



10. AKTUALIZACE ZÚR STŘEDOČESKÉHO KRAJE

Odůvodnění návrhu k projednání dle § 42b SZ



říjen 2022



Objednatel:
Středočeský kraj
Zborovská 11, 155 21 Praha 5

Pořizovatel:
Krajský úřad Středočeského kraje,
odbor územního plánování a stavebního řádu
Zborovská 11, 155 21 Praha 5



Projektant:
Atelier T-plan, s.r.o.
Sezimova 380/13, 140 00 Praha 4 - Nusle

10. Aktualizace ZÚR Středočeského kraje

Odůvodnění návrhu k projednání dle § 42b stavebního zákona

.....
RNDr. Libor Krajíček
jednatel

.....
Ing. arch. Karel Beránek
hlavní projektant, odpovědný zástupce

.....
Ing. Marie Wichsová, Ph.D.
hlavní projektant

říjen 2022

zak. č. 2022 004

ŘEŠITELSKÝ TÝM

- Ing. Marie Wichsová, Ph.D.
- Ing. arch. Karel Beránek, CSc.
- Bc. Petr Cejnar

OBSAH ODŮVODNĚNÍ

Textová část

1.	VYHODNOCENÍ KOORDINACE VYUŽÍVÁNÍ ÚZEMÍ Z HLEDISKA ŠIRŠÍCH (NADREGIONÁLNÍCH) VZTAHŮ	1
2.	VYHODNOCENÍ SPLNĚNÍ PODMÍNEK VYPLÝVAJÍCÍCH Z PŘÍPADNÝCH VYJÁDŘENÍ PŘÍSLUŠNÝCH ORGÁNŮ SOUSEDNÍCH STÁTŮ A VÝSLEDKŮ KONZULTACE S NIMI	1
3.	VYHODNOCENÍ SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ A PODMÍNEK PRO ZPRACOVÁNÍ AKTUALIZACE, UVEDENÝCH V OBSAHU 10.A-ZÚR SK	1
4.	VYHODNOCENÍ SOULADU S PÚR ČR	2
5.	VÝČET ZÁLEŽITOSTÍ TÝKAJÍCÍ SE ROZVOJE ÚZEMÍ STÁTU, KTERÉ NEJSOU OBSAŽENY V PÚR, S ODŮVODNĚNÍM POTŘEBY JEJICH VYMEZENÍ	2
6.	KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ	3
6.1	Stanovení priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území	3
6.2	Zpřesnění vymezených rozvojových oblastí a rozvojových os, vymezených v PUR a vymezení rozvojových oblastí, rozvojových os a rozvojových center krajského významu	3
6.3	Zpřesnění specifické oblasti vymezené v PÚR a vymezení specifické oblasti krajského významu	5
6.4	Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v púr a vymezení ploch a koridorů krajského významu	5
6.5	Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území	9
6.6	Stanovení cílových kvalit krajin, včetně územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení	9
6.7	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	9
6.8	Stanovení požadavků nadmístního významu na koordinaci územně plánovací činnosti obcí	9
6.9	vymezení plocha koridorů, ve kterých je prověřen změn jejich využití územní studií podmínkou pro rozhodování	10
6.10	Vymezení ploch a koridorů, ve kterých je pořízení a vydání regulačního plánu orgány kraje podmínkou pro rozhodování o změnách jejich využití	10
6.11	Vymezení ploch a koridorů, ve kterých je podmínkou pro rozhodování o změnách jejich využití pořízení a vydání regulačního plánu na žádost	10
6.12	Zadání regulačního plánu	10
6.13	Stanovení pořadí změn v území (etapizace)	10
7.	ÚDAJE O POČTU LISTŮ ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE A POČTU VÝKRESŮ GRAFICKÉ ČÁSTI	10
8.	KVALIFIKOVANÝ ODHAD ZÁBORŮ PŮDNÍHO FONDU	11

Grafická část

II.1 Koordinační výkres 1:100 000

II.5 Koncepce dopravní infrastruktury 1:100 000

PŘÍLOHA Č. 1:

Textová část

Podklad pro Úplné znění po vydání 10. aktualizace s vyznačením provedených změn

Seznam zkratk

ČOV	– Čistírna odpadních vod	RS	– Regulační stanice plynu
VRT	– Vysokorychlostní trať	RS4	– Rychlé spojení (ozn. 4)
CHKO	– Chráněná krajinná oblast	SVB	– Skupinový vodovod Benešov
JVS	– Jihočeská vodárenská soustava	SOB	– Specifická oblast republikového významu
MÚK	– Mimoúrovňová křižovatka	SOBk	– Specifická oblast krajského významu
NRBK	– Nadregionální biokoridor	TR	– Rozvodna
OB	– Rozvojová oblast republikového významu	ÚP VÚC	– Územní plán velkého územního celku
OBk	– Rozvojová oblast krajského významu	ÚSES	– Územní systém ekologické stability
ORP	– Obec s rozšířenou působností	VPO	– Veřejně prospěšné opatření
OS	– Rozvojová osa republikového významu	VPS	– Veřejně prospěšná stavba
OSk	– Rozvojová osa krajského významu	VTL	– Vysokotlaký plynovod
POÚ	– Pověřený obecní úřad	VVTL	– Velmi vysokotlaký plynovod
PSV	– Posázavský skupinový vodovod	VVN	– Vedení velmi vysokého napětí
PÚR	– Politika územního rozvoje	ZÚR	– Zásady územního rozvoje
TEN-T	– Transevropská dopravní síť dle nařízení Evropského parlamentu a Rady č.1315/2013	ŽD	– Koridor vysokorychlostní dopravy (dle PÚR)

Schválené územní plány velkých územních celků ve Středočeském kraji:

BE	– okresu Benešov
ML	– Mladá
PR	– Pražského regionu
PB	– okresu Příbram
SP	– Střední Polabí
RA	– Rakovnícko

Územní prognóza velkého územního celku:

MB	– Mladoboleslavsko
-----------	--------------------

1. VYHODNOCENÍ KOORDINACE VYUŽÍVÁNÍ ÚZEMÍ Z HLEDISKA ŠIRŠÍCH (NADREGIONÁLNÍCH) VZTAHŮ

Z hlediska geografické polohy Středočeského kraje a vymezení jeho územního obvodu vyplývají požadavky na koordinaci využívání území v rámci širších vazeb se sousedními kraji ČR (kraj Praha, Jihočeský, Plzeňský, Ústecký, Liberecký, Královéhradecký, Pardubický a kraj Vysočina).

