě 3 800 – 3 900 m (Schiphol, Heathrow, které ovšem leží na úrovni mořské hladiny) nebo 4 000 m (Berlín 47 m nad mořem) anebo rovněž 4 000 m (Charles d'Gaulle 110 m nad mořem). Letiště Mnichov s dvěma paralelními dráhami o délce 4 000 m se nachází v nadm. výšce cca 445 m, což je srovnatelné s letištem Praha/Ruzyně 376 m n. m. dle AIP ČR. Přitom dráhové systémy zahraničních letišť mají většinou zachované možnosti ještě dalšího prodloužení. Ve srovnání s výše uvedenými stávajícími délkami je zajištění území pro prodloužení RWY 06/24 letiště Praha/Ruzyně oprávněné.

Vývoj klimatického modelu

Vzhledem k vývoji klimatologické situace lze předpokládat, že v průběhu příštích let dojde k určitým změnám klimatu v oblasti střední Evropy. To se s největší pravděpodobností projeví anebo už projevuje vzrůstem, i když zatím velmi mírným, vztažné teploty letiště. To má potom přímý vliv na stanovení délky dráhy. I z toho důvodu je vhodné záměr na prodloužení hlavní dráhy o 285 m zachovat.

Další souvislosti rozvoje letiště Praha/Ruzyně

Paralelní dráha a kolejové propojení

Ve vazbě na záměry rozvoje letiště Praha/Ruzyně je významným problémem nevyhovující spojení Prahy s letištem Praha/Ruzyně ve vazbě na spojení Prahy a Kladna, kde se dlouhodobě odkládá zahájení přestavby významné a nejstarší regionální železniční tratě.

Pro letiště Praha/Ruzyně přicházejí v úvahu 3 druhy kolejového propojení. Prvním z nich je metro, které je nejkapacitnějším prostředkem kolejové dopravy. Je schopné za hodinu v jednom směru v pražských podmínkách přepravit 35 000 (teoreticky 56000) cestujících. Při budoucím maximálním provozu dle dokumentace EIA paralelní dráhy, kdy bude za rok přepraveno 21,2 mil. leteckých cestujících, lze předpokládat, že ve špičkách by bylo metro vytíženo pouze z 10 – 12 %, mimo špičky by potom jeho vytížení od letiště činilo maximálně 3 – 4 %. Ekonomická hlediska tohoto provozu by byla zřejmě problematická.

Druhým možným prostředkem kolejové dopravy na/z letiště je železnice. Toto řešení v případě letiště Praha/Ruzyně v průběhu mnoha let vykrystalizovalo do zcela konkrétní podoby stavby s názvem „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně, I. etapa“. Kapacitně i úrovní pohodlí pro cestující naprosto odpovídá požadavkům letecké dopravy.

ZÚR SK (2011) navrhuje na železniční trati č.120 odbočení k letišti Praha/Ruzyně jako veřejně prospěšnou stavbu D208, a to v návaznosti na veřejně prospěšnou stavbu 209 - modernizaci trati Praha – Kladno (stavby D208 i D209 jsou zakotveny v ZÚR SK a nejsou předmětem této aktualizace).

Třetí možností je potom i tramvajové spojení aspoň některých částí letiště, konkrétně areálu Jih, s městem. Tramvajová doprava by sloužila spíše jako doplňková dopravní obsluha. Hlavní dopravní obsluhu letiště by nadále zajišťovaly autobusy.

2.4 ZDŮVODNĚNÍ FORMULACE VÝROKU

Výroková část byla formulována s ohledem na důsledky rozsudků Krajského soudu v Praze, respektive Nejvyššího správního soudu (viz kapitola „Informace o zrušení jednotlivých veřejně prospěšných staveb, které jsou předmětem 2. aktualizace ZÚR SK“).

Pořizovatel i projektant vycházeli z předpokladu, že všechny části ZÚR SK (2011), a to části textu i grafiky, které se týkaly uvedených soudem zrušených koridorů, jsou zrušené.

Úvodní poznámky:

- 1) *V textu Výroku jsou uvedeny jen názvy kapitol, ve kterých dochází ke změnám.*
- 2) *Jednotlivé body Výroku jsou číslovány 1. až 35.*
- 3) *V následujícím textu Odůvodnění jsou uvedeny články Výroku 2. aktualizace ZÚR SK a jejich odůvodnění. Výjimečně se vkládá článek nový. Články jsou pro lepší porozumění uvedeny obvykle celé s vyznačením měněných částí. Číslování odpovídá jednotlivým bodům Výroku 2. aktualizace ZÚR SK. Články jsou označeny číslem v závorce v souladu s výrokovou částí původních ZÚR SK. Dotčené části textu Výroku jsou graficky zvýrazněny (červeně).*
- 4) *Věcné odůvodnění obsahu článků je obsaženo též v kapitole „Zdůvodnění VPS zařazených do 2. aktualizace ZÚR SK“ v tomto textu.*
- 5) *Během projednávání 2. aktualizace ZÚR SK byl novelou zákona č. 268/2015 Sb., ze dne 15. září 2015 změněn zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Zákon nabyl účinnosti 31.12. 2015. Významnou částí novely jsou změny související s tzv. novým pojetím dálniční sítě. Ruší se pojem „rychlostní silnice“ a dochází k rozřídění dálnic na dálnice I. a II. třídy. V souvislosti s výše uvedeným ve 2. aktualizaci ZÚR Středočeského kraje již neuvádíme termín rychlostní silnice (R7, R10) a v souladu s novelou používáme označení dálnice (D7, D10). Totéž se týká i nového označení R1 jako D0, R4 jako D4 a R6 jako D6. Pokud je však pojem rychlostní silnice obsažen v tomto textu jako citace z jiných neměněných právních předpisů a nebo z článků ZÚR SK, které nejsou předmětem změny, zůstalo označení silnic beze změny.*

SOKP nabývá tedy označení D0. U této komunikace je třeba zdůraznit, že přes toto označení se jedná o velmi specifickou komunikaci, na kterou nelze nahlížet jako na standardní dálnici.

1. bod Výroku se týká článku (05)

Článek (05) je součástí kapitoly 1. Stanovení priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území. V článku (05) je uvedena priorita „Vytvářet podmínky pro umístění a realizaci potřebných staveb a opatření pro zlepšení dopravní dostupnosti a dopravní obslužnosti kraje, zejména zlepšit dopravní vazby.“ Dále jsou v ZÚR SK uvedeny významné stavby pro naplnění této priority. 2. aktualizace ZÚR SK vkládá písmeno a1), které se týká SOKP, segmentů, které jsou předmětem 2. aktualizace ZÚR SK.

Znění článku po aktualizaci:

- (05) Vytvářet podmínky pro umístění a realizaci potřebných staveb a opatření pro zlepšení dopravní dostupnosti a dopravní obslužnosti kraje, zejména zlepšit dopravní vazby:
- a) aglomerační okruh v úseku R7 – Říčany jako silnici vyšší třídy (stavba D057 – součást aglomeračního okruhu zrušena rozhodnutím Krajského soudu v Praze);
 - a1) Silniční okruh kolem Prahy (dále též „SOKP“) v chybějících segmentech sever (D7 – D8 – D10) v úsecích mimo území hl. m. Prahy;**
 - b) dálnice D3 úsek Jesenice – hranice kraje;
 - c) silnice R4 v koridoru Dubenec – Milín – hranice Jihočeského kraje (Strakonice);
 - d) silnice R6 (I/6) v koridoru Nové Strašecí – Řevničov – hranice Karlovarského kraje (K. Vary);
 - e) silnice R7 v koridoru Slaný – hranice Ústeckého kraje (Chomutov) vč. přestavby stávajícího úseku Praha – Slaný;
 - f) silnice I/9 v koridoru Zdiby – Líbeznice – Mělník;
 - g) silnice I/12 v koridoru Praha – Úvaly – Český Brod;
 - h) silnice I/2 v koridoru Hlízov (I/38) – hranice Pardubického kraje (Chvaletice);
 - i) silnice I/38 v koridoru Mladá Boleslav – Nymburk – Kolín – Kutná Hora – Čáslav;
 - j) napojení Kladna na R6 a D5;
 - k) propojení R4 (Dobříš) – D5 (Bavoryně);
 - l) zlepšení parametrů silnice I/16, zejména v úsecích Slaný - Velvary, Mělník – Mladá Boleslav, Mladá Boleslav – Sukorady;
 - m) zlepšení parametrů silnice II/125 v koridoru Kolín – Uhlířské Janovice – Kácov – Vlašim;
 - n) zlepšení parametrů silnice II/272 v koridoru Benátky nad Jizerou – Lysá nad Labem – Český Brod;
 - o) propojení Vlašim (II/125) – Votice (I/3);
 - p) zlepšení parametrů silnice II/112 Benešov – Vlašim – Čechtice – hranice Kraje Vysočina;
 - q) zlepšení spojení nižších center k vyšším a středním centrům a k trasám nadřazené silniční sítě;
 - r) zlepšení železničního spojení v koridorech Praha – Hostivice – Kladno a Praha – Lysá nad Labem – Milovice – Mladá Boleslav.

Zdůvodnění:

SOKP je mimořádně významnou stavbou nejenom pro Hlavní město Prahu a celou republiku, ale i pro Středočeský kraj. Svou polohou umožní zlepšení propojení vnějších částí Prahy, a tím odlehčení centrálního území města i realizaci tangenciálních vazeb území vně okruhu, a to jak rozvojových obcí Středočeského kraje, tak městských částí Prahy (viz též kap. 2.3 Zdůvodnění VPS zařazených do 2. aktualizace ZÚR SK).

2. bod Výroku

Bod byl vypuštěn na základě rozhodnutí Zastupitelstva Středočeského kraje (usnesení č. 022-13/2018/ZK ze dne 26. 4. 2018).

3. bod Výroku se týká článku (116)

Článek (116) je součástí kapitoly 4. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR a vymezení ploch a koridorů krajského významu, 4.1. Plochy a koridory dopravy, 4.1.1. Plochy a koridory dopravy mezinárodního a republikového významu, 4.1.1.1. Silniční doprava.

V rámci 2. aktualizace ZÚR SK se znění článku (116), který se týká zrušených úseků koridoru SOKP rozhodnutím Krajského soudu v Praze, mění, protože část textu článku byla zrušena rozhodnutím Krajského soudu v Praze.

Znění článku po aktualizaci:

(116) ZÚR zpřesňují na území Středočeského kraje koridor republikového významu (vymezený v PÚR ČR) pro umístění stavby Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) v chybějících segmentech sever (D7 - D8 - D10) a jihovýchod (I/12 - D1) v úsecích mimo území hl. m. Prahy jako koridor pro veřejně prospěšné stavby D001, D011 a D003;

Zdůvodnění:

Povinnost zpřesnění koridoru pro SOKP je uvedena v PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1 a vyplývá i ze stavebního zákona. SOKP je hlavní součástí celkové koncepce silniční sítě v Metropolitní rozvojové oblasti Praha. Umožňuje propojení radiálních tras a tedy převedení tranzitní dopravy. Je veden v Praze mimo území kompaktního města, části okruhu zasahují do území Středočeského kraje. Umožňuje rozváděcí funkci k cílům uvnitř okruhu, které jsou vysoce převažujícím zdrojem indukce dopravy. Umožňuje dobrý přístup k terminálům metra - stávající Zličín a Černý Most, budoucí Písnice, resp. Jesenice (viz též kap. 2.3 Zdůvodnění VPS zařazených do 2. aktualizace ZÚR SK).

4. bod Výroku

Bod byl vypuštěn na základě rozhodnutí Zastupitelstva Středočeského kraje (usnesení č. 022-13/2018/ZK ze dne 26. 4. 2018).

5. bod Výroku se týká článku (119)

Článek (119) je součástí kapitoly 4. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů krajského významu, 4.1. Plochy a koridory dopravy, 4.1.1. Plochy a koridory dopravy mezinárodního a republikového významu, 4.1.1.1. Silniční doprava.

Článek (119) se týká územní ochrany koridorů pro dálnice a rychlostní silnice (v souladu s dikcí dnešního zákona též dálnice) a jejich vymezení.

V rámci 2. aktualizace ZÚR SK se znění článku (119) písmeno a) mění. Celé znění písmene a) je navrženo v nové úpravě, i když věcně se písmeno a) týká jen vymezení koridoru SOKP v chybějícím segmentu sever (D7 - D8 - D10) v proměnné šířce. Důvodem pro formální úpravu písmene a) je snaha o zachování přehlednosti textu Výroku po 2. aktualizaci ZÚR SK, která navazuje na přechod 1. aktualizaci ZÚR SK, která se týkala opětovné územně plánovací kodifikace dálnice D3.

Znění článku po aktualizaci:

(119) ZÚR stanovují úkol pro územní plánování zajistit vymezení a územní ochranu koridorů pro dopravní stavby:

- a) pro dálnice a rychlostní silnice (v souladu s dikcí dnešního zákona též dálnice) koridor v šířce 600 m (v případě rekonstrukcí v šířce 300 m), neuvádí-li se u konkrétního koridoru jinak;
 - koridor dálnice D3 se vymezuje v proměnné šířce od 290 m do 690 m;
 - koridor Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) v chybějícím segmentu sever (D7 - D8 - D10) se vymezuje v proměnné šířce od 310 m do 710 m, ve výjimečných případech, prochází-li koridorem hranice kraje, méně;
- b) pro silnice I. třídy koridor v šířce 300 m (v případě rekonstrukcí v šířce 100 m);
- c) koridory pro územní rezervy na vybrané silniční síti nadmístního významu neměnit způsobem, který by znemožnil nebo podstatně snížil budoucí realizaci staveb, tedy zejména zde neumísťovat významné stavby technické infrastruktury a nové rozvojové plochy nadmístního významu;
- d) do blízkosti silničních koridorů je nevhodné umísťovat obytnou zástavbu a zařízení školská, zdravotnická a sociální péče;

- e) koridor pro územní rezervu pro možnou variantu kapacitní silnice I/35 (v PÚR ČR 2008 vymezená jako S5);

Zdůvodnění

Koridor pro doplňované úseky SOKP je ve 2. aktualizaci ZÚR SK vymezen v proměnné šířce, proto byla do písmene a) článku (119) tato skutečnost doplněna. Uvedená minimální a maximální šířka koridoru odpovídá vymezení v grafické části. V rámci koridoru budou realizovány i stavby mimoúrovňových křižovatek a další stavby nezbytné pro výstavbu a provoz SOKP. Koridor pro SOKP je vymezen v průměrné šířce 400 m, což odpovídá i vymezení v ZÚR Hlavního města Prahy. Při upřesňování vymezení koridoru byly vzaty v úvahu podmínky průchodu koridoru daným územím s ohledem na limity, hodnoty území a konfiguraci terénu. V úvahu byly vzaty i záměry rozvoje obcí obsažené v územních plánech. Z těchto důvodů byl koridor v několika případech zúžen pod 400 m. Pokud je koridor ve výjimečných případech širší, souvisí to s potřebou vymezení dostatečného prostoru pro předpokládané související stavby MÚK, odbočení a připojení nebo vyvolané přeložky.

Zohledněny byly i výsledky Vyhodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy ke stavebnímu zákonu a výsledky Hodnocení vlivů koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů zpracované jako část A a B VVURÚ.

Při zpracování územních plánů obcí, kterými koridor prochází, bude koridor upřesněn s ohledem na podrobnost řešení územních plánů a s ohledem na hodnoty území i konfiguraci terénu, to znamená, že může být zúžen (viz též kap. 2.3 Zdůvodnění VPS zařazených do 2. aktualizace ZÚR SK).

6. a 7. bod Výroku se týká článku (120)

Článek (120) je součástí kapitoly 4. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR a vymezení ploch a koridorů krajského významu, 4.1. Plochy a koridory dopravy, 4.1.1. Plochy a koridory dopravy mezinárodního a republikového významu, 4.1.1.1. Silniční doprava.

Článek (120) obsahuje prostorová či projektová specifická opatření navrhovaná ZÚR SK na základě doporučení VVURÚ, část A – SEA, pro koridory dopravy mezinárodního a republikového významu.

V rámci 2. aktualizace ZÚR SK se mění návěť tohoto článku (bod 6. Výroku) a doplňují se nová písmena d), e), f) (bod 7. Výroku).

Znění článku po aktualizaci:

- (120) ZÚR navrhuje na základě doporučení SEA prostorová či projektová specifická opatření, **která se uplatní jako požadavky na využití koridorů a úkoly pro územní plánování**, v případě následujících koridorů:

a) koridor dálnice D3 - pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na životní prostředí uplatňovat v navazujících procesech zpracování ÚPD a při rozhodování v území o konkrétních záměrech dálnice D3 následující opatření:

- při přípravě konkrétních záměrů (dílčích úseků dálnice D3) zajistit odpovídající ochranu veřejného zdraví (hlavně s ohledem na dodržení hlukových limitů a minimalizaci negativních vlivů znečišťujících látek v ovzduší);

- při přípravě konkrétních záměrů (dílčích úseků dálnice D3) zajistit minimalizaci negativních synergických a kumulativních vlivů na veřejné zdraví zahrnutím záměrů křížených komunikací, úseků modernizované železniční trati č. 220 Bystřice u Benešova - hranice kraje v souběhu s dálnicí D3, letiště Točná a letiště Benešov a významných bodových (Teplárna Týnec s.r.o.) a plošných (města Týnec nad Sázavou a Sedlec - Prčice) zdrojů znečišťování ovzduší;
- pro minimalizaci negativních sekundárních vlivů na veřejné zdraví koordinovat přípravu realizace konkrétního záměru D3 (dílčího úseku) s přípravou záměrů (přeložek) na silnicích navazujících na MÚK na D3;
- v případě nárůstu dopravních zátěží v sídlech na příjezdových komunikacích k MÚK na dálnici D3, které způsobí překročení hlukových limitů v chráněných venkovních prostorech a v chráněných venkovních prostorech staveb, zajistit realizaci případných odpovídajících protihlukových opatření;
- při zpřesňování koridoru dálnice D3 v územních plánech respektive při přípravě konkrétních záměrů (dílčích úseků dálnice D3) minimalizovat vliv na kvalitu obytného a rekreačního prostředí zejména v prostoru Jílové u Prahy, Luka pod Medníkem, Hostěradice, Číšťovice a Červený Újezd - Horní Borek;
- při zpřesňování koridoru dálnice D3 v územních plánech respektive při přípravě konkrétních záměrů (dílčích úseků dálnice D3) vyloučit, případně minimalizovat zásah do prvků ÚSES, navrhnout optimální řešení průchodů NRBK a RBK tak, aby byla co možná nejméně ovlivněna funkčnost biokoridoru;
- při zpřesňování koridoru dálnice D3 v územních plánech respektive při přípravě konkrétních záměrů (dílčích úseků dálnice D3) zajistit dostatečnou prostupnost silničního tělesa pro živočichy, zejména v místech křížení s identifikovanými migračními koridory velkých druhů savců; zajistit minimalizaci negativních kumulativních vlivů dálnice D3 s modernizací železniční tratě č. 220 Bystřice u Benešova - hranice kraje na identifikovaný migrační koridor velkých savců u obce Červený Újezd součinností při projektové přípravě obou staveb;
- při přípravě konkrétních záměrů (dílčích úseků dálnice D3) vyřešit střety s ložisky nerostných surovin (ložiska Dolní Jirčany a Hodkovice-Jesenice 2), chráněným ložiskovým územím (CHLÚ Dolní Jirčany) a dobývacím prostorem (DP Dolní Jirčany);
- při přípravě konkrétních záměrů (dílčích úseků dálnice D3) zajistit odvádění srážkových vod z vozovky s ohledem na kapacitu koryt vodních toků;
- při přípravě konkrétních záměrů (dílčích úseků dálnice D3) v ochranných pásmech vodních zdrojů realizovat ochranná opatření k minimalizaci vlivů na režim a jakost vody v dotčených vodních zdrojích;
- při zpřesňování koridoru dálnice D3 v územních plánech respektive při přípravě konkrétních záměrů (dílčích úseků dálnice D3) minimalizovat vlivy na nemovité kulturní památky, respektovat kulturně historické hodnoty řešeného území a předcházet střetům se zájmy státní památkové péče;
- při přípravě konkrétních záměrů dálnice D3 minimalizovat vlivy na krajinný ráz;
- při přípravě konkrétních záměrů (dílčích úseků dálnice D3) zajistit minimalizaci negativních kumulativních vlivů tělesa dálnice D3 a stávajících vedení ZVN 400 kV na krajinný ráz navržením odpovídajícího řešení dálnice D3 v úsecích křížení s vedením ZVN 400 kV, především u obce Krňany na území přírodního parku Střed Čech;
- v průběhu projektové přípravy dálnice D3 zajistit minimalizaci ovlivnění vodních poměrů v EVL Minartice; provedení projektu musí respektovat zachování hydrologických poměrů této lokality;
- přemostění údolí Sázavy řešit tak, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění koryta řeky ani vodního prostředí v řece;
- přístupové cesty a zařízení staveniště neumisťovat ve vzdálenosti menší než 110 m od hranic EVL Minartice.

b) koridor VPS D007 (rychlostní silnice R4) - v rámci projektového záměru a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů:

- na kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby Milína
- na dotčené segmenty ÚSES (RBC Kotalík)
- na migrační prostupnost krajiny

c) koridory VPS D049 a D051 (silnice I/38) - v rámci projektových záměrů a jejich posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na dotčené segmenty nadregionálního, resp. nadregionálního ÚSES.

d) koridor Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP), úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK):

- požadavky na využití koridoru:
 - o minimalizovat vliv na předměty ochrany přírodní památky Housle, zejména v období výstavby,
 - o minimalizovat dopad výstavby na kulturní dědictví a na historickou kulturní krajinu,
- úkoly pro územní plánování:
 - o v úsecích, ve kterých by vlivem umístění pozemní komunikace (s ohledem na § 11 odst. 1, písm. b) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů) došlo v oblasti jejich vlivů na úroveň znečištění k překročení některého z imisních limitů s dobou průměrování 1 kalendářní rok uvedeného v bodech 1 a 3 přílohy č. 1 k uvedenému zákonu, nebo je jeho hodnota v této oblasti již překročena, vytvořit územní podmínky pro realizaci opatření v takovém rozsahu, která zajistí na území obcí Horoměřice a Zdiby, že imisní příspěvky PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂ a B(a)P v okrajové obytné zástavbě nepřesáhnou 1% ročního imisního limitu,
 - o v prostoru jižního okraje přilehlé chráněné zástavby Horoměřic vytvořit územní podmínky pro realizaci protihlukových opatření s rezervou 3 dB,
 - o v ÚP Zdiby upřesnit vymezení koridoru s cílem minimalizace vlivů na lesní remíz jižně od cesty Zdiby – Březiněves, v jihovýchodní části správního území obce,

e) koridor Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP), úsek Březiněves – D10 (+1x MÚK):

- požadavky na využití koridoru:
 - o minimalizovat vliv na odtokové poměry Mratínského potoka při křížení jeho záplavového území,
 - o minimalizovat zásah do lesních porostů podél Mratínského a Vnořského potoka (na území obcí Veleň a Jenštejn),
 - o minimalizovat dopady výstavby na funkčnost biokoridoru RK 1151, zejména s ohledem na zachování propojení se sousedními biokoridory,
 - o minimalizovat dopady výstavby na kulturní dědictví a na historickou kulturní krajinu,
 - o prověřit umístění MUK Podolanka z důvodů omezení negativních vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví,
- úkoly pro územní plánování:
 - o v ÚP obcí Veleň, Přezletice, a Podolanka upřesnit vymezení koridoru s ohledem na minimalizaci zásahu do zastavěného území; v případě ÚP obcí Veleň a Podolanka též koordinovat řešení s ÚP hlavního města Prahy (Miškovice, Vnoř),
 - o v úsecích, ve kterých by vlivem umístění pozemní komunikace (s ohledem na § 11 odst. 1, písm. b) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů) došlo v oblasti jejich vlivů na úroveň znečištění k překročení některého z imisních limitů s dobou průměrování 1 kalendářní rok uvedeného v bodech 1 a 3 přílohy č. 1 k uvedenému zákonu, nebo je jeho hodnota v této oblasti již překročena, vytvořit územní podmínky pro realizaci opatření v takovém rozsahu, která zajistí na území obcí Veleň, Přezletice, Podolanka a Jenštejn, že imisní příspěvky PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂ a B(a)P v okrajové obytné zástavbě nepřesáhnou 1% ročního imisního limitu,

- o na území obcí Veleň, Přezletice, Podolanka, Jenštejn a Radonice vytvořit územní podmínky pro realizaci protihlukových opatření ke splnění platných hygienických limitů u veškeré chráněné zástavby s rezervou 3dB.

Zdůvodnění:

VVURÚ, část A - Vyhodnocení vlivů na životní prostředí podle přílohy stavebního zákona (SEA) navrhlo soubor opatření, která je třeba uplatnit v navazujících procesech zpracování územně plánovací dokumentace obcí nebo v územních řízeních konkrétních záměrů. Zdůvodnění návrhu těchto opatření je v dokumentaci VVURÚ část A - SEA. Cílem opatření je předcházení, snížení nebo kompenzace všech zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na životní prostředí.

Většina navržených opatření je směřována do navazujících procesů zpracování územně plánovací dokumentace nebo do územních řízení konkrétních záměrů SOKP, a to v souladu s § 36 odst. 5 stavebního zákona, v němž se uvádí, že ZÚR jsou závazné pro pořizování a vydávání územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území. V článku (120) jsou stanoveny požadavky, které se vztahují nikoliv pouze k navazujícím územně plánovacím procesům, ale též k územní přípravě konkrétních záměrů (zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí).

K bodu 6. Výroku:

Doplnění návrhů si klade za cíl upřesnit způsob uplatnění opatření navrhovaných ZÚR SK. § 36 stavebního zákona v odst.(1) stanoví základní obsah ZÚR. Je zde mimo jiné uvedeno, že ZÚR: „...vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití...“.

V § 36 odst. 3 stavebního zákona se pak uvádí že: „ZÚR v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje...“.

K bodu 7. Výroku - zdůvodnění formulace čl. (120), písm. d), které se týká Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP), úseku Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK)

Požadavky na využití koridoru:

Přírodní památka (PP) Housle se nachází cca 200 m jižně od vymezeného koridoru, na území hlavního města. PP Housle zahrnuje hluboce zaříznutou erozní rokli (západně od místní části Lysolaje) s výskytem řady chráněných druhů, zejména ptáků a obojživelníků. Z tohoto důvodu je formulovaný požadavek na minimalizaci vlivů orientován zejména na období výstavby, které může být spojeno s rizikem rušení ptáků v hnízdním období, resp. narušením tras migrace obojživelníků.

Podmínka minimalizace dopadů výstavby na kulturní dědictví a na historickou kulturní krajinu byla doplněna na základě požadavku Ministerstva kultury. Při naplňování této podmínky je třeba vzít v úvahu, že nelze požadovat obecně upřednostnění veřejného zájmu ochrany například drobné architektury v krajině před veřejným zájmem výstavby dopravní stavby - SOKP. Při posuzování záměru je třeba vzít v úvahu všechny pilíře udržitelného rozvoje. V podrobnější dokumentaci budou kulturní a historické hodnoty území a objekty v památkovém zájmu vzaty v úvahu a vliv na ně bude minimalizován. Nelze jej však zcela vyloučit.

Úkoly pro územní plánování

Požadavek (úvodní odrážka) na vytvoření územních podmínek pro realizaci opatření (například výsadbu ochranné zeleně) v takovém rozsahu, který zajistí na území Horoměřic a Zdib snížení imisního příspěvku PM10 vyplývá z rizik identifikovaných posouzením umístění stavby ve vymezeném koridoru. Vytvoření územních podmínek, například pro oddělení

komunikace od obytné zástavby vegetační bariérou, tvořenou dřevinami se zvýšenou schopností zachytávat prach je navrženo s ohledem na současné překročení imisních limitů v tomto prostoru. Smyslem tohoto opatření je, aby případný nárůst imisních koncentrací PM₁₀ (poletavý prach o velikost do 10 mikrometrů), způsobený umístěním a realizací předmětné stavby ve vymezeném koridoru nepřesáhl 1% stanoveného ročního imisního limitu. Existenci opatření, například ochranné zeleně, oddělující zástavbu od vlastního silničního tělesa, lze zároveň chápat jako opatření pro zmírnění negativních dopadů na pohodu bydlení a pro začlenění silničního tělesa do krajiny.

Podkladem pro návrh tohoto úkolu pro územní plánování je platná právní úprava ochrany ovzduší, konkrétně jsou ust. §§ 11 a 12 zák. č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, společně s vyhl. č. 415/2012 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Věcnou podstatou této úpravy je uložení tzv. kompenzačních opatření „...zajišťujících alespoň zachování (nezhoršení) dosavadní úrovně znečištění pro danou znečišťující látku“ v případě, že „...vlivem umístění pozemní komunikace¹.....došlo v oblasti jejich vlivu na úroveň znečištění k překročení některého z imisních limitů s dobou průměrování 1 kalendářní rok...“². Tato kompenzační opatření se ukládají pouze v případě, že příspěvek navrhované komunikace k úrovni znečištění příslušné znečišťující látky (tj. před provedením stavby) nedosahuje hodnot stanovených ust. § 27 odst. 2 citované vyhlášky.

Zahrnutím tohoto úkolu do ZÚR bude naplněn čl. (24a) republikových priorit územního plánování dle platné PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1. Podle tohoto článku je nutné v územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu.

Požadavek v druhé odrážce na vytvoření územních podmínek pro realizaci protihlukových opatření k splnění hlukových limitů u chráněné zástavby v blízkosti vymezeného koridoru je konkretizací „společného úkolu pro územní plánování“, odůvodněného výše. Jižní okraj Horoměřic je ve vztahu k vymezenému koridoru prostorově nejvíce exponován. S ohledem na výše popsané nejistoty v odhadu budoucí hlukové zátěže se proto v tomto případě doporučuje při návrhu ochranných opatření počítat s rezervou 3dB. Chráněnou zástavbu definuje § 30 odst. 3 zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví (obytná zástavba, školská, zdravotní a sociální zařízení). Konkrétní hlukové limity pro tento typ zástavby stanovuje příloha 2 nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Požadavek ve třetí odrážce reflektuje existenci plošně nepřilíhajícího lesního remízu na území Zdib, který okrajově zasahuje do vymezeného koridoru. Vzájemná prostorová dispozice vytváří dobré předpoklady pro vymezení trasy komunikace v rámci koridoru bez zásahu do lesního porostu. Minimalizace zásahu je v tomto případě zásadní podmínkou s ohledem na nenarušení jeho (zejména) mimoprodukčních funkcí (krajinná, ekologická) v území vyznačujícím se jen minimální lesnatostí.

K bodu 7. Výroku - zdůvodnění formulace čl. (120), písm. e), které se týká Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP), úseku Březiněves – D10 (+1x MÚK)

Požadavky na využití koridoru

Podmínka minimalizace vlivů na odtokové poměry Mratínského potoka je konkretizací obecně formulovaného „společného požadavku“ uvedeného v čl. (191) písm. b). Důvodem pro zapracování tohoto konkrétního požadavku do 2. aktualizace ZÚR SK je existence stanoveného záplavového území, které vymezený koridor kříží.

¹ Komunikace s předpokládanou intenzitou dopravního proudu 15 000 a více vozidel za 24 hod v návrhovém období nejméně 10 let (§ 11, odst. 1, písm. b) zákona o ochraně ovzduší.

² § 11 odst. 5 zák. č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší ve znění pozdějších předpisů.

Vymezený koridor zasahuje do doprovodné vegetace Mratínského (obec Veleň) a Vinořského potoka (obec Jenštejn), která je součástí PUPFL (les hospodářský a zvláštního určení). Jak již bylo uvedeno v předchozím textu, vyznačuje se území dotčené řešením 2. aktualizace ZÚR SK nízkou lesnatostí. Význam prostorově menších lesních enkláv v převážně urbanizované nebo intenzivně zemědělsky využívané krajině spočívá zejména v jejich mimoprodukčních funkcích. Vzhledem ke způsobu křížení obou vodotečí nelze zásah do lesních porostů zcela vyloučit. Z tohoto důvodu je požadavek minimalizace vlivů formulován jako podmínka pro rozhodování ve vymezeném koridoru s uplatněním zejména v rámci rozhodování o území.

Koridor VPS D011 kříží regionální biokoridor RK1151, přičemž lze považovat za prokázané, že ke křížení dojde také v případě jakéhokoliv směrového řešení vlastního silničního tělesa. Z tohoto důvodu je uplatněn požadavek na technické řešení silničního tělesa tak, aby funkčnost koridoru nebyla ohrožena. S ohledem na zjištěný výskyt chráněných druhů je požadavek rozšířen o minimalizaci vlivů v období výstavby za účelem ochrany hnízdního období ptáků a migračních tras obojživelníků.

