

**Hlavní město Praha**  
**RADA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY**

**U S N E S E N Í**

Rady hlavního města Prahy

číslo 0796  
ze dne 28.5.2002

k návrhu námitek hl.m. Prahy ke konceptu Územního plánu velkého územního celku  
Pražského regionu

**Rada hlavního města Prahy**

**I. s c h v a l u j e**

námítky hl.m.Prahy k návrhu Územního plánu velkého územního plánu Pražského regionu, uvedené v příloze č. 1 tohoto usnesení

**II. u k l á d á**

1. vrchnímu řediteli sekce Útvar rozvoje hlavního města Prahy

1. odeslat námítka hl.m. Prahy dle bodu I. tohoto usnesení pořizovateli ÚPn VÚC Pražského regionu

Termín: 30. 5.2002

Ing.arch. Jan Kasl  
primátor hl.m.Prahy

Ing. Petr Švec  
náměstek primátora hl.m.Prahy

Předkladatel: radní Kovářik

Tisk: 1165

Provede: vrchní ředitel sekce Útvar rozvoje hlavního města Prahy

Na vědomí: odbory MHMP

## **Námítky hlavního města Prahy**

### **ke konceptu Územního plánu velkého územního celku Pražského regionu**

Hlavní město Praha, ve smyslu Stavebního zákona § 21 odst. 3, posoudilo koncept Územního plánu velkého územního celku Pražského regionu (dále jen ÚPn VÚC), zpracovaný firmou AURS, s. r. o., ve spolupráci s firmami U - 24, s. r. o., Hydrossoft Veleslavin, s. r. o., Sudop Praha, a. s., a dalšími subjekty a předložený Středočeským krajem do projednání.

Koncept Územního plánu velkého územního celku Pražského regionu se zabývá především analýzou stavu a již zpracovaných a ve valné většině schválených územně plánovacích dokumentací obcí ve vymezeném území regionu. Do dokumentace je zahrnuto i území hl. Prahy, které však nemůže být předmětem řešení. Vlastní návrh rozvoje se týká hlavně technické infrastruktury.

Hlavní město Praha předpokládá koordinaci mezi zásadami rozvoje konceptu ÚPn VÚC a Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (dále jen ÚPn SÚ) a rovněž koordinaci s již zpracovanými podrobnějšími územně plánovacími podklady a dokumentacemi a dokumentacemi rozpracovanými, pořizovanými MHMP Sekcí Útvar rozvoje hlavního města Prahy (dále jen SÚRM).

Po pečlivém prostudování a posouzení dokumentace vznáší Hlavní město Praha k předložené dokumentaci tyto námítky:

**Koncept ÚPn VÚC je dokumentací, která je pořizována a schvalována orgány Středočeského kraje a má tedy také působnost pouze v rámci hranic Středočeského kraje. Území sousedících krajů nemůže být touto dokumentací řešeno a ani nemůže být měněno řešení jejich územních plánů. Jedná se o dokumentaci rovnocennou, nikoli nadřazenou. Z tohoto pohledu je zřejmé, že některé odchylky a řešení promítající se do území hl. m. Prahy budou muset být odstraněny a uvedeny do souladu s platnou územně plánovací dokumentací hl. m. Prahy. Totéž platí i o návaznosti na nadřazené liniové stavby, které z území hlavního města vycházejí, a jejichž trasy až po hranice regionu jsou platným územním plánem schváleny.**

Z materiálů doplněného konceptu ÚPn VÚC Pražského regionu nevyplývá, jakým způsobem (a zda-li vůbec) byly zohledněny či alespoň posouzeny souhrnné připomínky hl. m. Prahy k první verzi konceptu (z března 2000). Posunuté stránkování původně připomínkované textové části konceptu přitom naznačuje, že mezitím byla pozměňována (ale připomínkované věci zůstaly vesměs původní podobě). Nové samostatné doplňující dokumenty pak reagují na aktuální stav klíčových oblastech řešení (demografické vstupy, doprava), ale nijak nepozměňují původní textovou část.

## **Demografie**

Jak vyplývá i z aktualizovaných demografických údajů uvedených v konceptu ÚPn VÚC Pražského regionu, dochází na jihu Prahy k normálnímu nárůstu osídlení. Jedná se hlavně o obce v bezprostřední blízkosti hl. m. Prahy. Proto se domníváme, že nestačí jen deklarovat obecné principy urbanistické koncepce, ale je třeba specifikovat rizika vyplývající z iverlné suburbanizace bezprostředního okolí Prahy. Formulování „*regulativů územního rozvoje jakožto závazných pravidel, která omezují, vylučují, popřípadě podmiňují umístování staveb, využití území nebo opatření a stanoví zásady jeho uspořádání,*“ by mělo být provedeno tak, aby se zabránilo negativním jevům obestavování Prahy se všemi z toho vyplývajícími důsledky.