Návrh dopravní infrastruktury, obsažený v 10. Aktualizaci ZÚR Středočeského kraje (dále také „10A-ZÚR SK“), tj. „Vysokorychlostní trať Praha – Lovosice, úsek Praha – hranice kraje“, svým územním vymezením přesahuje hranice územního obvodu Středočeského kraje a hl. m. Prahy a vyžaduje koordinaci z hlediska návazností na oba sousední kraje.

ZÚR Ústeckého kraje - Zastupitelstvo Ústeckého kraje dne 28.2.2022 odsouhlasilo pořízení Aktualizace ZÚR Ústeckého kraje zkráceným postupem na základě návrhu oprávněného investora – SŽDC, státní organizace, který se týká vymezení návrhového koridoru VRT Praha – Drážďany. Podkladem pro aktualizaci a změnu územního vymezení koridoru VRT je „Studie proveditelnosti pro nové železniční spojení Praha – Drážďany“ (12/2020), schválená Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 21.12.2020.

V koridoru překračujícím hranice Středočeského kraje ve směru do kraje Ústeckého je navrhovaná trasa VRT invariantní a poloha koridoru pro umístění VRT je v přesahu do Ústeckého kraje vzájemně plně koordinována.

ZÚR hl. m. Prahy – Zastupitelstvo hl. m. Prahy odsouhlasilo usnesením č. 35/31 ze dne 24. 3. 2022 pořízení Aktualizace č. 13 ZÚR hl. m. Prahy zkráceným postupem na základě návrhu oprávněného investora – SŽDC, státní organizace, který se týká vymezení návrhového koridoru VRT Praha – Drážďany. Podkladem pro aktualizaci a změnu územního vymezení koridoru VRT je „Studie proveditelnosti pro nové železniční spojení Praha – Drážďany“ (12/2020), schválená Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 21.12.2020.

Ta na území hl. města Prahy oproti původní poloze VRT vedené do prostoru Vysočan navrhuje nové vedení v poloze Letňany – Balabenka. Tento návrh se promítá do obou aktualizací ZÚR na území hl. města Prahy a Středočeského kraje. Aktualizace územního vymezení koridoru VRT na hranici obou dotčených krajů je plně koordinována.

2. VYHODNOCENÍ SPLNĚNÍ PODMÍNEK VYPLÝVAJÍCÍCH Z PŘÍPADNÝCH VYJÁDŘENÍ PŘÍSLUŠNÝCH ORGÁNŮ SOUSEDNÍCH STÁTŮ A VÝSLEDKŮ KONZULTACE S NIMI

Není předmětem návrhu 10A-ZÚR SK.

3. VYHODNOCENÍ SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ A PODMÍNEK PRO ZPRACOVÁNÍ AKTUALIZACE, UVEDENÝCH V OBSAHU 10A-ZÚR SK

Návrh 10A-ZÚR SK je zpracován v souladu s § 42a odst. 1 stavebního zákona na základě Usnesení č. 030-12/2022/ZK ze dne 14.02.2022, schválené Zastupitelstvem Středočeského kraje. Obsahem aktualizace je vymezení veřejně prospěšné stavby železniční dopravy „Vysokorychlostní trať Praha – Lovosice, úsek Praha – hranice kraje“.

Pořízení aktualizace ZÚR Středočeského kraje je na základě návrhu oprávněného investora – SŽDC, státní organizace zkráceným postupem dle §42a stavebního zákona.

Vyhodnocení splnění věcného požadavku obsahu 10. Aktualizace ZÚR Středočeského kraje

Obsahem aktualizace je vymezení koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu železniční dopravy „Vysokorychlostní trať Praha – Lovosice, úsek Praha – hranice kraje“.

Splněno

Návrh 10A-ZÚR SK v kap. 4.1.1.2. Železniční doprava v čl. (126) upravuje označení koridoru pro vysokorychlostní dopravu – rychlá spojení v souladu s PÚR (ve znění závazném od 1.9.2021) takto:

- (126) ZÚR zpřesňují koridory pro vysokorychlostní dopravu¹ – rychlá spojení² na území Středočeského kraje“

v bodě b) tohoto článku návrh 10A-ZÚR SK dále zpřesňuje označení a vymezení koridoru takto:

- b) D201 pro trať Praha – Lovosice/Litoměřice, úsek Praha – hranice kraje (součást ŽD1 – RS4)

Zpřesněné územní vymezení koridoru D201 je promítnuto do grafické části dokumentace.

V čl. (234) v tabulce veřejně prospěšných staveb – části „železniční doprava“ je tato stavba ve zpřesněném územním vymezení uvedena pod ozn. D201 jako veřejně prospěšná.

Zpřesněné územní vymezení veřejně prospěšné stavby D201 je promítnuto do grafické části dokumentace.

4. VYHODNOCENÍ SOULADU S PÚR ČR

Politika územního rozvoje ČR určuje požadavky a rámce úkolů územního plánování v republikových a nadmístních souvislostech a stanovuje rámcové úkoly a podmínky pro navazující územně plánovací dokumentaci. Ve smyslu § 31 odst. 4 stavebního zákona je PÚR ČR, závazná pro pořizování a vydávání zásad územního rozvoje.

