



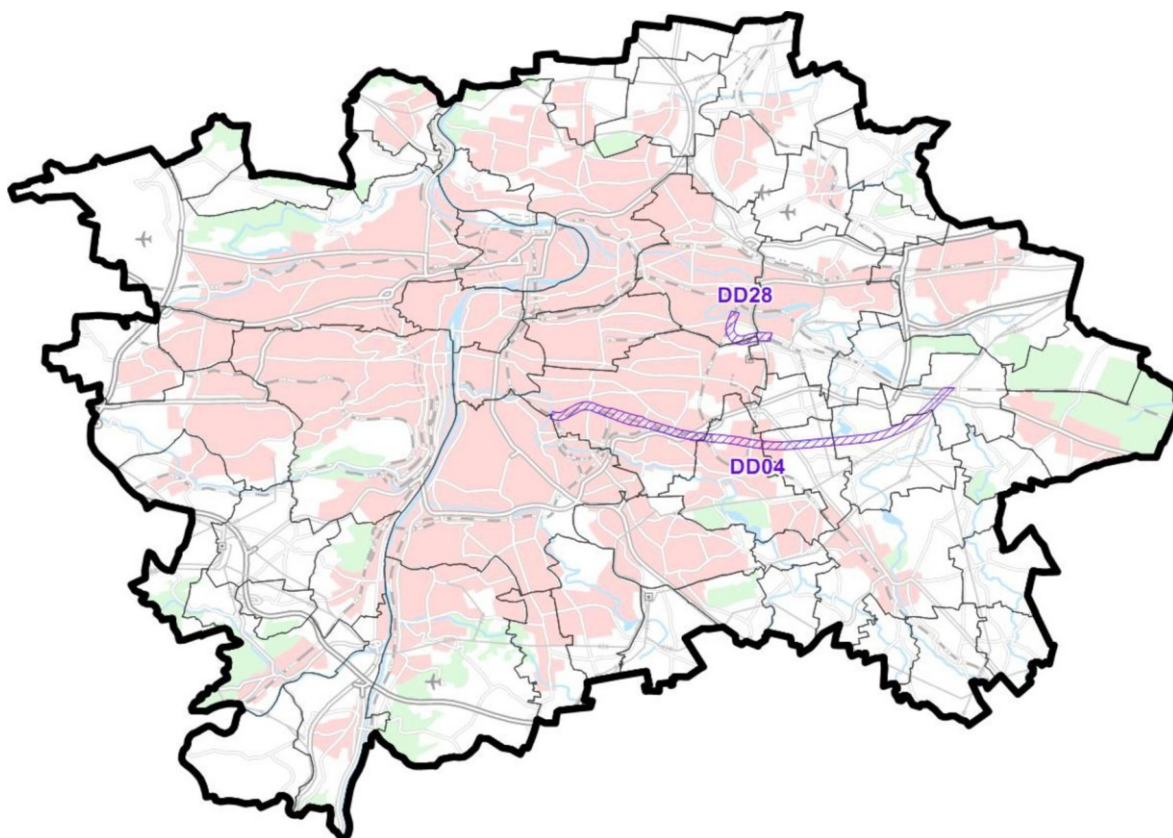
Ministerstvo dopravy



SPRÁVA
ŽELEZNIC

DÍLČÍ ÚZEMNÍ ROZVOJOVÝ PLÁN VRT PRAHA

Odůvodnění návrhu pro vydání dle § 104 stavebního zákona



ATEKO – Společnost pro DÚRP VRT Praha



Zhotovitel

Červen 2026



Ministerstvo dopravy



SPRÁVA
ŽELEZNIC

OBJEDNATEL:
Česká republika – Ministerstvo dopravy
nábřeží L. Svobody 122/12, Praha 1 – Nové Město, 110 15
a
Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7, Praha 1 – Nové Město, 110 00

POŘIZOVATEL:
Česká republika – Ministerstvo dopravy
nábřeží L. Svobody 122/12, Praha 1 – Nové Město, 110 15

ZHOTOVITEL:
ATEKO – Společnost pro DÚRP VRT Praha
sdrružující společnosti:



Atelier T-plan, s.r.o.
Lublaňská 1730/21, Praha 2, 120 00



EKOLA group, spol. s r.o.
Mistrovská 558/4, Praha 10, 108 00

Dílčí územní rozvojový plán VRT PRAHA

Odůvodnění

návrhu pro vydání
dle § 104 zák. č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů

.....
RNDr. Libor Krajíček
jednatel
Atelier T-plan, s.r.o.

Červen 2026
Zakázka č. 2025 001

DÍLČÍ ÚZEMNÍ ROZVOJOVÝ PLÁN – VRT PRAHA

[illegible]

TÝM ŘEŠITELŮ

ATEKO – SPOLEČNOST PRO DÚRP VRT PRAHA

Atelier T-plan, s.r.o.

- RNDr. Libor Krajíček (hlavní projektant)
- Ing. arch. Karel Beránek (odpovědný zástupce)
autorizovaný architekt pro obor územní plánování,
zapsaný v seznamu autorizovaných osob
vedeném ČKA pod p. č. 01 942
- Ing. Marie Wichsová Ph.D.
autorizovaná inženýrka v oboru dopravní stavby,
zapsaná v seznamu autorizovaných osob
vedeném ČKAIT pod č. 0009348
- Mgr. Lukáš Pospíšil

a

EKOLA group, spol. s.r.o.

- Ing. Libor Ládyš
- Ing. Zuzana Vošická
- Ing. Jakub Černý
- Ing. Jan Duřt
- Mgr. Ondřej Mizera

Externí spolupráce

- Ing. arch. Beata Šmídová Ph. D., MSc.
autorizovaná architektka pro obor územní plánování,
zapsaná v seznamu autorizovaných osob
vedeném ČKA pod p. č. 03 968

Obsah textové části

A.	STRUČNÝ POPIS POSTUPU POŘÍZENÍ DÍLČÍHO ÚZEMNÍHO ROZVOJOVÉHO PLÁNU	1
B.	VYHODNOCENÍ SOULADU S CÍLI A ÚKOLY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ A S POŽADAVKY STAVEBNÍHO ZÁKONA	3
B.1	VYHODNOCENÍ SOULADU S CÍLI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ	3
B.2	VYHODNOCENÍ SOULADU S ÚKOLY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ	4
B.3	VYHODNOCENÍ SOULADU S POŽADAVKY STAVEBNÍHO ZÁKONA	7
C.	VYHODNOCENÍ SOULADU S POLITIKOU ÚZEMNÍHO ROZVOJE	9
C.1	CELOSTÁTNÍ PRIORITY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ PRO ZAJIŠTĚNÍ UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ	9
C.2	SÍDELNÍ STRUKTURA, ROZVOJOVÉ OBLASTI A ROZVOJOVÉ OSY	16
C.3	SPECIFICKÉ OBLASTI	17
C.4	ZÁMĚRY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	17
C.5	ZÁMĚRY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY A SOUVISEJÍCÍ ZÁMĚRY	18
C.6	DALŠÍ ÚKOLY PRO MINISTERSTVA, JINÉ ÚSTŘEDNÍ SPRÁVNÍ ÚŘADY A PRO ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ	18
D.	VYHODNOCENÍ SOULADU S POŽADAVKY JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ A SE STANOVISKY DOTČENÝCH ORGÁNŮ, POPŘÍPADĚ S VÝSLEDKEM ŘEŠENÍ ROZPORŮ	19
E.	VYHODNOCENÍ SOULADU S OBSAHEM DÚRP VRT PRAHA	29
F.	ZÁKLADNÍ INFORMACE O VÝSLEDKÁCH VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ, VČETNĚ VÝSLEDKŮ VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A POSOUZENÍ VLIVU NA PŘEDMĚT OCHRANY A CELISTVOST EVROPSKY VÝZNAMNÉ LOKALITY NEBO PTAČÍ OBLASTI	32
G.	SDĚLENÍ, JAK BYLO ZOHLEDNĚNO VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ	35
H.	STANOVISKO PŘÍSLUŠNÉHO ORGÁNU K VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ SE SDĚLENÍM, JAK BYLO ZOHLEDNĚNO S UVEDENÍM ZÁVAŽNÝCH DŮVODŮ, POKUD NĚKTERÉ POŽADAVKY NEBO PODMÍNKY ZOHLEDNĚNY NEBYLY, A DALŠÍ ČÁSTI PROHLÁŠENÍ PODLE § 10G ODST. 5 ZÁKONA Č. 100/2001 SB., O POSUZOVÁNÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	37
H.1	STANOVISKO PŘÍSLUŠNÉHO ORGÁNU SE SDĚLENÍM, JAK BYLO ZOHLEDNĚNO	37
H.2	INFORMACE O ZOHLEDNĚNÍ VYJÁDRĚNÍ DOTČENÉHO STÁTU	56
H.3	ODŮVODNĚNÍ VYBRANÉ VARIANTY	56
H.4	INFORMACE O ÚČASTI VEŘEJNOSTI PŘI ZPRACOVÁNÍ KONCEPCE POSUZOVÁNÍ VLIVŮ KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	56

H.5	INFORMACE O PŘIJATÝCH OPATŘENÍCH PRO ZAJIŠTĚNÍ SLEDOVÁNÍ A ROZBORU VLIVŮ KONCEPCE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	56
I.	KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ PŘIJATÉHO ŘEŠENÍ, VČETNĚ ZDŮVODNĚNÍ VYBRANÉ VARIANTY	60
I.1.A	VYMEZENÍ ZASTAVITELNÝCH PLOCH, TRANSFORMAČNÍCH PLOCH A KORIDORŮ A STANOVENÍ ÚČELU POŽADAVKŮ NA JEJICH VYUŽITÍ, POPŘÍPADĚ PODMÍNEK PRO ROZHODOVÁNÍ V NICH	60
I.1.a.1	Vymezení záměrů dopravní infrastruktury	60
I.1.B	VYMEZENÍ AKCELERAČNÍCH OBLASTÍ CELOSTÁTNÍHO VÝZNAMU, VČETNĚ URČENÍ DRUHU PRIMÁRNÍ ENERGIE ZDROJŮ, PRO NĚŽ SE OBLAST VYMEZUJE	86
I.1.C	VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ NADREGIONÁLNÍHO ÚZEMNÍHO SYSTÉMU EKOLOGICKÉ STABILITY	87
I.1.D	VYMEZENÍ VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÝCH STAVEB, VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÝCH OPATŘENÍ, STAVEB A OPATŘENÍ K ZAJIŠŤOVÁNÍ OBRANY A BEZPEČNOSTI STÁTU A PLOCH ASANACÍ	87
I.1.d.1	Veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury	87
I.1.E	KOMPENZAČNÍ OPATŘENÍ DLE ZÁKONA O OCHRANĚ PŘÍRODY A KRAJINY	87
J.	KVALIFIKOVANÝ ODHAD ZÁBORŮ PŮDNÍHO FONDU PRO NAVRHOVANÉ ZASTAVITELNÉ PLOCHY A KORIDORY	88
J.1	ÚVOD	88
J.2	ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND (ZPF)	88
J.2.1	Metodika	88
J.2.2	Vyhodnocení záborů ZPF	89
J.2.3	Odůvodnění dle § 4 zákona o ochraně ZPF	90
J.3	POZEMKY URČENÉ K PLNĚNÍ FUNKCÍ LESA (PUPFL)	93
J.3.1	Metodika	93
J.3.2	Vyhodnocení záborů PUPFL	93
J.3.3	Odůvodnění dle § 14 a § 15 zákona o lesích	94
K.	VYHODNOCENÍ PŘIPOMÍNEK VČETNĚ JEJICH ODŮVODNĚNÍ	95
	SEZNAM ZKRATEK	114

OBSAH VÝKRESOVÉ ČÁSTI

II.1	Koordinační výkres (1:200 000)
II.2	Schéma širších vztahů (1:500 000)

Seznam tabulek

<i>Tab. 1 Vybrané indikátory pro sledování vlivů dílčího územního rozvojového plánu na životní prostředí definované na základě ÚAP hl. m. Prahy (2024)</i>	58
<i>Tab. 2 Městské části a katastrální území hl. m. Prahy dotčená DÚRP VRT PRAHA</i>	60
<i>Tab. 3 Vývoj přepravy osob v období 2016 – 2024</i>	71
<i>Tab. 4 Modelové parametry záměrů pro odhad záboru ZPF</i>	90
<i>Tab. 5 Koridory vymezené návrhem DÚRP VRT PRAHA – kvalifikovaný odhad záboru ZPF</i>	90
<i>Tab. 6 Podíl výměry ZPF I. a II. TO na celkovém záboru ZPF</i>	91
<i>Tab. 7 Koridory vymezené návrhem DÚRP VRT PRAHA – kvalifikovaný odhad odnětí PUPFL</i>	94

Seznam obrázků

<i>Obr. 1 Poloha VRT Praha v úseku Praha-Běchovice – Praha-Vršovice</i>	61
<i>Obr. 2 Hlavní železniční síť, rozšířena hlavní síť a globální síť TEN-T– železniční osobní doprava, letiště</i>	63
<i>Obr. 3 Rýnsko-dunajský koridor – železniční osobní doprava a letiště</i>	64
<i>Obr. 4 Výsledná koncepce systému rychlých spojení na území ČR</i>	66
<i>Obr. 5 Zapojení variantních tras Rychlých spojení do železničního uzlu Praha</i>	68
<i>Obr. 6 Varianta I. VRT Praha – Brno na území Středočeského kraje a hl. m. Prahy</i>	69
<i>Obr. 7 Varianta II. VRT Praha – Brno na území Středočeského kraje a hl. m. Prahy</i>	69
<i>Obr. 8 Rozsah projektu VRT Praha</i>	71
<i>Obr. 9 Dopravní koncept Železničního uzlu Praha</i>	72
<i>Obr. 10 Varianta vedení VRT v souběhu se Štěrboholskou radiálou</i>	73
<i>Obr. 11 Vodní toky a vodní plochy v zájmovém území koridorů DD04 a DD28.</i>	78
<i>Obr. 12 Plochy I. a II. třídy ochrany ZPF a plochy PUPFL v rámci koridoru DD04</i>	79
<i>Obr. 13 Přírodní hodnoty v území dotčeném koridory DD04 a DD28</i>	80
<i>Obr. 14 Jahodnická spojka – výřez z výkresu I.1 grafické části návrhu DÚRP VRT PRAHA</i>	82
<i>Obr. 15 Jahodnická spojka – detail technického řešení</i>	82
<i>Obr. 16 : Velikost přepravních proudů na železniční infrastruktuře</i>	83
<i>Obr. 17 Plochy I. a II. třídy ochrany ZPF a plochy PUPFL v rámci koridoru DD28</i>	85

A. Stručný popis postupu pořízení dílčího územního rozvojového plánu

V souladu s ustanovením § 2l odst. 1 zák. č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „liniový zákon“) rozhodla vláda ČR usnesením č. 765 ze dne 30. října 2024 o pořízení Dílčího rozvojového územního plánu na území hlavního města Prahy pro část úseku vysokorychlostní tratě (dále také jako „DÚRP VRT PRAHA“ nebo jen „DÚRP“). Na základě odst. 2 § 2l liniového zákona je pořizovatelem DÚRP VRT PRAHA Ministerstvo dopravy (dále jen „MD“).

Vláda ČR výše citovaným usnesením zároveň schválila „Obsah dílčího územního rozvojového plánu pro úsek vysokorychlostní tratě na území hl. m. Prahy“, zpracovaný Odborem strategie Ministerstva dopravy ve III. čtvrtletí 2024, který po věcné stránce vychází z Přílohy č. 6 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále též „stavební zákon“ nebo jen „SZ“). Součástí obsahu DÚRP VRT PRAHA je také požadavek na zpracování vlivů DÚRP VRT PRAHA na udržitelný rozvoj území dle Přílohy č. 4 stavebního zákona, a to na základě Stanoviska MŽP k potřebě posouzení navrhovaného obsahu dílčího územního rozvojového plánu pro úsek vysokorychlostní tratě na území hl. m. Prahy z hlediska vlivů na životní prostředí (č. j. MZP/2024/710/4072 ze dne 17. září 2024). Citované stanovisko MŽP zároveň uvádí že „...navrhovaný obsah dílčího územního rozvojového plánu pro úsek vysokorychlostní tratě na území hl. m. Prahy nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi či záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti“. Z tohoto důvodu není zpracováno posouzení vlivů návrhu DÚRP na předmět ochrany a celistvost evropsky významných lokalit („EVL“) a ptačích oblastí („PO“) podle ustanovení § 45i odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“ nebo též „ZOPK“).

Veřejným zadavatelem ve smyslu zák. č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů jsou Správa železnic, státní organizace¹ („jednatel“ – dále též „Správa železnic“ nebo jen „SŽ“) a Česká republika – Ministerstvo dopravy („zúčastněný zadavatel“) na základě „Smlouvy o společném zadávání“ uzavřené podle ust. § 7 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů a ust. § 1746 odst. 2 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů dne 27. listopadu 2024.

Na základě výsledku zadávacího řízení Správa železnic, s. o., jako jednatel, rozhodla dne 10. března 2025 (zn. 602/2025-SŽ-SS VRT) o uzavření smlouvy s vybraným dodavatelem, kterým se na základě podané nabídky stala společnost „**ATEKO – Společnost pro DÚRP VRT PRAHA**“, sdružující firmy Atelier T-plan, s.r.o. (IČ. 26483734, vedoucí společník) a EKOLA group, spol. s r.o. IČ. 63981378, společník č. 1).

1. dílčí etapa díla, jejímž předmětem plnění bylo zpracování návrhu DÚRP VRT PRAHA včetně vyhodnocení vlivů DÚRP VRT PRAHA na udržitelný rozvoj území pro společné jednání dle § 94 stavebního zákona a pro veřejné projednání dle § 96 stavebního zákona byla dokončena a předána v lednu 2026.

Společné jednání a veřejné projednání návrhu Dílčího územního rozvojového plánu se uskutečnilo dne 22. 4. 2026. K návrhu obdržel pořizovatel souhlasná stanoviska dotčených orgánů a dále připomínky veřejnosti a oprávněných investorů.

¹ Dále též „Správa železnic“.

Pořizovatel vyhodnotil uplatněná stanoviska a zpracoval návrh vyhodnocení připomínek uplatněných k návrhu Dílčího územního rozvojového plánu a jeho odůvodnění. Návrh vyhodnocení připomínek byl zaslán dotčeným orgánům s výzvou, aby k nim ve lhůtě 30 dnů od obdržení uplatnily svá stanoviska. Tato stanoviska byla souhlasná.

Po společném jednání a veřejném projednání návrhu Dílčího územního rozvojového plánu zaslal pořizovatel taktéž vyhodnocení připomínek a návrh vyhodnocení uplatněných stanovisek příslušnému úřadu jako podklad pro vydání stanoviska k návrhu koncepce podle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Příslušný úřad vydal souhlasné stanovisko.

Před předložením návrhu Dílčího územního rozvojového plánu Vládě České republiky k vydání k vydání přezkoumal pořizovatel v souladu s § 104 odst. 1 stavebního zákona soulad návrhu Dílčího územního rozvojového plánu s politikou územního rozvoje, s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů.

B. Vyhodnocení souladu s cíli a úkoly územního plánování a s požadavky stavebního zákona

Cíle a úkoly územního plánování definuje stavební zákon v § 38 a § 39. Vyhodnocení souladu s těmito cíli a úkoly je provedeno výhradně ve vztahu k předmětu řešení DÚRP VRT PRAHA, tzn. k vymezení koridoru vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice a koridoru konvenční železniční trati – spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (Jahodnická spojka) na území hlavního města Prahy.

V kontextu vymezovaných koridorů tak DÚRP přispívá k naplňování cílů a úkolů územního plánování a vytváří předpoklady pro naplňování všech cílů a úkolů územního plánování, které tvoří základní rámec pro navazující územně plánovací činnost.

Jednotlivé stanovené cíle a úkoly územního plánování jsou níže vyhodnoceny postupně samostatně, tak, že za každým definovaným cílem/úkolem (zvýrazněno **kurzívou**) je uvedeno jeho vyhodnocení k předmětu řešení DÚRP.

B.1 Vyhodnocení souladu s cíli územního plánování

- (1) *Cílem územního plánování je soustavně a komplexně řešit funkční využití území, stanovovat zásady jeho funkčního a prostorového uspořádání a vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.*

Soulad řešení DÚRP s tímto cílem je naplněn vymezením koridoru vysokorychlostní železnice a související konvenční železniční tratě, které územně stabilizují dlouhodobě sledovanou koncepci rozvoje železniční dopravy Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR (2017) a současně koresponduje s dosud stanoveným způsobem využití řešeného území v pořizované navazující územně plánovací dokumentaci hlavního města Prahy². Vymezené koridory dopravní infrastruktury zajišťují kontinuitu mezi strategickými dopravními záměry oborových koncepcí a konkrétním územním řešením. Jedná se zejména o Dopravní politiku ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050, Dopravní sektorové strategie, 3.fáze a Koncepci nákladní dopravy pro období 2024–2035. Pro dosažení tohoto cíle byl zvolen multidisciplinární přístup, který umožnil průběžnou korekci návrhu na základě výsledků posouzení vlivů na životní prostředí a hodnocení udržitelného rozvoje metodou „ex ante“. Tento postup zajistil, že řešení je nejen technicky a funkčně proveditelné, ale zároveň respektuje principy udržitelného rozvoje, ochrany životního prostředí a dlouhodobé stability systému územního rozvoje.

- (2) *Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území a za tímto účelem vyhodnocuje potenciál rozvoje území a prognózy jeho dalšího vývoje.*

V kontextu tohoto cíle představuje územní vymezení koridorů vysokorychlostní železnice a související dopravní infrastruktury významný rozvojový potenciál, který umožňuje efektivní využití území a zlepšení dopravní dostupnosti hlavního města z ostatních regionů ČR, zejména Středočeský kraj, Kraj Vysočina a Jihomoravský kraj a na ně navazující regiony. Takto koncipované řešení reaguje na narůstající poptávku po železniční dopravě a současně reflektuje stanovené prognózy budoucích požadavků jak v osobní, tak v nákladní dopravě prověřené Studií

² Návrh územního plánu hl. m. Prahy (Metropolitní plán) pro opakované veřejné projednání + Změna č. 14 ZÚR hl. m. Prahy.

proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav³ (12/2020). Vymezení obou dopravních koridorů proto nejen vytváří územní podmínky pro realizaci dlouhodobé koncepce rozvoje železniční dopravy, ale zároveň vytváří podmínky pro vyvážený a udržitelný rozvoj území, který respektuje potřeby obyvatel, ekonomiky s ohledem na minimalizaci vlivů na životního prostředí.

- (3) *Cílem územního plánování je také zvyšovat kvalitu vystavěného prostředí sídel, rozvíjet jejich identitu a vytvářet funkční a harmonické prostředí pro každodenní život jejich obyvatel.*

Vymezení koridorů vysokorychlostní železnice obecně představuje významnou příležitost pro zlepšení dopravního propojení hlavního města s ostatními významnými centry osídlení ČR (Jihlava, Brno, Břeclav), čímž se posiluje jeho dostupnost a současně i identita jako metropolitního centra České republiky. Vymezené koridory železniční infrastruktury zároveň vytvářejí prostor pro nalezení technického řešení včetně vyvolaných a souvisejících staveb, které mohou být v navazující územně plánovací činnosti koncipovány tak, aby se nedostaly do rozporu s ostatními zájmy a využití dotčeného území. Tímto způsobem je zajišťováno, že rozvoj dopravní infrastruktury nejen podporuje funkční propojení sídel, ale zároveň respektuje jejich charakter, posiluje jejich identitu a přispívá k vytváření kvalitního prostředí pro každodenní život.

- (4) *Územní plánování chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví, a přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. S ohledem na to určuje podmínky pro hospodárné využívání zastavěného území a zajišťuje ochranu nezastavěného území a ochranu a rozvoj zelené infrastruktury. Zastavitelné plochy se vymezují s ohledem na možnosti rozvoje území a míru využití zastavěného území.*

Tento cíl je naplňován komplexním multidisciplinárním přístupem k řešení, jenž kromě environmentálních aspektů zahrnuje také demografická a socioekonomická hlediska v měřítku DÚRP. Tímto způsobem je zajištěno, že rozhodování o změnách v území i stanovení úkolů pro územní plánování odpovídá charakteru řešeného území, respektuje jeho hodnoty a vychází z odborně podložených závěrů VVURÚ, čímž je garantována dlouhodobá stabilita a udržitelnost rozvoje.

- (5) *Orgány územního plánování postupem podle tohoto zákona koordinují veřejné zájmy v území a podněty na provedení změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů vyplývajících z tohoto zákona a jiných právních předpisů.*

Naplnění cíle je obligatorním požadavkem, který spadá do kompetence orgánů územního plánování a je realizován v rámci projednání DÚRP podle příslušných ustanovení stavebního zákona.

B.2 Vyhodnocení souladu s úkoly územního plánování

- a) *zjišťovat a posuzovat stav území, jeho přírodní, kulturní a civilizační hodnoty*

Návrh zohledňuje stav území na základě údajů a informací obsažených v Územně analytických podkladech hl. m. Prahy a dále návrhem kritérií a podmínek pro rozhodování o změnách ve vymezených koridorech, případně stanovením úkolů pro územní plánování, které vycházejí ze závěrů zpracovaného vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

³ Kap. A.2.4. Analýza trhu a prognóza přepravní poptávky (viz www.vrtky.cz).

