

O26 Odbor strategie

č.j.: 12027/2016-SŽDC-O26

POSUZOVACÍ PROTOKOL

Studie

Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území

1. Základní identifikační údaje

Druh dokumentace: Studie

Název akce: Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území

Rok zpracování: 2015

Řešená lokalita: Praha a metropolitní region

Kraj: Praha, Středočeský

Zadavatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC), Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město, Česká republika

Zhotovitel: Sdružení: „SUDOP+AF CITYPLAN, STUDIE – VLIV TRAS RS ZAPOJENÝCH DO ŽUP“

Vedoucí sdružení: SUDOP PRAHA a.s., středisko 205 – koncepce dopravy, Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 Žižkov

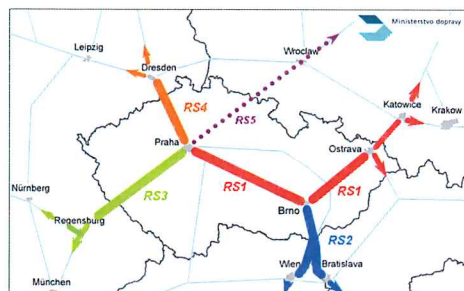
Člen sdružení: AF-CITYPLAN s.r.o., Jindřišská 17/889, 110 00 Praha 1

2. Účel dokumentace

2.1 Úvod

Potřeba posílit naši konkurenceschopnost a zajistit do budoucna kvalitní dopravní spojení občanům ČR vedla Ministerstvo dopravy při diskusích s Evropskou komisí k zařazení nových tratí pro rychlou dálkovou dopravu do návrhu revidovaných TEN-T. Pod vlivem nové evropské dopravní politiky i v návaznosti na vývoj v sousedních zemích v současnosti probíhá aktualizace koncepce, která je vedena v komplexním duchu a kromě řešení otázek spojených s infrastrukturou zahrnuje také provozní aspekty celého budoucího systému. Tento komplexní přístup se odráží v nově používaném označení „Rychlá spojení (RS)“

Do železničního uzlu Praha (dále ŽUP) vstupuje systém RS ve směru z Litoměřic jako RS4, Hradce Králové jako RS5, Brna jako RS1 a Berouna jako RS3. Důležitým krokem a předpokladem pro úspěšnou realizaci



trati systému RS je jejich začlenění do územně plánovací dokumentace. Současný vývoj v oblasti územního plánování nás přesvědčuje, že každou liniovou stavbu dopravní infrastruktury je třeba dobře zdůvodnit, aby obstála jako nedílná součást územně plánovací dokumentace. Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy (dále ZÚR) se staly předmětem několika žalob, jejímž účelem bylo právě vyřazení několika dopravních staveb celorepublikového významu z tohoto klíčového dokumentu. ZÚR představují v podstatě strategický územní plán celého kraje, v tomto případě hl. m. Prahy. ZÚR stanovují obecná závazná pravidla pro rozvoj daného území kraje a také definují hlavní strategické záměry, které mají dosah i za hranice daného kraje. ZÚR tak navazují, rozvíjí a upřesňují Politiku územního rozvoje České republiky (dále PÚR). Podrobněji stanovují a vymezují koridory významných liniových staveb dopravní infrastruktury. ZÚR jsou závazné pro návrh územního plánu a jsou tak důležitým krokem k realizaci dané stavby. Nedílnou součástí ZÚR je Vyhodnocení vlivů na životní prostředí podle přílohy zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále stavební zákon). Vyhodnocení mají být záměry s konkrétním územním průmětem z hlediska možných vlivů na různé složky životního prostředí a zdraví obyvatel. Součástí vyhodnocení vlivů na životní prostředí jsou samostatné studie (akustická, rozptylová, hodnocení zdravotních rizik a vyhodnocení vlivů na lokality soustavy NATURA 2000).

Z výše uvedených důvodů je třeba nové trasy vstupující do území a územně plánovací dokumentace řádně vyhodnotit z hlediska jejich vlivu na životní prostředí, dopadů na evropsky významné lokality, ekonomické náročnosti a dopravně-technologických přínosů. Cílem je zakotvit v ZÚR trasy, které obstojí i v případě budoucích soudních sporů.

2.2 Vymezení řešeného území

Studie na základě dříve studijně prověřených variant územních stop zaústění tras RS1, RS4 a RS5 do ŽUP má vyhodnotit jejich vliv na udržitelný rozvoj na území hl. m. Prahy a v přilehlém pražském metropolitním regionu v rámci Středočeského kraje.

Rozsah řešení na jednotlivých ramenech:

- RS1 Praha – Brno:
 - základní varianta dle doporučení N1 dle studie ÚTS VRT Praha – Benešov z r. 2014,
 - další varianty dle výsledků výše uvedené ÚTS,
 - rozsah řešení dle návrhu v ÚTS ve vymezeném území.
- RS4 Praha – Ústí nad Labem:
 - základní varianta dle ÚTS VRT Praha – Litoměřice z r. 2014, se zohledněním možného využití části trasy pro modernizaci spojení Praha – Liberec (Dle SP Modernizace železničního spojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec z r. 2014),
 - varianta dle původní koncepce pod letištěm Letňany,
 - v úvodu prací budou projednány a případně dále rozpracovány další možné varianty řešení,
 - rozsah řešení dle návrhu v ÚTS (případně v rozsahu nezbytném pro funkční zapojení do ŽUP) ve vymezeném území.
- RS5 Praha – Hradec Králové
 - základní varianta dle TES Výhledové zvýšení propustnosti trati v úseku Poříčany – Praha hl. n. z r. 2008: Varianta A – zečtyřkolejnění stávající trati,
 - základní varianta dle TES Výhledové zvýšení propustnosti trati v úseku Poříčany – Praha hl. n. z r. 2008: Varianta B – výstavby nové trati,

- další varianta(y), které eliminují negativní vliv základní trasy na ŽP v oblasti Klánovického lesa,
- rozsah řešení dle návrhu v TES (případně v rozsahu nezbytném pro funkční zapojení do ŽUP) ve vymezeném území.

2.3 Cíle dokumentace

- Studie vyhodnotí vliv jednotlivých variant tras RS1 (směr Brno), RS4 (směr Ústí nad Labem) a RS5 (směr Hradec Králové) v Praze a metropolitním regionu na životní prostředí.
- Studie v každém uvažovaném směru vyhodnotí více variant, které převezme z dříve zpracovaných dokumentací a dopracuje varianty nové.
- Studie v každém uvažovaném směru porovná hodnocené varianty zejména z pohledu vlivu na životní prostředí, technických a dopravně technologických parametrů a investičních nákladů a doporučí vhodné řešení.

Studie dále musí:

- dodržet při hodnocení záměru rámcový obsah vyhodnocení vlivů ZÚR na životní prostředí pro účely posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí podle části A vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území přílohy stavebního zákona,
- obsahovat zejména zhodnocení předpokládaných vlivů navrhovaných variant vedení předmětných tras RS, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných; hodnotí se vlivy na obyvatelstvo, lidské zdraví, biologickou rozmanitost, faunu, floru, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického a vlivy na krajinu včetně vztahů mezi uvedenými oblastmi vyhodnocení,
- obsahovat porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení, stejně jako srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení,
- obsahovat zhodnocení důsledků prověřovaných koncepcí a záměrů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

3. Obsah dokumentace

3.1 Hodnocené varianty RS

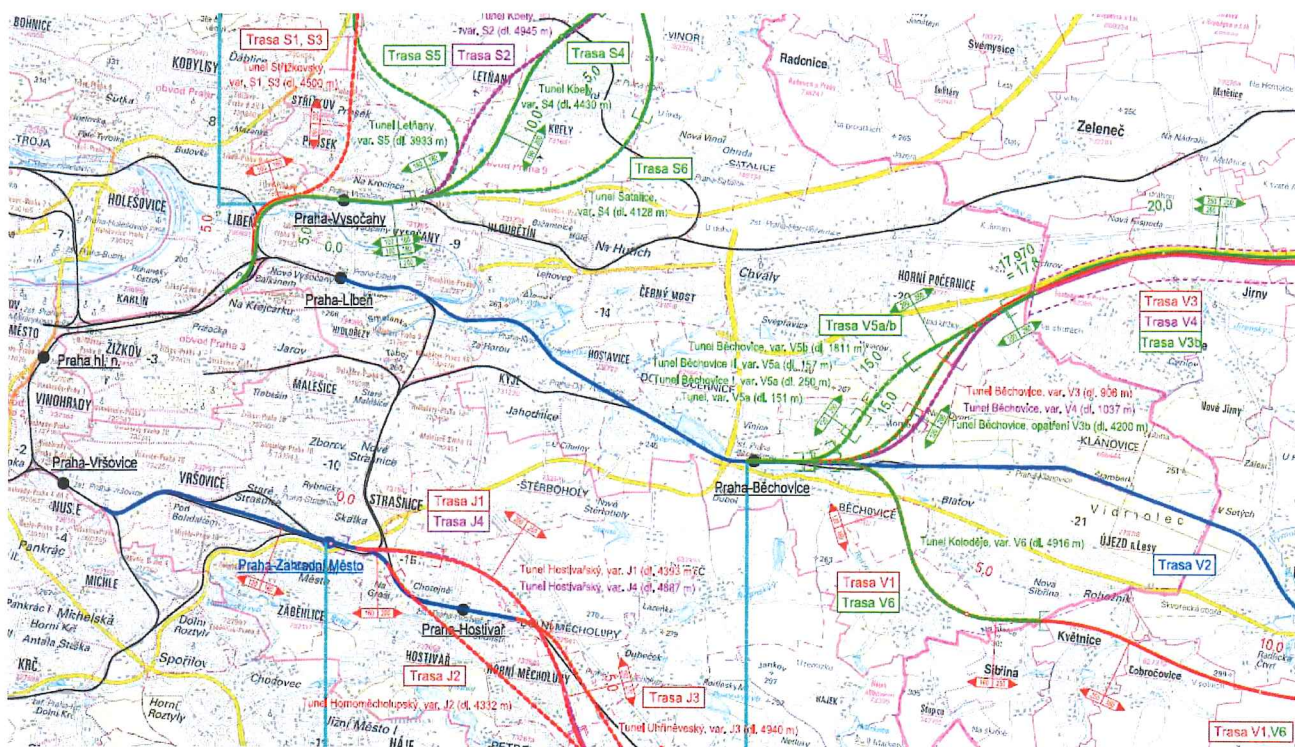
Na základě zadání byly definovány trasy pro jednotlivé směry, jejichž přehled nabízí následující tabulky. Trasy jsou v rámci této dokumentace pro přehlednost nově označovány podle směru a pořadí (tzn. J1-J4, V1-V4 a S1-S3).

