

# MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

Krajský úřad Středočeského kraje  
Odbor regionálního rozvoje  
Zborovská 11  
poštovní příhrádka č. 59  
150 21 Praha 5

Váš dopis značky:

Naše značka:  
710b/OPVŽP/02MS

Vyřizuje :  
Mgr. Smutný/1.2692

PRAHA:  
27. 5. 2002

## **Věc: Stanovisko ke konceptu ÚPN VÚC Pražského regionu**

Dopisem ze dne 11. 2. 2001, č. j. 93/REG/2002, jste oznámili zahájení projednávání konceptu řešení ÚPN VÚC Pražského regionu ve smyslu § 21 zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění, a posouzení vlivů na životní prostředí podle § 14 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů rozvojových koncepcí a programů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Ke konceptu ÚPN VÚC Pražského regionu předaly věcné odbory Ministerstva životního prostředí připomínky, z hlediska složkových zákonů ve své gesci, odboru posuzování vlivů na životní prostředí. Jeho prostřednictvím uplatňuje Ministerstvo životního prostředí, jako dotčený orgán státní správy ve smyslu § 21 zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění, tyto připomínky a podmínky pro další postup přípravy:

### **Ke konceptu ÚPN VÚC:**

1. Doporučujeme do řešení ÚPN VÚC zahrnout správní území hl. m. Prahy. Při současném stavu, kdy je v řešeném území v rozporu s logikou vztahů „prázdné místo“, zůstává na území hl. m. Prahy také formálně v platnosti starý ÚPN VÚC Pražské a středočeské SRA, se kterým je územní plán hl. m. Prahy v rozporu, a to i po schválení nového ÚPN VÚC Pražského regionu. Výše uvedené skutečnosti mají mimo jiné za následek nemožnost veřejného projednání závažných záměrů na území hl. m. Prahy. Jde o stav, kdy je územní plán obce prakticky nadřazen ÚPN VÚC, což je v rozporu s § 30 zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů.

TEL:  
02/6712 1111

ČNB Praha 1  
č.ú. 7628-001/0710

IČO:  
164 801

fax:  
02/6712 2509

2. Upozorňujeme na neexistenci zásadních koncepčních urbanistických variant, které neobsahoval ani předtím zpracovaný koncept územní prognózy, využitý jako podklad pro zadání. Ke zpracovávané variantě setrvačného samopohybu vývoje Prahy na úkor okolí přichází v úvahu i varianta decentralizovaného rozvoje celého metropolitního prostoru bez dalšího růstu Prahy, ale s kultivací a růstem měst v dobré dostupné vzdálenosti a zlepšováním jejich dopravního spojení s Prahou (což koncept ÚPN VÚC zčásti obsahuje, ale Prahu nechává dle jejího územního plánu se rozšiřovat dál), nebo varianta jednoho nebo dvou variantních rozvojových center, z nichž nejrealnější by bylo Kladno, připojené rychlodráhou a změněné z průmyslového města na Praze odlehčující administrativně – obchodní centrum, nebo Lysá n. L. – Milovice, využívající bývalý vojenský prostor. Tímto způsobem by se daleko lépe chránila i Pražská památková rezervace před tlakem komercializace a vytěšňování bydlení z centra, což lze v kontextu celého Středočeského kraje považovat jednoznačně za pozitivní.
3. Při řešení severozápadní části městského silničního okruhu respektovat stanovisko MŽP o hodnocení vlivů podle § 11 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, k projektu „Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519, Ruzyně – Březiněves“, č. j. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e. o. Z hlediska vlivů na životní prostředí MŽP doporučuje realizaci varianty „B“ (dle EIA „Ss“). Varianta „A“ (dle EIA „J“) je možná pouze v případě, že koncept ÚPN VÚC Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty „B“, máme však za to, že dosavadní řešení ÚPN VÚC ani posouzení vlivů koncepce na životní prostředí realizaci varianty „B“ nijak nevylučuje. U varianty „B“ je přivaděč ze Suchdola na silniční okruh (MÚK u Velkých Přílep) navržen v nové trase, čímž se účelově vytváří radiála Kladno – Suchdol – Zenklova. Ve variantě „A“ jsou přitom všechny zátěže od Kladna na silniční okruh směřovány na R7. Varianta „B“ je při vybudování MÚK se silnicí II/608 v oblasti napojení Klecan zcela srovnatelná s variantou „A“ a rozdělení zátěží od Kladna nemá opodstatnění. Dále je v této věci také potřeba respektovat stanovisko bezpečnostních složek státu, které z vojensko – strategického hlediska upřednostňují variantu „B“, a v neposlední řadě i otázku ekonomickou, kdy vzhledem k náročnosti technického řešení varianty „A“ je tato výrazně dražší.
4. Doplnit do ÚPN VÚC (závazná část a seznam navrhovaných veřejně prospěšných staveb) rovnocenným způsobem a nezájatě posoudit před vydáním souborného stanoviska variantu „B“ (dle EIA „Ss“) severozápadní části městského okruhu a všechny uplatněné varianty (včetně studie Zenkl – Vyhnálek a Atelieru Promika) vedení trasy D3/R3 a i další modifikace variantních úseků dopravních staveb (např. silnice II/101 na katastrálním území obce Unhošť, včetně obchvatu obce a řešení křížení s komunikacemi R6 a II/201, severní obchvat sídla Lotouš na silnici R7 apod.).
5. Při řešení situace na jihovýchodě Prahy – obce Čestlice a Průhonice – v oblasti výstavby obchodně – komerčních center a dopravy klást důraz na etapizaci a harmonizaci rozvoje, kdy je zapotřebí upřednostnit nejprve výstavbu křižovatek a exitů na dálnici D1 (zejména Exit 8) a teprve poté pokračovat ve výstavbě vlastních komerčních objektů.

6. Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu je varianta vedení trasy D3 přes Posázaví nejméně vhodná, vzhledem k tomu, že tato varianta je navrhována do dosud celistvého zemědělského území.
7. S variantou vedení trasy D3 přes Posázaví není možné souhlasit ani z hlediska ochrany přírody, kdy nelze zamezit výrazným negativním vlivům na krajinný ráz a prostupnost krajiny pro biotu, přičemž nejméně přijatelnou je subvarianta „a“ jihovýchodně od Libeře.
8. Upozorňujeme na střet varianty vedení trasy D3 přes Posázaví s těženým výhradním ložiskem a CHLÚ Jirčany (nejvýznamnějším ložiskem cihlářské suroviny v ČR). Tato varianta vede středem nejkvalitnější části ložiska s maximální mocností suroviny, mimoúrovňové napojení D3 na okruh Prahy spolu s částí okruhu za napojením D3 (směrem k D1) je také situováno do ložiska a CHLÚ. Navržené řešení dopravní situace, tj. napojení a vedení D3 a část okruhu ve výhradním ložisku, toto ložisko z podstatné části likviduje. Takovouto situaci nepřipouští zákon č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství, ve znění pozdějších předpisů, a nelze s ní souhlasit ani v územním či stavebním řízení. Přijatelným řešením se jeví:
  - a) posunutí mimoúrovňového napojení D3 a přilehlé části okruhu severním směrem mimo CHLÚ a ložisko,
  - b) odsunutí trasy D3 v maximální možné míře k západní hranici ložiska,
  - c) snížení nivelety D3 o 10 – 12 m s tím, že veškerý výkopový materiál z trasy – cihlářská surovina – bude deponován pro výrobní závod ve stávajících vytěžených prostorách cihelny,
  - d) vybudování podjezdu či nadjezdu D3, který umožní následné dotěžení západní odříznuté části ložiska,
  - e) realizace dálnice D3 až po vytěžení suroviny z celého ložiska (odsun po návrhovém období).
9. Vzhledem k neúnosnému zavádění nové průjezdné dopravy do obytných čtvrtí nelze souhlasit s řešením návrhu velkokapacitních pražských komunikací – severní a východní části městského okruhu a navazujících radiál břevnovské a (ve výhledu) východní části vysočanské do konceptu ÚPN VÚC. Požadujeme zapracování alternativního návrhu s redukováním rozsahem nadřazených velkokapacitních komunikací ve vnitřních částech Prahy ve variantě environmentálně šetrného řešení, preferujícího přednostní výstavbu vnějšího silničního okruhu před dalšími „průrazy“ Prahou.
10. Pražský silniční okruh R1 požadujeme v návrhovém období ÚPN VÚC doplnit o jižní úsek Jesenice – Nupaky v plném profilu (homogenita trasy).
11. Nelze souhlasit s řadou tvrzení v souhrnném hodnocení posuzovaného konceptu ÚPN VÚC, které se týkají jednotlivých prvků i celkového návrhu dopravního řešení, v němž je neúnosně vysoký podíl (radiálních) dopravních vztahů z příměstské oblasti do vnitřního území Prahy navrženo uskutečnit automobilovou dopravou. V této souvislosti je nutné doplnit kolejový systém příměstské dopravy o další radiály do území s velkou koncentrací osídlení. Zpracované posouzení a především již jeho výchozí podklad – modelové zatížení silniční sítě – poskytují

průkaz o nepřijatelnosti navržené koncepce dopravního řešení z hlediska vlivů na životní prostředí.