- b) stanovovat s ohledem na podmínky a hodnoty území koncepci využití a rozvoje území, včetně dlouhodobé urbanistické koncepce sídel, rozvoje veřejné infrastruktury a ochrany volné krajiny a stanovení podmínek prostupnosti území**

Návrh rozšiřuje koncepci dopravní infrastruktury o koncept „Rychlých spojení“ (kombinace modelů provozu na VRT s různým typem obsluhy regionu)⁴. Vymezení koridoru VRT koresponduje se Specifickým cílem 1.2. Strategie regionálního rozvoje ČR „Zlepšit dopravní spojení mezi metropolemi a významnými středoevropskými centry osídlení, posílit kvalitní dopravní spojení mezi metropolemi a jejich zázemím, zvyšovat atraktivitu jiných způsobů dopravy než individuální automobilové dopravy ...“.

Vymezení koridoru konvenční železniční tratě (Jahodnické spojky) představuje opatření podporující plynulý průjezd železničním uzlem Praha zejména pro nákladní dopravu, a tím přispívá k celkové funkčnosti a prostupnosti území. Současně zvyšuje odolnost dopravního systému, neboť umožňuje vedení vlaků i při mimořádnostech či plánovaných výlukách na zatížených koridorových tratích, a tím podporuje stabilní rozvoj veřejné infrastruktury včetně optimalizace stávající dopravní sítě.

Zohlednění ochrany hodnot území a jeho podmínek je obsahem splnění úkolu a), Kapitola B.2.

- c) prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, jejich přínosy, problémy a rizika s ohledem na ochranu veřejných zájmů a hospodárné využívání území**

Úkol je respektován a řešen přiměřeně obsahu DÚRP VRT PRAHA. Vymezení obou koridorů je konfrontováno s hodnotami a limity využití území dle územně analytických podkladů hl. m. Prahy. Návrh DÚRP je posouzen a korigován na základě závěrů jeho vyhodnocení na udržitelný rozvoj území.

- d) stanovovat urbanistické, architektonické, estetické a funkční požadavky na využívání a prostorové uspořádání území a na jeho změny, zejména na míru využití území, umístění, uspořádání a řešení staveb a kvalitu veřejných prostranství**

Úkol je respektován přiměřeně obsahu a měřítku dokumentace DÚRP. Problematika estetických požadavků přesahuje toto měřítko a bude řešena v navazujících územně plánovacích dokumentacích⁵ hl. m. Prahy.

- e) vytvářet předpoklady pro hospodárné využívání území, zejména důsledným využíváním zastavěného území sídel prostřednictvím cílené revitalizace znehodnocených nebo zanedbaných ploch**

Úkol je naplněn stanovením kritérií a podmínek pro rozhodování o změnách ve vymezených koridorech, reflektujících závěry VVURÚ a dále tím, že koridor VRT Praha-Vršovice – Praha-Běchovice z významné části využívá vnitřní rezervy zastavěného území hl. m. Prahy.

- f) s ohledem na charakter území a kvalitu vystavěného prostředí vyhodnocovat a, je-li to účelné, vymezovat vhodné plochy pro výrobu; plochy pro výrobu elektřiny, plynu a tepla včetně ploch pro jejich výrobu z obnovitelných zdrojů vymezovat rovněž s ohledem na cíle energetické koncepce a klimatické cíle státu**

Úkol nemá vztah ke schválenému obsahu DÚRP.

⁴ Viz Program rozvoje Rychlých spojení (MD 01/2017): Návrh Zadání koncepčního strategického materiálu:

Rychlá spojení (RS) jsou definována jako provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR. Vedle nových vysokorychlostních tratí zahrnují také tratě upravené pro rychlost 200 km/h i další modernizované konvenční tratě s rychlostmi do 160 km/h. Vysokorychlostní tratě (VRT) jsou tedy zřejmou součástí Rychlých spojení.

⁵ Dále je „ÚPD“.

- g) stanovovat podmínky pro obnovu a rozvoj sídelní struktury, pro kvalitní bydlení a pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu**

Úkol nemá vztah ke schválenému obsahu DÚRP.

- h) prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, zejména pak pro umístění a uspořádání staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty v území a na využitelnost navazujícího území, tyto změny navrhovat a stanovovat podmínky pro jejich provedení**

Úkol je naplněn stanovením kritérií a podmínek pro rozhodování o změnách ve vymezených koridorech, reflektujících závěry VVURÚ.

- i) stanovovat pořadí provádění změn v území**

Schválený obsah DÚRP nestanovil povinnost určit pořadí změn, potřeba stanovení nevyplynula z vlastního zpracování návrhu DÚRP. Smyslem vymezení koridoru je vytvoření podmínek pro umístění vysokorychlostní trati a zajištění funkčnosti této trati v celé délce vymezeného koridoru.

- j) koordinovat veřejné zájmy a podněty na provedení změn v území**

Plnění úkolu je obligatorním požadavkem, který spadá do kompetence orgánů územního plánování a je realizován v rámci projednání podle stavebního zákona.

- k) vymezovat veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření**

DÚRP vymezuje stavby vymezených úseků vysokorychlostní železnice a konvenční železnice, včetně souvisejících staveb jako veřejně prospěšné

- l) vytvářet a stanovovat podmínky pro snižování nebezpečí v území, zejména před účinky povodní, sucha, erozních jevů a extrémních teplot**

Obsahem DÚRP je vymezení koridoru pro umístění vysokorychlostní trati a koridoru pro umístění konvenční železnice, v jejichž plošném rozsahu nelze v podrobnosti DÚRP stanovit podmínky pro snižování nebezpečí před účinky sucha, erozních jevů a extrémních teplot. Podmínky pro snižování nebezpečí těchto rizik v území přesahuje podrobnost DÚRP a bude řešena v ÚPD hl. M. Prahy resp. v dokumentaci pro povolení záměru.

- m) uplatňovat požadavky na adaptaci sídel a uspořádání krajiny vyplývající ze změny klimatu**

Úkol nemá vztah ke schválenému obsahu DÚRP.

- n) prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území**

Úkol nemá vztah ke schválenému obsahu DÚRP.

- o) vytvářet v území podmínky pro zajištění obrany a bezpečnosti státu a civilní ochrany**

Úkol nemá vztah ke schválenému obsahu DÚRP.

- p) vytvářet v území podmínky pro odstraňování následků náhlých hospodářských změn zejména prověřováním a případným vymezováním zastavitelných ploch nebo transformačních ploch**

Předmětem řešení DÚRP není tematika odstraňování důsledků náhlých hospodářských změn. V širším kontextu představuje vymezení koridorů vysokorychlostní železnice včetně související konvenční tratě v DÚRP posílení územních podmínek pro hospodářský rozvoj území.

q) určovat nutné asanační a rekultivační zásahy do území

Návrh DÚRP nevymezuje plochy asanačních nebo rekultivačních zásahů do území.

r) regulovat rozsah ploch pro využívání přírodních a nerostných zdrojů, vytvářet a stanovovat podmínky pro jejich využití

Úkol nemá vztah ke schválenému obsahu DÚRP.

s) vytvářet podmínky pro ochranu území podle jiných právních předpisů před významnými negativními vlivy záměrů na území a navrhnout kompenzační opatření, pokud tak stanoví jiný právní předpis.

Podmínky pro ochranu území podle jiných právních předpisů před významnými negativními vlivy záměrů na území formuluje návrh DÚRP na podkladě závěrů zpracovaného vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, zejména s využitím vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) v rozsahu bodu II přílohy č. 4 stavebního zákona. Opatření obsažená v kap. 13 hodnocení SEA jsou transponována do podoby odpovídající podrobnosti a měřítku DÚRP. Obsahově jsou tato opatření vztažena k těmto právním předpisům:

- zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů;
- zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů;
- zák. č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů;
- zák. č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů.

Kompenzační opatření dle § 45i odst. 4 zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů nejsou v rámci DÚRP navrhována. Součástí Stanoviska MŽP k potřebě posouzení navrhovaného obsahu dílčího územního rozvojového plánu pro úsek vysokorychlostní tratě na území hl. m. Prahy z hlediska vlivů na životní prostředí (č. j. MZP/2024/710/4072 ze dne 17. září 2024) je konstatování že „...navrhovaný obsah dílčího územního rozvojového plánu pro úsek vysokorychlostní tratě na území hl. m. Prahy nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi či záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti“. Z tohoto důvodu není posouzení vlivů návrhu DÚRP na předmět ochrany a celistvost EVL nebo PO podle ustanovení § 45i odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny zpracováno.

Environmentální limity využití území s konkrétním územním průmětem jsou zároveň obsaženy v Koordinačním výkresu 1:200 000.

B.3 Vyhodnocení souladu s požadavky stavebního zákona

Návrh DÚRP je zpracován podle požadavků liniového zákona a podle požadavků stavebního zákona č. 283/2021 Sb. a jeho prováděcí vyhlášky č. 157/2024 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a jednotném standardu, ve znění pozdějších předpisů.

Dokumentace DÚRP je rozdělena na část výrokovou a její odůvodnění tak, jak vyžaduje § 173 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění (dále jen „správní řád“) pro opatření obecné povahy a příloha č. 4 stavebního zákona. Na základě stanoviska MŽP ČR č.j. MZP/2024/710/4072 ze dne 17. září 2024 k návrhu obsahu DÚRP (§ 40 stavebního zákona), které uvádí:

„Na základě obdržených podkladů a s ohledem na skutečnost, že se jedná o povinnost danou liniovým zákonem, je provedení posouzení DÚRP VRT PRAHA z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (tzv. proces SEA) vyžadováno. Nejedná-li se totiž o změnu (dílčího) územního

rozvojového plánu dle § 21 odst. 7 liniového zákona (které dává možnost příslušnému úřadu od potřeby posouzení v odůvodněném případě ustoupit), je dle ust. § 21 odst. 3 a násl. liniového zákona provedení posouzení (dílčího) územního rozvojového plánu obligatorní. Jelikož příslušné orgány ochrany přírody vyloučily možný významný vliv na lokality soustavy Natura 2000, nebude posouzení jeho vlivů na předmět ochrany a celistvost EVL nebo PO podle ust. §45i odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny zpracováno.“,

byla zpracována dokumentace vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území v rozsahu přílohy č. 4 ke stavebnímu zákonu, ovšem bez vyhodnocení vlivů na EVL a PO dle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny.

Obsahově vychází návrh DÚRP ze schváleného obsahu DÚRP VRT PRAHA, o jehož pořízení rozhodla na návrh Ministerstva dopravy vláda ČR svým usnesením č. 765 ze dne 30. října 2024 v souladu s § 21 liniového zákona.

Obsah výrokové části DÚRP odpovídá bodu I. přílohy č. 6 stavebního zákona. Struktura odůvodnění DÚRP odpovídá požadavkům bodu II přílohy č. 6 stavebního zákona.

Komplexní zdůvodnění navrhovaného řešení zohledňuje způsobem odpovídajícím obsahovému zaměření a podrobnosti DÚRP požadavky § 68 odst. 3 správního řádu. Grafická část DÚRP byla v souladu s požadavkem výše citované přílohy č. 6 stavebního zákona zpracována v měřítku 1:200 000, schéma širších vztahů je zpracováno v měřítku 1:500 000.

Stanovisko Ministerstva životního prostředí podle § 100 stavebního zákona k dokumentaci Vyhodnocení vlivů DÚRP na životní prostředí bude vloženo do odůvodnění po jeho vydání společně se sdělením, jak bylo toto stanovisko zohledněno, a to včetně uvedení závažných důvodů, pokud by některé požadavky nebo podmínky zohledněny nebyly.

V souladu s bodem II písm. d) a k) přílohy č. 6 stavebního zákona (ve spojení s ust. § 172 odst. 4 a 5 správního řádu) bude po společném a veřejném projednání návrhu DÚRP do odůvodnění vloženo vyhodnocení souladu se stanovisky dotčených orgánů (případně s výsledkem řešení rozporů) a dále vyhodnocení připomínek včetně jejich odůvodnění.

C. Vyhodnocení souladu s Politikou územního rozvoje

Vyhodnocení souladu návrhu DÚRP – VRT PRAHA s Politikou územního rozvoje České republiky ve znění schválených Aktualizací č. 1, 2, 3, 5, 4, 6 a 7 a Změn č. 8 a 9 (úplné znění závazné od 1. 10. 2025) je zpracováno v členění dle jednotlivých kapitol tohoto dokumentu. S výjimkou celostátních priorit územního plánování jsou předmětem vyhodnocení pouze články s přímou vazbou na území hl. m. Prahy.

C.1 Celostátní priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území

(14) *Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty.*

V návrhu DÚRP je tato priorita naplněna stanovením podmínek pro rozhodování ve vymezených koridorech drážní dopravy DD04 a DD28, které z významné části reflektují závěry dokumentace VVURÚ, zejména ve vztahu k ochraně přírodních a civilizačních hodnot území. Formulace těchto podmínek odpovídá míře obecnosti a měřítku DÚRP (1:200 000) ve vazbě na § 72 odst. 1 stavebního zákona, dle kterého DÚRP nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím. Zároveň jsou však tyto podmínky závazné pro navazující územně plánovací dokumentaci, která, je-li to účelné, zpřesňuje vymezení ploch a koridorů vymezených v nadřazené ÚPD, jehož součástí je také stanovení podmínek pro jejich využití. (§ 73 odst. 3 a 4 ve spojení s § 77 odst. 2 písm. d) a § 80 odst. 2 písm. d) stavebního zákona).

Většina území dotčeného řešením DÚRP je součástí „Městské krajiny Prahy“⁶ s převahou souvislé zástavby doplněné dochovanými enklávami otevřené krajiny. Západní část koridoru DD04 (cca úsek Vršovice – Štěrboholy) je vymezena v zastavěném území města, kde dominují civilizační hodnoty (obytná zástavba, občanská vybavenost, infrastruktura). Koridor DD28 je naopak vymezen v enklávě otevřené krajiny na pomezí Hloubětína a Hrdlořez s víceméně rovnoměrným zastoupením ploch lesa a zemědělské půdy. Menší, východní část území je tvořena lesozemědělskou krajinou Úvalské plošiny⁷ s významným podílem zemědělského využití. Její významné krajinné a rekreační hodnoty se koncentrují mimo její část dotčenou koridorem VRT DD04.

(14a) *Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny.*

Předmětem řešení DÚRP VRT PRAHA není rozvoj venkovských oblastí.

⁶ Bod f) 1.1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy ve znění aktualizací vydaných k 19. 6. 2025.

⁷ Bod f) 1.9 tamtéž.

Návrh DÚRP zohledňuje ochranu lesních porostů, vodních ploch, resp. povrchových vod obecně, kvalitní zemědělské půdy a ekologických funkcí krajiny v měřítku a souvislostech DÚRP stanovením podmínek pro rozhodování v ploše vymezených koridorů DD04 a DD28.

(15) *Předcházet při změnách nebo vytváření urbánního prostředí prostorově sociální segregaci s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel.*

Stavba železnice zpravidla vytváří bariéru narušující dosavadní prostorové vazby v území, jejichž konečným důsledkem může být vznik prostorově odloučených obytných lokalit a jejich postupná sociální degradace. Z tohoto důvodu návrh DÚRP zahrnuje do podmínek pro rozhodování v ploše koridoru DD04 požadavek minimalizace negativních vlivů na prostupnost území. Stanovení podrobnějších požadavků na zajištění prostupnosti území a jejich konkrétní technické provedení je obsahem navazující ÚPD a dokumentace pro rozhodování v území.

(16) *Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli a v souladu s určením a charakterem oblastí, os, ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR.*

Komplexnost DÚRP VRT PRAHA vyplývá z toho, že jeho řešení vychází z na koncepčních a strategických dokumentů zaměřených na vysokorychlostní tratě a Rychlá spojení na území ČR (viz priorita 16a) a dále z vyhodnocení vlivů DÚRP na udržitelný rozvoj území⁸ v rozsahu přílohy č. 4 stavebního zákona, které zahrnuje posouzení dopadů na environmentální, sociodemografické a socioekonomické aspekty rozvoje dotčeného území.

Územně je návrh DÚRP VRT PRAHA lokalizován do Metropolitní rozvojové oblasti OB1 Praha s přímou návazností na koridor RS1 Praha – Brno vedený paralelně s rozvojovou osou celostátního významu OS5 Praha (– Kolín) – Jihlava – Brno dle platné PÚR ČR.

(16a) *Při územně plánovací činnosti vycházet z principu integrovaného rozvoje území, zejména měst a regionů, který představuje objektivní a komplexní posuzování a následné koordinování prostorových, odvětvových a časových hledisek.*

Návrh DÚRP vychází z koncepčních a strategických dokumentů schválených vládou ČR, zaměřených na rozvoj vysokorychlostních tratí a rychlých spojení na území ČR s návazností na území sousedních států a dále na objektivní a komplexní posuzování a následnou koordinaci prostorových, odvětvových, ekonomických a časových hledisek:

- Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR (usnesení vlády ČR ze dne 22. 5. 2017 č. 389);
- Dopravní politika ČR pro období 2021 – 2027 s výhledem do r. 2050 (usnesení vlády ČR ze dne 8. 3. 2021 č. 259);
- Dopravní sektorové strategie 3. fáze (MD 06/2023);
- Koncepce nákladní dopravy pro období 2024 – 2035;
- Nařízení EU 2024/1679 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě ze dne 13.6.2024.

⁸ Dále též „VVURÚ DÚRP“.

- (17) *Vytvářet v území podmínky k odstraňování důsledků hospodářských změn lokalizací zastavitelných ploch pro vytváření pracovních příležitostí, zejména v strukturálně postižených krajích a hospodářsky a sociálně ohrožených územích a napomoci tak řešení problémů v těchto územích. Vytvářet podmínky pro zvýšení mobility a dostupnosti.***

Předmětem řešení DÚRP není tematika odstraňování důsledků náhlých hospodářských změn. Hlavní město Praha zároveň nepatří mezi strukturálně postižená nebo sociálně ohrožená území ČR.

V širším kontextu představuje vymezení koridorů vysokorychlostní železnice (DD04) a související konvenční tratě (DD28) v DÚRP posílení územních podmínek pro hospodářský rozvoj území. Realizace a rozvoj systému Rychlých spojení se zaústěním do Železničního uzlu Praha (dále též „ŽUP“), vytváří podmínky pro zásadní zkvalitnění dopravního propojení hlavního města a významných center osídlení v ostatních krajích ČR; v daném případě v navazujících částech Středočeského kraje a Kraje Vysočina v rámci systému rychlého spojení RS1 Praha – Brno.

Vytvoření rychlého, efektivního a udržitelného dopravního systému jej jedním ze základních předpokladů pro rozvoji ekonomiky a zvýšení konkurenceschopnosti jednotlivých krajů i ČR jako celku. Zajištěním kompatibility mezi sítí VRT a stávajícími železničními tratěmi jsou vytvářeny územní podmínky pro vznik výkonné sítě osobní železniční dopravy s významně pozitivním dopadem na dopravní obslužnost a dostupnost regionů ČR, což pomůže zvýšit jejich konkurenceschopnost, podporu podnikání, potenciál ekonomického růstu, vznik pracovních příležitostí, rozvoj bydlení a možnosti navýšení kapacity pro železniční nákladní dopravu.

- (18) *Podporovat vyvážený a polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet územní předpoklady pro posílení vazeb mezi městskými a venkovskými oblastmi s ohledem na jejich rozdílnost z hlediska přírodního, krajinného, urbanistického i hospodářského prostředí.***

V souladu s § 74 stavebního zákona návrh DÚRP neřeší problematiku sídelní struktury. Nicméně sídelní struktura a rozvojový potenciál vyšších a středních center osídlení⁹ je jedním ze základních vstupů pro koncepční dokumenty zaměřené na řešení rozvoje VRT a Rychlých spojení¹⁰. Vymezením koridoru pro vysokorychlostní trať jako součásti Rychlých spojení a zajištěním jejich provázanosti se stávajícími železničními tratěmi jsou vytvářeny územní podmínky pro vznik výkonné sítě osobní železniční dopravy a tím pádem pro posílení významu dálkové, regionální, příměstské a nákladní železniční dopravy. Realizace záměru má výrazný potenciál posílit navazující systém veřejné hromadné dopravy.

- (19) *Vytvářet předpoklady pro rozvoj, využití potenciálu a polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu, vč. území bývalých vojenských újezdů) a zároveň předcházet vzniku dalších takto znehodnocených území. Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestaveb revitalizací a sanací území) a zajistit ochranu nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace. Cílem je účelné využívání a uspořádání území úsporné v nárocích na veřejné rozpočty na dopravu a energie, které koordinací veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území omezuje negativní důsledky suburbanizace pro udržitelný rozvoj území.***

Priorita nemá vztah ke schválenému obsahu DÚRP.

- (20) *Chránit přírodní funkce a krajinné hodnoty před negativními vlivy vytvářením podmínek pro umísťování rozvojových záměrů do co nejméně konfliktních lokalit a podporovat potřebná zmírňující a případně kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti respektovat veřejné zájmy ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000,***

⁹ Kategorie A – D dle platné PÚR ČR.

¹⁰ Zejména Program rozvoje rychlých železničních spojení (2017), Dopravní sektorová strategie – 3. fáze (2023).

mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněných oblastí přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Dále vytvářet územní podmínky pro zvyšování a udržování ekologické stability volné krajiny, zajištění ekologických funkcí přírodních stanovišť a jejich obnovu, implementaci a respektování územních systémů ekologické stability, ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích a zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.

Na základě stanoviska MŽP k potřebě posouzení navrhovaného obsahu dílčího územního rozvojového plánu z hlediska vlivů na životní prostředí (č. j. MZP/2024/710/4072 ze dne 17. září 2024) je zpracováno vyhodnocení předpokládaných vlivů DÚRP na udržitelný rozvoj území v rozsahu a struktuře přílohy č. 4 stavebního zákona (dále též „VVURÚ“), jehož obligatorní součástí je též vyhodnocení předpokládaných vlivů na obyvatelstvo a složky životního prostředí (dále též „SEA“) v rozsahu bodu II této přílohy. Na základě identifikace a významnosti zjištěných vlivů formuluje SEA požadavky na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí, které jsou převzaty do článků (3) a (4) výrokové části návrhu DÚRP.

(20a) *Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury a při vymezování ploch pro bydlení, občanskou vybavenost, výrobu a skladování. V rámci územně plánovací činnosti omezovat nežádoucí srůstání sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a prostupnosti krajiny, uplatňovat integrované přístupy k předcházení a řešení environmentálních problémů.*

Návrh DÚRP VRT PRAHA zohledňuje na základě závěrů dokumentace VVURÚ potřebu zajištění prostupnosti území jak pro volně žijící živočichy, tak pro člověka požadavkem minimalizace vlivů na prostupnost území jako jednou z podmínek pro rozhodování v obou vymezených koridorech. S ohledem na ust. § 72 odst. 1 stavebního zákona není možné v podrobnosti DÚRP (1:200 000) tento požadavek podrobněji definovat ani navrhovat konkrétní způsoby řešení této problematiky. Zároveň jsou však tyto podmínky závazné pro navazující územně plánovací dokumentaci, která, je-li to účelné zpřesňuje vymezení ploch a koridorů vymezených v nadřazené ÚPD, jehož součástí je také stanovení podmínek pro jejich využití. (§ 73 odst. 3 a 4 ve spojení s § 77 odst. 2 písm. d) a § 80 odst. 2 písm. d) stavebního zákona).

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

Priorita nemá vztah ke schválenému obsahu DÚRP.

(22) *Vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy udržitelného cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika), při zachování a rozvoji hodnot území. Podporovat propojení míst, atraktivních z hlediska cestovního ruchu, turistickými cestami, které umožňují celoroční využití pro různé formy turistiky (např. pěší, cyklo, lyžařská, hipo). Centra osídlení v turisticky atraktivních oblastech, s ohledem na specifické místní podmínky a hodnoty z hlediska kulturního a přírodního dědictví, pokud možno rozvíjet jako póly rozvoje cestovního ruchu poskytující vybavenost pro rekreaci a zázemí pro turisty.*

Priorita nemá vztah ke schválenému obsahu DÚRP.

- (23) *Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. U stávající i budované sítě dálnic, kapacitních komunikací a silnic I. třídy zohledňovat i potřebu a možnosti umístění odpočívek, které jsou jejich nedílnou součástí. Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků).*

Návrh DÚRP vytváří územní podmínky pro lepší dostupnost území a zkvalitnění železniční infrastruktury vymezením koridoru DD04, který zajišťuje zaústění koridoru RS1 Praha – Brno do Železničního uzlu Praha, včetně kontinuálního propojení s ostatními připravovanými koridory Rychlých spojení RS3 Praha – Beroun a RS4 Praha – Litoměřice / Lovosice – Ústí nad Labem (– Dresden). Realizace předmětného záměru má výrazný potenciál posílit systém veřejné hromadné dopravy v mezistátních, celostátních i meziregionálních vazbách a snížit podíl individuální automobilové dopravy v kontextu celé ČR.

Návrh DÚRP zohledňuje nezbytnost zajištění prostupnosti krajiny pro člověka i pro migrující organismy ve stanovené míře podrobnosti a v měřítku 1:200 000 stanovením příslušného požadavku jako podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru. Podrobněji viz vyhodnocení souladu s prioritou čl. (20a).