Návrh 10A-ZÚR SK, v souladu s Politikou územního rozvoje České republiky (ve znění závazném od 1.9.2021)³ obsahuje záměr republikového významu, uvedený v kap. 5 Koridory a plochy dopravní infrastruktury, část Železniční doprava – koridory vysokorychlostní dopravy, článek (83a) ŽD1 – RS4 úsek (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha. Tento záměr (koridor pod ozn. D201) je upřesněn a obsažen v textové části dokumentace v čl. (19) písm. f), čl. (126) písm. b), čl. (128), čl. (230), čl. (238) a koridor zpřesněn ve svém územním vymezení v grafické části dokumentace. Podrobněji dále v odůvodnění v kap. 6.2 a 6.4.

Návrh 10A-ZÚR SK je v souladu s PÚR.

5. VÝČET ZÁLEŽITOSTÍ TÝKAJÍCÍ SE ROZVOJE ÚZEMÍ STÁTU, KTERÉ NEJSOU OBSAŽENY V PÚR, S ODŮVODNĚNÍM POTŘEBY JEJICH VYMEZENÍ

Není předmětem návrhu 10A-ZÚR SK.

¹ koridor pro vysokorychlostní dopravu (v souladu s PÚR označení ŽD)

² rychlá spojení (v souladu s PÚR označení RS)

³ dále pouze PÚR

6. KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ

Podkladem pro návrh 10. Aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje je Usnesení č. 030-12/2022/ZK ze dne 14.02.2022, schválené Zastupitelstvem Středočeského kraje. Předmětem aktualizace je vymezení veřejně prospěšné stavby železniční dopravy „Vysokorychlostní trať Praha – Lovosice, úsek Praha – hranice kraje“.

Návrh 10A-ZÚR SK, předkládaný k projednání dle § 42b stavebního zákona, navazuje na platné Zásady územního rozvoje Středočeského kraje ve znění 2. aktualizace, které byly vydány na základě usnesení Zastupitelstva kraje č. 4022-13/2018/ZK ze dne 26. 4. 2018 a ve znění 7. aktualizace vydané dne 30.5.2022 usnesením Zastupitelstva kraje č. 027-16/2022/ZK.

6.1 STANOVENÍ PRIORIT ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ KRAJE PRO ZAJIŠTĚNÍ UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ

Není předmětem 10A-ZÚR SK.

6.2 ZPŘESNĚNÍ VYMEZENÍ ROZVOJOVÝCH OBLASTÍ A ROZVOJOVÝCH OS, VYMEZENÝCH V PÚR A VYMEZENÍ ROZVOJOVÝCH OBLASTÍ, ROZVOJOVÝCH OS A ROZVOJOVÝCH CENTER KRAJSKÉHO VÝZNAMU

Rozvojové osy republikového významu

Rozvojová osa OS2 Praha – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem

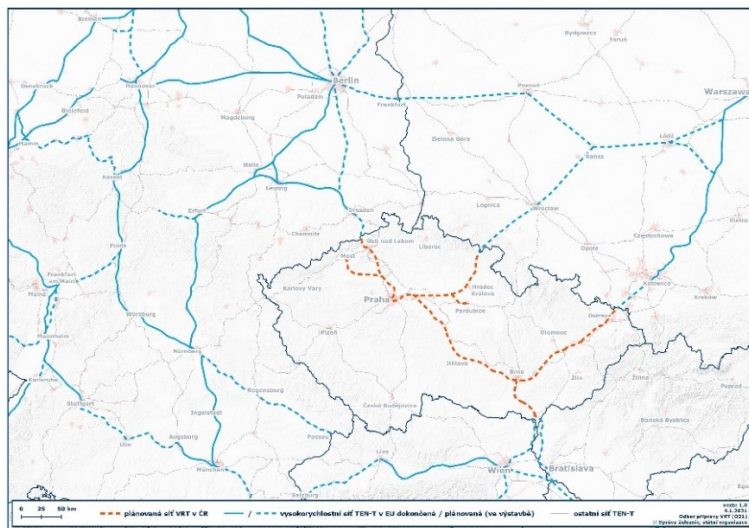
1. Článek (19), bod f)

Specifikace provedené změny / provedených změn:

Doplňuje se bod f), ve kterém se stanovují úkoly pro územní plánování

V návrhu 10A-ZÚR SK je vloženým bodem f) doplněn úkol pro územní plánování v rozvojové ose republikového významu OS2 Praha – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem, který ukládá upřesnění územního vymezení koridoru vysokorychlostní dopravy ŽD1 v územně plánovací dokumentaci jako součást systému Rychlých spojení RS4 (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha; v ZÚR SK pod ozn. D201.

Koridor vysokorychlostní dopravy ŽD1 jako součást Rychlých spojení RS4 je v širších souvislostech dle nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013 součástí transevropské dopravní sítě TEN-T – viz obr. 1.