12. Je nezbytné, aby silnice II/105 zůstala zachována v dnešním koridoru od Jesenice i v případě, že by byla vybudována dálnice D3 kolem Jílového – jako její doprovodná silnice. Vzhledem k tomu, že navrhovaná přeložka v Psárech je v kolizi s novou zástavbou, doporučujeme realizaci západního obchvatu sídla.
13. Vzhledem k závěrům procesu projektové EIA požadujeme vedení trasy R7 mimo stávající zástavbu osady Lotouš u Slaného severním obchvatem.
14. Doporučujeme doplnit do závazné části ÚPN VÚC (podle praxe v některých vyspělých státech) odstavec v následujícím znění: „Na území Pražského regionu mimo zastavěná území sídel je zakázáno umístování velkoplošných reklam v dohledu z pozemních komunikací.“
15. Úpravy pro zvýšení kapacity vodní nákladní dopravy požadujeme omezit na úseky řek Labe a Vltavy pod přístavem Praha – Holešovice a navrhnout vypuštění řeky Berounky a Vltavy nad VD Slapy ze seznamu dopravně významných využitelných vodních cest ČR.
16. Mezi limity využití území (Závazná část ÚPN VÚC, čl. II) doplnit: „Zvláště chráněná území (chráněné krajinné oblasti, národní přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní rezervace, přírodní památky) a přírodní parky vyhlášené dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.“
17. Mezi limity využití území (Koncept ÚPN VÚC, kapitola 10.) doplnit:
  - a) „Zvláště chráněná území (chráněné krajinné oblasti, národní přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní rezervace, přírodní památky) a přírodní parky vyhlášené dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Důsledně dodržovat ve všech chráněných územích ochranný režim stanovený zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, příslušnými plány péče, vyhláškami a nařízeními.“
  - b) „Lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů uvedených v přílohách č. II a III vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.“
18. Mezi základní zásady uspořádání území a limity jeho využití (Závazná část ÚPN VÚC, čl. III, písm. A) doplnit: „Respektovat lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů uvedených v přílohách č. II a III vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.“
19. U navržených veřejně prospěšných staveb zásadně volit, v případě že navržená stavba je ve střetu se zvláště chráněným územím v kategorii NPR, NPP, PR a PP, takové řešení, které tento střet eliminuje. Důvodem je menší rozloha území uvedených kategorií s vysokou koncentrací přírodních hodnot, které je nutné územně chránit. V případě CHKO je nutné zohlednit ochranu I. zón, kde je podle

zákona č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, zakázáno umisťovat nové stavby a měnit využití území. Teprve poté může být trasa zahrnuta mezi veřejně prospěšné stavby vzávné části.

20. Do podkapitoly 9. 4. „Cestovní ruch, turistika, rekreace“ – Rekreace – doplnit: „V ochranných cenných územích navrhujeme prosazovat jen takové formy rekreace, které nesměřují k nadměrnému zatížení území rekreační návštěvností, přičemž rekreačně sportovní centra, ubytovací zařízení s odstavnými parkovišti doporučujeme zřizovat pouze mimo tyto oblasti.“
21. Při vymezení prostorů na budování průmyslových zón doporučujeme orientovat výstavbu do stávajících sídel („brownfields“) nebo včasně návaznosti na ně.
22. Pro vedení nových linek VVN doporučujeme, aby bylo voleno vertikální zdvojení ve stávajících trasách, tedy bez nároku na další zábory ploch. Upozorňujeme, že u staveb elektrického vedení je nutné na stožárech a na vedení zajistit opatření k ochraně ptactva.
23. Do bodu 11. 1. 2. „Hlavní principy dopravní politiky“ doplnit:
  - a) „Vedení všech tras dopravní infrastruktury zásadně navrhovat mimo zvláště chráněná území všech kategorií. Při variantním řešení tras dopravních koridorů je třeba respektovat i ochranu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů (ve smyslu vyhlášky MŽP č. 395/92 Sb.).“
  - b) „V zájmu zachování biodiverzity a prostupnosti krajiny pro organismy je nutné řešit střety s prvky kostry ekologické stability krajiny, především s těmi, které jsou součástí ÚSES. V případě biokoridorů je nutné zajistit propojení jednotlivých segmentů krajiny oddělených linií dopravou stavbou (nepropustná bariéra pro mnoho organismů) mimoúrovňově (mosty, podchody), biocentra by neměla být dotčena vůbec.“
24. Zásadním způsobem dopracovat, aktualizovat a doplnit kapitolu o odpadovém hospodářství, která by měla zahrnovat:
  - a) bilanci produkovaného komunálního a nebezpečného odpadu v řešeném území (největší původci),
  - b) způsoby nakládání dle jednotlivých kategorií odpadu,
  - c) analýzu a základní charakteristiku jednotlivých skládkových lokalit (zejména kapacity a předpokládaná životnost),
  - d) přehled ostatních zařízení v území pro odstraňování a využívání odpadů,
  - e) přehled lokalit starých zátěží území, jejich diferenciaci podle míry nebezpečnosti konkrétní zátěže z hlediska možného negativního vlivu na ŽP, orientační stanovení naléhavosti jejich sanace.Pro naplnění tohoto bodu doporučujeme zpracovateli ÚPN VÚC využití výsledků a závěrů projektu VaV/530/2/98 „Zhodnocení rizikovosti skládek (provozovaných na základě zvláštních podmínek podle zákona č. 238/1991 Sb., o odpadech, respektive uzavřených před účinností tohoto zákona) na životní prostředí, založení klasifikačního registru těchto skládek s návrhem potřebných sanačních opatření a stanovení priorit sanací“.
25. Novelizovat legislativní rámec problematiky hospodaření s odpady. Návrh koncepce nakládání s komunálním a průmyslovým odpadem (v horizontu výhledu územního

plánu – tj. do roku 2015) by měl v každém případě reagovat na skutečnosti, vyplývající z nového zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění, a jeho prováděcích předpisů. Jde především o podobu celkové koncepce řešení, včetně používané terminologie. S dominantním skládkováním odpadů (přímým ukládáním odpadů na skládky) nelze v dlouhodobějším výhledu v dnešním rozsahu počítat; očekávat je nutno naopak výrazný nárůst jiných způsobů, zejména využívání vznikajících odpadů – tj. především třídění a materiálová recyklace, kompostování a energetické využití.

26. Při řešení návrhu ÚPN VÚC využít paralelně zpracovávané Krajská koncepce odpadového hospodářství pro Střední Čechy. Z ní budou zjevně vyplývat významné územní důsledky rozvoje odpadového hospodářství v řešeném územním celku. Vzájemná koordinace prací na obou dokumentech bude tedy naprosto nezbytná.
  
27. Důrazně odmítáme záměr na zřízení skládky v katastrálním území Zbuzany (lokality Baková). Tento záměr pokládáme za naprosto nevyhovující jak z hlediska připravované koncepce odpadového hospodářství, tak z hlediska zájmů ochrany přírody a krajiny. Připomínáme, že k záměru (tj. zřízení skládky komunálního a průmyslového odpadu v této lokalitě) byl za MŽP vyjádřen již v roce 2001 zásadní nesouhlas nejen sekcí technické ochrany životního prostředí, ale především sekcí ochrany přírody a krajiny, kde důvodem je v první řadě zcela nevhodná lokalizace v bezprostřední blízkosti CHKO Český kras. V posouzení tohoto záměru, v pasáži „Ochrana přírody a krajiny“ je uvedeno: „Zájmové území se nedotýká chráněného území přírody. Ani v jeho blízkosti se žádná taková plocha nevyskytuje“. Toto tvrzení se nezakládá na pravdě. Zpracovatel zde zcela opomíjí blízkost CHKO Český kras, jejíž hranice se nachází 500 m jižně od zamýšlené skládky, respektive 1000 m jihozápadně od skládky, pokud vezmeme v úvahu směr předpokládaného odtoku vod. Možný vliv na dochovaný stav přírodního prostředí v přilehlé části CHKO Český kras, především na tok Radotínského potoka a Přírodní rezervaci Radotínského údolí, nebyl vůbec posouzen. V charakteristice lokality také chybí základní hodnocená složka přírodního prostředí – geologické a hydrogeologické poměry, které ovlivňují existenci skládky a její zabezpečení a bližší specifikace skládkovaného materiálu. S ohledem na pozici skládky v krasovém prostředí je nutné upozornit, že na zvolené lokalitě by bylo možné ukládat pouze inertní materiál. V souvislosti s kontaminací krasového prostředí nutno připomenout kontaminaci podzemních vod v lomech Na parapleti, kde je skládkován inertní odpad a kontaminaci na lokalitě Kosov v kopaninských vápencích v souvislosti s obalovnou fy. STRABAG. Záměr dále není v souladu se zpracovávanou Krajskou koncepcí odpadového hospodářství pro Střední Čechy. V oblasti skládkování bude další vývoj určován implementací Směrnice Rady EU č. 31/99. Vzhledem k tomu, že v průběhu následujících let dojde k podstatnému omezení ukládání (zejména biodegradabilních) odpadů na skládky, stávající životnost skládkových kapacit (cca 14 let) se výrazně prodlouží. V nejbližších letech sice dojde k postupnému útlumu provozu několika malých obecních skládek, na druhou stranu se ale budou rozvíjet lokality, kde byly skládkové areály založeny v první polovině 90. let (Regios Úholičky, Ekologie Nové Strašecí, REO RWE Benátky nad Jiz.). Stávající areály mají velmi významný potenciál dalšího rozvoje jak pro ukládání odpadů, tak pro komplexnější řešení nakládání s odpady (recyklace stavebních odpadů, biodegradace, třídění využitelných složek a pod.). Z výše uvedeného je nejasné, kterými okolnostmi bylo zařazení záměru do ÚPN VÚC

motivováno, přičemž nebyl brán ohled na dopady na životní prostředí Pražského regionu, včetně prostředí pro život jeho obyvatel. Rozsah a charakter návrhu je přitom v daném případě natolik zásadní, že jeho přípravě a zejména posouzení by měla být při územním plánování na úrovni velkého územního celku věnována odpovídající péče a pozornost. Hlavním uváděným cílem územního plánu je přitom vytvořit předpoklady pro dlouhodobý a harmonický rozvoj území regionu při respektování kulturních a dalších hodnot území a udržení, resp. zlepšení kvality životního prostředí. Vzhledem k výše uvedenému požadujeme vypuštění záměru skládky Zbuzany z ÚPN VÚC.