- (24) *Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví a v souladu s principy rozvoje udržitelné mobility osob a zboží, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmínit. Při vymezování nových zastavitelných ploch zohledňovat možnost napojení na stávající veřejnou dopravní infrastrukturu. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou, pěší).*

Vymezením koridorů DD04 a DD28 naplňuje návrh DÚRP tuto prioritu z hlediska rozšiřování a zkvalitňování dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví a v souladu s principy rozvoje udržitelné mobility osob a zboží, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os, zde konkrétně Metropolitní rozvojové oblasti OB1 Praha a zprostředkovaně také celostátní rozvojové osy OS5 Praha (– Kolín) – Jihlava – Brno.

Požadavek na ochranu obyvatelstva před hlukem je součástí podmínek pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru DD04 adekvátně míře obecnosti DÚRP s ohledem na § 72 odst. 1 stavebního zákona. Jejich zpřesnění je závazným úkolem pro navazující ÚPD ve smyslu § 73 odst. 3 stavebního zákona. Konkrétní technická řešení jsou obsahem navazující dokumentace pro rozhodování v území.

- (24a) *Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. V územích, kde nejsou hodnoty imisních limitů pro ochranu lidského zdraví překračovány, vytvářet územní podmínky pro to, aby k jejich překročení nedošlo. Vhodným uspořádáním ploch v území obcí vytvářet podmínky pro minimalizaci negativních*

vlivů koncentrované výrobní činnosti a skladování na bydlení. Vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od průmyslových, logistických nebo zemědělských areálů.

Analýza území hl. m. Prahy z hlediska imisní a hlukové zátěže včetně navazujícího vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví je součástí vyhodnocení vlivů návrhu DÚRP na životní prostředí. S ohledem na elektrifikaci železničních tratí v koridorech DD04 a DD28 nebude naplnění koncepce DÚRP VRT PRAHA spojeno s významným nárůstem imisní zátěže dotčeného území.

Druhá část této priority týkající se vymezování a uspořádání zastavitelných ploch v ÚPD obcí nemá vztah ke schválenému obsahu DÚRP.

- (25) *Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze, sucho, přehřívání atd.) s cílem jim předcházet a minimalizovat jejich negativní dopady. Zejména zajistit územní ochranu ploch potřebných pro umísťování staveb a opatření na ochranu před povodněmi a pro vymezení území určených k řízeným rozlivům povodní. Vytvářet podmínky pro zvýšení přirozené retence srážkových vod v území a využívání přírodě blízkých opatření pro zadržování a akumulaci povrchové vody tam, kde je to možné s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu, jako jedno z adaptačních opatření v případě dopadů změny klimatu. V území vytvářet podmínky pro zadržování, vsakování i využívání srážkových vod jako zdroje vody a s cílem zmírňování účinků povodní a sucha. Při vymezování zastavitelných ploch zohlednit hospodaření se srážkovými vodami.*

Priorita nemá vztah ke schválenému obsahu DÚRP.

- (26) *Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umísťovat do nich veřejnou infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvláště odůvodněných případech. Vymezovat a chránit zastavitelné plochy pro přemístění zástavby z území s vysokou mírou rizika vzniku povodňových škod.*

V rámci vyhodnocení vlivů návrhu DÚRP na udržitelný rozvoj území jsou identifikovány dílčí úseky v nichž vymezené koridory kříží stanovená záplavová území vodních toků. Měřítka DÚRP však neumožňují stanovit konkrétní podmínky pro řešení průchodu staveb drážní dopravy přes záplavová území s ohledem na ust. odst. 1 § 72 stavebního zákona. Tyto podmínky budou stanoveny v navazující ÚPD hl. m. Prahy a konkretizovány v dokumentaci pro povolení záměru.

- (27) *Vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury, včetně podmínek pro rozvoj digitální technické infrastruktury. Vytvářet rovněž podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky možnostem, poloze i infrastruktuře těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami. Při územně plánovací činnosti stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, včetně sítě regionálních letišť, efektivní dopravní sítě pro spojení městských oblastí s venkovskými oblastmi, stejně jako řešení přeshraniční dopravy, protože mobilita a dostupnost jsou klíčovými předpoklady hospodářského rozvoje ve všech regionech.*

Návrh DÚRP vytváří podmínky pro vzájemné kontinuální propojení jednotlivých větví VRT, resp. Rychlých spojení (konkrétně RS1 Praha – Brno, RS3 Praha – Beroun a RS4 Praha – Lovosice / Litoměřice – Ústí nad Labem (– Dresden) v rámci ŽUP. Konečným cílem je zkvalitnění dopravní dostupnosti měst, které jsou přirozenými regionálními centry v kontextu celé ČR. Realizace a rozvoj systému Rychlých spojení, tj. rychlého, efektivního a konkurenceschopného dopravního systému zlepší dostupnost hlavního města Prahy nejenom z těchto center osídlení ale v návaznosti na regionální systémy veřejné dopravy také z měst a obcí v jejich přirozeném spádovém území. Systém Rychlých železničních spojení je plánován včetně propojení se stávajícími konvenčními železničními

tratěmi, čímž budou zajištěny podmínky pro zvýšení kvality regionální a příměstské dopravy. Realizace záměru má výrazný potenciál posílit systém veřejné hromadné dopravy a snížit podíl individuální automobilové dopravy v kontextu celé ČR.

Vymezením koridoru konvenční železnice DD28 návrh DÚRP zároveň přispívá k posílení sítě nákladní železniční dopravy. Realizací záměru dojde k uvolnění kapacity na stávajících koridorových tratích, které jsou v současné době na hranici svých kapacit, a to jak v oblasti osobní dopravy (dálková, regionální, příměstská), tak nákladní dopravy. Uvolněné kapacity bude možno využít pro posílení regionální, příměstské či nákladní železniční dopravy.

(28) *Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat potřeby udržitelného rozvoje území v dlouhodobém horizontu a nároky na veřejnou infrastrukturu, včetně zelené infrastruktury a veřejných prostranství. Vytvářet podmínky pro rozvoj území s dostupnou krajinou a sídelní zelení a pro rozvoj kvalitních veřejných prostranství s dostatečným zastoupením vegetačních prvků. Návrh a ochranu kvalitních městských nebo venkovských prostorů a veřejné infrastruktury je vhodné řešit ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru s veřejností. Při vymezování ploch bydlení a stanovování podmínek pro rozvoj bydlení zohledňovat požadavky na veřejná prostranství.*

Priorita nemá vztah ke schválenému obsahu DÚRP. Přínosy DÚRP VRT PRAHA k rozvoji veřejné dopravní infrastruktury jsou popsány ve vztahu k ostatním prioritám PÚR ČR v rámci této části Odůvodnění.

(29) *Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. Vytvářet územní podmínky pro upřednostňování veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Zlepšovat propustnost měst a obcí pro environmentálně šetrné formy dopravy a vytvářet podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.*

Rychlá spojení představují provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující novostavby vysokorychlostních tratí (VRT), tratě konvenční modernizované s vysokorychlostními parametry i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku. Propojení sítě VRT a tratí konvenční železniční dopravy vytváří předpoklad pro další rozvoj integrovaných systémů veřejné dopravy ve spádových regionech center osídlení obsluhovaných systémem Rychlých spojení.

(30) *Úroveň technické infrastruktury, zejména dodávku vody a zpracování odpadních vod je nutno koncipovat tak, aby splňovala požadavky na vysokou kvalitu života v současnosti i v budoucnosti. Je nezbytné vytvářet územní podmínky pro zásobování pitnou vodou a pro optimální odvádění a čištění odpadních vod. Při vymezování nových zastavitelných ploch zohledňovat možnost napojení na stávající veřejnou technickou infrastrukturu.*

Priorita nemá vztah ke schválenému obsahu DÚRP.

(31) *Vytvářet územní podmínky pro rozvoj decentralizované, efektivní a bezpečné výroby energie z obnovitelných zdrojů, případně z dalších nízkouhlíkových zdrojů, včetně zajištění bezpečného zásobování území energiemi, šetrné k životnímu prostředí a kulturním hodnotám území, s cílem minimalizace jejich negativních vlivů a rizik.*

Priorita nemá vztah ke schválenému obsahu DÚRP.

- (31a) *Prověřovat podmínky v území pro snižování množství oxidu uhličitého formou jeho ukládání do přírodních horninových struktur a upřesnění vymezení ploch a koridorů pro zařízení k ukládání oxidu uhličitého do přírodních horninových struktur včetně vymezení ploch a koridorů pro přepravní síť.*

Priorita nemá vztah ke schválenému obsahu DÚRP.

C.2 Sídlní struktura, rozvojové oblasti a rozvojové osy

Sídlní struktura

V souladu s § 74 stavebního zákona návrh DÚRP neřeší problematiku sídlení struktury. Nicméně sídlní struktura a rozvojový potenciál vyšších a středních center osídlení¹¹ je jedním ze základních vstupů pro koncepční dokumenty zaměřené na řešení rozvoje VRT a Rychlých spojení¹².

Rozvojové oblasti a rozvojové osy

(39) *Úkoly pro územní plánování:*

- a) *Při respektování celostátních priorit územního plánování umožňovat v rozvojových oblastech a rozvojových osách intenzivní využívání území v souvislosti s rozvojem veřejné infrastruktury. Z tohoto důvodu v rozvojových oblastech a v rozvojových osách vytvářet podmínky pro umístění aktivit mezinárodního a celostátního významu s požadavky na změny v území a tím přispívat k zachování charakteru území mimo rozvojové oblasti a rozvojové osy.*

Návrh DÚRP naplňuje tento úkol vymezením koridoru DD04. Tím vytváří územní podmínky pro umístění stavby vysokorychlostní trati v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (včetně souvisejících staveb) za účelem zaústění větve rychlého spojení RS1 Praha – Brno do ŽUP v rámci Metropolitní rozvojové oblasti OB1 Metropolitní oblast Praha, vymezené v platné PÚR ČR.

(40) *OB1 Metropolitní rozvojová oblast Praha*

Důvody vymezení:

Území ovlivněné rozvojovou dynamikou hlavního města Prahy, při spolupůsobení vedlejších center, zejména Kladna a Berouna. Jedná se o nejsilnější koncentraci obyvatelstva v ČR, jakož i soustředění kulturních, institucionálních, organizačních, ekonomických, vzdělávacích a vědecko-výzkumných aktivit, které mají z velké části i mezinárodní význam; zásadním rozvojovým předpokladem je připojení na dálnice, dokončení Dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy), připojení na tranzitní železniční koridory I., III. a IV. (dále jen TŽK) a vysokorychlostní síť železnice a efektivní propojení jednotlivých druhů dopravy včetně letecké a vytvoření efektivního systému integrované veřejné dopravy.

Vymezení koridoru DD04 vytváří územní podmínky pro napojení Metropolitní rozvojové oblasti OB1 na vysokorychlostní síť v relaci Praha – Brno – Ostrava / Břeclav. Její zaústění do ŽUP Praha zároveň umožňuje propojení s ostatními větvemi VRT ve směru na Ústí nad Labem (RS4) a Plzeň (RS3).

¹¹ Kategorie A – D dle platné PÚR ČR.

¹² Zejména Program rozvoje rychlých železničních spojení (2017), Dopravní sektorová strategie – 3. fáze (2023).

C.3 Specifické oblasti

Dle platné PÚR ČR je území hl. m. Prahy součástí těchto specifických oblastí:

- **SOB9** Specifická oblast, ve které se projevuje aktuální problém ohrožení území suchem.
- **SOB10** Specifická oblast, která vymezuje oblasti nezbytné pro příspěvek ČR k celkovému cíli EU v oblasti obnovitelných zdrojů energie do roku 2030 z hlediska rozvoje výroby energie z energie slunečního záření.
- **SOB11** Specifická oblast, která vymezuje oblasti nezbytné pro příspěvek ČR k celkovému cíli EU v oblasti obnovitelných zdrojů energie do roku 2030 z hlediska rozvoje výroby energie z větrné energie nezasahuje žádná ze specifických oblastí celostátního významu.

Návrh DÚRP VRT PRAHA tuto problematiku neřeší.

C.4 Záměry dopravní infrastruktury

Koncepce

(79) Podmínky pro navazující územně plánovací činnost:

Při vymezování záměrů vytvářet podmínky pro:

- a) zajištění vyšší kvality dopravy, např. zvýšení přepravní rychlosti dopravy a atraktivity železniční dopravy,*
- b) minimalizování konfliktů s ochranou přírody a krajiny, kulturními a civilizačními hodnotami v území,*
- c) respektování požadavků mezinárodních dohod a Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T.*

Vymezením koridoru DD04 pro umístění vysokorychlostní trati v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice jako součást systému Rychlých spojení vytváří návrh DÚRP územní podmínky pro zajištění vyšší kvality a atraktivity železniční dopravy zejména zvýšením přepravní rychlosti a zkrácením cestovní doby s předpokladem zvýšení počtu přepravovaných osob a návazného snížení dopravní zátěže (zejména IAD¹³).

Minimalizaci konfliktů s ochranou přírody a krajiny řeší návrh DÚRP stanovením podmínek pro rozhodování v ploše vymezených koridorů, které vycházejí ze závěrů zpracovaného SEA vyhodnocení DÚRP v rozsahu bodu II přílohy č. 4 stavebního zákona. Kulturní a civilizační hodnoty dotčeného území nejsou podle výsledků hodnocení SEA návrhem významně dotčeny a návrh DÚRP z tohoto důvodu nestanovuje.

Pro návrh DÚRP VRT PRAHA je výchozím koncepčním dokumentem „Nařízení EU 2024/1679 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě ze dne 13. 6. 2024“, který na území ČR vymezuje síť TEN-T (se zahrnutím ŽUP) jako součást Rýnsko-dunajského koridoru spojujícího přístavy v Německu na Rýnu, u Severního moře, na Labi a u Baltu přes ČR, Rakousko, Slovensko, Maďarsko a Rumunsko až po západní okraj Ukrajiny. Tato tzv. „hlavní železniční síť“ TEN-T zahrnuje všechny sledované[LK2.1] koridory Rychlých spojení se zaústěním do ŽUP (viz dále), mj. prostřednictvím železničního úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice, pro jehož umístění vymezuje návrh DÚRP VRT PRAHA koridor DD04.

¹³ IAD - individuální automobilová doprava.

Citované nařízení EU nově vymezuje tzv. „rozšířenou hlavní síť“ TEN-T, která do nákladní železniční infrastruktury v rámci ŽUP zahrnuje také spojkou železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (Jahodnická spojka), jako dílčí úsek „nákladního obchvatu Prahy“ v relaci odbočka Praha-Velká Chuchle – Praha-Libeň / Praha-Běchovice. Pro umístění Jahodnické spojky vymezuje návrh DÚRP VRT PRAHA koridor konvenční železnice DD28.

Železniční doprava – záměry vysokorychlostní dopravy

(83a) **ŽD1 – RS4 úsek (Dresden–) hranice Německo/ČR–Lovosice/Litoměřice–Praha.**

(83d) **ŽD4 – RS1 úsek Praha–Brno.**

(83g) **ŽD7 – RS3 úsek Praha – Beroun**

Vymezení koridoru VRT DD04 Praha-Vršovice – Praha-Běchovice řeší zaústění úseku RS1 Praha – Brno do ŽUP a jeho návaznost na ostatní plánované záměry vysokorychlostní dopravy v rámci systému Rychlých spojení RS3 a RS4.

Železniční doprava – záměry konvenční dopravy

Návrh DÚRP VRT PRAHA vymezuje koridor železniční dopravy DD28 pro umístění propojující tratě Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (Jahodnická spojka). Tento záměr není součástí platné PÚR ČR. Jeho mezinárodní význam lze dovodit z jeho začlenění do rozšířené hlavní sítě TEN-T v rámci „Nařízení EU 2024/1679 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě ze dne 13. 6. 2024“ (viz výše).

Silniční doprava

DÚRP VRT PRAHA nevymezuje koridory pro umístění záměrů silniční dopravy mezinárodního nebo celostátního významu.

Vodní doprava

DÚRP VRT PRAHA nevymezuje koridory pro umístění záměrů vodní dopravy mezinárodního nebo celostátního významu.

Kombinovaná doprava

DÚRP VRT PRAHA nevymezuje plochy a koridory pro umístění záměrů vodní dopravy mezinárodního nebo celostátního významu.

Letiště

DÚRP VRT PRAHA nevymezuje plochy pro umístění záměrů letecké dopravy mezinárodního nebo celostátního významu.

C.5 Záměry technické infrastruktury a související záměry

DÚRP VRT PRAHA nevymezuje plochy a koridory pro umístění záměrů technické infrastruktury nebo pro umístění souvisejících záměrů mezinárodního nebo celostátního významu.

C.6 Další úkoly pro ministerstva, jiné ústřední správní úřady a pro územní plánování

Řešení DÚRP VRT PRAHA nemá žádný vztah k úkolům stanovených v platné PÚR ČR pro ministerstva, jiné ústřední správní úřady a pro územní plánování.

D. Vyhodnocení souladu s požadavky jiných právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů, popřípadě s výsledkem řešení rozporů

VYPOŘÁDÁNÍ STANOVISEK UPLATNĚNÝCH K NÁVRHU DÍLČÍHO ÚZEMNÍHO ROZVOJOVÉHO PLÁNU

Na základě ustanovení § 98 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), provedl pořizovatel toto vypořádání stanovisek uplatněných během veřejného projednání návrhu Dílčího územního rozvojového plánu s dále uvedeným vyhodnocením:

1	MINISTERSTVO KULTURY
Text stanoviska: Stanovisko k návrhu Dílčího územního rozvojového plánu Ministerstvo kultury obdrželo Vaše oznámení č. j. MD/15883/2026/520 ze dne 20. 3. 2026 o konání společného jednání a zveřejnění návrhu Dílčího územního rozvojového plánu (dále jen DÚRP) –VRT Praha včetně jeho vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Pořizovatel: Ministerstvo dopravy, nábr. Ludvika Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1 Zhotovitel: ATEKO – Společnost pro DÚRP VRT Praha sdružující společnosti: Atelier T-plan, s r.o., Lublaňská 1730/21, Praha 2, 120 00 EKOLA group, spol. s r.o., Mistrovská 558/4, Praha 10, 108 00 Zakázka č. 2025 001 V dané věci byla prostudována dokumentace výše uvedeného návrhu DÚRP – VRT Praha dostupná na úřední desce Ministerstva dopravy: https://uredni-deska.md.gov.cz/Uredni-deska/Dilci-uzemni-rozvojoy-plan-VRT-Praha.html Ochrana řešeného území z hlediska zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů – legislativní rámec: Z hlediska památkové ochrany se v rámci řešeného území nachází: - Ochranné pásmo pražské památkové rezervace, určené Rozhodnutím NV hl. m. Prahy o vyhlášení ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze č.j. kul/5-932/81 ze dne 19. 5. 1981 a jeho doplněk ze dne 9. 7. 1981; vedené v ÚSKP ČR pod číslem rejstř. 3333. - Území s archeologickými nálezy ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů i ve smyslu mezinárodní Úmluvy o ochraně archeologického dědictví Evropy, publikované ve Sbírce mezinárodních smluv pod č. 99/2000. Podrobněji, viz http://www.pamatkovykatalog.cz/ a https://geoportal.npu.cz/web. Po posouzení z hledisek státní památkové péče Ministerstvo kultury, jako dotčený orgán zmocněný ustanovením § 26 odst. 2 písm. c) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů ve spojení s ustanovením § 94 odst. 3 stavebního zákona č. 283/2021 Sb., z hlediska kulturních hodnot v řešeném území Ministerstvo kultury k návrhu Dílčího územního rozvojového plánu uplatňuje následující upozornění.	

1	MINISTERSTVO KULTURY
POSOUZENÍ návrhu DÚRP – VRT Praha Část zájmového území posuzovaného koridoru DD04 zasahuje svou západní částí do ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze. V bezprostředním okolí posuzovaného koridoru se nacházejí archeologické lokality ÚAN I. <u>Jedná se o následující lokality:</u> ÚAN I (ID SAS 35485), k. ú. Dubeč Praha-Dubeč – u hřbitova – území s archeologickými nálezy. Viz: https://isad.npu.cz/praha-dubec-u-hrbitova-35485 Jedná se o území s jednoznačně prokázaným výskytem archeologických nálezů, tj. o sídlištní archeologickou lokalitu, pravděpodobně pravěkého stáří, tvořená shlukem bodových objektů čitelných ve vegetačních příznacích na leteckých fotografiích. AMČR: Záznam C-L9000990 [cit. 2021-11-19]. Archeologická mapa České republiky. Dostupné z: https://digiarchiv.aiscr.cz/id/C-L9000990. ÚAN I (ID SAS 34806), k. ú. Běchovice, Dubeč Lítožnice – zaniklá středověká ves germánské sídliště – území s archeologickými nálezy. Viz: https://isad.npu.cz/litoznice-zanikla-stredoveka-ves-a-germanske-sidliste-34806 Jedná se o plochu rozsáhlého sídelního a kovozpracujícího areálu převážně z doby římské. V prostoru severně od rybníku, na levém břehu Říčanského potoka, vznikla ve vrcholném středověku ves Lítožnice s kostelem sv. Gotharda (Gebharda) a tvrzí. Ves zanikla pravděpodobně v 16. století, nejpozději za 30leté války již byla pustá. Relikty vesnice byly dobře patrné ještě v 1. 1/2 20. století. V 60. a později v 70. letech 20. století byla plocha rozsáhle narušena meliorací, kdy zde proběhl intenzivní sběr archeologických nálezů a dokumentace archeologických situací (Z. Smetánka, J. Zadák, Sl. Vencí, P. Somr). Výzkumem byla zachycena poloha kostela s hřbitovem a identifikovaná tvrz u potoka. ÚAN I (ID SAS 7208), k. ú. Běchovice Běchovice – u čističky – území s archeologickými nálezy. Viz: https://isad.npu.cz/bechovice-u-cisticky-7208 Jedná se o území s doloženými archeologickými nálezy nebo důvodně předpokládaným výskytem archeologických nálezů. Rozsah území byl vymezen na základě odborného vyhodnocení dostupných informací o výskytu archeologických nálezů. Z hlediska kulturních hodnot v řešeném území nemá Ministerstvo kultury k návrhu Dílčího územního rozvojového plánu, nad rámec výše uvedeného, další zásadní připomínky a požadavky.	
<u>Vypořádání:</u> Stanovisko je souhlasné Jedná se jen o upozornění. Respektování ochranných pásem vyplývá z příslušných právních předpisů a není proto nutné je citovat v územně plánovací dokumentaci. Co se týká limitů využití území, tyto jsou zobrazeny v koordinačním výkrese, nicméně s přihlédnutím k měřítku dílčího územního rozvojového plánu. Pro úplnost je vhodné doplnit, že uvedené skutečnosti jsou v rámci dokumentace vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, konkrétně v rámci kapitoly 1.3 popsány a dále zohledněny v rámci	

1	MINISTERSTVO KULTURY
	vyhodnocení v kapitole 1.6 týkající se zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů DÚRP VRT PRAHA na jednotlivé složky životního prostředí. Bylo konstatováno, že v souvislosti s DÚRP VRT PRAHA (resp. s jeho uplatněním) se nepředpokládá dotčení archeologických lokalit ve smyslu negativního zásahu, a to s ohledem na zákonný požadavek na provedení záchranného archeologického výzkumu před započítáním výstavby.

2	MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ
	<u>Text stanoviska:</u> Stanovisko podle § 2l odst. 6 zákona č. 416/2009 Sb. k návrhu Dílčího územního rozvojového plánu Ministerstvo pro místní rozvoj, odbor územního plánování (dále jen „ministerstvo“), jako ústřední orgán státní správy ve věcech územního plánování a stavebního řádu podle § 14 odst. 1 zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy, ve znění pozdějších předpisů, obdrželo dne 23. 3. 2026 Oznámení o konání společného jednání a zveřejnění Návrhu Dílčího územního rozvojového plánu včetně jeho vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Pořizovatelem je v souladu s § 2l odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb., zákon o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „liniový zákon“) Ministerstvo dopravy, odbor strategie. Na základě prostudování návrhu Dílčího územního rozvojového plánu – VRT Praha (dále jen „DÚRP VRT PRAHA“), včetně jeho vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území a posouzení DÚRP VRT PRAHA z pohledu jeho souladu s politikou územního rozvoje a cíli a úkoly územního plánování vydává ministerstvo podle § 2l odst. 6 liniového zákona následující stanovisko: Ministerstvo k návrhu DÚRP VRT PRAHA nemá připomínky a neuplatňuje požadavky na úpravu. Soulad návrhu DÚRP VRT PRAHA s Územním rozvojovým plánem závazným pro rozhodování v území se neposuzuje. Odůvodnění A. Úvodní informace V souladu s ustanovením § 2l odst. 1 liniového zákona rozhodla vláda ČR usnesením č. 765 ze dne 30. 10. 2024 o pořízení DÚRP VRT PRAHA. Součástí obsahu DÚRP VRT PRAHA byl také požadavek na zpracování vlivů DÚRP VRT PRAHA na udržitelný rozvoj území dle Přílohy č. 4 stavebního zákona, a to na základě stanoviska Ministerstva životního prostředí k potřebě posouzení navrhovaného obsahu DÚRP VRT PRAHA z hlediska vlivů na životní prostředí (č. j. MZP/2024/710/4072 ze dne 17. září 2024). V tomto stanovisku se také uvádí: „...navrhovaný obsah dílčího územního rozvojového plánu pro úsek vysokorychlostní tratě na územní hl. m. Prahy nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi či záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti“. Společné jednání a veřejné projednání o návrhu DÚRP VRT PRAHA včetně jeho vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území s výkladem zpracovatele se uskutečnila dne 22. 4. 2026.