Podmínka minimalizace dopadů výstavby na kulturní dědictví a na historickou kulturní krajinu byla doplněna na základě požadavku Ministerstva kultury. Při naplňování této podmínky je třeba vzít v úvahu, že nelze požadovat obecně upřednostnění veřejného zájmu ochrany například drobné architektury v krajině před veřejným zájmem výstavby dopravní stavby - SOKP. Při posuzování záměru je třeba vzít v úvahu všechny pilíře udržitelného rozvoje. V podrobnější dokumentaci budou kulturní a historické hodnoty území a objekty v památkovém zájmu vzaty v úvahu a vliv na ně bude minimalizován. Nelze jej však zcela vyloučit.

Podmínka prověření umístění MÚK Podolanka z důvodů omezení negativních vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví vyplývá z výsledků vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví v rámci SEA. Cílem je minimalizace těchto negativních vlivů následným technickým řešením návrhu MÚK, případně opatřeními ke zmírnění těchto vlivů.

Úkoly pro územní plánování

V prostoru hranice správních území m. č. Praha – Vinoř a obcí Podolanka a Jenštejn protíná vymezený koridor víceméně souvislý pás zástavby. Jedná se o výrobní a skladovací objekty (Podolanka), resp. areál ČOV Praha - Vinoř. Areály výroby a technické infrastruktury se ve vymezeném koridoru nacházejí také na území obcí Přezletice a Veleň. S odkazem na ust. § 43 odst. 3 stavebního zákona proto SEA pro tento koridor doporučuje zahrnout do návrhu 2. aktualizace ZÚR SK úkol pro územní plánování upřesnit vymezení koridoru v ÚP uvedených obcí s cílem minimalizace vlivů na existující zástavbu.

Posuzovaný úsek SOKP představuje nový významný liniový zdroj znečištění ovzduší. Zároveň v části území, ve kterém je koridor VPS D011 vymezen, dochází k překračování imisního limitu pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu. Z hlediska budoucí zátěže se jako nejvíce exponované jeví přilehlé části obytné zástavby obcí Podolanka³ (přemostění zástavby s následnou výstavbou MÚK v její těsné blízkosti) a obce Veleň (část Mírovce), kde dojde k největšímu přiblížení nové komunikace. Kromě upřesnění trasy s cílem minimalizace vlivů dopravní zátěže proto SEA doporučuje vytvoření územních podmínek pro realizaci opatření (například výsadbu ochranné zeleně) v takovém rozsahu, který zajistí snížení imisního příspěvku v okrajové zástavbě pod 1 % imisního limitu. Smyslem tohoto opatření je, aby případný nárůst imisních koncentrací PM₁₀ (poletavý prach o velikost do 10 mikrometrů), způsobený umístěním a realizací předmětné stavby ve vymezeném koridoru nepřesáhl 1% stanoveného ročního imisního limitu. Existenci opatření, například ochranné zeleně oddělující zástavbu od vlastního silničního tělesa, lze zároveň chápat jako opatření pro zmírnění negativních dopadů na pohodu bydlení a pro začlenění silničního tělesa do

³ Společně se zástavbou m. č. Praha – Vinoř na území hl. města Prahy.

krajiny. Důvody pro návrh tohoto úkolu vyplývají z platné legislativy (§ 11 a 12 zák. č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, společně s vyhl. č. 415/2012 Sb., ve znění pozdějších předpisů) včetně vazby na čl. (24a) platné PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1 jsou podrobně komentovány v rámci odůvodnění koridoru VPS D001.

Požadavek na vytvoření územních podmínek pro realizaci protihlukových opatření ke splnění hlukových limitů u chráněné zástavby v blízkosti vymezeného koridoru je konkretizací „společného úkolu pro územní plánování“, odůvodněného výše. V daném konkrétním případě je tento úkol navrhován proto, že vymezený koridor prochází územím s převahou menších sídel, kde se doposud obdobně zatížená silnice nenachází. Navrhovaná komunikace tak vytvoří nový liniový zdroj hlukové zátěže. S ohledem na prostorové podmínky, kdy nelze vyloučit kontakt silnice se zástavbou dotčených obcí (Veleň, Přezletice, Podolanka, Jenštejn a Radonice), je formulován požadavek na splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby nacházející se v kontaktu, resp. bezprostřední blízkosti vymezeného koridoru. Chráněnou zástavbu definuje § 30 odst. 3 zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví (obytná zástavba, školská, zdravotní a sociální zařízení). Konkrétní hlukové limity pro tento typ zástavby stanovuje příloha 2 nařízení vlády č. 272/2011 Sb. S ohledem na výše popsané nejistoty v odhadu budoucí hlukové zátěže se proto v tomto případě doporučuje při návrhu ochranných opatření počítat s rezervou 3dB. Zejména v místech, kde je komunikace v místě kontaktu s obytnou zástavbou vedena po mostech, bude nutno k zajištění uvedeného požadavku přistupovat již od počátku projektové přípravy stavební konstrukce mostů.

8. bod Výroku se týká článku (120 a)

Článek (120 a) je součástí kapitoly 4. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR a vymezení ploch a koridorů krajského významu, 4.1. Plochy a koridory dopravy, 4.1.1. Plochy a koridory dopravy mezinárodního a republikového významu, 4.1.1.1. Silniční doprava.

Článek (120 a) obsahuje úkoly pro územní plánování navrhované 2. aktualizací ZÚR SK.

Znění článku po aktualizaci:

(120 a) ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování pro umístění stavby Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP) v chybějících segmentech sever (D7 - D8 - D10):

- s ohledem na rovinatý charakter krajiny vytvořit územní podmínky pro začlenění stavby do krajiny s důrazem na ochranu stávající zástavby před negativními vlivy dopravy,
- vytvořit územní podmínky pro založení zelených pásů podél komunikací s přihlédnutím k územně-technickým a prostorovým podmínkám,
- koordinovat řešení stavby v území se záměry nadřazených vedení technické infrastruktury s cílem minimalizovat negativní krajinářské a urbanistické dopady,
- neumísťovat nově citlivé funkce (zejména bydlení, školství, zdravotnictví) podél koridoru SOKP,
- upřesnit návrhy mimoúrovňových křižovatek s cílem co nejefektivněji napojit nižší komunikační síť.

Zdůvodnění:

První tři stanovené úkoly pro územní plánování obcí dotčených VPS D001 a D011 se týkají zejména začlenění staveb do krajiny. Již v územně plánovací dokumentaci je třeba vytvořit vhodné územní podmínky pro co nejlepší začlenění staveb do krajiny s důrazem na ochranu stávající zástavby před negativními vlivy dopravy. Ochrany ploch s citlivými funkcemi (zejména bydlení, školství, zdravotnictví) se týká i čtvrtý bod, který požaduje neumísťovat tyto citlivé funkce podél koridoru SOKP. Poslední – pátý bod článku (120a) se týká upřesnění návrhů mimoúrovňových křižovatek na SOKP v úsecích VPS D001 a D011 tak, aby byly co nejefektivnější, a to jak z hlediska dopravní funkce, tak i minimalizace prostorových nároků.

9. bod Výroku se týká článku (122)

Článek (122) je součástí kapitoly 4. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů krajského významu, 4.1. Plochy a koridory dopravy, 4.1.1. Plochy a koridory dopravy mezinárodního a republikového významu, 4.1.1.2. Železniční doprava.

Článek (122) se týká zpřesnění koridoru železniční tratě Praha – Benešov – Mezno (-Tábor), který je součástí IV. tranzitního koridoru AGC E55.

Úsek této tratě Praha - Strančice byl v ZÚR SK (2011) zrušen rozhodnutím Krajského soudu v Praze č. 50 A 16/2013 – 97 ze dne 13. září 2013 a následně další úsek této tratě Strančice – Bystřice u Benešova byl zrušen rozhodnutím Krajského soudu v Praze č. 50 A 14/2014 – 157 ze dne 30. dubna 2015.

První jmenovaný úsek byl zařazen do 2. aktualizace ZÚR SK, druhý nikoliv. V článku (122) není uveden, protože byl zrušen v průběhu zpracování této aktualizace.

Dalším důvodem formulace nového znění článku (122) je také nepřesné uvedení čísla tratě v ZÚR SK (2011). Úsek Praha – Benešov má číslo 221 a úsek Benešov – Mezno (- Tábor) číslo 220.

Znění článku po aktualizaci:

(122) ZÚR zpřesňují koridor železniční tratě č.221 a č. 220 Praha – Benešov – Mezno (- Tábor), (vymezený v PÚR ČR jako C-E551), který je součástí IV. tranzitního koridoru AGC E55, jako veřejně prospěšnou stavbu D204 (v úseku Praha – Strančice).

Zdůvodnění:

Trat' č. 221 a č. 220 Praha – Benešov – České Budějovice (– Horní Dvořiště) - IV. tranzitní železniční koridor - je součástí spojení Balt - Jadran. Koridor je součástí sítě TEN -T s cílem jeho zásadní přestavby. Přestavba IV. TŽK Praha - Horní Dvořiště v zásadním řešení představuje zdvoukolejnění, úplnou elektrifikaci trati a zajištění podmínek pro výrazné zvýšení traťové rychlosti. Na stávajícím dvojkolejném elektrifikovaném úseku tratě Praha - Čerčany - Benešov proběhla optimalizace ve stávajícím koridoru, která umožní zvýšení rychlosti na 90 – 110 km/hod., což je dlouhodobě nevyhovující. Z tohoto důvodu je pro možnost zkapacitnění IV. tranzitního koridoru navrhováno přeložení tratě pro rychlost 200 – 250 km/hod. do nového koridoru (konvenční železniční tratě) v úseku Praha – Strančice – Benešov – Bystřice u Benešova.

V úseku Praha - Strančice je přeložení trati vyvoláno i tím, že v příměstském území je pro zlepšení hromadné dopravy limitem vedení dálkové a regionální dopravy v jednom koridoru. ZÚR SK proto sledují realizaci výstupního úseku v nové trase, a tím uvolnění stávající trati pro intervalovou a taktovou regionální dopravu (viz též kap. 2.3 Zdůvodnění VPS zařazených do 2. aktualizace ZÚR SK).

10. bod Výroku se týká článku (126)

Článek (126) je v ZÚR SK součástí kapitoly 4. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů krajského významu, 4.1. Plochy a koridory dopravy, 4.1.1. Plochy a koridory dopravy mezinárodního a republikového významu, 4.1.1.2. Železniční doprava.

Článek (126) zpřesňuje koridory pro vysokorychlostní tratě na území Středočeského kraje vymezením koridorů pro VPS.

2. aktualizace ZÚR SK ruší písmeno d) tohoto článku.

Znění článku po aktualizaci:

(126) ZÚR zpřesňují koridory pro vysokorychlostní tratě na území Středočeského kraje jako koridory pro veřejně prospěšné stavby:

- a) D200 pro trať Praha – Plzeň, úsek Praha – Beroun;
- b) D201 pro trať Praha – Lovosice, úsek Praha – hranice kraje;
- c) D202 pro trať Praha – Brno, úsek Praha – Poříčany;
- ~~d) D204 pro trať Praha – České Budějovice, úsek Praha – Bystřice u Benešova.~~

Zdůvodnění:

Protože trať Praha – České Budějovice, úsek Praha - Bystřice u Benešova není zařazena mezi vysokorychlostní tratě, bylo zrušeno písmeno d) článku (126), kde byla tato trať uvedena (viz též kap. 2.3 Zdůvodnění VPS zařazených do 2. aktualizace ZÚR SK).

11. bod Výroku se týká článku (128)

Článek (128) je v ZÚR SK součástí kapitoly 4. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů krajského významu, 4.1. Plochy a koridory dopravy, 4.1.1. Plochy a koridory dopravy mezinárodního a republikového významu, 4.1.1.2. Železniční doprava.

Článek (128) stanovuje úkol pro územní plánování zajistit vymezení a územní ochranu koridorů pro železniční dopravní stavby.

2. aktualizace ZÚR SK mění znění tohoto článku. Znění článku se mění z toho důvodu, že jeho doplnění by bylo nepřehledné.

Znění článku po aktualizaci:

(128) ZÚR stanovují pro územní plánování úkol zajistit vymezení a územní ochranu koridorů pro železniční dopravní stavby v šířce 600 m, neuvádí-li se u konkrétních koridorů jinak; koridor pro umístění železniční tratě č.221 Praha – Benešov (úsek Praha – Strančice) se vymezuje v proměnné šířce od 150 m do 200 m; koridory pro zdvojkolejnění se vymezují v šířce 200 m. Tato územní ochrana se vztahuje i pro tratě nadmístního významu (kap. 4.1.2.2.).

Zdůvodnění:

V rámci 2. aktualizace ZÚR SK byla upřesněna šířka koridoru pro výše uvedenou trať a koridor je navržen v proměnné šířce. V místech přiblížení k zástavbě a v místech předpokládaného vedení tratě po povrchu byl zúžen - viz výkres I/2 Plochy a koridory nadmístního významu (viz též kap. 2.3 Zdůvodnění VPS zařazených do 2. aktualizace ZÚR SK).

12. a 13. bod Výroku se týká článku (129)

Článek (129) je v ZÚR SK součástí kapitoly 4. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů krajského významu, 4.1. Plochy a koridory dopravy, 4.1.1. Plochy a koridory dopravy mezinárodního a republikového významu, 4.1.1.2. Železniční doprava.

Článek (129) obsahuje prostorová či projektová specifická opatření navrhovaná ZÚR SK na základě doporučení VVURÚ, část A - SEA pro koridory železniční dopravy mezinárodního a republikového významu.

V rámci 2. aktualizace ZÚR SK se mění návětí tohoto článku a doplňuje se nové písmeno c).

Znění článku po aktualizaci:

(129) ZÚR navrhuje na základě doporučení SEA prostorová či projektová specifická opatření, **která se uplatní jako požadavky na využití koridorů a úkoly pro územní plánování** v případě následujících koridorů:

- a) koridor D200 (trať Praha - Beroun) - v rámci projektového řešení záměru a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA):
 - navrhnout vhodná opatření k minimalizaci vlivu na hydrologické poměry
 - zajistit ochranu stanovištních podmínek, zejména v úseku na území CHKO Český kras, mj. i s ohledem na EVL Karlštejn-Koda
 - navrhnout vhodná opatření k minimalizaci vlivů na lesní porosty (PUPFL);
- b) koridor D212 (trať Lysá n. L. - Milovice - Čachovice) - v rámci projektového řešení záměru a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na:
 - dotčené segmenty regionálního ÚSES
 - na EVL Milovice-Mladá
- c) koridor D204 - Železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (úsek Praha – Strančice):
 - ZÚR stanovují tyto požadavky na využití koridoru:
 - o minimalizovat vlivy na přilehlou obytnou zástavbu okolních sídel (Světlava, Otice, Svojsovice) včetně splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby v povrchových úsecích stavby, a to i v období výstavby,
 - o minimalizovat dopady výstavby na kulturní dědictví a na historickou kulturní krajinu,
 - o minimalizovat vlivy na režim a jakost povrchových a podzemních vod, zejména v tunelových úsecích stavby,
 - o minimalizovat zhoršení odtokových poměrů v území,
 - o minimalizovat zásah do lesních porostů na území obce Strančice (k. ú. Otice u Svojsovic).
 - ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování:
 - o zajistit v rámci zpracování aktualizace ZÚR SK vymezení navazujícího úseku koridoru D204 pro železniční trať Praha – České Budějovice v úseku Strančice – Bystřice u Benešova.

Zdůvodnění:

K bodu 12. Výroku:

Doplnění návěští si klade za cíl upřesnit způsob uplatnění opatření navrhovaných ZÚR SK. § 36 stavebního zákona v odst. 1 stanoví základní obsah ZÚR. Je zde mimo jiné uvedeno, že ZÚR „...vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití...“.

V § 36 odst. 3 stavebního zákona se pak uvádí, že: „ZÚR v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje...“.

K bodu 13. Výroku - zdůvodnění formulace čl. (129), písm. c), které se týká železniční trati Praha – Bystřice u Benešova (úsek Praha – Strančice)

Požadavky na využití koridoru

V posuzovaném úseku železniční trati se předpokládá převážně tunelové vedení železnice, takže ve většině sídel dotčeného území nedojde k navýšení hlukové zátěže. Výjimku tvoří prostor mezi sídly Otice, Světlava a Svojsovice, kde se předpokládá povrchové vedení železniční trati a kde může docházet k narušení kvality prostředí i v období výstavby. Z tohoto důvodu VVURÚ, část A – SEA doporučila uplatnit požadavek na minimalizaci vlivů včetně splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby. Rozšíření požadavku i na období výstavby vychází z oprávněného předpokladu, že stavební práce představují zdroj

krátkodobých lokálních vlivů projevujících se nárůstem hlukové zátěže a zhoršením faktorů pohody bydlení v bezprostředním okolí stavby a podél příjezdových tras na stavenišť. Chráněnou zástavbu definuje § 30 odst. 3 zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů (obytná zástavba, školská, zdravotní a sociální zařízení). Konkrétní hlukové limity pro tento typ zástavby stanovuje příloha 2 nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Podmínka minimalizace dopadů výstavby na kulturní dědictví a na historickou kulturní krajinu byla doplněna na základě požadavku Ministerstva kultury. Při naplňování této podmínky je třeba vzít v úvahu, že nelze požadovat obecně upřednostnění veřejného zájmu ochrany například drobné architektury v krajině před veřejným zájmem výstavby dopravní stavby. Při posuzování záměru je třeba vzít v úvahu všechny pilíře udržitelného rozvoje. V podrobnější dokumentaci budou kulturní a historické hodnoty území a objekty v památkovém zájmu vzaty v úvahu a vliv na ně bude minimalizován. Nelze jej však zcela vyloučit.

Tunelové řešení trasy železniční trati představuje nevyhnutelný zásah do hydrogeologických poměrů dotčeného území včetně rizika narušení režimu a jakosti (především) podzemních vod. Míra tohoto narušení bude závislá na konkrétním směrovém a technickém řešení těchto úseků. Z tohoto důvodu VVURÚ, část A – SEA doporučila do návrhu 2. aktualizace ZÚR SK zapracovat požadavek na minimalizaci uvedených vlivů.

Podmínka minimalizovat zhoršení odtokových poměrů je do dokumentace doplněna na základě stanoviska Ministerstva zemědělství, které sleduje zájem ochrany povrchových vod před zhoršením odtokových poměrů.

V povrchovém úseku trasy, na území obce Strančice, se v ploše koridoru nachází několik drobných enkláv lesních porostů, přičemž porosty s vazbou na nivu Pitkovického potoka mají statut lesů zvláštního určení. Dotčené území vyznačuje vyšší mírou lesnatosti, než oblasti na styku s hlavním městem Prahou a drobné lesní enklávy nejsou z hlediska produkčního považovány za významné. Přes tyto skutečnosti je uplatnění požadavku na minimalizaci zásahů do lesních porostů opodstatněný s ohledem na jejich mimoprodukční funkce a význam pro utváření krajiny tohoto území.

Úkoly pro územní plánování

V úkolech pro územní plánování stanovují ZÚR SK požadavek v rámci zpracování další aktualizace ZÚR SK vymezení navazujícího úseku koridoru D204 pro železniční trať Praha – České Budějovice v úseku Strančice – Bystřice u Benešova. Důvodem stanovení takového požadavku je potřeba vymežit koridor vedoucí po území Středočeského kraje pro tuto stavbu železnice v celém rozsahu tak, aby mohla být plnohodnotnou součástí dopravní koncepce.

14. bod, 15. bod a 16. bod Výroku se týká kapitoly 4.1.1.4. Letecká doprava

Tato kapitola byla zrušena rozhodnutím Krajského soudu v Praze, protože se celá týkala zrušené veřejně prospěšné stavby D300 – plochy rozvoje letiště Praha/Ruzyně.

2. aktualizace ZÚR SK vkládá tuto kapitolu včetně názvu Letecká doprava a do ní tři články, a to článek (132), (133) a (134).

Znění kapitoly po aktualizaci:**4.1.1.4. LETECKÁ DOPRAVA**

(132) ZÚR zpřesňují rozvoj letiště Praha/Ruzyně - Letiště Václava Havla Praha (dále jen letiště Praha/Ruzyně), který se projeví částečně na území Středočeského kraje rozšířením dráhového systému (plocha pro novou paralelní dráhu RWY 06R/24L a plocha pro vzletové a přiblížovací prostory - prodloužení stávající hlavní dráhy RWY 06/24), veřejně prospěšná stavba D300.

(133) ZÚR stanovují úkoly pro územní plánování:

- územní rozvoj obcí Dobrovíz, Horoměřice, Hostivice, Hostouň, Jeneč, Kněževes, Pavlov, Tuchoměřice a Unhošť dotčených rozvojem letiště Praha/Ruzyně, bude řešen tak, aby nově vymezované plochy pro bydlení včetně ploch smíšených obytných a ploch veřejného občanského vybavení (zejména pro vzdělání a výchovu, sociální a zdravotní služby) nebyly zasaženy hlukem přesahujícím hlukové limity stanovené příslušnými předpisy pro tyto plochy, vyvolaným stávajícím provozem letiště i jeho navrženým rozvojem.
- vytvářet územní podmínky pro napojení letiště na ostatní druhy dopravy, zejména železniční, především s cílem zajistit spojení s centrem hl. m. Prahy,
- upřesnit vymezení ploch pro rozvoj letiště Praha/Ruzyně v územních plánech obcí Hostivice a Dobrovíz,

(134) ZÚR stanovují tyto požadavky na využití plochy veřejně prospěšné stavby D300:

- odvádění srážkových vod řešit v rámci kanalizačního systému letiště Praha/Ruzyně a vytvořit územní podmínky pro realizaci opatření k vyloučení znečištění příslušné části povodí Únětického a Kopaninského potoka,
- vytvořit územní podmínky pro realizaci opatření k ochraně příslušné části povodí Zákolanského potoka z důvodu ochrany stanoviště chráněného druhu raka kamenáče s ohledem na riziko kumulativních a synergických vlivů spojených s případným vymezením nových rozvojových ploch pro aktivity navazující na rozšíření kapacity letiště Praha/Ruzyně,
- minimalizovat dopady výstavby na kulturní dědictví a na historickou kulturní krajinu,
- při následném rozhodování o změnách v území nepřekročit maximálně možný počet pohybů letadel v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin) pro celé letiště Praha-Ruzyně po zprovoznění nové paralelní RWY 06R/24L: 820 pohybů letadel, z toho v denní době (06.00 - 22.00) 780 pohybů letadel, v noční době (22.00 - 6.00) 40 pohybů letadel.

Zdůvodnění:

Rozvoj letiště Praha Ruzyně je sledován PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1. V článku (131) se jako důvody vymezení uvádí zvýšení kapacity mezinárodního letiště, zlepšení bezpečnosti letového provozu a součást TEN-T.

2. aktualizace ZÚR SK z toho důvodu zpřesňuje plochu pro rozvoj letiště Praha/Ruzyně, který se projeví částečně na území Středočeského kraje.

V úkolech územního plánování jsou v PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1 stanoveny dva úkoly, a to v závislosti na potřebách rozvoje letiště Praha/Ruzyně řešit územní rozvoj dotčených obcí a řešit napojení letiště na další druhy dopravy (přednostně železniční kolejovou dopravou). Za tyto úkoly zodpovídá hl. m. Praha a Středočeský kraj.

2. aktualizace ZÚR SK na tyto úkoly reaguje článkem (133), který stanovuje pro územní plánování řešit odpovídajícím způsobem územní rozvoj dotčených obcí. Pro účely této územně plánovací dokumentace se za dotčené obce uvedené v článku (133) této dokumentace pokládají obce ve Středočeském kraji, na jejichž území zasahuje významně ochranné hlukové pásmo letiště Praha/Ruzyně a nebo navrhovaná limitní izofona letiště Praha/Ruzyně. To znamená, že v částech obcí, které leží v ochranném hlukovém pásmu, nebo části jejich území leží za hranicí limitní izofony, se vyskytuje zastavěné území nebo zastavitelné plochy, nebo zde lze předpokládat v budoucnosti záměry chráněné zástavby ve smyslu hygienických předpisů směřující do těchto hlukem potenciálně zasažených území.

Jsou to obce Dobrovíz, Horoměřice, Hostivice, Hostouň, Jeneč, Kněžves, Pavlov, Tuchoměřice a Unhošť.

Okrajově jsou dotčeny hlukovým ochranným pásmem, respektive navrhovanou limitní izofonou obce Běloky, Červený Újezd, Roztoky, Statenice, Středokluky, Svárov, Únětice. Pojem okrajově znamená, že v částech obcí, které leží v ochranném hlukovém pásmu, nebo části jejich území leží za hranicí limitní izofony, se nepředpokládá umístování chráněných staveb ve smyslu hygienických předpisů, neboť se jedná o území zalesněné, nebo o části krajiny v okrajových partiích území obcí bez vazby na dopravní infrastrukturu. Také v územních plánech těchto obcí nejsou žádné záměry chráněné zástavby ve smyslu hygienických předpisů. Tyto obce se za dotčené ve smyslu v článku (133) této dokumentace nepovažují.

Poznámka: Limitní izofona slouží jako podklad pro ochranné hlukové pásmo, jehož hranice bude jednoznačně specifikována. Nepřekročení hygienických limitů hluku z leteckého provozu vně hranice ochranného hlukového pásma je zákonná povinnost provozovatele letiště, kontrolovaná orgány ochrany veřejného zdraví v rámci státního dozoru.

Provoz letiště Václava Havla Praha je přirozeně významným zdrojem hluku, který působí na okolní území. Realizace rozvojových aktivit v rámci vymezené plochy D300 podstatným způsobem změni rozložení pohybů letadel a tedy i hlukové poměry v území. K nejvyšší hlukové zátěži dochází v území vzletových a přistávacích směrů. Nová paralelní dráha přinese navýšení intenzity provozu letiště, avšak počet obyvatel vystavených hlukové zátěži z nově vybudované paralelní dráhy je výrazně menší než pokud by došlo k obdobnému zvýšení počtu letů zvýšením intenzity provozu na stávajících drahách, neboť takto dotčená území Prahy 6 (zejména oblasti Ruzyně, Bílá Hora, Fialka), Prahy 17 (zejména Řepy) a Prahy 5 (oblasti Motol, Stodůlky, Butovice) představují oblasti s vysokou hustotou osídlení. Ochranné hlukové pásmo vymezené pro rozšířený provoz na dvou paralelních drahách již tyto hustě osídlené oblasti nezasahuje, avšak nově zasahuje zástavbu na území městské části Praha - Nebošice, Praha - Suchbátka a Praha – Lysolaje. Na území městských částí Praha 6 a Praha 8 se v tomto ochranném pásmu, resp. na jeho okraji, vyskytují pouze jednotlivé stavební objekty.

S rozvojem letiště Praha/Ruzyně, zejména se zvýšením jeho přepravní kapacity bude spojen nárůst cílové a zdrojové dopravy. S ohledem na limity stávajícího dopravního napojení (pouze silniční), navrhuje 2. aktualizace ZÚR SK jako další úkol pro územní plánování vytváření územních podmínek pro napojení letiště na ostatní druhy dopravy, zejména železniční, která má potenciál převzetí části dopravních výkonů individuální automobilové dopravy, při výrazně menší zátěži složek životního prostředí. Stanovení tohoto požadavku ve vztahu k ÚPD dotčených obcí vyplývá také z měřítka podrobnosti ZÚR, které neumožňuje řešení této problematiky v požadované podrobnosti.

Co se týče návrhu kolejového řešení, tento návrh není předmětem 2. aktualizace ZÚR SK, je v ZÚR SK (2011) obsažen v čl. (11), písm. g).

Třetím úkolem pro územní plánování stanoveným v článku (133) je upřesnění ploch pro rozvoj letiště Praha/Ruzyně v územních plánech obcí, na jejichž území jsou ve 2. aktualizaci ZÚR SK vymezeny.

Článek (134) reaguje mimo jiné na výsledky VVURÚ, část A – SEA a obsahuje požadavky na využití plochy VPS D300.

První dva požadavky se týkají odvádění dešťových vod, zajištění odpovídající čistoty recipientů a zajištění podmínek pro ochranu chráněného druhu raka kamenáče.

Vedle změn v zatížení okolního území hlukem z leteckého provozu je významným symptomem rozvojových záměrů areálu letiště Praha/Ruzyně nárůst zpevněných ploch, zejména v spojení se vznikem nové vzletové a přistávací dráhy. Nárůst zpevněných ploch je vždy spojen s ovlivněním odtokových poměrů (zrychlení povrchového odtoku) a zpravidla také jakosti vod, neboť dochází k jejich znečištění odpady (včetně ropných produktů)

z povrchu plochy. S ohledem na hydrologické poměry okolního území a na základě posouzení záměru na projektové úrovni, potvrzeného stanoviskem příslušného orgánu (MŽP ČR) dle § 10 zák. č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů (stanovisko EIA) lze za ekologicky nejšetrnější řešit zneškodňování srážkových vod v rámci stávajícího kanalizačního systému, který bude pro tyto účely odpovídajícím způsobem rozšířen. Vzhledem k měřítku podrobnosti ZÚR bude navrhovaný požadavek uplatňován na úrovni ÚPD dotčených obcí a v rámci rozhodování o území.

Ačkoliv funkci recipientů pro vypouštění vod z letištních ČOV plní potoky Únětický a Kopaninský, navrhuje VVURÚ, část A – SEA jako další podmínku pro rozhodování o rozvojových záměrech respektování ochrany příslušné části povodí Zákolanského potoka, jehož rozvodí se nachází několik set metrů severozápadně od areálu letiště (Dobrovíz). Do jeho pravostranného přítoku zasahuje EVL Zákolanský potok s výskytem ohroženého druhu raka kamenáče, který je předmětem ochrany v rámci této EVL. Lokalita raka kamenáče je nejseverovýchodněji položená v rámci středočeského regionu. Důvodem tohoto požadavku je riziko kumulativních a synergických vlivů spojených s případným vymezením nových rozvojových ploch pro aktivity navazující na rozšíření kapacity letiště Praha/Ruzyně.

Třetím požadavkem na využití plochy VPS D300 stanoveným v článku (134) je požadavek minimalizace dopadů výstavby na kulturní dědictví a na historickou kulturní krajinu byla doplněna na základě požadavku Ministerstva kultury. Při naplňování této podmínky je třeba vzít v úvahu, že nelze požadovat obecně upřednostnění veřejného zájmu ochrany například drobné architektury v krajině před veřejným zájmem výstavby dopravní stavby. Při posuzování záměru je třeba vzít v úvahu všechny pilíře udržitelného rozvoje. V podrobnější dokumentaci budou kulturní a historické hodnoty území a objekty v památkovém zájmu vzaty v úvahu a vliv na ně bude minimalizován. Nelze jej však zcela vyloučit.

Čtvrtým požadavkem je pak požadavek, který se týká následného rozhodování o změnách v území. Pro období po zprovoznění nové paralelní RWY 06R/24L (tj. poté, co bude v provozu sledované definitivní uspořádání vzletových a přistávacích drah na letišti) je jasně stanoven maximální rozsah leteckého provozu, který musí být respektován. Změny uvedeného rozsahu leteckého provozu by musely projít novým procesem vyhodnocení, projednání a schválení.

(viz též kap. 2.3 Zdůvodnění VPS zařazených do 2. aktualizace ZÚR SK)

17. bod Výroku se týká článku (138)

Článek (138) je součástí kapitoly 4. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů krajského významu, 4.1. Plochy a koridory dopravy, 4.1.2. Plochy a koridory dopravy nadmístního významu, 4.1.2.1. Silniční doprava.

Článek (138) stanovuje úkol pro územní plánování zajistit vymezení a územní ochranu koridorů pro dopravní stavby nadmístního významu. V rámci 2. aktualizace ZÚR SK se článek (138) písmeno b) mění.

2. aktualizace ZÚR SK se týká věcně jen vymezení koridoru Vestecké spojky v proměnné šířce.

Znění písmene b) je navrženo v nové úpravě, která navazuje na přechodí 1. aktualizaci ZÚR SK, která se v bodě b) týkala Václavické spojky (přivaděč k dálnici D3 od Benešova).