28. Při umístování záměrů na rozvoj řešeného území respektovat zásady ochrany zemědělského půdního fondu podle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů. Vzhledem k provedenému vyhodnocení území podle kvality zemědělské půdy (mapa „Zemědělsky významné oblasti“), včetně jejího zařazení do tříd ochrany, je třeba, aby záměry byly lokalizovány s ohledem na toto vyhodnocení. V případě, že tato skutečnost nebude respektována a realizace záměrů by si vyžádala odnětí kvalitní zemědělské půdy, je třeba zdůvodnit nezbytnou nutnost takového řešení a to v souladu s § 4 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů.
29. Z předložené dokumentace ÚPN VÚC nevyplývá, proč bylo provedeno vyhodnocení dopadů předpokládaného řešení na zemědělský půdní fond pouze pro plochy větší než 20 ha (s výjimkou veřejně prospěšných staveb). Pro posouzení zpracovaného vyhodnocení dopadů navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond je nezbytné, aby textová, tabulková a grafická část korespondovaly a byly srozumitelné, aby bylo možné identifikovat jednotlivé lokality, jejich funkční využití a informace o dotčené zemědělské půdě. Tedy i to, které plochy jsou převzaty ze schválených územních plánů a které nikoliv. Je nutné respektovat vyhlášku č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu a zejména pak její přílohu č. 3.
30. Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu nelze souhlasit s umístováním golfových hřišť na kvalitní zemědělskou půdu (I. a II. třída ochrany). Je také potřeba přehodnotit rozsah a umístění komerčních a výrobních ploch nad 20 ha v okresech Praha – západ a Praha – východ, které zabírají kvalitní zemědělskou půdu (I. a II. třída ochrany), a dále počet plánovaných významných ploch pro bydlení (36 ploch nad 20 ha), které budou mít velký dopad na vazby území.
31. Lokalita pro zbudování zeleně o rozloze 46 ha v Hoříně, okres Mělník, není v souladu s územním plánem obce (rozloha pouze 3 ha).
32. Přepracovat kapitolu č. 16 „Ochrana půdního fondu“, která zahrnuje mimo předpokládané dopady na zemědělskou a lesní půdu také střety zájmů s ochranou přírody (str. 100 a 101) a jsou zde také zmíněna vodohospodářská ochranná pásma a ložiska nerostných surovin, na které budou mít dopad liniové stavby. Výše uvedené problematiky by měly být uvedeny v jiných kapitolách.

33. Do tabulky „Vyhodnocení veřejně prospěšných staveb v konceptu územního plánu VÚC Pražského regionu z hlediska ochrany půdního fondu“ (str. 105) doplnit kromě dopravních staveb i další veřejně prospěšné stavby, které budou mít plošný nárok na zemědělský půdní fond.
34. Opravit chybné zákresy funkčního využití ploch vmapové části:  
a) golfové hřiště Běřovice, okr. Kladno - neodpovídá výměra  
b) záměr Unhošť – Fialka, výroba a služby – zakres neodpovídá schválenému ÚP obce.
35. Ve věci těžby na ložisku šterkopísků Lahovice (č. 3006700) v CHLÚ Lahovice upozorňujeme, že z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu nebyl dán souhlas se stanovením dobývacího prostoru na CHLÚ Lahovice, neboť se na něm nachází velmi kvalitní zemědělská půda a v současné době není nezbytně nutné toto ložisko otvírat. Zásoby šterkopísku jsou chráněny skutečností, že jde o stanovené CHLÚ.
36. Upozorňujeme, že dotčeným orgánem státní správy na úseku ochrany zemědělského půdního fondu kompetentním k vydání souhlasu dle § 5 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, je odbor výkonu státní správy I Ministerstva životního prostředí.
37. Požadujeme, aby mapová příloha k územnímu systému ekologické stability byla v souladu ÚTP NR a R ÚSES ČR předložena v měřítku 1:50 000. V předloženém měřítku 1: 100 000 není možné vyhodnotit předpokládané vlivy na ÚSES.
38. V textové části ÚPN VÚC (podkapitola 13. 3. „Nadregionální a regionální územní systém ekologické stability“) vypustit větu „V rámci ÚP VÚC je zpracován vlastní návrh regionálního a nadregionálního ÚSES, který vychází z Územně technických podkladů nadregionálních - regionálních územních systémů ekologické stability České republiky...“. Upozorňujeme, že pro všechny stupně zpracovávaných ÚPD je ÚTP NR a R ÚSES ČR závazný a je možné pouze upřesnění hranic skladebných částí ÚSES v rámci zpracovávané dokumentace.
39. Doplnit kapitolu „Lesní hospodářství“, kde by měla být zpracována společenská poptávka na les a lesní hospodářství, například reagovat na záměr vytvořit zelený pás kolem Prahy. Lesy jsou v řešeném území zastoupeny v celostátním porovnání podprůměrně, přesto zaujímají přibližně jeho čtvrtinu a svým významem výrazně působí na životní prostředí hlavního města a blízkého okolí. Zároveň jsou lesy zpětně tímto prostředím a jeho nároky na vysokou stromovou zeleň mimořádně intenzívně ovlivňovány. Je nezbytné, aby koncept ÚPN VÚC věnoval řešení těchto vztahů odpovídající pozornost. Absence tohoto je v předloženém materiálu zdůvodněna skutečností, že ve smyslu zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, nejsou dosud orgánem státní správy lesů vydána rozhodnutí o „kategorizaci lesů“ a zpracovatelé ÚPN VÚC tedy nemají k dispozici oborové podklady „oblastních plánů rozvoje lesa“. Toto zdůvodnění je nutno odmítnout jako špatný přístup. Naopak je zapotřebí při řešení plánovacích podkladů lesního hospodářství a při rozhodování orgánů státní správy vycházet z územně plánovací dokumentace a ze záměrů na budoucí využití



území. ÚPN VÚC by tedy měl v této oblasti obsahovat a uplatnit společenský požadavek na konkrétní plnění funkcí lesa a ne pouze registrovat, jak byly lesy bez jakékoliv koncepce vazeb na objektivní zjištění potřeb, zařazený do jednotlivých účelových kategorií. Závažnost výše uvedené problematiky potvrzuje skutečnost, že v tomto směru bylo již v roce 2001 na úrovni náměstků MŽP a MZe, náměstka primátora hl. m. Prahy a náměstka hejtmána Středočeského kraje a ředitelů příslušných odborů těchto orgánů dohodnuto, že právě v ÚPN VÚC Pražského regionu bude z hlediska orgánů státní správy akcentována potřeba vytvoření přírodního zázemí hlavního města z lesů s prioritním účelovým zaměřením na zdravotně rekreační funkce. Pro současnou etapu tvorby ÚPN VÚC byla mezi MŽP a orgány kraje dohodnuta rámcová hranice vymezení oblasti příměstských lesů, předložená k jednání odboru ochrany lesa MŽP jako alternativa č. 3, která územně konkretizovala společenský zájem na účelovém obhospodařování a využívání lesů v okolí hl. m. Prahy. Realizace tohoto zadání by byla, právě na základě opatření územního plánu, postupně zajišťována orgánem Státní správy lesů Středočeského kraje formou rozhodnutí o kategorizaci lesů při jednání s vlastníky lesa v rámci obnov lesních hospodářských plánů. V první etapě by se tak mělo stát především na území lesů státních, spravovaných Lesy ČR s. p., Lesní závod Konopiště. V rozporu s tímto dojednáním však ÚPN VÚC neobsahuje vymezení oblasti příměstských lesů v textové ani grafické části, což je nezbytné doplnit.