2	MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ
B. Podklady <u>Podklady, které Ministerstvo dopravy zveřejnilo pro společné jednání a veřejné projednání návrhu</u> <u>DÚRP VRT PRAHA:</u> • Textová část • Textová část odůvodnění • Výkres ploch a koridorů, včetně akceleračních oblastí celostátního významu a ÚSES nadregionálního významu • Výkres veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací • Koordinační výkres • Schéma širších vztahů <u>Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území návrhu DÚRP VRT PRAHA</u> • Textová část • Výkres A – Ochrana přírody a krajiny • Výkres B – Památková péče • Výkres C – Ochrana vod • Výkres D – Ochrana horninového prostředí • Výkres A1 – Území zasažené hlukem – dopravní infrastruktura • Výkres A2 – Území zasažené hlukem – technická infrastruktura • Výkres B1 – Ochrana přírody a krajiny – dopravní infrastruktura • Výkres B2 – Ochrana přírody a krajiny – technická infrastruktura • Výkres C1 – Památková péče – dopravní infrastruktura • Výkres C2 – Památková péče – technická infrastruktura • Výkres D1 – Ochrana horninového prostředí – dopravní infrastruktura • Výkres D2 – Ochrana horninového prostředí – technická infrastruktura • Výkres D3 – Ochrana vod – dopravní infrastruktura • Výkres D4 – Ochrana vod – technická infrastruktura C. Vyhodnocení návrhu DÚRP VRT PRAHA Vymezením koridoru vysokorychlostní železnice DD04 (RS1 Praha – Brno v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice) a souvisejícího koridoru konvenční železnice DD28 (Jahodnická spojka) návrh DÚRP VRT PRAHA naplňuje celostátní priority územního plánování, zejména v oblasti zajištění dopravní dostupnosti rozvojem veřejné dopravní infrastruktury celostátního a mezinárodního významu. Návrh DÚRP VRT PRAHA konkretizuje a územně stabilizuje koridor pro záměr vysokorychlostní dopravy ŽD4 vymezený v Politice územního rozvoje České republiky v platném znění (dále jen „PÚR ČR“). Návrh DÚRP VRT PRAHA vytváří podmínky pro propojení metropolitní rozvojové oblasti Praha s ostatními regiony České republiky a je v souladu s koncepcí transevropské dopravní sítě TEN-T. Vymezení koridorů drážní dopravy představuje zpřesnění územních nároků strategických dopravních záměrů v měřítku odpovídajícím DÚRP.	

2	MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ
Návrh respektuje rozvojovou roli hlavního města Prahy v sídelní struktuře státu a zajišťuje koordinaci celostátních a regionálních dopravních vazeb v území, zejména ve vztahu k Železničnímu uzlu Praha. Návrh DÚRP VRT PRAHA rovněž naplňuje cíle a úkoly územního plánování dle § 38 a § 39 stavebního zákona tím, že vytváří podmínky pro udržitelný rozvoj území, zejména prostřednictvím rozvoje environmentálně šetrné dopravní infrastruktury, zlepšení dopravní dostupnosti a posílení hospodářského a sociálního potenciálu území při současném respektování přírodních, kulturních a civilizačních hodnot. Návrh DÚRP VRT PRAHA podrobně vyhodnocuje soulad tohoto návrhu s cíli a úkoly územního plánování podle stavebního zákona v kapitolách B1 a B2 textové části odůvodnění. S tímto vyhodnocením se ministerstvo ztotožňuje. Na základě výše uvedeného ministerstvo konstatuje, že návrh DÚRP VRT PRAHA je v souladu s PÚR ČR a s cíli a úkoly územního plánování. Podle § 319 odst. 5 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) platí, že „<i>Pro první územní rozvojový plán se § 73 odst. 2 a 3 tohoto zákona nepoužije do doby vydání změny, která jej uvede do souladu s požadavky podle tohoto zákona</i>“. Podle § 73 odst. 2 stavebního zákona platí že „<i>Územně plánovací dokumentace je závazná pro rozhodování v území a další změny v území...</i>“. Vzhledem k tomu, že ke dni vydání tohoto stanoviska nedošlo k vyvěšení veřejné vyhlášky oznamující vydání Změny č. 1a Územního rozvojového plánu, která uvádí územní rozvojový plán do souladu s požadavky stavebního zákona, není územní rozvojový plán závazný pro rozhodování v území. Z tohoto důvodu ministerstvo soulad návrhu DÚRP VRT PRAHA Územním rozvojovým plánem neposuzuje.	
<u>Vyhodnocení:</u> Bez požadavků na úpravu dokumentace. Jedná se o kladné stanovisko dotčeného orgánu.	

3	MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU
<u>Text stanoviska:</u> Stanovisko k návrhu Dílčího územního rozvojového plánu pro společné jednání ZÁVAZNÁ ČÁST Ministerstvo průmyslu a obchodu z hlediska působnosti ve věci ochrany a využívání nerostného bohatství na základě § 15 odst. 2 zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů a jako ústřední orgán státní správy pro energetiku podle § 16 písmeno g) zákona č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), ve znění pozdějších předpisů, v součinnosti s § 11 odst. 1 písmeno k) zákona č. 406/2000 Sb. (o hospodaření energií), v souladu s § 94 odst. 3 zákona č. 283/2021 Sb. (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů, vydává k návrhu Dílčího územního rozvojového plánu následující stanovisko: <u>Oblast ochrany a využití nerostných surovin</u> S návrhem Dílčího územního rozvojového plánu souhlasíme bez připomínek.	

3	MINISTERSTVO PRŮMYSLU A OBCHODU
<u>Oblast plynárenství a produktvodů</u>	
S návrhem Dílčího územního rozvojového plánu souhlasíme bez připomínek.	
<u>Oblast elektroenergetiky</u>	
S návrhem Dílčího územního rozvojového plánu souhlasíme bez připomínek.	
ODŮVODNĚNÍ	
<u>Oblast ochrany a využití nerostných surovin</u>	
Předmětem Dílčího územního rozvojového plánu je pouze vymezení koridoru DD04 vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice a koridoru DD28 spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice –Praha-Běchovice (Jahodnické spojky). Jelikož tyto koridory neprocházejí žádnými dobývacími prostory, ložisky nerostů, prognózními zdroji ani chráněnými ložiskovými územími, nedojde v důsledku Dílčího územního rozvojového plánu k žádnému omezení ochrany a využití nerostného bohatství na území Hlavního města Prahy.	
<u>Oblast plynárenství a produktvodů</u>	
Ochrana plynárenských zařízení nebude v důsledku Dílčího územního rozvojového plánu nijak omezena.	
<u>Oblast elektroenergetiky</u>	
Vlivem Dílčího územního rozvojového plánu nebudou elektroenergetická zařízení nijak dotčena.	
<u>Vyhodnocení:</u>	
Bez požadavků na úpravu dokumentace. Jedná se o kladné stanovisko dotčeného orgánu.	

4	MINISTERSTVO ZEMĚDĚLSTVÍ
<u>Text stanoviska:</u>	
Stanovisko k návrhu Dílčího územního rozvojového plánu	
Ministerstvo zemědělství jako dotčený orgán podle § 108 odst. 2 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a podle § 49 odst. 3 písm. c) zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s ustanovením § 94 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, a dále v souladu s § 149 zákona č. 500/2001 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů,	
sděluje, že k Dílčímu územnímu rozvojového plánu včetně jeho vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území má následující doporučující připomínky?	
• Doporučujeme v kapitole I.1.a.1.2 Drážní doprava, v bodu 3, v podmínkách pro rozhodování vložit za slovo „<i>minimalizace</i>“ slovo „<i>negativních</i>“. • V kapitole I.1.a.1.2 Drážní doprava, v bodu 4, v podmínkách pro rozhodování doporučujeme vložit za slovo „<i>minimalizace</i>“ slovo „<i>negativních</i>“.	

4	MINISTERSTVO ZEMĚDĚLSTVÍ
<u>Odůvodnění:</u> Dne 23. 3. 2026 obdrželo Ministerstvo zemědělství oznámení o konání společného jednání a zveřejnění návrhu Dílčího územního rozvojového plánu, včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Návrh byl prostudován, posouzen a jsou k němu uplatněny doporučující připomínky uvedeny ve výroku tohoto stanoviska.	
<u>Vyhodnocení:</u> Doporučení budou respektována a zapracována do dokumentace. Dojde pouze k významovému upřesnění dotčených částí výroku.	

5	MINISTERSTVO OBRANY
<u>Text stanoviska:</u> Stanovisko Ministerstva obrany Společné jednání o návrhu Dílčího územního rozvojového plánu včetně jeho vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území K č.j. MD-15883/2026-520/2 Odbor ochrany územních zájmů a státního odborného dozoru, Sekce majetková, Ministerstvo obrany (dále i „MO“), v souladu se zmocněním v § 6 odst. 1 písmeno h) zákona č. 222/1999 Sb., o zajišťování obrany České republiky, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o zajišťování obrany ČR“) a zmocněním v § 36 odst. 1 v kontinuitě na § 317 odst. 2 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), jako věcně a místně příslušné ve smyslu zákona o zajišťování obrany ČR, vydává ve smyslu stavebního zákona stanovisko k předložené mu návrhu Dílčího územního rozvojového plánu včetně jeho vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Odůvodnění Ministerstvo obrany v souladu se zmocněním v § 36 odst. 1 v kontinuitě na § 317 odst. 2 stavebního zákona a zákona o zajišťování obrany ČR provedlo po obdržení oznámení pořizovatele územně plánovací dokumentace (dále jen „ÚPD“) vyhodnocení výše uvedeného návrhu z pozice dotčeného orgánu. Dotčený orgán neshledal rozpor mezi návrhem koridorů určené pro umístění záměrů železniční dopravní infrastruktury DD04 – Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice a DD28 – Koridor spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice, a zájmy MO na zajišťování obrany a bezpečnosti státu. Ministerstvo obrany ne má k předloženému návrhu Dílčího územního rozvojového plánu včetně jeho vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, při dodržení ustanovení § 36 odst. 1 v kontinuitě na § 317 odst. 2 stavebního zákona, připomínky. Případné podmínky ochrany zájmů vojenské dopravy budou řešeny v podrobnějších dokumentacích.	
<u>Vyhodnocení:</u> Bez požadavků na úpravu dokumentace. Jedná se o kladné stanovisko dotčeného orgánu.	

6	MINISTERSTVO VNITRA
<u>Text stanoviska:</u> Stanovisko k návrhu dílčího územního rozvojového plánu k č. j. MD- 15883/2026-520 Obdrželi jsme Oznámení o konání společného jednání o návrhu Dílčího územního rozvojového plánu včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (dále jen „návrh DÚRP“) ze dne 20.3.2026 včetně dokumentace k DÚRP. Návrh DÚRP byl posouzen z hlediska sledovaného jevu č. 63 a č. 81, které jsou za Ministerstvo vnitra (dále jen „MV“) sledovány dle Přílohy č. 1 k vyhlášce č. 157/2024 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a jednotném standardu, ve znění pozdějších předpisů. K návrhu DÚRP sdělujeme, že s ohledem na dostatečnou vzdálenost od koncových (radiokomunikačních) zařízení MV nemáme k předmětnému návrhu připomínky. Zároveň sdělujeme, že návrh DÚRP nezasahuje do vymezeného území MV pro zajišťování bezpečnosti státu. Případný kontakt s podzemními sítěmi MV je třeba projednat s odborem komunikačních technologií MV. Platnost tohoto vyjádření je jeden rok ode dne jeho vydání.	
<u>Vyhodnocení:</u> Bez požadavků na úpravu dokumentace. Jedná se o kladné stanovisko dotčeného orgánu.	

7	MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
<u>Text stanoviska:</u> Stanovisko MŽP k návrhu Dílčího územního rozvojového plánu Ministerstvo dopravy, Odbor strategie, jako pořizovatel dílčího územního rozvojového plánu dle ustanovení § 2l odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů (dále také „liniový zákon“) oznámil dopisem ze dne 20. 3. 2026 pod č. j.: MD-15883/2026-520/2 v souladu s § 2l odst. 5 liniového zákona konání společného jednání o návrhu Dílčího územního rozvojového plánu včetně jeho vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (dále také „DÚRP“), a to dne 22. 4. 2026 v budově Ministerstva dopravy. V souladu s § 2l odst. 1 liniového zákona rozhodla vláda ČR usnesením č. 765 ze dne 30. října 2024 o pořízení DÚRP na území hlavního města Prahy pro část úseku vysokorychlostní tratě, tzn. předmětem je vymezení koridoru vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice a koridoru konvenční železniční trati – spojovací tratě železničních tratí Praha- Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (Jahodnická spojka) na území hlavního města Prahy. Dne 17. 9. 2024 pod č. j.: MZP/2024/710/4072 vydalo Ministerstvo životního prostředí (dále jen „MŽP“) ve smyslu ustanovení § 2l odst. 3 liniového zákona ve spojení s § 89 odst. 3 písm. a) zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“)	

7	MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
	tzv. stanovisko k potřebě posouzení navrhovaného obsahu dílčího územního rozvojového plánu z hlediska vlivů na životní prostředí se závěrem, že na základě obdržených podkladů a s ohledem na skutečnost, že se jedná o povinnost danou liniovým zákonem (a nejedná se přitom o změnu dílčího územního rozvojového plánu dle § 2l odst. 7 liniového zákona), je provedení posouzení DÚRP z hlediska jeho vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví obligatorní, a proto bylo nutné zpracovat vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Jelikož příslušné orgány ochrany přírody vyloučily svými stanovisky dle ustanovení § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“) možný významný vliv na lokality soustavy Natura 2000, nebylo posouzení jeho vlivů na předmět ochrany a celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí podle ustanovení § 45i odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny zpracováno. I. MŽP dle ustanovení § 2l odst. 5 liniového zákona ve spojení s ustanovením § 94 odst. 3 stavebního zákona, prostřednictvím odboru posuzování vlivů na životní prostředí, jako dotčený orgán dle zákona č. 62/1988 Sb., o geologických pracích Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a o Českém geologickém úřadu, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů, zákona o ochraně přírody a krajiny, zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů neuplatňuje k návrhu DÚRP žádné připomínky a souhlasí s ním. II. MŽP uplatňuje na základě ustanovení § 2l odst. 5 liniového zákona ve spojení s ustanovením § 94 odst. 3 stavebního zákona následující vyjádření k vyhodnocení vlivů návrhu DÚRP na udržitelný rozvoj území, resp. vyhodnocení SEA (část 1.). V tabulce č. 1 na straně 41 dokumentu „Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA“ je v případě koncepce „Program zlepšování kvality ovzduší 2020+ Aglomerace Praha CZ01 (2021)“ odkazováno na dokument s podpůrnými opatřeními (viz podpůrné opatření PZKO_2020_P_16). Tento dokument byl však v roce 2024 aktualizován a „Technická opatření k rozvoji veřejné hromadné dopravy“ mají v aktuálním dokumentu kódové označení „PZKO_2020_P_13“. Doporučujeme úpravu kódu tohoto opatření dle aktuálně platného dokumentu viz https://mzp.gov.cz/system/files/2024-11/OOO-PZKO_Podpurna_opatreni-20240830.pdf. Též v tabulce č. 20 na straně 227 stejného dokumentu s názvem „Vybrané indikátory pro sledování dílčího územního rozvojového plánu na životní prostředí“ doporučujeme pro sledování indikátoru „Počet trvale bydlících obyvatel v území s překročenými imisními limity“ a indikátoru „Podíl území s překročenými imisními limity znečištění ovzduší – souhrnně všechny polutanty“ vycházet a uvádět jako zdroj dat pro sledování těchto indikátorů zejména Český hydrometeorologický ústav (ČHMÚ), který je na základě zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, pověřen posuzováním a vyhodnocováním úrovně znečištění ovzduší.

7	MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
<u>Vyhodnocení:</u> I. Kód předmětného opatření („Technická opatření k rozvoji veřejné hromadné dopravy“) bude v rámci tabulky č. 1 dokumentace VVURÚ upraven dle aktuálně platného dokumentu na „PZKO_2020_P_13“. II. Návrh ukazatelů pro sledování vlivu Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA na životní prostředí byl stanoven na základě sady indikátorů vybraných aspektů udržitelného rozvoje hl. m. Prahy definovaných v ÚAP hl. m. Prahy pro kraj (IPR hl. m. Prahy, 2024). Zdroj dat pro sledování navržených indikátorů vychází z ÚAP hl. m. Prahy pro kraj (IPR hl. m. Prahy, 2024), který pro zmíněné indikátory jakožto zdroj dat uvádí IPR hl. m. Prahy a ATEM. Vzhledem k výše uvedenému není účelné využít pro předmětné indikátory zdroj dat v podobě ČHMÚ..	

E. Vyhodnocení souladu s obsahem DÚRP VRT PRAHA

Návrh obsahu DÚRP VRT PRAHA zpracovalo Ministerstvo dopravy, Odbor strategie jako pořizovatel územně plánovací dokumentace „Dílčího územního rozvojového plánu pro úsek vysokorychlostní tratě na území hlavního města Prahy“ v souladu s ust. § 2l odst. 2 zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury ve znění pozdějších předpisů. V souladu s ust. § 2l odst. 1 citovaného zákona následně rozhodla vláda ČR svým usnesením ze dne 30. října 2024 č. 765 o pořízení DÚRP VRT PRAHA v rozsahu a struktuře stanovené navrženým obsahem této územně plánovací dokumentace.

Hlavní cíle pořízení a zpracování DÚRP VRT PRAHA jsou v tomto dokumentu stanoveny následovně:

Zpracováním DÚRP VRT PRAHA je zaměřeno na dosažení těchto cílů:

- A1 Vymezit část koridoru na území hl. m. Prahy, a to v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice, včetně kolejiště pro krátkodobé odstavování vlakových souprav.
- A2 Vymezit koridor stavby související s realizací VRT Praha Vršovice – Běchovice, kterou je novostavba spojovací koleje tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (tzv. „Jahodnická spojka“).

Pro dosažení stanovených cílů jsou definovány následující požadavky na řešení DÚRP VRT PRAHA:

1. ***DÚRP VRT PRAHA zpřesní koridor vysokorychlostní dopravy vymezený v článku (83d) PÚR ČR, ve znění závazném k 1. 3. 2024:***

ŽD4 – Koridor RS1 úsek Praha–Brno.

Jedná se o vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy v úseku Praha–Brno. Propojení největších měst ČR páteří vysokorychlostní železniční dopravou. Jedná se o součást sítě TEN-T. Jedná se o vymezení na území Prahy.

Vymezit koridor tak, aby bylo možné stavby VRT a celý jejich systém vhodně zapojit do ŽUP

Splněno.

Návrh DÚRP VRT PRAHA vymezuje v článku (3) zpřesněný koridor VRT RS1 Praha – Brno v souladu se stanoveným cílem A1 v dílčím úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice. Ve shodě s prvním Územním rozvojovým plánem pořízeným dle § 319 odst. 1 stavebního zákona a vydaným usnesením vlády ČR dne 28. srpna 2024 č. 581 je tento koridor v návrhu DÚRP VRT PRAHA označen „ID DD04“. Na základě bodu I.1. písm. a) přílohy stavebního zákona návrh stanovuje návrh DÚRP VRT PRAHA pro tento koridor požadavky na jeho využití a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru.

Zapojení stavby VRT do ŽUP Praha je popsáno v kapitole I.1.a tohoto svazku jako součást odůvodnění článku (3) návrhu DÚRP VRT PRAHA.

2. ***Zároveň vymezit koridor stavby související s realizací VRT tzv. Jahodnickou spojkou.***

Splněno.

Návrh DÚRP VRT PRAHA vymezuje v článku (4) koridor konvenční železnice DD28 určený pro umístění spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (tzv. „Jahodnická spojka“). Obdobně jako v případě koridoru VRT stanovuje pro tento koridor požadavky na jeho využití a podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru.

3. V rámci DÚRP VRT PRAHA vyhodnotit vlivy na udržitelný rozvoj území v souladu s Přílohou č. 4 stavebního zákona.

Splněno.

Současně s návrhem DÚRP VRT PRAHA je ke společnému jednání dle § 94 a veřejnému projednání dle § 96 stavebního zákona předložena dokumentace Vyhodnocení vlivů návrhu DÚRP PRAHA na udržitelný rozvoj území zpracovaná v rozsahu a struktuře Přílohy č. 4 stavebního zákona.

4. Obsahový rámec dokumentace DÚRP VRT PRAHA

Splněno – viz následující tabulka.

- Obsah textové části DÚRP VRT PRAHA:

Požadavek	Způsob splnění
a) vymezení řešeného území	Požadavek nad rámec bodu I.1 Přílohy č. 4 stavebního zákona. Řešené území je vymezeno v úvodu kapitoly „I“ tohoto Odůvodnění
b) vymezení zastavitelných ploch, transformačních ploch a koridorů a stanovení účelu a požadavků na jejich využití, popřípadě podmínek pro rozhodování v nich	Viz kapitola I.1.a., resp. podkapitola I.1.a.2 Drážní doprava.
c) vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a ploch pro asanaci	Viz kapitola I.1.d., resp. podkapitola I.1.d.1 Veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury.
d) Kompenzační opatření podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, byla-li stanovena.	Viz kapitola I.1.e. DÚRP nestanovuje pro vymezené koridory žádná kompenzační opatření.

- Obsah grafické části DÚRP VRT PRAHA:

Požadavek	Způsob splnění
a) Výkres ploch a koridorů	Viz: I.1 Výkres ploch a koridorů, včetně akceleračních oblastí celostátního významu a územního systému ekologické stability nadregionálního významu
b) Výkres ploch veřejně prospěšných staveb	Viz: I.2 Výkres veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací

- Obsah textové části Odůvodnění DÚRP VRT PRAHA

Požadavek	Způsob splnění
a) stručný popis postupu pořízení dílčího územního rozvojového plánu	Viz kapitola A tohoto svazku.
b) vyhodnocení souladu s cíli a úkoly územního plánování a s požadavky stavebního zákona,	Viz kapitola B tohoto svazku.
c) vyhodnocení souladu s PÚR	Viz kapitola C tohoto svazku.
d) vyhodnocení souladu s požadavky jiných právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů, popřípadě s výsledkem řešení rozporů	Viz kapitola D tohoto svazku.

Požadavek	Způsob splnění
e) vyhodnocení souladu s obsahem DÚRP VRT PRAHA	Viz kapitola E tohoto svazku.
f) základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí a posouzení vlivu na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti	Viz kapitola F tohoto svazku.
g) sdělení, jak bylo zohledněno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území	Viz kapitola G tohoto svazku.
h) stanovisko příslušného orgánu k vyhodnocení vlivů na životní prostředí se sdělením, jak bylo zohledněno s uvedením závažných důvodů, pokud některé požadavky nebo podmínky zohledněny nebyly, a další části prohlášení podle § 10g odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí	Viz kapitola H tohoto svazku. Obsah podkapitol H.1, H.2 a H.4 bude doplněn na základě výsledků projednání návrhu DÚRP VRT PRAHA dle § 94 a § 94 stavebního zákona.
i) komplexní zdůvodnění přijatého řešení, včetně zdůvodnění vybrané varianty	Viz kapitola I tohoto svazku.
j) kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro navrhované zastavitelné plochy a koridory,	Viz kapitola J tohoto svazku.
k) vyhodnocení připomínek včetně jejich odůvodnění	Viz kapitola K tohoto svazku. Obsah této kapitoly bude doplněn na základě výsledků projednání návrhu DÚRP VRT PRAHA dle § 94 a § 94 stavebního zákona.

• Obsah grafické části odůvodnění DÚRP VRT PRAHA:

Požadavek	Způsob splnění
a) Koordinační výkres v měřítku 1:200 000	Viz: II.1 Koordinační výkres (1:200 000)
b) Schéma širších vztahů	Viz: II.2 Schéma širších vztahů (1:500 000)

F. Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí a posouzení vlivu na předmět ochrany a celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti

Obsah této kapitoly sumarizuje závěry dokumentace VVURÚ DÚRP VRT PRAHA se zaměřením na výsledky hodnocení vlivů na životní prostředí prezentované v kap. 1.14 této dokumentace a dále závěry vyhodnocení hodnocení kapitol 3 a 4 ve smyslu bodu I Přílohy č. 4 stavebního zákona. Vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona o přírodě a krajiny (kap. 2) nebylo zpracováno, neboť MŽP ve svém Stanovisku k potřebě posouzení navrhovaného obsahu dílčího územního rozvojového plánu pro úsek vysokorychlostní tratě na území hl. m. Prahy z hlediska vlivů na životní prostředí (č. j. MZP/2024/710/4072 ze dne 17. září 2024) sděluje, že „...navrhovaný obsah dílčího územního rozvojového plánu pro úsek vysokorychlostní tratě na území hl. m. Prahy nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi či záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti“.

Vyhodnocení VVURÚ bylo zpracováno ve stejné podrobnosti jako návrh DÚRP VRT PRAHA, tzn. v měřítku 1:200 000 a v souladu s ust. § 40 odst. 5 stavebního zákona.

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA)

Celkové zhodnocení vlivů předmětné DÚRP VRT PRAHA bylo provedeno pro jednotlivé složky životního prostředí, rovněž i obyvatele (veřejné zdraví).

Hodnocení vlivů na jednotlivé složky bylo provedeno slovně a za pomoci číselného vyjádření míry vlivů dle definované metodiky. Metoda vyhodnocení vlivů předložené koncepce spočívala v multikriteriálním hodnocení vlivů posuzovaných koridorů na životní prostředí a veřejné zdraví.