Trasa	Směr	Relace	Popis	Originální název varianty
J1	jih	RS1	základní trasa VRT Praha - Benešov	N1
J2	jih	RS1	alternativa k VRT Praha - Benešov (Trasa Měcholupy)	N1, alternativa Trasa Měcholupy
J3	jih	RS1	alternativa k VRT Praha - Benešov (Trasa Hostivař)	N1, alternativa Trasa Hostivař
J4	jih	RS1	trasa dle ZÚR StČ	H4
V1	východ	RS1 / RS5	alternativní trasa z koncepce 2003	HB
V2	východ	RS1 / RS5	zečtyřkolejnění tratě 011	varianta A - zečtyřkolejnění stávající tratě
V3	východ	RS1 / RS5	trasa podél D11	varianta B - výstavba nové tratě/varianta K
V4	východ	RS1 / RS5	trasa dle ZÚR StČ	
S1	sever	RS4	nové trasování - střížkovský tunel	varianta 1
S2	sever	RS4	původní trasa pod letištěm Letňany	
S3	sever	RS5	nová trasa Praha - Liberec	nová trať

Tab. Výchozí posuzované trasy RS a jejich značení

Trasa	Převzato z dokumentace
J1	ÚTS VRT Praha - Benešov (SUDOP PRAHA a.s., 2014)
J2	ÚTS VRT Praha - Benešov (SUDOP PRAHA a.s., 2014)
J3	ÚTS VRT Praha - Benešov (SUDOP PRAHA a.s., 2014)
J4	TES České Budějovice - Horní Dvořiště, část Nová trať Praha - Bystřice u Benešova (IKP CE s.r.o. a SUDOP PRAHA a.s., 2008)
V1	Koordinační studie VRT (IKP CE s.r.o., 2003)
V2	Výhledové zvýšení propustnosti trati v úseku Poříčany - Praha hl.n. (IKP CE s.r.o., 2008)
V3	Výhledové zvýšení propustnosti trati v úseku Poříčany - Praha hl.n. (IKP CE s.r.o., 2008) / Koordinační studie VRT (IKP CE s.r.o., 2003)
V4	ZÚR Středočeského kraje
S1	ÚTS VRT Praha - Litoměřice (IKP CE s.r.o., 2014)
S2	ZÚR Středočeského kraje
S3	Studie proveditelnosti železničního spojení Praha - M.Boleslav - Liberec (IKP CE s.r.o., 2014)

Tab. Výchozí posuzované trasy RS a zdrojové dokumentace



Obr. Posuzované varianty tras RS zaústěných do ŽUP

Kromě tras převzatých z podkladových dokumentací byl celý systém variant zpracovatelem doplněn o další trasy, které řeší identifikovaná kolizní místa, případně nabízí nové dopravní možnosti.

Trasa V5a/V5b

Tato trasa vychází z tras V3 a V4, změna územního vedení je navržena v oblasti severně od městské části Praha Běchovice z důvodu průkazu alternativního průchodu oblastí Klánovického lesa. Motivem pro návrh trasy V5 je především prověření možnosti povrchového vedení jednak s cílem snížení investiční náročnosti a jednak z důvodu minimalizace zásahu do systému zeleně (souběh se stávající silnicí). Trasa V5 je vedena ze žst. Praha-Běchovice mimoúrovňovým odbočením severním směrem k dálnici D11, avšak oproti variantám V3 a V4 více západně (v souběhu se silnicí Běchovice – Horní Počernice) těsně podél areálu výzkumných ústavů Běchovice. Trasa V5 je vedena mimo prostor lesa. Trasa V5 má dvě alternativy:

V5a – povrchové vedení, zahrnující dva krátké tunely, ale průchod oblastí NATURA2000 povrchově (vodoteč vedena pod tratí).

V5b – výškově upravené vedení trasy tak, aby křížení s oblastí NATURA2000 bylo pokud možno bezkolizní (trasa vedena v tunelu).

Trasa V6

Trasa V6 je směrově shodná s trasou V1. Rozdíl je ve výškovém vedení na území hl.m. Prahy. Vzhledem k tomu, že trasa V1 prochází oblastí s plánovanou zástavbou mezi městskými částmi Běchovice a Újezd nad Lesy, je trasa V6 v tomto místě zahlobena do tunelu. Vzhledem k charakteru terénu je ale i při užití vyšších sklonů tento tunel nutno vést až na hranice hl.m. Prahy (mezi m.č. Újezd nad Lesy a obcí Květnice). Dále je trasa V6 shodná s trasou V1, vedenou podél plánované přeložky silnice I/12 (obchvat Úval).

Trasa S4

Trasa S4 vychází z trasy S2 a jejím cílem je vyřešit rozhodující kolizní místa: prostor letiště Praha Letňany a průchod obcí Hovorčovice. V prostoru letiště Praha Letňany je navržen posun trasy jihovýchodně tak, aby tunel neprocházel přímo pod oblastí výskytu sysla obecného. Trasa je dále mírně odsunuta od zástavby

městské části Praha Kbely. V oblasti obce Hovorčovice je trasa vedena v koridoru VRT dle Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Vzhledem k již existující obytné zástavbě v tomto koridoru je navržen ražený tunel. Ze stavebně technického hlediska je ale tento tunel nevhodný díky údolnicovému tvaru a zároveň relativně mělkému uložení.

Trasa S5

Trasa S5 prověřuje možné zaústění trasy S1 nikoliv do prostoru Balabenky, ale do žst. Praha-Vysočany s možností přímé dopravní obsluhy severovýchodní oblasti hl.m. Prahy. Zároveň je navrženo vedení více po povrchu v souběhu s dálnicí D8 v prostoru obchodní zóny Letňany.

Trasa S6

Trasa S6 je další alternativou k trase S4 s tím, že její vedení je posunuto až do prostoru mezi městskými částmi Kbely a Satalice. Další vedení je shodné s trasou S4.

3.2 Další předpoklady pro posouzení jednotlivých tras

Rozsah dopravy uvažovaný pro jednotlivé směry je založen na datech obsažených ve dříve zpracovávaných studiích, jež byly pro tuto studii zadány. Současně se ale nejedná o předpokládaný rozsah dopravy na těchto trasách, nýbrž o rozsah dopravy, na něž byla infrastruktura v daných studiích dimenzována.

V rámci této studie byly trasy porovnány z hlediska své investiční náročnosti. Vzhledem k velmi odlišným podmínkám zapojení různých variant tras téhož směru jak na straně železničního uzlu Praha, tak především na straně opačné, nebyla investiční náročnost pojata v absolutní míře, nýbrž jako relativní porovnání investiční náročnosti úseků vedoucích přes hranice hl.m. Prahy. Vyčíslení investiční náročnosti vychází ze způsobu ocenění, obvyklého v územně technických studiích VRT. Investiční náročnost je vzata v úvahu v rámci DETR analýzy.

Vzhledem k tomu, že území Prahy a jejího okolí vykazuje značný stupeň využití, nelze prakticky navrhnout trasy vysokorychlostních tratí bez územních nebo environmentálních střetů. Některé ze střetů byly řešeny již v počáteční fázi zpracování této studie, což vedlo k návrhu nových tras. Návrhy řešení některých střetů však vznikly až v průběhu závěrečného vyhodnocování. Tyto návrhy nejsou označeny jako varianty, ale jako opatření, jejichž cílem jsou pouze lokální úpravy vedení výchozích tras (opatření J1b, V3b a S4b). Jejich vyhodnocení tak není plnohodnotné na úrovni ostatních variant, ale je provedeno pouze komentářem.

3.3 Členění dokumentace

Zpracovaná dokumentace studie je rozdělena na následující části:

A - Textová část

A.1 Souhrnná zpráva

A.2 Analýza dopadů tras RS na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona

A.3 Přílohy k analýze dopadů RS na životní prostředí

B - Výkresová část, přehledné situace řešené oblasti

B.1 Přehledná situace posuzovaných tras 1:50 000

B.2.1 Průmět variantních řešení RS nad ZÚR 1:50 000

B.2.2 Přehledná situace potencionálních střetů koridorů tras RS s plochami s rozdílným způsobem využití

C - Výkresová část, směr JIH

D - Výkresová část, směr VÝCHOD

E - Výkresová část, směr SEVER

3.4 Způsob vyhodnocení variant

Pro rámcové zhodnocení výchozích i nově navrhovaných variant byla zvolena forma DETR analýzy. Každé hodnocené subkritérium bylo obodováno pětibodovou stupnicí (negativní -2, mírně negativní -1, neutrální 0, mírně pozitivní +1 a pozitivní +2). Výsledky vycházejí v záporných číslech, neboť převažují negativa z hlediska dopadů na životní prostředí. Nejlepší výsledky tak ukazují nejvyšší čísla (u záporných čísel nejbližší k nule). Výsledky jsou pro jednotlivé varianty sečteny jak v rámci tematických celků, tak i ve třech základních pilířích hodnocení projektů: potřebnost (dopravní a společenská), průchodnost (územní a environmentální) a proveditelnost (ekonomická).

Výsledky, byť v některých oblastech pouze orientační (např. proveditelnost, reprezentovaná pouze orientační investiční náročností), dávají informaci o kvalitě variant v jednotlivých oblastech, respektive ukazují, kde je potřeba jednotlivé varianty upravit. V hodnocení byly zároveň zanedbány váhy jednotlivých kritérií (zastoupeny jsou de facto pouze různým počtem subkritérií v jednotlivých oblastech), nicméně přesto jsou výsledky podkladem k formulaci závěrů a doporučení.