40. Aktualizovat kapitolu o ovzduší s přihlédnutím k nové legislativě v této oblasti.
41. K údajům o vlivech na kvalitu ovzduší, které jsou uvedeny v tabulkách a které byly pravděpodobně odvozeny z rozptylových studií, doplnit přímo příslušné rozptylové studie.
42. Odstranit následující nevyřešené střety ložisek, CHLÚ a dobývacích prostorů s liniovými stavbami nadregionálního významu:
  - a) u ložiska štěrkopísku Ledčice (č. 3002300) dochází ke kolizi s vedením vysokého napětí 110 kV – realizaci je nutné předem dohodnout,
  - b) střet výhradního ložiska a CHLÚ Třebichovice strasou VVN,
  - c) v dobývacím prostoru Ledčice (č. 70789) dochází ke kolizi s obchvatem Slaného,
  - d) nově plánovaná čistící stanice odpadních vod je zakreslena v prostoru ložiska Hostín u Vojkovic (č. 3003100), dobývacího prostoru Hostín u Vojkovic (č. 71019) a na ložisku Zálezlice – Chlumín (č. 3003201),
  - e) na ložisku štěrkopísku Vojkovice 1 (č. 3002900), dobývací prostor Všešudy (č. 70768), dochází ke kolizi s již provozovanou dálnicí. Tento rozpor nebyl podle informací ČGS dosud vyřešen. Dálnice vede v těsné blízkosti těžebny a ochranný pilíř prakticky neexistuje,
  - f) střet ložiska štěrkopísku Lahovice (č. 3006700) se silničním okruhem,
  - g) plochou využívaného ložiska cihlářské suroviny Dolní Jirčany (č. 3125400) a CHLÚ Dolní Jirčany (č. 12540000) vede navrhovaná trasa dálnice D3,
  - h) plánovaná trasa dálnice D3 protíná plochu ložiska stavebního kamene Lešany (č. 3026400) a CHLÚ Lešany (č. 026400),
  - i) přes ložisko cihlářské suroviny Vrátkov – Český Brod (č. 3107600), CHLÚ Český Brod – Vrátkov (č. 10760000) a ložiskem cihlářské suroviny Poříčany (č. 3185000) probíhá trasa plánované VRT,

- j) na těženém výhradním ložisku Vojkovice v dobývacím prostoru Všeštiny a CHLÚ Křivousy dochází ke střetu s tratí VRT (západní varianta),
- k) na těženém výhradním ložisku Čenkov a CHLÚ Čenkov dochází ke střetu s plánovanou trasou VRT – její vedení je nutné odsunout východním směrem (mimo dosah trhacích prací), nelze – li řešit vytěžením před realizací VRT,
- l) střet výhradního ložiska a CHLÚ Kolovraty s variantou VRT, nutno odsunout trasu VRT z CHLÚ, nelze – li řešit vytěžením před realizací VRT,
- m) střet VRT s CHLÚ Mokřany, CHLÚ Babice a CHLÚ Pyšely – jedná se o ložiska kameniva, upozorňujeme na vliv trhacích prací při jejich využívání, nelze – li řešit vytěžením před realizací VRT,
- n) střet výhradního ložiska a dobývacího prostoru Poříčany s VRT – trať nutno odsunout k severu, nelze – li řešit vytěžením před realizací VRT,
- o) střet dobývacího prostoru Nehvizdy a výhradního ložiska Vyšeňovice s trasou VRT (variantní). Trasu lze vést podle dálnice D11 až po dotěžení dobývacího prostoru (předpokládá se cca za 8-10 let) – nutno dohodnout s těžářem,
- p) přes těžené výhradní ložisko a dobývací prostor Brázdim nelze vést místní komunikaci – nutno odsunout,
- q) vyřešit průchod varianty „B“ (dle EIA „Ss“) severozápadní části městského okruhu přes výhradní těžené ložisko a CHLÚ Klecany-Husinec a ložisko cihlářské suroviny Libčice nad Vltavou – Na zabitém.

43. Kapitulu 15. „Nerostné suroviny“ doplnit následovně:

- a) aktualizovat výčet výhradních ložisek, chráněných ložiskových území, dobývacích prostorů a evidovaných prognózních ložisek podle poslední databáze Geofondu ČR k 1. 1. 2002,
- b) pro rámcovou představu o surovinovém potenciálu VÚC Pražského regionu uvést alespoň stručnou informaci o geologické stavbě regionu, o jednotlivých geologických jednotkách a jejich vzájemných vztazích, o stratigrafických a tektonických poměrech,
- c) doplnit chybějící výčet povolených těžeb nevýhradních ložisek surovin velkého plošného rozsahu (zejména štěrkopísků – např. Zálezlice, Toušeň, Dřísy aj.) včetně jejich zákresů. Jedná se o plošně rozsáhlé průmyslové využívání krajiny (zejména dolní Povolaví a Polabí), kde nelze využívat vytěžená a často trvale zatopená území k jejich původně navržené,
- d) zohlednit prognózní zdroje výhradních (vápenec) i nevýhradních surovin (štěrkopísků), jako surovinového potenciálu příštích dvaceti až padesáti let, zejména v oblasti dolního Povolaví a středního Polabí, vyznačených v mapách ložiskové ochrany, vydávaných Geofondem ČR – zejména ve vztahu k trasám dopravních staveb,
- e) podkapitulu 15. 3. „Ochrana nerostného bohatství při územně plánovací činnosti“ rozšířit a rozpracovat o podkapitoly zaměřené na jednotlivé nerostné suroviny, kterým je v konceptu řešení věnováno pouze několik řádek. Pro účely územního plánování je na místě uvést přehled – nejlépe v tabelární formě – všech ložiskových objektů, které se na ploše řešeného ÚPN VÚC nalézají, stručně je charakterizovat z hlediska kvantitativního i kvalitativního, uvést vypočtené zásoby surovin. Pro doplnění informací o

surovinovém potenciálu by bylo na místě zmínit i ložiska nevyhrazených nerostů, která mají velký význam zvláště u těžby šterkopísků, kde se významně podílejí na celkovém objemu vytěžené suroviny. Základní informace o těchto ložiskových objektech je možné získat na stavebních úřadech, případně na Obvodním báňském úřadě,

- f) do výčtu velkých výhradních ložisek v podkapitole 15. 3. „Ochrana nerostného bohatství při územně plánovací činnosti“ doplnit informaci o lomu Klecany – Husinec s chráněným ložiskovým územím a třemi dobývacími prostory, splánovanou variantou ČOV pro Prahu,
- g) v podkapitole 15. 3. „Ochrana nerostného bohatství při územně plánovací činnosti“ opravit chybně uvedené výhradní ložisko vápenců Kosoř – Hvízdalka (č. 3065800),
- h) v podkapitole 15. 3. „Ochrana nerostného bohatství při územně plánovací činnosti“ doplnit informaci o výhradním ložisku korekční suroviny Poříčany (č. 3185000) a o výhradním ložisku keramických jílu Zadní Kopanina (č. 3106700),
- i) k uvedeným údajům o černém uhlí doplnit informace o útlumu těžby, alespoň informativně se dotknout dopadů mnohaleté těžby této suroviny na životní prostředí – haldy, poddolovaná území, likvidace důlních zařízení apod. Pro představu o významu těžby černého uhlí na Kladně a v jeho okolí by bylo ilustrativní alespoň okrajově zmínit historii těžby a rámcově pojednat o ložiskových poměrech černouhelných ložisek zmíněné oblasti,
- j) doplnit informace o ložiscích vápence, jeho těžbě, zásobách, výhledech těžby, rozšíření těžebních a zpracovatelských aktivit, hlavních střetech zájmů apod., zejména v okrese Beroun,
- k) doplnit informace o ložiscích šterkopísků, která jsou důležitá zvláště pro okresy Mělník, Praha-východ, Nymburk a Kolín. Této komoditě by bylo účelné, vzhledem k rozvoji její těžby v okolí Prahy, vymezit podstatně větší prostor pro úvahy o využití ložisek této suroviny.

44. Mapovou přílohy č. 8 „Geologie, nerostné suroviny“, která neodpovídá náplni svému obsahu, neboť znázorňuje pouze ložiska, případně tektoniku k ložiskové části, upravit a doplnit následovně:

- a) doplnit chybějící zakreslení ložiska stavebního kamene Družec (č. 3084600) na hranici ÚPN VÚC a s ním spojeného dobývacího prostoru Družec (č. 70470),
- b) opravit chybně zakreslený dobývací prostor Černuc (č. 71029), náležící k ložisku šterkopísku Černuc (č. 3195100),
- c) u ložiska šterkopísků Cítov 2 – Kostomlaty p. Řípem (č. 3158300) doplnit zakreslení dobývacího prostoru Kostomlaty p. Řípem I (č. 71144),
- d) Na ložisku Vliněves – Beřkovic (č. 3002400) je chybně zakresleno CHLÚ Vliněves (č. 00240000),
- e) vypustit z výkresu již vytěžené ložisko Lipence a zakreslení zrušeného ložiska cihlářské suroviny Radlák (č. 3151700). Po jeho zrušení zbylo CHLÚ Radlák I (č. 15170000),
- f) opravit chybně zakreslený prognózní zdroj Q 9117800 Kosoř – Třebotov, který je zobrazen jako ložisko vápence Třebotov,
- g) vypustit z výkresu dobývací prostory Mlékojedy (č. 70854) a Radlice (č. 70147), které byly rozhodnutím MŽP zrušeny,