## Urbanistická koncepce

Do závazné části ÚPn VÚC Pražského regionu je nutné uvážit začlenění následujících definic a případně některých dalších tak, aby bylo v budoucnu možné ovlivňovat často nepodloženě neúměrný a nežádoucí rozvoj, který by mohl jít na úkor okolních obcí včetně Prahy. Proto do textové části C - Závazná část ÚPn VÚC navrhujeme doplnit následující:

Článek III. „Základní zásady uspořádání území a limity jeho využití,“ v bodě A „Celková koncepce,“ by měl skutečně obsahovat **definice základní urbanistické koncepce**, kterých by byly zahrnuty výsledky analýz a projednaného konceptu.

Jedná se zejména o:

- 1) **Obecné zásady rozvoje sídel v regionu, jejich vzájemný vztah a vztah k Praze, která je v těžišti regionu.**
- 2) **Jmenovitě a důrazně nutno varovat před srůstáním sídel do souvislých pásů podél komunikačních tahů.**
- 3) **Jmenovitě definovat, že souvislé obestavování trasy SO a hranice hl. m. Prahy je zcela nevhodné, nejen s ohledem k „vysávání infrastruktury Prahy,“, ale i z hlediska nutné korekce osídlení z hlediska přírody a krajiny.**
- 4) **Nutno definovat základní zásady umísťování velkých komerčních a výrobních areálů ve volné krajině a v konfliktu sochranou ZPF. Umísťování těchto objektů a aktivit vymežit dostupnou vzdáleností od koncentrace obyvatel a zajištěnou dobrou dopravní infrastrukturou.**
- 5) **Nutno definovat zásady rozvoje krajiny a systému zeleně.**
- 6) **Nutno definovat požadavky na rozvoj veřejného vybavení, pokud se předpokládá využívání zařízení v hl. m. Praze, je třeba se o tomto záměru vyjádřit.**

**V dokumentaci byly shledány následující rozpory ÚPn SÚ hl. m. Prahy:**

1. Z hlediska vlastní urbanistické koncepce lze konstatovat, že plochy navržené ÚPn SÚ pro rozvoj po r. 2010 v lokalitě Ruzyně – vně SO, severně od silnice R6 jsou velmi obtížně obslužitelné a mimoúrovňová křižovatka Dlouhá míle a další napojení na území hl. m. Prahy není možné. Pro rozvoj těchto ploch by bylo třeba v rámci ÚPn VÚC Pražského regionu najít vhodný způsob napojení na silnici R6 z k.ú. Hostovice.
2. Ve výkresové části dokumentace shledáváme dílčí disproporce ve vyjádření funkčních ploch. Na území hlavního města jsou do legendy konceptu ÚPn VÚC nesprávně interpretované nebo nevyjádřené některé funkční plochy ÚPn SÚ - jedná se zejména o oblast Vysočany, Proseka (centra), Letňany (Tesco), Ďáblic (hřbitov a navazující plochy, centrum), Invalidovny atd.
3. Značka ČOV ve Víněch je špatně umístěna.

Do souborného stanoviska ke konceptu ÚPn VÚC by měla být zakotvena povinnost koordinace se vznikající aktivitou „zeleného pásu,“ kolem Prahy. Ta je klíčovou podmínkou pro možnost jeho realizace.

## Doprava

Doporučujeme pro fázi návrhu ÚPn VÚC využít závěrů Studie obsluhy pražského regionu hromadnou dopravou osob.

Návrh komunikačního řešení ÚPn VÚC v podstatě respektuje a v některých částech doplňuje ÚPn SÚ hl. m. Prahy. K návrhu řešení má hl. m. Praha následující dílčí připomínky :

## SILNIČNÍ DOPRAVA

### Silniční okruh

V severozápadním sektoru města hl. m. Praha trvá na jižní variantě vedení trasy silničního okruhu (dále jen SO) dle ÚPn hl. m. Prahy. Nelze souhlasit s jeho vedením v jiných variantách severně od Horoměřic. V severozápadním sektoru města se trvá na jižní variantě vedení trasy SO dle ÚPn hl. m. Prahy.