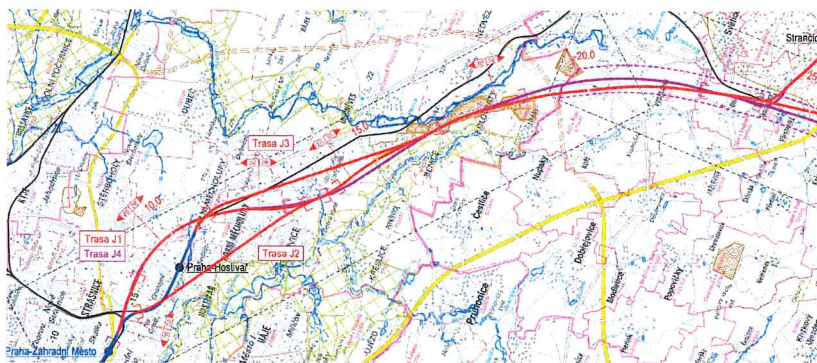
3.5 Vyhodnocení variant směr jih

Ve směru JIH byly hodnoceny 4 trasy, z nichž 3 jsou podrobněji doložené ve výkresové části (J1, J2 a J4).

SOUHRN HODNOCENÍ DETR	J1	J2	J3	J4
Technické parametry	3	5	1	4
Bezpečnost	2	2	2	2
Provoz	3	3	0	3
Připravenost	-4	-4	-4	-2
Územní střety	1	2	-1	-2
Životní prostředí	-28	-30	-29	-30
Investiční náročnost	0	0	0	0
Potřebnost	8	10	3	9
Průchodnost	-31	-32	-34	-34
Proveditelnost	0	0	0	0
CELKEM	-23	-22	-31	-25

Tab. Vyhodnocení tras, směr JIH

Vyjma varianty J3 jsou si ostatní trasy prakticky rovnocenné. Varianta J4 je sice v koridoru ZÚR, nicméně přesto obsahuje kolizní místa v oblasti Velkých Popovic a v navazujícím traťovém úseku. Jako perspektivní lze označit trasy J1 a J2. Trasa J1 má méně kolizí z hlediska dopadů na životní prostředí. Jako **základní doporučená varianta je TRASA J1**, **alternativní doporučená varianta TRASA J2** (lišící se od trasy J1 pouze v úseku Zahradní Město – Uhřetěves). U základní doporučené trasy J1 je dále doporučena realizace opatření J1b (brtnický tunel délky 320 m v km 29,0 východně od Velkých Popovic).



Obr. Varianty směr jih

3.6 Vyhodnocení variant směr východ

Ve směru VÝCHOD bylo hodnoceno 7 tras, z nichž 4 jsou podrobněji doložené ve výkresové části (V3, V5a, V5b a V6).

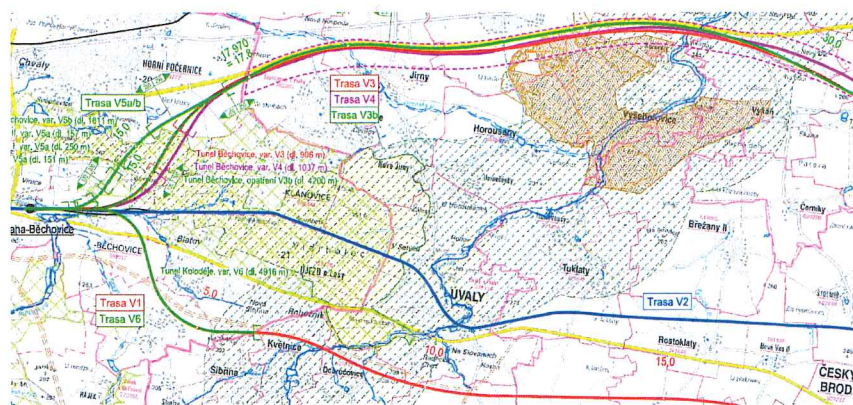
SOUHRN HODNOCENÍ DETR	V1	V2	V3	V4	V5a	V5b	V6
Technické parametry	8	4	7	7	7	7	3
Bezpečnost	2	2	2	2	2	2	2
Provoz	-1	-8	3	3	3	3	0
Připravenost	-4	-4	1	-2	-4	-4	-4
Územní střety	-2	-2	-1	-1	-1	-1	1
Životní prostředí	-21	-28	-37	-34	-33	-32	-22
Investiční náročnost	0	1	0	0	1	-1	-2
Potřebnost	9	-2	12	12	12	12	5
Průchodnost	-27	-34	-37	-37	-38	-37	-25
Proveditelnost	0	1	0	0	1	-1	-2
CELKEM	-18	-35	-25	-25	-25	-26	-22

Tab. Vyhodnocení tras, směr VÝCHOD

Vyjma varianty V2 (využití stávající tratě 011 do Poříččan) jsou si výsledky ostatních tras velmi blízké. Trasy lze rozdělit do dvou skupin: jižně od tratě 011 (V1, V6) a severně od tratě 011 (V3, V4, V5a, V5b). Z pohledu dopravního lze konstatovat, že trasy V1 a V6 jsou použitelné bez zásadního přetrasování pouze pro přímý směr do Brna, bez napojení do stávající tratě 011 v oblasti Poříččan a bez možnosti jejich využití pro další směry (např. Hradec Králové). Z důvodu potřeby je doporučeno hledat trasu mezi variantami V3, V4, V5a a V5b (ve stávajícím koridoru územní rezervy VRT východ). Výhodou těchto tras je zároveň souběh s již existující dopravní tepnou – dálnicí D11.

Jako perspektivní lze označit trasy V5a a V5b (oproti variantám V3 a V4 snižují rozsah střetu z hlediska dopadů na životní prostředí – systém Natura 2000). Jako **základní doporučená varianta je TRASA V5a** (povrchová), **alternativní doporučená varianta TRASA V3**. V případě realizace trasy V3 je vzhledem k nízko uloženému tunelu pod oblastí NATURA2000 (Klánovický les) doporučeno další snížení nivelety tak, aby tunel nezasahoval povrchový systém zeleně (tj. opatření **V3b**).

Všechny trasy ve směru VÝCHOD zároveň z kapacitních důvodů vyžadují zečtyřkolejnění stávající tratě 011 v úseku Praha-Libeň – Praha-Běchovice (v souladu s podkladovou dokumentací přístavba čtvrté kolej jižně od stávající tratě). Z důvodu eliminace kapacitně omezujícího místa při křížení směrů je vhodné pro mimoúrovňový přesmyk nákladní dopravy územně chránit i traťovou spojkou Praha-Libeň – Praha-Běchovice na severním zhlaví žst. Praha-Malešice.



Obr. Varianty směr východ

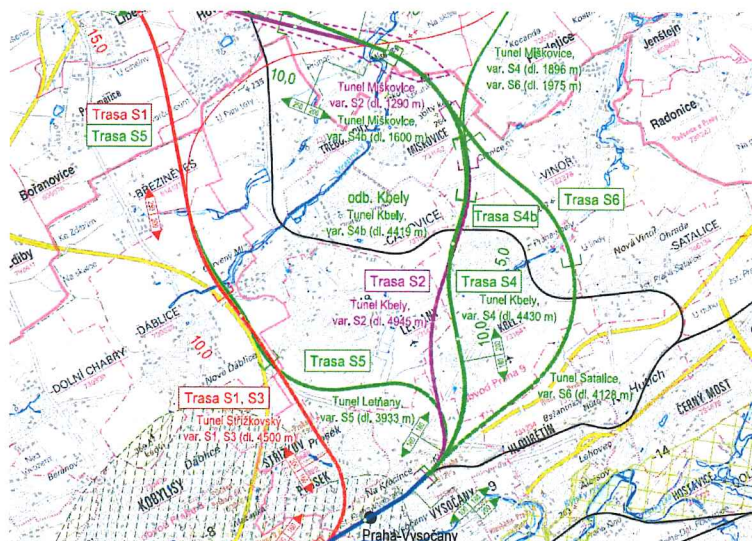
3.7 Vyhodnocení variant směr sever

Ve směru SEVER bylo hodnoceno 6 tras, z nichž 4 jsou podrobněji doložené ve výkresové části (S1, S4, S5 a S6).

SOUHRN HODNOCENÍ DETR	S1	S2	S3	S4	S5	S6
Technické parametry	4	3	2	2	3	1
Bezpečnost	4	1	2	1	1	1
Provoz	5	1	0	1	1	1
Připravenost	-2	2	-4	-1	-4	-4
Územní střety	-2	-2	-2	-2	-2	-2
Životní prostředí	-23	-24	-40	-21	-23	-19
Investiční náročnost	0	-2	0	-2	0	-2
Potřebnost	13	5	4	4	5	3
Průchodnost	-27	-24	-46	-24	-29	-25
Proveditelnost	0	-2	0	-2	0	-2
CELKEM	-14	-21	-42	-22	-24	-24

Tab. Vyhodnocení tras, směr SEVER

Lze konstatovat, že trasa S3 je neporovnatelná s ostatními, neboť byla vyhodnocována v jiné délce a obsluhuje zcela jiný směr. Z pohledu dopravního lze konstatovat, že jednoznačná výhodnost trasy vyplývá z výsledků varianty S1. Výhodou je nejkratší spojení v přirozeném směru, tj. na Ústí nad Labem, a zároveň možnost jejího napojení do tratě 070 (Neratovice, dále využitelné pro směr Mělník a Mladá Boleslav). Je však doporučeno věnovat pozornost další eliminaci střetů v oblasti územní průchodnosti a životního prostředí. Následují varianty S2 a S4. Vzhledem k tomu, že trasa S2 vykazuje kolizi s oblastí zvýšené ochrany životního prostředí (EVL letiště Letňany), je nahrazena trasou S4. Jako perspektivní lze tedy označit trasy S1 a S2 resp. S4 (oproti variantě S2 trasa S4 snižuje rozsah střetu z hlediska dopadů na životní prostředí – systém Natura 2000). Jako **základní doporučená varianta je TRASA S1**, **alternativní** doporučená varianta **TRASA S4**. V případě realizace trasy S4 je doporučena úprava trasy v délce cca 2 km v oblasti obce Hovorčovice – odklon trasy mimo zastavěné území (opatření S4b).



Obr. Varianty směr sever

4. Stanoviska k závěrečnému odevzdání

Došlá vyjádření jednotlivých institucí a jejich odborů jsou uvedeny v přílohách tohoto dokumentu.