Obr. 1 Síť TEN-T – Zdroj: Ministerstvo dopravy

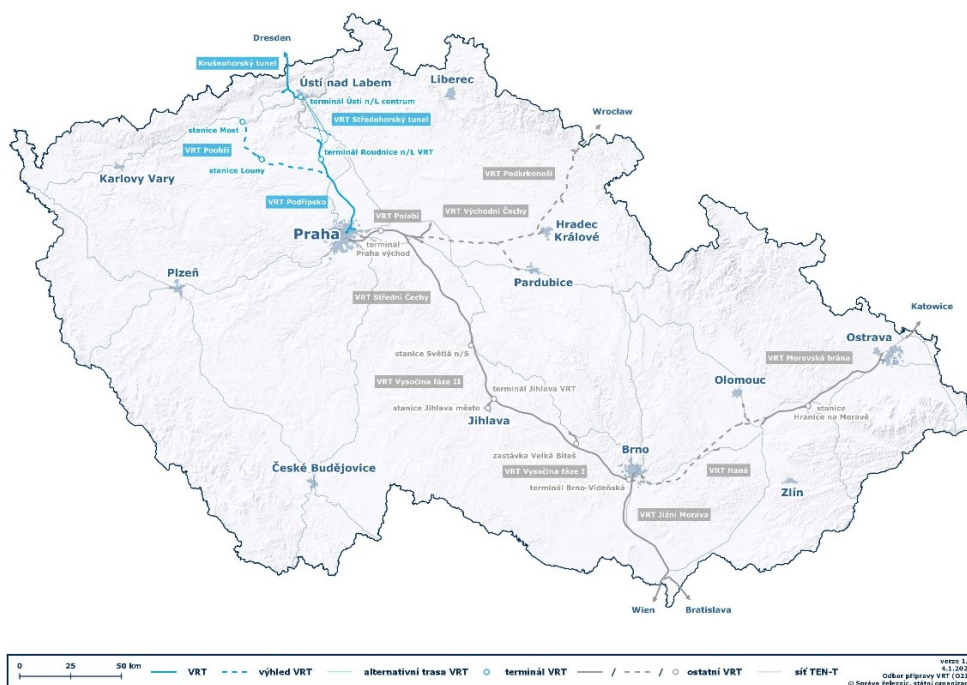
Záměr VRT Praha – Ústí nad Labem – Drážďany, procházející rozvojovou osou OS2, je součástí koncepce vysokorychlostní železnice v ČR, provozované v systému Rychlých spojení, s návaznostmi na západoevropskou vysokorychlostních železniční síť.

Vysokorychlostní železnice v České republice sledovaná v systému rychlých spojení (RS) představuje provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice, která zahrnuje kromě novostaveb vysokorychlostních tratí (VRT), modernizovaných konvenčních tratí s vysokorychlostními parametry a dalších modernizovaných tratí také odpovídající vozidlový park a provozní koncept.

V rámci rychlých spojení je navrhován systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí VRT a v části běžnou konvenční trať. Je to možné díky zpětné kompatibilitě mezi vysokorychlostní a běžnou železnicí. Vysokorychlostní vlak může být převeden i mimo síť VRT a může tak sloužit významné části obyvatel širšího spádového území.

Koncepce rychlých spojení pro koridor vysokorychlostní dopravy ŽD1 a spojení RS4 (Dresden-) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha počítá s umístěním terminálů v Roudnici nad Labem a Ústím nad Labem, kde bude možné propojení mezi vysokorychlostní tratí a konvenčními tratěmi s návazností na ostatní prostředky veřejné a individuální dopravy. Kromě hlavního ramene Praha - Drážďany a přechodovými terminály je v systému rychlého spojení navržena odbočná větev, vedená do Mostu s návazností na podkrušohorskou železniční síť – viz obr. 2.

Navrhovaná vysokorychlostní trať Praha – Lovosice/Litoměřice, úsek Praha – hranice kraje pod ozn. D201, jako součást rychlého spojení RS4 je tak významná nejen z hlediska zajištění návaznosti na západoevropskou síť vysokorychlostní dopravy, ale zásadním způsobem přispěje k ekonomickému rozvoji v rámci rozvojové osy republikového významu OS2 Praha – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem a celých severních Čech. Díky zlepšení dopravní obslužnosti nejen Středočeského kraje a zajištění větší bezpečnosti železničního provozu lze očekávat i pozitivní vliv na udržitelný rozvoj dotčených území.



Obr. 2 Přehledná mapa s vyznačením ŽD1, RS4 Praha – Ústí nad Labem – hranice ČR/Německo s odbočnou větví Most – Zdroj: Správa železnic, státní organizace

Zpřesnění koridoru v územně plánovací dokumentaci a zajištění územních podmínek pro umístění stavby je podmínkou pro možnou přípravu záměru a postupnou realizaci dílčích staveb v koridoru ŽD4.

Podrobnější zdůvodnění je obsaženo v bodech 3. Článek (126), písm. b) a 4. Článek (128).

6.3 ZPŘESNĚNÍ SPECIFICKÉ OBLASTI VYMEZENÉ V PÚR A VYMEZENÍ SPECIFICKÉ OBLASTI KRAJSKÉHO VÝZNAMU

Není předmětem 10A-ZÚR SK.

6.4 ZPŘESNĚNÍ PLOCH A KORIDORŮ VYMEZENÝCH V PÚR A VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ KRAJSKÉHO VÝZNAMU

6.4.1. Plochy a koridory dopravy

Plochy a koridory dopravy mezinárodního a republikového významu

Železniční doprava

2. Článek (126)

Specifikace provedené změny / provedených změn:

Doplňuje se znění článku a terminologie v souladu s PÚR, věcná část se nemění.

Návrhem 10A-ZÚR SK se v úvodní části článku (126) upravuje text a odborná terminologie v souladu s PÚR (ŽD, RS), včetně doplnění poznámky pod čarou, která v souladu s PÚR představuje vysvětlivku ke zkratkám, tj. ŽD - koridor pro vysokorychlostní dopravu, RS - rychlá spojení.

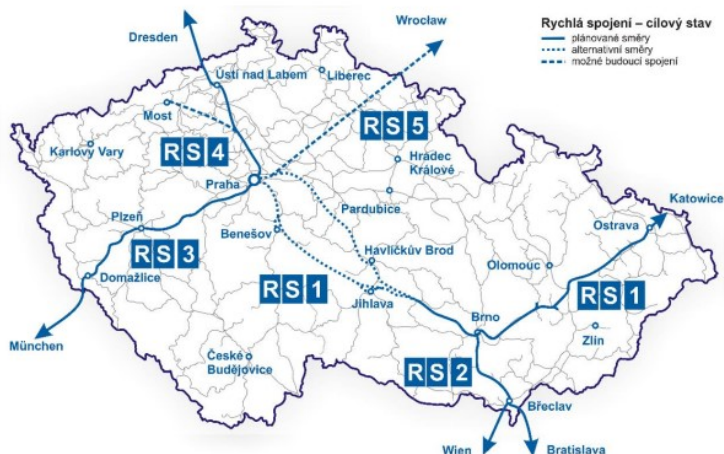
3. Článek (126), písm. b)

Specifikace provedené změny / provedených změn:

Upravuje se název tratě a doplňuje se označení v souladu s PÚR, mění se územní vymezení koridoru.