V rámci vyhodnocení vlivů předmětného DÚRP VRT PRAHA na jednotlivé dílčí složky životního prostředí byly identifikovány a popsány možné mírně negativní až významně negativní vlivy (tj. -1/-2) na horninové prostředí, geologické, geomorfologické a hydrogeologické poměry; půdy (ZPF a PUPFL); povrchové vody; podzemní vody; flóru a faunu; ekosystémy; významné krajinné prvky (VKP) a hmotný majetek. Vliv posuzované ÚPD na využití krajiny byl vyhodnocen v souvislosti se změnou využití krajiny jakožto mírně až významně negativní (tj. -1/-2) naopak v případě urbanismu je predikován mírně pozitivní vliv ve vztahu k vytvoření podmínek pro realizaci nových železničních spojení (tj. +1). Stejně tak byl predikován možný mírně negativní až významně negativní vliv na akustickou situaci území (tj. -1/-2), z pohledu umístěných nových zdrojů hluku do území. Zároveň však dojde k převedení části dopravních výkonů ze silniční sítě na železniční síť, což bude mít mírně pozitivní až významně pozitivní vliv (tj. +1/+2) z pohledu hlukové zátěže podél dotčených komunikací.

Mírně negativní vliv (tj. -1) posuzovaného DÚRP VRT PRAHA na dílčí složky životního prostředí byl identifikován na krajinný ráz; vibrace; staré ekologické zátěže území, kontaminované plochy; nakládání s odpady. Vliv posuzované ÚPD na klima byl vyhodnocen v souvislosti s nárůstem zpevněných, resp. zhutněných ploch (vliv na mikroklima) jakožto mírně negativní (tj. -1), naopak ve vztahu k produkci (poklesu) skleníkových plynů převedením dopravních výkonů automobilové dopravy na železniční síť byl identifikován vliv mírně pozitivní (tj. +1). Stejně tak je predikován mírně negativní vliv na veřejné zdraví obyvatelstva (tj. -1) z pohledu ovlivnění veřejného zdraví v

souvislosti s umístěním nových zdrojů hluku do území. Zároveň lze však očekávat převedení části dopravních výkonů ze silniční sítě na železniční síť, což bude mít mírně pozitivní vliv (tj. +1) na veřejné zdraví z expozice hlukem. Nulový až mírně negativní vliv (tj. 0/-1) DÚRP VRT PRAHA byl vyhodnocen na stabilitu půdy, poddolování, sesuvy a jiné nebezpečné svahové deformace; elektromagnetické záření; světelné znečištění. Vliv posuzované ÚPD na znečištění ovzduší a na veřejné zdraví z expozice chemickým látkám v ovzduší byl vyhodnocen jakožto nulový až mírně negativní (tj. 0/-1), naopak ve vztahu k poklesu produkce znečišťujících látek do ovzduší převedením dopravních výkonů automobilové dopravy na železniční síť byl vliv na kvalitu ovzduší vyhodnocen jako mírně pozitivní (tj. +1), stejně tak i v případě veřejného zdraví (tj. +1).

Zanedbatelné, respektive nulové vlivy byly dále v souvislosti s posuzovaným DÚRP VRT PRAHA vyhodnoceny u následujících složek životního prostředí: ložisková ochrana a přírodní zdroje; zvláště chráněná území (ZCHD); přírodní parky (PPK); památné stromy; územní systém ekologické stability (ÚSES); NATURA 2000; zápach; kulturní památky a památková ochrana (vč. archeologických lokalit).

Koridory vymezené návrhem DÚRP VRT PRAHA nezasahují do žádného z vyhlášených maloplošných zvláště chráněných území nebo jejich ochranných pásem, ani se nenacházejí v jejich blízkosti. V souvislosti s DÚRP VRT PRAHA nelze očekávat negativní ovlivnění předmětů ochrany

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí bylo provedeno na koncepční úrovni odpovídající podrobnosti posuzované územně plánovací dokumentace a bylo provedeno na straně bezpečnosti posouzení. Je nezbytné zmínit, že v rámci podrobnější ÚPD (např. ZÚR hl. m. Prahy či Metropolitní plán), kdy již bude možné více a podrobněji zohlednit předpokládané technické řešení plánovaných záměrů (např. předpokládané tunelové úseky), může být výsledné hodnocení vlivů na životní prostředí u řady složek (např. vlivy na akustickou situaci, zábory ZPF a PUPFL, faunu, flóru a ekosystémy, hmotný majetek atd.) příznivější než na úrovni DÚRP.

V návaznosti na provedení výše uvedeného hodnocení byla v další části dokumentace VVURÚ (viz kapitola 1.8) navržena opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci vlivů zjištěných nebo předpokládaných negativních vlivů na životní prostředí. Tato opatření zároveň slouží jako opatření pro eliminaci nebo zmírnění kumulativních a synergických vlivů. Rozsah a způsob jejich zapracování do návrhu DÚRP VRT PRAHA je obsahem následující kapitoly „G“ tohoto svazku.

Na základě analýzy způsobu zapracování cílů ochrany životního prostředí přijatých na mezinárodní a vnitrostátní úrovni do posuzované územně plánovací dokumentace, lze konstatovat, že posuzovaný DÚRP VRT PRAHA přispěje k naplnění definovaných referenčních cílů z oblasti ochrany životního prostředí. Koncepce vykazuje jednoznačný přínos zejména v oblasti zmírňování dopadů změny klimatu. Rozvoj vysokorychlostní železniční infrastruktury jakožto bezemisní formy dopravy přímo naplňuje strategické priority rozvoje udržitelné mobility. Realizace koridorů (DD04 a DD28) umožní převést významnou část přepravních výkonů z individuální automobilové dopravy na elektrifikovanou železnici, čímž dojde k celkové redukci emisí skleníkových plynů (CO₂) i znečišťujících látek v ovzduší v širším kontextu. U ostatních složek životního prostředí přispívá DÚRP VRT PRAHA k naplnění sledovaných referenčních cílů částečně. Vzhledem k liniovému charakteru záměru a jeho umístění v urbanizovaném i přírodním prostředí nelze zcela vyloučit lokální negativní vlivy.

Způsob zohlednění vnitrostátních a mezinárodních cílů v předložené dokumentaci VVURÚ odpovídá míře podrobnosti a pojetí územního rozvojového plánu. DÚRP VRT PRAHA vytváří územní předpoklady pro realizaci záměrů, které jsou v souladu s principy udržitelného rozvoje.

Návrh DÚRP VRT PRAHA vymezuje oba koridory (DD04 a DD28) pouze na území hl. m. Prahy bez přesahu na území Středočeského kraje. V případě koridoru vysokorychlostní dopravy DD04 je však nutné upozornit na jeho celostátní a mezinárodní souvislosti s ohledem na jeho zahrnutí do systému

Rychlých spojení s napojením na síť konvenční železniční dopravy v rámci ŽUP. Přes tyto skutečnosti a s ohledem na závěry podrobnějšího vyhodnocení vlivů v rámci hodnocení SEA dílčích aktualizací ZÚR hl. m. Prahy jsou přeshraniční vlivy ve vztahu k navazujícímu území Středočeského kraje vyloučeny.

Riziko negativních přeshraničních vlivů koridoru DD28 bylo též vyloučeno, a to z podstaty účelu pro který je daný koridor vymezován. Koridor DD28 je v území vymezen pro potřeby umožnění bezkolizní jízdy nákladních vlaků ze severní kolejové skupiny ŽST Praha-Libeň přesmykem přes silně zatíženou běchovickou trať do obvodu Hrdlořezy a odtud přímo do jižní kolejové skupiny ŽST Praha-Běchovice bez úvratě v ŽST Praha-Malešice, resp. pro vytvoření podmínek a zvýšení spolehlivosti provozu v rámci Železničního uzlu Praha.

Na základě výše uvedeného shrnutí je možné konstatovat, že DÚRP VRT PRAHA je z hlediska vlivů na životní prostředí a za podmínek minimalizace negativních vlivů na životní prostředí definovaných v kapitole 1.8 dokumentace VVURÚ akceptovatelný.

G. Sdělení, jak bylo zohledněno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území

Podkladem pro zohlednění závěrů vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území jsou ve smyslu Přílohy č. 4 stavebního zákona:

- dle bodu I.5:
 - ⇒ návrh požadavků ve vymezených plochách a koridorech z hlediska vyváženosti vlivů na životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel v území;
- dle bodu II.13:
 - ⇒ návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí.

Zpracované „Vyhodnocení vlivů návrhu DÚRP VRT PRAHA na udržitelný rozvoj území“ (EKOLA group spol s r. o. 03/2026) formuluje svoje požadavky pouze v části II VVURÚ Vyhodnocení vlivů návrhu DÚRP na životní prostředí (SEA) rámci kapitoly 13 jako „opatření“, která je možné uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování. Ačkoliv jsou tyto požadavky deklarovány jako „prostorové“, mají spíše koncepční charakter neboť jejich obsahem nejsou „prostorové změny“ ve smyslu úprav a změn ve vymezení navrhovaných koridorů, naopak jejich akceptace vyžaduje doplnění podmínek pro rozhodování v ploše těchto koridorů. Požadavky jsou formulovány jednak jako „společné“ pro oba vymezené koridory DD04 a DD28 a jednak jako „specifické“, orientované pouze na koridor VRT DD04.

Společná opatření pro koridory DD04 a DD28 jsou formulována takto:

- Minimalizovat zásah do horninového prostředí, geologických, geomorfologických a hydrogeologických poměrů území.
- Minimalizovat zábor ZPF (zejména půd I. a II. třídy ochrany) a PUPFL, dle § 4 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů a § 13 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů.
- Minimalizovat zásah do podzemních a povrchových vod, převážně vodních toků a jejich údolních niv a zachovat odtokové poměry v území.
- Minimalizovat zásahy do přírodně hodnotných ekosystémů a biotopů a do lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů dle § 49 a § 50 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
- Minimalizovat zásah do významných krajinných prvků, zejména s ohledem na zachování jejich stabilizační funkce dle § 4, odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
- Zajistit vhodné začlenění do krajiny, minimalizovat zásah do krajinného rázu.

Specifická opatření vztažená ke koridoru DD04 obsahují tyto požadavky:

- Zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci protihlukových opatření a minimalizovat vlivy (hluk, vibrace) na přilehlé obytné území a veřejné zdraví.
- Zajistit migrační prostupnost územím pro volně žijící živočichy a prostupnost území pro člověka.
- Minimalizovat vlivy na hmotný majetek.

Do návrhu DÚRP VRT PRAHA jsou všechna tato opatření transponována jako podmínky pro rozhodování v ploše vymezených koridorů s ohledem na ust. § 72 odst. 1 stavebního zákona, tzn., že „*Územně plánovací dokumentace nesmí obsahovat podrobnosti, které svým obsahem náležejí navazující ÚPD nebo rozhodnutí.*“ Aplikace tohoto ustanovení se projevuje zobecněním výše uvedených požadavků v článcích (3) a (4) návrhu DÚRP VRT PRAHA, přičemž konkretizace a upřesnění jsou obsahem jejich odůvodnění (viz kap. I.1.a1 tohoto svazku).

Projektová opatření obsažená v kapitole 13 ani další opatření uvedená v kapitole 8 hodnocení SEA, která požaduje metodický „Manuál SEA – Vyhodnocení vlivů ÚPD na životní prostředí a další souvislosti“ (MŽP 06/2024) zahrnout do odůvodnění ÚPD, nejsou do DÚRP VRT PRAHA převzata z následujících důvodů:

- 1) V souladu s ust. § 73 odst. 1 se územně plánovací dokumentace vydává formou opatření obecné povahy (dále též „OOP“) dle §§ 171 – 174 správního řádu. Ve smyslu § 173 odst. 1 správního řádu musí obsahovat odůvodnění, které musí v přiměřeném rozsahu obsahovat náležitosti dle § 68 odst. 3 správního řádu a obsahuje zejména „...*důvody výroku nebo výroků...*“. Z tohoto ustanovení jednoznačně plyne následující:
 - a) Odůvodnění ÚPD nelze „zatěžovat“ dodatečnými podmínkami nad rámec obsahu výrokové části. Odůvodnění ÚPD nemůže obsahovat věci, které se nevztahují k výroku nebo jeho části.
 - b) Z případného uvedení opatření SEA pouze v odůvodnění nevyplývá (nemůže vyplývat) jejich závaznost ve smyslu § 73 odst. 2 a odst. 3 stavebního zákona pro rozhodování v území, resp. pro navazující ÚPD.
- 2) Tato opatření:
 - a) pouze upřesňují opatření transponovaná do návrhu DÚRP nebo
 - b) svojí podrobností přesahují měřítko podrobnosti ÚRP a VVURÚ s ohledem na ust. § 72 odst. 1 stavebního zákona nebo
 - c) není možné je uplatnit prostřednictvím nástrojů územního plánování.

H. Stanovisko příslušného orgánu k vyhodnocení vlivů na životní prostředí se sdělením, jak bylo zohledněno s uvedením závažných důvodů, pokud některé požadavky nebo podmínky zohledněny nebyly, a další části prohlášení podle § 10g odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí

H.1 Stanovisko příslušného orgánu se sdělením, jak bylo zohledněno

MŽP v souhlasném stanovisku k návrhu předkládané koncepce dle § 10g) zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v e znění pozdějších předpisů ze dne 19. 6. 2026 (č. j. MZP/2026/910/2060 - viz následující stránka a další) pouze upozorňuje na zákonná ustanovení, která ukládají předkladateli, resp. pořizovateli koncepce konkrétní kroky, které budou realizovány po vydání DÚRP VRT PRAHA v souladu s platnou legislativou.

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí

Praha dne 19. června 2026
Č. j.: MZP/2026/910/2060
Vyřizuje: Ing. Jan Hejhal
Tel.: 267 122 730
E-mail: Jan.Hejhal@mzp.gov.cz

Ministerstvo dopravy
Odbor strategie
nábř. Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

STANOVISKO

Ministerstva životního prostředí

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

k návrhu koncepce

„Dílčí územní rozvojový plán“

(fáze po společném jednání, resp. veřejném projednání)

Předkladatel koncepce:

Ministerstvo dopravy
Odbor strategie
nábř. Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Zpracovatel koncepce:

ATEKO – Společnost pro DÚRP VRT Praha
sdružující společnosti: Atelier T-plan, s.r.o.; EKOLA group,
spol. s r.o.

Atelier T-plan, s.r.o.
Lublaňská 1730/21
120 00 Praha 2

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10
(+420) 26712-1111
info@mzp.gov.cz
ISDS: 9gseax4
www.mzp.gov.cz

Elektronický podpis
Mgr. Evžen Doležal
Ministerstvo životního prostředí
19.06.2026 13:44

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí

Zpracovatelé hodnocení:

ATEKO – Společnost pro DÚRP VRT Praha

sdužující společnosti: Atelier T-plan, s.r.o.; EKOLA group, spol. s r.o.

EKOLA group, spol. s r.o.

Mistrovská 558/4
108 00 Praha 10 – Malešice

Ing. Libor Ládyš

(držitel autorizace dle ustanovení § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, (dále také „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“) osvědčení č. j.: 3772/603/OPV/93, autorizace prodloužena rozhodnutím č. j.: MZP/2021/710/4183)

Ing. Zuzana Vošická

(držitelka autorizace dle ustanovení § 19 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, osvědčení č. j.: MZP/2024/710/5173)

RNDr. Milan Macháček

(držitel autorizace dle ustanovení § 19 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, osvědčení č. j.: 6333/246/OPV/93, autorizace prodloužena rozhodnutím č. j.: MZP/2021/710/5861; držitel autorizace dle ustanovení § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody a krajiny“), autorizace prodloužena rozhodnutím č. j.: MZP/2022/630/76; držitel autorizace k provádění hodnocení vlivů závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny podle § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny ve smyslu § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny, na základě rozhodnutí o udělení autorizace vydaného Ministerstvem životního prostředí ČR pod č. j.: MZP/2018/610/3550 ze dne 14. 12. 2018)

a kolektiv

Stručný popis koncepce:

V souladu s ustanovením § 2l odst. 1 zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů (dále také „liniový zákon“) rozhodla vláda

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
info@mzp.gov.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.gov.cz

2/18

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí

ČR usnesením č. 765 ze dne 30. října 2024 o pořízení Dílčího rozvojového územního plánu na území hlavního města Prahy pro část úseku vysokorychlostní tratě (dále také „DÚRP“).

DÚRP, jehož obsah schválila vláda ČR rovněž výše uvedeným usnesením, vymezuje koridory určené pro umístění záměrů železniční dopravní infrastruktury na území hl. m. Prahy. Konkrétně se jedná o koridor **DD04** vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice vymezený na území MČ Praha 4, MČ Praha 10, MČ Praha – Dolní Měcholupy, MČ Praha – Dubeč, MČ Praha – Běchovice a MČ Praha 15. Koridor je vymezován pro potřeby dílčího úseku RS 1 Praha – Brno na území hlavního města Prahy a jeho zaústění do železničního uzlu Praha včetně kolejí pro krátkodobé odstavování vlakových souprav. Dále se jedná o koridor **DD28** konvenční železnice, resp. spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (tzv. Jahodnická spojka), vymezený na území MČ Praha 9, Praha 10 a Praha 14. Koridor je navržen za účelem vytvoření přímého a bezkolizního spojení nákladních obvodů železničních stanic Praha-Libeň a Praha-Běchovice.

Průběh posuzování:

Ministerstvo dopravy, Odbor strategie (dále také „MD“), jako pořizovatel DÚRP dle § 21 odst. 2 liniového zákona předložilo Ministerstvu životního prostředí (dále také „MŽP“) podnět na pořízení „Dílčího územního rozvojového plánu pro úsek vysokorychlostní tratě na území hl. m. Prahy“, a to dopisem pod č. j.: MD/44645/2024/520 ze dne 30. srpna 2024. Pořizovatel zároveň požádal MŽP o vydání stanoviska ve smyslu ustanovení § 21 odst. 3 liniového zákona ve spojení s § 89 odst. 3 písm. a) zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), zda má být navrhovaný obsah DÚRP posouzen z hlediska vlivů na životní prostředí (dále také „stanovisko k potřebě posouzení“).

MŽP vydalo dne 17. září 2024 pod č. j.: MZP/2024/710/4072 stanovisko k potřebě posouzení se závěrem, že na základě obdržených podkladů a s ohledem na skutečnost, že se jedná o povinnost danou liniovým zákonem (a nejedná se přitom o změnu dílčího územního rozvojového plánu dle § 21 odst. 7 liniového zákona), je provedení posouzení DÚRP z hlediska jeho vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví obligatorní, a proto bude nutné zpracovat vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Zároveň, jelikož příslušné orgány ochrany přírody vyloučily svými stanovisky dle ustanovení § 45i odst. 1 zákona o ochraně přírody a krajiny možný významný vliv na lokality soustavy Natura 2000 (Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Regionální pracoviště střední Čechy, oddělení Správa CHKO Blaník ze dne 26. 8. 2024 pod č. j.: SR/1530/SC/2024-4 a Magistrát hl. m. Prahy, Odbor ochrany prostředí ze dne 21. 8. 2024 pod č. j.: MHMP 1715387/2024), nebylo posouzení jeho vlivů na předmět ochrany a celistvost evropsky významných lokalit (dále také „EVL“) nebo ptačích oblastí (dále také „PO“) podle ustanovení § 45i odst. 2 a 9 zákona o ochraně přírody a krajiny zpracováno. Rovněž byly stanoveny podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů DÚRP na životní prostředí a veřejné zdraví (dále také „vyhodnocení SEA“).

Pořizovatel oznámil dopisem ze dne 20. 3. 2026 pod č. j.: MD-15883/2026-520/2 v souladu s § 21 odst. 5 liniového zákona konání společného jednání o návrhu DÚRP včetně jeho vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, které proběhlo dne 22. 4. 2026 v budově

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
info@mzp.gov.cz
ISDS: 9gsaex4
www.mzp.gov.cz

3/18

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí

Ministerstva dopravy. Veřejné projednání DÚRP se konalo tentýž den a na stejné adrese od 15 hodin.

MŽP vydalo dle ustanovení § 2l odst. 5 liniového zákona ve spojení s ustanovením § 94 odst. 3 stavebního zákona dne 6. května 2026 pod č. j.: MZP/2026/910/1143 souhlasné stanovisko bez připomínek k návrhu DÚRP (část I.) a vyjádření k vyhodnocení SEA (část II.), v kterém MŽP uplatnilo dvě formální doporučení, jejichž konkrétní znění lze dohledat v uvedeném stanovisku v Informačním systému SEA (https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_MZP005D?lang=cs).

Pořizovatel zaslal dopisem ze dne 18. května 2025 pod č. j.: MD-15883/2026-520/17 žádost o uplatnění stanoviska k návrhu vyhodnocení připomínek obdržených k návrhu DÚRP. K této žádosti MŽP e-mailem zaevidovaným pod č. j.: MZP/2026/910/1956 pořizovateli sdělilo, že s návrhem vyhodnocení připomínek zpracovaným v souladu s § 98 stavebního zákona souhlasí a zároveň využije ustanovení § 98 odst. 5 téhož zákona a nebude uplatňovat své stanovisko ve lhůtě do 30 dnů od obdržení tohoto vyhodnocení.

MŽP obdrželo dne 27. května 2026 pod č. j.: MD-15883/2026-520/21 žádost od pořizovatele o vydání stanoviska MŽP dle ustanovení § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí k posouzení vlivů návrhu DÚRP na životní prostředí a veřejné zdraví (dále také „stanovisko SEA“). Dopis žádosti obsahuje formou přílohy návrh vyhodnocení připomínek a návrh vyhodnocení uplatněných stanovisek; současně je k žádosti připojen internetový odkaz na webové stránky Národního geoportálu územního plánování, kde se nachází návrh Dílčího územního rozvojového plánu (výroková část a textová část odůvodnění) včetně jeho vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území ve znění pro společné jednání. Pořizovatel tuto žádost doplnil dne 8. 6. 2026 e-mailem, který byl zaevidován pod č. j. MZP/2026/910/2291, jehož součástí byla tabulka doplněná o vyhodnocení stanoviska MŽP ze dne 6. května 2026 viz výše a též odkaz na internetové úložiště pořizovatele s opraveným vyhodnocením SEA, které na toto doplnění zareagovalo.

Stručný popis posuzování:

Vyhodnocení SEA k návrhu DÚRP bylo provedeno v souladu se stavebním zákonem a zpracováno v rozsahu části II. přílohy č. 4 ke stavebnímu zákonu a § 10i zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Metodickým dokumentem, z něhož předložené vyhodnocení SEA vychází, je „MANUÁL SEA – Vyhodnocení vlivů ÚPD na životní prostředí a další souvislosti; Jednotné postupy a náležitosti v rámci strategického posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví“ zveřejněný ve Věstníku MŽP (ročník XXXV – červenec 2025 – částka 4). Využito bylo také informací získaných při metodických poradách SEA pořádaných Ministerstvem životního prostředí.

Hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví bylo provedeno ve vztahu k navrhovaným koridorům dopravní infrastruktury vymezeným návrhem DÚRP. Metoda vyhodnocení vlivů předložené koncepce spočívala v multikriteriálním hodnocení vlivů jednotlivých koridorů na životní prostředí a veřejné zdraví. Podrobnost hodnocení odpovídá míře podrobnosti, v jaké je návrh DÚRP zpracován, resp. v jaké jsou předmětné koridory v rámci návrhu DÚRP definovány a vymezeny (tzn. měřítko 1 : 200 000).

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
info@mzp.gov.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.gov.cz

4/18

Byly sledovány vlivy na potenciálně dotčené složky či jevy životního prostředí, a sice na: horninové prostředí, přírodní zdroje a terénní morfologii; půdy (zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa, dále také „ZPF“, resp. „PUPFL“); povrchové a podzemní vody; flóru, faunu a ekosystémy; ochranu přírody a krajiny; krajinný ráz, využití krajiny, sídelní strukturu a urbanismus; klima a znečištění ovzduší; fyzikální faktory životního prostředí (hluk, vibrace, elektromagnetické záření a světelné znečištění); staré ekologické zátěže území, kontaminované plochy a vlivy spojené s nakládáním s odpady; obyvatelstvo – veřejné zdraví; kulturní a historické hodnoty, památkovou ochranu města a hmotný majetek.

Pro účely hodnocení DÚRP byla stanovena stupnice číselného vyjádření míry vlivu od -2, -1, 0, +1 až do +2, tedy od potenciálně významného negativního vlivu po potenciálně významný pozitivní vliv s popisným komentářem, který i na základě uvedených příkladů popisuje míru mezi jednotlivými vlivy. Sledovány byly dále vlivy dle rozsahu (bodové, lokální, regionální, nadregionální a přeshraniční) a také dle délky trvání vlivu (trvalé a přechodné – krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé). Dále byly rozlišovány vlivy přímé nebo nepřímé či sekundární (zprostředkované). Metodika hodnocení kumulativních a synergických vlivů vycházela z posouzení posuzovaných koridorů (DD04) a (DD28) ve vztahu ke stávajícím i navrhovaným prvkům dopravní a technické infrastruktury a ke stávajícímu stavu jednotlivých složek životního prostředí. Na základě prostorové analýzy byla vymezena oblast Praha – segment Východ, ve které byl identifikován nejvyšší potenciál vzniku kumulativních a synergických vlivů. Hodnocení bylo provedeno samostatně pro jednotlivé složky životního prostředí a zahrnovalo zjištění stavu dotčeného území, identifikaci lokalit potenciální kumulace a synergie prostřednictvím GIS analýz a tematických výkresů, vyhodnocení spolupůsobení relevantních koridorů pomocí matic kumulativních a synergických vztahů a následné odborné posouzení významnosti identifikovaných vazeb; do souvislosti byly vzaty rovněž další připravované záměry v tomto území či již existující stavby. Metodika současně zahrnovala posouzení potřeby kompenzačních opatření a návrh monitoringu identifikovaných vlivů. Výsledné hodnocení tak nebylo založeno pouze na identifikaci prostorových překryvů záměrů, ale na komplexním posouzení jejich spolupůsobení s ohledem na charakter dotčené složky životního prostředí, stávajícím zatížení území a možnosti zesílení již existujících vlivů.