Z došlých stanovisek neplynou zásadní požadavky, které by bránily schválení této studie. Stanoviskům je však třeba věnovat vysokou pozornost při zpracování návazných dokumentací.

Z projednání dokumentace vyšly najevo jistý nesoulad jednotlivých jeho účastníků zejména v oblasti uvažovaných rozsahů dopravy pro jednotlivé směry a také v oblasti možných protihlukových opatření.

- Je zřejmé, že otázku rozsahu dopravy na jednotlivých ramenech RS bude nutné vyřešit v navazujících studiích proveditelnosti, které dokážou právě také na základě dopravního modelu kvantifikovat všechny náklady a přínosy nově budované železniční infrastruktury. V rámci těchto studií bude stanoven udržitelný rozsah dopravy. Navazující studie proveditelnosti na jednotlivá ramena RS budou obsahovat analýzu současného provozu v osobní i nákladní železniční dopravě, využití kapacity, dopravní koncept, provozní spolehlivost a podobně. Předmětem prací bude stanovení rozsahu dopravy včetně návrhu optimálních tras vlaků v jednotlivých směrech a jeho ověření na základě dopravního modelu.
- Předmět akustického posouzení ve studii nebylo řešení návrhu protihlukové ochrany, ale vyhodnocení jednotlivých tras vzhledem k počtu ovlivněných chráněných staveb. Hlavním úkolem posouzení bylo relativní porovnání jednotlivých variant mezi sebou na základě uvedených vstupních podkladů. Konkrétní protihluková opatření budou navržena a detailně zhodnocena v rámci posuzování vlivů stavby na životní prostředí. V rámci předmětné studie byly obecně popsány možnosti snižování hluku z kolejové dopravy. Dopady těchto opatření lze konkrétněji specifikovat až na základě detailních rozborů v rámci zpracování akustických posouzení v dalších stupních projektové dokumentace. V posuzovací fázi pro účely vyhodnocení vlivu tras RS na udržitelný rozvoj území, kde se jedná o dokument strategického charakteru, bylo možné provést pouze expertní odhady a komentáře vlivu možných protihlukových opatření.
- Jak je uvedeno ve stanoviskách odborů O130 a O 520 Ministerstva dopravy ČR je zpracování této studie důležité s ohledem na přípravu nového územního plánu Prahy i aktualizaci ZÚR Středočeského kraje, do nichž je potřeba poskytnout trasy, které umí reagovat na místa dosud identifikovaných střetů. Studii lze považovat za vhodný podklad pro zajištění územní průchodnosti tras vysokorychlostních tratí územím v místě vstupu jednotlivých tratí do ŽUP s cílem nalezení invariantních částí tras umožňujících zpřesnění územních rezerv příslušných tratí. Předložená studie představuje vhodný podklad pro navazující studie proveditelnosti, které vyčíslí ekonomickou efektivitu jednotlivých staveb a prověří možnosti jejich realizace.
- Je třeba ještě uvést vyjádření Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, že přestože varianty V1/V6 mají v DETR analýze nejlepší hodnocení, je nutné je z hlediska kontinuity územně plánovacího procesu považovat za problematické až neprůchodné. Důvodem je fakt, že již v minulosti byla v této stopě varianta vedení VRT prověřována, ale ve schváleném územním plánu hl. m. Prahy v roce 1999 nebyla již tato varianta dále sledována a dosavadní vývoj urbanizace s ní proto nepočítá. Varianty V1/V6 proto nejsou doporučeny jako perspektivní.

5. Závěr

5.1 Souhrn

Studie „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“ se zabývá porovnáním a případným doplněním koridorů tras vysokorychlostních tratí na vstupu do železničního uzlu Praha, a to ze tří směrů: od jihu, od východu a od severu.

V rámci prací na studii byly jednak převzaty již navržené trasy z předchozích dokumentací a jednak doplněny nové trasy (případně pouze lokální úpravy – opatření) tak, aby spektrum hodnocených tras bylo co nejširší a pokrývalo pokud možno všechny dopravní i územní požadavky. Převzaté trasy byly hodnoceny v originální podobě, dodatečně navrhované úpravy jsou komentovány samostatně.

Výchozí systém hodnocených tras (J1 až J4 ve směru JIH, V1 až V6 ve směru VÝCHOD a S1 až S6 ve směru SEVER) byl podroben posouzení z hlediska environmentálních a územních dopadů a z hlediska technické realizovatelnosti. Protože v některých trasách (koridorech) byly identifikovány zásadní střety, které brání další územně technické přípravě, byla dodatečně navržena taková opatření, která dané střety eliminují či snižují jejich dopady. V některých případech se ovšem řešení zásadních střetů rovná opuštění dané varianty.

5.2 Doporučení

Závěrečné zhodnocení tras a doporučení konkrétních koridorů v jednotlivých směrech bylo provedeno z pohledu tří pilířů: POTŘEBNOSTI, PRŮCHODNOSTI a PROVEDITELNOSTI. Každý z těchto pilířů může obsahovat absolutní kritéria, která danou trasu buďto potvrzují nebo naopak vylučují, proto nejsou stanoveny vzájemné váhy mezi nimi. Na základě zhodnocení, doprovázeného souhrnným komentářem formou DETR analýzy, je zformulováno doporučení v jednotlivých směrech:

- Ve směru **JIH** je jako základní doporučená varianta **TRASA J1**, alternativní doporučená varianta je TRASA J2 (liší se od trasy J1 pouze v úseku Zahradní Město – Uhřetěves). U základní doporučené trasy J1 je dále doporučena realizace opatření J1b (brtnický tunel délky 320 m v km 29,0 východně od Velkých Popovic).
- Ve směru **VÝCHOD** je jako základní doporučená varianta **TRASA V5a** (povrchová), alternativní doporučená varianta TRASA V3 s dodatečnou úpravou dle opatření V3b (vzhledem k nízko uloženému tunelu varianty V3 pod oblastí NATURA2000 (Klánovický les) je doporučeno další snížení nivelety tak, aby tunel nezasahoval povrchový systém zeleně).
- Ve směru **SEVER** je jako základní doporučená varianta **TRASA S1**, alternativní doporučená varianta TRASA S4 s úpravou na území Hovorčovic ve smyslu opatření S4b.

Tato doporučení jsou formulována s přednostním přihlédnutím k pilíři PRŮCHODNOSTI. Pro potvrzení i dalších dvou pilířů, respektive dotvoření celonárodní koncepce vysokorychlostní železniční sítě, bude vhodné doplnit studii příležitosti (resp. studie proveditelnosti), které potvrdí jak potřebnost (přepravení poptávku a od toho se odvíjející dopravní nabídku), tak i stavebně technické parametry a ekonomickou efektivitu staveb v jednotlivých směrech.

Předložená studie v podstatné části odpovídá základním požadavkům SŽDC a může sloužit jako podklad pro další koncepční a strategické dokumenty. **Vzhledem k tomu, že zadavatel studie a zpracovatel Posuzovacího protokolu k předmětným záměrům je jedna a tatáž osoba, je třeba Posuzovací protokol považovat současně za Schvalovací protokol.**

Na základě výše uvedeného se doporučuje:

1. Studii schválit jako podklad pro zpracování návazných dokumentací v přípravě Rychlých spojení.
2. Použít výstupy ze studie ke zpřesnění vymezení koridorů VRT v územně plánovacích dokumentacích.

Zpracovatel:

V Praze dne 21. 3. 2016

Ing. Martin Švehlík

— Studii schvaluji – ~~neschvaluji~~

V Praze dne 21.3.2016

—


Mgr. Ing. Radek Čech, Ph.D.

ředitel odboru strategie

Přílohy:

— Stanoviska ke konečnému odevzdání studie Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území



Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

Vážený pan
Bc. Marek Binko
SŽDC, s.o.
Dlážděná 3/7
Praha 1
110 00

Váš dopis značky / ze dne
31197/2015-SŽDC-O26

Naše značka
82/2015-130-KR/1

Vyřizuje / linka
Ilík Jan, Mgr. / 225131035

Praha
21.9.2015

Věc: Vyhodnocení vlivu tras RS (ŽUP)

Vážený pane řediteli,

v návaznosti na Vaši žádost (č.j. 31197/2015-SŽDC-O26) Vám zasíláme stanovisko O 130 MD ke studii „Vyhodnocení vlivu tras RS spojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“.

Předně považujeme za důležité zmínit, že zpracování této studie velmi vítáme a to s ohledem (i) na dohodu, která byla v této věci v minulosti učiněna mezi zástupci IPR Praha, SŽDC a MD a (ii) na potřebu aktualizovat podklady pro územní plánování v exponovaném území Prahy a jejím zázemí. Zpracování této studie je důležité s ohledem na přípravu nového územního plánu Prahy i aktualizaci ZÚR Středočeského kraje, do nichž bychom rádi poskytli trasy, které umí reagovat na místa dosud identifikovaných střetů.

Ke svazku předložených studií lze konstatovat, že celý materiál byl zpracován velmi odpovědně. Poněkud matoucí se může zdát použití původních tras, tj. tras, které nebyly upravovány, resp. jejichž vedení nereagovalo na jednotlivé identifikované střety. Jejich originální vedení je však předpokladem k identifikaci střetů a k následnému vyhodnocení a posouzení. Domníváme se však, že hodnocení variant by mělo být provedeno ve dvou relativně samostatných krocích. Nejprve měly být identifikovány střety na jednotlivých trasách, jež by měly být následně vyhodnoceny z hlediska své závažnosti (vůči předmětům ochrany ŽP, střetům se zastavěným/zastavitelným územím apod.). Teprve ve druhém kroku měla být tato objektivní zjištění podrobena přezkumu vůči souladu s ÚPD.

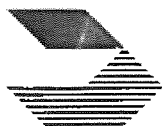
Rádi bychom také upozornili na skutečnost, aby nejzávažnější střety byly řešeny se zvláštním zřetelem (např. oblast Trianglu, Xaverovského háje apod.) a byly také konzultovány s příslušnými institucemi (i za účasti zadavatele a MD). To znamená, že by se studie neměla omezovat jen na konstatování o potřebě dalšího posouzení, ale v určité míře podrobnosti také nastínit možná řešení. Tato technická řešení jsou sice na řadě míst naznačena, avšak není zřejmé, do jaké míry jsou právě tato projednatelná, což se s ohledem na předpoklad použití výsledků pro ÚAP jeví jako problematické. V této perspektivě měla být větší pozornost věnována právě nalezení řešení v nejkritičtějších úsecích. Měla by být také větší pozornost věnována tomu, je-li identifikovaný střet v přímé kolizi – tj. v ose koridoru, či k průřezu dochází jen s jeho okrajovou částí.