Znění článku po aktualizaci:

(138) ZÚR stanovují pro územní plánování úkol zajistit vymezení a územní ochranu koridorů pro dopravní stavby:

- a) pro silnice I. třídy koridor v šířce 300 m;
- b) pro silnice II. (III.) třídy koridor v šířce 180 m, neuvádí-li se u konkrétního koridoru jinak:
 - koridor pro umístění stavby D081 - Václavické spojky se vymezuje v proměnné šířce od 120 m do 610 m;
 - koridor pro umístění stavby D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1) (dále též Vestecká spojka) se vymezuje v proměnné šířce od 80 m do 180 m.

Výše uvedené šířky mohou být proměnné, resp. menší, v závislosti na podmínkách průchodu koridoru daným územím s ohledem na jeho hodnoty a konfiguraci terénu. V případech rozšíření, resp. rekonstrukce, kdy je koridor stabilizován, vymezuje se územní ochrana v poloviční šířce (tj. 150, resp. 90 m).

Zdůvodnění:

K první odrážce písmene b):

Důvodem pro formální úpravu písmene b) je snaha o zachování přehlednosti textu Výroku po 2. aktualizaci. První odrážka týkající se Václavické spojky se věcně nemění.

K druhé odrážce písmene b):

Vestecká spojka byla vymezena v proměnné šířce z toho důvodu, že vymezení ve 2. aktualizaci ZÚR SK reaguje na křížení s Olšanským potokem v blízkosti retenční nádrže, kde bylo provedeno zúžení koridoru na 80 m (viz též kap. 2.3 Zdůvodnění VPS zařazených do 2. aktualizace ZÚR SK).

18. bod Výroku se týká článku (142)

Článek (142) je součástí kapitoly 4. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR a vymezení ploch a koridorů krajského významu, 4.1. Plochy a koridory dopravy, 4.1.2. Plochy a koridory dopravy nadmístního významu, 4.1.2.1. Silniční doprava.

Článek (142) obsahuje číslovaný seznam navrhovaných koridorů přeložek a obchvatů na vybrané silniční síti.

V rámci 2. aktualizace ZÚR SK se do článku (142) vkládá bod 141), který obsahuje koridor Vestecké spojky. Ostatní body v článku (142) zůstávají beze změny.

Znění článku po aktualizaci (bez ostatních bodů, které zůstávají beze změny):

(142) ZÚR navrhuje na vybrané silniční síti tyto koridory pro umístění přeložek a obchvatů:

- 141) koridor pro umístění stavby D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), Vestecká spojka.

Zdůvodnění:

Vestecká spojka je významnou součástí komunikačního systému na jižním obvodu hl. m. Prahy, umožňuje převedení radiálních vazeb od Jesenice na Chodovskou radiálu (viz též kap. 2.3 Zdůvodnění VPS zařazených do 2. aktualizace ZÚR SK).

19. a 20. bod Výroku se týká článku (143)

Článek (143) je součástí kapitoly 4. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů krajského významu, 4.1. Plochy a koridory dopravy, 4.1.2. Plochy a koridory dopravy nadmístního významu, 4.1.2.1. Silniční doprava.

Článek (143) obsahuje prostorová či projektová specifická opatření navrhovaná ZÚR SK na základě doporučení VVURÚ, část A – SEA pro koridory silniční dopravy nadmístního významu.

V rámci 2. aktualizace ZÚR SK se mění návěť tohoto článku (bod 18. Výroku) a doplňuje se nové písmeno o) (bod 19. Výroku).

Znění článku po aktualizaci:

(143) ZÚR navrhuje na základě doporučení SEA prostorová či projektová specifická opatření, **kteřa se uplatní jako požadavky na využití koridorů a úkoly pro územní plánování** v případě následujících koridorů:

- a) koridor D060 (silnice II/101) - v rámci projektového řešení záměru a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na předmět ochrany PP Netřebská slaniska,
- b) koridor D064 (silnice II/101) - zpřesnit vymezení koridoru vybrané varianty v rámci navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizace zásahu do nelesní zeleně (lesní remízek v prostoru mezi obcemi Horoušany a Horoušánky),
- c) koridor D078 (silnice II/111) - v rámci projektového řešení záměru a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na obyvatelstvo (hluková a imisní zátěž z dopravy a kvalitu stávajícího obytného prostředí v sídle Líšno.
- d) koridor D090 (silnice II/116) - v rámci projektového řešení záměru a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na přírodní hodnoty CHKO Český kras a na EVL Karlické údolí,
- e) koridor D098 (silnice II/118) - v rámci projektového řešení záměru a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na EVL Slánsko-Byseňský potok,
- f) koridor D109 (silnice II/125) - v rámci projektového řešení záměru a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na EVL Losinský potok,
- g) koridor D113 (silnice II/125) a D114 (silnice II/272) - v rámci projektového řešení záměru a jejich posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na EVL Vlašimská Blanice,
- h) koridor D117 (silnice II/126) - v rámci projektového řešení záměru a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na EVL Sázava,
- i) koridor D119 a D120 (silnice II/150) - v rámci projektového řešení záměru a jejich posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na přírodní hodnoty CHKO Blaník a EVL Sedlečský potok (D119), resp. EVL Vlašimská Blanice (D120),
- j) koridor D123 (silnice II/174) - v rámci projektového řešení záměru a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na obyvatelstvo (hluková a imisní zátěž z dopravy), kvalitu stávajícího obytného prostředí a vodní prvky v obci Březnice,
- k) koridor D141 (silnice II/272) - vymezení koridoru zpřesnit v rámci zpracování navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizovat vlivy na obyvatelstvo (hlukovou a imisní zátěž z dopravy) a kvalitu stávajícího obytného prostředí ve městě Lysá nad Labem,
- l) koridor D150 (silnice II/328) - v rámci projektového řešení záměru a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na dotčené segmenty nadregionálního ÚSES (NRBC Polabský luh),
- m) koridor D159 (silnice II/331) - v rámci projektového řešení záměru a jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí (EIA) navrhnout opatření k minimalizaci vlivů na EVL Hrabanovská černava,
- n) koridor D081 (Václavická spojka) - pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na ŽP uplatňovat v navazujících procesech zpracování ÚPD a při rozhodování v území o konkrétních záměrech Václavické spojky následující opatření:

- při přípravě konkrétního záměru Václavické spojky zajistit odpovídající ochranu veřejného zdraví (hlavně s ohledem na dodržení hlukových limitů a minimalizaci negativních vlivů znečišťujících látek v ovzduší);
 - při přípravě konkrétního záměru Václavické spojky zajistit minimalizaci negativních synergických a kumulativních vlivů na veřejné zdraví zahrnutím křížených komunikací, úseků modernizované železniční trati č. 220, letiště Benešov a významných bodových (Teplárna Týnec s.r.o.) a plošných (města Týnec nad Sázavou) zdrojů znečišťování ovzduší;
 - při zpřesňování koridoru Václavické spojky v územních plánech respektive při přípravě konkrétního záměru Václavické spojky minimalizovat vliv na kvalitu obytného a rekreačního prostředí;
 - při zpřesňování koridoru Václavické spojky v územních plánech respektive při přípravě konkrétního záměru Václavické spojky vyloučit, případně minimalizovat zásah do prvků ÚSES, navrhnout optimální řešení průchodů NRBK a RBK tak, aby byla co možná nejméně ovlivněna funkčnost biokoridoru;
 - při zpřesňování koridoru Václavické spojky v územních plánech obcí, respektive při přípravě konkrétního záměru Václavické spojky zajistit takové řešení, aby byla co možná nejméně ovlivněna funkčnost biocentra RBC 1382 Hamry;
 - při zpřesňování koridoru Václavické spojky v územních plánech respektive při přípravě konkrétního záměru Václavické spojky zajistit dostatečnou prostupnost silničního tělesa pro živočichy, zejména v místech křížení s identifikovanými migračními koridory velkých druhů savců;
 - při přípravě konkrétního záměru Václavické spojky zajistit odvádění srážkových vod z vozovky s ohledem na kapacitu koryt vodních toků;
 - při přípravě konkrétního záměru Václavické spojky v ochranných pásmech vodních zdrojů realizovat ochranná opatření k minimalizaci vlivů na režim a jakost vody v dotčených vodních zdrojích;
 - při přípravě konkrétního záměru Václavické spojky minimalizovat vlivy na krajinný ráz;
- o) koridor D054 (Vestecská spojka) - pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na životní prostředí:
- ZÚR stanovují tyto požadavky na využití koridoru:
 - o zajistit splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby na území obcí Vestec, Jesenice a Průhonice, zejména v případě lokalit Rozkoš a Drazdy a dále na jižním a východním okraji městské části Praha - Šeberov (Hrnčíře),
 - o minimalizovat vlivy na zhoršení odtokových poměrů Vestecského potoka a Olšanského potoka zejména při křížení záplavových území a na retenční nádrži Vestec,
 - o minimalizovat vlivy na předměty ochrany přírodní památky a RBC ÚSES Hrnčířské louky, zejména v období výstavby,
 - o minimalizovat dopady výstavby na kulturní dědictví a na historickou kulturní krajinu,
 - o zajistit koordinaci umístění veřejně prospěšných staveb D054 (Vestecská spojka) a E15 (elektrické nadzemní vedení 110 kV Chodov – Uhřetěves);
 - ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování:
 - o příprava záměru Vestecské spojky pro územní řízení bude obsahovat optimalizované řešení napojení Vestecké spojky přes EXIT 4 na dálnici D1 ve vztahu ke stávajícím odpočívákům a vzdálenostem stávajících křižovatek,
 - o v ÚP Vestec, Jesenice a Průhonice a v koordinaci s ÚP hl. m. Prahy upřesnit vymezení koridoru s ohledem na minimalizaci vlivů na kvalitu obytného prostředí zejména v lokalitách Rozkoš a Drazdy a dále na jižním a východním okraji městské části Praha - Šeberov (Hrnčíře),
 - o v ÚP Jesenice upřesnit vymezení koridoru s cílem minimalizace vlivů na lesní porost v k. ú. Zdiměřice u Prahy,
 - o v ÚP Vestec upřesnit vymezení koridoru s ohledem na ochranu retenční nádrže na Olšanském potoce,

- Vesteckou spojku v úseku mezi ulicí Vídeňskou a dálnicí D1 řešit s úrovněnými křižovatkami,
- prověřit možnosti zkvalitnění řešení Vestecké spojky pro příznivější začlenění do příměstské krajiny.

Zdůvodnění:

K bodu 19. Výroku:

Doplnění návrhů si klade za cíl upřesnit způsob uplatnění opatření navrhovaných ZÚR SK. § 36 stavebního zákona v odst.(1) stanoví základní obsah ZÚR. Je zde mimo jiné uvedeno, že ZÚR „.....vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití...“.

V § 36 odst. 3 stavebního zákona se pak uvádí že: „ZÚR v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje...“.

K bodu 20. Výroku - zdůvodnění formulace čl. (143), písm. o), které se týká koridoru Vestecké spojky

Požadavky na využití koridoru

Vymezený koridor VPS D054 se dostává do blízkého kontaktu se západním okrajem obytné zástavby v lokalitě Rozkoš (město Jesenice a obec Průhonice) a Drazdy (obec Vestec a Jesenice) a s jižním a východním okrajem zástavby městské části Praha - Šeberov (Hrnčiče), kde lze očekávat nárůst hlukové zátěže. Z tohoto důvodu je ve druhé odrážce formulován požadavek na splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby sídel, nacházejících se v kontaktu, resp. bezprostřední blízkosti vymezeného koridoru. Za podstatnou v tomto případě zpracovatel SEA považuje skutečnost, že záměr převádí dopravu z komunikací procházejících zastavěným územím sídel, kde dochází k překračování hlukových limitů, přičemž opatření pro jejich splnění jsou obtížně realizovatelná, na rozdíl od zástavby, která je prostorově nebo technicky oddělená od tělesa komunikace. Chráněnou zástavbu definuje § 30 odst. 3 zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví (obytná zástavba, školská, zdravotní a sociální zařízení). Konkrétní hlukové limity pro tento typ zástavby stanovuje příloha 2 nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Podmínka minimalizace vlivů na zhoršení odtokových poměrů Olšanského a Vesteckého potoka je konkretizací obecně formulovaného „společného požadavku“ (viz čl.191b). Důvodem pro zapracování tohoto konkrétního požadavku do 2. aktualizace ZÚR SK je existence stanoveného záplavového území na obou vodotečích, které vymezený koridor kříží.

Ve vzdálenosti cca 500 m od vymezeného koridoru se na území hl. m. Prahy nachází přírodní památka Hrnčičské louky s funkcí regionálního biocentra Hrnčičské louky. Lokalita se skládá ze soustavy pěti rybníků a přilehlých luk a představuje významnou ornitologickou lokalitu. Podmínka „minimalizovat vlivy na předměty ochrany přírodní památky a RBC ÚSES Hrnčičské louky, zejména v období výstavby“ je proto zaměřena na omezení rizika rušení zde sídlících druhů ptáků zejména v hnízdním období a nárůstu mortality v důsledku střetů s projíždějícími vozidly.

Podmínka minimalizace dopadů výstavby na kulturní dědictví a na historickou kulturní krajinu byla doplněna na základě požadavku Ministerstva kultury. Při naplňování této podmínky je třeba vzít v úvahu, že nelze požadovat obecně upřednostnění veřejného zájmu ochrany například drobné architektury v krajině před veřejným zájmem výstavby dopravní stavby. Při posuzování záměru je třeba vzít v úvahu všechny pilíře udržitelného rozvoje. V podrobnější dokumentaci budou kulturní a historické hodnoty území a objekty v památkovém zájmu vzaty v úvahu a vliv na ně bude minimalizován. Nelze jej však zcela vyloučit.

Požadavek zajistit koordinaci umístění VPS D054 (Vestecská spojka) a E15 (elektrické nadzemní vedení 110 kV Chodov – Uhřetěves) vyplývá z projednání s Ministerstvem průmyslu a obchodu. Jedná se o záměr společnosti PRE - dvojité vedení 110 kV Chodov - Uhřetěves (část koridoru i pro záměr ČEPS v aktualizaci PÚR E14 zdvojení vedení 400 kV Chodov - Čechy střed).

Úkoly pro územní plánování

Na základě připomínky Ministerstva vnitra a jako výsledek vyhodnocení SEA byl doplněn úkol pro územní plánování, který se týká optimalizace řešení napojení Vestecské spojky přes EXIT 4 na dálnici D1 ve vztahu ke stávajícím odpočívákům a vzdálenostem stávajících křižovatek.

Tento úkol vyplývá z toho, že soulad zamýšlených staveb s technickými (doporučujícími) normami nelze posuzovat v okamžiku jejich konceptualizace, ale až v okamžiku jejich realizace. Z hlediska platného práva nejsou technické doporučující normy a soulad s nimi zákonnou náležitostí ZÚR. Stavební zákon předpokládá, že ZÚR stanoví nějaké záměry v obecné rovině, které se poté mohou dále prověřovat či realizovat.

Ze závěrů posouzení koridoru VPS D054 vyplynula rizika zhoršení kvality obytného prostředí v okrajových částech obytné zástavby v lokalitě Rozkoš (město Jesenice a obec Průhonice) a Drazdy (obec Vestec a město Jesenice) a na jižním a východním okraji lokality Hrnčíře (městská část Praha – Šeberov). S odkazem na ust. § 43 odst. 3 stavebního zákona proto VVURÚ část A - SEA pro tento koridor doporučuje zahrnout do návrhu 2. aktualizace ZÚR SK úkol pro územní plánování upřesnit vymezení koridoru v ÚP uvedených obcí s cílem minimalizace vlivů (emise a hluk z dopravy) na existující obytnou zástavbu. Město Jesenice je zahrnuto záměrně, neboť ochrana zástavby v lokalitě Průhonice – Rozkoš bude pravděpodobně vyžadovat úpravu směrového řešení trasy již na území Jesenice.

Koridor VPS D054 zasahuje na území obce Vestec do retenční nádrže na Olšanském potoce, přičemž prostorové podmínky umožňují v podrobnějším měřítku upřesnit trasu silnice s vyloučením zásahu do prostoru vodní plochy a jejího bezprostředního okolí. Funkci předmětné vodní nádrže je nezbytné zachovat z důvodu zpomalení odtoku vod z povodí Olšanského potoka (protipovodňová ochrana území) a s ohledem na její význam jako krajinného prvku v dotčeném, převážně urbanizovaném území.

Severně od Zdiměřic a jihovýchodně od Drazdů (město Jesenice) vymezený koridor okrajově zasahuje drobnou enklávu hospodářského lesa. Vzhledem k nízké lesnatosti dotčeného území a vzájemné prostorové dispozici, která vytváří dobré předpoklady pro vymezení trasy komunikace v rámci koridoru bez zásahu do lesního porostu, navrhuje VVURÚ část A - SEA zpracovat do návrhu 2. aktualizace ZÚR SK předmětný úkol na upřesnění trasy komunikace v ÚP dotčených obcí. Minimalizace zásahu do zmíněného lesního porostu je v tomto případě zásadní podmínkou s ohledem na nenarušení jeho (zejména) mimoprodukčních funkcí (krajinná, ekologická) v tomto vysoce urbanizovaném území.

Poslední dva úkoly pro územní plánování, které 2. aktualizace ZÚR SK stanovuje, se týkají začlenění stavby do krajiny. Pro začlenění do krajiny je třeba volit takové technické řešení, aby se stavba pohledově co nejméně uplatňovala a aby byl minimalizován bariérový efekt. Z tohoto hlediska jsou přirozeně příznivější také úrovněvé křižovatky.

21. bod Výroku se týká článku (191b) a (191c)

Článek (191b) je nový článek kapitoly 4. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR a vymezení ploch a koridorů krajského významu, 4.3. Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí.

Kapitola 4.3. Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí obsahuje společná prostorová a projektová opatření pro plochy a koridory dopravy a technické infrastruktury.

V rámci 2. aktualizace ZÚR SK se do kapitoly 4.3. doplňují články (191b) a (191c).

Znění kapitoly po aktualizaci:

4.3. Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí

(190) ZÚR navrhuje na základě doporučení SEA následující společná prostorová opatření pro plochy a koridory dopravy a technické infrastruktury:

- a) vymezení koridorů s identifikovaným rizikem možného vlivu na ptáčích oblastech nebo evropsky významné lokality soustavy Natura 2000 zpřesnit v rámci zpracování navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizace vlivů na dotčené oblasti a lokality;
- b) vymezení koridorů liniových záměrů dopravní a technické infrastruktury, které procházejí záplavovým územím; směrově řešit v nejkratší možné délce v závislosti na místních podmínkách;
- c) vymezení koridorů dopravní nebo technické infrastruktury, zasahujících do pásem vodních zdrojů 1. a 2a stupně, zpřesnit v rámci navazující územně plánovací dokumentace s cílem nenarušení vydatnosti a jakosti dotčených zdrojů;
- d) vymezení koridorů dopravní nebo technické infrastruktury, zasahujících do stanovených dobývacích prostorů a chráněných ložiskových území, zpřesnit v rámci navazující územně plánovací dokumentace s cílem minimalizace objemu zásob vázaných v ochranném pásmu stavby;

(191) ZÚR navrhuje na základě doporučení SEA následující společná projektová opatření pro plochy a koridory dopravy a technické infrastruktury:

- a) vytvářet podmínky pro ochranu obyvatelstva před hlukem z dopravy. U záměrů, kde existuje potenciální vznik rizika pro lidské zdraví (vlivy hluku a znečištění ovzduší) je nutno doložit ochranu veřejného zdraví včetně projednání s příslušnými orgány nejpozději v rámci procesu EIA. Jedná se zejména o následující záměry:
 - silniční stavby procházející v přímém kontaktu s obytnou zástavbou
 - rozšiřování letišť
 - železniční stavby v místech kontaktu s obytnou zástavbou
 - výstavba nových energetických zdrojů

V rámci přípravy jednotlivých staveb je nutno zajistit promítnutí opatření k omezení vlivů stavební činnosti do příslušných plánů organizace výstavby a jejich dodržování během realizace stavby.

- b) podmínkou realizace záměrů zasahujících do ochranných pásem vodních zdrojů jsou pozitivní výsledky hydrogeologického posudku a realizace ochranných opatření k minimalizaci vlivů na režim a jakost dotčených vodních zdrojů,
- c) podmínkou realizace záměrů procházejících záplavovým územím jsou projektová řešení zajišťující minimalizaci vlivů na odtokové poměry (inundační mosty) a omezením dlouhých šikmo trasovaných přechodů. Nepřípustná jsou taková řešení, která svým podélným sevřením údolních úseků omezují nebo znemožňují rozlivy povodňových průtoků ve volné krajině,
- d) u záměrů s vysokým rozsahem zpevněných ploch požadovat vybavení dešťovými kanalizacemi s dešťovými zdržemi pro regulaci nárazového odtoku srážkových vod. V rámci

projektové EIA je nutné v podrobném měřítku řešit zajištění prostupnosti liniových dopravních staveb ve smyslu metodiky AOPK ČR,

- e) báňsko-technický posudek zajistit u záměrů zasahujících do území s předpokládaným výskytem důlních děl (poddolované území),
 - f) v případě, že záměr zasahuje do bloků zásob výhradního ložiska a pokud územně environmentální nebo technické podmínky neumožňují směrovou či prostorovou korekci, je realizace záměru možná pouze za podmínky souhlasu MŽP a MPO s převodem části zásob do kategorie vázaných v důsledku stanovení ochranného pilíře. V případě průchodu trasy stanoveným dobývacím prostorem je nutný souhlas OBÚ,
 - g) u staveb, které vykazují potenciální významný negativní vliv na krajinný ráz (nadzemní elektrická vedení, silnice apod.) a které vstupují na území se zvýšenou hodnotou krajinného rázu, vyžadovat pro navazující územně plánovací a projektovou dokumentaci návrh takových prostorových a technických řešení, která budou minimalizovat negativní vliv na krajinný ráz,
 - h) u staveb, vyžadujících zásahy do pozemků určených k plnění funkcí lesa, vyžadovat náhradní výsadbu a zalesnění;
 - i) při výstavbě logistických a průmyslových areálů dodržovat koeficient zeleně v min. hodnotě 40 % s přihlédnutím ke specifikům umístění a velikosti areálu. Při umísťování zástavby na vysoce bonitních půdách se doporučuje zvážit požadavek na vyšší koeficient zeleně.
- (191a) Pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na životní prostředí uplatňovat v navazujících procesech zpracování ÚPD a při rozhodování v území o konkrétních záměrech a při sledování implementace ZÚR následující opatření:
- a) při územně plánovací činnosti konkrétních záměrů dopravní a technické infrastruktury respektovat relevantní principy a podmínky stanovené ve Vyhodnocení SEA včetně podmínek vyplývajících z hlavních environmentálních limitů vycházejících ze stávající legislativy;
 - b) při zpřesňování ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury v územních plánech respektive při přípravě konkrétních záměrů řešit průchodnost turistických cest;
 - c) při zpřesňování ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury v územních plánech respektive při přípravě konkrétních záměrů minimalizovat zábor ZPF, především zábor půdy v 1. a 2. třídě ochrany ZPF;
 - d) při zpřesňování ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury v územních plánech respektive při přípravě konkrétních záměrů minimalizovat zábor a zásah do PUPFL, především do lesů zvláštního určení a lesů ochranných;
 - e) při zpřesňování ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury v územních plánech respektive při přípravě konkrétních záměrů zajistit, aby nedocházelo ke zhoršování odtokových poměrů v území během povodňových průtoků.
- (191b) Na základě opatření navržených ve VVURÚ, část A – SEA, se pro plochy a koridory vymezené 2. aktualizací ZÚR SK pod označením D001, D011, D054, D204 a D300 stanovují tyto požadavky na využití vymezených ploch a koridorů:
- minimalizace vlivů na kvalitu obytného prostředí,
 - využívání dostatečně vodních recipientů pro odvádění srážkových vod ze zpevněných ploch, preference řešení umožňující jejich zasakování,
 - ochrana odtokových poměrů při křížení vodních toků,
 - minimalizace záborů ZPF I. a II. třídy ochrany,

- minimalizace vlivů na přírodní a krajinné hodnoty území a zachování průchodnosti dotčeného území.
- (191c) Na základě opatření navržených ve VVURÚ, část A – SEA, se pro plochy a koridory vymezené 2. aktualizací ZÚR SK pod označením D001, D011, D054, D204 a D300 stanovují tyto úkoly pro územní plánování:
- v ÚP dotčených obcí upřesnit vymezení ploch dopravy (u silničních staveb včetně polohy mimoúrovňových křižovatek) s ohledem na:
 - o přednostní zajištění minimalizace vlivů emisí a hlukové zátěže na kvalitu obytného prostředí; za tímto účelem v úsecích s prokázanými vlivy zajistit územní podmínky pro realizaci nezbytných ochranných opatření,
 - o zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;
 - při umísťování nových areálů výroby, skladování nebo občanského vybavení v blízkosti ploch a koridorů vymezených v rámci 2. aktualizace ZÚR SK zohledňovat aktuální stav hlukové a imisní zátěže dotčeného území ve vztahu k riziku možného překročení platných hygienických limitů v důsledku umístění nové stavby.

Zdůvodnění k článku (191b)

Článek (191b) byl doplněn do kapitoly 4.3. Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí na základě Vyhodnocení vlivů na životní prostředí podle přílohy stavebního zákona (SEA), zpracovaného pro 2. aktualizaci ZÚR SK. Zdůvodnění návrhu těchto opatření je v dokumentaci vyhodnocení SEA. Cílem opatření je předcházení, snížení nebo kompenzace všech zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na životní prostředí.

Požadavky na využití vymezených ploch a koridorů:

Emise polutantů a hluku z dopravy představují jednu z hlavních zátěží životního prostředí v území dotčeném návrhem 2. aktualizace ZÚR SK. Pokud se v dotčeném území nachází obytná zástavba, mohou být emise spolu s hlukem zdrojem narušení faktorů pohody a v případě překročení platných hygienických limitů také zdrojem zdravotních rizik pro tamější obyvatelstvo. Tento předpoklad (tj. výskyt obytné zástavby v blízkosti vymezených ploch a koridorů) je v případě návrhu 2. aktualizace ZÚR SK splněn u všech koridorů a ploch navržených k vymezení. Tímto prizmatem je třeba chápat požadavek na uplatňování podmínky minimalizace vlivů na kvalitu obytného prostředí při upřesňování optimální stopy komunikace v rámci vymezeného koridoru, v rámci technického řešení vlastní komunikace a případný návrh dalších technických opatření k minimalizaci vlivů provozu komunikace na obytné prostředí. Tato řešení logicky musí zároveň zohledňovat všechny ostatní souvislosti a jevy v území s přihlédnutím k vyváženosti jednotlivých zájmů, hospodárnosti, efektivnosti a náročnosti řešení ve vztahu k dosažení sledovaného cíle.

Realizace dopravních staveb (zejména silničních) je spojena s nárůstem zpevněných ploch a tedy se zrychlením povrchového odtoku srážkových vod, zpravidla znečištěných provozem komunikace (ropné produkty, oděrky pneumatik atp.). Řešení nezávadného zneškodnění znečištěných splachových vod s cílem ochrany jakosti povrchových a podzemních vod dotčeného území je úkolem projektové dokumentace stavby. Uplatnění podmínky na využívání dostatečně vodných recipientů pro odvádění (již vyčištěných) vod, resp. preference řešení umožňujících zasakování těchto vod souvisí s nutností minimalizace negativních dopadů na odtokové poměry dotčených území. V území dotčeném návrhem 2. aktualizace ZÚR SK převažují drobné vodní toky s kolísavou vodností. Zatížení těchto recipientů odváděním srážkových vod z kapacitních dopravních staveb je spojeno (zejména v případě extrémních srážek) s rizikem zásadní změny jejich hydrologických poměrů, vlivů na biotu vázanou na předmětnou vodoteč a celkové degradace toku a přilehlých ploch. V případě plochy VPS D300 bude odvádění srážkových vod řešeno rozšířením stávajícího

kanalizačního systému letiště Praha/Ruzyně zaústěného do ČOV Sever (recipient: Únětický potok) a ČOV – Jih (recipient: Kopaninský potok).

S ochranou odtokových poměrů je spojen také požadavek na odpovídající řešení křížení vodních toků a jejich záplavových území, které protínají vymezené koridory dopravních staveb. Zachování plynulého odtoku v záplavových územích a obecně v údolních nivách vodních toků je nezbytné z důvodu zajištění bezpečného převedení povodňového územím, ochrany lidského zdraví a majetku v blízkosti vodního toku.

Z údajů uvedených v příloze č. 1 dokumentace VVURÚ část A – SEA je patrný vysoký podíl nej kvalitnějších zemědělských půd v rámci vymezených koridorů a ploch. Tato skutečnost vyplývá z přírodních podmínek dotčeného území (prstence území Středočeského kraje přiléhající k území hlavního města), které se vyznačuje převahou kvalitních půd v I. a II. třídě ochrany. Záběr kvalitních půd v převážné většině záměrů, lokalizovaných do tohoto území, je proto nevyhnutelný. Bezprostřední blízkost hlavního města, resp. demograficko-ekonomický potenciál metropolitní rozvojové oblasti OB1 Praha a s ním spojená koncentrace rozvojových aktivit je zdrojem kumulativních vlivů, jejichž důsledkem je zvýšená dynamika úbytku ZPF ve většině obcí v okolí Prahy. Na druhé straně by však absolutní ochrana ZPF v tomto území měla za důsledek zásadní omezení rozvojového potenciálu celé oblasti OB1 včetně hlavního města. Vzhledem k tomu, že v případě návrhu 2. aktualizace ZÚR SK se ve všech případech jedná o koridory a plochy veřejné infrastruktury, jejichž vymezení je v souladu s čl. (39) a (40) platné PÚR ČR, je nutné požadavek na minimalizaci záborů ZPF I. a II. třídy ochrany uplatňovat v rámci ÚPD dotčených obcí při upřesňování vymezení posuzovaných ploch a koridorů a zejména při navazujícím rozhodování o území.

Ve volné krajině mohou dopravní stavby nadmístního a republikového významu představovat ohrožení dosavadních přírodních a krajinných hodnot, které jsou předmětem obecné i zvláštní ochrany dle zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, v případě krajiny též ust. § 18 odst. 4 stavebního zákona. Stavby páteřních dopravních sítí svými technickými parametry zároveň přispívají k vytváření bariér v území a jeho fragmentaci s negativními důsledky jak pro člověka a krajinu, tak pro biologické organismy. Průchodnost území pro člověka je nezbytným předpokladem zajištění obsluhy území a dále jeho identifikace s okolní krajinou. V případě rostlinných a živočišných druhů existuje riziko degradace zejména u populací, jejichž rozmnožování je závislé na migraci v rozsáhlejších přírodních areálech. V měřítku podrobnosti ZÚR (1 : 100 000) není možné tuto problematiku včetně souvisejících hodnot a limitů postihnout. S ohledem na platná ustanovení stavebního zákona (§ 36 odst. 5 a § 43 odst. 3) je uplatnění této podmínky závazné i ve vztahu k hodnotám a limitům sledovaným v podrobnosti územních plánů jako např. VKP, lokální ÚSES, nelesní krajinná zeleň, hodnotné biotopy nebo přírodní stanoviště, oblasti a místa krajinného rázu aj.

Požadavek zachování průchodnosti u VPS D300 (plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně) se uplatní přiměřeně vzhledem k povaze plochy, kde musí být v první řadě zachována bezpečnost leteckého provozu. Průchod přes rozvojové plochy určené pro letecký provoz není možné zajistit pro živočichy ani lidi. Nicméně musí být zajištěna průchodnost širšího zájmového území v okolí letiště.

Zdůvodnění k článku (191c)

Článek (191c) byl doplněn do kapitoly 4.3. Opatření pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí na základě Vyhodnocení vlivů na životní prostředí podle přílohy stavebního zákona (SEA), zpracovaného pro 2. aktualizaci ZÚR SK. Zdůvodnění návrhu těchto opatření je v dokumentaci vyhodnocení SEA. Cílem opatření je předcházení, snížení nebo kompenzace všech zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na životní prostředí.