Hodnocení jednotlivých potenciálních vlivů bylo provedeno v rámci kapitoly 1.6 „*Hodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA nebo jeho invariantního návrhu, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných; hodnotí se vlivy na obyvatelstvo, lidské zdraví, biologickou rozmanitost, faunu, flóru, půdu, zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví, včetně dědictví architektonického a archeologického a vlivy na krajinu, včetně vztahů mezi uvedenými oblastmi vyhodnocení*“ vyhodnocení SEA (dále jen „kapitola 6“), kde kromě jednotlivých identifikovaných předpokládaných vlivů je i např. pasáž „*Postup hodnocení*“, kde jsou popsány definice a přesné metodiky hodnocení.

Zjištěné vlivy navrhovaných koridorů v rámci návrhu DÚRP na sledované složky životního prostředí a veřejného zdraví jsou rovněž prezentovány a podrobně okomentovány v hodnotící

tabulce 14 „Vyhodnocení vlivů DÚRP VRT PRAHA na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví z hlediska významnosti vlivu, účinku, délky a rozsahu působení“ (dále také „tabulka 14“) v kapitole 6 vyhodnocení SEA. V případě zjištění potenciálních negativních vlivů byla v kapitole 1.8 „Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí“, resp. v kapitole 1.13 „Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí“ navržena opatření k omezení či vyloučení identifikovaných potencionálních negativních vlivů (dále také „minimalizační opatření“). Rovněž posuzovatel v rámci vyhodnocení SEA, konkrétně v kapitole 1.12 „Návrh ukazatelů pro sledování vlivu Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA na životní prostředí“ navrhl následně ukazatele pro sledování zjištěných potenciálních (negativních) vlivů změny na životní prostředí.

Lze konstatovat, že do posuzovaného návrhu DÚRP (konkrétně do jeho výrokové části formou podmínek pro rozhodování o změnách v území navržených koridorů v případě prostorových opatření) byly zapracovány, resp. zohledněny všechny definované požadavky posuzovatelem, a to v úzké spolupráci s pořizovatelem a projektantem DÚRP. Požadavky na projektová opatření nebyla zapracována do výrokové části ani odůvodnění návrhu DÚRP s explicitním zdůvodněním, proč tak nebylo učiněno. Jedná se o opatření náležející do fáze projektové přípravy konkrétní stavby, případně posouzení vlivu záměru na životní prostředí (proces EIA), tedy mimo působnost a míru podrobnosti dílčího územního rozvojového plánu. **Proto je nezbytné, aby v navazujících územně plánovacích dokumentacích (dále také „ÚPD“) a následně v projektové fázi těchto záměrů bylo přímo pracováno s vyhodnocením SEA (zejména kapitolou 1. 6, 1.8 a 1.13) zpracované k DÚRP. Toto sdělení platí rovněž i pro zpracovaná minimalizační opatření, která musela být velice zohledněna s ohledem na měřítko DÚRP 1 : 200 000, aby mohla být zohledněna ve výrokové části DÚRP (platí totožné kapitoly). Není žádoucí, aby další posuzovatelé či projektanti a pořizovatelé nepracovali s informacemi získanými z procesu SEA na celostátní úrovni, které musí být vhodně zohledněny v rámci dalšího hodnocení širších vztahů a vazeb v území včetně zpřesňování obou koridorů v rámci navazujících ÚPD či v rámci projektového řešení.**

Stručné závěry posuzování:

(shrnuje jako celek, nicméně kde bylo nutné upozornit na dílčí rozdíly, bylo tak učiněno)

V souvislosti s vymezením koridorů drážní dopravy (DD04 a DD28), které jsou součástí DÚRP a hodnocením dopadů na složku „Horninové prostředí, přírodní zdroje a terénní morfologii“ lze předpokládat, že dojde k zásahu do **horninového prostředí**, potažmo do **hydrogeologických poměrů zájmového území**. Lokálně lze rovněž předpokládat změnu místní topografie, která bude mít vliv na geomorfologické poměry území. Tento vliv je možné predikovat na úrovni mírně až významně negativního vlivu (-1/-2), který se bude projevovat především na lokální až regionální úrovni. Předpokládané vlivy se mohou v případě obou posuzovaných koridorů drážní dopravy projevovat především v případě návrhu tunelových úseků, výraznějších zářezů a mostních konstrukcí a estakád za účelem zajištění mimoúrovňového křížení s ostatními

stavbami dopravní nebo technické infrastruktury, prostupnosti území pro člověka a migrující organismy a ochrany přilehlé povrchové zástavby před hlukem. Kromě přímého ovlivnění horninového prostředí, potažmo geologických, geomorfologických a hydrogeologických poměrů lze v souvislosti s návrhem DÚRP předpokládat rovněž sekundární vlivy skrze ovlivnění dalších složek životního prostředí, a to podzemních vod, respektive ovlivnění hladiny podzemních vod a jejich proudění. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy trvalé (odtěžení hornin apod.), v případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zásah v souvislosti s výkopovými pracemi). Tyto potenciální negativní vlivy jsou dle vyhodnocení SEA dostatečně ošetřeny minimalizačními opatřeními, a to „Minimalizovat zásah do horninového prostředí, geologických, geomorfologických a hydrogeologických poměrů území“. Toto opatření bylo zohledněno ve výrokové části návrhu DÚRP, kde bylo úměrně měřítku této ÚPD zapracováno do podmínky pro rozhodování ve vymezených koridorech drážní dopravy, a to v článku (3) výrokové části pro koridor (DD04) „Minimalizace vlivů na zástavbu, prostupnost území, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdy a přírodní hodnoty dotčeného území“ (dále jen „článek 3“) a v článku (4) výrokové části pro koridor (DD28) „Minimalizace vlivů na povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdy a přírodní hodnoty dotčeného území“ (dále jen „článek 4“). Podrobnější informace jsou uvedeny v kapitole 1.6 vyhodnocení SEA v tabulce 14.

V rámci hodnocení dopadů návrhu DÚRP na složku „Půdy (ZPF a PUPFL)“ se rozsáhlejší zábory ZPF předpokládají ve východní části vymezeného koridoru vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DD04), kde je vysoký podíl orné půdy. Předpokládá se však, že pozemky spadající do I. a II. třídy ochrany ZPF budou tvořit pouze 16 % z celkového předpokládaného záboru ZPF (cca 24 ha). V souvislosti s vymezením koridoru konvenční tratě (DD28) (Jahodnické spojky) se předpokládá plošně nevýznamný zábor pozemků ZPF, které spadají do III. třídy ochrany. Celkově lze v souvislosti s návrhem DÚRP predikovat mírně negativní až významně negativní vliv (-1/-2) na celistvost a organizaci pozemků spadajících pod ZPF, který se bude v případě koridoru (DD04) projevovat na lokální až regionální úrovni. Kromě přímého ovlivnění pozemků patřících pod ZPF lze dále předpokládat rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětné koridory drážní dopravy. Z hlediska délky působení se předpokládají vlivy trvalé (přímý zábor pozemků patřících pod ZPF), v případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zábor pozemků ZPF pro zařízení staveniště a deponie). V souvislosti s provozem záměru lze předpokládat rovněž vlivy dlouhodobé (spočívající v záboru pozemků ZPF po dobu užívání stavby, které je možné zpětně rekultivovat a navrátit pod ZPF). Tyto potenciální negativní vlivy jsou dle vyhodnocení SEA dostatečně ošetřeny minimalizačními opatřeními, a to „Minimalizovat zábor ZPF (zejména půd I. a II. třídy ochrany) a PUPFL, dle § 4 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů a § 13 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů“, která vyplývají z platných právních předpisů. Stanovené opatření však bylo zohledněno ve výrokové části návrhu DÚRP, kde bylo úměrně podrobnosti dané ÚPD zapracováno do podmínky pro rozhodování ve vymezených koridorech drážní dopravy, a to v článku (3), resp. článku (4) výrokové části návrhu DÚRP. Podrobnější informace jsou uvedeny v kapitole 1.6 vyhodnocení SEA v tabulce 14.

K plošně významnějším záborům **PUPFL** může dojít v případě koridoru (DD04). Celkově se předpokládá, že uplatněním posuzované koncepce dojde k záboru PUPFL v celkovém rozsahu přibližně cca 5,7 ha s predikovaným mírně negativním až významně negativním vlivem (-1/-2), který bude mít převážně lokální, místy regionální význam. Kromě přímého ovlivnění pozemků PUPFL (zábor pozemků) lze v souvislosti s návrhem DÚRP předpokládat rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětné koridory drážní dopravy. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy trvalé (přímý zábor pozemků PUPFL), v případě výstavby železniční trati pak přechodné, krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zábor pozemků PUPFL pro zařízení staveniště a deponie). V souvislosti s provozem záměru ve vymezených koridorech lze předpokládat i vlivy dlouhodobé (spočívající v záboru pozemků PUPFL po dobu užívání stavby, které je možné zpětně rekultivovat a navrátit pod PUPFL). Tyto potenciální negativní vlivy jsou dle vyhodnocení SEA dostatečně ošetřeny minimalizačními opatřeními, a to „Minimalizovat zábor ZPF (zejména půd I. a II. třídy ochrany) a PUPFL, dle § 4 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů a § 13 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů“. Opatření primárně vyplývá z platných právních předpisů viz výše. Stanovené opatření bylo úměrně podrobnosti dané ÚPD zohledněno ve výrokové části návrhu DÚRP, kde bylo zapracováno do podmínky pro rozhodování ve vymezených koridorech drážní dopravy, a to v článku (3), resp. (4) výrokové části návrhu DÚRP. Podrobnější informace jsou uvedeny v kapitole 1.6 vyhodnocení SEA v tabulce 14.

V souvislosti s uplatněním DÚRP lze očekávat v rámci hodnocení vlivů návrhu DÚRP na složku „Povrchové a podzemní vody“ ovlivnění **povrchových vod**, zejména pak ovlivnění křížených vodních toků a jejich záplavových územích a vodních nádrží (koridor (DD04) se nachází v blízkosti retenční vodní nádrže Slatina a dalších drobných vodních ploch - např. v lokalitě Triangl ve střední části posuzovaného koridoru). Vliv posuzovaného návrhu DÚRP, resp. vymezení koridorů (DD04) a (DD28) na sledovanou složku životního prostředí je možné predikovat na úrovni mírně až významně negativního vlivu (-1/-2), který se bude projevovat především na lokální až regionální úrovni. Kromě přímého ovlivnění povrchových vod lze v souvislosti s uplatněním návrhu DÚRP předpokládat rovněž sekundární vlivy skrze ovlivnění dalších složek životního prostředí. Jedná se převážně o možné sekundární vlivy z důvodu ovlivnění místní topografie, respektive změny krajinného pokryvu (úbytek zeleně apod.), které mohou ovlivnit zasakovací a odtokové podmínky území. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy trvalé (např. změna charakteru koryt vodních toků a s tím související změny v hydrologických a hydromorfologických podmínkách), v případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zásah v souvislosti s výkopovými pracemi). V souvislosti s provozem záměru lze předpokládat rovněž vlivy dlouhodobé (spočívající především v ovlivnění kvality povrchových vod ve vazbě na možné úkapy provozních kapalin apod.), případně dočasné (ovlivnění zasakovacích a odtokových podmínek území). Tyto potenciální negativní vlivy jsou dle vyhodnocení SEA dostatečně ošetřeny minimalizačními opatřeními, a to „Minimalizovat zásah do povrchových vod, převážně vodních toků a jejich údolních niv a zachovat odtokové poměry v území“, které bylo v míře podrobnosti této ÚPD zohledněno ve výrokové části DÚRP, kde bylo zapracováno do podmínky pro rozhodování ve

vymezovaných koridorech drážní dopravy, a to stejným způsobem, jak bylo uvedeno výše. Dále lze očekávat kvantitativní i kvalitativní ovlivnění **podzemních vod**, které mohou spočívat převážně v ovlivnění hladiny podzemních vod a jejich proudění, a to v souvislosti s možným drenážním efektem případných tunelových objektů a hlubších zářezů. Vliv posuzovaného návrhu DÚRP na sledovanou složku životního prostředí je možné predikovat na úrovni mírně až významně negativního vlivu (-1/-2), který se bude projevovat především na lokální až regionální úrovni. Kromě přímého ovlivnění podzemních vod (např. v souvislosti s možnou realizací tunelových úseků či hlubších zářezů) lze v souvislosti s návrhem DÚRP předpokládat rovněž sekundární vlivy skrze ovlivnění dalších složek životního prostředí. Jedná se převážně o možné sekundární vlivy z důvodu ovlivnění hydrogeologických poměrů území, respektive zasakovacích podmínek, které mohou ovlivnit hladinu podzemních vod a jejich proudění. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy trvalé (změna hladiny podzemních vod apod.), v případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zásah v souvislosti s výkopovými pracemi). V souvislosti s provozem záměru lze předpokládat rovněž vlivy dlouhodobé (spočívající např. v možném ovlivnění hladiny či proudění podzemních vod). Tyto potenciální negativní vlivy jsou dle vyhodnocení SEA dostatečně ošetřeny minimalizačními opatřeními, které jsou adekvátně zohledněny ve výrokové části návrhu DÚRP obdobným způsobem viz výše. Podrobnější informace jsou uvedeny v kapitole 1.6 vyhodnocení SEA v tabulce 14.

V souvislosti s vymezením koridorů drážní dopravy navržených DÚRP lze u složky „*Flóra, fauna a ekosystémy*“ předpokládat, že dojde k ovlivnění **populací planě rostoucích rostlin a volně žijících živočichů**, a to především z důvodu zásahu do jejich biotopů. Vliv posuzovaného návrhu DÚRP ve vztahu k populacím planě rostoucích rostlin a volně žijících živočichů je možné predikovat na úrovni potenciálně mírně negativního až významně negativního vlivu (-1/-2), vlivy se projeví převážně na lokální a regionální úrovni, přitom významnější vlivy se předpokládají u koridoru (DD04) související s přítomností přírodovědně hodnotnějších stanovišť v podobě přirozených lučních porostů, lučních lesů a mokřadních porostů. Dále může dojít k ovlivnění populací zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, a to především v přírodovědně hodnotnějších lokalitách, které se nacházejí v blízkosti, nebo přímo v trase předmětných koridorů (mokřad Triangl a oblast okolo retenční nádrže Slatina. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy trvalé (ovlivnění a zásah do biotopů a habitatů druhů včetně zvláště chráněných druhů), přechodné (dočasné odstranění ekosystému, respektive přímý zábor zeleně a nepevněných ploch, vytvoření migrační bariéry apod.), v případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zásah v souvislosti s výkopovými pracemi). V souvislosti s provozem záměru lze předpokládat rovněž vlivy dlouhodobé (spočívající např. v podobě migrační bariéry v území, případně možných kolizí migrujících ptáků s vlakovými soupravami, v údržbě dřevin a porostů podél trati). Obdobně jsou pak hodnoceny vlivy posuzované ÚPD na **ekosystémy**, kdy je predikován mírně negativní až významně negativní vliv (-1/-2). Potenciální negativní vlivy na faunu, flóru a ekosystémy jsou dle vyhodnocení SEA dostatečně ošetřeny minimalizačními opatřeními. Jedná se o opatření prostorová „Minimalizovat zásahy do přírodně hodnotných ekosystémů a biotopů a do lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů dle § 49 a § 50 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů“. Část opatření týkající se minimalizace dotčení zvláště chráněných

druhů vyplývá ze zákona o ochraně přírody a krajiny, přitom je tímto ošetřeno v dostatečném rozsahu. Požadavek týkající se přírodně hodnotných ekosystémů a biotopů byl úměrně podrobnosti dané ÚPD zohledněn ve výrokové části návrhu DÚRP, kde byl zapracován do podmínky pro rozhodování ve vymezených koridorech drážní dopravy, a to v článku (3) výrokové části pro koridor (DD04) a v článku (4) výrokové části pro koridor (DD28). Dále byla stanovena minimalizační prostorová opatření pouze pro koridor (DD04), a to „Zajistit migrační prostupnost územím pro volně žijící živočichy a prostupnost území pro člověka“. Toto opatření bylo úměrně podrobnosti dané ÚPD zohledněno ve výrokové části návrhu DÚRP, kde bylo zapracováno do podmínky pro rozhodování ve vymezeném koridoru drážní dopravy, a to v článku (3) výrokové části pro koridor (DD04). Rovněž byla ve vyhodnocení SEA stanovena projektová opatření: „V dalším stupni projektových příprav záměru provést přírodovědný průzkum lokality se zaměřením na výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů dle přílohy č. II a III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů“; „V dalším stupni projektových příprav zpracovat návrh ozelenění záměrů spojených s DÚRP VRT PRAHA“. Pro koridor (DD04) pak: „V dalším stupni projektových příprav záměru provést přírodovědný průzkum lokality se zaměřením na výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů dle přílohy č. II a III vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Zvláštní zřetel bude brán na lokalitu retenční nádrže Slatina a registrovaného významného krajinného prvku Mokřady Triangl, kde je nutné provést podrobný ornitologický, batrachologický a chiropterologický průzkum“; „V dalším stupni projektových příprav podrobně vyhodnotit vliv záměru na lokalitu výskytu zvláště chráněného druhu živočicha s národním významem bukače velkého (*Botaurus stellaris*) v prostoru retenční nádrže Slatina“; „V blízkosti retenční nádrže Slatina v návaznosti na přírodovědné průzkumy prověřit opatření pro snižování mortality ptáků a letounů dle metodiky AOPK ČR Doprava a ochrana fauny v České republice (2020)“. Požadavky na projektová opatření nebyla zapracována do výrokové části ani odůvodnění návrhu DÚRP. Jedná se o opatření náležející do fáze projektové přípravy konkrétní stavby, případně posouzení vlivu záměru na životní prostředí (proces EIA), tedy mimo působnost a míru podrobnosti dílčího územního rozvojového plánu. Podrobnější informace jsou uvedeny v kapitole 1.6 vyhodnocení SEA v tabulce 14.

Vliv posuzovaného návrhu DÚRP na složku „Ochrana přírody a krajiny“, konkrétně ve vztahu k **významným krajinným prvkům** (dále také „VKP“) je možné predikovat na úrovni potenciálně mírně negativního až významně negativního vlivu (-1/-2), a to s ohledem na potenciální střety vymezení koridorů s předmětnými VKP (vodní toky a jejich údolní nivy, lesy a rybníky), které se projeví převážně na lokální úrovni. Kromě přímého ovlivnění VKP lze v souvislosti s návrhem DÚRP předpokládat rovněž sekundární vlivy skrze ovlivnění dalších složek životního prostředí. Jedná se převážně o možné sekundární vlivy z důvodu ovlivnění migrační prostupnosti území a kvalitativní změny v ekosystémech, které mohou omezit ekostabilizační funkci dotčených VKP. Lze rovněž předpokládat, že umístění koridorů drážní dopravy do předmětného území vyvolá realizaci doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území, které mohou mít vliv na danou dílčí složku životního prostředí. Z hlediska délky působení se předpokládají vlivy trvalé (v podobě dotčení ekosystémů tvořících VKP, změny odtokových podmínek apod.), v případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. dočasný zásah v souvislosti s výkopovými pracemi). V souvislosti s provozem

záměru lze předpokládat rovněž vlivy dlouhodobé (např. zásahy do ekosystémů, změny odtokových podmínek). Tyto potenciální negativní vlivy jsou dle vyhodnocení SEA dostatečně ošetřeny minimalizačními opatřeními, a to „Minimalizovat zásah do významných krajinných prvků, zejména s ohledem na zachování jejich stabilizační funkce dle § 4, odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů“. Toto opatření bylo úměrně podrobnosti dané ÚPD zohledněno ve výrokové části návrhu DÚRP, kde bylo zapracováno do podmínky pro rozhodování ve vymezených koridorech drážní dopravy, a to v článku (3) výrokové části pro koridor (DD04) a v článku (4) výrokové části pro koridor (DD28). Rovněž byla ve vyhodnocení SEA stanovena projektová opatření pro koridor (DD04): „V dalším stupni projektových příprav podrobně vyhodnotit vliv záměru na registrovaný významný krajinný prvek Mokřady Triangl“. Požadavky na projektová opatření nebyla zapracována do výrokové části ani odůvodnění návrhu DÚRP, viz zdůvodnění výše. Podrobnější informace jsou uvedeny v kapitole 1.6 vyhodnocení SEA v tabulce 14.

Rovněž je možné očekávat realizaci DÚRP zásah do **hmotného majetku**, který je začleněn do složky „Kulturní a historické hodnoty, památková ochrana města a hmotný majetek“. Zásahy do hmotného majetku lze předpokládat v souvislosti s možným dotčením stávající dopravní a technické infrastruktury, včetně zásahů do stavebních objektů, jež mohou nastat s ohledem na umístění záměrů do předmětných území – koridorů (DD04) a (DD28). Vlivy je možné predikovat na úrovni potenciálně mírně negativního až významně negativního vlivu (-1/-2), a to s ohledem na eventuelní vlivy návrhu DÚRP související se zásahy do hmotného majetku, ke kterým může dojít především v západní, střední a částečně i východní okrajové části koridoru (DD04). Tyto vlivy se budou projevovat na lokální až regionální úrovni, přitom se předpokládají převážně vlivy přechodné, které budou ve stádiu výstavby železniční trati krátkodobé až střednědobé (např. dočasné přeložky dopravní a technické infrastruktury), ve stádiu provozu záměru lze předpokládat vlivy dlouhodobé. V souvislosti s posuzovanou ÚPD nelze rovněž vyloučit vlivy trvalé (trvalé odstranění některých staveb apod.). Kromě přímého vlivu na hmotný majetek lze předpokládat rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětné koridory drážní dopravy. Tyto potenciální negativní vlivy jsou dle vyhodnocení SEA dostatečně ošetřeny minimalizačními opatřeními pro koridor (DD04), a to „Minimalizovat vlivy na hmotný majetek“. Toto opatření bylo úměrně podrobnosti dané ÚPD zohledněno ve výrokové části DÚRP VRT PRAHA, kde bylo zapracováno do podmínky pro rozhodování ve vymezeném koridoru drážní dopravy, a to v článku (3) výrokové části pro koridor (DD04). Podrobnější informace jsou uvedeny v kapitole 1.6 vyhodnocení SEA v tabulce 14.

Vliv posuzované ÚPD na složku „**Krajinný ráz, využití krajiny, sídelní strukturu a urbanismus**“ byl vyhodnocen v souvislosti se změnou využití krajiny (především v otevřené krajině), kde bude docházet k vymezení určité bariéry v území a záborům stávajících převážně zemědělských pozemků, jakožto mírně až významně negativní (-1/-2), naopak v případě urbanismu je predikován mírně pozitivní vliv (+ 1) ve vztahu k vytvoření podmínek pro realizaci nových železničních spojení (rychlé dálkové železniční spojení; vytvoření přímého a bezkolizního spojení nákladních obvodů železničních stanic Praha-Libeň a Praha-Běchovice), které se projeví na regionální úrovni. Potenciální negativní vlivy jsou dle vyhodnocení SEA dostatečně ošetřeny

minimalizačními opatřeními, a to „Zajistit vhodné začlenění do krajiny, minimalizovat zásah do krajinného rázu“. Toto opatření bylo úměrně podrobnosti dané ÚPD zohledněno ve výrokové části návrhu DÚRP, kde bylo zapracováno do podmínky pro rozhodování ve vymezeném koridoru drážní dopravy, a to v článku (3) výrokové části pro koridor (DD04) a v článku (4) výrokové části pro koridor (DD28). Podrobnější informace jsou uvedeny v kapitole 1.6 vyhodnocení SEA v tabulce 14.