- h) opravit zákres CHLÚ Mlékojedy, které bylo zmenšeno,
- i) opravit nezřetelný zákresy CHLÚ Lužec nad Vltavou a Lužec nad Vltavou I,
- j) u zákresu CHLÚ Borek nad Labem doplnit chybějící severní ohraničení,
- k) u výhradních ložisek Lahovice a Lahovice I doplnit chybějící CHLÚ Zbraslav,
- l) doplnit zákres ložiska Vráž u Berouna (č. 5226200) a CHLÚ Vráž u Berouna (č. 12440000),
- m) u výhradního ložiska Vyšehořovice – Kamenná Panna doplnit chybějící zákres dobývacího prostoru Nehvizdy,
- n) opravit zákres CHLÚ Vyšehořovice,
- o) u výhradního ložiska Černíky – Vykáň opravit chybně zakreslené CHLÚ
- p) opravit chybný zákres navržené ČOV pro hl. m. Prahu – varianta Hostín. Dle schváleného ÚPR PSA z r. 1976 – změny a doplňky z r.1985 – byla čistírna odpadních vod schválena jižněji do výhradního ložiska Hostín (výše položené, se suchou těžbou), s čímž lze souhlasit. V předložené dokumentaci ÚPN VÚC je však situována severněji na níže položenou hranici katastru Hostín – Zálezlice, kde v současnosti probíhá velká nevýhradní těžba z vody Zálezlice– Chlumín, po které zůstane zachována rozsáhlá vodní plocha,
- q) v legendě výše uvedené přílohy je stejná vysvětlivka pro vyznačení ochranných pásem vodních zdrojů a hranice infiltračních území. Doporučujeme vysvětlivku pro infiltrační území vypustit. Pokud budou autoři konceptu řešení na vysvětlivce a jejím zákresu trvat, pak je nutné blíže specifikovat, k jakému kolektoru se infiltrační území vztahují, neboť je jinak zákres velmi zavádějící.

45. Do kapitoly č. 10 „Limity využití území“, bod „Ochrana podzemních a povrchových vod,“ doplnit ochranné pásmo objektů státní pozorovací sítě Českého hydrometeorologického ústavu (ČHMÚ) mělkých podzemních vod. Zmiňované ochranné pásmo bývá velmi často kruh o poloměru 500 m, což představuje plochu cca 0,8 km<sup>2</sup>. S ohledem na měřítko mapových příloh 1:100 000 je vhodné, aby do mapové přílohy 4b „Technická infrastruktura a vodní hospodářství“ byly objekty státní pozorovací sítě mělkých podzemních vod dokresleny a v textové části – např. formou tabulky – doplněn jejich výčet s lokalizací a rozsahem ochranného pásma (lze zjistit na ČHMÚ, který je provozovatelem a správcem monitorovací sítě; je také nutné upozornit, že se rozsah jednotlivých ochranných pásem liší).
46. Do mapové přílohy 4b „Technická infrastruktura a vodní hospodářství“ doplnit chybějící ochranná pásma vodních zdrojů – např. v obci Liteň, pro berounskou nemocnici, nebo ochranné pásmo povrchového zdroje Suchomastské nádrže na Suchomastském potoce u Berouna.
47. Doplnit do kapitoly č. 13 „Krajina“, podkapitola 13. 1. „Přírodní podmínky“, stručný nástin geologie.
48. Upravit podkapitulu 14. 4. „Povrchové a podzemní vody“, která se zabývá pouze čistotou povrchových vod a existencí čistíren odpadních vod. Tato část by však měla obsahovat i stručnou charakteristiku hydrogeologických a hydrologických

poměrů v řešeném území ÚPN VÚC, neboť právě ty odrážejí způsob zásobování obyvatel pitnou vodou a požadavky na jakost vypouštěných vod zČOV.

49. Z hlediska ochrany vod je zejména u dopravních staveb nezbytné respektovat obecné i zvláštní principy ochrany vod v souladu s požadavky zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, v platném znění.
50. Respektovat skutečnost, že o koncepci řešení Ústřední čistírny odpadních vod (ÚČOV) dosud nebylo s definitivní platností rozhodnuto a stále je uvažována i možnost rekonstrukce, intenzifikace a modernizace stávající ÚČOV.
51. Při navrhování jakékoliv zástavby v rozsahu potenciálního záplavového území (zejména jeho aktivní zóny) je bezpodmínečně nutné respektovat povodňové plány řešeného území a veškerou aktivitu zde vázat výhradně na povolení příslušného vodoprávního úřadu.
52. Při návrhu ploch pro výrobu a významné areály technického vybavení v okolí obce Rudná doporučujeme vzhledem k již existujícím průmyslovým zónám zmenšení rozlohy navrhovaných ploch.

#### **K posouzení vlivů koncepce na životní prostředí:**

1. Požadujeme přepracovat dokumentaci, která musí obsahovat posouzení vlivů všech jednotlivých uplatněných variant (včetně studie Zenkl – Vyhnálek a Atelieru Promika) vedení trasy D3/R3 na životní prostředí. Posouzení všech variant musí být zpracováno společně, se stejnými vstupy, ve stejné rozlišovací schopnosti a podle stejných kritérií, aby jasně vyplynuly klady a zápory té které varianty. Takto přepracované posouzení je pak nutné veřejně projednat podle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů rozvojových koncepcí a programů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Toto veřejné projednání je možné uskutečnit současně s veřejným projednáním konceptu a SEA ÚPN VÚC okresu Benešov. V takovém případě je ovšem nutné informovat o takovém rozšíření programu veřejného projednání i zainteresovanou veřejnost z území Pražského regionu – nejlépe formou pozvánky. Je také možné uskutečnit samostatné veřejné projednání posouzení vlivů na životní prostředí.
2. Doplnit chybějící hodnocení koncepčního záměru ÚPN VÚC na zavedení dálkových vysokorychlostních vlaků na Wilsonovo nádraží, které by zde měly jedinou zastávku ve Středočeském kraji. To by vyžadovalo zde vybudovat další velkokapacitní parkoviště pro systém P+R, podobně jako jsou tyto přestupní uzly vybaveny v zahraničí. Wilsonovo nádraží však leží v samotném centru Prahy a památkové rezervaci, kam je nutné omezovat přístup automobilové dopravy. Kromě toho každá stanice pro vysokorychlostní vlaky mnohonásobně zvýší atraktivitu okolního území pro umístění komerčních aktivit a ty s sebou přitáhnou další objemy automobilové dopravy. Avšak jakékoli zvyšování automobilové dopravy je v rozporu s požadavky památkové ochrany a ochrany životního prostředí ve vnitřním městě i podél příjezdových komunikací. K uvedenému koncepčnímu záměru je proto nutné navrhnout a posoudit variantu environmentálně šetrného řešení.

3. Doplnit chybějící popis a hodnocení nepřímých vlivů posuzovaných prvků koncepce a to i v těch případech, kdy jsou tyto nepřímé vlivy mnohonásobně vyšší než vlivy přímé. Jde zejména o komunikační úseky č. D7 a D8 (severní a východní úsek městského okruhu v Praze – MO), jejichž účinky vyplývají přímo z modelového zatížení silniční sítě (ÚRM, listopad 2000), které je hlavním podkladem posouzení. Uvedené prvky koncepce zavádějí nové vysoké objemy automobilové dopravy na navazující komunikace, které jsou těsně obestavěny intenzivní obytnou zástavbou s vysokými počty dotčených obyvatel a to v místech, kde jsou již dnes překročeny přípustné limity zatížení hlukem a znečištění ovzduší (jde zejména o ulice Patočkova, Svatovítská, V Holešovičkách a Prosecká). Dle zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, v platném znění, je zhoršování stavu životního prostředí jeho znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy poškozováním životního prostředí, což je v České republice postihováno trestním zákonem. Nepřípustné jsou i kroky, které by k poškozování životního prostředí vytvářely přímé předpoklady, tj. i koncepční záměry ÚPN VÚC.
4. Dokumentace vůbec nebere v úvahu fakt, že modelový výpočet dokumentuje celkové podstatné zvýšení zátěže vnitřního města a okolí automobilovou dopravou daleko nad dopravní kapacitu komunikační sítě. Ze zvýšení dopravních intenzit v řadě uvedených úseků vyplývá, že navržená koncepce ÚPN VÚC by dále zhoršila dnešní nevyhovující stav životního prostředí. Proto je nutné do konceptu ÚPN VÚC doplnit variantu environmentálně šetrného řešení i z hlediska návrhu a posouzení komunikační sítě a regulace provozu automobilové dopravy.
5. Dopracovat dokumentaci z hlediska ochrany přírody, která je v této oblasti zpracována povrchně a nedostatečně (např. vliv rozvojových ploch), nebyl brán zřetel na možnost výskytu zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin.
6. Za zcela zásadní nedostatek považujeme absenci posouzení vlivu dlouhodobé koncepce nakládání s komunálními a průmyslovými odpady na životní prostředí.
7. Pro jednoznačné určení jednotlivých střetů v oblasti vlivů na horninové prostředí je účelné uvádět čísla ložiskových objektů a případně i čísla poddolovaných území, která používá Česká geologická služba – Geofond a pro snadnější orientaci doplnit v grafickém výstupu „Hodnocení vlivů na horninové prostředí“ identifikaci jednotlivých veřejně prospěšných staveb a rozvojových ploch.
8. Opravit chybně používaný termín „podpovrchové vody“ správným termínem „podzemní vody“.