S ohledem na množství poskytovaných informací by bylo vhodné, aby studie u klíčových střetů obsahovala také jejich pasporty, jež by kromě mapového výřezu lokality zahrnovaly i krátký popis i možná řešení (modifikace), což by poskytované informace velmi zpřehlednilo.

S pozdravem

Ing. Jindřich Kušnír
ředitel
Odbor drážní a vodní dopravy





Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

Vážený pan
Bc. Marek Binko
Ředitel Odboru strategie
Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Váš dopis značky / ze dne Naše značka
31197 / 2015 – SŽDC - 026 298/2015-520-DOP/2

Vyřizuje / linka
Mikulová Eva, Ing. arch. / 31463

Praha
1.9.2015

Věc: Vyjádření ke studii "Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území"

Vážený pane řediteli,

reaguji tímto na Vaši žádost o stanovisko k územně-technické studii Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území č. j. 31197/2015-SŽDC-O26. Studie byla Odborem strategie MD ČR obdržena k posouzení v elektronické formě na nosiči CD a zabývá se trasami RS1, RS4 a RS5 v rámci České republiky vstupujících do železničního uzlu Praha, vč. slovního popisu jejich případných variant. Směr od Berouna RS3 je řešen samostatnou ÚTS zpracovanou SUDOP Praha, a.s. v červnu 2014.

Předložená studie si, mimo jiné, klade za cíl vyhodnotit vliv jednotlivých prověřovaných variant na životní prostředí a na evropsky významné lokality a ptačí oblasti na území hl. m. Prahy a připouští, že za současného stavu není téměř možné zajistit průchodnost územím bezkolizně. Systém hodnocených tras je doplněn o nová variantní vedení v oblasti kolizních úseků příslušných tras. Lokální úpravy těchto tras jsou však zpracovány především slovní formou a jejich reálnost není v této fázi odevzdání plnohodnotně prověřena. Jedná se zejména o návrh opatření v části trasy u Velkých Popovic nebo mokřadu Triangl.

Studie dále v kapitole 3.3 polemizuje nad rozsahem dopravy s tím, že jako podklad vychází z dříve zpracovaných studií.

Vzhledem k rozsahu dopravy text téměř vůbec nepracuje např. s rozdělením na krátkodobý, střednědobý, případně dlouhodobý horizont. Uvedený rozsah je zasazen zcela mimo časový kontext a je proto obtížné posoudit reálnost takovéto prognózy vývoje dopravy.

Za předpokladu, že jednotlivé trasy RS představují trasy rychlého spojení, považujeme za přehlednější možnost zhotovení zvlášť tabulek, které budou zpracovávat rozsah dopravy na jednotlivých trasách rychlých spojení a tabulek, jejichž předmětem bude vyčíslení rozsahu dopravy vstupujícím do urbanizované zóny hlavního města Prahy a železničního uzlu Praha ze stejného směru jako trasa příslušného rychlého spojení, nikoliv spojení těchto informací do jedné tabulky tak, jak tomu je ve studii.

Před pořízením dalšího stupně projektové dokumentace doporučujeme zpřesnění stanovení rozsahu dopravy, segregaci přepravních prognóz na jednotlivé časové horizonty a rozpracování navržených opatření v oblastech palčivých kolizních střetů jednotlivých tras trať.



Zpracovanou dokumentaci po jejím dokončení a zapracování připomínek příslušných hodnotitelů lze považovat za vhodný podklad pro zjištění územní průchodnosti tras vysokorychlostních tratí územím v místě vstupu jednotlivých tratí do ŽU Praha s cílem nalezení invariantních částí tras umožňujících zpřesnění územních rezerv příslušných tratí.

Předložená studie také představuje vhodný podklad pro navazující studii proveditelnosti (případně studie proveditelnosti jednotlivých tratí RS), která vyčíslí ekonomickou efektivitu jednotlivých staveb a prověří možnosti jejich realizace.

S pozdravem



Ing. Luděk Sosna, Ph.D.
ředitel
Odbor strategie

Váš dopis zn.: 14257/2015-O26
Ze dne: 1. 4. 2015
Naše zn.: 8 784/2015-SSZ-ÚT
Vyřizuje: Fridrich
Telefon: 972 244 833
Mobil: 602 269 052
E-mail: Fridrich@szdc.cz
Datum: 2. 6. 2015

Správa železniční dopravní cesty, s. o.

Odbor strategie

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

026

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Generální ředitelství		Počet listů 1
Došl dne:	8. 06. 2015	příloh
Č. j.:	24290/15	listů příloh
(1)		

065525/2015

Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území, vyjádření k dílčímu odevzdání studie 03/2015

Vážený pane řediteli,

k dílčímu odevzdání studie „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“, zpracovaný společnostmi SUDOP PRAHA a. s., AF-CITYPLAN s. r. o., Atelier T-plan s. r. o., Ecological Consulting a. s. a EKOLA group, s. r. o. k termínu 03/2015, nemáme výhrady.

Z pohledu koordinace s námi připravovanými stavbami kladně hodnotíme doporučení variant RS J1 a J2, které respektují realizované a připravované stavby na rameni Praha-Hostivař – Praha hl. n. Východní směr RS se žádné stavby v přípravě nedotýká. Ve směru na sever jsou doporučené varianty RS S1 a S4, lišící se mj. v předpokladu minutí ŽST Praha-Vysočany (S1) nebo v jejím průjezdu (S4), což pro přípravu rekonstrukce této stanice znamená rozdílné podmínky; z tohoto důvodu je vhodné stopu trati na sever co nejrychleji územně stabilizovat.

Závěrečná doporučení k minimalizaci vlivů na ptačí oblasti a EVL jsou zřejmě možná, ale s rizikem nemalého dopadu na investiční náklady staveb, ať už jde o délku tunelů pod Blatovem a Xaverovský hájem nebo o omezení ražby tunelu mimo období hibernací sysla obecného v Letňanech (tj. ražba jen čtvrtinu roku, po zbytek roku neproduktivní odstávka technologie).

S pozdravem

9/

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa západ
190 00 Praha 9, Sokolovská 278/1955
DIČ: CZ70994234

Ing. Bohuslav Stečinský, MSc.
námětek ředitele pro techniku

26. 6. 2015



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 31197/2015-SŽDC-O26

Zde dne: 22. 7. 2015

Naše zn.: 31197/2015-SŽDC-O6

Vyřizuje: Ing. arch. Pavel Andršt

Telefon: 972 244 493

Mobil: 724 951 970

E-mail: andrst@szdc.cz

Datum: 24. 8. 2015

GŘ SŽDC – O26

zde

Vyjádření ke studii „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“

K finální verzi studie „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“ sdělujeme, že závěry z našeho předchozího vyjádření č.j. 14257/2015-O6 ze dne 20. 4. 2015 zůstávají stále v platnosti a nadále konstatujeme, že bez předcházejících koncepčnějších materiálů je studie pouze jedním z dalších podkladů (i když v tomto případě jde o podklad poměrně hodnotný) a její závěry nelze brát za jednoznačně definující další přípravu tras tzv. rychlých spojení. Využitelnost studie vidíme v budoucnosti, po jednoznačnějším definování požadavků na technické a provozní parametry rychlých spojení.

Nicméně konstatujeme, že naše připomínky technického charakteru směřující k odstranění zavádějících údajů ve studii nebyly ve finální verzi vypořádány.


Ing. Petr Hofhanzl
ředitel odboru přípravy staveb

Váš dopis zn.: 14257/201-O26

Zde dne: 1. 4. 2015

Naše zn.: 14257/2015-O6

Vyřizuje: Ing. arch. Pavel Andršt

Telefon: 972 244 493

Mobil: 724 951 970

E-mail: andrst@szdc.cz

Datum: 20. 4. 2015

GŘ SZDC - O26

Vyjádření ke konceptu studie „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“

Předloženou studii „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“, která byla zpracována sdružením „SUDOP+AF CITY PLAN, STUDIE – VLIV TRAS RS ZAPOJENÝCH DO ŽUP“, musíme hodnotit jako velmi orientační, a to i přes její vysokou podrobnost v některých částech.

Vzhledem ke skutečnosti, že neexistuje ekonomicky podložená rozvaha o požadovaných parametrech RS ve vazbě na potřeby rozvoje ČR ani ve vazbě na plánované záměry v sousedních státech, je nutno návrhové parametry jednotlivých variant tras (včetně provozních konceptů) považovat za nepodložené. Tímto je v poměrně podstatné míře zkreslen výsledek celé studie, protože pro takto podrobné prověřování trasování neexistují jednoznačné podklady definující základní technické požadavky na technické parametry návrhu.

Jako příklad je možno uvést nejasnost koncepce RS v návrhových rychlostech, přičemž z tohoto základního parametru se odvíjí nejen investiční náročnost, ale i technické řešení a tedy požadavky na trasování. Návrhové parametry mají vliv mimo jiné i na hlukové emise, které jsou jedním z parametrů prověřovaných touto studií. Zásadně není možno se spokojit s konstatováním, že požadovaná rychlost je např. 350 km/h bez vazby na reálné ekonomické podklady.

Jednotlivé varianty jsou posuzovány pomocí kritérií s nejasně definovanou váhou. Ze studie není vždy zcela zřejmé, které střety jsou překonatelné a které jsou natolik limitující, že prakticky neumožňují realizaci posuzované varianty. Domníváme se, že z tohoto hlediska zvolená metoda hodnocení nemusí zřetelně zobrazit míru závažnosti střetů s chráněnými lokalitami. Naopak studie jednoznačně dokládá, že střety se zastavěným územím nebo potencionálně zastavitelným územím přicházejí v úvahu ve většině variant a pro realizovatelnost záměru je z tohoto hlediska nutno stanovit standardizovaný způsob překonávání těchto střetů (podle typů střetů) – způsob řešení střetu s chráněnými územími dle zák. č. 114/1992 Sb., s ostatními typy chráněných území, se stávající zástavbou, s návrhovou plochou v územně plánovací dokumentaci atd.