Návrhem 10A-ZÚR SK se v článku (126), písmeno b) upravuje jmenovitý název vysokorychlostní tratě v úseku Praha – Lovosice/Litoměřice, doplňuje se označení koridoru ŽD1 a rychlého spojení RS4 (Dresden -) hranice Německo/ČR-Lovosice/Litoměřice-Praha v souladu s PÚR, jejichž součástí je navrhovaná vysokorychlostní trať v koridoru D201 Praha – Lovosice/Litoměřice, úsek Praha – hranice kraje.

Koridor vysokorychlostní dopravy ŽD1 jako součást rychlého spojení RS4 je v širších souvislostech dle nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013 součástí transevropské dopravní sítě TEN-T (viz obr. 1). Ta má za cíl spojit členské země navzájem a zajistit konkurenceschopnost železniční dopravy v širším měřítku. Pro území ČR jsou v síti TEN-T připravovány vysokorychlostní tratě provozované v systému rychlých spojení, které se kryjí se směry definovanými Evropskou unií a současně propojují největší aglomerace států.



Obr. 3 Přehledná mapa s vyznačením Rychlých spojení (RS) – Zdroj: Ministerstvo dopravy

Vysokorychlostní železnice v České republice sledovaná v systému Rychlých spojení představuje provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice, která zahrnuje kromě novostaveb vysokorychlostních tratí, modernizovaných konvenčních tratí s vysokorychlostními parametry a dalších modernizovaných tratí také odpovídající vozidlový park a provozní koncept. V rámci rychlých spojení je navrhován systém expresních vlaků, které v části své trasy využijí vysokorychlostní tratě a v části běžnou konvenční trať. Vysokorychlostní vlak může obsluhovat území i mimo síť VRT.

Přípravu systému Rychlých spojení schválila vláda České republiky usnesením č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice z 22. května 2017.

Koncepce vysokorychlostní dopravy – Rychlá spojení je na národní úrovni součástí sektorových dokumentů „Dopravní sektorová strategie – Aktualizace 2017“, „Program rychlých železničních spojení“, „Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do r. 2050“ a dalších. V Politice územního rozvoje ČR jsou pak obsaženy jednotlivé záměry - konkrétní koridory vysokorychlostní dopravy na území ČR. Tyto záměry mimo jiné naplňují i prioritu uvedenou v čl. (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dopravní dostupnosti územím rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky veřejného zdraví v souladu s principy udržitelné mobility osob a zboží, zejména uvnitř rozvojových oblastí a os...“.

Podkladem pro aktualizaci a změnu územního vymezení dosud sledovaného koridoru pro umístění vysokorychlostní tratě D201 Praha – Lovosice/Litoměřice, úsek Praha – hranice kraje v ZÚR SK je „Studie proveditelnosti pro nové železniční spojení Praha – Drážďany“ (12/2020), schválená Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 21.12.2020. Předmětem studie je prověření proveditelnosti vybudování nové tratě Praha – Drážďany. Důvodem pro zcela novou trať je skutečnost, že příhraniční úsek Drážďany – Bad Schandau – Děčín tvoří úzké hrdlo, ve kterém není možné zajistit modernizaci stávající tratě, v úseku Praha – Ústí nad Labem je pak problematické v rámci stávajících tratí navyšování rychlosti, které by mohlo vést ke zkrácení jízdních dob. Na základě dosud zpracovaných studií se předpokládá, že úsek nové vysokorychlostní tratě Praha – Lovosice/Litoměřice – Ústí nad Labem bude dimenzován pro osobní provoz s traťovou rychlostí až do 350 km/hod., úsek Drážďany – Ústí nad Labem s přeshraničním tunelem pod Krušnými horami pak pro smíšený provoz s traťovou rychlostí 200 km/hod. (s možností budoucího zvýšení na 230 km/hod.).

4. Článek (128)

Specifikace provedené změny / provedených změn:

Mění se územní vymezení koridoru D201, doplňuje se proměnná šířka koridoru.

Návrhem 10A-ZÚR SK se na základě zpracované „Studie proveditelnosti pro nové železniční spojení Praha – Drážďany“ mění územní vymezení koridoru D201 oproti dosud platným ZÚR SK v jeho dvou úsecích, a to v jižním a severním. Změna vedení koridoru D201 oproti stávajícím platným ZÚR SK je v k.ú. Líbeznice, Hovorčovice, Bašť a Ledčice, nově vstupuje koridor na území k.ú. Bořanovice a Předboj. Mezilehlý úsek koridoru je beze změny dle platných ZÚR SK a není předmětem 10A-ZÚR SK – viz obr. 4.