Úkoly pro územní plánování

Požadavek dle první odrážky přímo navazuje na výše uvedené požadavky na využití ploch a koridorů. S ohledem na šířku vymezených koridorů dopravních staveb, lze emisní a hlukovou zátěž zastavěných území (zejména obytných) významně ovlivnit konkrétním trasováním v rámci vymezeného koridoru, případně vytvořením územních podmínek pro realizaci nezbytných ochranných opatření. V rámci koridorů vymezených návrhem 2. aktualizace ZÚR SK je proto uloženo hledat v územních plánech dotčených obcí takové upřesněné vedení trasy, které bude vyvolávat co nejmenší vliv na kvalitu obytného prostředí přilehlé zástavby, přičemž vymezené plochy musí umožnit nejen vyhledání optimální trasy komunikace, ale také případnou realizaci technických opatření pro minimalizaci vlivů zejména na stávající obytnou zástavbu (ochranná zeleň snižující prašnost, protihlukové valy nebo stěny). Územní podmínky pro realizaci protihlukových opatření je žádoucí v konkrétních případech uvedených níže vytvářet s rezervou 3dB. Důvody pro stanovení této rezervy vycházejí z principu předběžné opatrnosti, neboť reálná hluková zátěž v době realizace stavby může být z důvodu vyšších než předpokládaných dopravních intenzit vyšší než udávají současné modelové výpočty, a může tak vyžadovat větší rozsah ochranných opatření včetně s tím souvisejících územních nároků. Stejně tak ve využití území v okolí budoucí stavby může dojít ke změnám, přičemž významným aspektem pro rozsah protihlukových opatření jsou kromě funkce objektů a jejich vzdálenosti od komunikace také jejich konkrétní technické parametry, zejména počet nadzemních podlaží. Výše této rezervy (3dB) je stanovena na základě dosavadních zkušeností a dobré praxe, vyplývající ze zjištěných odchylek mezi výsledky modelových výpočtů (akustické studie) a reálné hlukové situace po dokončení stavby. Druhým důvodem je měřítko podrobnosti ZÚR, ve kterém nemůže být zohledněno technické řešení dané stavby.

V rámci stanovení podmínek pro plochy s rozdílným způsobem využití v navazující územně plánovací dokumentaci je nezbytné volit takové řešení, které minimalizuje riziko vlivů záměru na obytné území, tj. např. nenavrhovat do blízkosti koridorů plochy bydlení.

Obdobně problematika prostupnosti území pro pěší a cyklisty je primárně řešitelná nástroji územního plánování. Preference využití míst křížení dopravních staveb se stávající sítí cest a komunikací sleduje za cíl zachování komunikačních směrů dlouhodobě využívaných obyvatelstvem dotčeného území.

Úkol zohledňovat aktuální stav hlukové a imisní zátěže dotčeného území při umísťování nových areálů výroby, skladování nebo občanského vybavení v blízkosti posuzovaných koridorů a ploch vyplývá z identifikovaného rizika možného překročení platných hygienických limitů umístěním příslušné stavby v důsledku kumulativního, případně synergického působení ve spojení se stávající zátěží dotčeného území na úrovních blízkých hodnotám platných hygienických limitů.

Umísťováním „v blízkosti ploch a koridorů“ je míněno umísťování nových areálů výroby, skladování nebo občanského vybavení, u kterých lze důvodně předpokládat, že by mohly po realizaci záměrů dopravních staveb navržených 2. aktualizací ZÚR SK a po realizaci výše zmíněných nových areálů způsobit překročení platných hygienických limitů v důsledku umístění nové stavby. Jedná se zejména o území s již v současnosti identifikovaným rizikem možného překročení platných hygienických limitů.

Stanovit jednoznačně limitní vzdálenost, ve které nemají být uvedené plochy od dané dopravní stavby vymezovány, nelze. Princip tohoto požadavku spočívá v tom, že nový areál s tímto funkčním využitím je možné umístit v takové vzdálenosti od obytné zástavby, ve které při zohlednění všech kumulativních a synergických vlivů (tj. součet aktuální zátěže v době realizace + přírůstek z nové dopravní stavby vymezené v ZÚR + přírůstek z navrhovaného areálu) nedojde k překročení platných hygienických limitů. Tuto podmínku je třeba uplatňovat zejména v případě výstavby skladových areálů podél nových dopravních staveb nadřazené silniční síti (dálnice). V případě letišť se hluk z letecké a silniční dopravy posuzuje samostatně.

22., 23., 24., 25., 26., 27. a 28. bod Výroku se týkají článku (229a) a článku (230)

Článek (229a) je nový článek kapitoly 7. Vymezení veřejně prospěšných staveb a opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a asanačních území nadmístního významu, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit. Článek (229a) byl doplněn za článek (229) a obsahuje požadavek vzájemné koordinace VPS a opatření, který doposud v ZÚR SK nebyl obsažen.

Článek (230) je součástí podkapitoly 7.1. Veřejně prospěšné stavby v oblasti dopravy.

Článek (230) obsahuje tabulku s vymezením VPS v oblasti dopravy. V Odůvodnění není tabulka celá, ale jen její část, týkající se 2. aktualizace ZÚR SK.

Sloupce „převzato z ÚP VÚC“ a „původní označení“ zůstávají bez vyplnění, protože tato informace již v rámci 2. aktualizace ZÚR SK není podstatná. Převzetí z předchozích platných ÚP VÚC bylo dokumentováno v ZÚR SK (2011).

Dotčené území (obec či katastrální území) je takové, na kterém je vymezen koridor VPS, a to bez ohledu na rozlohu takového vymezení. Pojem „dotčená obec, dotčené katastrální území“ v článku (230) nelze tedy ztotožnit s pojmem „dotčená obec“ v článku (133), který se týká vlivu hluku z letiště Praha/Ruzyně.

V rámci 2. aktualizace ZÚR SK se do tabulky v článku (230) doplňují v oddílu silniční doprava tři rozsudkem zrušené VPS, a to D001, D011 a D054.

V oddílu železniční doprava se doplňuje rozsudkem KS 50 A 16 2013 – 97 a rozsudkem NSS 8Aos 5/2013 – 87 zrušená část VPS D204 (úsek železniční tratě 221 Praha – Strančice).

V oddílu letecká doprava se doplňuje rozsudkem zrušená VPS D300 (plocha pro rozvoj letiště Praha/Ruzyně). Ostatní řádky tabulky, obsahující ostatní VPS, zůstávají beze změny.

Znění kapitoly 7. článků 226 až 229a po aktualizaci:

(226) ZÚR vymezují pro účely řízení o vyvlastnění⁴ či zřízení překupního práva veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření v oblasti dopravy, technické infrastruktury, protipovodňové ochrany a územního systému ekologické stability.

(227) Stavby a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a asanační území nadmístního významu nejsou vymezeny.

(228) Pro účely vymezení ploch a koridorů veřejně prospěšných staveb se za součást stavby považují též zařízení a doprovodné stavby nezbytné k provedení stavby a k zajištění řádného užívání stavby, jako jsou zařízení stavenišť, přípojky inženýrských sítí, příjezdové komunikace a napojení na komunikace nižšího řádu, doprovodná zařízení technické infrastruktury, doprovodné dopravní stavby ap., pokud nejsou samostatnou veřejně prospěšnou stavbou nebo veřejně prospěšným opatřením.

(229) Prostorové parametry jednotlivých ploch a koridorů jsou stanoveny v kap. 4.

(229a) Veřejně prospěšné stavby a opatření budou v podrobnější dokumentaci v rámci navržených ploch a koridorů vzájemně koordinovány, zejména veřejně prospěšné stavby pro dopravu se sítěmi technické infrastruktury.

⁴ Zákon č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě

Zdůvodnění k článku (229a)

K bodu 22. Výroku:

V plochách a koridorech navržených 2.aktualizací ZÚR SK (D001, D011, D054, D204 - část a D300) se vyskytují sítě technické infrastruktury řady správců, kteří při společném jednání uplatnili své připomínky. Řešit koordinaci všech těchto zájmů v dokumentaci ZÚR není vzhledem k měřítku možné ani účelné. Proto je stanoven tento požadavek na využití uvedených ploch a koridorů. Požadavek je formulován obecně.

Znění článku (230) po aktualizaci (bez řádků, které zůstávají beze změny):

(230) ZÚR vymezují koridory pro umístění těchto veřejně prospěšných staveb v oblasti dopravy:

označ. VPS	převzato z ÚP VÚC	původní označení	popis VPS	ORP	dotčená obec	dotčené katastrální území
silniční doprava						
D001			Koridor Silničního okruhu kolem Prahy: úsek Ruzyně - Březiněves (+2 x MÚK) včetně všech vyvolaných přeložek a souvisejících staveb	Brandýs n. L.- Stará Boleslav	Zdiby	Zdiby
				Černošice	Horoměřice	Horoměřice
D011			Koridor Silničního okruhu kolem Prahy: úsek Březiněves (D8) - D10 (+1 x MÚK) včetně všech vyvolaných přeložek a souvisejících staveb	Brandýs n. L.- Stará Boleslav	Jenštejn	Jenštejn
					Podolanka	Podolanka
					Přezletice	Přezletice
					Radonice	Radonice u Prahy
					Veleň	Veleň
D054			Koridor propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecská spojka včetně všech vyvolaných přeložek a souvisejících staveb	Černošice	Jesenice	Zdiměřice u Prahy
					Průhonice	Hole u Průhonic
					Vestec	Vestec u Prahy
železniční doprava						
D204			Koridor železniční tratě č. 221: úsek Praha - Strančice včetně všech vyvolaných přeložek a souvisejících staveb	Říčany	Říčany	Kuří u Říčan, Říčany u Prahy, Voděrádky
					Strančice	Otice u Svojšovic, Svojšovice, Všechromy
letecká doprava						
D300			Plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně	Černošice	Dobrovíz	Dobrovíz
					Hostivice	Hostivice, Litovice

Zdůvodnění k článku (230)

K bodům 23., 24., 25., 26., 27., 28. Výroku:

2. aktualizace ZÚR SK vymezuje Krajským soudem v Praze (respektive Nejvyšším správním soudem) zrušené VPS D001, D011, D054, D204 – úsek Praha - Strančice, D300.

Tyto VPS proto bylo třeba doplnit do článku (230), kde jsou přehledně uvedeny v tabulce. U každé VPS lze tak snadno zjistit, které obce a katastry její vymezení zasahuje.

Z popisu VPS vyplývá, že VPS jsou i související a podmiňující stavby pro uvedené úseky SOKP, Vesteckou spojku a zrušený úsek železniční trati č. 221 Praha – Strančice.

VPS jsou i MÚK na SOKP uvedené u VPS D001 a D011. Prostory uvažované pro MÚK jsou na území obcí Horoměřice, Zdiby (část MÚK zasahuje na území hl. m. Praha) a Podolanka (část MÚK zasahuje na území hl. m. Praha).

Všechny tyto plochy i koridory včetně umístění MÚK jsou předmětem VVURÚ i vyhodnocení záborů ZPF.

Podrobné zdůvodnění potřeby vymezení těchto VPS je obsaženo v kap. 2.3 Zdůvodnění VPS zařazených do 2. aktualizace ZÚR SK.

29. bod Výroku se týká článku (238)

Článek (238) je součástí kapitoly 8. Stanovení požadavků nadmístního významu na koordinaci územně plánovací činnosti obcí, 8.1. Požadavky na koordinaci ploch a koridorů VPS a VPO.

Článek obsahuje tabulku s informací, jaké VPS a jaká veřejně prospěšná opatření navrhuje ZÚR SK na území každé jednotlivé obce.

V rámci 2. aktualizace ZÚR SK se do tabulky v článku 238 doplňují u dotčených obcí rozsudkem zrušené VPS, a to D001, D011, D054, D204 (úsek Praha – Strančice) a D300.

Znění článku po aktualizaci:

Do tabulky jsou v Odůvodnění zařazeny jen obce náležející k ORP, jichž se aktualizace dotýká. Jsou to ORP Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Černošice a Říčany.

(238) ZÚR stanovují následující požadavky na koordinaci územně plánovací činnosti dotčených obcí při zpřesňování územního vymezení ploch a koridorů pro umístění staveb. Koordinace ploch a koridorů VPS a VPO vymezených ZÚR budou probíhat v území dále uvedených ORP a obcí:

ORP	OBEC	veřejně prospěšné stavby			veřejně prospěšná opatření
		doprava	technická infrastruktura	protipovodňová ochrana	
Brandýs n. L.-St.Boleslav	Borek	D156			NK 10, RC 1456, RC 1476
	Brandýs n. L.-St.Boleslav	D063, D156	E02, E10		NK 10, RC 1455, RC 1456, RK 1152
	Brázdim	D177	E02		
	Dobročovice				NC 5
	Dřevčice	D063	E02, R01		RC 1455, RK 1151, RK 1152
	Dřísy				RK 1125, RC 1870
	Hlavenec				NK 68, RC 1784
	Hovorčovice	D201	E22, R01		
	Jenštejn	D011	R01		RK 1151
	Lhota	D156			
	Káraný	D207			NK 10, NK 32, NK 67, RC 368, RC 1849
	Konětopy				RK 1125
	Kostelní Hlavno				NK 32, NK 68
	Křenek				NK 10, RC 1476
	Měšice	D201	E02		

ORP	OBEC	veřejně prospěšné stavby doprava	technická infrastruktura	protipovodňová ochrana	veřejně prospěšná opatření ÚSES
	Mratín	D177	E02		
	Nový Vestec				NK 10, RC 1849
	Podolanka	D011	R01		RK 1151
	Přezletice	D011, D177	R01		
	Radonice	D011			
	Sluhy	D177	E02		
	Sudovo Hlavno				NK 68, RC 1782
	Veleň	D011, D177, D201	E13, R01		
	Zápy	D063, D134	E02, R01		
	Záryby				NK 10, RC 1456
	Zlonín	D017	E02, E22		
	Čelákovice	D135, D207	E02		NK 10, NK 67, RC 368
	Lázně Toušeň				NK 10, RC 1849
	Mochov	D202	E02,		NK 67, RC 539040
	Nehvizdy	D135, D202, D207	E02, R01		
	Svémyslice		R01		
	Vyšehořovice	D202			NK 67, RC 1023, RC 539040
	Zeleneč	D064, D207	E02, R01		
	Bašť	D017, D201	E02		RC 1854, RK 1132
	Bořanovice	D017	E22, R01		RK 1146
	Husinec				NC 2001
	Klecany		E11, R01		NC 2001
	Klíčany		R01		
	Líbeznice	D017, D201	E02, E22		
	Máslovice		R01		NC 2001
	Odolena Voda	D060, D201	E02		RK 1131, RK 1132
	Panenské Břežany	D201	E02		RK 1132
	Předboj	D017	E02		
	Sedlec	D017	R01		RK 1146
	Veliká Ves	D201	E02		RC 1865, RK 1132
	Větrušice				NC 2001
	Vodochody		R01		NC 2001
	Zdiby	D001, D017			NC 2001
	Dobročovice	D021			NK 66
	Horoušany	D064	R01		
	Jirny	D064 D202, D207			NC 5
	Květnice	D021			NK 66
	Šestajovice	D202			
	Škvorec	D021, D066			RC 966
	Úvaly	D021, D064			NC 5, NK 67
	Zlatá	D066			
Černošice	Černošice	D088, D215			NK 56
	Dobřichovice	D215	E04		NK 56, RC 1412
	Karlík				NK 56, RC 1413
	Kosoř				RC 1410, RC 1414
	Lety	D090, D215			NK 56, RC 1412
	Řevnice	D089, D215			NK 56
	Vonoklas				NK 56

ORP	OBEC	veřejně prospěšné stavby doprava	technická infrastruktura	protipovodňová ochrana	veřejně prospěšná opatření ÚSES
	Všenory	D215			NK 56, RC 1400
	Červený Újezd	D209			RK 5012
	Choteč				RC 1531, RK 1187
	Chrástany				NK 177
	Chýně		E03		RK 1142
	Chýnice	D092			RC 1531, RK 1186, RK 1187
	Dobříč	D092, D200			RC 1531, RK 1186
	Dobrovíz	D208, D300			RC 1844, RK 1141, RK 1142, RK 6009
	Drahelčice		P01		
	Hostivice	D208, D209, D300			NK 177, RC 1466, RK 1142
	Jeneč	D209			RK 1142
	Jinočany	D093			
	Kněževes	D010			
	Klínec				RC 571211, RK 1202
	Líšnice				RK 1202
	Nučice	D067, D200	P01		NK 54, RC 1945, RK 1185, RK 1186
	Ořech	D200			RC 1414, RK 1187
	Ptice				NK 54, RC 1474
	Rudná	D067			
	Středokluky	D010			RC 539147, RK 6008
	Tachlovice	D067, D091, D092, D200			RK 1186
	Tuchoměřice	D010			
	Úhonice				NK 54
	Zbuzany	D093, D200			RC 1531
	Březová-Oleško				NK 59, RC 1398, RK 1198
	Dolní Břežany	D175			NK 59, RC 1402
	Jesenice	D005, D054 , D055	V14		RC 1403, RK 1195
	Průhonice	D054	E15, V14		RK 1195, RK 5017
	Psáry	D005			RK 1196, RK 1200
	Vestec	D054	V14		
	Zlatníky-Hodkovice	D005, D175			
	Zvole				NK 59, RC 1401
	Buš				NK 60
	Davle				NK 59, RC 539163, RK 1202
	Hradištko				NC 24, NK 59
	Jílové u Prahy	D005, D071			NC 24, NK 61, RC 1399, RK 1196, RK 1197
	Kamenný Přívoz	D005, D072			NK 61
	Libeň	D005			RC 1399, RK 1196, RK 1197
	Měchenice				NK 59
	Okrouhlo	D005			RC 1398, RK 1197
	Petrov	D005, D069			NC 24, NK 59, RK 1197
	Pohoří				NK 61
	Slapy				NC 24, NK 60, RC 1387, RK 1212, RK 1216
	Štěchovice			PP06	NC 24, NK 59, NK 60
	Vrané nad Vltavou				NK 59
	Bojanovice				RK 1207

ORP	OBEC	veřejně prospěšné stavby doprava	technická infrastruktura	protipovodňová ochrana	veřejně prospěšná opatření ÚSES
	Bratřínov				RK 1207
	Černolice				NK 56
	Číčovice	D010			RC 539147, RK 1140, RK 5019
	Čisovice				RC 1386, RK 1202, RK 1207
	Holubice				RC 1461, RK 1121, RK 1136
	Horoměřice	D001			RC 1467
	Hvozdnice				RK 1202
	Jíloviště				NK 56, NK 59, RC 1400
	Libčice nad Vltavou				NC 2001
	Lichoceves		E06		RC 1468, RK 1120, RK 1136, RK 5019
	Mníšek pod Brdy				NK 56, RK 1207
	Okoř				RK 1140
	Roztoky				NC 2001
	Statenice				RC 1467, RK 1136, RK 1137
	Svrkyně				RC 1468, RK 1120, RK 1136
	Trnová				NK 56, NK 59, RK 6100
	Tursko	D058			RK 1121, RK 1136
	Únětice				RK 1137
	Velké Přílepy				RK 1136
Říčany	Sulice	D070			
	Kamenice				RK 1200, RK 1201
	Kostelec nad Černými Lesy	D077	E09, P03		
	Kostelec u Křížků				RK 1200
	Nučice	D170			
	Radějovice				RK 1196
	Sulice				RK 1196, RK 1200
	Vlkančice	D171			
	Výžerky	D170, D171			
	Vyžlovka	D164			
	Březí	D066			
	Černé Voděradky				NC 27, RK 6011
	Jevany				NC 27, NK 65
	Konojedy				NK 65, RC 1848, RK 1282
	Křenice	D066			
	Kunice				
	Mirošovice	D015			
	Nupaky	D003			
	Oleška				RK 1284
	Oplany				NK 65
	Pětihosty	D015			
	Petříkov	D075			
	Říčany	D003, D066, D074, D173, D204			
	Senohraby	D015			
	Sluštice	D066			
	Strančice	D173, D204, D074			
	Stříbrná Skalice				NK 61, NK 65, RC 963,

ORP	OBEC	veřejně prospěšné stavby doprava	technická infrastruktura	protipovodňová ochrana	veřejně prospěšná opatření ÚSES
					RC 1847, RK 1285, RK 6011
	Světlava	D173			
	Štíhlava				RK 1282
	Tehov	D074			
	Vlkančice				NK 61, RC 941, RK 1285
	Výžerky				RK 1285
	Vyžlovka				NC 27, NK 66, RK 1282
	Babice				NK 66, RC 966
	Břeží				NK 66, RC 966
	Hrusice				RK 1287
	Kaliště				NK 61
	Kunice				RC 1856
	Louňovice				NC 27, NK 66
	Mirošovice				RK 1288
	Mukařov				NK 66
	Ondřejov				RC 963, RC 965, RK 1286, RK 1287, RK 6011
	Senohraby				RC 964, RK 1288
	Sluštice				NK 66
	Struhařov				NC 27
	Velké Popovice	D075			RC 1856, RK 1201
	Všestary	D074			
	Zvánovice				NC 27, RK 1286

Zdůvodnění:

Krajský soud v Praze (respektive Nejvyšší správní soud) zrušil VPS D001, D011, D054, D204 (úsek Praha – Strančice), D300. 2. aktualizace ZÚR SK tyto VPS vymezuje, a proto jsou doplněny do tabulky v čl. 238.

Podrobné zdůvodnění potřeby vymezení těchto VPS je obsaženo v kap. 2.3 Zdůvodnění VPS zařazených do 2. aktualizace ZÚR SK.

Obce uvedené v tabulce jsou povinné při nejbližší změně územního plánu, nebo pořizují-li nový územní plán, vymezit koridory těchto VPS ve své územně plánovací dokumentaci v souladu se ZÚR SK. Přitom by měli upřesnit koridor v závislosti na podmínkách průchodu koridoru daným územím s ohledem na jeho hodnoty a konfiguraci terénu. Při vymezování koridorů je nezbytné zajistit návaznost koridoru na koridor vymezený na území sousedních obcí.

30. bod Výroku se týká článku (245)

Článek 245 je úvodním článkem kapitoly 13. Stanovení pořadí změn v území (etapizace). 2. aktualizace ZÚR SK mění text tohoto článku.

Znění článku po aktualizaci:

(245) ~~Pořadí změn se nestanovuje, jsou však uvedeny~~ Stanovují se priority v oblasti veřejných investic, směřujících zejména do dopravní infrastruktury.

Tyto prioritní záměry jsou členěny na investice státu (železnice, nadřazená silniční síť) a investice kraje (silnice II. třídy).

Zdůvodnění:

2. aktualizace ZÚR SK stanovuje kromě prioritních investic také pořadí změn v území (viz doplněný článek 251a). Článek v původním znění proto nelze použít.

31. a 32. bod Výroku se týká článku (247)

Článek 247 je součástí kapitoly 13. Stanovení pořadí změn v území (etapizace). Kapitola uvádí priority v oblasti veřejných investic, směřujících zejména do dopravní infrastruktury a stanovuje investice prioritní z hlediska Středočeského kraje – dálnice a rychlostní silnice (v souladu s dikcí dnešního zákona též dálnice) na území Středočeského kraje.

V rámci 2. aktualizace ZÚR SK (bod 29. Výroku) se mění text písmene a). Je v něm doplněn úsek SOKP - propojení D7 a D8 (severozápad) a označení VPS D001, který byl rozhodnutím Krajského soudu v Praze zrušen. Písmeno a) je vydáno pro přehlednost celé v novém znění.

Znění článku po aktualizaci:**(247) Dálnice a rychlostní silnice**

- a) D0 - Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), zejména propojení D7- D8 (severozápad) a I/12- D1 (jihovýchod) - VPS s označením D001 a D003;
- b) D3 úsek Jesenice – hranice kraje;
- c) R4 - Dubenec – Zalužany (hranice kraje), zejména úsek Dubenec – Milín - VPS s označením D007;
- d) R6 - Řevničov – Krupá, vč. napojení I/16 (Řevničov) - VPS s označením D008 (část) D034;
- e) R7- Slaný jih – hranice kraje, nová trasa a rozšíření stávajících úseků, přestavba stávajícího úseku Tuchoměřice - Makotřasy (vč. rekonstrukce MÚK Aviatická, Makotřasy a Kněžves) - VPS s označením D010;
- f) Doplnění MÚK Kamenné Žehrovice (R6), Nehvizdy (D11) – VPS s označením D009 a D135.

Zdůvodnění:

SOKP je pro Středočeský kraj prioritou, protože se jedná o dopravní stavbu, která je stěžejní pro funkční dopravní systém Metropolitní rozvojové oblasti Praha. V tomto článku je k názvu Silniční okruh kolem Prahy připojeno předpokládané označení kategorie a číslo silnice – D0, obdobně jako u dalších silnic uvedených v tomto článku v dalších písmenech.

33. bod Výroku se týká článku (249)

Článek 249 je součástí kapitoly 13. Stanovení pořadí změn v území (etapizace). Kapitola uvádí priority v oblasti veřejných investic, směřujících zejména do dopravní infrastruktury a stanovuje prioritní investice - silnice II. třídy na území Středočeského kraje.

V rámci 2. aktualizace ZÚR SK se vkládá do článku (249) nové písmeno g), které jako prioritní stavbu veřejné dopravní infrastruktury stanovuje Vesteckou spojkou (propojení II/603 – Vestec s D1 (respektive s Chodovskou spojkou).

Znění článku po aktualizaci:**(249) silnice II. třídy**

- a) II/101 – Unhošť, přeložka - VPS s označením D056;
- b) II/101 - obchvat Jesenice - VPS s označením D055;
- c) II/101 - Brandýs n. L. – Zápy, vč. napojení do stávající MÚK - VPS s označením D063;
- d) II/101 - Mstětice – Úvaly - VPS s označením D064;
- e) II/101 – Kralupy n. Vlt. – Úžice (D8) – VPS s označením D058 a D059;
- f) II/240 - Kralupy n. Vlt. – Tuchoměřice - VPS s označením D057 a D058;
část, týkající se VPS 057, je zrušena Krajským soudem v Praze
- g) **II/603 - Vestec – D1 (Vestecská spojka) - VPS s označením D054;**
- h) II/272 - obchvat Lysé n. L. (dokončení) - VPS s označením D141;
- i) II/112 - Benešov – Václavice, napojující Benešov na dálnici D3 (Václavická spojka) – VPS s označením D081 a severovýchodní obchvat Benešova - VPS s označením D080;
- j) II/328 - Dobšice (D11 – Opočnice (II/611) - VPS s označením D149;
- k) II/327 - Levín (D11) – Hradištko II. - VPS s označením D147;
- l) II/329 - obchvat Pečky (dokončení) - VPS s označením D151;
- m) II/105 - obchvat Jílové u Prahy - VPS s označením D071.

Zdůvodnění:

Význam Vestecské spojky spočívá především v tom, že umožňuje vyšší využívání SOKP pro vnitroměstské vazby a dále umožňuje rozvedení cílové regionální dopravy z příměstského prostoru jižně od Prahy. Též umožňuje i rozvedení cílové dopravy od budoucí dálnice D3, a to především z území přímo navazujících na novou trasu dálnice D3 jižně od Prahy (viz též kap. 2.3 Zdůvodnění VPS zařazených do 2. aktualizace ZÚR SK).

34. bod Výroku se týká článku (251a)

Článek 251a je článkem kapitoly 13. Stanovení pořadí změn v území (etapizace). 2. aktualizace ZÚR SK jej doplňuje jako nový článek.

Znění článku po aktualizaci:**(251a) ZÚR SK stanovují pořadí změn v území:**

- **D011 - Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), úsek Březiněves – D10 (+1x MÚK) zprovoznit až po zprovoznění úseku Ruzyně – Březiněves (koridor D001), do doby splnění této podmínky nelze stavbu uvést ani do zkušebního provozu;**
- **D054 - propojení Vestec (II/603) – Újezd (dálnice D1), tzv. Vestecská spojka zprovoznit až po zprovoznění úseku SOKP Běchovice - dálnice D1, do doby splnění této podmínky nelze stavbu uvést ani do zkušebního provozu.**

Zdůvodnění:

2. aktualizace ZÚR SK stanovuje kromě prioritních investic také pořadí změn v území, a to ve dvou případech. V prvním případě se jedná o stavbu Silničního okruhu kolem Prahy úseku Březiněves – D10 (+1x MÚK). Tuto stavbu je vhodné realizovat až po zprovoznění sousedního úseku Ruzyně – Březiněves. Úsek Ruzyně – Březiněves je pro fungování SOKP v severním segmentu rozhodující, a to vzhledem k překonání údolí Vltavy a propojení s již

existujícími jihozápadními segmenty SOKP. Realizace úseku SOKP Březiněves – D10 bez tohoto navazujícího úseku by nebyla efektivní.

Ve druhém případě se jedná o podmínku realizace Vestecké spojky až po zprovoznění úseku SOKP Běchovice – dálnice D1 vzhledem k obavě z nadměrného zatížení Vestecké spojky, pokud nebude dříve realizován tento úsek SOKP.

Pro účely této dokumentace se definuje pojem zprovoznění následovně: zprovozněním se myslí uvedení stavby do provozu, a to včetně provozu zkušebního. To znamená, že podmínka platí i pro uvedení VPS do zkušebního provozu (viz § 124 stavebního zákona).

2.5 ZDŮVODNĚNÍ GRAFICKÉ ČÁSTI

Zákresy aktualizovaných jevů touto 2. aktualizací ZÚR SK jsou ve všech výkresech zobrazeny barevně do černobílých otisků výkresů ZÚR SK (2011). Tím je zcela jasně odlišeno, co je předmětem 2. aktualizace ZÚR SK. Jevy zrušené rozhodnutím Krajského soudu v Praze, které nejsou předmětem 2. aktualizace ZÚR SK, nejsou ve výkresech zobrazeny.

Pro zobrazení navrhovaných ploch koridorů je použit výřez z území Středočeského kraje. Mimo zobrazený výřez nenavrhuje 2. aktualizace ZÚR SK žádné změny, doplnění ani úpravy.

Jevy, které jsou v šedém podtisku zobrazeny mimo řešené území Středočeského kraje, jsou pouze informativní a slouží pro vysvětlení souvislostí řešení ZÚR SK v navazujícím území.

Grafická část 2. aktualizace ZÚR SK má stejnou skladbu výkresů jako ZÚR SK (2011). V rámci 2. aktualizace ZÚR SK byly aktualizovány všechny výkresy ZÚR SK, s výjimkou výkresu II.6 - Záměry převzaté bez věcné změny z platných ÚP VÚC. Tento výkres nebyl aktualizován, protože měl význam pouze pro projednání ZÚR SK (2011).

2. aktualizace ZÚR SK obsahuje tyto výkresy:

Výroková část

- I.1. Uspořádání území kraje 1 : 100 000
- I.2. Plochy a koridory nadmístního významu 1 : 100 000
- I.3. Oblastí se shodným krajinným typem 1 : 100 000
- I.4. Veřejně prospěšné stavby a opatření 1 : 100 000

Odůvodnění

- II.1. Koordinační výkres 1:100 000
- II.2. Širší vztahy 1 : 500 000
- II.3. Územní systém ekologické stability 1 : 100 000
- II.4. Koncepce dopravy 1 : 200 000
- II.5. Koncepce technické infrastruktury 1 : 200 000

3 VYHODNOCENÍ KOORDINACE VYUŽÍVÁNÍ ÚZEMÍ Z HLEDISKA ŠIRŠÍCH (NADREGIONÁLNÍCH) VZTAHŮ V ÚZEMÍ

Ke koordinaci jednotlivých staveb z hlediska širších vztahů:

SOKP – úseky řešené 2. aktualizací ZÚR SK (úsek Ruzyně – Březiněves mezi D7 a D8 a úsek Březiněves – Satalice mezi D8 a D10)

Význam SOKP pro funkční dopravní systém v Pražském regionu spočívá především v propojení dálniční a silniční sítě, zejména radiál směřujících do hl. m. Prahy. Navrhovaná poloha okruhu je atraktivní pro vytvoření nabídky alternativní trasy mimo intenzivně urbanizovaná území. Tím dojde k odlehčení vnitřní dopravní sítě hlavního města, dnes přetížené i vlivem tranzitní dopravy. Navrhované stavby doplní již realizované úseky SOKP v jihozápadní (úsek D1 – D7) a ve východní (úsek D10 - I/12) části plánovaného okruhu.

SOKP propojuje jednotlivé radiály, a proto je i součástí mezinárodní sítě. Z hlediska AGR - Evropské dohody o hlavních silnicích s mezinárodním provozem přijaté již 15. 11. 1975, vykazuje ČR na území Středočeského kraje závažné deficity. Kromě dálnice D3 (řešená 1. aktualizací ZÚR SK) je to právě SOKP, který propojuje hlavní trasy dle dohody AGR E50 (západ – východ) a E55 (sever – jih) a na navazující mezinárodní tahy E48, E65 a E67.

Podstatná část SOKP leží na území hl. m. Prahy, zejména severozápadní segment (mezi D7 a D8) a jihovýchodní segment (mezi D1 a I/12). Návrh koridoru pro SOKP je proto plně koordinován s návrhem Aktualizace č. ZÚR hl. m. Prahy, což je naprosto nezbytné vzhledem k tomu, že koridor je vymezen na hranicích hl. m. Prahy a Středočeského kraje a jeho úseky leží střídavě v obou krajích.

Propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka

Vestecká spojka je významnou součástí komunikačního systému na jižním obvodu hl. m. Prahy, umožňuje převedení radiálních vazeb od Jesenice na Chodovskou radiálu (dnes dálnici D1).

Vestecká spojka je v principu radiální komunikací umožňující propojení jižní části Pražského regionu z prostoru Jesenice na dálnici D1. Vestecká spojka by neměla po dokončení SOKP přenášet nadregionální dopravu včetně těžké nákladní dopravy. Těžká nákladní doprava je v koncepci vedena po SOKP. Zcela převažuje doprava osobní (hromadná i individuální), která má radiální charakter – dojíždka z příměstského území za zaměstnáním a dalšími aktivitami v Praze.

Vestecká spojka umožní propojit SOKP z prostoru Zlatníky – Hodkovice, respektive Vestec a Chodovskou radiálu (D1) u Újezda u Průhonic. Může odvést část vnější zdrojové a cílové dopravy mimo stávající obytnou zástavbu. Koridor navazuje na realizovaný úsek D0 (exit 3) – II/603. Napojení na Chodovskou radiálu by mělo být realizováno v navržené MÚK Exit 4.

Řešení je koordinováno s Aktualizací č. 1 ZÚR hl. m. Prahy, koridor leží v blízkosti hranice hlavního města a jeho menší úsek na území hlavního města přechází. Také Exit 4 na Chodovské radiále (dnes na D1) bude na území hlavního města.

Vzhledem k obavě z nadměrného zatížení Vestecké spojky, pokud nebude realizován úsek SOKP – stavba 511 (Běchovice – dálnice D1), je realizace tohoto úseku SOKP před stavbou Vestecké spojky podmínkou stanovenou ve 2. aktualizaci ZÚR SK.

Železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (úsek Praha – Strančice)

V PÚR ČR je koridor pro tuto trať vymezen jako koridor konvenční železnice, součást IV. tranzitního železničního koridoru, který prochází přes území České republiky po trase Děčín - Praha - Tábor - Veselí nad Lužnicí - České Budějovice - Horní Dvořiště.

Plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně

Letiště Praha/Ruzyně má celostátní význam potvrzený PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1 (viz čl. 131). Areál letiště a jeho široké okolí je zároveň součástí Metropolitní rozvojové oblasti OB 1 Praha, vymezené stejným dokumentem. Územní nároky spojené s rozvojem letiště Praha/Ruzyně jsou dlouhodobě známy, což dokládá jejich vymezení jednak ve vydaných ZÚR SK (odkud byly předmětné plochy rozsudkem KS čj. 50A 8/2013-129 ze dne 12.06.2013 následně vypuštěny) a jednak v již zmíněné platné PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 1. V rámci návrhu 2. aktualizace ZÚR SK došlo k upřesnění jejich vymezení v agregované formě jako plocha D300. Z uvedeného vyplývá, že rozvoj letiště Praha/Ruzyně není možné posuzovat pouze z hlediska regionu (území hl. m. Prahy a přilehlé části Středočeského kraje).

V článku 131 PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1 se jako důvody vymezení uvádí zvýšení kapacity mezinárodního letiště, zlepšení bezpečnosti letového provozu a součást TEN –T. Krajský úřad Středočeského kraje jako pořizovatel 2. aktualizace ZÚR SK, je zavázán respektovat úkoly uložené v PÚR ČR.

2. aktualizace ZÚR SK z toho důvodu vymezuje plochu rozvoje letiště Praha/Ruzyně, který se projeví částečně na území Středočeského kraje rozšířením dráhového systému (nová paralelní dráha RWY06R/24L a vzletové a přiblížovací prostory) - plocha pro VPS D300 - viz článek 132 této aktualizace ZÚR SK.

V úkolech územního plánování jsou v PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1 stanoveny dva úkoly, a to v závislosti na potřebách rozvoje letiště Praha/Ruzyně řešit územní rozvoj dotčených obcí a řešit napojení letiště na další druhy dopravy (přednostně železniční kolejovou dopravou). Za tyto úkoly zodpovídá hl. m. Praha a Středočeský kraj.

2. aktualizace ZÚR SK na tyto úkoly reaguje článkem 133, který stanovuje úkoly pro územní plánování:

- „- územní rozvoj obcí Dobrovíz, Horoměřice, Hostivice, Hostouň, Jeneč, Kněževes, Pavlov, Tuchoměřice a Unhošť dotčených rozvojem letiště Praha/Ruzyně, bude řešen tak, aby nově vymezované plochy pro bydlení včetně ploch smíšených obytných a ploch veřejného občanského vybavení (zejména pro vzdělání a výchovu, sociální a zdravotní služby) nebyly zasaženy hlukem přesahujícím hlukové limity stanovené příslušnými předpisy pro tyto plochy, vyvolaným stávajícím provozem letiště i jeho navrženým rozvojem,
- vytvářet územní podmínky pro napojení letiště na ostatní druhy dopravy, zejména železniční, především s cílem zajistit spojení s centrem hl. m. Prahy,
- upřesnit vymezení ploch pro rozvoj letiště Praha/Ruzyně v územních plánech obcí Hostivice a Dobrovíz.“

ZÚR SK (2011) navrhuje na železniční trati č. 120 – úsek Jeneč – letiště Praha/Ruzyně VPS D208, a to v návaznosti na VPS 209 - modernizaci trati Praha – Kladno (VPS D208 i D209 jsou zakotveny v ZÚR SK a nejsou předmětem této 2. aktualizace ZÚR SK).

Z hlediska širších vztahů je pro rozvoj letiště Praha/Ruzyně významný návrh dostavby SOKP (severozápadní segment) a přestavba navazujícího úseku dálnice D7, na kterou je areál letiště napojen. SOKP je předmětem 2. aktualizace ZÚR SK a přestavba dálnice D7 je obsažena ve stávajících ZÚR SK.

4 VYHODNOCENÍ SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ A PODMÍNEK PRO ZPRACOVÁNÍ NÁVRHU 2. AKTUALIZACE ZÚR SK

Projektant vycházel z usnesení Zastupitelstva Středočeského kraje č. 054-12/2014/ZK ze dne 23.6. a 27.6.2014.

2. aktualizace ZÚR SK se v souladu s tímto usnesením zaměřila na doplnění textové i grafické části v záležitostech, které se týkají vymezení zrušených staveb D001 a D011 (úseky SOKP), D006* (MÚK Odolena Voda), D054 (Vestecská spojka), D204 (železniční koridor - úsek Praha - Strančice) a D300 (plocha rozvoje letiště Praha Ruzyně) včetně věcných souvislostí tohoto vymezení a na VVURÚ zpracované v souladu s příslušnými právními předpisy. Podrobnější požadavky a podmínky nebyly zadavatelem stanoveny.

*) VPS D006 (MÚK Odolena Voda) byla z 2. aktualizace ZÚR SK vypuštěna rozhodnutím Zastupitelstva Středočeského kraje (usnesením č. 022-13/2018/ZK ze dne 26. 4. 2018).

5 VÝČET ZÁLEŽITOSTÍ TÝKAJÍCÍCH SE ROZVOJE ÚZEMÍ STÁTU, KTERÉ NEJSOU OBSAŽENY V POLITICE ÚZEMNÍHO ROZVOJE

2. aktualizace ZÚR SK neobsahuje záležitosti týkající se rozvoje státu, které by nebyly obsaženy v PÚR ČR, ve znění Aktualizace č. 1.

6 KVALIFIKOVANÝ ODHAD ZÁBORŮ PŮDNÍHO FONDU PRO PLOCHY A KORIDORY REPUBLIKOVÉHO A NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU

Forma a obsah zpracování

Forma a obsah vyhodnocení ochrany ZPF vychází z novelizovaného zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů.

V ZÚR se vymezují plochy a koridory celostátního a nadmístního významu v parametrech, které vytvoří a zajistí územní předpoklady pro postupné upřesňování polohy sledovaného záměru v navazujících ÚPD. V nich se následně zohlední podrobnější a konkrétnější znalost jak charakteru a parametrů záměru, tak územních podmínek a limitů v dotčeném území.

Na druhé straně plochy a koridory vymezené v ZÚR limitují jiné využití dotčeného území. Jejich vymezený rozsah proto nesmí nadbytečně a neodůvodněně „blokovat“ možnost jiných změn využití správního území dotčených obcí.

Z primárních podmínek pro vymezování ploch a koridorů v ZÚR vyplývá, že nelze ztotožnit rozsah (výměru) ploch či koridorů se skutečnými prostorovými nároky lokalizovaných záměrů. Rozsah ploch a koridorů je nutno z hlediska návrhu ZÚR považovat za limitně vymezený prostor, ve kterém má být záměr lokalizován v potřebných parametrech.

Vyhodnocované záměry

Předmět 2. aktualizace ZÚR SK je podrobně charakterizován a odůvodněn v kapitole „Zdůvodnění VPS zařazených do 2. aktualizace ZÚR SK“. Z hlediska potenciálního záboru půdního fondu jsou vyhodnocovány následující záměry VPS.

- VPS D001

Silniční okruh kolem Prahy: úsek Ruzyně – Březiněves (SOKP) včetně dvou MÚK

- VPS D011
Silniční okruh kolem Prahy: úsek Březiněves – D10 (SOKP) včetně jedné MÚK
- VPS D006
Veřejně prospěšná stavba D006 (MÚK Odolena Voda) byla vypuštěna z dokumentace 2. aktualizace ZÚR SK rozhodnutím Zastupitelstva Středočeského kraje (usnesení č. 022-13/2018/ZK ze dne 26. 4. 2018).
- VPS D054
propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka
- VPS D204
železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (jen úsek Praha – Strančice)
- VPS D300
plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně

Metodický přístup k vyhodnocení

V době zpracování 2. aktualizace ZÚR SK je prováděcí vyhláška k novele zákona o ochraně ZPF projednávána, ale dosud nebyla vydána. Vyhodnocení v ZÚR proto vychází z § 5 novelizovaného zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, který je věnován ochraně ZPF při územně plánovací činnosti.

Kvalifikovaný odhad

Kvalifikovaný odhad plošných nároků byl stanoven následujícím způsobem. Do koridorů byla vložena jejich osa. Délka osy byla vynásobena šířkou, která vyplývá z dostupných podkladů (například z již vyhotovených dopravních studií). Pro výpočty kvalifikovaného odhadu byly použity dále uvedené šířkové parametry a plošné nároky.

vyhodnocovaný záměr	použitý parametr
Silniční okruh kolem Prahy (SOKP)	průměrná šířka záboru 65 m
ostatní MÚK na SOKP	plocha cca 5 ha
silnice II. třídy	průměrná šířka záboru 30 m
železniční trať	průměrná šířka záboru 20 m
plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně ⁵	plocha cca 157 ha

Oproti ZÚR SK (2011), kde tyto VPS byly rovněž vyhodnocovány z hlediska záborů, jsou šířky potřebného záboru rozšířeny, a to s ohledem na dostupné podrobnější vyhodnocení územních nároků těchto záměrů.

Odhad průměrné šířky koridorů vychází z obvyklých potřeb záboru pozemků při realizaci obdobných staveb. Mosty a tunely nejsou zohledněny. Jejich případná realizace bude znamenat zmenšení záborů.

Přehled o velikosti záborů je v následujících tabulkách. Uváděná čísla jsou orientační a budou zpřesněna v dalších fázích projektové přípravy uvedených záměrů. Dotčené druhy pozemků jsou odvozeny z použitého mapového podkladu Zabaged. Podrobnější mapové podklady nelze pro vyhodnocení staveb v ZÚR použít.

⁵ rozvojová plocha byla vyhodnocena v celém rozsahu vymezeném ve 2. aktualizaci ZÚR SK

Kvalifikovaná kvantifikace plošných nárokůStruktura dotčených druhů pozemků

Stavba	Zábory celkem (ha)	Z toho			
		ZPF	PUPFL	voda	zbývající plocha záboru
VPS D001	36,2	33,7	0,1	0,0	2,4
VPS D006*	2,5	1,2	0,0	0,0	1,4
VPS D011	44,5	43,0	0,1	0,0	1,3
VPS D054	8,3	8,1	0,0	0,0	0,2
VPS D204	12,6	11,4	0,2	0,0	1,0
VPS D300	156,3	119,4	0,5	0,0	36,4
Celkem	260,4	216,8	0,9	0,0	42,7

*) VPS D006 (MÚK Odolena Voda) byla vypuštěna z dokumentace 2. aktualizace ZÚR SK rozhodnutím Zastupitelstva Středočeského kraje (usnesení č. 022-13/2018/ZK ze dne 26. 4. 2018).

Kvalita dotčené zemědělské půdy

Pomocí výpočetních analýz byla stanovena plocha a podíl jednotlivých tříd ochrany, které jsou dotčeny vyhodnocovaným koridorem či plochou.

Plochy dotčených tříd ochrany ZPF v hektarech						
VPS	ZPF TO1	ZPF TO2	ZPF TO3	ZPF TO4	ZPF TO5	Celkem ZPF
VPS D001	28,6	0,0	3,5	1,5	0,0	33,7
VPS D006*	0,0	1,1	0,0	0,0	0,1	1,2
VPS D011	29,6	3,1	3,6	6,8	0,0	43,0
VPS D054	0,1	1,1	1,6	5,4	0,0	8,1
VPS D204	1,5	3,8	2,1	3,9	0,1	11,4
VPS D300	108,3	0,0	9,2	1,4	0,5	119,4
Celkem	168,2	9,1	20,0	18,9	0,7	216,8

Procentické podíly druhů pozemků a tříd ochrany										
VPS	ZPF TO1	ZPF TO2	ZPF TO3	ZPF TO4	ZPF TO5	ZPF celkem	PUPFL celkem	voda	zbývající plocha záboru	Celkem
VPS D001	79,0	0,1	9,8	4,1	0,0	93,0	0,4	0,0	6,6	100

Procentické podíly druhů pozemků a tříd ochrany										
VPS	ZPF TO1	ZPF TO2	ZPF TO3	ZPF TO4	ZPF TO5	ZPF celkem	PUPFL celkem	voda	zbývající plocha záboru	Celkem
VPS D006*	0,0	43,5	0,0	0,0	2,2	45,7	0,0	0,0	54,3	100
VPS D011	66,5	6,9	8,1	15,2	0,0	96,7	0,3	0,0	3,0	100
VPS D054	1,7	12,8	18,8	64,2	0,0	97,5	0,0	0,0	2,5	100
VPS D204	12,3	30,3	16,4	30,8	1,0	90,8	1,5	0,0	7,7	100
VPS D300	69,3	0,0	5,9	0,9	0,3	76,4	0,3	0,0	23,3	100

*) VPS D006 (MÚK Odolena Voda) byla vypuštěna z dokumentace 2. aktualizace ZÚR SK rozhodnutím Zastupitelstva Středočeského kraje (usnesení č. 022-13/2018/ZK ze dne 26. 4. 2018).

Les

Kromě kvalifikovaného odhadu záborů zemědělského půdního fondu (ZPF) jsou rámcově odhadnuty i nároky na trvalý zábor pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL). Rozsah a přesnost vyhodnocení odpovídá použitému měřítku grafické části ZÚR SK.

Plochy záboru PUPFL v hektarech				
VPS	Lesy hospodářské	Lesy ochranné	Lesy zvláštního určení	Celkem ha
VPS D001	0,1	0,0	0,0	0,1
VPS D006*	0,0	0,0	0,0	0,0
VPS D011	0,1	0,0	0,0	0,1
VPS D054	0,0	0,0	0,0	0,0
VPS D204	0,2	0,0	0,0	0,2
VPS D300	0,5	0,0	0,0	0,5
Celkem	0,9	0,0	0,0	0,9

*) VPS D006 (MÚK Odolena Voda) byla vypuštěna z dokumentace 2. aktualizace ZÚR SK rozhodnutím Zastupitelstva Středočeského kraje (usnesení č. 022-13/2018/ZK ze dne 26. 4. 2018).

Lze konstatovat, že les je návrhem druhé aktualizace ZÚR SK dotčen minimálně. Teprve podrobnější řešení prokáže, zda k dotčení lesa skutečně dojde.

Vysvětlivky k tabulkám:

ZPF	zemědělský půdní fond
ZPF TO1 až TO5	zemědělská půda třídy ochrany 1 až 5
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
ZÚR SK	Zásady územního rozvoje Středočeského kraje

Shrnutí a rekapitulace plošných nároků

Odhad celkových plošných nároků na změny stávajícího způsobu využití území („zábory půdního fondu“) vyplývající z návrhu 2. aktualizace ZÚR SK činí celkem cca **260,4 ha**. Z toho je cca **216,8 ha** ZPF a cca **0,9 ha** lesa.

Zdůvodnění navrženého řešení z hlediska dopadů na ochranu ZPF

V § 5 zákona se ukládá projektantům územně plánovacích dokumentací řídit se zásadami ochrany ZPF, které specifikuje § 4, zdůvodnit řešení a dle možnosti je srovnat s jiným možným řešením.

Srovnání s jiným řešením

Srovnání s jinými variantami proběhlo u železniční trati č. 221 Praha – Bystřice u Benešova v rámci zpracování ZÚR SK (2011). Výsledná – výhodnější západní varianta je zapracována i do 2. aktualizace ZÚR SK. Zrušený úsek Praha – Strančice je veden převážně v tunelech.

Také SOKP byl v minulosti prověřován v jiných variantách s tím, že o nejvýhodnější variantě bylo rozhodnuto již v rámci projednávání dokumentace ÚP VÚC Pražského regionu. Jižní varianta severní části SOKP – byla pak bez věcných změn převzata do ZÚR SK (2011). Variantní řešení rozvoje letiště Praha/Ruzyně bylo v minulosti posuzováno a navržená plocha je výsledkem mnohaletého řešení, které je ovlivněno řadou technických daností. Vestecská spojka, která prochází urbanizovanou krajinou jižně od Prahy, nemá z hlediska vyhledání výhodnější varianty pro zabor půdního fondu rovněž lepší řešení. Nalezení jiného dosud nezastavěného koridoru mezi rozvíjejícími se sídly tak, aby měl současně i potřebný dopravní smysl, není možné. Z uvedených důvodů je návrh 2. aktualizace ZÚR SK invariantní.

Komentář k veřejné prospěšnosti navrhovaných staveb

Zdůvodnění potřebnosti navrhovaných ploch a koridorů je obsaženo v kapitole „Zdůvodnění VPS zařazených do 2. aktualizace ZÚR SK“.

Komentář zásad plošné ochrany ZPF

§ 4 zákona stanovuje zásady plošné ochrany zemědělského půdního fondu. Na úrovni ZÚR některé z nich s ohledem na účel ZÚR a míru podrobnosti jeho řešení (měřítko 1: 100 000) nelze uplatnit. Jedná se například o přednostní použití nezastavěných a nedostatečně využitých pozemků v zastavěném území, stavebních proluk a ploch získaných zbořením přežilých budov a zařízení (viz § 4 odstavec (1)).

V návrhu ZÚR nelze ani uplatnit zásadu přednostního odnímání zemědělské půdy na zastavitelných plochách (viz § 4 odstavec (1) písmeno a).

V krajském měřítku, při vymezení koridorů, lze jen rámcově zohlednit hydrologické a odtokové poměry v území jak požaduje § 4 odstavec (1) písmeno c).

- Zásada přednostního odnímání méně kvalitního ZPF (§ 4 odstavec 1 písmeno b))

Při projektování liniových staveb, které musí splňovat parametry dané normou či technickými předpisy (například poloměry oblouků, sklony, šířka apod.) a mají ekonomicky (investičně i provozně) propojit zadaná místa, nelze operativně reagovat na měnící se kvalitu půdních poměrů. V daném případě se jedná o doplnění segmentů do územně stabilizovaných liniových záměrů.

- Zásada co nejméně narušovat organizaci ZPF a síť zemědělských účelových komunikací (§ 4 odstavec 1 písmeno c))

Vliv na organizaci ZPF a na síť účelových cest se řeší zejména v projektové dokumentaci jednotlivých staveb jako vyvolané či podmiňující investice. V měřítku 1:100 000 se nelze těmito zásadami podrobněji zabývat.

- Zásada odnímání jen nejnutnější plochy ZPF (§ 4 odstavec 1 písmeno d))

Jak již bylo uvedeno při charakteristice kvalifikovaného odhadu plošných nároků, vychází se z očekávaných, průměrných hodnot prostorových parametrů. Teprve v podrobnějším měřítku bude možné specifikovat a odůvodnit přesnější plošné nároky naspů, výkopů, vyvolaných podmiňujících staveb apod.

- Zásada co nejméně zatěžovat liniovými stavbami obhospodařování ZPF (§ 4 odstavec 1 písmeno e))

Dopad významných liniových staveb na obhospodařování ZPF se v případě potřeby řeší v rámci vyvolané komplexní pozemkové úpravy, která optimalizuje územní průmět liniové stavby na obhospodařování navazujícího ZPF.

- Zásada zvýšeného veřejného zájmu na ochraně zemědělské půdy I. a II. třídy ochrany (viz § 4 odstavce (3) a (4))

Zemědělskou půdu zařazenou do I. a II. třídy lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany ZPF. V ZÚR se vymezují plochy a koridory pro záměry nadmístního a republikového významu. Prokázání a odůvodnění jejich veřejného významu je jedním z cílů pořizování a zpracování ZÚR, viz kapitola „Zdůvodnění VPS zařazených do 2. aktualizace ZÚR SK“.

Dopady řešení ZÚR SK na vybrané faktory životního prostředí

Posuzované záměry byly analyzovány i z hlediska jejich vztahu k faktorům životního prostředí, které jsou negativně ovlivněny odnětím půdy ze zemědělského půdního fondu. V daném případě lze konstatovat, že posuzované záměry nemají negativní dopad na faktory životního prostředí, které jsou uvedeny v příloze k zákonu ČNR č. 334/1992 Sb. v části B.

Vliv řešení ZÚR SK na možnost využít území jiným způsobem

Vymezení plochy pro záměr v ZÚR neznamená, že do doby realizace nelze území využívat stejným způsobem, jako doposud. Plochy mohou být také zemědělsky obhospodařovány. Nelze je však využívat takovým způsobem, který by v budoucnu znemožnil realizaci záměru dle ZÚR. Po upřesnění záměrů v územních plánech obcí se pro daný účel chrání tato upřesněná plocha, kterou nelze využít jinak než v souladu s územními plány obcí – je jest pro realizaci záměru ZÚR.

7 PŘEZKOUMÁNÍ SOULADU 2. AKTUALIZACE ZÚR SK

7.1 PŘEZKOUMÁNÍ SOULADU S PÚR ČR

Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky (dále jen PÚR ČR) byla schválena Vládou ČR na zasedání dne 15.4.2015.

SOULAD S PRIORITAMI PÚR ČR

Krajský úřad Středočeského kraje jako pořizovatel 2. aktualizace ZÚR SK, je zavázán respektovat úkoly stanovené v PÚR ČR (viz § 36 odst. 3 stavebního zákona).

Návrh 2. aktualizace ZÚR SK je v souladu s prioritami PÚR ČR, jak vyplývá z následujícího textu.

Články jsou očíslovány dle PÚR ČR:

(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. Bránit upadání venkovské krajiny jako důsledku nedostatku lidských zásahů.

Již v územně analytických podkladech kraje byly stanoveny hodnoty území, a to jak vyplývající ze zákonných předpisů, tak hodnoty zjištěné aktuálním průzkumem a rozbořením území.

Projektant měl k dispozici z ÚAP Středočeského kraje soubor památkových hodnot a hodnot krajinného rázu, soubor přírodních hodnot (ochrana přírody), data o ekonomickém potenciálu krajiny a přírodních zdrojích (rekreační potenciál krajiny, těžba, zdroje vody, o kvalitě lesního a zemědělského půdního fondu). Dále také informace o investicích vložených do území (civilizační hodnoty). Při vymezování koridorů dopravní infrastruktury byly tyto hodnoty zohledněny. Přesto nebylo možné vyhnout se ve všech případech negativnímu ovlivnění dílčích hodnot území. Jedná se například o zábor zemědělských půd I. a II. třídy ochrany a o dotčení území s archeologickými nálezy.

Pro minimalizaci vlivu na hodnoty území navrhuje ZÚR SK opatření - viz body 6., 7., 8., 12., 13., 19., 20. a 21. výrokové části 2. aktualizace ZÚR SK, které upravují články (120), (129), (143) a (191) platných ZÚR SK.

(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.

V rámci Odůvodnění byl proveden kvalifikovaný odhad záborů zemědělského půdního fondu pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu. Z tohoto odhadu vyplývá poměrně velký podíl záborů pozemků I. a II. třídy ochrany při realizaci SOKP (obou úseků) a zejména u ploch rozvoje letiště Praha/Ruzyně. Obě uvedené stavby jsou celorepublikového významu. Jejich koridory jsou uvedeny v PÚR ČR, spolu s úkolem pro územní plánování, kterým se mají v ZÚR dále zpřesnit. Tyto zábery lze vzhledem k významu staveb odůvodnit vysokým stupněm veřejného zájmu.

(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

navrhovat při územně plánovací činnosti řešení, vhodná pro prevenci nežádoucí míry segregace nebo snížení její úrovně.

2. aktualizace ZÚR SK nemá na tyto procesy přímý vliv.

(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.

Všechny ve 2. aktualizaci ZÚR SK řešené VPS byly předtím zrušeny na základě rozsudků Krajského soudu v Praze a Nejvyššího správního soudu. Důvodem zrušení bylo zejména nedostatečné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů u některých současně nedostatečné vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (SOKP, plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně) a také byl zjištěn rozpor s PÚR ČR (železniční trať Praha – Bystřice u Benešova, úsek Praha – Strančice). Jedním z cílů 2. aktualizace ZÚR SK bylo i zohlednění důvodů zrušení těchto částí. Při vyhodnocení vlivů 2. aktualizace ZÚR SK na udržitelný rozvoj jsou posuzovány důsledky realizace na všechny tři pilíře udržitelného rozvoje území (životní prostředí, hospodářství a sociální oblast) s důrazem na vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů.

Veřejně prospěšné stavby - SOKP, železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (úsek Praha – Strančice), Vestecká spojka (zejména po dokončení dálnice D3) i plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně jsou předmětem 2. aktualizace ZÚR SK v souladu s určením a charakterem Metropolitní rozvojové oblasti Praha - viz článek (40) PÚR ČR, kde se udává v důvodech vymezení pro tuto rozvojovou oblast 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*“.

(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.

Umístění potřebných staveb dopravní infrastruktury ve 2. aktualizaci ZÚR SK, zejména SOKP i Vestecké spojky, v prostoru Metropolitní rozvojové oblasti Praha vytváří podmínky pro naplnění principu integrovaného rozvoje území.

(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.

2. aktualizace ZÚR SK nemá přímý vztah k této prioritě.

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

Zejména realizace SOKP, úseků Ruzyně – Březiněves a Březiněves – D10, které jsou předmětem této 2. aktualizace ZÚR SK, bude mít vliv i na sídelní strukturu v severní části Pražského metropolitního regionu. Díky realizaci chybějícího propojení budou moci lépe kooperovat střediska osídlení v blízkém zázemí Prahy (například Hostivice, Roztoky, Líbeznice). Dojde i ke zlepšení vazeb venkovského zázemí na Hlavní město Prahu zejména odlehčením zatížení pražských radiál, které jsou bez plně funkčního SOKP zbytečně zatěžovány dopravou nad únosnou mírou.

(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 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.

2. aktualizace ZÚR SK nemá přímý vztah k této prioritě.

(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 ploch a koridorů pro VPS bylo ve 2. aktualizaci ZÚR SK provedeno se snahou o minimalizaci negativních vlivů na přírodu, krajinu a hygienu životního prostředí. Projektant vycházel ze znalosti limitů a hodnot využití území i z výsledků VVURÚ včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí i evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

Výsledkem je vymezení koridorů proměnné šířky obou řešených úseků SOKP, Vestecké spojky i koridoru pro železniční trať Praha - Bystřice u Benešova (zrušený úsek Praha – Strančice). Do výrokové části ZÚR SK jsou v bodech 6., 7., 8., 12., 13., 19., 20. a 21. výrokové části 2. aktualizace ZÚR SK, které upravují články (120), (129), (143) a (191) platných ZÚR SK, zařazena nová opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na životní prostředí.

(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.

V článku (191) ZÚR SK (2011) je v písmeni d) uveden požadavek v rámci projektové přípravy v podrobném měřítku řešit zajištění prostupnosti liniových dopravních staveb ve smyslu metodiky AOPK ČR.

Bod 21. výrokové části 2. aktualizace ZÚR SK, který vkládá nový článek (191c), v němž je zařazeno nové opatření k zajištění prostupnosti krajiny a omezení důsledků fragmentace krajiny.

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

Vymezení ploch a koridorů pro VPS ve 2. aktualizaci ZÚR SK nevylučuje využití navazujícího území pro zelené pásy při zachování prostupnosti území.

Většina záměrů 2. aktualizace ZÚR SK se nachází v území „tzv. krajiny sídelní“ vymezené v ZÚR SK (2011). Pro tento krajinný typ stanovily ZÚR SK (2011) v čl. (211) zásady pro plánování změn v území a rozhodování o nich: a) vytvářet kvalitní obytný standard sídelní krajiny; b) změny využití území nesmí snižovat obytný standard krajiny sídelní a likvidovat či znehodnocovat její existující krajinářské a kulturně historické hodnoty. V rámci navazující projektové dokumentace musí být tyto zásady vzaty v úvahu. Bod 21. výrokové části 2. aktualizace ZÚR SK, který vkládá nový článek (191c), v němž je zařazeno nové opatření k zajištění prostupnosti krajiny a omezení důsledků fragmentace krajiny.

(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).

Bod 21. výrokové části 2. aktualizace ZÚR SK, který vkládá nový článek (191c), v němž je zařazeno nové opatření k zajištění prostupnosti krajiny a omezení důsledků fragmentace krajiny.

(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).

VPS navržené 2. aktualizací ZÚR SK, zejména SOKP, Vestecká spojka sledují odvedení dopravy z přetížených dopravních tras v silně obydlených částech metropolitní oblasti Praha. Tím je především naplněna tato priorita PÚR ČR. Pro omezení negativních vlivů na obydlená území i přírodu, které nové řešení nezbytně též přináší (byť v nesrovnatelně menší míře), jsou v bodech 6., 7., 8., 12., 13., 19., 20. a 21. výrokové části 2. aktualizace ZÚR SK, které upravují články (120), (129), (143) a (191) platných ZÚR SK, zařazena nová opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na životní prostředí.

Kromě toho jsou obsaženy i v ZÚR SK (2011) opatření k zajištění prostupnosti krajiny a mezi ně patří i úkol pro územní plánování zajistit ochranu koridorů pro navržené dopravní stavby - viz např. článek (119), písmeno d) „do blízkosti silničních koridorů je nevhodné umísťovat obytnou zástavbu a zařízení školská, zdravotnická a sociální péče“.

(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).

S možností rozvoje hromadné dopravy souvisí ve 2. aktualizaci záměr nové tratě v úseku Praha – Bystřice u Benešova (Praha - Strančice), uvažovaný pro rychlosti 200 - 250 km. Tím by bylo možné uvolnit stávající trať pro intervalovou a taktovou dopravu. Také v případě SOKP lze konstatovat pozitivní vliv na zlepšení dopravní obslužnosti a propustnosti území i

pro veřejnou dopravu (odlehčení radiál). Vestecká spojka odlehčí silnici II/603 (ul. Vídeňská) vedoucí zastavěnými částmi, což zlepší podmínky pro bydlení a dopravní obsluhu dotčených obyvatel.

(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.

2. aktualizace ZÚR SK reaguje na nebezpečí překračování mezních hodnot imisních limitů několika opatřeními, která jsou navržena buď jako společná - článek 191c), nebo specifická (pro jednotlivé stavby 2. aktualizace ZÚR SK) – články 120 d), e).

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

ZÚR SK (2011) stanovují v článku (206) základní zásady péče o krajinu při plánování změn v území a rozhodování o nich, a to v písmeni b) „rozvíjet retenční schopnost krajiny“.

Problematika vodního režimu je předmětem vyhodnocení SEA. Výsledky tohoto vyhodnocení se promítly se do návrhu potřebných pro předcházení, snížení a kompenzaci možných vlivů na životní prostředí, které jsou zaměřeny na koridory pro navrhovanou dopravní infrastrukturu - články (120), (143o), (191b).

(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.

2. aktualizace ZÚR SK respektuje při vymezení koridorů a ploch záplavová území.

(27) Vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj, a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury. Vytvářet rovněž podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky možnostem, poloze i infrastruktuře těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami.