Konstatování, že pro některé případy střetů s chráněnými lokalitami bude potřeba závazného stanoviska orgánu ochrany přírody podle § 44 zák. č. 114/1992 Sb., není dostatečné s ohledem na vysoké nebezpečí nesouhlasu s jakýmkoliv zásahem.

Detailnější připomínky k jednotlivým částem:

V části A-2 by bylo vhodné upravit jednotlivá schémata tak, aby obsahovala popisované jevy – např. obrázek 3.13 neobsahuje „červeně zvýrazněny oblasti přicházející do střetu s trasami RS“, jinde jsou chyby v textu popisů.

V kapitole 4.4 Půda doporučujeme zdržet se názoru na ochranu ZPF („Ochrana zemědělského půdního fondu je na území kraje nedostatečná“) a omezit text na popis střetů. Stejný text se objevuje na str. 92.

V příloze A-3_P-1-G je zařazen protokol o měření vibrací č. 15/01 z lokality v blízkosti letiště Vyškov. Nějak není zřejmá návaznost na problematiku popisovanou v textové části z hlediska lokality. Podobně příloha A-3_P-1-H se týká hlukové zátěže v této lokalitě územně nijak nesouvisející s řešenou oblastí.

Ohledně navrhované ochrany proti hluku v části A-3_P-2 nelze zcela zásadně souhlasit s předloženým portfoliem protihlukových opatření. Popisované způsoby snižování hluku mají vazbu na konvenční železnice, nikoliv vysokorychlostní. Doporučujeme tuto část (kapitulu 7) přepracovat, protože je zavádějící a obsahuje i vysloveně nevhodné nebo nepřipustné způsoby snižování hlukových emisí (např. snižování rychlosti, navařování kolejnic).

Závěr:

Studie obecně předkládá souhrn střetů s jednotlivými prvky krajiny (včetně osídlení). Dle našeho názoru ale její obsah neodpovídá plně názvu studie („Vyhodnocení vlivu ... na udržitelný rozvoj území“), protože neobsahuje, byť hypotetické, srovnání s jiným řešením dopravy v tomto objemu a vlivu tohoto jiného řešení na stejné jevy. Bez tohoto srovnání je nutno zákonitě dojít vždy pouze k negativnímu vlivu, který bude takto hodnocen i ze strany dotčených úřadů. Otázkou však zůstává, není-li řešení pomocí železniční dopravy ohleduplnější k tzv. udržitelnému rozvoji území než jiné do úvahy přicházející způsoby řešení dopravy. Domníváme se, že je nutno vycházet z předpokladu, že přeprava uvažovaná při rozvoji RS je potřebná a její nárůst je nezávislý na způsobu řešení. Pokud by byly trasy RS takto hodnoceny, mohlo by se ukázat objektivnější srovnání s jinými způsoby řešení a následně skutečný význam budování tras rychlých spojení. Domníváme se, že by se mohlo dojít i k objektivnějšímu závěru a zjištění, že i hůře hodnocené trasy RS jsou z hlediska vlivu na „udržitelný rozvoj území“ přínosnější než jiné (nebo žádné) varianty řešení.

V předložené podobě, bez tohoto srovnání s jiným technickým řešením mimo systém rychlých spojení, lze předkládaný materiál velmi obtížně hodnotit jako koncepční analýzu. Ve skutečnosti se jedná o pouhé, i když velmi podrobné, vyhodnocení limitů území. Rovněž je nutno konstatovat, že některé zásahy do krajiny jsou vyhodnoceny v podrobnosti, která neodpovídá znalostem o technickém řešení (např. zásah do plochy nadregionálního biokoridoru vyčíslený na 2 054 920 m², nebo zábor ZPF vyčíslený na desetiny hektaru v době, kdy nejsou legislativně definovány parametry technického řešení vysokorychlostních tratí v našem prostředí).

Podle kapitoly A-1 1.3 bylo cílem studie i porovnání variant z hlediska investičních nákladů. Je nutno konstatovat, že vyhodnocení z tohoto hlediska v předloženém materiálu chybí.

Doporučujeme, aby tato studie byla po dopracování projednána s orgány ochrany přírody a krajiny na úrovni nejen obou dotčených krajů, ale i s celostátní působností.

Za hlavní přínos studie považujeme zmapování možných střetů variant tras RS s jednotlivými složkami životního prostředí. Domníváme se ale, že této studii měly předcházet koncepčnější materiály.

Ing. Petr Hofhanzl
ředitel odboru přípravy staveb

Ing. Martin Švehlík
SZDC, státní organizace
Generální ředitelství
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Váš dopis zn.	Č. j. IPR	Vyřizuje/kancelář/linka	Datum
14257/2015-026	03446/15	Ing. arch. Beneš/KPP/5645 Bc. Lukáš Tittl /INFR/4578	13 -05- 2015

Věc: Vyjádření ke konceptu studie „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“

Žadatel: SZDC, s.o., Bc. Marek Binko
Autor dokumentace: SUDOP Praha a.s.
Datum dokumentace: 03/2015

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (dále jen IPR Praha), se vyjadřuje předběžně k záměru jako účastník územního řízení jménem hlavního města Prahy jako účastníka územního řízení dle § 85 odst. (1) stavebního zákona.

K zastupování jsme zmocněni zřizovací listinou schválenou usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 32/2 ze dne 7. 11. 2013 – článek VI. bod 2.7.

Dne 7.4.2015 jsme od Vás obdrželi žádost o vyjádření k doplněnému konceptu studie „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“, jejímž cílem je vyhodnotit varianty zapojení jednotlivých rychlých spojení (RS) do železničního uzlu Praha (ŽUP).

Pro informaci uvádíme, že jsme se k záměru již vyjadřovali dopisem č. j. 13391/14, ve kterém jsme požadovali studii doplnit dle našich požadavků a doporučení tak, aby mohla být objektivně vybrána nejlepší varianta.

IPR Praha v zastoupení hlavního města Prahy k Vaší žádosti vydává toto vyjádření:

**s předloženým konceptem studie (doporučeným výběrem variant)
souhlasíme
za předpokladu splnění následujících připomínek:**

1. K severním variantám: V souladu s dohodou na předchozím jednání požadujeme, aby byla doplněna a prověřena spojka mezi variantami S3 a S4 ve stejné míře detailu, jako zbývající varianty.
2. K východním variantám: Přestože varianty V1/V6 mají v DETR analýze nejlepší hodnocení, považujeme je z hlediska kontinuity územně plánovacího procesu za problematické, až neprůchodné. Důvodem je fakt, že již v minulosti byla v této stopě varianta vedení VRT

prověřována, ale ve schváleném ÚP hl. m. Prahy v roce 1999 nebyla již tato varianta dále sledována a dosavadní vývoj urbanizace na území hl. m. Prahy i Středočeského kraje s ní proto nepočítal.

3. K jižním variantám: U varianty J2 upozorňujeme na pravděpodobné snížení traťové rychlosti před žst. Praha – Zahradní Město. Vzhledem k významnosti tohoto ramena RS doporučujeme, v souladu se studií, preferovat variantu J1 s tím, že je návrh třeba detailně koordinovat s připravovanou i již probíhající výstavbou v území, zejména v prostoru Petrovice – Uhřetěves.

S pozdravem

IPR PRAHA
Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2
IČ : 70883858 – příspěvková organizace 19

Ing. arch. Petr Hlaváček
ředitel

Rozdělovník:

- 1/ Adresát
- 2/ IPR – SŘ
- 3/ IPR – KPP 2 -Beneš
- 4/ IPR – KPP 2 – Riegrová
- 5/ IPR – KPP 2 - Synková
- 6/ IPR – INFR/ODI -Tittl + dokumentace (1xCD)
- 7/IPR – spisovna + spis

Krajský úřad Středočeského kraje

ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ZEMĚDĚLSTVÍ

V Praze dne: 1. 9. 2015 SŽDC, s.o.
Číslo jednací: 102655/2015/KUSK Dlážděná 1003/7
Spisová značka: SZ_102655/2015/KUSK /2 110 00 P r a h a 1
Vyřizuje: Žák/257280-539, zak@kr-s.cz
Mgr. Pátková/656, patkova@kr-s.cz
Značka: OŽP/Zk

Studie „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“ - vyjádření

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství sděluje k předložené finální verzi studie „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“ následující:

Krajský úřad Středočeského kraje, jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 77a zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, (tj. zejména zvláště chráněná území v kategorii přírodní památka a přírodní rezervace, regionálním územním systémům ekologické stability, zvláště chráněným druhům rostlin a živočichů) **nemá k předložené finální verzi studie „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“ žádné připomínky.**

Krajský úřad jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 77a odst. 4 písm. n) zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, konstatuje, že v souladu s ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb., **lze vyloučit významný vliv** posuzované **finální verze studie „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“**, samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, stanovené příslušnými vládními nařízeními. S ohledem na charakter a lokalizaci záměru se nepředpokládá možnost významného ovlivnění evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí.

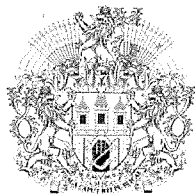
Odůvodnění: výše uvedená studie, jejíž cílem je umístit a následně vyhodnotit vliv tras rychlostních staveb na dotčená území Středočeského kraje, nezasahuje do EVL ani ptačích oblastí a současně nezakládá důvod k předpokladu, že dojde k působení na více či méně vzdálená území EVL.

Ing. Josef Keřka, Ph.D.

vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství

v.z. Ing. Anna Preislerová

odborný referent na úseku životního prostředí



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
Mgr. Jiří Skalický
pověřen řízením sekce rozhodování o území

V Praze dne 3. září 2015
Č.j.: MHMP 1349571/2015
počet stran 1/7

Vážený pane řediteli,

Sekci rozhodování o území Magistrátu hlavního města Prahy byla zaslána žádost o vyjádření ke studii „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“.

Po komplikacích s přiloženým nefunkčním CD a po prodloužení termínu odevzdání připomínek Vám v příloze zasílám závěry odboru ochrany prostředí a odboru územního rozvoje, které se ke studii vyjádřily.