### **Závěr:**

Doporučujeme, aby řešení tak unikátního prostoru, jakým Praha a její region bezesporu je, bylo předmětem mezinárodní urbanistické soutěže, a schvalování ÚPN VÚC, kdy se rozhoduje o obrovských kulturních, ekonomických a v neposlední řadě i environmentálních hodnot, bylo v kompetenci vlády.

Jednoznačně nesouhlasíme s rigidním uplatňováním formálních postupů projednávání, zaměřené především na plnění zákonných ustanovení namísto vytváření prostoru pro uplatnění názorů odborníků, veřejnosti i samospráv, což by mělo být jedním z hlavních účelů územního plánování. Při dalším postupu prací na ÚPN VÚC a zvláště pak při předkládání jeho řešení

veřejnosti je také nezbytné prezentovat všechny v něm zahrnuté varianty rovnocenně s vyváženým komentářem a nikoliv předem upřednostňovat jedno řešení a prověřování dalších možných označit za „absurdní“.

Upozorňujeme, že bez splnění výše uvedených požadavků nebude možné dosáhnout s Ministerstvem životního prostředí dohody k soubornému stanovisku podle § 21 odst. 5 zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů. Jejich splnění je také zároveň předpokladem pro vydání souhlasného stanoviska MŽP podle § 14 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

V příloze Vám zasíláme „Zdůvodnění varianty trasy D3/R3 v koridoru silnice I/3 v územním plánu VÚC Pražského regionu“ a „Charakteristiku varianty environmentálně šetrného dopravního řešení ÚPN VÚC Pražského regionu“, vypracované odborem strategií MŽP a žádáme Vás, aby jste se důvody zde uvedenými vážně zabývali.

Příloha: Dle textu

**Ing. arch. Martin Říha**  
ředitel odboru  
posuzování vlivů na ŽP

**Na vědomí:**

- odbor strategií
- odbor environmentálních rizik
- odbor ochrany přírody
- odbor ochrany lesa
- odbor geologie
- odbor ekologie krajiny
- odbor ochrany vod
- odbor odpadů
- odbor ochrany ovzduší
- odbor výkonu státní správy I, Podskalská 19, 128 25, Praha 2

## Zdůvodnění varianty trasy D3/R3 v koridoru silnice I/3 v územním plánu VÚC Pražského regionu

Postupná výstavba pozemní komunikace dálničního typu Praha – Tábor – České Budějovice je zdůvodněna definitivním řešením trasy E55 dle Evropské dohody o hlavních silnicích s mezinárodním provozem (AGR). Trasa pozemní komunikace dálničního typu D3/R3 kolem Jílového byla zařazena do výhledové silniční sítě ČSSR v 80. letech v souvislosti s doplněním návrhu základního komunikačního systému hl. m. Prahy o tzv. krčskou radiálu kolem nemocnice v Krči. Po opětovném vypuštění této rychlostní městské radiály se uvažovalo ukončení trasy D3/R3 na silničním okruhu (SO) v Kunraticích. Rozhodnutím z roku 1995 o dopracování územního plánu hl. m. Prahy s tzv. jihovýchodní dlouhou variantou SO (JVD) bylo napojení jílovské trasy D3/R3 na SO vysunuto mimo Prahu do Jesenice. Zároveň se tím značně znevýhodnilo budoucí rozvádění dopravy z této trasy na východní část SO, kudy bude vedena trasa E55. Spojení D3 s vnitřním městem má být zabezpečeno výstavbou 6,7 km dlouhé tzv. vestecké spojky na pankráckou radiálu do navrhované křižovatky Šeberov. Důsledkem takového řešení je přetížení městské radiály – Vídeňské ulice, k níž je z D3 neblíže, nevhodné zvýšení zátěže na dalších radiálách – chuchelské a pankrácké a prodloužení trasy E55.

Dle Kategorizace dálnic a silnic I. a II. třídy schválené Ministerstvem dopravy a spojů v roce 1999 a vydané Ředitelstvím silnic a dálnic v červnu 2000 zůstává silnice I/3 Mirošovice – Benešov – Mezno i po výstavbě dálnice D3 kolem Jílového zařazena v síti silnic I. třídy a v úseku Mirošovice – Benešov se počítá s jejím rozšířením na čtyřpruhový profil. Vedení dálkové silniční dopravy v novém koridoru (D3 kolem Jílového) se tak jeví jako nadbytečné. Takové řešení je také v rozporu se Státní politikou životního prostředí, která požaduje při modernizaci silniční sítě využívat především stávající silnice, popř. jejich koridory a omezit tím fragmentaci krajiny novými trasami.

Usnesení vlády č. 741/1999 k Návalu rozvoje dopravních sítí v ČR stanoví vedení dálnice D3 následovně: úsek Praha – Benešov řešit podle výsledků zpracovávaného územního plánu VÚC Pražské aglomerace (dnes Pražského regionu) a úsek Benešov – České Budějovice řešit postupně podle nárůstu intenzit. O trase D3 Jesenice – Jílové – Chrástřany – Mezno vedené mimo Benešov, která je jako jediné řešení navržena v hlavním urbanistickém výkrese předkládaného konceptu územního plánu VÚC Pražského regionu (dále jen ÚP PR), se v uvedeném usnesení vlády nehovoří.

Z projednání konceptu územního plánu VÚC okresu Benešov koncem srpna 2001 vyplynulo, že tato dokumentace, bezprostředně navazující na území Pražského regionu, bude doplněna o řešení trasy D3/R3 v koridoru stávající silnice I/3 kolem Benešova. Tím se zároveň vyhoví požadavkům usnesení vlády č. 741/99 i Státní politiky životního prostředí. V této situaci je nepochopitelné, že místo doplnění hlavního výkresu o návrh takového řešení se k projednání konceptu ÚP PR předkládá pouze jeho doplnění s malým samostatným výkresem bez dořešení potřebných návazností. Místo svého vlastního řešení zpracovatel dokumentace přiložil nepřesný zákres návrhu ze studie Atelieru Promika bez textu obsaženého ve studii, ale s vlastní textem, který neposkytuje seriózní informaci, ale jen jeho nepodložené názory.

V návaznosti na studii Promika ze srpna 2001 bylo v září 2001 Ústavem dopravního inženýrství hl. m. Prahy (ÚDI) dokončeno Modelové zatížení variantního vedení dálnice D3 (silnice R3), ze kterého vyplývá srovnání dopravních účinků chvojenské varianty dle studie Ing. L. Zenkla, ZESA Č. Budějovice a východní varianty dle studie Ing. J. Míky, Promika Praha. Z tabulky č. 1 vyplývá, že údaje ÚDI o malých intenzitách dopravy v roce 2010 od Netvořice byly potvrzeny novou studií zpracovanou v březnu 2002 v CityPlanu. Naproti tomu záhadně vysoké zátěže v modelových výpočtech pro územní plán VÚC Pražského regionu již byly vysvětleny zásadní metodickou chybou a opraveny novým výpočtem Útvaru rozvoje hl. m. Prahy (ÚRM) z prosince 2001. Omyl je tedy na straně zpracovatelů územního plánu VÚC a nikoli ÚDI.

Tab. 1 Dopravní zatížení [tisíce vozidel/den]

název profilu	stav v roce 2000	modelové zatížení v roce 2010			
		ÚP PR (ÚRM 2000)		ÚDI	CityPlan
		nulová var.	nedálniční var.	var.Promika	var.3
II/105 severně Jílového	5,60	14,0	20,7	9,6	11,8
II/105 jižně Jílového (most)	2,13	15,6	17,9	2,5	~5,3
II/105 Netvořice	1,13	12,6	18,7	3,8	1,9
II/105 Neveklov	1,34	13,0	13,5	2,0	3,3



II/603 Sulice	6,88	11,8	13,1	10,2	10,9
II/603 Řehenice	4,86	4,8	4,9	8,0	6,3

Ze zátěžových modelů ÚDI a CityPlanu vyplývá, že území dolního Posázaví zdaleka nevytváří takové dopravní nároky, které by vyžadovaly výstavbu nové trasy se čtyřpruhovým profilem. Pro dopravní obsluhu tohoto území i v budoucnu vyhoví stávající síť silnic II. a III. třídy s lokálními úpravami, doplněná jen několika málo úseky a vybavená obchvaty několika sídel. To se týká především silnice II/105 a jejího zkapacitnění v úseku Jesenice – Jílové (zde stačí malá návrhová rychlost, která odpovídá II. třídě, převažující dopravě na krátké vzdálenosti i územním podmínkám). Umístění nové rychlostní trasy pro dálkovou dopravu včetně těžké kamionové do přírodního parku Střední Čechy a intenzivně využívaného rekreačního území dolního Posázaví nelze dopravními argumenty zdůvodnit.