V severovýchodním sektoru města se požaduje zachovat variantu dle ÚPn hl.m.Prahy mezi Vinoří a Podolánkou, jižně od Mírovic. Z hlediska města je nepřijatelná varianta mezi Kbely a Vinoří, v úseku Čakovice – Satalice je nepřijatelné trasování přes Vinořskou a Satalickou oboru. Dílčí vysunutí za Veleň je možno prověřit.

V jihozápadním sektoru města se požaduje vedení dle ÚPn hl. m. Prahy, tj. od Lahovic krátkým tunelem s vyústěním jižně od Lochkova. Nesouhlasíme s variantou vedenou dlouhým tunelem severně od Lochkova.

I když v ÚPn SÚ není navrhována mimoúrovňová křižovatka SO s ulicí Komořanskou, je možno souhlasit s jejím možným doplněním dle předkládaného ÚPn VÚC Pražského regionu. Za vhodnější je považováno napojení silnice I/2 na SO u Nedvězí dle ÚPn SÚ, tj. v jižní variantě.

### **Městský okruh**

Trasa městského okruhu (dále jen MO) je v předkládaném konceptu ÚPn VÚC Pražského regionu vedena shodně s ÚPn hl. m. Prahy. Hl. m. Praha pouze upozorňuje, že:

- není realizována mimoúrovňová křižovatka štěrboholské radiály s MO,
- není realizována mimoúrovňová křižovatka libeňské spojky s MO,
- z realizace je zcela vypuštěna mimoúrovňová křižovatka ulice Štřešovické s MO.

### **Radiální komunikace a navazující úseky silnic**

Břevnovská radiála by měla být realizována již v časovém horizontu ÚPn VÚC. V předloženém materiálu je tedy třeba tuto skutečnost zohlednit (BR není vedena povrchově mezi Vypichem a Strahovským tunelem).

Na chuchelské radiále chybí mimoúrovňová křižovatka Malá Chuchle.

Na silnici R4 chybí mimoúrovňová křižovatka na silnici spojující Zbraslav a Lipenci.

V rámci návrhu ÚPn VÚC Pražského regionu je třeba dořešit dopravní obsluhu území východní části Hostivice včetně území mezi Hostivicí a SO napojením na silnici R6. Upozorňujeme, že po napojení silnice R6 na SO v mimoúrovňové křižovatce s ulicí Karlovarskou místo silnice II/606, bude výše uváděné a komerčně velmi zatížené území napojeno na SO územím MČ Praha Řepy (břevnovskou radiálou a ulicí Karlovarskou), což je z městského hlediska zcela nepřijatelné.

### **Ostatní komunikace**

Za stavu, že je v ÚPn VÚC Pražského regionu navržena mimoúrovňová křižovatka SO a ulice Komořanské, není nutné nové komunikační propojení mezi Velkou Chuchlí a Modřany novým mostem přes Vltavu. Při existenci mimoúrovňové křižovatky Malá Chuchle je napojení tohoto komunikačního propojení na chuchelskou radiálu z dopravně technických důvodů nerealizovatelné.

Nelze souhlasit s naznačenou variantou komunikace vedenou od Šeberova do mimoúrovňové křižovatky Opatov.

Dopravní zatížení komunikace napojující území Benic a Lipan na SO je takové, že je možné vést dopravu po stávajících komunikacích a není zapotřebí budovat obchvaty dotčených obcí.

Hl. m. Praha nesouhlasí s ukončením silnice II/242 v Klecanech, kam je dovedena novým mostem přes Vltavu. Navrhované řešení zásadním způsobem narušuje již dnes značně využívané rekreační území pravého břehu Vltavy.;

## **ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA**

### **Městská osobní doprava – městská železnice**

Koncept uvádí radiální linku vycházející z Prahy - hlavního nádraží přes Vršovice, novou zastávku Kačerov a odbočkou ze stanice Krč, novou trať (vesměs podzemní) na Lhotku, Libuš a Písnici. Je navržena jako variantní způsob řešení obsluhy této části města. V územním plánu hl. m. Prahy je však pro obsluhu definována trasa D metra s koncovou stanicí rovněž v Písnici. Z hlediska obslužnosti území a

vazeb na systém MHD v Praze je vhodnější sledovat trasu metra. Hl. m. Praha trvá na řešení obsaženém v ÚPn SÚ.