S pozdravem

Mgr. Jiří Skalický
pověřen řízením sekce rozhodování o území

Vážený pan
Bc. Marek BINKO
ředitel odboru strategie
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

ODBOR ÚZEMNÍHO ROZVOJE

Z hlediska působnosti odboru, jakožto pořizovatele územně plánovacích podkladů (Územně analytických podkladů hl. m. Prahy) a dokumentací (Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy, Územního plánu hl. m. Prahy) na území hlavního města Prahy, k této studii nemáme připomínku a pouze Vám k jednotlivým sledovaným směrům rychlých spojení sdělujeme:

RS1 – směr jih:

V nadřazené územně plánovací dokumentaci – Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy byl předmětný záměr vymezen jako *Koridor pro novou železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (Benešov)*, který mohl být využit také pro variantní vedení VRT v trase Praha – Benešov (– Jihlava – Brno). Záměr je v současné době z textové i grafické části ZÚR vypuštěn na základě Rozsudku Městského soudu v Praze č. j. 10A6/2013–103–108 ze dne 22. 4. 2013. K navrácení záměru do ZÚR ve formě koridoru územní rezervy pro železnici, nebo koridoru vysokorychlostní železniční dopravy, může dojít až některou následující aktualizací ZÚR, a to ve chvíli, kdy bude vybrána jedna preferovaná a nadále sledovaná varianta.

V platném Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy je nová železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (Benešov) zakreslena jako územní rezerva pro budoucí plochu s funkčním využitím „DZ – tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladní terminály“. Její vedení ze železniční stanice Praha-Uhřetěves neodpovídá žádné z variant obsažených v předložené studii, ani sledované koncepci nové trati.

Pokud procesem aktualizace ZÚR dojde k zanesení koridoru pro vybranou variantu do jejich grafické i textové části, musí se toto následně promítnout do platného ÚP procesem změny územního plánu, o kterou v případě takto rozsáhlých staveb žádá oprávněný investor prostřednictvím našeho odboru (postup je obdobný také v případě aktualizace ZÚR). Schválení aktualizací ZÚR i změn ÚP je poté plně v kompetenci Zastupitelstva hl. m. Prahy.

RS4 – směr sever:

V platných Zásadách územního rozvoje po 1. aktualizaci jsou vymezeny dva koridory územních rezerv pro železnici ve sledovaném směru. Jeden je nazván *Koridor územní rezervy vysokorychlostní tratě Praha – hranice ČR (– Dresden)*. Tento koridor je do Železničního uzlu Praha (ŽUP) zaústěn východně od železniční stanice Praha-Vysočany.

Druhý koridor je nazván jako *Koridor územní rezervy pro novou železniční trať Praha – Neratovice – Liberec* a do ŽUP je zapojen severně od uzlu Balabenka.

V platném Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy je zakreslena územní rezerva vysokorychlostní tratě odpovídající výše zmíněnému Koridoru územní rezervy vysokorychlostní tratě Praha – hranice ČR (– Dresden) v ZÚR. Její vedení však neodpovídá žádné z variant obsažených v předložené studii.

RS5 – směr východ:

V platných Zásadách územního rozvoje po 1. aktualizaci je vymezena územní rezerva pro železnici ve sledovaném směru s názvem *Koridor územní rezervy vysokorychlostní tratě Praha – Brno – hranice ČR (– Wien / Bratislava)*. Ten bude zaústěn od východu do železniční stanice Praha-Běchovice, odkud vede severovýchodním směrem k hranici hl. m. Prahy do souběhu s dálnicí D 11.

V platném Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy je zakreslena územní rezerva vysokorychlostní tratě se zapojením do žst. Praha-Běchovice odpovídající výše zmíněnému koridoru územní rezervy v ZÚR. Její vedení ale v některých částech neodpovídá žádné z variant obsažených v předložené studii.

Účelem územní rezervy v ZÚR je prověřit možnosti předpokládaného budoucího využití takové plochy nebo koridoru. Je-li územní rezerva vymezena v ZÚR, je třeba zpřesnit její vymezení v ÚP. Pokud by se zahájení výstavby jevílo reálné, bylo by nutné vyvolat aktualizaci ZÚR, jejímž obsahem by bylo převedení koridoru územní rezervy na koridor navrhovaný a následně by se musela vybraná varianta promítnout do platného ÚP procesem změny územního plánu, o kterou v případě takto rozsáhlých staveb žádá oprávněný investor prostřednictvím našeho odboru (v případě aktualizace ZÚR je postup obdobný). Schválení aktualizací ZÚR i změn ÚP je poté plně v kompetenci Zastupitelstva hl. m. Prahy.

ODBOR OCHRANY PROSTŘEDÍ

Z hlediska ochrany vod:

Předložená studie „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“ zpracovaná SUDOP PRAHA, a.s.; 05/2015 má za cíl obecně identifikovat impakty jednotlivých návrhů tras „rychlých spojení“ vstupujících do území a územně plánovací dokumentace na životní prostředí, dopady na evropsky významné lokality, investiční náročnost a dopravně-technologické přínosy. Cílem je zakotvit v ZÚR trasy, které obstojí i v případě potenciálních budoucích soudních sporů. Z hlediska ochrany vod není možné s ohledem na dosavadní podrobnost, zejména stavebně technické provedení staveb, jednoznačně určit varianty s nejmenším negativním dopadem. Spíše než trasování rychlostních spojení může vyvozovat vlivy na vody právě způsob technického provedení stavby, zejména trati vedené v zářezech či tunelech a křížení drážního tělesa s vodními toky. Technický návrh musí vycházet z podrobných hydrogeologických průzkumů dotčených lokalit.

Upozorňujeme, že bez ohledu na zvolené varianty musí být navržena opatření k ochraně jímacích objektů podzemních vod, zajištění ochrany před povodněmi, způsob provedení tunelů takovým způsobem, aby byly podzemní vody chráněny před drenážními účinky těchto podzemních částí dopravní stavby. Stejná pozornost by měla být věnována též zářezům v lokalitách, kde je hladina podzemní vody mělce zaklesnutá a ochraně přirozených koryt vodních toků dotčených stavbou tak, aby zásah do nich byl minimalizován. Při technickém návrhu stavby je nutné zohlednit význam strategických staveb vodovodních přivaděčů z úpraven vody Káraný a Želivka a zabezpečit jejich ochranu. Dále je třeba věnovat zvýšenou pozornost blízkosti trasy J2 (vedené v tunelu) k vodnímu dílu Hostivař. Ač je tunel navržen mimo ochranné pásmo vodního díla, je s ohledem na předpokládaný velký rozsah podzemní stavby a nároky na její ražbu žádoucí posoudit, zda provádění ražby takto rozsáhlého tunelu negativně neovlivní stabilitu zemní hráze Hostivařské přehrady. Ztotožňujeme se s tím, že ve studii jsou za významná kolizní místa označeny lokality Trianglu a Klánovického lesa s cennými biotopy vázanými na vodní prostředí. Zde opět upozorňujeme, že je nutno věnovat zvýšené úsilí při návrhu na vhodné stavebně – technické provedení stavby a případně na kompenzační opatření minimalizující vliv stavby na povrchové a podzemní vody.

Z hlediska ochrany ovzduší

Cílem předložené studie „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“, datované 05/2015, je hodnocení jednotlivých variant tras tzv. „Rychlého spojení“ z Prahy do směrů Brno (RS1), Ústí nad Labem (RS4) a Hradce Králové (RS5) z pohledu vlivu na životní prostředí, technických a dopravně technologických parametrů a investičních nákladů včetně porovnání variant a následného doporučení vhodného řešení.

Z hlediska dopadů na kvalitu ovzduší v období provozu jsou všechny posuzované varianty srovnatelné - bez vlivu na stávající imisní zatížení dotčených území (jedná se o elektrickou trakci). Rozdíly mezi jednotlivými variantami mohou nastat pouze ve fázi jejich realizace, kdy trasy vázané na náročné zemní práce (zejména tunelové stavby), spojené s přesuny hmot, mohou vést v dotčených územích k významnému zhoršení imisních koncentrací znečišťujících látek generovaných uvedenými

činnostmi. V této fázi rozpracovanosti jednotlivých variant nelze provést srovnání náročnosti zemních prací (bilance zemin) jednotlivých variant a tedy ani určení dopadů realizace staveb na ovzduší. Orgán ochrany ovzduší proto v této souvislosti upozorňuje, že je nutno věnovat pozornost i této problematice a to zejména v zastavěném území.

Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí

- **z hlediska SEA**

K předložené studii „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“ (dále jen Vyhodnocení) uvádíme, že pro uvedení Vyhodnocení do souladu s přílohou č. 9 zákona č. 100/2001 Sb., bude třeba dopracovat bod 12 této přílohy, tj. vyhodnocení vlivů tras RS na veřejné zdraví. V textu studie se tato problematika vyskytuje, avšak souhrnné zhodnocení daná studie neobsahuje. Domníváme, že i pro vyhledávací studii by zpracování tohoto bodu bylo pro jednotlivé varianty záměru přínosné, obligatorním se však dle platných právních předpisů/ zákona č. 100/2001 Sb. a zákona č. 183/2006 Sb. v platném znění, stane až ve fázi návrhu koncepce, kdy bude zúžený výběr variant jednotlivých tras zapracován buď do oborové národní nebo regionální strategie, případně do ZÚR.

- **z hlediska EIA**

Upozorňujeme na ustanovení § 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, kde je definován předmět posuzování podle citovaného zákona.

Vzhledem k obsahu předložené studie Vám doporučujeme kontaktovat Ministerstvo životního prostředí (odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence; Vršovická 65, 100 10 Praha 10; tel. 267 121 111), a to vzhledem k tomu, že v případě důvodných pochybností o záměru a o zařazení záměru do příslušné kategorie nebo do příslušného sloupce podle přílohy č. 1 zákona je vyjádření Ministerstva životního prostředí rozhodující.