Obr. 4 Průmět nově navrhované trasy VRT do koridoru pro umístění VRT, vymezeným v dosud platných ZÚR Středočeského kraje - Zdroj: Správa železnic, státní organizace

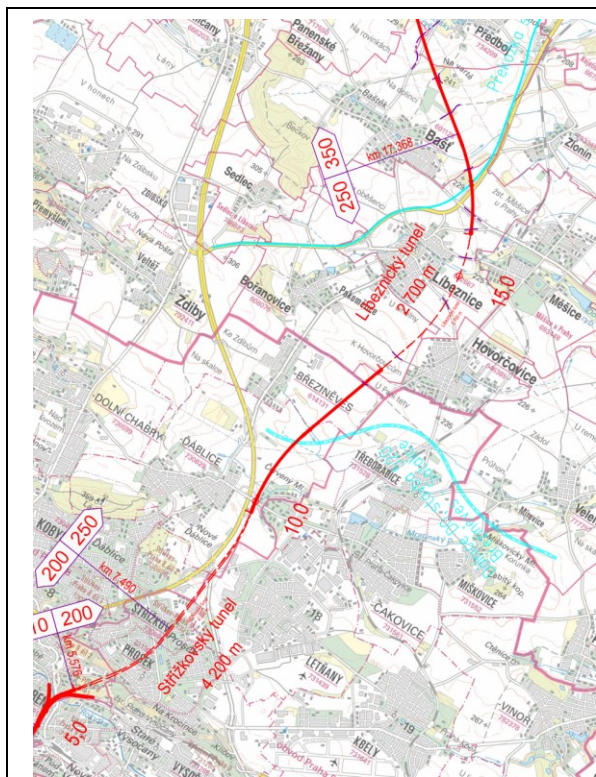
D201 - jih úsek hranice hl. město Praha/Středočeský kraj – Panenské Břežany/Veliká Ves

Zásadní změna ve vedení VRT oproti původním studiím a dosud platným ZÚR SK je na území hl. m. Prahy a v počátečním úseku přechodu na území Středočeského kraje. Hlavním důvodem je opuštění původní koncepce zaústění VRT do železničního uzlu Praha, vedené přes žst. Praha – Vysočany. Tato koncepce byla na základě prověření a návrhů zpracované a schválené studie proveditelnosti opuštěna. Výsledný návrh systému je orientován na vysokorychlostní dálkovou dopravu sítě Rychlých spojení a trasa vedená přes žst. Praha – Vysočany tomuto systému neodpovídá. Navrhovaná trasa VRT je na území hl. m. Prahy na základě výsledků, projednání a schválení zpracované studie proveditelnosti stabilizovaná. Trasa na území hl. m. Prahy vede z oblasti Praha – Balabenka, tzv. Střížkovským tunelem do Ďáblic. Její nová poloha na území hl. m. Prahy vyvolává i změnu směrového vedení navazující trasy a koridoru D201 přecházející na území Středočeského kraje.

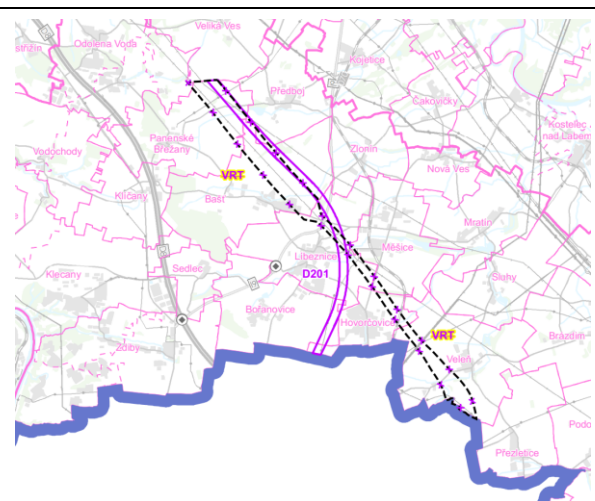
Vyústění trasy a koridoru VRT z hlavního města Prahy do Středočeského kraje je situováno v k.ú. Bořanovice. Dále směrově změněný jižní úsek trasy vede v hloubeném tunelu (dl. 2 700 m) kolem Hovorčovic a dále směrem k Líbezníci. Zde se stáčí severním směrem a na rozhraní obcí Panenské Břežany a Veliká Ves navazuje na koridor, vymezený a stabilizovaný v dosud platných ZÚR SK až po Novou Ves – viz obr. 5 - 6.

Změna směrového vedení koridoru D201 v jižním úseku je vyvolána nejenom změnou zaústění VRT do železničního uzlu hl. m. Prahy, ale i snahou maximálně respektovat zastavěná území sídel, především Měšic a Hovorčovic. Z toho vyplývá i zúžení koridoru na 200 m oproti šířce 600 m původně vymezeného koridoru v dosud platných ZÚR.

Šířka koridoru D201 - jih: 200 m



Obr. 5 Trasa VRT na výjezdu z hl. m. Prahy
(Zdroj: Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Dráždany; SŽ, s.o., 11/2022)



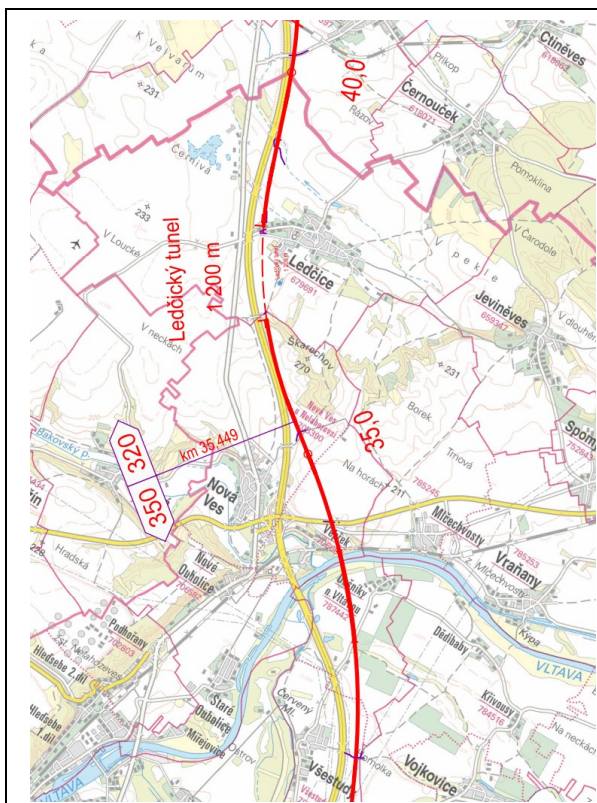
Obr. 6 Změna vedení koridoru D201 na výjezdu z hl. m. Prahy
(Zdroj: Návrh 10A-ZÚR SK, Atelier T-plan, 2022)