### **Koncepce centrálního nádraží**

V konceptu je předloženo jako zásadní rozhodnutí o umístění Masarykova nádraží, v první variantě v současné poloze nebo v druhé variantě pod úrovní kolejiště hlavního nádraží. Jde tedy o stanovení koncepce příměstské železniční dopravy v Praze. První způsob řešení předpokládá systém dostředné dopravy se dvěma výchozími nádražími. Druhá varianta je založena na principu průjezdného řešení sjedním centrálním nádražím. ÚPn hl. m. Prahy počítá s první variantou řešení, tedy se zachováním Masarykova nádraží v současné poloze. V neprospěch varianty s centrálním nádražím hovoří i ten fakt, že dosud nebyla dostatečně technicky a ekonomicky posouzena. Hl. m. Praha trvá na respektování řešení obsaženém v ÚPn SÚ.

### **P+R v návaznosti na železnici**

Do systému záchytných parkovišť systému P+R jsou konceptem zařazena i taková parkoviště, která ÚPn hl. m. Prahy nesleduje. Jde o parkoviště u zastávek Praha – Kolovraty a Praha – Kačerov. Pro Písnici je uvažováno záchytné parkoviště u koncové stanice metra D. Snávrhem lze v podstatě souhlasit a po prověření reálnosti je možné parkoviště zahrnout mezi uvažované.

### **VRT**

V části věnované vysokorychlostním tratím (VRT) jsou uváděny varianty zaústění těchto tratí do železničního uzlu Praha. ÚPn SÚ sice konstatoval, že trasování VRT není uzavřeno, ale zároveň definoval stopy, které jsou z hlediska zásahů do území města nejpříjemnější. Dle územního plánu je norimberská větev zaústěna do žst. Praha – Smíchov, berlínská větev do žst. Praha – Vysočany a vídeňská větev ze severu do žst. Praha – Běchovice. I nadále hl. m. Praha trvá na variantách zaústění VRT dle ÚPn SÚ.

### **Zastávka Zličín – metro**

Oproti územnímu plánu hl. m. Prahy je v konceptu uváděna nová trať s koncovou zastávkou metra Praha Zličín. Tato zastávka sice není územně chráněna, je však uváděna ve Studii obsluhy hl. m. Prahy hromadnou dopravou osob, je sníženo počítáno ve III. etapě projektu PRAK a je respektována i ve studii prodloužení tras metra. Z hlediska územního plánu hl. m. Prahy není třeba očekávat velké územní problémy, neboť trať má využívat stávající vlečku ze žst. Zličín a lze ji akceptovat.

### **Nové kolejové spojení Vršovice – Malešice**

V konceptu ÚPn VÚC je navržena nová kolejová spojka mezi Vršovicemi a Malešicemi. V doprovodném textu není zmíněna, a tak nelze zjistit důvod jejího návrhu. Trasa spojky je však ve zřejmém rozporu s ÚPn SÚ. Není sledována ani ve výše již zmíněné Studii obsluhy a ani v Prognóze rozvoje ŽUP Praha z počátku devadesátých let. Hl. m. Praha trvá na jejím vypuštění z ÚPn VÚC.

### **Metro**

V kapitole věnované metru považujeme za vhodné, aby byla alespoň verbálně zmíněna možnost prodloužení tras metra do regionu se zdůvodněním zdrojů a cílů ve vztahu k hl. m. Praze.

## VODNÍ DOPRAVA

V kapitole Vodní doprava chybí zmínka o významu jednotlivých přístavů a o tendencích do budoucna. Z koncepčního hlediska je žádoucí posoudit současné a výhledové postavení pražských přístavů regionální vodní dopravě.

Technická infrastruktura

## VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ

Připomínky ke kapitole 12.1.:

Rozdílná hloubka propracování jak v jednotlivých oddílech, tak v „území,“. Nejpodrobněji je popisována Praha, která však není předmětem řešení ÚPn VÚC. Je již citována nejdůležitější legislativa ČR a EU, ale její průměty do návrhu a jeho zdůvodnění jsou útržkovité nebo chybí. Textová část tak nedoznala podstatnější změny a zůstává více popisem stávajícího stavu.

Obsah jednotlivých kapitol dostatečně nezohledňuje vzájemné úzké vazby a souvislosti mezi podzemními vodami, vodními toky, odkanalizováním a čištěním odpadních vod.

Názvy podkapitol nekorespondují plně obsahem a někdy působí zmatečně. Např.: kapitola Čištění odpadních vod/Labe a jeho přítoky atd. nebo kapitola 2. 1. 4. Odvádění povrchových vod, která se věnuje spíše nakládání s dešťovými vodami.

### Zásobování vodou

K předložené dokumentaci nejsou z hlediska zásobování vodou žádné připomínky.