Z hlediska ochrany lesů podle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, v platném znění (dále jen zákon):

Předložená studie řeší vyhodnocení vlivu tras „rychlých spojení“ (RS) zapojených do železničního uzlu Praha (ŽUP) na udržitelný rozvoj území, a to ve třech směrech - RS1 (směr Brno), RS4 (směr Ústí nad Labem) a RS5 (směr Hradec Králové). Každý tento směr je rozpracován v několika variantách a zasahuje na území hl.m. Prahy a Středočeského kraje. Orgán státní správy lesů se ke konceptu této studie již vyjadřoval ve stanovisku SZn.: S-MHMP-0557752/2015/1/OCP/VI ze dne 27.4.2015.

Z hlediska námi chráněných zájmů stále požadujeme při hledání optimálních tras RS minimalizaci záborů pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL). Předložená studie obsahuje vyčíslení velikostí záborů PUPFL pro jednotlivé varianty, z kterých orgán státní správy lesů vycházel při svém hodnocení. V případě vedení trasy přes lesní pozemky preferujeme z důvodu minimalizace záborů PUPFL ražený tunel a požadujeme takovou hloubku tunelu, která nebude mít negativní vliv na tyto lesní

pozemky (např. na kořenové systémy dřevin, na vodní prostředí lokality apod.). Ověření takové skutečnosti lze posoudit pouze provedením podrobných průzkumů navrženou stavbou takto dotčených lesních ekosystémů.

Trasa jižní (směr Brno): Je zpracována ve čtyřech variantách (J1, J2, J3 a J4). Dle velikosti předpokládaných záborů PUPFL na území hl.m. Prahy je z hlediska námi chráněných zájmů nejvýhodnější varianta J2 (0,3 ha) a dále J3 (1,4 ha). Touto studií doporučená základní varianta J1 je z hlediska námi chráněných zájmů, z důvodu velikosti záborů PUPFL na území hl.m. Prahy (7,1 ha), neakceptovatelná. Požadujeme dále rozpracovat alternativní doporučenou variantu J2, případně navrhnout kombinaci variant s minimalizací záborů PUPFL.

Trasa severní (směr Ústí nad Labem): Je zpracována v šesti variantách (S1 až S6). Dle velikosti předpokládaných záborů PUPFL na území hl.m. Prahy jsou z hlediska námi chráněných zájmů nejvýhodnější varianty S2, S4, S5 a S6 (0 ha). Předloženou studií doporučená základní varianta S1 předpokládá na území hl.m. Prahy zábor PUPFL 1,8 ha, což rovněž není malá plocha. Z tohoto důvodu požadujeme dále rozpracovat alternativní doporučenou variantu S4, u které k záboru PUPFL na území hl.m. Prahy nedochází.

Trasa východní (směr Hradec Králové): Je zpracována v sedmi variantách (V1, V2, V3, V4, V5a, V5b a V6). Všechny tyto varianty dle předložené studie předpokládají na území hl.m. Prahy významný zásah do PUPFL. Studií doporučená základní varianta V5a (povrchová) předpokládá na území hl.m. Prahy zábor PUPFL 18,8 ha. Vzhledem k nízké lesnatosti na území hl.m. Prahy a navrženým záborům je však tato varianta z hlediska námi chráněných zájmů akceptovatelná pouze za předpokladu výrazného snížení těchto záborů PUPFL. To samé platí i u alternativní doporučené varianty V3b. Z tohoto důvodu je nutné navrhnout taková technická řešení, aby byly zábory PUPFL co nejvíce minimalizovány.

Z hlediska zákona č. 449/2001 Sb., o myslivosti, v platném znění (dále jen zákon):

Z hlediska námi chráněných zájmů preferujeme u všech směrů rychlostního spojení varianty co nejvíce zahloubené v tunelech. Požadujeme maximální ochranu zvěře, která bude zajištěna zamezením jejího vstupu do koridorů těchto vysokorychlostních tratí.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (dále jen zákon):

Odboru ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy (dále jen „OCP MHMP“) byla předložena finální podoba studie „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“ zpracované společnostmi SUDOP PRAHA a.s. a AF-CITYPLAN s.r.o. v květnu 2015 a její přílohy, mj. i „Vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí-dokument v rozsahu posouzení vlivů koncepce na lokality NATURA 2000 dle § 45i zákona č. 114/1992“ zpracované ECOLOGICAL CONSULTING a.s. v únoru 2015 – dále jen „naturové posouzení“.

Předložená studie a její přílohy řeší zřízení nových rychlých spojení v železniční dopravě směrem na Brno (jih), Ústí nad Labem (sever) a Hradec Králové (východ) a vliv jednotlivých variant tras na životní prostředí, dopadů na evropsky významné lokality (dále jen „EVL“), investiční náročnosti a dopravně-technologických přínosů.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny se OCP MHMP vyjadřoval již ve stanovisku SZn. S-MHMP-0040865/2015/1/OZP/VI vydané 16.1.2015 a SZn. S-MHMP-0557752/2015/1/OCP/VI vydané 27.4.2015. OCP MHMP proto opět upozorňuje, že **varianty trasy směrem na Ústí nad Labem** jsou v kolizi s EVL Letiště Letňany (příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny je Správa CHKO Český kras) – a to konkrétně trasy S2, S4 a S5 a také s registrovaným významným krajinným prvkem (dále jen „VKP“) Černá rokle (S2, S4, S5, S6). **Varianty trasy směrem na Hradec Králové** jsou v kolizi s EVL Blatov a Xaverovský háj (V2, V3, V4, V5). Varianty východního směru rovněž zasahují do několika maloplošných chráněných území: PP Počernický rybník (V1 – V6), PP Xaverovský háj (V5), PR Klánovický les (V2 – V5), PR Cyrilov (V2). V dotčeném území je řada VKP ze zákona a tři VKP registrované: mokřad Běchovického potoka (V2), křídový výchoz Na vrchách (V3, V4) a zamokřená louka u Golfu (V2). **Varianty trasy směrem na Brno** prochází přes území registrovaného VKP Triangl.

Na základě výše zmíněného se jeví jako jediná možná varianta trasy ve směru na Hradec Králové, která vede mimo EVL Blatov a Xaverovský háj a to i vzhledem k naturovému posouzení, které hodnotí trasy V2, V3, V4 a V5 jako významný negativní vliv na předměty ochrany.

K posouzení vlivu tras rychlých spojení na ostatní lokality chráněné orgánem ochrany přírody a krajiny (PP Počernický rybník, PP Xaverovský háj, PR Klánovický les, PR Cyrilov, VKP mokřad Běchovického potoka, VKP zamokřená louka u Golfu, VKP Triangl) je nutné provést hydrogeologický průzkum.

ODBOR PAMÁTKOVÉ PÉČE

Záměr obsažený ve studii SUDOP Praha a.s. z 05/2015 (odpovědný zpracovatel projektu – Ing. A. Plišková) se dotýká lokalit, které se nacházejí v ochranném pásmu památkové rezervace v hl. m. Praze, vyhlášeném rozhodnutím býv. odboru kultury NVP č.j. Kul/5-932/81 ze dne 19.5.1981 o určení ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze a jeho doplňkem ze dne 19.5.1981, kterými se určuje toto ochranné pásmo a podmínky pro činnost v něm.

Předmětem ochrany v ochranném pásmu Pražské památkové rezervace je eliminovat takovou stavební činnost, která by porušila urbanistickou kompozici, měřítko a siluetu Pražské památkové rezervace. Tyto vlastnosti navrhovaného řešení je nutno v rámci projektové dokumentace prokázat.

V souladu s ustanovením §14 odst.7 zákona č.20/1987 Sb. o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů je nezbytné dokumentaci ve všech stupních předložit MHMP OPP k projednání ve správním řízení dle ustanovení §14 odst.2 citovaného zákona.

MHMP OPP dále upozorňuje, že záměr je na území hl. m. Prahy zamýšlen na území s archeologickými nálezy **a stavebník má tedy již od doby přípravy stavby oznamovací povinnost dle § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, vůči Archeologickému ústavu. Stavebník je povinen umožnit Archeologickému ústavu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.**

ODBOR PAMÁTKOVÉ PÉČE

Záměr obsažený ve studii SUDOP Praha a.s. z 05/2015 (odpovědný zpracovatel projektu – Ing. A. Plišková) se dotýká lokalit, které se nacházejí v ochranném pásmu památkové rezervace v hl. m. Praze, vyhlášeném rozhodnutím býv. odboru kultury NVP č.j. Kul/5-932/81 ze dne 19.5.1981 o určení ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze a jeho doplňkem ze dne 19.5.1981, kterými se určuje toto ochranné pásmo a podmínky pro činnost v něm.

Předmětem ochrany v ochranném pásmu Pražské památkové rezervace je eliminovat takovou stavební činnost, která by porušila urbanistickou kompozici, měřítko a siluetu Pražské památkové rezervace. Tyto vlastnosti navrhovaného řešení je nutno v rámci projektové dokumentace prokázat.

V souladu s ustanovením §14 odst.7 zákona č.20/1987 Sb. o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů je nezbytné dokumentaci ve všech stupních předložit MHMP OPP k projednání ve správním řízení dle ustanovení §14 odst.2 citovaného zákona.

MHMP OPP dále upozorňuje, že záměr je na území hl. m. Prahy zamýšlen na území s archeologickými nálezy **a stavebník má tedy již od doby přípravy stavby oznamovací povinnost dle § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, vůči Archeologickému ústavu. Stavebník je povinen umožnit Archeologickému ústavu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.**



Vaše značka: 31197 / 2015 - SŽDC - 026
Naše značka: OPD/0440/15/MV
Vyřizuje: Ing. Valenta / 564
Datum: 10. 8. 2015

SŽDC, s.o.

Generální ředitelství

Odbor strategie

Dlážděná 1003/7

11000 Praha 1

026

Správa letišť - Ředitelství letišť a cest, státní podnik		Převzato
Gen. ředitelství		1
Došlo dne:	24. 08. 2015	oprávněně
Č. j.	35730/15	li-ty příloha

Věc: Vyjádření ke studii „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“

K předložené dokumentaci nemáme připomínky.

S pozdravem

Ing. et Ing. Petr Tomčík
ředitel ROPID

ROPID
Rytířská 10
110 00 Praha 1
(2)



Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
Rytířská 10, Praha 1, 110 00

E-mail: ropid@ropid.cz
Web: www.ropid.cz

Tel.: 234 704 511
Fax: 224 229 423