D201 - sever úsek Nová Ves – Ledčice - hranice Středočeský kraj/Ústecký kraj

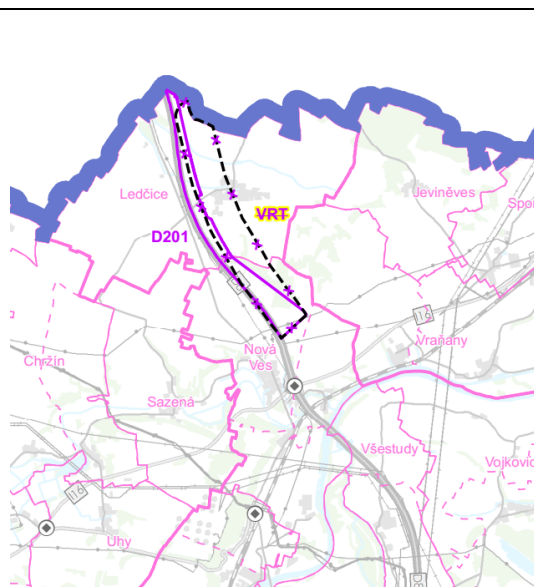
Oproti původním studiím VRT je v souladu s návrhem zpracované a schválené studie proveditelnosti v úseku Nová Ves – Ledčice – hranice kraje v severním úseku provedena úprava směrového vedení a šířky koridoru D201 pro umístění vysokorychlostní tratě. Na základě zpracování zmíněné studie proveditelnosti byly podrobně prověřeny územní podmínky průchodnosti trasy s ohledem na ochranu obce Ledčice a jejího zastavěného území. Současně byly prověřeny možnosti a podmínky koordinace trasy VRT se stávající dálnicí D8 tak, aby došlo k zamezení vzniku dvojité bariéry v území.

Na základě výsledků prověření je trasa VRT v tomto úseku oddálena západním směrem od obce Ledčice a přiblížena do těsné blízkosti dálnice D8. Z důvodu maximální ochrany obce Ledčice je trasa VRT zahloblena do krátkého tunelu o dl. 1 200 m – viz obr. 7 – 8.

Šířka koridoru D201 – sever: 150 - 600 m.



Obr. 7 Trasa VRT v úseku Nová Ves – Ledčice – hranice kraje (Zdroj: Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany; SŽ, s.o., 11/2022)



Obr. 8 Změna vedení koridoru D201 v úseku Nová Ves – Ledčice – hranice kraje (Zdroj: Návrh 10A-ZÚR SK, Atelier T-plan, 2022)

Obě výše uvedené změny mají za cíl zmenšit negativní vliv této liniové dopravní stavby především na krajinu a zastavěná území obcí Středočeského kraje. V obou měněných částech koridoru vlivem přesnějšího trasování dochází dále k zúžení koridoru, což znamená ve svém důsledku menší dopad na zastavěné území sídel, zemědělský půdní fond, krajinný ráz i migrační prostupnost území.

5. Článek (128a)

Specifikace provedené změny / provedených změn:

Doplňuje se článek.

Pro koridor D201 se doplňují specifické požadavky na využití území, kritéria a podmínky pro rozhodování, které souvisejí s požadavkem na koordinaci souběžné vedených měněného jižního úseku D201 a stabilizovaného koridoru technické infrastruktury v k.ú. Líbeznice, Bořanovice a Hovorčovice.

6.5 UPŘESNĚNÍ ÚZEMNÍCH PODMÍNEK KONCEPCE OCHRANY A ROZVOJE PŘÍRODNÍCH, KULTURNÍCH A CIVILIZAČNÍCH HODNOT ÚZEMÍ

Není předmětem 10A-ZÚR SK.

6.6 STANOVENÍ CÍLOVÝCH KVALIT KRAJIN, VČETNĚ ÚZEMNÍCH PODMÍNEK PRO JEJICH ZACHOVÁNÍ NEBO DOSAŽENÍ

Není předmětem 10A-ZÚR SK.

6.7 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

Veřejně prospěšné stavby v oblasti dopravy

Železniční doprava

6. Článek (234)

Specifikace provedené změny / provedených změn:

Upravuje se název veřejně prospěšné stavby a aktualizují se obce a katastrální území dotčené změnou

V souvislosti s úpravou názvu a územního vymezení koridoru D201 se v návrhu 10A-ZÚR SK v čl. (234) v části Veřejně prospěšné stavby v oblasti dopravy aktualizuje název veřejně prospěšné stavby a upravuje se přehled dotčených obcí a katastrálních území.

Návrh 10A-ZÚR SK v souladu s Usnesení č. 030-12/2022/ZK ze dne 14.02.2022, schválené Zastupitelstvem Středočeského kraje vymezuje stavbu železniční dopravy „Vysokorychlostní trať Praha – Lovosice, úsek Praha – hranice kraje“ jako veřejně prospěšnou.

Vysokorychlostní trať jako stavba dráhy je v souladu s §5 odst. (1) zákona č. 266/1994, o drahách, ve znění pozdějších předpisů stavbou ve veřejném zájmu.

Podle § 2 odst. 1 písm. n) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů je veřejně prospěšnou stavbou stavba pro veřejnou infrastrukturu určená k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu, vymezená ve vydané územně plánovací dokumentaci. Mezi veřejnou infrastrukturu se podle písmene m) bodu 1. téhož ustanovení řadí mimo jiné pozemky, stavby, zařízení dopravní infrastruktury, například stavby pozemních komunikací a s nimi souvisejících zařízení.