Při řešení problémů udržitelného rozvoje území využívat regionálních seskupení (klastrů) k dialogu všech partnerů, na které mají změny v území dopad a kteří mohou posilovat atraktivitu území investicemi ve prospěch územního rozvoje.

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

Důvodem 2. aktualizace ZÚR SK je doplnění rozhodnutím Krajského soudu v Praze zrušených koridorů a ploch dopravních staveb, které jsou nezbytné pro zachování funkčnosti dopravní koncepce ve Středočeském kraji, hlavním městě Praze, respektive v celé republice.

Jedná se tedy o naplnění této priority PÚR ČR. Jsou to stavby, které budou mít vliv na funkčnost dopravního systému Metropolitní rozvojové oblasti Praha, ale mají i význam mezinárodní (SOKP a nová trasa pro železniční trať Praha – Bystřice u Benešova jako součást TEN-T, rozvoj letiště Praha/Ruzyně).

Lze konstatovat, že jedním z kritérií při lokalizaci investic (nejen) zahraničních investorů je dobrá dopravní dostupnost lokality (spolu s např. dostatečnou kvalifikací pracovní síly). K udržení tohoto trendu přispěje zejména SOKP (z celorepublikového i regionálního hlediska). V národním a mezinárodním měřítku bude další ekonomický rozvoj ovlivňovat plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně.

(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.

2. aktualizace ZÚR SK nemá přímý vztah k této prioritě.

(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.

2. aktualizace ZÚR SK řeší rozvoj letiště Praha/Ruzyně stanovením ploch; kolejové napojení letiště Praha/Ruzyně na hlavní město již bylo vyřešeno v původních ZÚR SK [tento stanovený koridor VPS s označením D208 a popisem: *koridor železniční tratě č. 120: úsek Jeneč - letiště Praha/Ruzyně* nebyl soudy zrušen]. Zlepšení podmínek pro kolejovou taktovou a intervalovou dopravu bude znamenat vymístění dálkových vlaků z tratě č. 221 Praha – Benešov, což umožní realizace nové trasy pro dálkovou železniční dopravu při rychlostech 200 – 250 km/hod. Také snížení dopravní zátěže na radiálních silničních trasách směrem do hlavního města vlivem realizace SOKP a Vestecké spojky může přispět ke zlepšení podmínek pro hromadnou dopravu mezi středočeským regionem a Prahou.

(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.

2. aktualizace ZÚR SK nemá přímý vztah k této prioritě.

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

2. aktualizace ZÚR SK nemá přímý vztah k této prioritě.

(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.

2. aktualizace ZÚR SK nemá přímý vztah k této prioritě.

SOULAD S VYMEZENÍM ROZVOJOVÉ OBLASTI A ROZVOJOVÝCH OS REPUBLIKOVÉHO VÝZNAMU

2. aktualizace ZÚR SK je v souladu s určením a charakterem Metropolitní rozvojové oblasti Praha - viz článek (40) PÚR ČR, kde se udává v důvodech vymezení pro tuto rozvojovou oblast 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”*. 2. aktualizace ZÚR SK tím, že vymezuje koridor SOKP, plochu pro rozvoj letiště Praha/Ruzyně, koridor železniční trati Praha – Bystřice u Benešova (úsek Praha – Strančice) vytváří podmínky pro naplnění tohoto rozvojového předpokladu.

SOULAD S PLOCHAMI A KORIDORY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY VYMEZENÝMI V PÚR ČR VE ZNĚNÍ AKTUALIZACE Č.1

Návrh 2. aktualizace ZÚR SK je v souladu s plochami a koridory dopravní infrastruktury vymezenými v PÚR ČR, jak vyplývá z následujícího textu.

V článku (76) PÚR ČR je uveden účel vymezování koridorů a ploch dopravní infrastruktury 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 nevyplynou ze stavu nebo limitů využití území.“*

V souladu s články (76) a (77) PÚR ČR bylo v rámci 2. aktualizace ZÚR SK provedeno vymezení a koordinace umístění koridorů a ploch pro dopravní infrastrukturu, a to s ohledem na ochranu a rozvoj hodnot území z důvodu nalézání kvalitativně lepšího a citlivějšího průchodu územím.

Článek (78a) PÚR ČR požaduje v rámci územního plánování zajistit vymezení ploch, koridorů a územních rezerv pro lokalizaci záměrů dopravní infrastruktury. 2. aktualizace ZÚR SK naplňuje požadavky tohoto článku vymezením plochy pro rozvoj letiště Praha/Ruzyně, úseků SOKP i nové trasy pro železniční trať Praha - Bystřice u Benešova (úsek Praha – Strančice).

Článek (79) PÚR ČR uvádí kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území, mezi nimiž zdůrazňuje zajištění vyšší kvality dopravy, např. zvýšení přepravní rychlosti dopravy a atraktivity železniční dopravy, dále minimalizování konfliktů s ochranou přírody a krajiny, kulturními a civilizačními hodnotami v území a respektování požadavků mezinárodních dohod a Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T.

Zvýšení přepravní rychlosti dopravy a atraktivity železniční dopravy je jasný cíl realizace VPS - železniční tratě Praha - Bystřice u Benešova (úsek Praha – Strančice). Zvýšení kvality dopravy v regionálním i mezinárodním měřítku bude znamenat také realizace SOKP a rozvoje letiště Praha/Ruzyně. Tyto stavby naplňují požadavky mezinárodních dohod a

Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj 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.

2. aktualizace ZÚR SK tyto články PÚR ČR naplňuje a vymezuje následující koridory a plochy, které jsou stanoveny v PÚR ČR: koridor pro zrušené úseky SOKP Ruzyně - Březiněves a Březiněves – D10, koridor pro zrušený úsek železniční tratě č. 221 Praha – Strančice a upřesnění vymezení plochy pro rozvoj letiště Praha/Ruzyně.

Koridor kapacitní silnice SOKP

Článek (99) vymezuje SOKP (Pražský okruh), který propojuje na rozhraní hl. m. Prahy a Středočeského kraje jednotlivé mezinárodní a republikové trasy do Prahy. Jako důvod vymezení uvádí PÚR ČR převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města, účelnou distribuci zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti. Koridor je součástí TEN-T. Vymezení koridoru v ZÚR je dle PÚR ČR úkolem hl. m. Prahy a Středočeského kraje. Na tento úkol 2. aktualizace ZÚR SK reaguje doplněním (vymezením) zrušených úseků SOKP – úseku Ruzyně - Březiněves (VPS D001) a Březiněves – D10 (VPS D011).

Koridor konvenční železniční dopravy C-E551

V PÚR ČR je tento koridor vymezen jako koridor konvenční železnice, součást IV. tranzitního železničního koridoru, který prochází přes území České republiky po trase Děčín - Praha - Tábor - Veselí nad Lužnicí - České Budějovice - Horní Dvořiště. 2. aktualizace ZÚR SK navrhuje opětovné vložení zrušeného úseku železniční tratě č. 221 Praha – Strančice, který je součástí tohoto železničního koridoru, do ZÚR SK (VPS D204 - část).

PÚR ČR jej zmiňuje v článku (57), kde je zvýrazněn jeho význam v rámci rozvojové osy OS6 Rozvojová osa Praha–Benešov–Tábor–České Budějovice–hranice ČR/Rakousko (–Linz) a dále v článku (85), kde je vymezen koridor konvenční železniční dopravy C-E551 v úseku Praha–Benešov–Veselí nad Lužnicí–České Budějovice–Horní Dvořiště–hranice ČR/Rakousko (–Linz). Jako důvod vymezení je uvedeno zvýšení atraktivity a kapacity železniční dopravy na hlavních mezinárodních tazích, zařazených do tranzitních železničních koridorů. Splnění požadavků TEN-T, AGC a AGTC.

Nová paralelní dráha RWY 06R/24L, vzletové a přiblížovací prostory letiště Praha/Ruzyně

V článku (131) PÚR ČR se jako důvody vymezení uvádí zvýšení kapacity mezinárodního letiště, zlepšení bezpečnosti letového provozu a součást TEN-T. V úkolech územního plánování jsou v PÚR ČR uvedeny dva úkoly, a to v závislosti na potřebách rozvoje letiště Praha/Ruzyně řešit územní rozvoj dotčených obcí a řešit napojení letiště na další druhy dopravy (přednostně železniční kolejovou dopravou). Za tyto úkoly zodpovídá hl. m. Praha a Středočeský kraj.

S článkem (131) souvisí i článek (192) PÚR ČR, který stanovuje jmenovitě krajům úkoly pro územní plánování. V tomto článku se požaduje mimo jiné vymezení koridoru pro železniční spojení v úseku Praha-letiště Praha/Ruzyně. Kromě Středočeského kraje za tento úkol odpovídá i hl. m. Praha ve spolupráci s Ministerstvem dopravy.

2. aktualizace ZÚR SK reaguje na tyto úkoly vymezením plochy pro rozvoj letiště Praha/Ruzyně (VPS D300) – viz bod 14. výrokové části 2. aktualizace ZÚR SK, kterým se vkládá nový článek (132) a dále stanovením úkolu pro územní plánování k usměrnění

územního rozvoje dotčených obcí – viz bod 15. výrokové části 2. aktualizace ZÚR SK, kterým se vkládá nový článek (133).

Požadavek napojení letiště na další druhy dopravy (přednostně železniční kolejovou dopravou) řeší ZÚR SK (2011), které navrhuje na železniční trati č. 120 – úsek Jeneč – letiště Praha/Ruzyně VPS D208, a to v návaznosti na VPS D209 - modernizaci trati Praha – Kladno (VPS D208 i D209 jsou zakotveny v ZÚR SK a nejsou předmětem této aktualizace).

7.2 PŘEZKOUMÁNÍ SOULADU S CÍLI A ÚKOLY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

2. aktualizace ZÚR SK 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 2. aktualizace. Priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území Středočeského kraje jsou stanoveny v souladu se základními programovými a koncepčními dokumenty na úrovni České republiky a Středočeského kraje, které mají vliv na územní rozvoj. 2. aktualizace ZÚR SK naplňuje požadavky na zajištění koordinace využívání území s ohledem na širší územní vazby a mezinárodní závazky. 2. aktualizace ZÚR SK vytváří předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území. Vyhodnocení vlivů 2. aktualizace ZÚR SK na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“) potvrdilo, že návrhy promítnuté do 2. aktualizace ZÚR SK byly řešeny s ohledem na všechny tři pilíře udržitelného rozvoje území (viz § 18 odst. 1 stavebního zákona).

2. aktualizace ZÚR SK je zpracována komplexně v souladu s požadavky Přílohy č. 4 k Vyhlášce. Cílem všech subjektů zapojených do procesu pořizování 2. aktualizace ZÚR SK zejména pořizovatele a týmu projektantů bylo dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. V rámci územně analytických podkladů Středočeského kraje, které byly podkladem pro zpracování 2. aktualizace ZÚR SK, byl podrobně vyhodnocen společenský i hospodářský potenciál rozvoje (viz § 18 odst. 2 stavebního zákona).

V rámci procesu pořizování krajský úřad koordinoval veřejné i soukromé záměry v území a konkretizoval ochranu veřejných zájmů vyplývajících ze zvláštních právních předpisů (viz § 18 odst. 3 stavebního zákona).

Přínosem 2. aktualizace ZÚR SK je komplexní přístup k ochraně hodnot založený na principu trvale udržitelného rozvoje území. To znamená, že 2. aktualizace ZÚR SK vytváří podmínky pro ochranu a rozvoj hodnot přírodních, ale i kulturních a civilizačních. 2. aktualizace ZÚR SK navrhuje opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na životní prostředí a jejich uplatnění v navazujících procesech zpracování ÚPD a při rozhodování v území o konkrétních záměrech a při sledování implementace zásad územního rozvoje - viz body 6., 7., 8., 12., 13., 19., 20. a 21. výrokové části 2. aktualizace ZÚR SK, které upravují články (120), (129), (143) a (191) platných ZÚR SK. Kromě toho je třeba uvést, že i ZÚR SK (2011) navrhuje další opatření, která zůstávají v platnosti.

Hodnoty území byly zohledněny (viz § 18 odst. 4 stavebního zákona) díky koordinovanému způsobu zpracování návrhu 2. aktualizace ZÚR SK a VVURÚ (předně vyhodnocení SEA). Nutno uvést, že do návrhu 2. aktualizace ZÚR SK byla přebírána pouze taková opatření, u nichž byla zjištěna jejich nutnost a jejich relevance hlavně z hlediska podrobnosti zpracování ZÚR (v souladu s principem zpracování ÚPD – pro ZÚR je to především § 36 odst. 3 stavebního zákona, v němž se stanovuje: „Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.“).

2. aktualizace ZÚR SK navrhuje lokalizaci záměrů nadmístního významu v nezastavěném území pro veřejnou dopravní infrastrukturu v koordinaci s limity využití území tak, aby bylo eliminováno nebezpečí střetů se zájmy ochrany přírody, přírodního a kulturního dědictví, ekologie krajiny a aby se zlepšovaly podmínky pro dopravní dostupnost apod.

Při návrhu předmětných koridorů pro veřejnou dopravní infrastrukturu byl posouzen veřejný zájem na jejich vymezení, jejich přínosy, problémy i rizika s ohledem na veřejné zdraví, životní prostředí atd. (viz Vyhodnocení SEA a Vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti).

V rámci VVURÚ byly zjištěny pozitivní vlivy zejména na sociálně ekonomické podmínky a navržena opatření na zmírnění negativních vlivů na životní prostředí (viz kap. 7 Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí).

Podmínky pro rozvoj území včetně obnovy a rozvoje sídelní struktury budou kladně ovlivněny zejména výstavbou SOKP a Vestecké spojky. Tyto investice jednoznačně umožní zlepšení dopravní dostupnosti území. Železniční trať č. 221 Praha – Bystřice bude mít vliv na zlepšení dopravy v měřítku nadregionálním, ale nepřímě ovlivní i lokální dostupnost uvolněním stávající modernizované trati pro příměstskou dopravu.

7.3 PŘEZKOUMÁNÍ SOULADU S POŽADAVKY STAVEBNÍHO ZÁKONA A JEHO PROVÁDĚCÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Pořizovatel přezkoumal postup pořizování a zpracování návrhu 2. aktualizace ZÚR SK zejména z hlediska stavebního zákona a z hlediska Vyhlášky a neshledal žádný rozpor mezi zákonnou úpravou a předloženým návrhem 2. aktualizace ZÚR SK.

Při pořizování 2. aktualizace ZÚR SK bylo postupováno podle příslušných ustanovení stavebního zákona (hlavně § 36 až 40 – viz dále). Obsahová struktura návrhu 2. aktualizace ZÚR SK splňuje požadavky na obsah ZÚR tak, jak jsou stanoveny stavebním zákonem a Vyhláškou a není shledán žádný rozpor mezi zákonnou úpravou a předloženým návrhem.

Po zpracování návrhu 2. aktualizace ZÚR SK a dokumentace VVURÚ (červenec a srpen 2015) bylo v souladu s § 37 odst. 2 stavebního zákona dne 10. 11. 2015 rozesláno oznámení (č. j. 148494/2015/KUSK) o konání společného jednání a projednání VVURÚ dotčeným orgánům, Ministerstvu pro místní rozvoj (dále jen MMR) a sousedním krajům. Zároveň byla na úřední desce Středočeského kraje dne 13. 11. 2015 vyvěšena a 29. 12. 2015 sejmuta veřejná vyhláška o doručení návrhu 2. aktualizace ZÚR SK a dokumentace VVURÚ. Obě dokumentace byly zveřejněny na internetových stránkách Středočeského kraje (viz § 37 odst. 3 stavebního zákona).

Společné jednání o návrhu 2. aktualizace ZÚR SK a projednání dokumentace VVURÚ proběhlo dne 11. 12. 2015 v sále Zastupitelstva kraje. Dotčené orgány byly vyzvány k uplatnění stanovisek a sousední kraje k uplatnění připomínek ve lhůtě 30 dní ode dne jednání. Pořizovatel obdržel 13 stanovisek dotčených orgánů, 6 vyjádření sousedních krajů a 45 podání od obcí, organizací a veřejnosti. Všechna doručená stanoviska i připomínky byly vyhodnoceny (viz § 38 odst. 1 stavebního zákona), relevantní požadavky a připomínky byly zapracovány do obou dokumentací. Požadavky dotčených orgánů byly dohodnuty a kompletní došlá podání byla zaslána Ministerstvu životního prostředí (dne 8. 8. 2016 č. j. 113397/2016/KUSK) a MMR (dne 5. 8. 2016 č. j. 113502/2016/KUSK) v souladu s § 37 odst. 6 stavebního zákona.

Ministerstvo životního prostředí ve smyslu § 37 odst. 6 a 7 stavebního zákona vydalo stanovisko k návrhu 2. aktualizace ZÚR SK dne 5. 10. 2016 č. j. 67430/ENV/16 (sdělení, jak bylo toto stanovisko zohledněno - viz dále v kap. 11).

MMR zaslalo pořizovateli stanovisko podle § 37 odst. 8 stavebního zákona dne 2. 9. 2016 pod č. j. MMR-32211/2016 - 81, v němž sděluje, že: „*Ministerstvo **neshledalo** v návrhu 2. Aktualizace ZÚR SK **nedostatky** z hledisek uvedených v § 37 odst. 8 stavebního zákona, které by bylo nutné z návrhu odstranit před zahájením řízení o návrhu 2. aktualizace ZÚR SK.*“ Ve Zdůvodnění tohoto výroku se uvádí: „*Z hlediska širších územních vztahů, zejména územních vazeb mezi Středočeským krajem a kraji sousedícími (včetně hl. m. Prahy) je návrh 2. Aktualizace ZÚR v souladu se závaznou Politikou územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1 (dále jen „PÚR ČR“). Sousední kraje a hl. m. Praha neuplatnily k návrhu 2. Aktualizace ZÚR z hlediska koordinace širších územních vztahů žádné připomínky.*“

Z hlediska mezinárodních závazků jsou navrženy koridory a plochy pro záměry VPS D001, VPS D011, VPS D204 a VPS D300 součástí transevropské dopravní sítě TEN-T, tzn. v souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 11. 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU.“

V souladu s § 39 odst. 1 stavebního zákona bylo dne 26. 10. 2016 rozesláno oznámení o konání veřejného projednání dotčeným orgánům, MMR, sousedním krajům (č. j. 154991/2016/KUSK) a dotčeným obcím (č. j. 155503/2016/KUSK). Zároveň byla na úřední desce Středočeského kraje dne 27. 10. 2016 vyvěšena a 6. 12. 2016 sejmuta veřejná vyhláška o konání veřejného projednání návrhu 2. aktualizace ZÚR SK a dokumentace VVURÚ. Obě dokumentace byly zveřejněny na internetových stránkách Středočeského kraje.

Veřejné projednání návrhu 2. aktualizace ZÚR SK a dokumentace VVURÚ s odborným výkladem zpracovatelů proběhlo dne 29. 11. 2016 v sále Zastupitelstva kraje. O průběhu veřejného projednání byl pořízen záznam. Pořizovatel obdržel 13 podání od obcí, 1 podání od zástupce veřejnosti, 4 vyjádření sousedních krajů, 2 vyjádření organizací, 6 vyjádření Městských částí Prahy, 33 podání občanů, 1 podání zapsaného spolku, 1 podání od svazku obcí, 6 stanovisek dotčených orgánů. Pořizovatel vyhodnotil výsledky projednání a zpracoval návrh rozhodnutí o námitkách, návrh vyhodnocení připomínek a vyhodnocení stanovisek DO (viz tabulkové přílohy 1, 3 a 5). Relevantní požadavky, které vyplynuly z námitek a připomínek byly zpracovány do obou dokumentací s tím, že z došlých podání nevyplynul žádný požadavek na podstatnou úpravu dokumentací. Úpravy spočívaly v odstranění formálních nedostatků či doplnění Odůvodnění a významové zpřesnění tří odrážek textové výrokové části návrhu 2. aktualizace ZÚR SK.

Je nutné se zastavit u stanoviska MŽP (ze dne 6. 12. 2016 č. j. 74071/ENV/16), v němž byly uplatňovány připomínky v rozporu s několika ustanoveními stavebního zákona (podrobné vyhodnocení stanoviska viz tabulková příloha 5). V reakci na uplatněné připomínky poslal pořizovatel MŽP dopis (dne 20. ledna 2017 č. j. 011286/2017/KUSK), v němž upozorňuje na některá pochybení a zároveň navrhl MŽP uskutečnění oboustranného jednání k vyjasnění názorů, což MŽP akceptovalo. Dne 31. 1. 2017 se na Krajském úřadě Středočeského kraje (KÚSK) konalo jednání za účasti pořizovatele, MŽP a zpracovatelů dokumentací. Z jednání byl pořízen zápis, který byl zaslán na MŽP k případné úpravě. MŽP reagovalo dopisem z 10. 2. 2017 č. j. 022854/2017/KUSK podepsaným RNDr. Martinem Holým, ředitelem odboru geologie a zástupcem náměstka pro řízení sekce ochrany přírody a krajiny, v němž se uvádí: „*Ministerstvo životního prostředí na základě jednání konaného dne 31. 01. 2017 na KÚ Středočeského kraje, Odboru regionálního rozvoje, ve kterém byly vypořádány připomínky MŽP odboru geologie a oddělení ochrany půdy k veřejnému projednání 2. aktualizace ZÚR Středočeského kraje, akceptuje zápis z tohoto jednání a k veřejnému projednání této aktualizace neuplatňuje další připomínky.*“ Z uvedeného dopisu vyplývá, že MŽP akceptovalo výhrady pořizovatele ke svým připomínkám.

Po vyhodnocení výsledků veřejného projednání pořizovatel vyzval dne 11. 8. 2017 (č. j. 100365/2017/KUSK) v souladu s § 39 odst. 4 stavebního zákona dotčené orgány a MMR k

uplatnění stanoviska do 30 dnů od obdržení k návrhu rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek.

V zákonné lhůtě se vyjádřily 4 dotčené orgány a Ministerstvo pro místní rozvoj. V jejich stanoviscích (kromě Ministerstva životního prostředí – viz dále) je souhlas s návrhem rozhodnutí o námitkách a s návrhem vyhodnocení připomínek, resp. že k zaslaným návrhům nejsou žádné připomínky. Vyhodnocení těchto stanovisek obsahuje Příloha č. 6 tohoto Odůvodnění.

Ve stanovisku Ministerstva životního prostředí (č. j. MZP/2017/710/1365 ze dne 5. 9. 2017) je požadavek na úpravu rozhodnutí o námitkách a vyhodnocení připomínek, který se týká údajného „nedostatečného obsahového zpracování z hlediska naplnění § 4 odst. 3 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, tj. není dostatečně odůvodněno vypořádání se s poměřením veřejného zájmu na ochraně ZPF a jiného veřejného zájmu v podobě navrhovaných ploch a koridorů, v rámci nichž je předpokládán zábor zemědělských půd zařazených do I. a II. třídy ochrany v souladu s vyhláškou č. 48/2011 Sb., o stanovení tříd ochrany.“ Ministerstvo životního prostředí požaduje doplnit do obou vyhodnocení „poměření veřejných zájmů“ z hlediska ochrany ZPF.

Požadavek byl akceptován a pořizovatel přeformuloval a doplnil ty části návrhu rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek, které se týkají ochrany ZPF v souvislosti se záměry: Vestecké spojky, silničního okruhu kolem Prahy a MÚK Odolena Voda (tedy odůvodnění námítky č. 17 obce Vestec, připomínky č. 17 Městské části Praha – Křeslice, připomínky č. 20 Městské části Praha 20, připomínky č. 5 spolku Hlasy Kozomína z. s. a připomínek některých dalších fyzických osob). MÚK Odolena Voda vypuštěna rozhodnutím Zastupitelstva Středočeského kraje.

U ostatních obeslaných dotčených orgánů, které stanovisko v zákonné lhůtě nezaslaly, se má za to, že s návrhy souhlasí (v souladu s § 39 odst. 4 stavebního zákona).

Kompletní dokumentaci návrhu 2. aktualizace ZÚR SK (tedy i s navrhovanou a vyhodnocenou MÚK Odolena Voda) předložil pořizovatel Radě Středočeského kraje, která ve svém usnesení č. 019-10/2018/RK ze dne 19. 3. 2018 doporučila na základě námitek obcí vypustit záměr na doplnění MÚK Odolena Voda na dálnici D8 z návrhu 2. aktualizace ZÚR SK; s ostatními záměry vyslovila souhlas. Zároveň doporučila Zastupitelstvu Středočeského kraje vydat 2. aktualizaci ZÚR SK vyjma doplnění MÚK Odolena Voda na dálnici D8 (viz usnesení Rady Středočeského kraje).

Zastupitelstvo Středočeského kraje dne 26. 4. 2018 usnesením č. 022-13/2018/ZK rozhodlo o vydání 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje formou opatření obecné povahy vyjma doplnění mimoúrovňové křižovatky Odolena Voda na dálnici D8 a zároveň uložilo Krajskému úřadu Středočeského kraje do následné Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (§ 42 odst. 1 stavebního zákona) zahrnout úkol optimálního řešení doplnění mimoúrovňové křižovatky Odolena Voda na dálnici D8.

USNESENÍ č. 019-10/2018/RK ze dne 19.3.2018

2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

Rada kraje po projednání

I. doporučuje

na základě námitek obcí uplatněných k záměru doplnění mimoúrovňové křižovatky Odolena Voda na dálnici D8 tento záměr vypustit z návrhu 2. Aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

II. souhlasí

s návrhem 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje - s vymezením veřejně prospěšných staveb: koridoru propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka; plochy rozvoje letiště Ruzyně; dvou úseků koridoru SOKP: úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK) a úsek Březiněves (D8)-D10 (+1x MÚK); koridoru železniční tratě Praha – Bystřice (úsek Praha – Strančice)

III. ukládá

Martinu Draxlerovi, radnímu pro oblast regionálního rozvoje, cestovního ruchu a sportu, předložit Zastupitelstvu kraje návrh 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyjma doplnění mimoúrovňové křižovatky Odolena Voda na dálnici D8

Termín: 26. 4. 2018**Odpovídá: Martin Draxler, radní pro oblast regionálního rozvoje****IV. doporučuje**

Zastupitelstvu Středočeského kraje vydat 2. aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyjma doplnění mimoúrovňové křižovatky Odolena Voda na dálnici D8

V. doporučuje

Zastupitelstvu kraje do následné Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (§ 42 odst. 1 stavebního zákona) zahrnout úkol optimálního řešení doplnění mimoúrovňové křižovatky Odolena Voda na dálnici D8

USNESENÍ č. 022-13/2018/ZK ze dne 26. 4. 2018

Zastupitelstvo kraje po projednání

I. konstatuje

ověření souladu 2. aktualizace Zásad Středočeského kraje s Politikou územního rozvoje ve znění Aktualizace č. 1, se stanovisky dotčených orgánů a se stanoviskem Ministerstva pro místní rozvoj ČR dle ustanovení § 41 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů

II. rozhodlo

v souladu s ust. § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, o námitkách uplatněných při veřejném projednání 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje ve smyslu tabulkové přílohy č. 1 odůvodnění 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

III. rozhodlo

o vydání 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje vyjma doplnění mimoúrovňové křižovatky Odolena Voda na dálnici D8 formou opatření obecné povahy a to jako příslušný správní orgán, ve smyslu ust. § 7 odst. 2 písm. a) a ust. § 26 odst. 4 zákona

č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů a v souladu s ust. § 171 až 174 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů

IV. u k l á d á

Krajskému úřadu Středočeského kraje do následné Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (§ 42 odst. 1 stavebního zákona) zahrnout úkol optimálního řešení doplnění mimoúrovňové křižovatky Odolena Voda na dálnici D8

Termín: 31. 12. 2020

Odpovídá: Ing. Lenka Holendová, vedoucí Odboru územního plánování a stavebního řádu

7.4 PŘEZKOUMÁNÍ SOULADU S POŽADAVKY ZVLÁŠTNÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ A SE STANOVISKY DOTČENÝCH ORGÁNŮ PODLE ZVLÁŠTNÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ, POPŘÍPADĚ S VÝSLEDKEM ŘEŠENÍ ROZPORŮ

Návrh 2. aktualizace ZÚR SK je zpracován v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky příslušných dotčených orgánů, v jejichž působnosti je ochrana zájmů z těchto předpisů vyplývajících. Všechna stanoviska dotčených orgánů (dále jen „DO“), která pořizovatel obdržel v rámci společného jednání k návrhu 2. aktualizace ZÚR SK (v souladu s § 37 odst. 2 stavebního zákona) a projednání VVURÚ (v souladu s § 37 odst. 5 stavebního zákona) byla vyhodnocena, návrh 2. aktualizace ZÚR SK byl podle relevantních připomínek upraven a řešení bylo se všemi DO dohodnuto (viz tabulková příloha č. 4). I po veřejném projednání pořizovatel obdržel stanoviska DO, která byla rovněž vyhodnocena (viz tabulková příloha č. 5).

Vyhodnocení stanovisek dotčených orgánů podaných v průběhu projednání 2. aktualizace ZÚR SK je obsaženo v tabulkových přílohách tohoto Odůvodnění.

- Příloha č. 4:** Vyhodnocení stanovisek dotčených orgánů podaných k návrhu 1. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje v rámci společného jednání
- Příloha č. 5:** Vyhodnocení stanovisek dotčených orgánů podaných k návrhu 1. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje v rámci veřejného projednání
- Příloha č. 6:** Vyhodnocení stanovisek dotčených orgánů podle § 39 odst. 4 stavebního zákona

7.5 STANOVISKO MINISTERSTVA PRO MÍSTNÍ ROZVOJ K NÁVRHU 2. AKTUALIZACE ZÚR SK PODLE § 37 ODS. 8 STAVEBNÍHO ZÁKONA

Stanovisko MMR k návrhu 2. Aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje podle § 37 odst. 8 stavebního zákona:

**MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR**
Dopis ředitele odboru
Váš dopis ze dne

5. 8. 2016

Číslo jednací

MMR 32 211/2016-81

Vyřizuje

Ing. arch. Jana Fischerová

Linka

22486 2304

Datum

29. 8. 2016

Krajský úřad Středočeského kraje

odbor regionálního rozvoje

Zborovská 11

150 21 Praha 5

IDS keebyyf

Stanovisko MMR k návrhu 2. Aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje podle § 37 odst. 8 stavebního zákona

Ministerstvo pro místní rozvoj, odbor územního plánování (dále jen „ministerstvo“), jako příslušný orgán podle § 37 odst. 8 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), obdrželo dne 5. 8. 2016 žádost Krajského úřadu Středočeského kraje, č. j. 113502/2016/KUSK, ze dne 5. 8. 2016 o stanovisko k návrhu 2. Aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen „návrh 2. Aktualizace ZÚR“). Přílohou žádosti byly podklady taxativně vymezené v § 37 odst. 6 stavebního zákona.

Ministerstvo ve smyslu § 42 odst. 6 stavebního zákona na základě posouzení uvedených podkladů z hledisek uvedených v § 37 odst. 8 stavebního zákona, tj. z hledisek zajištění koordinace využívání území, zejména s ohledem na širší územní vztahy a mezinárodní závazky, a souladu s politikou územního rozvoje, vydává k návrhu 2. Aktualizace ZÚR následující stanovisko:

Ministerstvo **neshledalo** v návrhu 2. Aktualizace ZÚR **nedostatky** z hledisek uvedených v § 37 odst. 8 stavebního zákona, které by bylo nutné z návrhu odstranit před zahájením řízení o návrhu 2. aktualizace ZÚR.

Zdůvodnění

Návrh 2. Aktualizace ZÚR je pořízován v částech ZÚR Středočeského kraje, které byly zrušeny rozsudky správních soudů a které nabyly právní moci do doby rozhodnutí Zastupitelstva Středočeského kraje o 2. Aktualizaci ZÚR a jejím obsahu, tj. v části grafického a textového vymezení ploch a koridorů pro záměry níže uvedených veřejně prospěšných staveb (dále „VPS“):

- VPS D001 – Silniční okruh kolem Prahy, úsek Ruzyně – Březiněves (+2 x mimoúrovňové křížení),
- VPS D011 – Silniční okruh kolem Prahy, úsek Březiněves - R10 (+1 x mimoúrovňové křížení),
- VPS D006 – doplnění mimoúrovňové křížení Odolena Voda,
- VPS D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka,

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR

- VPS D204 – železniční trať Praha – Bystřice u Benešova v úseku trati č. 221 Praha – Strančice,
- VPS D300 – plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha).