Stejně tak je predikován mírně negativní až významně negativní vliv (-1/-2) na **akustickou situaci** území v rámci složky „Fyzikální faktory životního prostředí (hluk, vibrace, elektromagnetické záření a světelné znečištění)“. Realizace záměrů v umísťovaných koridorech s sebou přinese novou hlukovou zátěž do území, avšak tyto záměry budou muset plnit platné hygienické limity pro hluk v souladu s platnými právními předpisy (aktuálně definované nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů). Je rovněž předpokládáno, že dojde k převedení části dopravních výkonů ze silniční sítě na železniční síť, což bude mít mírně pozitivní až významně pozitivní vliv (+1/+2), který se projeví převážně na lokální až regionální úrovni. Kromě přímého ovlivnění akustické situace zájmového území lze v souvislosti s návrhem DÚRP předpokládat rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětné koridory drážní dopravy. Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy přechodné, respektive dlouhodobé působící po dobu provozu (užívání) realizovaného záměru (např. emise hluku z projíždějících vlakových souprav). V případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. hluk ze stavební mechanizace a staveništní dopravy). Potenciální negativní vlivy spojené s vlivem předmětné ÚPD na akustickou situaci jsou dle vyhodnocení SEA dostatečně ošetřeny minimalizačním opatřením stanoveným pro (v této věci relevantní) koridor (DD04): „Zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci protihlukových opatření a minimalizovat vlivy (hluk, vibrace) na přilehlé obytné území a veřejné zdraví“. Toto opatření bylo úměrně podrobnosti dané ÚPD zohledněno ve výrokové části návrhu DÚRP, kde bylo zapracováno do podmínky pro rozhodování ve vymezeném koridoru drážní dopravy, a to v článku (3). Rovněž byla ve vyhodnocení SEA stanovena projektová opatření: „V další fázi projektových příprav vypracovat akustické posouzení obsahující konkrétní návrh optimalizovaných protihlukových opatření“. Požadavky na projektová opatření nebyla zapracována do výrokové části ani odůvodnění návrhu DÚRP se zdůvodněním viz výše. Podrobnější informace jsou uvedeny v kapitole 1.6 vyhodnocení SEA v tabulce 14.

Možný vliv posuzované ÚPD na složku „Klima a znečištění ovzduší“, konkrétně pak na **klima** byl vyhodnocen v souvislosti s nárůstem zpevněných a zhutněných ploch (vliv na mikroklima) jakožto mírně negativní (-1), naopak ve vztahu k produkci (poklesu) skleníkových plynů převedením dopravních výkonů automobilové dopravy na železniční síť mírně pozitivně (+1). Kromě přímého ovlivnění klimatu lze v souvislosti s návrhem DÚRP předpokládat rovněž nepřímé vlivy v případě realizace doprovodné infrastruktury a dalších záměrů spojených s rozvojem území navázaných na předmětné koridory drážní dopravy. Rovněž se předpokládají vlivy sekundární skrze ovlivnění dalších složek životního prostředí (např. kácení dřevin a úbytek zeleně s negativním dopadem na mikroklima). Z hlediska délky působení se předpokládají převážně vlivy přechodné, respektive dlouhodobé působící po dobu provozu (užívání) realizovaného

záměru (např. zábor zeleně). V případě výstavby železniční trati pak krátkodobé až střednědobé (např. zásah do zeleně v souvislosti s výkopovými pracemi). Potenciální negativní vlivy spojené s vlivem předmětné ÚPD na mikroklima jsou dle vyhodnocení SEA dostatečně ošetřeny minimalizačním projektovým opatřením, a to „V dalším stupni projektových příprav se důsledně zaměřit na realizaci opatření ke snížení negativních vlivů extrémních teplot a městského tepelného ostrova (volbou vhodných materiálů a barevností jednotlivých konstrukcí, minimalizací zpevněných a ztuhlých ploch, realizací ozelenění apod.)“. Požadavky na projektová opatření nebyla zpracována do výrokové části ani odůvodnění návrhu DÚRP se zdůvodněním viz výše. Podrobnější informace jsou uvedeny v kapitole 1.6 vyhodnocení SEA v tabulce 14.

Stejně tak je predikován mírně negativní vliv (-1) u složky „Obyvatelstvo – veřejné zdraví“ na **veřejné zdraví obyvatelstva z expozice hlukem**, kdy je ovšem rovněž předpokládáno, že dojde k převedení části dopravních výkonů ze silniční sítě na železniční síť, což bude mít mírně pozitivní vliv (+1), který se projeví na lokální až regionální úrovni. V blízkosti koridoru vysokorychlostní železnice (DD04) je chráněná zástavba situována převážně v západní části území navrženého koridoru v rámci městské části Praha 10, Praha 15 a následně ve východní části v rámci městské části Praha-Běchovice. Koridor (DD28) spojovací tratě (Jahodnická spojka) se nachází převážně mimo území s chráněnou zástavbou. Pouze severní a východní část koridoru se nachází v blízkosti chráněné zástavby v rámci městské části Praha 9 a Praha 14. Potenciální negativní vlivy spojené s vlivem předmětné ÚPD na veřejné zdraví obyvatelstva z expozice hlukem jsou dle vyhodnocení SEA dostatečně ošetřeny minimalizačním projektovým opatřením, a to „V další fázi projektových příprav vypracovat akustické posouzení obsahující konkrétní návrh optimalizovaných protihlukových opatření“. Požadavky na projektová opatření nebyla zpracována do výrokové části ani odůvodnění návrhu DÚRP se zdůvodněním viz výše. Podrobnější informace jsou uvedeny v kapitole 1.6 vyhodnocení SEA v tabulce 14.

Vliv posuzované ÚPD na **znečištění ovzduší a na veřejné zdraví z expozice chemických látek v ovzduší** v rámci složky „Klima a znečištění ovzduší“ byl vyhodnocen jako mírně až významně pozitivní (+1/+2). V souvislosti s uplatněním předmětného návrhu DÚRP, resp. umístěním koridoru vysokorychlostní železnice (DD04) a dále koridoru konvenční železniční tratě (DD28) lze předpokládat pro fázi provozu využívání vlakových souprav s elektrickou trakcí. Je tedy možné očekávat, že nebude docházet ke vzniku přímých emisí polutantů, které jsou přímo generované v rámci provozu železniční trati při provozu vlakových souprav s dieselovou trakcí, tj. především pevných znečišťujících látek ($PM_{2.5}$, PM_{10}), oxidů dusíku (NO_x), benzenu, benzo[a]pyrenu. Očekává se, že uplatněním DÚRP dojde k přerozdělení dopravy – převedení části dopravních výkonů silniční dopravy na železniční síť, v důsledku čehož dojde k poklesu znečišťujících látek do ovzduší z automobilové dopravy. V případě veřejného zdraví je předpokládáno, že se tento vliv projeví na úrovni mírně pozitivního vlivu (+1). Nevýznamným zdrojem znečištění ovzduší v předmětných územích z posuzovaných koridorů drážní dopravy může být resuspenze prachu z povrchu železničních svršků. Tuto sekundární prašnost je vhodné řešit na projektové úrovni (např. využitím vegetačních pásů, které lze případně kombinovat s protihlukovými opatřeními podél tratě). Realizace záměrů v umístěných koridorech sebou zajisté může přinést dočasný zdroj znečištění ovzduší do území (např. při realizaci – výstavbě). U daných složek životního prostředí je tak na straně bezpečnosti uvažováno rovněž s nulovým

(0) až mírně negativním vlivem (-1). Negativní vlivy spojené s vlivem předmětné ÚPD na ovzduší jsou dle vyhodnocení SEA dostatečně ošetřeny minimalizačním projektovým opatřením, a to „V dalším stupni projektových příprav se zaměřit na vyhodnocení vlivů výstavby záměrů spojených s DÚRP VRT PRAHA na kvalitu ovzduší a navrhnout případná opatření k minimalizaci vlivu výstavby na kvalitu ovzduší“. Požadavky na projektová opatření nebyla zpracována do výrokové části ani odůvodnění návrhu DÚRP se zdůvodněním viz výše. Podrobnější informace jsou uvedeny v kapitole 1.6 vyhodnocení SEA v tabulce 14.

Mírně negativní vliv (-1) posuzovaného návrhu DÚRP na dílčí složky životního prostředí byl identifikován na krajinný ráz; vibrace; staré ekologické zátěže území, kontaminované plochy; nakládání s odpady. Tyto potenciální negativní vlivy jsou dle vyhodnocení SEA dostatečně ošetřeny minimalizačními opatřeními, která jsou dle charakteru rozdělena na prostorová opatření (minimalizace vlivu na krajinný ráz) a jsou dále zpracována do výrokové části návrhu DÚRP a projektová opatření, která nemohla být ve výroku zohledněna. Podrobnější informace jsou uvedeny v kapitole 1.6 vyhodnocení SEA v tabulce 14.

Nulový (0) až mírně negativní vliv (-1) návrhu DÚRP byl vyhodnocen na stabilitu půdy, poddolování, sesuvy a jiné nebezpečné svahové deformace; elektromagnetické záření a světelné znečištění. Podrobnější informace jsou uvedeny v kapitole 1.6 vyhodnocení SEA v tabulce 14.

Zanedbatelné, respektive nulové vlivy (0) byly dále v souvislosti s posuzovaným návrhem DÚRP vyhodnoceny u následujících složek životního prostředí: ložisková ochrana a přírodní zdroje; zvláště chráněná území; přírodní parky; památné stromy; územní systém ekologické stability; NATURA 2000; zápach; kulturní památky a památková ochrana (včetně archeologických lokalit). Přitom u oblasti pronikání radonu do objektů nebylo možné objektivně vyhodnotit vliv posuzované ÚPD na danou složku životního prostředí. Podrobnější informace jsou uvedeny v kapitole 1.6 vyhodnocení SEA v tabulce 14.

Hodnocení potenciálních **kumulativních a synergických vlivů** koridorů (DD04) a (DD28) bylo provedeno v oblasti Praha – segment Východ, jelikož tato oblast je spojena s vysokou koncentrací stávající a navrhované dopravní a technické infrastruktury. Identifikované nejvýznamnější potenciální kumulativní a synergické vlivy se soustředí především do oblasti ochrany přírody a krajiny, do oblasti hlukové zátěže a veřejného zdraví a do oblasti horninového prostředí, přírodních zdrojů, půd a vod.

V oblasti ochrany přírody a krajiny, flóry, fauny a ekosystémů byly identifikovány potenciální kumulativní a synergické vlivy zejména ve spolupůsobení koridoru DD04 s navrženou přeložkou silnice I/12, stávající železniční tratí Praha–Kolín a navrženými koridory Jižního vstupu RS a Východního vstupu RS. Potenciální kumulativní a synergické vlivy byly identifikovány rovněž při spolupůsobení koridorů DD04 a DD28 se stávající železniční tratí Praha–Kolín a dále u koridoru DD28 ve spolupůsobení s navrženou železniční tratí Praha–Libeň – Praha–Malešice. Tyto vlivy souvisejí zejména s dalším posílením bariérového efektu dopravní infrastruktury, fragmentací území, omezením migrační propustnosti krajiny, možným ovlivněním funkčnosti prvků ÚSES a kumulací zásahů do přírodně hodnotných částí území, zejména v okolí přírodního parku Klánovice–Čihadla, přírodní památky Xaverovský háj, evropsky významných lokalit Blatov

a Xaverovský háj a prvků ÚSES regionálního a nadregionálního významu. Výsledná významnost těchto vlivů byla vyhodnocena jako potenciálně mírně až významně negativní (-1/-2).

V oblasti krajinného rázu, využití krajiny, sídelní struktury a urbanismu byly identifikovány potenciální kumulativní a synergické vlivy zejména ve spolupůsobení koridoru DD04 s koridorem dálnice D0 (Pražský okruh), navrženou přeložkou silnice I/12, stávající železniční tratí Praha-Kolín a navrženými koridory Jižního vstupu RS a Východního vstupu RS. U koridoru DD28 byly tyto vlivy identifikovány zejména ve spolupůsobení se stávající železniční tratí Praha-Kolín, navrženou železniční tratí Praha-Libeň - Praha-Malešice a elektrickým vedením 400 kV pro připojení transformační stanice Malešice. Tyto vlivy souvisejí především s další koncentrací liniových staveb v území, ovlivněním prostorových a krajinných vztahů a posílením technogenního charakteru území. Výsledné potenciální vlivy byly vyhodnoceny maximálně jako mírně negativní (-1).

V oblasti hlukové zátěže a veřejného zdraví byly identifikovány potenciální kumulativní a synergické vlivy související především se souběhem koridorů DD04 a DD28 s dalšími významnými dopravními stavbami a koridory v území, zejména se stávající železniční tratí Praha-Kolín, navrženou železniční tratí Praha-Malešice - Praha-Hostivař, koridorem dálnice D0 (Pražský okruh), navrženou přeložkou silnice I/12 a navrženými koridory Jižního vstupu RS a Východního vstupu RS. Tyto vlivy souvisejí zejména s kumulací zdrojů hluku v dopravně zatíženém území. Výsledné vlivy na fyzikální faktory životního prostředí byly vyhodnoceny jako maximálně mírně až významně negativní (-1/-2), přičemž vlivy na obyvatelstvo a zdravotní rizika z expozice hluku dosahují maximálně úrovně mírně negativního vlivu (-1).

V oblasti horninového prostředí, přírodních zdrojů, půd a vod byly identifikovány potenciální kumulativní a synergické vlivy zejména ve spolupůsobení se stávající železniční tratí Praha-Kolín a železniční tratí Praha-Malešice - Praha-Hostivař u obou posuzovaných koridorů DD04 a DD28. U koridoru DD28 byly potenciální vlivy identifikovány rovněž ve spolupůsobení s navrženou železniční tratí Praha-Libeň - Praha-Malešice, zatímco u koridoru DD04 byly potenciálně významnější vlivy identifikovány rovněž ve vazbě na koridor dálnice D0 (Pražský okruh) a navrženou přeložku silnice I/12. V případě půd jsou potenciálně významnější vlivy spojeny zejména se souhrnnými zásoby zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkcí lesa a se změnami jejich organizace. V případě vodního prostředí souvisejí identifikované vlivy zejména s možnými zásahy do vodních toků, záplavových území, odtokových poměrů a dalších složek vodního režimu území při souběhu více infrastrukturních staveb. Potenciální vlivy byly identifikovány rovněž v souvislosti s možnými zásahy do horninového prostředí a přírodních zdrojů při realizaci navazujících dopravních záměrů. Výsledné vlivy na horninové prostředí, přírodní zdroje, půdy a vody byly vyhodnoceny jako maximálně mírně až významně negativní (-1/-2).

V oblasti kulturních a historických hodnot, památkové ochrany a archeologických hodnot byly identifikovány pouze omezené potenciální vazby na další stavby a koridory dopravní a technické infrastruktury v území. Posuzovaná koncepce však nebude významně posilovat potenciální negativní kumulativní ani synergické vlivy v oblasti Praha - segment Východ a výsledné

identifikované vlivy na kulturní a historické hodnoty a památkovou ochranu byly vyhodnoceny jako nulové, resp. zanedbatelné (0).

Podrobné vyhodnocení jednotlivých vlivů a vazeb mezi posuzovanými koridory (DD04) a (DD28) a dalšími stavbami a koridory dopravní a technické infrastruktury je uvedeno v kapitole 1.6 vyhodnocení SEA a tabulkách 15 až 18. Rovněž jsou zde uvedena i kompenzační opatření a nastavený monitoring pro tyto předpokládané negativní vlivy. Obecně však platí, že lze výše uvedenými prostorovými či projektovými opatřeními rovněž ošetřit zjištěné potenciální kumulativní či synergické negativní vlivy. Též lze v této souvislosti poukázat na článek ve výřkové části platící pro oba koridory „*Prostorová koordinace s ostatními záměry na využití území vymezenými v platných ÚPD hl. m. Prahy*“.

Předkládaný návrh DÚRP, který vymezuje koridor vysokorychlostní železnice (DD04) a dále koridor (DD28), nezasahuje k hranicím ČR se sousedním státem, ani k hranici Středočeského kraje, nýbrž se pouze nachází na území hl. m. Prahy. Lze tedy konstatovat, že potenciální **přeshraniční vlivy** nejsou předpokládány. Podrobnější informace jsou uvedeny v kapitole 1.10 „*Vyhodnocení možných přeshraničních vlivů Dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA na životní prostředí*“ vyhodnocení SEA.

V návaznosti na výše uvedené lze uzavřít, že návrh Dílčího územního rozvojového plánu jako celek bude mít dle provedeného hodnocení potenciální mírně až významně negativní vlivy (-1/-2) a rovněž potenciální mírně pozitivní až významně pozitivní vlivy (+1/+2) na životní prostředí a veřejné zdraví. Naplnění DÚRP bude spojeno s potenciálními mírně negativními až významně negativní vlivy (-1/-2) na horninové prostředí, přírodní zdroje a terénní morfologii; půdy (ZPF a PUPFL); povrchové vody a podzemní vody; flóru, faunu a ekosystémy; ochranu přírody a krajiny a památkovou ochranu města a hmotný majetek. Vliv posuzované koncepce na krajinný ráz, využití krajiny, sídelní strukturu a urbanismus byl vyhodnocen jakožto potenciální mírný až významný negativní (-1/-2), naopak v případě urbanismu je predikován potenciálně mírně pozitivní vliv (+1) ve vztahu k vytvoření podmínek pro realizaci nových železničních spojení. Stejně tak je predikován potenciální mírně negativní až významně negativní vliv (-1/-2) na akustickou situaci území, kdy je ovšem rovněž předpokládáno, že dojde k převedení části dopravních výkonů ze silniční sítě na železniční síť, což bude mít potenciální mírně pozitivní až významně pozitivní vliv (+1/+2). Vliv posuzovaného návrhu DÚRP na klima a znečištění ovzduší byl vyhodnocen v souvislosti s nárůstem zpevněných zhuštěných ploch (vliv na mikroklima) jakožto potenciální mírně negativní (-1), naopak ve vztahu k produkci (poklesu) skleníkových plynů převedením dopravních výkonů automobilové dopravy na železniční síť potenciální mírně pozitivní (+1). Stejně tak je predikován potenciální mírně negativní vliv na obyvatelstvo – veřejné zdraví (-1), kdy je ovšem rovněž předpokládáno, že dojde k převedení části dopravních výkonů ze silniční sítě na železniční síť, což bude mít potenciálně mírně pozitivní vliv (+1). Nulový až potenciálně mírně negativní vliv (0/-1) byl vyhodnocen na stabilitu půdy, poddolování, sesuvy a jiné nebezpečné svahové deformace; elektromagnetické záření;

světelné znečištění; staré ekologické zátěže území, kontaminované plochy a vlivy spojené s nakládáním s odpady. Výše popsané potenciální negativní vlivy posuzované koncepce na jednotlivé složky životního prostředí jsou v rámci vyhodnocení SEA ošetřeny prostorovými minimalizačními opatřeními, které jsou obecně zohledněny ve výrokové části DÚRP, kde byly zapracovány do podmínek pro rozhodování ve vymezených koridorech drážní dopravy. Proto lze předpokládat, že návrh DÚRP nevyvolá významně negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Na základě uvedených skutečností lze konstatovat, že s návrhem DÚRP jako celkem lze z hlediska vlivů na životní prostředí souhlasit za dodržení uvedených požadavků ve výrokové části DÚRP.

MŽP rovněž sděluje, že s ohledem na podrobnost řešení DÚRP a jeho měřítko 1 : 200 000 je nezbytné, aby v navazujících územně plánovacích dokumentacích a následně i v rámci přípravy konkrétních záměrů bylo důsledně vycházeno z vyhodnocení SEA zpracovaného k DÚRP, zejména z kapitol 1.6, 1.8 a 1.13. Uvedené se tedy vztahuje rovněž na minimalizační opatření navržená v procesu SEA, která musela být s ohledem na měřítko a charakter řešené dokumentace formulována ve značné míře obecnosti, případně promítnuta pouze v rozsahu odpovídajícím podrobnosti DÚRP. Tato zmírňující opatření a závěry procesu SEA představují relevantní podklad pro navazující rozhodování a další stupně územně plánovací a projektové přípravy a musí být při nich odpovídajícím způsobem zohledněny. Není žádoucí, aby poznatky, omezení a doporučení identifikované v procesu SEA na celostátní úrovni v rámci DÚRP nebyly v navazujících fázích zohledněny a docházelo tak k určitému opakovanému posuzování již vyhodnocených skutečností bez využití získaných informací. Tyto závěry je nezbytné zohlednit zejména při zpřesňování koridorů v navazujících ÚPD, hodnocení širších územních vztahů a při přípravě konkrétních projektových řešení. Vyhodnocení SEA nelze vnímat pouze jako podklad pro vydání stanoviska SEA, ale rovněž jako zdroj informací a odborných závěrů určených k využití v navazujících procesech územního plánování a přípravy záměrů.

Ve vazbě na zpracovaný návrh vyhodnocení stanovisek dotčených orgánů (jako nezbytný podklad pro stanovisko SEA), je zřejmé, že uplatněné relevantní požadavky byly pořizovatelem akceptovány (viz např. oprava vyhodnocení SEA na základě stanoviska MŽP zmíněná výše). MŽP rovněž vzalo na vědomí návrh vyhodnocení zaslaných připomínek.

MŽP jako příslušný úřad v souladu s ustanovením § 21 písm. k) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, na základě návrhu DÚRP, podkladů dle ustanovení § 100 odst. 1 stavebního zákona a vyhodnocení vlivů návrhu DÚRP na životní prostředí, vydává postupem podle ustanovení § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví:

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k návrhu koncepce

„Dílčí územní rozvojový plán“

a současně upozorňuje na zákonná ustanovení, která je nutné legitimně zohlednit:

- 1) MŽP upozorňuje na povinnost předkladatele podle ustanovení § 10g odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a příslušných ustanovení nového stavebního zákona zohlednit požadavky vyplývající z tohoto stanoviska.
- 2) Předkladatel, resp. pořizovatel Dílčího územního rozvojového plánu je povinen postupovat podle ustanovení § 10g odst. 5 a 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a zveřejnit schválenou koncepci včetně zpracovaného prohlášení. Metodické sdělení Ministerstva pro místní rozvoj a MŽP k prohlášení předkladatele je k dispozici v Informačním systému SEA, na internetové adrese: https://portal.cenia.cz/eiasea/dokumenty/sea_metodicka_doporuceni?lang=cs, resp. v rámci druhého Manuálu SEA – Vyhodnocení vlivů ÚPD na životní prostředí a další souvislosti (Jednotné postupy a náležitosti v rámci strategického posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví) na totožné internetové adrese.
- 3) MŽP rovněž upozorňuje na povinnost zajistit sledování a rozbor vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a další povinnosti plynoucí z ustanovení § 10h zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a bodu 12 v části II. přílohy č. 4 k novému stavebnímu zákonu.
- 4) Předkladatel, resp. pořizovatel zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup vypořádání všech stanovisek dotčených orgánů, vyjádření, námitek a připomínek obdržených po celou dobu přípravy koncepce včetně veřejného projednání, a to jak ke koncepci, tak i k jejímu vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

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

Mgr. Evžen Doležal

ředitel odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
podepsáno elektronicky

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10
(+420) 26712-1111
info@mzp.gov.cz
ISDS: 9gsaex4
www.mzp.gov.cz

18/18

H.2 Informace o zohlednění vyjádření dotčeného státu

Oba vymezené koridory (DD04 a DD28) jsou vymezeny v rámci administrativního území hl. m. Prahy a nezasahují tedy ke státním hranicím ČR se sousedními státy. Zpracované vyhodnocení vlivů návrhu DÚRP na životní prostředí dle bodu II Přílohy č. 4 stavebního zákona neidentifikovalo žádné negativní vlivy na území sousedních států.

H.3 Odůvodnění vybrané varianty

Schválený obsah DÚRP VRT PRAHA nebyl koncipován jako proces výběru řešení mezi variantami vymezení koridoru vysokorychlostní tratě a související konvenční železnice. Z tohoto důvodu v rámci prověřování prováděného v DÚRP VRT Praha nedošlo k posouzení ani k výběru konkrétních variantních koridorů pro vedení obou tratí. Identifikace a vymezení možných řešení pro oba koridory byla iniciována v reakci na prokazatelně narůstající zatížení železniční sítě a na analytické prověřování dostupných variantních možností, plnění úkolu vyplývajícího z PÚR ČR a také mezinárodních souvislostí plánování, rozvoje a provozu transevropské dopravní sítě. Proces prověřování možných variant řešení, jenž časově předcházel zpracování DÚRP VRT Praha, vyústil v závěr o zachování invariantního vymezení koridorů, neboť nebyly zjištěny skutečnosti, které by odůvodňovaly variantní zadání DÚR VRT Praha.

Invariantní řešení návrhu DÚRP nezpochybnilo ani MŽP ve svém „Stanovisku potřebě posouzení navrhovaného obsahu dílčího územního rozvojového plánu pro úsek vysokorychlostní tratě na území hl. m. Prahy z hlediska vlivů na životní prostředí“ ze dne 17. září 2024 (č.j. ZP/2024/710/4072). V rámci vyhodnocení vlivů DÚRP VRT PRAHA na udržitelný rozvoj území dospěl řešitelský tým k závěru, že „...z hlediska předpokládaných vlivů spojených s posuzovaným DÚRP VRT PRAHA nebyly identifikovány významné negativní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí, díky kterým by bylo nutné navrhovat variantní řešení posuzované ÚPD. Navržené invariantní řešení DÚRP VRT PRAHA je z pohledu životního prostředí akceptovatelné, přitom reflektuje předchozí analýzu dostupných variantních řešení, která vyústila v přijetí současné podoby návrhu DÚRP VRT PRAHA“.

H.4 Informace o účasti veřejnosti při zpracování koncepce posuzování vlivů koncepce na životní prostředí

Veřejné projednání návrhu Dílčího územního rozvojového se uskutečnilo dne 22. 4. 2026. Ze strany veřejnosti byli k samotnému návrhu Dílčího územního rozvojového plánu vzneseny dotazy, které byly zpracovatelem i pořizovatelem zodpovězeny, stejně tak byly poskytnuty veřejnosti informace k posuzování vlivů koncepce na životní prostředí.