6.8 STANOVENÍ POŽADAVKŮ NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU NA KOORDINACI ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ ČINNOSTI OBCÍ

Požadavky na koordinaci ploch a koridorů VPS a VPO

7. Článek (238)

Specifikace provedené změny / provedených změn:

V tabelární části se aktualizuje požadavek na koordinaci územně plánovací činnosti obcí dotčených změnou územního vymezení koridoru

V souvislosti s úpravou územního vymezení koridoru D201 se v návrhu 10A-ZÚR SK v čl. (238) v části Požadavky na koordinaci ploch a koridorů VPS a VPO aktualizují požadavky na koordinaci územně plánovací činnosti obcí dotčených změnou.

6.9 VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ, VE KTERÝCH JE PROVĚŘENÍ ZMĚN JEJICH VYUŽITÍ ÚZEMNÍ STUDIÍ PODMÍNKOU PRO ROZHODOVÁNÍ

Není předmětem 10A-ZÚR SK.

6.10 VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ, VE KTERÝCH JE POŘÍZENÍ A VYDÁNÍ REGULAČNÍHO PLÁNU ORGÁNY KRAJE PODMÍNKOU PRO ROZHODOVÁNÍ O ZMĚNÁCH JEJICH VYUŽITÍ

Není předmětem 10A-ZÚR SK.

6.11 VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ, VE KTERÝCH JE PODMÍNKOU PRO ROZHODOVÁNÍ O ZMĚNÁCH JEJICH VYUŽITÍ POŘÍZENÍ A VYDÁNÍ REGULAČNÍHO PLÁNU NA ŽÁDOST

Není předmětem 10A-ZÚR SK.

6.12 ZADÁNÍ REGULAČNÍHO PLÁNU

Není předmětem 10A-ZÚR SK.

6.13 STANOVENÍ POŘADÍ ZMĚN V ÚZEMÍ (ETAPIZACE)

8. Článek (246)

Specifikace provedené změny / provedených změn:

Aktualizuje se název záměru, věcná část se nemění

Návrhem 10A-ZÚR SK se v článku (246), bodu g), v souladu s článkem (126) písm. b), doplňuje název záměru: „výstupní úsek vysokorychlostní trati sever Praha – (hranice kraje) – Lovosice/Litoměřice, úsek Praha – hranice kraje - VPS s označením D201“. Věcná část se nemění.

7. ÚDAJE O POČTU LISTŮ ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE A POČTU VÝKRESŮ GRAFICKÉ ČÁSTI

9. Článek (252)

Specifikace provedené změny / provedených změn:

Technické úpravy v soupisu dokumentace 10A-ZÚR SK

Úpravy mají pouze technický charakter a souvisejí se změnou počtu stránek textové části návrhu 10A-ZÚR SK.

8. KVALIFIKOVANÝ ODHAD ZÁBORŮ PŮDNÍHO FONDU

Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu (ZPF a PUPFL) je zpracován ve smyslu přílohy č. 4 vyhlášky 500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti. Předmětem vyhodnocení záborů půdního fondu jsou měněné úseky koridoru dopravní infrastruktury, které jsou obsahem 10. Aktualizace ZÚR SK:

D201 trať Praha – Lovosice/Litoměřice, úsek Praha – hranice kraje (součást ŽD1 – RS4)

Vymezení měněných úseků koridoru D201 (jižní a severní) je obsaženo v části I. Návrh - kap. D a řádně zdůvodněno v části Odůvodnění - 2. Článek (126), 3. Článek (126), písm. b), 4. Článek (128) a 5. Článek (234).

Kvalifikovaný zábor půdního fondu z tohoto odůvodnění vychází. Dílčí úseky koridoru D201, tj. jižní v úseku hranice hl. město Praha/Středočeský kraj – Panenské Břežany/Veliká Ves a severní v úseku Nová Ves – Ledčice – hranice Středočeský kraj/Ústecký kraj podléhající aktualizaci, jsou znázorněny ve výkresu „A.2 Výkres ploch a koridorů, včetně ÚSES“.

Provedený kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu má orientační charakter. Dle § 36 odst. 5 stavebního zákona jsou ZÚR závazné pro pořizování a vydávání územních plánů. V rámci podrobnějších ÚPD a v projektové přípravě staveb proto bude kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro vymezené úseky koridoru D201 dále postupně upřesněny a kvantifikovány dle skutečné polohy a rozsahu stavby.

Zábor zemědělského půdního fondu

Označení koridoru	Navržené využití	Odhad záboru podle třídy ochrany [ha]					Odhad celkového záboru ZPF [ha]	podíl třídy ochrany na celkovém záboru ZPF [%]					Odhad výměry záboru, na které bude provedena rekultivace na zemědělskou půdu [ha]	Informace o existenci závlah	Informace o existenci odvodnění	Informace o existenci staveb k ochraně pozemku před erozní činností vody
		1	2	3	4	5		1	2	3	4	5				
D201 - jih	železniční doprava	9,22	2,87	0,91	0,87	1,86	15,73	58,64	18,23	5,76	5,53	11,83	0	ne	ano	ne
D201 - sever	železniční doprava	0,31	5,50	2,45	0,93	0,45	9,65	3,24	56,99	25,44	9,65	4,68	0	ne	ne	ne
10A-ZUR SK celkem		9,53	8,37	3,36	1,80	2,34	25,38	37,5	32,97	13,23	7,09	9,21	0			

Zábor pozemků určených k plnění funkce lesa

Označení koridoru	Navržené využití	Odhad záboru podle kategorie funkce lesa [ha]		Odhad celkového záboru PUPFL [ha]	Podíl kategorie funkce lesa na celkovém záboru PUPFL [%]	
		Les hospodářský	Les zvláštního určení		Les hospodářský	Les zvláštního určení
D201 - jih	železniční doprava	0,34	0,00	0,34	100	0