### Odkanalizování

K návrhu variant lokalizace Nové ústřední čistírny odpadních vod pro hl. m. Prahu u Hostína a lomu Klecany je třeba konstatovat, že obě varianty jsou pro město přijatelné. K lokalitě Hostín je nutno připomenout, že zakres potřebné plochy pro čistírnu je nepřesný, protože plocha jižně od komunikace Hostín - Chlumín umístěná ve sledovaném ložisku je plocha dočasného záboru zařízení staveniště a neměla by být uváděna jako plocha čistírny. Vlastní potřebná plocha pro čistírnu severně od komunikace je vymezována dle dokumentace čistírny Hostín z r. 1990, která vycházela z podstatně vyšší bilance spotřeby vody tohoto období. Současné bilancované přítoky na čistírnu dle dostupných studijních prací odvozené od výrazně nižší spotřeby vody jsou téměř o 30% nižší s přiměřeně nižšími územními nároky. To kromě jiného umožní umístit plochu zařízení staveniště mimo sledované ložisko. Z těchto důvodů je třeba upravit v grafické dokumentaci zakres lokality čistírny.

Každá ze sledovaných variant má své výhody a nevýhody projevující se v pořizovacích a provozních nákladech. Varianta lom Klecany má nespornou výhodu podstatně kratšího přivaděče na čistírnu, nevýhody v nezbytnosti přečerpávání odpadních vod na čistírnu, umístění části technologie v podzemí a vazby na těžbu v lomu. Lokalita Hostín má výhodu přívodu odpadních vod na čistírnu bez přečerpávání a umístění čistírny na povrchu, nevýhodou je podstatně delší přivaděč než do lomu Klecany. Obě lokality umožňují připojit odpadní vody obcí v aglomeraci v dostupné vzdálenosti od přivaděčů a čistíren. řešení této problematiky v ÚPn VÚC chybí. Využití některé ze sledovaných lokalit umožní podrobnější propracování problematiky.

### Dílejší připomínky ke kapitole 12. 1. 2. až 4.:

Není dostatečně reagováno na potřebu změn vyplývajících z legislativy ČR a EU pro odkanalizování a čištění odpadních vod. Zejména není nikterak limitován další rozvoj jednotné kanalizace.

Vzhledem k tomu, že pořizovatelem je Středočeský kraj, výsledná dokumentace se týká pouze jeho území. Pouze je nutno upozornit na to, že v popisu čistíren (u ČOV Říčany) došlo komylu, protože Rokytka patří do povodí Vltavy.

## Vodní toky

Doporučení ke kapitole Bilance vody (str.68) a k závěru kapitoly 12. 1. 3. Vodní toky:

V popise možností a dalšího osudu vodních zdrojů *služících* Praze doporučujeme vycházet ze závěrů Koncepčního modelu zásobování hl. m. Prahy pitnou vodou, který pořizuje PVS, a.s. termínem dokončení 06/2002.

Na území hl. m. Prahy byla v roce 1999 na většině drobných toků stanovena vodohospodářským orgánem zátopová území. Na Vltavě je uvažován průtok z povodňové vlny povodně roku 1890 doplněný analyzovaným transformačním účinkem Vltavské kaskády jako Q.

V oblasti vodních toků je třeba vyznačit v grafické dokumentaci územní nároky retenční nádrže Újezd u Průhonic a suchého poldru Zličín, které částečně přesahují administrativní hranici hl.m. Prahy.

## ENERGETIKA

V další fázi ÚPD je třeba zpracovat níže uvedené připomínky:

V předložené dokumentaci jsou střídavě používány pojmy NÁVRH a VÝHLED, zřejmě pro jeden časový horizont 2015, což je poněkud nesystematické až zavádějící.

*Tyto pojmy nelze spojovat s kategoriemi NÁVRH do r. 2010 a VÝHLED po r. 2010 dle ÚPn hl.m. Prahy, kde mají tyto kategorie zcela odlišnou váhu.*

Legenda předložené výkresové části ÚPn Pražského regionu obsahuje NÁVRH a VÝHLED, veškeré nové sítě a zařízení oboru technické infrastruktury jsou ale zařazeny do návrhu.

Hl. m. Praha upozorňuje rovněž na odlišnost legendy oproti ÚPn hl. m. Prahy. Symboly, které v návrhu ÚPn hl. m. Prahy vyjadřují stav a návrh, jsou v ÚPn Pražského regionu opačné.

Dále by bylo vhodné doplnit čistopis konceptu ÚPn VÚC Pražského regionu následující informace:

Kromě zásobování elektrickou energií nejsou ve výkresové části specifikována zařízení technického vybavení (popis). Doporučujeme sjednotit.