Trasa D3/R3 je ve studii Promika navržena v koridoru stávající silnice I/3 a s novým jihovýchodním vstupem na pražský silniční okruh v křižovatce Praha Lipany (tedy nikoli s napojením ve stejném bodě jako dálnice D1, jak se tvrdí v doplnění ÚP). Na území Pražského regionu je řešena ve dvou variantách, které lze mezi sebou ještě kombinovat pro nalezení optimálního umístění trasy. Východní varianta je zčásti vedena v souběhu s navrhovanou výhledovou železniční tratí Praha – Bystřice a zčásti využívá ochranné pásmo dálnice D1. Západní varianta vede zčásti v koridoru inženýrských sítí, podobně jako je vedena část trasy JVD SO. Princip překřížení dálnice D1 je výhodný, protože účinně zlepšuje rozvádění zátěže i z dálnice D1. Tento poznatek vyplynul již z modelového zatížení ÚDI a je ještě více patrný ze zatížení CityPlanu. Tomu odpovídá v modelu ÚDI (pro zpracovatele ÚP PR nepochopitelné) menší zatížení úseku D1 Doubravice – Všechromy ve variantě Promika, než když je D3 vedena kolem Jílového (v tzv. chvojenské variantě).

Studie Cityplanu z března 2002 podrobně modeluje zatížení trasy D3 v roce 2010 dle návrhu ŘSD, obou variant Promika a dalších dvou variant navržených Ing. L. Zenklem, ZESA Č. Budějovice. Součet dopravního výkonu (tj. součinů délek úseků a jejich zatížení) dělený celkovou délkou úseku mezi pražským silničním okruhem a koncovým společným bodem variant (křižovatkou Mezno) udává pro každou variantu průměrné dopravní zatížení jako měřítko její dopravní účinnosti. Ostatní dopravní výkon se uskuteční na silnicích nižších tříd. Z tabulky 2 vyplývá, že nejučinnějšími trasami jsou varianty Promika – zřejmě proto, že vedou urbanizovaným územím, kde je nejvíce dopravních zdrojů a cílů. Dopravní účinnost variant přitom nelze odvozovat jen ze zatížení prvního úseku od silničního okruhu, jak vyplývá z komentáře v závěru studie CityPlanu, který označuje varianty Promika za nejhorší. U variant Promika odlehčuje tento první úsek cílová doprava do relativně velkého sídla Říčany a proto nemohly při tomto zkresleném hodnocení získat odpovídající ocenění.

Tab. 2 Dopravní účinnost variant trasy D3/R3

pořadí	název varianty	průměrné zatížení [tisíce vozidel/den]	účinnost vzhledem k nejlepší variantě [%]
1.	2 Promika, kombinace západních variant	32,781	100,0
2.	3 Promika, kombinace východních variant	30,151	92,0
3.	5 ZESA, drachkovská varianta	29,725	90,7
4.	1b ŘSD, bez rozšíření I/3 Mirošovice – Benešov	29,496	90,0
5.	1a ŘSD, s rozšířením I/3 Mirošovice – Benešov	29,081	88,7
6.	4 ZESA, chvojenská varianta	27,519	83,9

Měřítkem dopravní účinnosti je i délka hlavních dopravních spojení v každé variantě. Za hlavní spojení lze považovat dvě trojice vzdáleností mezi krajními body nejdůležitějších ovlivněných směrů – z trasy D3/R3 (z křižovatky Mezno) a z dálnice D1 (např. z bodu křížení s východní variantou D3/R3) do tří bodů: křižovatky Jesenice (SO západ), křižovatky Šeberov na D1 (hlavní směr do centra Prahy) a křižovatky Lipany (SO východ). V tabulce 3 je jako varianta 2 resp. 3 označena západní resp. východní varianta Promika podle úseku Praha – Pětihosty s přiřazením nejkratší či nejdelší kombinace variant ostatních úseků. Nejméně výhodná je trasa dle návrhu ŘSD. Z hlediska délky trasy E55 jsou nejučinnější všechny kombinace variant Promika, které poskytují až o 12 km kratší délku dopravního spojení než trasa D3 dle návrhu ŘSD. V těchto souvislostech není jasné, proč ve studii CityPlanu přesto vycházejí největší hodnoty dopravních výkonů pro varianty Promika (cca o 1,1 – 1,5 % větší než u trasy dle návrhu ŘSD). Znamenalo by to, že všechny ostatní cesty jsou ve variantách Promika z nějakého důvodu mnohem delší než uvedená hlavní spojení. Nejmenší dopravní výkon (o 3,5 % menší než trasa ŘSD) přitom vykazují referenční varianty bez výstavby trasy D3/R3, tedy jen s rozšířením stávající silnice Mirošovice – Benešov. V těchto souvislostech má bilance dopravních

výkonů ve studii Cityplanu nejasnou vypovídací schopnost a vznikají pochybnosti, zda může být podkladem pro hodnocení kvality variant.

Tab. 3 Hlavní délky dopravních spojení ve variantách trasy D3/R3 [km]

pořadí	název varianty	délky z D3/R3			délky z D1			celkem
		SO západ	centrum	SO východ	SO západ	centrum	SO východ	
1.	2 nejkratší	62,6	60,7	56,1	17,05	15,15	10,55	222,15
2.	3 nejkratší	64,0	62,1	56,55	17,05	15,15	9,6	224,45
3.	5	54,8	63,8	65,3	17,05	15,15	11,15	227,25
4.	4	56,1	65,1	66,6	17,05	15,15	11,15	231,15
5.	2 nejdelší	66,3	64,4	59,8	17,05	15,15	11,15	233,25
6.	3 nejdelší	67,2	65,3	59,75	17,05	15,15	9,6	234,05
7.	1a, 1b	57,6	66,6	68,1	17,05	15,15	11,15	235,65

Z uvedených srovnání vyplývá, že dopravní efekty nevyznívají ve prospěch návrhu trasy D3 kolem Jílového a jejich rozdíly jsou tak malé, že pro výběr optimální varianty by měla rozhodnout jiná kritéria než dopravní výhodnost. “Šířkové a rychlostní parametry silnic ... by měly vycházet z přijatelného kompromisu mezi požadavky na dopravu a únosností území, nikoliv ze schématické determinace prvku v systému” (str. 58 konceptu ÚP PR). Proto je nezbytné, aby varianty trasy D3/R3 vedené v koridoru stávající silnice I/3 byly seriózním způsobem zapracovány do konceptu územního plánu VÚC Pražského regionu a umožnily kvalifikované rozhodnutí, která z nich bude vybrána do konečného návrhu plánu. Podkladem je upřesněný návrh dle studie Atelieru Promika z dubna 2002, kde jsou obsaženy i další argumenty pro vedení definitivní trasy E55 v koridoru stávající silnice I/3 včetně doporučení přeradit tuto trasu do kategorie R (rychlostní silnice).

## Charakteristika varianty environmentálně šetrného dopravního řešení územního plánu VÚC Pražského regionu

Potřeba návrhu varianty environmentálně šetrného dopravního řešení (EŠD) k předkládanému konceptu územního plánu VÚC Pražského regionu (dále jen ÚP PR) vyplynula z posouzení vlivů koncepce na životní prostředí podle § 14 zákona č. 244/1992 Sb. zpracovaného ke konceptu ÚP PR a přímo z modelového zatížení silniční sítě (zprac. Útvar rozvoje hl. m. Prahy, listopad 2000), které je hlavním podkladem uvedeného posouzení.

Již samotný modelový výpočet zatížení pro koncept ÚP PR dokumentuje celkové podstatné zvýšení zátěže vnitřního města a pražské kotliny automobilovou dopravou daleko nad dopravní kapacitu komunikační sítě. Ze zvýšení dopravních intenzit v mnoha úsecích vnitřního města vyplývá, že navržená koncepce ÚP PR by dále zhoršila dnešní nevyhovující stav životního prostředí. Přitom v řadě míst jsou již dnes překročeny přípustné limity zatížení hlukem a znečištění ovzduší. Zhoršování stavu životního prostředí jeho znečišťováním nebo jinou lidskou činností nad míru stanovenou zvláštními předpisy je poškozováním životního prostředí a to je v České republice postihováno zákonem. Nepřípustné jsou i kroky, které by k poškozování životního prostředí vytvářely přímé předpoklady, tj. i koncepční záměry ÚP.

K nim patří zejména návrh velkokapacitních automobilových komunikací vedených z okrajových částí Prahy k pražskému centru včetně jejich propojení v historickém jádru, které zavádějí nové vysoké objemy automobilové dopravy do oblastí s intenzivní obytnou zástavbou a špatnými rozptylovými podmínkami. Podobně by působil i návrh na umístění jediné středočeské zastávky vysokorychlostních vlaků na Wilsonovo nádraží. Na druhé straně se jako nedostatečný jeví návrh sítě příměstské kolejové dopravy a jejího uspořádání v pražském železničním uzlu, které u tohoto environmentálně šetrného druhu dopravy neposkytuje dostatečnou kvalitu a rozsah nabídky přepravních služeb.

Podle zkušeností ze zemí s vyspělým dopravním plánováním nelze uvnitř města ani zdaleka uspokojit prostorové nároky individuální automobilové dopravy, což platí obzvláště v Praze s rozsáhlým historickým jádrem. Nejvyšší stupeň ochrany zřejmě vyžaduje území pražské památkové rezervace a v druhé řadě navazující území jejího ochranného pásma, dohromady je tato část Prahy nazývána jako vnitřní město. **Do vnitřního města proto nelze navrhovat velkokapacitní komunikační tahy**, které by svojí vysokou kapacitou a atraktivitou sem zaváděly nové objemy dopravy nebo dokonce novou průjezdnou dopravu z jednoho okraje města na druhý, popř. až do příměstské oblasti.