A. Podklady

Ministerstvo obdrželo od Krajského úřadu Středočeského kraje tyto podklady:

- návrh 2. Aktualizace ZÚR včetně odůvodnění, datum zpracování červenec 2015, který zpracovala Ing. arch. Vlasta Poláčková, autorizovaný architekt ČR ČKA 00841, Urbanistický atelier UP-24, Praha, ve spolupráci s Hydrosystemem Veleslavín, spol. s r.o.,
- vyhodnocení vlivů 2. Aktualizace ZÚR na udržitelný rozvoj území, části A., B., C., D., E. a F. (dále jen „vyhodnocení předpokládaných vlivů“ podle přílohy č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů, datum zpracování srpen 2015, Atelier T-plan, s.r.o., jednatel a ředitel společnosti RNDr. Libor Krajíček, odpovědný zástupce Ing. arch. Karel Beránek, autorizovaný architekt ČR ČKA 01942,
- kopie stanovisek dotčených orgánů, obsahující též vyjádření k vyhodnocení předpokládaných vlivů (13),
- kopie připomínek sousedních krajů (5), institucí (4), obcí (26), městských částí hl. m. Prahy (9), občanů (8) a spolků (4).

Uvedené podklady odpovídají výčtu podkladů v § 37 odst. 6 stavebního zákona, kterým je podmíněno vydání požadovaného stanoviska. Konzultace ve smyslu § 37 odst. 4 stavebního zákona se netýkají Středočeského kraje.

B. Předmět stanoviska

Obsahem návrhu 2. Aktualizace ZÚR je aktualizace shora uvedených zrušených částí ZÚR Středočeského kraje, tj. aktualizace kapitol:

- a) 1. Stanovení priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje,
- b) 2. Zpřesnění vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os vymezených v PÚR ČR a vymezení rozvojových oblastí, rozvojových os a rozvojových center krajského významu,
- c) 4. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v PÚR a vymezení ploch a koridorů krajského významu,
- d) 7. Vymezení veřejně prospěšných staveb a opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a asanačních území nadmístního významu, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit,
- e) 8. Stanovení požadavků nadmístního významu na koordinaci územně plánovací činnosti obcí,
- f) 13. Stanovení pořadí změn v území (etapizace) textové části ZÚR Středočeského kraje.

V grafické části návrhu 2. Aktualizace ZÚR jsou aktualizovány čtyři výkresy ZÚR Středočeského kraje.

Součástí 2. aktualizace ZÚR je odůvodnění, které v textové i grafické části navazuje na odůvodnění vydaných ZÚR Středočeského kraje.

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR

C. Posouzení koordinace využívání území z hledisek zajištění koordinace využívání území, zejména s ohledem na širší územní vztahy a mezinárodní závazky, a souladu s politikou územního rozvoje podle § 37 odst. 8 stavebního zákona

Z hlediska širších územních vztahů, zejména územních vazeb mezi Středočeským krajem a kraji sousedícími (včetně hl. m. Prahy) je návrh 2. Aktualizace ZÚR v souladu se závaznou Politikou územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1 (dále jen „PÚR ČR“). Sousední kraje a hl. m. Praha neuplatnily k návrhu 2. Aktualizace ZÚR z hlediska koordinace širších územních vztahů žádné připomínky.

Z hlediska mezinárodních závazků jsou navržené koridory a plochy pro záměry VPS D001, VPS D011, VPS D204 a VPS D300 součástí transevropské dopravní sítě TEN-T, tzn. v souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 11. 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU.

Z hlediska PÚR ČR:

- navržené koridory pro segmenty **D001** (úsek Ruzyně – Březiněves) a **D011** (úsek Březiněves (D8) – R10), silničního okruhu kolem Prahy (Pražský okruh), který je součástí TEN-T a podle čl. (99) PÚR ČR propojí na rozhraní Hlavního města Prahy a Středočeského kraje jednotlivé mezinárodní a republikové trasy do Prahy, aby byla převedena tranzitní silniční doprava mimo intenzivně zastavěné části města a z důvodu účelné distribuce zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti, jsou v souladu s PÚR ČR.
- navržený koridor **D204** pro trať č. 221 Praha-Benešov, která je součástí koridoru konvenční železniční dopravy C-E551 Praha – Benešov – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště – hranice ČR / Rakousko (– Linz), a který podle čl. (85) PÚR ČR se bude podílet na zvýšení atraktivity a kapacity železniční dopravy na hlavních mezinárodních tazích, zařazených do tranzitních železničních koridorů, čímž budou splněny požadavků TEN-T, AGC (Evropská dohoda o mezinárodních železničních magistralách) a AGTC (Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované přepravy a souvisejících objektech), je v souladu s PÚR ČR.
- navržená plocha **D300** (plocha rozvoje letiště Praha / Ruzyně), která zpřesňuje rozsah vlivů nové paralelní vzletové a přistávací dráha (VPD), vzletových a přiblížovacích prostorů (VPP) letiště Praha - Ruzyně (součást TEN-T), které podle čl. (131) PÚR ČR přispějí ke zvýšení kapacity mezinárodního Letiště Václava Havla Praha a ke zlepšení bezpečnosti letového provozu, je v souladu PÚR.

Úplné uvedení ZÚR Středočeského kraje do souladu s následně schválenou Aktualizací č. 1 Politiky územního rozvoje ČR, je zadáno v částech „E. Vyhodnocení souladu ZÚR SK s Politikou územního rozvoje“ a „G. Požadavky a podmínky pro zpracování návrhu aktualizace ZÚR SK“ Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje Středočeského kraje v uplynulém období (únor 2012 – leden 2016), (dále jen „Zpráva“). Zpráva byla pořízena ve smyslu § 42 odst. 1 až 3 stavebního zákona a schválena dne 28. 6. 2016 usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje č. 153-23/2016/ZK. Její obsah je zveřejněn na webových stránkách¹ Středočeského kraje. Na základě schválené Zprávy bude pořízena aktualizace ZÚR Středočeského kraje, kterou budou upřesněny pro území Středočeského kraje ostatní záměry a úkoly stanovené v PÚR ČR. S ohledem na to, že návrh 2. Aktualizace ZÚR řeší části ZÚR Středočeského kraje, které byly zrušeny soudem, nepožadovalo ministerstvo, aby zároveň řešil uvedení ZÚR Středočeského kraje do souladu s PÚR ČR. To bude řešeno při aktualizaci ZÚR Středočeského kraje pořizované na základě Zprávy.

¹ <http://www.kr-stredocesky.cz/web/uzemni-planovani/zprava-o-uplatnovani-zur-sk>

**MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR**

D. Výčet záležitostí týkající se rozvoje území státu, které nejsou obsaženy v PÚR ČR

Návrh 2. aktualizace ZÚR nevymezuje záležitosti týkající se rozvoje území státu, které nejsou obsaženy v politice územního rozvoje (§ 36 odst. 1 stavebního zákona).

E. Doporučení ministerstva nad rámec stanoviska podle § 37 odst. 8 stavebního zákona

Ministerstvo doporučuje pořizovateli v návrhu 2. Aktualizace ZÚR zohlednit zákon č. 268/2015 Sb., ze dne 15. září 2015, kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Zákon nabyl účinnosti dne 31. 12. 2015. Významnou částí uvedené novely jsou změny související s tzv. novým pojetím dálniční sítě. Ruší se pojem „rychlostní silnice“ a dochází k roztřídění dálnic na dálnice I. a II. třídy. V souvislosti s uvedeným ministerstvo považuje za potřebné v návrhu 2. Aktualizaci ZÚR již neuvádět termín rychlostní silnice a v souladu s novelou zákona o pozemních komunikacích používat označení dálnice II. třídy.

Ing. Tomáš Sklenář
ředitel odboru územního plánování

Stanovisko MMR podle § 39 odst. 4 stavebního zákona k návrhu rozhodnutí o námitkách a k návrhu vyhodnocení připomínek uplatněných při projednávání návrhu 2. Aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje:

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR

Dopis ředitele odboru

Váš dopis ze dne

11. 8. 2017

Číslo jednací

MMR-34365/2017-81

Vyřizuje

Ing. arch. Jana Fischerová

Linka

2304

Datum

8. 9. 2017

Krajský úřad Středočeského kraje
odbor územního plánování a
stavebního řádu
Zborovská 11
150 21 Praha 5
IDS krrbyyf

Věc: Stanovisko podle § 39 odst. 4 stavebního zákona k návrhu rozhodnutí o námitkách a k návrhu vyhodnocení připomínek uplatněných při projednávání návrhu 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje

Ministerstvo pro místní rozvoj (dále jen „ministerstvo“) jako ústřední orgán státní správy ve věcech územního plánování a stavebního řádu podle § 14 odst. 1 zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy, ve znění pozdějších předpisů, a jako ústřední správní úřad ve věcech územního plánování, příslušný podle § 11 odst. 1 písm. d), § 39 odst. 4 a § 42 odst. 6 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, k uplatnění stanoviska při pořizování zásad územního rozvoje, obdrželo dne 11. 8. 2017 výzvu Krajského úřadu Středočeského kraje (dále jen „pořizovatel“) ze dne 11. 8. 2017, č.j. 100365/2017/KUSK, aby k návrhu rozhodnutí o námitkách a k návrhu vyhodnocení připomínek uplatněných k návrhu 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen „2. A ZÚR SK“) vydalo stanovisko podle § 39 odst. 4 ve spojení s § 42 odst. 6 stavebního zákona v zákonem stanovené lhůtě. V příloze výzvy pořizovatel ministerstvu doručil předmětný návrh rozhodnutí o námitkách a návrh vyhodnocení připomínek.

Ministerstvo ke dni 11. 8. 2017 obdrželo úplné podklady a vydává podle § 39 odst. 4 stavebního zákona následující

stanovisko:

Navržená rozhodnutí o námitkách a navržená vypořádání připomínek jsou v souladu s veřejným zájmem z hledisek zajištění koordinace využívání území, zejména s ohledem na širší územní vztahy a mezinárodní závazky, a souladu s politikou územního rozvoje.

Zdůvodnění:

Ministerstvo obdrželo dne 11. 8. 2017 od pořizovatele písemnost s označením věci „Výzva k uplatnění stanoviska k návrhu rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek“. Z dalšího textu předmětné výzvy vyplývá, že pořizovatel v souladu s ustanovením § 39 odst. 4 stavebního zákona vyhodnotil výsledky projednání návrhu 2. A ZÚR SK a vyhodnocení vlivů této aktualizace na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“) a zpracoval návrh rozhodnutí o námitkách uplatněných podle § 39 odst. 2 stavebního zákona (dále jen „návrh rozhodnutí o námitkách“) a návrh vyhodnocení připomínek uplatněných podle § 37 odst. 3 a § 39 odst. 2 stavebního zákona (dále jen „návrh vyhodnocení připomínek“).

Ministerstvo ve smyslu ustanovení § 37 odst. 8 a § 5 odst. 5 stavebního zákona sleduje pořizování návrhu 2. A ZÚR SK z hledisek zajištění koordinace využívání území, zejména

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR

s ohledem na širší územní vztahy a mezinárodní závazky, a souladu s politikou územního rozvoje, zejména u záležitostí týkající se rozvoje území státu.

Ministerstvo z uvedených hledisek posoudilo poskytnuté podklady a shledalo, že poskytnuté **návrhy rozhodnutí o námitkách a návrhy vyhodnocení připomínek jsou:**

- I. koncipovány s ohledem na veřejný zájem aktualizovat ZÚR SK v částech zrušených rozsudky Krajského soudu v Praze, respektive Nejvyššího správního soudu (§ 42 odst. 6 stavebního zákona), tj. znovu vymezit v území Středočeského kraje:
 - koridor pro silniční okruh kolem Prahy v úseku Ruzyně - Březiněves s 2 MÚK (v návrhu označený jako VPS D001);
 - koridor pro silniční okruh kolem Prahy v úseku Březiněves – dálnice D10 s 1 MÚK (v návrhu označený jako VPS D011);
 - doplnění mimoúrovňové křižovatky MÚK Odolena Voda v místě křížení dálnice D8 a silnice III/0087 (MÚK je v návrhu označená jako VPS D006);
 - koridor pro silniční propojení Vestec (silnice II/603) – Újezd (dálnice D1), tzv. Vestecká spojka, (v návrhu označený jako VPS D054);
 - koridor pro železniční trať Praha – Bystřice u Benešova v úseku Praha – Strančice (v návrhu označený jako VPS D204);
 - plochu rozvoje letiště Praha/Ruzyně, tj. Letiště Václava Havla Praha (v návrhu označená jako VPS D300).
- II. v souladu s Politikou územního rozvoje České republiky ve znění Aktualizace č. 1, schválené usnesením vlády č. 276 ze dne 15. 4. 2015, (dále jen PÚR ČR), zejména:
 - s republikovými prioritami územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje stanovenými zejména v čl. 14, 14a, 16, 16a, 18, 20, 20a, 21, 22, 23, 24, 24a, 25, 27 a 29;
 - s určením a charakterem Metropolitní rozvojové oblasti Praha podle čl. 40;
 - s plochami a koridory dopravní infrastruktury, zejména s obecnými východisky podle čl. 76, 77, 78a, 79 a 80;
 - s čl. 99, který stanovil, že Silniční okruh kolem Prahy (Pražský okruh) propojuje na rozhraní Hlavního města Prahy a Středočeského kraje jednotlivé mezinárodní a republikové trasy do Prahy;
 - s čl. 57, kde je uveden význam IV. tranzitního železničního koridoru pro rozvojovou osu OS6;
 - s čl. 85, kde je vymezen koridor konvenční železniční dopravy C-E551 ve smyslu požadavků TEN-T, AGC a AGTC;
 - s čl. 131, v němž je požadováno a) v závislosti na potřebách rozvoje letiště Praha-Ruzyně řešit územní rozvoj dotčených obcí; b) řešit napojení letiště na další druhy dopravy (přednostně železniční dopravou) z hlediska zvýšení kapacity mezinárodního Letiště Václava Havla Praha jako součásti TEN-T a zlepšení bezpečnosti jeho letového provozu.
- III. v souladu s veřejným zájmem na koordinaci využívání území z hlediska širších územních vztahů, zejména z následujících důvodů:
 - Silniční okruh kolem Prahy je záměrem republikového významu a je hlavní součástí celkové koncepce silniční sítě v Metropolitní rozvojové oblasti Praha (čl. 40 PÚR ČR). Návrhem 2. A ZÚR SK je Silniční okruh kolem Prahy (dále jen „SOKP“) v severozápadním segmentu stabilizován v základní (jižní) variantě v souladu se Zásadami územního rozvoje Hlavního města Prahy ve znění 1. Aktualizace. Koridor VPS D001 a je zakreslen v územních plánech dotčených obcí Horoměřice a Zdice SOKP v úseku Březiněves – D10 (VPS D011) jsou dotčenými obcemi: Veleň (v ÚP je zakreslen), Přezletice (na území obce Přezletice navrhuje ZÚR SK 2011 mimoúrovňovou křižovatku MÚK SOKP se silnicí II/244 jako VPS D177; v ÚP je SOKP vymezen jako územní rezerva), Podolanka (v ÚP je koridor zakreslen včetně MÚK s ulicí Pražská),

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR

Jenštejn (v ÚP je koridor vymezen) a Radonice (v ÚP je vymezena územní rezerva pro SOKP).

- MÚK Odolena Voda doplňuje stávající křižovatky MÚK Zdiby a MÚK Úžice na dálnici D8. Zlepší dopravní napojení obce Odolena Voda a umožní převedení dopravy ze silnice II/608 (dříve I/8) na D8, aniž by byly nadále zatěžovány obce Kozomín, Postřizín a Klíčany. Záměr MÚK Odolena Voda byl převzat do ZÚR SK z Územního plánu velkého územního celku Pražského regionu, kde byl vymezen z hlediska dopravních potřeb regionu ještě v době, kdy nebylo uvažováno rozšíření letiště Vodochody.
- Vestecká spojka umožňuje propojení silnice II/603 s dálnicí D1 (v území hl. m. Prahy s tzv. Chodovskou radiálou) a tím větší využívání SOKP pro rozvedení cílové regionální dopravy v příměstském regionu jižně od Prahy, včetně rozvedení dopravy z budoucí dálnice D3. Napojení Vestecké spojky na D1 (tj. Chodovskou radiálu) je součástí koridoru vymezeného pro Vesteckou spojku v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy. Vzhledem k obavě z nadměrného zatížení Vestecké spojky, pokud nebude realizována stavba 511 SOKP (úsek Běchovice - dálnice D1) stanovuje návrh 2. A ZÚR SK podmínku pro zprovoznění Vestecké spojky až po zprovoznění úseku SOKP Běchovice – dálnice D1 (nový čl. 251a).
- Koridor pro železniční trať Praha – Bystřice u Benešova v úseku Praha – Strančice má přeložením koridoru pro rychlé tratě umožnit zkapacitnění IV. tranzitního železničního koridoru (IV. TŽK Praha – Horní Dvořiště) a uvolnění stávající trati pro intervalovou a taktovou regionální dopravu. Stabilizuje se tzv. západní varianta koridoru, která byla doporučena ve VVURÚ při pořizování ZÚR SK 2011.
- V navržené ploše rozvoje letiště Praha/Ruzyně se pro vybudování paralelní dráhy RWY06R/24L předpokládá využít její západní část. Tento záměr existuje v územně plánovací dokumentaci hl. m. Prahy již minimálně 40 let a dlouhodobě se s ním počítá též v územních plánech obcí Středočeského kraje. Rozšíření plochy letiště na severozápadě je navrženo pro prodloužení stávající dráhy RWY 06/24 v prostoru u prahu THR 06 této dráhy. Ohledně dopravního napojení letiště bylo již v ZÚR SK 2011 navrženo na železniční trati č. 120 odbočení k letišti jako VPS D208, v návaznosti na VPS 209 modernizace trati Praha – Kladno, které lze využít pro záměr „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně, I. etapa“.

V příloze výzvy pořizovatel ministerstvu poskytl pro požadované stanovisko zákonem stanovené podklady. Kromě toho pořizovatel v průběhu pořizování návrhu 2. A ZÚR SK poskytoval ministerstvu pro jeho činnost v souladu se stavebním zákonem relevantní podklady.

Na základě výše uvedených zjištění ministerstvo vydalo shora uvedené stanovisko ve smyslu § 39 odst. 4 stavebního zákona.



Ing. Roman Vodný, Ph.D.,
ředitel odboru územního plánování

8 VÝSLEDEK PŘEZKOUMÁNÍ NÁVRHU 2. AKTUALIZACE ZÚR SK

[dle § 40 odst. 2 písm. a) stavebního zákona]

S ohledem na výše uvedené teze (viz subkapitoly 7.1 až 7.5) lze konstatovat, že návrh 2. aktualizace ZÚR SK je plně v souladu s platnou PÚR ČR. Tento soulad byl posouzen také MMR podle § 37 odst. 8 stavebního zákona s kladným výsledkem, kdy MMR ve svém stanovisku ze dne 29. 8. 2016 (č. j. MMR 32 211/2016-81) vyslovilo s 2. Akt ZÚR SK souhlas z hlediska souladu s PÚR ČR, z něhož pořizovatel cituje: „*Ministerstvo ve smyslu § 42 odst. 6 stavebního zákona na základě posouzení uvedených podkladů z hledisek uvedených v § 37 odst. 8 stavebního zákona, tj. z hledisek zajištění koordinace využívání území, zejména s ohledem na širší územní vztahy a mezinárodní závazky, a souladu s politikou územního rozvoje, vydává k návrhu 2. Aktualizace ZÚR následující stanovisko:*

Ministerstvo neshledalo v návrhu 2. Aktualizace ZÚR nedostatky z hledisek uvedených v § 37 odst. 8 stavebního zákona, které by bylo nutné z návrhu odstranit před zahájením řízení o návrhu 2. aktualizace ZÚR.“

Z hlediska širších územních vztahů, zejména územních vazeb mezi Středočeským krajem a kraji sousedícími (včetně hl. m. Prahy) je návrh 2. Aktualizace ZÚR v souladu se závaznou Politikou územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizace č. 1 (dále jen „PÚR ČR“). Sousední kraje a hl. m. Praha neuplatnily k návrhu 2. Aktualizace ZÚR z hlediska koordinace širších územních vztahů žádné připomínky.

Z hlediska mezinárodních závazků jsou navrženy koridory a plochy pro záměry VPS D001, VPS D011, VPS D204 a VPS D300 součástí transevropské dopravní sítě TEN-T, tzn. v souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. 11. 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU.

Z hlediska PÚR ČR:

navržené koridory pro segmenty D001 (úsek Ruzyně – Březiněves) a D011 (úsek Březiněves (D8) – R10), silničního okruhu kolem Prahy (Pražský okruh), který je součástí TEN-T a podle čl. (99) PÚR ČR propojí na rozhraní Hlavního města Prahy a Středočeského kraje jednotlivé mezinárodní a republikové trasy do Prahy, aby byla převedena tranzitní silniční doprava mimo intenzivně zastavěné části města a z důvodu účelné distribuce zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti, jsou v souladu s PÚR ČR.“

Návrh 2. aktualizace ZÚR SK tedy naplňuje požadavky na zajištění koordinace využívání území s ohledem na širší územní vazby a mezinárodní závazky ve smyslu cílů a úkolů územního plánování podle stavebního zákona, čímž vytváří předpoklady pro vyvážený vztah podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a pro předcházení zjištěným rizikům ovlivňujícím potřeby života současné generace obyvatel i předpokládaným ohrožením podmínek života generací budoucích. Lze konstatovat, že cíle a úkoly územního plánování dle § 18 a § 19 stavebního zákona 2. aktualizace ZÚR SK, s ohledem na odpovídající podrobnost dokumentace, naplnila.

Při pořizování 2. aktualizace ZÚR SK bylo striktně postupováno podle ustanovení stavebního zákona (hlavně § 36 – 40) a Vyhlášky. Podrobně je postup pořízení 2. aktualizace ZÚR SK popsán v subkapitole 7.3 tohoto Odůvodnění. Obsahová struktura návrhu 2. aktualizace ZÚR SK splňuje požadavky na obsah zásad územního rozvoje tak, jak jsou stanoveny stavebním zákonem a Vyhláškou. Do Odůvodnění 2. aktualizace ZÚR SK jsou zapracovány také části textu dle požadavků správního řádu. Návrh 2. aktualizace ZÚR SK je zpracován rovněž v

souladu s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky příslušných dotčených orgánů, v jejichž působnosti je ochrana zájmů z těchto předpisů vyplývajících.

Při pořizování 2. aktualizace ZÚR SK nedošlo k žádným rozporům ve smyslu § 4 odst.8 stavebního zákona.

9 ZÁKLADNÍ INFORMACE O VÝSLEDKÁCH VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ VČETNĚ VÝSLEDKŮ VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Předmětem VVURŮ je vymezení následujících ploch a koridorů VPS:

- D001 – Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK)
- D011 – Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Březiněves – D10 (+1x MÚK)
- D006 – doplnění MÚK Odolena Voda

VPS D006 (MÚK Odolena Voda) byla vypuštěna z dokumentace 2. aktualizace ZÚR SK rozhodnutím Zastupitelstva Středočeského kraje (usnesení č. 022-13/2018/ZK ze dne 26. 4. 2018).

- D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka
- D204 – železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (úsek Praha – Strančice)
- D300 – plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha)

VVURŮ obsahuje následující části požadované přílohou č. 5 Vyhlášky:

- A. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí podle přílohy Stavebního zákona (dále též SEA)
- B. Vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (dále též NATURA)
- C. Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech
- D. Vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti ovlivněné navrženým řešením, avšak nepodchycené v ÚAP, např. skutečnosti zjištěné v průzkumech a rozborech
- E. Vyhodnocení přínosu ZÚR nebo územního plánu k naplnění priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území obsažených v politice územního rozvoje nebo v zásadách územního rozvoje
- F. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – shrnutí

Podstatou udržitelného rozvoje je naplnění tří základních cílů (pilířů):

- účinné ochrany životního prostředí a šetrné využívání přírodních zdrojů (environmentální pilíř)
- sociálního rozvoje, který respektuje potřeby občanů (soudržnost společnosti)
- udržení vysoké a stabilní úrovně ekonomického růstu a zaměstnanosti (hospodářský pilíř).

9.1 ENVIRONMENTÁLNÍ PILÍŘ

Vyhodnocení vlivů 2. aktualizace ZÚR SK (resp. vymezených ploch a koridorů) na životní prostředí je provedeno v kap. A, což je vlastní vyhodnocení SEA podle přílohy ke stavebnímu zákonu. Shrnutí vlivů na udržitelný rozvoj území obsahuje kapitola F.1 dokumentace VVURÚ.

Dle vyhodnocení jednotlivých silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb provedeného v kap. C jsou vyvozeny následující závěry mající přímý vztah ke 2. aktualizaci ZÚR SK.

Plochy a koridory dopravní infrastruktury jsou vymezeny do území mající přímou vazbu na hl. m. Prahu. Toto území se již v současné době vyznačuje vyšší akustickou a emisní zátěží, zejména z dopravy.

Záměry silniční dopravy budou v místě svého vymezení spojeny s dalšími vlivy na kvalitu ovzduší a obyvatelstvo (hluk). Nicméně i přes identifikované potenciálně negativní vlivy SOKP (VPS D001, D011) a Vestecké spojky (VPS D054) pomohou tyto záměry snížit dopravní intenzity v silně urbanizovaném území hl. m. Prahy a některých obcích Středočeského kraje a celkově zlepšit dopravní vazby v území. Dojde k převedení dopravy na nadřazenou kapacitnější dopravní síť. Záměr VPS D001 bude sloužit k propojení dálnic D7 a D8 a spolu s plánovaným záměrem VPS D011 (napojení na D10) uzavře SOKP v celém severním segmentu. Význam Vestecké spojky spočívá v rozvedení dopravy na dálnici D0 (realizovaný úsek SOKP) a dálnici D1, čímž dojde k odlehčení přetížené silnice II/603.

Koridor železniční dopravy VPS D204 bude v povrchovém úseku obecně zdrojem pouze hlukové zátěže. Podpora kolejové a tím i hromadné dopravy na úkor dopravy automobilové v konečném důsledku může pozitivně ovlivnit nevyhovující akustickou a emisní situaci na významně zatížených komunikacích Středočeského kraje.

K ovlivnění hlukové zátěže řešeného území dojde též v souvislosti s využitím navrhovaných ploch VPS D300. Provoz letiště Praha/Ruzyně je přirozeně velmi významným zdrojem hluku, který působí na okolní území. Realizace záměru VPS D300 podstatným způsobem změní rozložení pohybů letadel a tedy i hlukové poměry v území. Zvýšení hlukové zátěže je nutno předpokládat především ve směru letů, naopak ke snížení dojde zejména ve směru dráhy 12/30. Vliv záměru VPS D300 na kvalitu ovzduší v jeho okolí není příliš významný. Letiště je sice významným plošným zdrojem emisí, k nárůstu imisní zátěže však dochází především ve vlastním prostoru letiště. Do hodnocení záměru se promítá skutečnost, že k záměru bylo vydáno Stanovisko podle zákona č. 100/2001 Sb., které podmiňuje realizaci záměru rozsáhlým množstvím opatření, zaměřených zejména na snížení hlučnosti. Tuto skutečnost nelze z hodnocení vyčlenit, neboť prognózovaná úroveň hlukové zátěže je již počítána za předpokladu realizace uvedených opatření.

Závěrem lze konstatovat, že v případě ploch a koridorů VPS D001, D011, D054 a D204 budou převažovat pozitivní vlivy ve vztahu k ochraně ovzduší či ochraně před hlukem, neboť vzhledem k rozdílné hustotě osídlení hl. m. Prahy a příměstských území bude celkově počet negativně ovlivněných obyvatel nižší. Výjimkou je předpokládaný rozvoj letiště Praha/Ruzyně (D300), kde bude převažovat vliv mírně negativní. Ve všech případech je však nezbytné dodržet závazné limity pro ochranu ovzduší a ochranu před hlukem.

Bezprostřední okolí hl. m. Prahy se vyznačuje vysokou mírou urbanizace, tlakem na ZPF, nízkým krajinným a přírodním potenciálem, nízkou lesnatostí a vyšší fragmentací krajiny. Budoucí stavby liniového charakteru budou dále fragmentovat příměstskou krajinu včetně obdělávaných zemědělských půd. Zároveň lze předpokládat, že na tuto dopravní infrastrukturu bude vázán územní rozvoj spojený s průmyslem, logistikou nebo komercí. V konečném důsledku tedy může dojít k posílení zmíněných negativních trendů. V tomto ohledu je předpokládán zvýšený tlak na zábory ZPF včetně cenných půd v I. a II. třídě ochrany. V důsledku postupující urbanizace bude snižován produkční význam ZPF a naopak dojde k posílení funkcí mimoprodukčních. Nadále bude docházet k trvalému úbytku zemědělské

půdy, a tím k oslabení sledované složky ŽP. Ve zbývajících případech bude možné některé vlivy minimalizovat či vyloučit v rámci navržených opatření spočívajících např. v zajištění prostupnosti území, podpoře retence vody v krajině, vegetačních úpravách podél dopravních staveb, apod.

OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, SNÍŽENÍ NEBO KOMPENZACI ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Na základě identifikace a vyhodnocení vlivů spojených s umístěním jednotlivých staveb do koridorů a ploch vymezených návrhem 2. aktualizace ZÚR SK jsou v dokumentaci VVURÚ – v části A – Vyhodnocení SEA formulována opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na složky životního prostředí.

Podkladem pro jejich návrh jsou koncepční, prostorová a projektová opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů uvedená v kap. 8. vyhodnocení SEA.

„**Společná** opatření“ jsou platná pro všechny záměry, obsažené v návrhu 2. aktualizace ZÚR SK, „**specifická** opatření“ jsou uplatňována jednotlivě ke konkrétním záměrům.

Vyhodnocení vlivů 2. aktualizace ZÚR SK na životní prostředí bylo realizováno metodou „**ex ante**“, tedy paralelně se zpracováním posuzované koncepce a za četných vzájemných konzultací projektantů 2. aktualizace ZÚR SK a vyhodnocovatelů VVURÚ, hlavně vyhodnocovatelů SEA. Tento postup umožnil zapracovat již do výrokové části návrhu 2. aktualizace ZÚR SK koncepční a prostorová opatření, jakož i požadavky na rozhodování ve vymezených koridorech a plochách z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí.

Koncepční, prostorová a projektová opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů ZÚR na životní prostředí navržená ve VVURÚ byla podkladem pro **formulaci požadavků pro rozhodování ve vymezených plochách a koridorech**, což vyplývá z § 36 odst. 1 stavebního zákona a byla formulována s ohledem na podrobnost ZÚR, tedy s ohledem na § 36 odst. 3 stavebního zákona.

S ohledem na vydání ZÚR formou opatření obecné povahy ve smyslu § 171 – 174 správního řádu, byla z VVURÚ, části A – vyhodnocení SEA převzata **pouze ta opatření, která je možné zcela nebo alespoň z části uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování**.

Pro 2. aktualizaci ZÚR SK jsou požadavky stanoveny ve formě:

- návrhů na stanovení pořadí změn v území (etapizace)
- požadavků na využití vymezených ploch a koridorů,
- úkolů pro územní plánování při upřesňování vymezení ploch a koridorů v ÚPD obcí a pro rozhodování v území.

VÝSLEDKY VYHODNOCENÍ VLIVŮ KONCEPCE NA EVROPSKY VÝZNAMNÉ LOKALITY (EVL) A PTAČÍ OBLASTI (PO) NATURA 2000 (ČÁST B VVURÚ)

Plocha a všechny koridory navrhované 2. aktualizací ZÚR SK se **nacházejí mimo území EVL a PO, nedochází k přímým střetům**. V závěru hodnocení se uvádí, že „**Předložená koncepce 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje nemá významně negativní vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti**“.

Mezi dvěma úseky koridoru VPS D001 se nachází EVL Kaňon Vltavy u Sedlce (znečištění, zastínění, eutrofizace).

Koridor železniční tratě VPS D204 (úsek Praha - Strančice) pokračuje přes EVL Dolní Sázavy (znečištění). Toto pokračování není obsahem 2. aktualizace ZÚR SK.

Koridor VPS D300 se nachází 1 km od EVL Zákolanský potok. V této EVL je již překročena úroveň znečištění vody, není možné přivádět jakékoliv další odpadní vody.

Uvedené tři EVL byly identifikovány jako dotčené.

Dále byl zvažován vliv emisí NO_x , nitrifikace citlivých stanovišť na živinami chudých substrátech. Tento vliv se projevuje plošně, nové silniční stavby přispějí lokálně k nitrifikaci prostředí. Z celého SOKP se vliv týká především lokality EVL Kaňon Vltavy u Sedlce. Další lokality výskytu ohrožených stanovišť (např. EVL Zvolská homole, EVL Prokopské údolí) jsou od SOKP poměrně vzdálené a vlivy z nových silničních staveb se tam bezprostředně neprojeví.