Je třeba uvádět potřeby a spotřeby všech paliv a energií pro řešené území PR pro stávající navrhovaná řešení. Dokumentace pouze uvádí současný stav na úrovni REZZO I (1998) a to jen výkony stávajících zdrojů nad 10 MW.

**Od 1.1.2001 je v platnosti zákon č. 458/2000 Sb., který nahrazuje zákon č.222/1994 Sb.**

### **Zásobování elektrickou energií**

Předložená dokumentace neobsahuje pro území hl.m. Prahy popis a zákres systému kabelových sítí 110kV a transformoven 110/22 kV na něj zapojených. Znavrhovaných TR 110/22 kV zapojených venkovním vedením 110kV není zahrnuta TR Suchdol (PRE) dle návrhu ÚPn hl. m. Prahy. Popis navrhovaných tras vedení 110 kV na území hl. m. Prahy není zcela přesný a výstižný, zde je třeba využít textové části ÚPn hl. m. Prahy.

Na území Újezdu u Průhonic a Křeslic je nutné provést dílčí úpravu zákresu trasy navrhovaného vedení 110 kV dle čistopisu ÚPn hl. m. Prahy.

Symboly pro vedení 110 kV a 400 kV jsou použity pouze u stávajících vedení - stejné symboly by měly být použity i u vedení navrhovaných, jinak je zákres nepřehledný.

### **Zásobování zemním plynem**

Proti předložené dokumentaci není zásadních připomínek. Je třeba sjednotit, případně doplnit, textovou část ÚPn Pražského regionu s údaji uvedenými v ÚPn hl. m. Prahy v oblasti některých technických údajů, např. údaje o podzemních zásobnících plynu. VVTL regulační stanice by měly být označeny ve výkresové části názvem a textová část doplněna o jejich základní technické údaje. Uvažované stavby VTL plynodů a regulačních stanic je nutno rozlišit na návrh a výhled (viz výše) a doplnit jejich bližší identifikaci do textové části.

## **Zásobování teplem**

V textové části zásobování teplem (12.2.3.) bude zapotřebí údaje aktualizovat (připojení části JM I a JM II na horkovod EMĚ - TMA, údaje v tab.3 -- některé zdroje jsou již přepojené na CZT, aktualizace údajů o Spalovně Vysočany...).

Tepelné zdroje v tab.3 -- bylo by vhodné blíže lokalizovat (uvést adresu).

K vedení propojovacího TN EMĚ - TMA - Jižní Město není zásadních připomínek. Ve výkresové části by byla vhodná specifikace tepelných zdrojů -- popis (některé zdroje jsou v daném měřítku velmi obtížně identifikovatelné).

Do dokumentace nejsou zahrnuty návrhy tepelných mapaječů na území hl. m. Prahy dle ÚPn SÚ.

## **Spoje**

Proti předložené dokumentaci není zásadních připomínek.

## **Příroda a krajina**

Předložená dokumentace je v zásadě akceptovatelná, až na dílčí připomínky a upozornění:

Vzhledem k výrazně rozdílnému měřítku ÚPn VÚC (1: 50 000, resp. 1: 100 000) od ÚPn hl. m. Prahy 1: 10 000) lze pouze konstatovat, že vedení nadmístních územních systémů ekologické stability (ÚSES) je většinou v podstatě koordinováno. Jedinou výraznější odchylkou je napojení regionálního biokoridoru označeného pořadovým číslem 1146, přičemž ÚPn VÚC je posunuto o cca 1,5 km severovýchodněji (na okraj Březíněvsi), než jak je tomu v platném ÚPn hl. m. Prahy. Tento nesoulad požaduje hl. m. Praha odstranit.

V severovýchodním kvadrantu pak je nepřijatelný průchod SO prostorem mezi Vínou a Satalicemi (tj. varianta A2), kde je dochována historicky cenná úprava krajiny. Území je součástí ochranného pásma (OP) přírodní rezervace Vínoušský park, v menší míře i OP přírodní památky Bažantnice v Satalicích.

Z navržených možností vedení vysokorychlostních železničních tratí (tzv. VRT) považuje hl. m. Praha za vyloženě nevhodný průchod přes Tichou Šárku, kde by došlo k narušení krajinářsky cenného chráněného území přírodního parku Šárka – Lysolaje.

Za nevhodné považujeme též další sledování splavnění řeky Berounky. Největší negativní ovlivnění hrozí v oblasti jihozápadně od Prahy, na území Chráněných krajinných oblastí Český kras, resp. Křivoklátsko.