Zásady dopravní politiky hl. m. Prahy proto počítají s omezováním, tj. **s účinnou regulací přístupu individuální automobilové dopravy (IAD) do centra**, progresivně narůstající směrem neprůjezdné oblasti. Úkolem územního plánu a jeho dopravního řešení je navrhnout takový dopravní systém, aby vedle zajištění dopravní obsluhy vnitřního města byly udrženy na únosné úrovni prostorové nároky a negativní účinky dopravy, které významně ovlivňují samotnou obyvatelost města. Uvedené modelové zatížení silniční sítě dokládá, že tato úroveň je u předloženého konceptu ÚP PR výrazně překročena téměř na celém území vnitřního města. **Míra regulace IAD v tomto území proto bude muset být podstatně vyšší.** Tomu je na druhé straně třeba **přízpůsobit komunikační síť ve vnitřním městě** skrovnějšími dimenzemi a takovým jejím uspořádáním, které bude odpovídat progresivnímu růstu regulace IAD směrem k centru a tedy i stupni ochrany vnitřního města před tlakem IAD.

Progresivní regulaci IAD směrem k centru odpovídá jednak **koncentrické uspořádání dvou dopravních okruhů kolem neprůjezdné oblasti**, kde je ochrana vůči IAD nejvyšší a jednak **odlišný stupeň jejich technického vybavení** (tedy i nabízené cestovní rychlosti a dopravní kapacity) s odlišnou možností jejich polohy ve vztahu k městské zástavbě. Na úrovni I. (vnitřního) okruhu kolem památkové rezervace lze při účinné progresivní regulaci IAD vystačit se sběrnými komunikacemi a úrovněnými křižovatkami s možností využití stávajících ulic a s lokálním doplněním spojení či kapacity. II. (střední) okruh již vyžaduje velkokapacitní řešení (event. na úrovni rychlostní místní komunikace) s důsledně mimoúrovňovými křižovatkami a umístěním mimo stávající ulice a vnitřní město.

Pro objezd neprůjezdné oblasti Starého Města a jejího žádoucího rozšíření na staroměstské nábřeží a Malou Stranu slouží Strahovský tunel situovaný v poloze I. okruhu. Jeho přímé propojení s Barrandovským mostem, který leží v trase II. okruhu však již vytváří nežádoucí velkokapacitní radiálu z vnějšího okraje ochranného pásma památkové rezervace na její samotný okraj, do západního předpolí Pražského hradu. **Na**

**tuto radiálu proto nemůže navázat další velkokapacitní úsek**, tj. ani břevnovská radiála ani severní část městského okruhu (MO), které by vytvořily výhodné zkratky pro novou průjezdnou dopravu. Nežádoucí průjezd vnitřním městem by výrazně podpořila i východní část MO Rybníčky – Jarov – Libeň, tj. druhá dosud navrhovaná přímá velkokapacitní spojnice II. a I. okruhu.

Pokračování trasy II. okruhu (obchvatu) vytvoří v levobřežní části radlická rychlostní komunikace Zlíchov – Vidoule a v pravobřežní části je pro tento účel způsobitelná trasa tzv. průmyslového polookruhu Štěrboholy – Letňany. Tu je třeba rozšířit a vybavit mimo-úrovňovými křižovatkami a přeložit mimo obytnou zástavbu Hloubětína. Tím vznikne velkokapacitní obchvatová trasa navazující na jihovýchodní kvadrant, který ze všech pražských kvadrantů (s průsečíkem jejich hranic v neprůjezdné oblasti) je největší a obsahuje daleko nejvíce dopravních zdrojů a cílů. Naproti tomu daleko nejslabší je z dopravního hlediska severozápadní kvadrant, kde samostatná městská velkokapacitní trasa po vnějším okraji vnitřního města či mimo ně není zdůvodněna. Pokud by jihovýchodní městský obchvat byl chápán jako součást uzavřeného II. okruhu, pak by jeho severozápadní část tvořila trasa silničního okruhu Třebonice – Ruzyně – Březiněves a krátká část tzv. prosecké radiály Březiněves – Letňany.

Dopravní zatížení takové sítě, tj. se severozápadní částí SO, ale bez břevnovské radiály a celé severovýchodní poloviny MO, bylo ověřeno modelovým výpočtem Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy (ÚDI) ze září 2001 zpracovaným se stejnou mírou regulace IAD jako v modelu použitým pro koncept ÚP PR. Z dopravního rozboru oblasti Letná – František vyplývá, že převážná část (cca objemu) dopravních vztahů od Špejcharu směřuje k Hlávkovu mostu, kdežto do východních Holešovic, Troje a na Pelc Tyrolku pouhá čtvrtina. Pro zabezpečení severního objezdu památkové rezervace a odlehčení Letné a Klárova je proto vhodné uvažovat výstavbu druhého dvoupruhového tunelu pod Letenskými sady a úpravy na nábřeží kpt. Jaroše a to i při vyšší míře regulace IAD.

U nadřazených městských komunikací obsažených v posuzované koncepci ÚP PR je ve variantě EŠD **vypuštěna**

břevnovská radiála Řepy – Břevnov – Malovanka a -

excentricky umístěný MO v jeho západní, severní a východní části (Zlíchov – Malovanka – Pelc Tyrolka – Balabenka – Jarov – Rybníčky a pouze v grafické části ÚP obsažená

západní (výhledová) část vysočanské radiály s libeňskou spojkou.

**Nově zařazena** je modernizovaná trasa průmyslového polookruhu (s přeložkou v Hloubětíně) Štěrboholy – Letňany, náhradou za východní část MO a libeňskou spojkou.

Definitivní pozemní komunikace pro trasu E55, s doporučením na přeřazení do kategorie rychlostní silnice R24,5/120, je uvažována v koridoru Praha Lipany – Benešov a tím odpadá spojka Vestec – Šeberov na D1. Za prvořadý úsek s nejvyšší prioritou je považován silniční okruh Ruzyně – Březiněves.

Vyšší podíl cest z příměstské oblasti do vnitřního území Prahy uskutečněných veřejnou dopravou je třeba podpořit posílením systému kombinované osobní dopravy (P+R, B+R) a rozšířením nabídky služeb příměstské kolejové dopravy. Jde o vytvoření systému městské a příměstské lehké (železniční) kolejové dopravy s důsledným projížděním linek ze všech ramen sítě přes Wilsonovo nádraží na protilehlá ramena. To mj. vyžaduje **nové spojení tratě z Negrelliho viaduktu se stávajícím kolejištěm Wilsonova nádraží**, kterým se do systému zapojí i ramena s lehkou kolejovou dopravou z mezinárodního letiště Ruzyně a z největšího sídla regionu.

Sít' radiálních tratí z příměstského území do pražského železničního uzlu je třeba doplnit pro zajištění kvalitní obsluhy území s koncentrovaným osídlením i do území s největším rozvojem. Varianta EŠD proto uvažuje **navíc**:

novou trať Mstětice – Brandýs n.L. – Stará Boleslav s výhledovou vazbou na trať 072 Lysá n.L. – Všetaty a

novou trať pro lehkou kolejovou dopravu (Michle –) Kačerov – nemocnice Krč – Písnice – Jílové – Krhanice (– Týnec n.S.) s event. větví na Horní Jirčany a Kamenici náhradou za trasu D metra.

U navrhované modernizace a prodloužení tratí Lysá n.L. – Milovice – Vlčkava uvažuje **napřímení trasy** v úseku Milovice – Vlčkava.

**Stanice tranzitní vysokorychlostní dopravy** je umístěna v prostoru stávajícího nádraží Malešice, který lze obslužit prodlouženou trasou A metra i kapacitní automobilovou komunikací s vazbou na trasu II. dopravního okruhu. Zapojení vysokorychlostních tratí:

– severní VRT východní variantou kolem Kbel, podél přeložky průmyslového polookruhu a podél spojovací tratě Libeň – Malešice se spojkami na lyseckou a kolínskou trať,

- západní VRT severní variantou, avšak s návazností na trať Nučice/Rudná – Hostivice (vazba na letiště Ruzyně) a se zapojením jen na branický most a
- východní VRT dle variant konceptu ÚP PR doplněná novým spojením Malešice – Běchovice podél Štěrboholské radiály.

Přes tranzitní nádraží by kromě všech dálkových tranzitních vlaků vedly dálkové rychlíky končící na Wilsonově nádraží (nebo po průjezdu přes Wilsonovo nádraží by zde končily) a linky ze všech (důležitých) ramen příměstské dopravy. Bezprostředně u tranzitního nádraží (event. na jeho překrytí) je umístěno pražské **autobusové nádraží pro dálkové linky**. Umístění hlavního střeodočeského uzlu dálkové dopravy do Malešic je vhodné i pro případ, že by dálková vysokorychlostní doprava v relaci Berlín – Praha – Brno – Vídeň byla řešena nekonvenční (např. magnetickou) dráhou.

\*

Dopravní řešení dokládá, že území Prahy tvoří nedílnou součást Pražského regionu a z koncepčních hledisek, která tvoří převážnou náplň územního plánu VÚC, nelze uvažovat s jakýmkoli omezením platnosti této dokumentace na území hl. m. Prahy.