Nebudou ovlivněny další lokality.

EVL Kaňon Vltavy u Sedlce

SOKP v části mezi dvěma posuzovanými úseky D001, tedy na území hl. m. Prahy, prochází lokalitou EVL Kaňon Vltavy u Sedlce. Nedochází k přímému střetu, protože lokalita byla již vymezena bez silničního koridoru. Tento postup je sice v rozporu se směrnicí o stanovištích, ale během prováděných terénních průzkumů (Volf, Volfová 2014) bylo zjištěno, že kvalita stanovišť v trase koridoru je nižší, nevyskytují se zde předměty ochrany.

Mezi nepřímé vlivy záměru lze zařadit zástin mostní konstrukcí, redukci dešťových srážek v pásu pod konstrukcí, dále emise z dopravy a nespecifikované vlivy při výstavbě. Voda z vozovek bude zřejmě odvedena dešťovou kanalizací mimo těleso mostu. Znečištění chráněných území např. únikem provozních kapalin na mostě tak pravděpodobně nehrozí, protože v podrobné dokumentaci lze navrhnout řešení tak, že stanoviště nebudou ohrožena. Redukce dešťových srážek postihne především méně hodnotné biotopy přímo pod mostní konstrukcí, jen okrajově hodnotnější vegetaci. Vliv emisí je vzhledem k umístění záměru na území Prahy méně významný (potvrdit zhodnocením rozptylové studie) a tudíž nejvýznamnější nepřímým vlivem bude zřejmě zastínění, které se bude reálně projevovat pouze na severní straně mostu. Zastíněním budou okrajově dotčeny cenné biotopy (řádově desetiny hektarů). Zastínění může způsobit např. ruderalizaci porostů nebo ústup vzácnějších světlomilných druhů.

Vzhledem k malému rozsahu vlivu zastínění a jeho nižší až střední intenzitě a nízké intenzitě ostatních vlivů **byl konstatován mírně negativní vliv.**

EVL Zákolanský potok

Plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně D300 se nachází asi 1 km od Dobrovízského potoka, který je součástí EVL Zákolanský potok. Nejzávažnějším faktorem ohrožujícím další existenci populaci raka kamenáče v Zákolanském potoce je špatná jakost vody. Potok patří k nejvíce znečištěným tokům s výskytem raka kamenáče v České republice. Horní část povodí je silně ovlivněna nečištěnými komunálními vodami z obcí, povodí je navíc hustě osídleno. V současnosti je na celé povodí vyvíjen extrémní tlak ze strany investorů rozsáhlých developerských záměrů. Do povodí v rámci EVL Zákolanského potoka není možné přidávat další odpadní vody. Letiště Praha/Ruzyně v současné době odvádí odpadní vody do Kopaninského a Únětického potoka a ani po realizaci VPS D300 se nepočítá se zapojením Zákolanského potoka, resp. odvádění srážkových vod z nových ploch bude řešeno jiným způsobem. Nedojde ke znečištění vody v dotčené EVL. Vliv **hodnocen jako nulový.**

EVL Dolní Sázavy

Vyhodnocovaná část koridoru VPS D204 (úsek Praha - Strančice), která je předmětem 2. aktualizace ZÚR SK, **není ve střetu s touto EVL**, protože úsek, který by měl překonávat údolí řeky Sázavy (úsek Strančice – Bystřice), není předmětem řešení této 2. aktualizace ZÚR SK. Tento navazující (rovněž soudem zrušený) úsek koridoru VPS D204, který se střetává s EVL Dolní Sázava, bude řešen v následující aktualizaci ZÚR SK.

9.2 PILÍŘ SOCIÁLNÍHO ROZVOJE

2. aktualizace ZÚR SK představuje návrh pěti VPS, které se bez výjimky týkají dopravní infrastruktury. Ve vyhodnocení vlivů na sociální pilíř byly identifikovány vlivy v souvislosti se zlepšením dopravní dostupnosti a obslužnosti (vyjížďky a dojížďky za prací a občanským vybavením, hlavně službami), snížením časové zátěže obyvatel a s tím spojenou kvalitou bydlení hlavně v suburbii hl. m. Prahy.

Dopravní dostupnost ovlivňuje převážně pozitivně intenzitu dojížďky a vyjížďky za prací. Současně má vliv i na dostupnost středisek osídlení. SOKP ovlivní jejich dostupnost propojením radiálních tahů, podél kterých jsou lokalizována rozvojová území Středočeského kraje. Přímý vliv na toto propojení bude mít SOKP a Vestecká spojka.

Ke zlepšení prostředí pro bydlení formou odlehčení dopravní zátěže v obydlených částech obcí dojde v případě realizace SOKP, Vestecké spojky. Vyšší využívání železniční dopravy umožní uvolnění trati Praha – Bystřice u Benešova pro intervalovou a taktovou hromadnou dopravu a vyloučení dálkových spojů do nového koridoru tratě.

Téměř všechny řešené VPS 2. aktualizace ZÚR SK jsou lokalizovány v hraničním území s hl. m. Prahou a zasahují na území Prahy i na území Středočeského kraje. To vytváří požadavky na vzájemnou koordinaci z hlediska územního plánování.

Vliv ploch rozvoje letiště Praha/Ruzyně je možné hodnotit kladně i z hlediska poptávky po pracovních silách v případě rozšíření služeb letiště i navazujících podnikatelských aktivit. Z hlediska hlukové zátěže a kvality bydlení dojde realizací nové paralelní dráhy a utlumení provozu na stávající RWY 12/30 ke snížení hlukové (i ekologické) zátěže obyvatel na hustě osídleném jihozápadním okraji hl. m. Prahy; současně však budou hlukem zasaženi obyvatelé v koridoru nové paralelní dráhy. Jejich počet však bude nižší, než počet obyvatel ve stávajícím koridoru RWY 12/30.

9.3 HOSPODÁŘSKÝ PILÍŘ

Z hlediska vlivu na hospodářský pilíř Středočeského kraje byly identifikovány a hodnoceny vlivy zejména souvislosti s dopravní obslužností, dostupností, zvýšením dopravní kapacity a případné synergické vlivy spojené s rozvojem potenciálu území a navazujících služeb.

SOKP zefektivní dosavadní dopravu propojením dopravních tahů – tím bude odlehčeno především dopravní zatížení tranzitní dopravou na radiálních tazích. Bude vytvořen potenciál pro další rozvoj dopravy zejména na sever od Prahy (řešené části SOKP). Vestecká spojka umožní snížení dopravní zátěže od regionální dopravy jižně od Prahy a povede ke zlepšení kvality bydlení v příměstských lokalitách. Možnost rozšíření kapacity letiště Praha/Ruzyně ovlivní hospodářství nejen zvýšeným podílem na tvorbě HDP a daňovými odvody, ale rovněž nabídkou nových pracovních sil jak v oblasti letového provozu, tak v navazujících oblastech služeb, logistiky či obchodu. Přeložka železniční trati Praha – Bystřice u Benešova uvolní stávající trať pro intervalovou a taktovou regionální dopravu – tím bude zlepšena dopravní dostupnost a z kvalitnější hromadná doprava v příměstském prostoru. Nový koridor tratě, jako součást IV. tranzitního koridoru a transevropské dopravní sítě bude sloužit rychlé železniční přepravě na mezinárodních tazích.

10 STANOVISKO MINISTERSTVA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PODLE §37 Odst. 6 STAVEBNÍHO ZÁKONA

Stanovisko MŽP k návrhu 2. aktualizace ZÚR SK na životní prostředí *obdržel pořizovatel* dne 5. 10. 2016 č. j. 67430/ENV/16.

Uvedené stanovisko vydalo MŽP na základě zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“). 2. Akt ZÚR SK je posuzována jako „koncepce“, jedná se tedy o proces „SEA“ – posouzení vlivů koncepce na životní prostředí (na rozdíl od procesu „EIA“ posouzení vlivů záměru na životní prostředí).

Stanovisko MŽP obsahuje v úvodu základní informace o 2. Akt ZÚR SK jako koncepci, uvádí předkladatele, zpracovatele koncepce a zpracovatele vyhodnocení – držitele platných autorizačních osvědčení. Následuje popis koncepce – 2. Akt ZÚR SK, průběh posuzování, popis posuzování a závěry posuzování. Je zde uvedeno, že posouzení bylo provedeno v souladu se stavebním zákonem (§ 37 odst. 6) a zákonem č. 100/2001 Sb. (dle § 10g).

Ministerstvo životního prostředí

Č.j.: 67430/ENV/16
V Praze dne 30. září 2016

STANOVISKO

Ministerstva životního prostředí

podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní
prostředí a o změně některých souvisejících zákonů,
ve znění pozdějších předpisů

k návrhu

„2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje“
verze ke společnému jednání

Předkladatel koncepce: **Krajský úřad Středočeského kraje**
Zborovská 11
150 21 Praha 5

Zpracovatel koncepce: **Urbanistický atelier UP24**
K Červenému vrchu 845/2b
160 00 Praha 6

Zpracovatel vyhodnocení: **Mgr. Alena Kubešová, Ph.D.**
Atelier T-plan, s.r.o.
Na Šachtě 497/9
170 00 Praha 7 – Holešovice

*autorizace dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb.,
o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně
některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších
předpisů (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní
prostředí“), č.j. 14168/ENV/16*

Mgr. Eva Volfová

*autorizace dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně
přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, (dále
jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“),
č.j. 9778/ENV/15-451/630/15*

Stručný popis koncepce:

Dne 23. 6. a 27. 6. 2014 schválilo Zastupitelstvo Středočeského kraje svým usnesením č. 054-12/2014/ZK pořízení 2. aktualizace Zásadách územního rozvoje Středočeského (dále jen „2AZÚR SČK“).

Důvodem pořízení 2AZÚR SČK je potřeba funkčních zásad územního rozvoje, které budou obsahovat kompletní systém dopravní infrastruktury. Tento systém byl v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje rozsudky Krajského soudu v Praze, resp. Nejvyššího soudu ČR, narušen zrušením několika veřejně prospěšných staveb (dále jen „VPS“), které jsou jeho významnou součástí. Jedná se o stavby, které mají význam nejenom pro dopravu ve Středočeském kraji, ale dotýkají se významně i zájmů hl. m. Prahy, zájmů republikových a dokonce i evropských.

Předmětem 2AZÚR SČK jsou tyto zrušené části Zásad územního rozvoje Středočeského kraje:

VPS D001 – Silniční okruh kolem Prahy (dále též „SOKP“) úsek Ruzyně – Březiněves (+2x MÚK)

VPS D006 – doplnění MÚK Odolena Voda

VPS D011 – Silniční okruh kolem Prahy (SOKP) úsek Březiněves – R10 (+1x MÚK)

VPS D054 – propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka

VPS D204 – železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (úsek Praha – Strančice)

VPS D300 – plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha)

Součástí 2AZÚR SČK je i vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území ve smyslu ustanovení § 42 odst. 6 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“).

Průběh posuzování:

Souběžně se zpracováním návrhu 2AZÚR SČK proběhlo vyhodnocení vlivů 2AZÚR SČK na udržitelný rozvoj území v souladu s ustanovením § 42 odst. 6 stavebního zákona a dle přílohy č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti. Součástí vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je vyhodnocení vlivů na životní prostředí včetně vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví a vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 (dále jen „vyhodnocení SEA“).

Společné jednání o návrhu 2AZÚR SČK a projednání vyhodnocení vlivů na trvale udržitelný rozvoj území návrhu 2AZÚR SČK proběhlo dne 11. 12. 2015 v budově Krajského úřadu Středočeského kraje.

Ministerstvu životního prostředí (dále také jen „MŽP“) byla dne 8. 8. 2016 doručena žádost o vydání stanoviska k návrhu 2AZÚR SČK podle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (dále také jen „stanovisko SEA“ nebo „toto stanovisko“). Žádost byla předložena včetně návrhu 2AZÚR SČK, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, obdržených stanovisek, připomínek a vyjádření podle § 37 odst. 6 stavebního zákona. S ohledem na množství obdržených podkladů a nutnost jejich náležitého prostudování si MŽP vyžádalo prodloužení lhůty pro vydání stanoviska SEA o 30 dnů.

Popis posuzování:

Vyhodnocení SEA bylo vypracováno autorizovanou osobou v souladu s požadavky stavebního zákona a zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Postup hodnocení vlivů 2AZÚR SČK na životní prostředí vychází z Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů Politiky územního rozvoje a zásad územního rozvoje na životní prostředí vydaného ve Věstníku MŽP ČR č. 02/2015. Vyhodnocení SEA je tvořeno textovou a grafickou částí doplněné o tabulkové a grafické přílohy (schémata, kartogramy).

V rámci vyhodnocení SEA byly hodnoceny plochy a koridory vymezené 2AZÚR SČK, a to v míře podrobnosti dané měřítkem tiskových výstupů výkresové části 2AZÚR SČK (měřítko 1:100 000). Grafická část vyhodnocení SEA 2AZÚR SČK byla zpracována taktéž v měřítku 1:100 000.

Hodnocení vlivů na obyvatelstvo a složky životního prostředí ve všech případech vychází z identifikace potenciálních vlivů a z expertního odhadu jejich rozsahu a významnosti. Míra podrobnosti hodnocení včetně kvantifikace jejich rozsahu a významnosti odpovídá míře podrobnosti, v jaké je konkrétní jev (záměr/požadavek) v rámci 2AZÚR SČK definován nebo vymezen.

Návrhové části 2AZÚR SČK s konkrétním územním průmětem ve výkresové části (koridory a plochy) jsou (s výjimkou vlivů na ovzduší) posuzovány především na základě své prostorové superpozice vůči průmětům environmentálních limitů zobrazitelných v měřítku 1:100 000. Jelikož imisní zatížení je proměnlivé a nelze jej přesně zakreslit do mapy, jsou vlivy na ovzduší posuzovány na základě údajů o imisních koncentracích a u silničních staveb na základě trasování (vzdálenosti koridoru od obytné zástavby).

Hodnoceny byly vlivy na ovzduší, obyvatelstvo, lidské zdraví, biologickou rozmanitost, flóru a faunu, půdu, horninové prostředí, vodu, klima, hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického a krajiny.

Hodnocením byly sledovány vlivy přímé, sekundární, synergické, kumulativní, krátkodobé, střednědobé, dlouhodobé, trvalé, přechodné, kladné i záporné. Odhad významnosti vlivů byl proveden expertním odhadem vyjádřeným semikvantitativní pěti stupňovou Likertovou škálou: (-2, -1, 0, +1, +2, -), tedy od potenciálně negativního vlivu (-2) až po potenciálně pozitivní vliv (+2). Kompletní hodnocení všech ploch a koridorů vymezených 2AZÚR SČK je uvedeno v tabelární příloze vyhodnocení SEA.

Pro plochy a koridory, jejichž hodnocením byly identifikovány potenciální negativní vlivy na sledované složky životního prostředí, jsou v tomto stanovisku navržena opatření k vyloučení, omezení, případně kompenzaci identifikovaných negativních vlivů.

Návrh ukazatelů pro sledování vlivů 2AZÚR SČK na životní prostředí obsažený v kap. 10 vyhodnocení SEA je potřebné posuzovat komplexně s pravidly obsaženými v právních předpisech a navrženými kompenzačními opatřeními. Z tohoto pohledu lze pravidla monitoringu považovat za dostatečná v souvislostech stavebního zákona, jenž stanoví povinnost pořízení zprávy o uplatňování zásad územního rozvoje nejpozději do 4 let po jejich vydání (§ 42 odst. 3) a rovněž ukládá pořizovateli průběžně aktualizovat územně analytické podklady a každé 2 roky pořídit jejich úplnou aktualizaci (§ 28 odst. 1).

Z logiky věci vyhodnocení SEA stejně jako stanovisko SEA upozorňuje na potenciální environmentální problémy vyplývající nejen bezprostředně ze schválení 2AZÚR SČK, ale též na možné vlivy, které mohou nastat na dalších úrovních plánování nebo při realizaci jednotlivých záměrů.

Součástí procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí (dále také jen „proces SEA“) bylo rovněž posouzení vlivů koncepce na území evropsky významných lokalit (dále jen „EVL“) a ptačích oblastí (dále jen „PO“) ve smyslu ustanovení § 45h a § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny.

Vyhodnoceny byly kvantitativní i kvalitativní stránky vlivu na lidské zdraví, a to jak ve vztahu k jednotlivým záměrům, tak i koncepce jako celku (kap. 6 vyhodnocení SEA). Vlivům na lidské zdraví a obyvatelstvo se následně věnuje též netechnické shrnutí vyhodnocení SEA.

Závěry posuzování:

V průběhu posuzování nebyly shledány významné negativní vlivy, které by bránily realizaci koncepce jako celku nebo které by vylučovaly nebo plošně omezovaly realizaci některého z navrhovaných koridorů. 2AZÚR SČK v předloženém rozsahu lze proto z hlediska možných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví hodnotit jako přijatelnou. Potenciálně negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví budou vyloučeny či minimalizovány provedením opatření a respektováním podmínek a požadavků obsažených v tomto stanovisku.

Plochy a koridory vymezené 2AZÚR SČK nemají významně negativní vliv na EVL a PO. Vzhledem k tomu, že hodnocená 2AZÚR SČK nepřináší u některých navržených jevů dostatečně podrobné údaje, které by umožnily přesně stanovit konkrétní míru negativního vlivu na jednotlivé EVL či PO, resp. jejich předměty ochrany, je potřeba přenést požadavek na posouzení vlivu konkrétních budoucích záměrů na EVL a PO dle § 45h a § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny do dalších fází povolovacího procesu. U konkrétních budoucích záměrů je v souladu s povinnostmi danými platnou právní úpravou zapotřebí požádat o stanovisko příslušný orgán ochrany přírody, zda může daný záměr samostatně nebo ve spojení s jinými významně ovlivnit území EVL nebo PO (§ 45i zákona o ochraně přírody a krajiny).

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle ustanovení § 21 písm. l) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, na základě návrhu 2AZÚR SČK, podkladů podle § 37 odst. 6 stavebního zákona a vyhodnocení SEA vydává postupem podle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k návrhu

„2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje“

verze ke společnému jednání

a stanoví podle § 10g odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí následující požadavky, kterými budou zajištěny minimální možné dopady 2AZÚR SČK na životní prostředí a veřejné zdraví

- 1) V územních plánech dotčených obcí upřesnit vymezení koridorů dopravy (u silničních staveb včetně polohy mimoúrovňových křižovatek) s ohledem na:
 - a) přednostní zajištění minimalizace vlivů emisí a hlukové zátěže na kvalitu obytného prostředí; za tímto účelem v úsecích s prokázanými vlivy zajistit prostorovou rezervu pro realizaci nezbytných ochranných opatření,
 - b) zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě.
- 2) Při umísťování nových areálů výroby, skladování nebo občanského vybavení v blízkosti ploch a koridorů vymezených v rámci 2AZÚR SČK zohledňovat aktuální stav hlukové a imisní zátěže dotčeného území ve vztahu k riziku možného překročení platných hygienických limitů v důsledku umístění nové stavby.
- 3) V navazujících fázích územní a projektové přípravy staveb, pro jejichž umístění vymezuje koridory 2AZÚR SČK:
 - a) minimalizovat rozsah záboru zemědělského půdního fondu (ZPF) I. a II. třídy ochrany,
 - b) křížení vodních toků se silničními stavbami řešit s ohledem na ochranu odtokových poměrů dostatečně kapacitními mostními objekty,
 - c) vyloučit, případně minimalizovat zásah do biocenter územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“), křížení s biokoridory ÚSES vyřešit tak, aby byla co možná nejméně ovlivněna funkčnost biokoridoru,
 - d) minimalizovat vlivy na režim povrchových vod.

Zpracovat k jednotlivým navrhovaným koridorům následující požadavky týkající se jejich realizační přípravy a zpřesňování v územních plánech obcí:

Záměr D001 - Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), úsek Ruzyně - Březiněves (+2x MÚK)

- 4) V prostoru jižního okraje přilehlé chráněné zástavby Horoměřic vytvořit územní podmínky pro realizaci protihlukových opatření s rezervou 3dB.

- 5) V úsecích, ve kterých by vlivem umístění pozemní komunikace (s ohledem na § 11 odst. 1, písm. b) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů) došlo v oblasti jejich vlivů na úroveň znečištění k překročení některého z imisních limitů s dobou průměrování 1 kalendářní rok uvedeného v bodech 1 a 3 přílohy č. 1 k uvedenému zákonu, nebo je jeho hodnota v této oblasti již překročena, vytvořit územní podmínky pro realizaci opatření v takovém rozsahu, která zajistí na území obcí Horoměřice a Zdiby, že imisní příspěvky PM_{10} , $PM_{2,5}$, NO_2 a $B(a)P$ v okrajové obytné zástavbě nepřesáhnou 1% ročního imisního limitu.
- 6) V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě realizovat v dostatečném rozsahu vegetační bariéru s protiprašnou funkcí.
- 7) Minimalizovat vliv na předměty ochrany přírodní památky Housle, zejména v období výstavby.
- 8) V územním plánu (ÚP) Zdiby upřesnit vymezení koridoru s cílem minimalizace vlivů na lesní remíz jižně od cesty Zdiby – Březiněves, v jihovýchodní části správního území obce.
- 9) V bezprostřední časové návaznosti realizovat úsek SOKP 520 (D011).

Záměr D006 - doplnění MÚK Odolena Voda

- 10) V dalších fázích územní a projektové přípravy staveb upřesnit nárůst hlukové zátěže podél komunikací v zastavěném území města Odolena Voda v důsledku realizace mimoúrovňové křižovatky (MÚK) a na základě výsledků navrhnout a realizovat adekvátní protihluková opatření pro ochranu zástavby podél komunikace.
- 11) Při návrhu využití území, které navazuje na koridor dálnice D8 v prostoru navržené MUK, zohlednit možné dopady dopravy na hygienu prostředí a do blízkosti budoucí MÚK neumísťovat nově citlivé funkce (zejména bydlení, školství, zdravotnictví).
- 12) V zástavbě podél komunikací navazujících na MÚK a procházejících přes obytnou zástavbu města Odolena Voda vytvořit územní podmínky pro výsadbu ochranné zeleně s protiprašnou funkcí.

Záměr D011 - Silniční okruh kolem Prahy (SOKP), úsek Březiněves – R10 (+1x MÚK)

- 13) Na území dotčených obcí vytvořit územní podmínky pro realizaci protihlukových opatření ke splnění platných hygienických limitů u veškeré chráněné zástavby s rezervou 3dB.
- 14) V úsecích, ve kterých by vlivem umístění pozemní komunikace (s ohledem na § 11 odst. 1, písm. b) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů) došlo v oblasti jejich vlivů na úroveň znečištění k překročení některého z imisních limitů s dobou průměrování 1 kalendářní rok uvedeného v bodech 1 a 3 přílohy č. 1 k uvedenému zákonu, nebo je jeho hodnota v této oblasti již překročena, vytvořit územní podmínky pro realizaci opatření v takovém rozsahu, která zajistí na území obcí Veleň, Přezletice, Podolanka a Jenštejn, že imisní příspěvky PM_{10} , $PM_{2,5}$, NO_2 a $B(a)P$ v okrajové obytné zástavbě nepřesáhnou 1% ročního imisního limitu.

- 15) V místech přiblížení komunikace k obytné zástavbě realizovat v dostatečném rozsahu vegetační bariéru s protiprašnou funkcí.
- 16) V ÚP obcí Veleň, Přezletice, a Podolanka upřesnit vymezení koridoru s ohledem na minimalizaci zásahu do zastavěného území; v případě ÚP obcí Veleň a Podolanka též koordinovat řešení s ÚP hlavního města Prahy (Miškovice, Vinoř).
- 17) Minimalizovat vlivy na odtokové poměry Mratínského potoka při křížení jeho záplavového území.
- 18) Minimalizovat zásah do lesních porostů podél Mratínského a Vinořského potoka (na území obcí Veleň a Jenštejn).
- 19) Zajistit funkčnost regionálního biokoridoru RK1151, a to i v období výstavby.
- 20) V bezprostřední časové návaznosti realizovat úsek SOKP 518 a 519 (koridor D001).

Záměr D054 - propojení Vestec (II/603) – Újezd (dálnice D1), tzv. Vestecká spojka

- 21) V místech největšího přiblížení komunikace k obytné zástavbě realizovat v dostatečném rozsahu vegetační bariéru s protiprašnou funkcí.
- 22) Na území dotčených obcí vytvořit územní podmínky pro realizaci protihlukových opatření ke splnění platných hygienických limitů u veškeré chráněné zástavby.
- 23) Minimalizovat vlivy na odtokové poměry Vesteckého potoka a Olšanského potoka při křížení záplavových území, minimalizovat vlivy na retenční nádrž Vestec.
- 24) Minimalizovat vlivy na předměty ochrany přírodní památky a regionálního biocentra Hrnčířské louky, a to zejména v období výstavby.
- 25) V ÚP Jesenice upřesnit vymezení koridoru s cílem minimalizace vlivů na lesní porost v k. ú. Zdiměřice u Prahy.
- 26) V ÚP obcí Jesenice a Průhonice v koordinaci s ÚP hl. m. Prahy upřesnit vymezení koridoru s ohledem na minimalizaci vlivů na kvalitu obytného prostředí v lokalitách Rozkoš (Průhonice) a Hrnčíře (Praha – Šeberov).
- 27) V ÚP Vestec upřesnit vymezení koridoru s ohledem na ochranu retenční nádrže na Olšanském potoce.
- 28) Propojení Vestec (II/603) – Újezd (D1), tzv. „Vestecká spojka“ (koridor D054) realizovat až po zprovoznění úseku SOKP Běchovice – dálnice D1 (na území Středočeského kraje koridor D003).

Záměr D204 – železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (úsek Praha – Strančice)

- 29) Minimalizovat vlivy na přilehlou obytnou zástavbu okolních sídel (Říčany, Voděrádky, Světlá, Otice, Svojšovice, Všechromy) včetně splnění hlukových limitů u veškeré chráněné zástavby v povrchových úsecích stavby, a to i v období výstavby.
- 30) Na území dotčených obcí vytvořit územní podmínky pro realizaci protihlukových opatření ke splnění platných hygienických limitů u veškeré chráněné zástavby.
- 31) Minimalizovat vlivy na režim a jakost povrchových a podzemních vod, zejména v tunelových úsecích stavby.

- 32) Minimalizovat zásah do lesních porostů na území obce Strančice (k. ú. Otice u Svojšovic).

Záměr D300 - Plocha rozvoje letiště Praha/Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha)

- 33) Územní rozvoj obcí, dotčených rozvojem letiště Václava Havla Praha, řešit s ohledem na potřebu zajistit splnění hlukových limitů při vymezování nových ploch pro bydlení včetně ploch smíšených obytných a ploch veřejného občanského vybavení (zejména pro vzdělání a výchovu, sociální a zdravotní služby).
- 34) Navrhnout a realizovat opatření k omezení a kompenzaci vlivů hlukové zátěže z letového provozu v zastavěném území obcí dotčených vymezením nového ochranného hlukového pásma.
- 35) Vyloučit znečištění povodí Zákolanského potoka z důvodu ochrany stanoviště chráněného druhu raka kamenáče.
- 36) Vytvářet územní podmínky pro napojení letiště na ostatní druhy dopravy, zejména železniční.

Toto stanovisko není závazným stanoviskem ani rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

Ministerstvo životního prostředí upozorňuje na povinnost schvalujícího orgánu podle § 10g odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a příslušných ustanovení stavebního zákona zohlednit požadavky vyplývající z tohoto stanoviska. Schvalující orgán je dále povinen postupovat podle § 10g odst. 5 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

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 ve smyslu bodu 10 přílohy stavebního zákona.

Předkladatel koncepce 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 SEA.

V případě, že bude koncepce upravena na základě podaných stanovisek, připomínek a vyjádření dle § 37 odst. 2 až 5 stavebního zákona, je nutné v upravovaném rozsahu dopracovat vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, zejména jeho části A a B.

Mgr. Evžen DOLEŽAL v. r.

ředitel odboru

posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

(otisk kulatého razítka se státním znakem)

11 SDĚLENÍ, JAK BYLO STANOVISKO MINISTERSTVA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PODLE §37 ODS. 7 STAVEBNÍHO ZÁKONA ZOHLEDNĚNO, S UVEDENÍM ZÁVAŽNÝCH DŮVODŮ, POKUD NĚKTERÉ POŽADAVKY NEBO PODMÍNKY ZOHLEDNĚNY NEBYLY

MŽP konstatuje v Závěrech vyhodnocení: „V průběhu posuzování nebyly shledány významné negativní vlivy, které by bránily realizaci koncepce jako celku nebo které by vylučovaly nebo plošně omezovaly realizaci některého z navrhovaných koridorů. 2AZÚR SČK v předloženém rozsahu lze proto z hlediska možných negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví hodnotit jako přijatelnou.“ a dále: „Plochy a koridory vymezené 2AZÚR SČK nemají významně negativní vliv na EVL a PO.“

Následuje vlastní **souhlasné stanovisko k návrhu 2. aktualizace ZÚR SK.**

Stanovisko obsahuje 36 podmínek a požadavků z hlediska vlivů předmětných koridorů na životní prostředí a na lokality soustavy NATURA 2000. Uvedené podmínky formulují požadavky zejména na následující činnosti: zpřesňování koridorů při zpracování územních plánů, územní a projektovou přípravu předmětných záměrů. Podmínky a požadavky vycházejí zejména z vlastního VVURÚ (části A a B), z nichž relevantní opatření byla přebrána do výrokové části návrhu 2. aktualizace ZÚR SK.

Podmínky a požadavky uvedené ve stanovisku MŽP lze rozdělit do tří skupin:

1. plně reflektované, vycházející z dokumentací návrhu 2. aktualizace ZÚR SK a VVURÚ (části A Vyhodnocení vlivů na životní prostředí podle stavebního zákona a části B Vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti);
2. nemohou být předmětem zpracování 2. aktualizace ZÚR SK vzhledem k obsahu ZÚR jako územně plánovací dokumentace [např. bod 9: V bezprostřední časové návaznosti realizovat úsek SOKP 520 (D011) apod.];
3. mířící pod úroveň podrobnosti zpracování 2. aktualizace ZÚR SK ve smyslu § 36 odst. 3 stavebního zákona, v němž se stanovuje: „Zásady územního rozvoje ani Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.“ [např. bod 8: „V územním plánu (ÚP) Zdiby upřesnit vymezení koridoru s cílem minimalizace vlivů na lesní remíz jižně od cesty Zdiby – Březiněves, v jihovýchodní části správního území obce.“].

Pořizovatel konstatuje, že:

1. stanovisko MŽP bylo akceptováno se zřetelem na obsah návrhu 2. aktualizace ZÚR SK a podrobnost zpracování tohoto druhu ÚPD,
2. nebyla nutná jakákoliv podstatná úprava ani návrhu 2. aktualizace ZÚR SK, ani VVURÚ (vč. části A Vyhodnocení vlivů na životní prostředí podle stavebního zákona a části B Vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti) ve smyslu podmínek a požadavků, které obsahovalo stanovisko MŽP.

12 ROZHODNUTÍ O NÁMITKÁCH

Rozhodnutí o námitkách podaných k návrhu 2. aktualizace ZÚR SK v rámci veřejného projednání je obsaženo v tabulkové příloze tohoto Odůvodnění, v **Příloze č. 1**.

13 VYHODNOCENÍ PŘIPOMÍNEK

Vyhodnocení připomínek podaných v průběhu projednání 2. aktualizace ZÚR SK je obsaženo v tabulkových přílohách tohoto Odůvodnění:

Příloha č.2: Vyhodnocení připomínek podaných k návrhu 2. aktualizace ZÚR SK v rámci společného jednání

Příloha č.3: Vyhodnocení připomínek podaných k návrhu 2. aktualizace ZÚR SK v rámci veřejného projednání

Poučení

- a) 2. aktualizace ZÚR SK vydávaná formou opatření obecné povahy v souladu s ustanovením § 173 odst. 1 zák. č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů nabývá účinnosti patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky.
- b) Do opatření obecné povahy a jeho Odůvodnění může dle ustanovení § 173 odst. 1 zák. č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů každý nahlédnout u správního orgánu, který opatření obecné povahy vydal.
- c) Proti opatření obecné povahy nelze dle ustanovení § 173 odst. 2 zák. č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů podat opravný prostředek.

.....
Ing. Jaroslava Pokorná Jermanová

hejtmanka Středočeského kraje