K připojenému Posouzení vlivů koncepce na životní prostředí (tzv. EIA) lze konstatovat pouze tolik, že se omezuje na výčet konfliktních míst (střetů veřejně prospěšných staveb s plochami chráněných území a ÚSES) a na uvedení délky, resp. plochy střetu a neobsahuje další komentář. Takovýto prostý výčet nemá potřebnou vypovídací hodnotu a mnohdy může být zavádějící.

## ***Životní prostředí***

### ***Akustika***

V současné době je z legislativního pohledu vyhovující pouze část materiálů zpracovaná v rámci 2001.

Ostatní části materiálů se v hlukové oblasti odkazují na již neplatné vyhlášky o hlukových limitech.

Z hlediska materiálů ze září 2001 lze souhlasit se zpracovatelem, že nejúčinnější variantou silničního okruhu je varianta nejbližší k Praze. Ostatní varianty jsou nejen nákladnější, ale nebudou dostatečně využity (část intenzity se přesouvá zpět na městské komunikace).



Z globálního pohledu i z pohledu plošného vlivu hluku na obyvatelstvo je jednoznačně nutné zajistit vedení tras silničního okruhu co nejlépe k Praze i za cenu dílčích problémů v některých omezených lokalitách.

### **Letecký hluk**

Předložená dokumentace, v rozporu s platným ÚPn hlavního města Prahy, počítá s realizací paralelní vzletové a přistávací dráhy VPD 06R/24L v období let 2007 – 2010. Dráha o délce 3550 m a šířce 60 m je navrhována 1524 m jižně od stávající VPD 06/24. Pro plánované dráhové uspořádání a s ním související letecký provoz byl v rámci konceptu VÚC předložen návrh hlukových zón, odpovídající limitům stanoveným v Nařízení vlády 502/2000 Sb. Pro Letiště Praha Ruzyně byly stanoveny 3 zóny, kde  $L_{\text{DvN}}$  je

**A > 65 dB**

**B 60 – 65 dB**

**C 55 – 60 dB**

Z přiložené černobílé mapy hlukových zón měřítku 1: 50 000 a z textové zprávy se zdá, že **zóna B**, ve které by se měly vypustit navrhované plochy pro bydlení, zasahuje západní okraj Nebušic a Přední Kopaninu.

V předložené dokumentaci jsou evidentní rozpor v charakteristikách hlukových zón. V „Doplňku posouzení vlivů koncepce na životní prostředí“, jsou na straně 8 zóny A, B a C definovány opačně, než jak jsou definovány v „Úpravě konceptu VÚC PR“, a než jak jsou zakresleny v grafické příloze „Průmět hlukových zón letiště Ruzyně při výhledovém leteckém provozu“, poskytnuté ČSL a. s. a zpracované firmou Techson.

### **Geologie a hydrogeologie**

Dokumentace obsahuje zhodnocení vlivů na horninové prostředí a podzemní vody, jsou uvedeny zdroje nerostných surovin, poddolovaná území a zhodnoceny možné svahové projevy. Tabulkově jsou zpracovány možné střety s výše uvedenými faktory.

V dokumentaci chybí zhodnocení radonového rizika, v této fázi by stačilo alespoň zhodnocení podle archivních mapových podkladů (např. „Odvozená mapa radonového rizika“, měřítku 1:200000). Vzhledem k rozsahu posuzovaného území, tedy i šíři řešené problematiky, lze takovou dokumentaci akceptovat.

### **Odpady**

Na katastrálním území obce Zbuzany je navrženo zřízení skládky. Tento záměr hodnotí hl. m. Praha negativně, neboť nikde není definováno, jaký typ odpadů by na skládce měl být deponován. Upřesnění není dokonce ani „regionální dosah“, skládky. Pokud by mělo jít o dokádně používanou deponii, je překvapující, že je zmíněna jako jediná v celém řešeném území VÚC. V územním plánu obce Zbuzany je tato lokalita navíc určena pro těžbu písku, což není v textu rovněž uvedeno. Navíc posuzovaná lokalita leží u samé hranice Chráněné krajinné oblasti Český kras (jehož součástí je i nedaleké ChÚ Radotínské údolí a ochranné pásmo vodních zdrojů). Výrazně negativně se projeví dopad skládky na krajinný ráz tohoto přírodně hodnotného území, existuje též hrozba kontaminace povrchových i spodních vod (což je aktuální zejména pro blízkou obec Chýnec). Výrazně by narostla i dopravní zátěž území. Nezbytným podmiňujícím opatřením by tak musela být realizace obchvatu obce Ořech a výstavba silnice II/116 kolem Zbuzan a Chýnce. Celý záměr umístění nové skládky v Zbuzaně zpochybňují částečně i autoři Doplňku k Posouzení vlivu na ŽP, kde se praví: „**Dle směrnic EU není skládkování v dlouhodobém výhledu považováno za vhodný způsob likvidace odpadů. Preferovány jsou jiné, k životnímu prostředí šetrnější způsoby likvidace, resp. využití odpadů.**“

### **Ochrana ovzduší**

Předložená dokumentace velmi stručně vyhodnocuje kvalitu ovzduší v regionu. Konstatuje, že okresy Praha západ, Praha východ, Kladno, Mělník a město Benešov vyhlášeny oblastmi vyžadujícími zvláštní ochranu ovzduší.

Studie též stručně vyhodnocuje varianty výstavby dopravních staveb, vodního hospodářství a vliv energetiky na ovzduší.

### Vlivy na ovzduší z dopravních staveb:

Vzhledem k rozsahu území se hodnocení opírá pouze o zjednodušenou charakteristiku podmínek provětrávání daného území a konstatuje, že podél nově navržených dopravních staveb dojde ke zhoršení imisní situace. Jako pozitivní přínos konstatuje snížení emisí na území sídel, kterým současná dopravní síť prochází. Proto doporučujeme hodnocení, ve kterém je nutno při zohlednění všech geomorfologických a meteorologických podmínek daného území konstatovat, že pro kvantifikování imisní situace je nutné podrobnější modelování rozptylu emisí provozu automobilů po silničním okruhu a přilehlých komunikacích, současně s dalšími bodovými a plošnými zdroji znečištění.

Posouzení umístění parkovišť P+R je také velice stručné a pouze konstatuje, že většina záchytných parkovišť je navržena do oblastí spoměrně dobrými předpoklady pro rozptyl atmosférických emisí. Pro zhoršené podmínky rozptylu škodlivin jsou na území navržena záchytná parkoviště Běchovice a Chuchle, která jsou však umístěna mimo řešené území.

### Vlivy na ovzduší z vodního hospodářství:

Pro dopad staveb vodního hospodářství se konstatuje, že tyto nebudou mít na kvalitu ovzduší žádný vliv.

### Vlivy na ovzduší z energetiky:

Kladně se hodnotí přínos navržených opatření plynofikace území a zavádění alternativních metod zásobování energiemi. Umístění navrhovaného záložního zdroje Mělník lokalitě Horní Počáply je z hlediska ochrany ovzduší hodnocen záporně.

## **Veřejně prospěšné stavby**

Veřejně prospěšné stavby (VPS) VÚC Pražského regionu nejsou vždy v souladu s VPS ÚPn hl. m. Prahy. V územním plánu VÚC Pražského regionu byly shledány odlišnosti navrhovaných veřejně prospěšných stavbách ve vazbě na hlavní město Praha:

- č. D 0016 – je nutná koordinace s VPS 3/DK/41 dle ÚPn hl. m. Prahy. Týká se varianty C silničního okruhu, kde dochází v **rozporu** s územním plánem Prahy kodpojení trasy na území hl. m. Prahy od trasy dle varianty A (J) v prostoru severně od Nebušic,
- č. D 124 – vazba na 7/DZ/6 dle ÚPn hl. m. Prahy. Týká se prodloužení rychlodráhy v areálu letiště Ruzyně, nejde zde o rozpor, pouze o nesoulad z hlediska časových horizontů obou plánů,
- č. D 132 – paralelní dráha VPD letiště Ruzyně. Tato VPS není v rozporu s ÚPn, je zde však nesoulad z hlediska časových horizontů, neboť v ÚPn hl. m. Prahy je navržena až po roce 2010, tudíž nemohla být vyhlášena jako VPS.

### **Závěr:**

Hlavní město trvá na zpracování všech svých námitek výše uvedených v textu tohoto vyjádření. Jedná se zejména o:

- **vedení do souladu s platným Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy**
- **zahrnutí základních zásad urbanistické koncepce a územní regulace do závazné části návrhu ÚPn VÚC Pražského regionu**
- **respektování dopravní koncepce schválené v platném Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy v oblasti nadřazené komunikační síti a vedení železničních tratí včetně vedení VRT.**
- **koordinaci rozvoje území na hranicích regionů s odpadem na území hl. m. Prahy**