H.5 Informace o přijatých opatřeních pro zajištění sledování a rozboru vlivů koncepce na životní prostředí

Povinnost zajistit sledování a rozbor vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví primárně stanovuje předkladateli koncepce § 10h odst. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Ve spojení s § 2l odst. 2 liniového zákona připadá tento úkol Ministerstvu dopravy, minimálně do doby, než MMR převezme řešení DÚRP VRT PRAHA (po jeho vydání) do Územního rozvojového plánu v rámci nejbližší pořizované změny ve smyslu odst. 1 a 2 § 2m tohoto zákona.

Sledování implementace ÚPD jakož i s tím souvisejících vlivů na životní prostředí a udržitelný rozvoj území je ošetřeno vymezenou agendou územního plánování, jejíž součástí jsou „Územně analytické podklady“ (dále jen ÚAP) ve smyslu § 62 a násl. zák. č. 283/2021 Sb. stavebního zákon, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 157/2024 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a jednotném standardu. Příloha č. 1 této vyhlášky obsahuje základní databázi údajů nezbytných pro sledování a rozbor vlivů ÚPD na životní prostředí. Indikátory stavu životního prostředí pro potřeby územního plánování, vycházející z těchto údajů, jsou podle ustálené praxe součástí hodnocení územních podmínek pro příznivé životní prostředí v rámci rozboru udržitelného rozvoje území (§ 6 vyhl. č. 157/2024 Sb.). Přebírání „zdrojových dat“¹⁴ od jednotlivých poskytovatelů představuje víceméně kontinuální proces, kdy jsou údaje předávány „bezodkladně po jejich vzniku nebo po jejich zjištění“, přičemž jejich poskytovatelé odpovídají za jejich správnost, úplnost a aktuálnost v rozsahu charakteristik přesnosti uvedených v rámci metadat. V návaznosti na ust. § 64 odst. 1 stavebního zákona je v současnosti dokončován systém vkládání těchto dat do národního geoportálu územního plánování nebo do digitální technické mapy.

S ohledem na skutečnost, že Územní rozvojový plán i Dílčí územní rozvojový plán představují ve vztahu k zásadám územního rozvoje, územním a regulačním plánům „nadřazenou ÚPD“, je nutné mít na zřeteli, že ÚAP pořízené na úrovni jednotlivých krajů ČR, včetně hl. m. Prahy nejsou jediným výlučným nástrojem pro vyhodnocování této agendy. Z ust. § 21 odst. 2 písm. e) stavebního zákona lze dovodit, že ÚAP nebo obdobný územně plánovací podklad obsahující databázi údajů o území, včetně „indikátorů“ je oprávněno pořizovat též MMR, a to v rozsahu území ČR a v podrobnosti odpovídající ÚRP. S ohledem na ust. § 72 odst. 1 stavebního zákona lze územně plánovací podklad této úrovně považovat pro sledování a rozbor vlivů ÚRP, resp. DÚRP na životní prostředí za metodicky vhodnější.

Bez ohledu na výše uvedené je třeba zdůraznit, že základním principem není v tomto případě sledování konkrétních vlivů, identifikovaných v rámci hodnocení jednotlivých ploch a koridorů. Návrh dále uvedených indikátorů je určený k periodickému monitoringu jevů a procesů za účelem rozpoznání vývojových trendů v rámci jednotlivých indikátorů, z jejichž opakovaného vyhodnocování je následně potřeba odvodit vlivy uplatňování posuzované koncepce a jejich významnost ve vztahu k obyvatelstvu a složkám životního prostředí. Nutnou podmínkou správné interpretace je rozlišení, zda a do jaké míry je zdrojem zjištěných změn v hodnotách sledovaných ukazatelů uplatňování návrhu DÚRP VRT PRAHA, resp. realizace konkrétních záměrů ve vymezených koridorech a do jaké míry jsou tyto změny ovlivněny externími faktory nebo opatřeními neúzemní povahy.

Vzhledem k tomu, že v době zpracování návrhu DÚRP VRT PRAHA územně analytické podklady na úrovni ČR neexistují, využil zpracovatel VVURÚ pro návrh ukazatelů pro sledování vlivů dílčího územního rozvojového plánu na životní prostředí sadu podrobnějších indikátorů vybraných aspektů udržitelného rozvoje hl. m. Prahy definovaných v ÚAP hl. m. Prahy pro kraj (IPR hl. m. Prahy, 2024). Celkem IPR hl. m. Prahy stanovil v ÚAP hl. m. Prahy pro kraj 54 indikátorů přiřazených ke 13 cílům udržitelného rozvoje. V případě složek životního prostředí, resp. vlivů, které nejsou dostatečně pokryty v ÚAP hl. m. Prahy pro kraj byl vyhledán příslušný indikátor v ÚAP hl. m. Prahy pro obec (IPR hl. m. Prahy, 2024). Tato skutečnost je vždy uvedena v tabulce níže ve sloupci „Sledování“.

Uvedené indikátory ilustrují změny a trendy v průběhu času pomocí kvantifikovatelných údajů. Uvedená sada indikátorů tak umožňuje poměrně přehledným způsobem napomáhat objektivnímu vyhodnocování vyváženosti rozvoje území a zároveň v budoucnu provádět porovnání míry změny v průběhu času. Zpracovatelem VVURÚ DÚRP VRT PRAHA byly vybrány prioritně ty indikátory, které souvisí s environmentálním pilířem udržitelného rozvoje. Tyto indikátory jsou dostačující i pro

¹⁴ Údaje o území – viz § 63 zák. č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů.

hodnocení kumulativních a synergických vlivů. Definování monitorovacích ukazatelů bylo konzultováno s projektantem a pořizovatelem DÚRP VRT PRAHA.

Tab. 1 Vybrané indikátory pro sledování vlivů dílčího územního rozvojového plánu na životní prostředí definované na základě ÚAP hl. m. Prahy (2024)

Indikátor ŽP dle ÚAP hl. m. Prahy	Monitorovaná složka ŽP	Sledování (aktualizace)	Zdroj dat	Jednotka	Garant ¹⁵
Poměr indexu využití mezi městskou a otevřenou krajinou	Horninové prostředí, přírodní zdroje a terénní morfologie	IPR hl. m. Prahy (ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky)	IPR hl. m. Prahy	index	MD ČR
Rozloha ploch potenciálu recyklace území	Horninové prostředí, přírodní zdroje a terénní morfologie	IPR hl. m. Prahy (ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky)	IPR hl. m. Prahy	ha	MD ČR
Roční výměra záboru zemědělského půdního fondu	Půdy (ZPF a PUPFL)	IPR hl. m. Prahy (ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky)	ČÚZK	ha	MD ČR
Podíl zemědělské půdy z celkové rozlohy Prahy	Půdy (ZPF a PUPFL)	IPR hl. m. Prahy (ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky)	ČÚZK	%	MD ČR
Podíl pozemků určených k plnění funkce lesa z celkové rozlohy Prahy	Půdy (ZPF a PUPFL)	IPR hl. m. Prahy (ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky)	ČÚZK	%	MD ČR
Třída jakosti vody v povrchových tocích	Povrchové vody	IPR hl. m. Prahy (ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky)	ČHMÚ; ČSÚ; MHMP, Ročenka životního prostředí hl. m. Prahy	třída jakosti	MD ČR
Koeficient ekologické stability	Flóra, fauna, ekosystémy	IPR hl. m. Prahy (ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky)	IPR hl. m. Prahy	index	MD ČR
Podíl ploch zvláště chráněných území, významných krajinných prvků – registrovaných	Ochrana přírody a krajiny	IPR hl. m. Prahy (ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky)	AOPK ČR; OCP MHMP	%	MD ČR
Počet trvale bydlících obyvatel žijících v oblastech s překročeným limitem pro noční hluk	Fyzikální faktory životního prostředí / Obyvatelstvo – veřejné zdraví	IPR hl. m. Prahy (ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky)	Ministerstvo zdravotnictví ČR, IPR hl. m. Prahy	Počet obyvatel	MD ČR
Počet trvale bydlících obyvatel v území s překročenými imisními limity	Klima a znečištění ovzduší / Obyvatelstvo – veřejné zdraví	IPR hl. m. Prahy (ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky)	IPR hl. m. Prahy, ATEM	Počet obyvatel	MD ČR

¹⁵ Garant sledování a vyhodnocování navržených ukazatelů.

Indikátor ŽP dle ÚAP hl. m. Prahy	Monitorovaná složka ŽP	Sledování (aktualizace)	Zdroj dat	Jednotka	Garant ¹⁵
Podíl území s překročením imisních limitů znečištění ovzduší – souhrnně všechny polutanty	Klima a znečištění ovzduší	IPR hl. m. Prahy (ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky)	IPR hl. m. Prahy, ATEM	%	MD ČR
Celkové emise NO _x	Klima a znečištění ovzduší	IPR hl. m. Prahy (ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky)	ATEM	tuny	MD ČR
Počet přepravených cestujících integrovanou železniční dopravou na území Prahy	Klima a znečištění ovzduší	IPR hl. m. Prahy (ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky)	TSK HMP, Ročenka dopravy Praha	počet	MD ČR
Počet dnů a nocí s extrémními teplotami	Klima a znečištění ovzduší	IPR hl. m. Prahy (ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky)	ČHMÚ	počet	MD ČR
Počet ohrožených kulturních památek	Kulturní památky, památková ochrana a hmotný majetek	IPR hl. m. Prahy (ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky)	NPÚ	počet	MD ČR
Počet záměrů posouzených ve sledovaných pohledech	Krajinný ráz, využití krajiny, sídelní struktura a urbanismus	IPR hl. m. Prahy (ÚAP hl. m. Prahy pro kraj, aktualizace 1x za 2 roky)	IPR hl. m. Prahy	počet	MD ČR
Index rozmanitosti využití lokalit městské krajiny	Krajinný ráz, využití krajiny, sídelní struktura a urbanismus / Kulturní památky, památková ochrana a hmotný majetek	IPR hl. m. Prahy (ÚAP hl. m. Prahy pro obec, aktualizace 1x za 2 roky)	IPR hl. m. Prahy	index	MD ČR
Počet území se starými zátěžemi	Staré ekologické zátěže území, kontaminované plochy a nakládání s odpady	IPR hl. m. Prahy (ÚAP hl. m. Prahy pro obec, aktualizace 1x za 2 roky)	IPR hl. m. Prahy	počet	MD ČR

Zdroj: (EKOLA group, spol. s.r.o., 03/2026)

I. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení, včetně zdůvodnění vybrané varianty

Území řešené návrhem DÚRP VRT PRAHA je vymezeno výčtem městských částí (dále též „MČ“) a katastrálních území (dále též „k. ú.“) hl. m. Prahy, která jsou dotčena koridorem vysokorychlostní tratě a koridorem pro napojení na konvenční síť, vč. katastrálních území, jež mohou být ovlivněna souvisejícími stavbami pro nutný provoz hlavního záměru (viz. Tab. 2)

Tab. 2 Městské části a katastrální území hl. m. Prahy dotčená DÚRP VRT PRAHA

název městské části	kód k. ú.	název k. ú.
Praha 9	731765	Hrdlořezy
Praha 9 a 14	731234	Hloubětín
Praha 14	731226	Kyje
Praha 10	732257	Vršovice
Praha 4 a 10	727750	Michle
Praha 4 a 10	732117	Záběhlice
Praha 10	731943	Strašnice
Praha 15	732052	Hostivař
Praha – Dolní Měcholupy (Praha 11)	732541	Dolní Měcholupy
Praha – Dubeč (Praha 11)	633330	Dubeč
Praha – Běchovice (Praha 9)	601527	Běchovice

I.1.a Vymezení zastavitelných ploch, transformačních ploch a koridorů a stanovení účelu požadavků na jejich využití, popřípadě podmínek pro rozhodování v nich

I.1.a.1 VYMEZENÍ ZÁMĚRŮ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

I.1.a.1.2 Drážní doprava

VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE

DD04

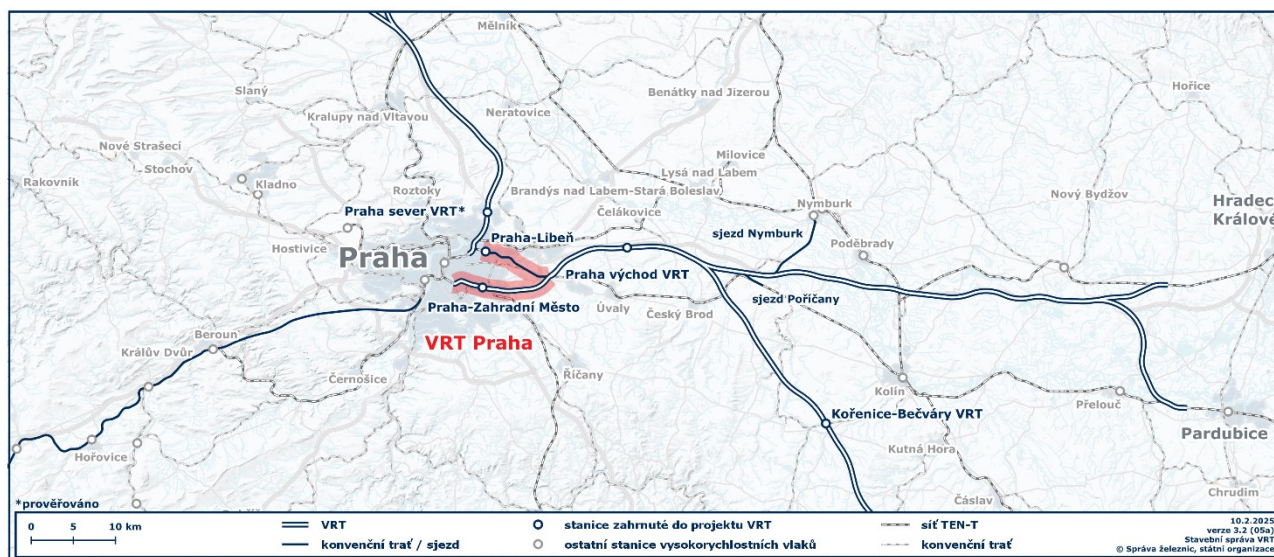
Koridor RS1 úsek Praha – Brno v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice včetně odstavného kolejiště

Návrh DÚRP VRT PRAHA v souladu s ust. § 74 odst. 1 stavebního zákona zpřesňuje vymezení dílčího úseku koridoru ŽD4 RS1 úsek Praha – Brno, který je součástí platné PÚR ČR, ve znění závazném od 1. 10. 2025 – článek (83d). Důvodem vymezení v platné PÚR ČR je požadavek na propojení největších měst v ČR páteří vysokorychlostní železniční dopravou, která je součástí sítě

TEN-T. V úkolech pro územní plánování je pro vybranou a schválenou variantu stanoveno: „....vymezit koridor vysokorychlostní železniční dopravy v úseku Praha-Běchovice – Poříčany – Světlá nad Sázavou – Jihlava – Velká Bíteš – Brno“.

Návrh DÚRP VRT PRAHA v článku (3) vymezuje koridor pro vysokorychlostní železnici DD04 na území hlavního města Prahy v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (viz obr. 1).

Obr. 1 Poloha VRT Praha v úseku Praha-Běchovice – Praha-Vršovice



Zdroj: Správa železnic s.p. (02/2025)

Na tento úsek navazuje koridor vysokorychlostní železniční dopravy – Rychlá spojení pro „Východní vstup RS v úseku Praha-Běchovice – hranice hl. města Prahy“ (dále jej „Východní vstup“) vymezený v ZÚR hlavního města Prahy ve znění aktualizací vydaných k 19. 6. 2025. Koridor pro Východní vstup na hranici se Středočeským krajem navazuje na koridor D202 VRT Praha – Brno, úsek Praha – Poříčany (ŽD4 – součást RS1) vymezený v ZÚR Středočeského kraje ve znění aktualizací vydaných k 31. 3. 2025. Tento úsek vysokorychlostní železnice Praha – Brno je na území Středočeského kraje vymezený článkem (29) Územního rozvojového plánu (První územní rozvojový plán, 2024) pod označením „DD04 Koridor RS1 úsek Praha – Brno“.

Návrh DÚRP VRT PRAHA na základě výše uvedených skutečností územně stabilizuje a vymezuje koridor pro vedení VRT na území hlavního města Prahy v navazujícím úseku Praha-Běchovice – Praha-Vršovice, včetně kolejíště pro krátkodobé odstavování vlakových souprav s návazností na konvenční trať a zapojení do železničního uzlu Praha¹⁶.

Navrhovaný koridor VRT Praha – Brno a jeho souvislost s vedením trasy na území hlavního města Prahy je výsledkem dlouhodobého prověřování koncepce VRT na území ČR a následně řady návrhů variantních tras podrobně a komplexně prověřovaných. Všechny prověřované varianty v úseku Praha – Brno mají přímou souvislost s vedením VRT na území Středočeského kraje, napojením na kolejový systém hlavního města Prahy a zaústěním do připravované přestavby ŽUP.

Koncepce VRT v evropských souvislostech

Koridor DD04 v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice, jako součást připravované vysokorychlostní tratě v úseku Praha – Brno (ŽD4 RS1), je obsažen v aktuálním dokumentu „Politika územního rozvoje České republiky“ ve znění závazném od 1.10.2025, článku (83d). Důvodem

¹⁶ Dále též „ŽUP“.

vymezení tohoto záměru je požadavek na propojení největších měst v ČR páteří vysokorychlostní železniční dopravou, která je součástí sítě transevropské dopravní sítě TEN-T.

Transevropská dopravní síť TEN-T je vymezená Nařízením Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě č. 1315/2013, aktuálně revidovaným 13. června 2024 nařízením č. 2024/1679. Ta dle důležitosti, významu a priorit vymezuje síť hlavní a síť globální s předpokladem dokončení její modernizace a dostavby do 31.12.2030 (hlavní síť) a do 31.12.2050 (globální síť). Revidované nařízení rozšiřuje hlavní síť transevropské dopravní sítě se lhůtou dokončení do r. 2040. Rozšířená hlavní multimodální dopravní síť TEN-T představuje strategicky nejdůležitější uzly a spojení transevropské dopravní sítě v souladu s dopravními potřebami.

Koridory transevropské dopravní sítě byly specifikovány již Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013. V roce 2024 došlo k revizi toho nařízení a bylo nahrazeno dne 13. 6. 2024 vydáním nového nařízení č. 1679/2024 o hlavních směrech Evropské unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, které začalo platit 18. 7. 2024 (dále jen „Nařízení TEN-T“). Jedním z hlavních důvodů revize Nařízení TEN-T je nasměrování evropské dopravy, které předpokládá že železniční doprava by měla do roku 2030 zvýšit svůj podíl na trhu o 50% a do roku 2050 jej zvýšit dvakrát. Doprava na vysokorychlostní železnici by se měla do roku 2030 zvýšit dvakrát a do roku 2050 třikrát.

Plánování, rozvoj a provoz transevropské dopravní sítě by měl umožnit udržitelné formy dopravy, zajistit lepší multimodální a interoperabilní dopravní řešení a posílit intermodální integraci celého logistického řetězce a přispět tak k hladkému fungování vnitřního trhu podmínkami nezbytnými pro plynulé toky osobní a nákladní dopravy v EU a spojeních se sousedními zeměmi.

Pro zajištění mezinárodní mobility zboží a cestujících je třeba optimalizovat kapacitu sítě TEN-T i její využití a rozšířit je odstraněním úzkých míst v infrastruktuře a doplněním chybějících spojení infrastruktury v členských státech.

Hlavní změny, které Nařízení TEN-T přináší pro území ČR jsou vyvolány především v železniční síti, a to jak nákladní, tak i osobní železniční dopravy. V osobní železniční dopravě většina změn souvisí s přípravou Rychlých železničních spojení nebo vysokorychlostních tratí. Do hlavní sítě TEN-T jsou mj. zařazeny nové úseky s plánovaným dokončením do roku 2030 v ČR:

- Praha-Běchovice – Poříčany – Světlá nad Sázavou, sjezd na trať Havlíčkův Brod – Jihlava / Brno.

Stávající síť pak doplňují úseky, kde se napojují vysokorychlostní trati na spojující úseky stávající železniční sítě pro osobní dopravu, a to mj. :

- propojení spojení RS1 Praha Brno v úseku Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod – Křižanov – odbočka Velká Bíteš.

Priority rozvoje železniční dopravní sítě jsou i se zohledněním Železničního systému (konvenční / vysokorychlostní vyjádřeny strukturálním členěním sítě do dvou úrovní:

- globální síť za účelem podpory rozvoje sítě vysoké kvality v celé unii do roku 2050;
- hlavní síť, s prioritou přijetí vhodných opatření pro její rozvoj do roku 2030.

Vysokorychlostní trať v úseku Praha – Brno s pokračováním ve směru Varšava a ve směru je součástí hlavní transevropské sítě pro osobní železniční dopravu TEN-T. V souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě je koridor vysokorychlostní tratě ŽD4 RS1 Praha – Brno je v souladu s Nařízením Evropského

parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě součástí Rýnsko-dunajského koridoru (viz Obr. 2 a Obr. 3).

Obr. 2 Hlavní železniční síť, rozšířená hlavní síť a globální síť TEN-T– železniční osobní doprava, letiště



Obr. 3 Rýnsko-dunajský koridor – železniční osobní doprava a letiště



Zdroj: Nařízení evropského parlamentu a rady (EU) 2024/1679 ze dne 13.6.2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013

Vývoj a koncepce vysokorychlostní železnice a Rychlých spojení na území ČR

K zadání první koncepční studie vysokorychlostních tratí v ČSFR došlo v r. 1989, kdy byla Usnesením Federální vlády č. 26/1989 schválena první směrnice o koncepci vysokorychlostních tratí ČSFR s cílem „*připravovat nové vysokorychlostní tratě se smíšeným provozem tak, aby byly zabezpečeny dostatečné provozní kapacity železniční dopravy, především mezi rozhodujícími centry osídlení a průmyslu a pro mezistátní přepravu*“.

Následně byla zpracovaná dokumentace „*Koncepční studie vysokorychlostních tratí v ČSFR*“ (Státní ústav dopravního projektování, 1989). Ta se orientovala na využití VRT pro dálkovou mezinárodní dopravu na území ČR se zastávkami pouze v Praze, Brně, Ostravě a Bratislavě

V roce 1995, na objednávku Ministerstva dopravy a Ministerstva hospodářství, byla zadána a zpracovaná dokumentace „*Územně - technické podklady – Koridory VRT v ČR*“ (SUDOP Praha, a.s.). Studie vychází z předpokladu napojení VRT v ČR na západoevropskou vysokorychlostní železniční síť, přičemž přes území ČR měly být trasy vedeny v co nejkratším směru se zapojením stanic Praha, Brno a Ostrava. Výsledkem této studie bylo další prověření a návrh sítě vysokorychlostních tratí. V roce 2003 byla dokončena „*Koordinační studie VRT 2003*“ (IKP Consulting Engineers, s.r.o.), která aktualizovala předchozí studii ÚTP z roku 1995 a omezila varianty prověřovaných tras VRT.

V rámci dalších příprav byla v roce 2008 zpracována 1. část dokumentace „*Aktualizace koncepce vysokorychlostní dopravy na území ČR*“ (SUDOP Praha, a.s.). V rámci této studie byla zpracována prognóza přepravních vztahů, která měla odhadnout výhledové přepravní proudy v dálkové dopravě a na základě těchto vstupů určit optimální koncepci řešení vysokorychlostní železniční dopravy v

rámci ČR a její napojení na sousední státy. S ohledem na zásadní význam tohoto spojení byly prověřované různé scénáře a možné alternativy. Pro VRT ve spojení Praha – Brno se jednoznačně prokázalo, že VRT je v této relaci z přepravního hlediska nejvýznamnějším přínosem ke zvýšení kapacity dopravní sítě ČR a dostupnosti regionů v ose západ – východ v rámci ČR i mimo ni.

Ukázalo se, že jedno z hlavních kritérií pro rozhodování je ekonomická rentabilita systému, který nemůže být založen pouze na dálkové mezinárodní přepravě, nýbrž musí být součástí uceleného systému, který bude současně přínosný a atraktivní pro zvýšení dostupnosti regionů jako alternativy k automobilové dopravě.

Koncepce vysokorychlostních tratí na území ČR byla v roce 2008 zahrnuta do „Politiky územního rozvoje ČR 2008“, (čl. 83), schválené Usnesením vlády ČR ze dne 20. 7. 2009 č. 929. Zároveň bylo uloženo MD ČR „*prověřit reálnost, účelnost a požadované podmínky územní ochrany VRT, včetně způsobu využití vysokorychlostní dopravy, její koordinace s dalšími dotčenými státy a případné stanovení podmínek pro vytvoření územních rezerv*“. Podmínkou bylo připravovat vysokorychlostní železnici v ČR jako součást evropského železničního systému.

Na základě úkolu z PÚR nechalo MD ČR roce 2010 zpracovat novou studii „*Vysokorychlostní trať Praha – Brno*“. Tato studie mimo jiné revidovala původní trasy na území hlavního města Prahy a Středočeského kraje.

V návaznosti na výsledky zpracovaných studií a strategických dokumentů MD ČR pořídilo dokumentaci „*Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR¹⁷*“ (01/2017) jako základní koncepční podklad pro rozhodnutí vlády ČR o tom, zda a za jakých podmínek se má ČR vydat směrem k přípravě, následné výstavbě a provozu uceleného systému rychlé železnice, pro kterou se v ČR vžilo označení „*Rychlá spojení*“, nebo zda se naopak přiklonit k některé z možných jiných alternativ, např. dostavba konvenčního železničního systému či upřednostnění jiného dopravního módu (např. realizace některé z inovativních přepravních technologií, které jsou v současné době ve fázi vývoje nebo testování).

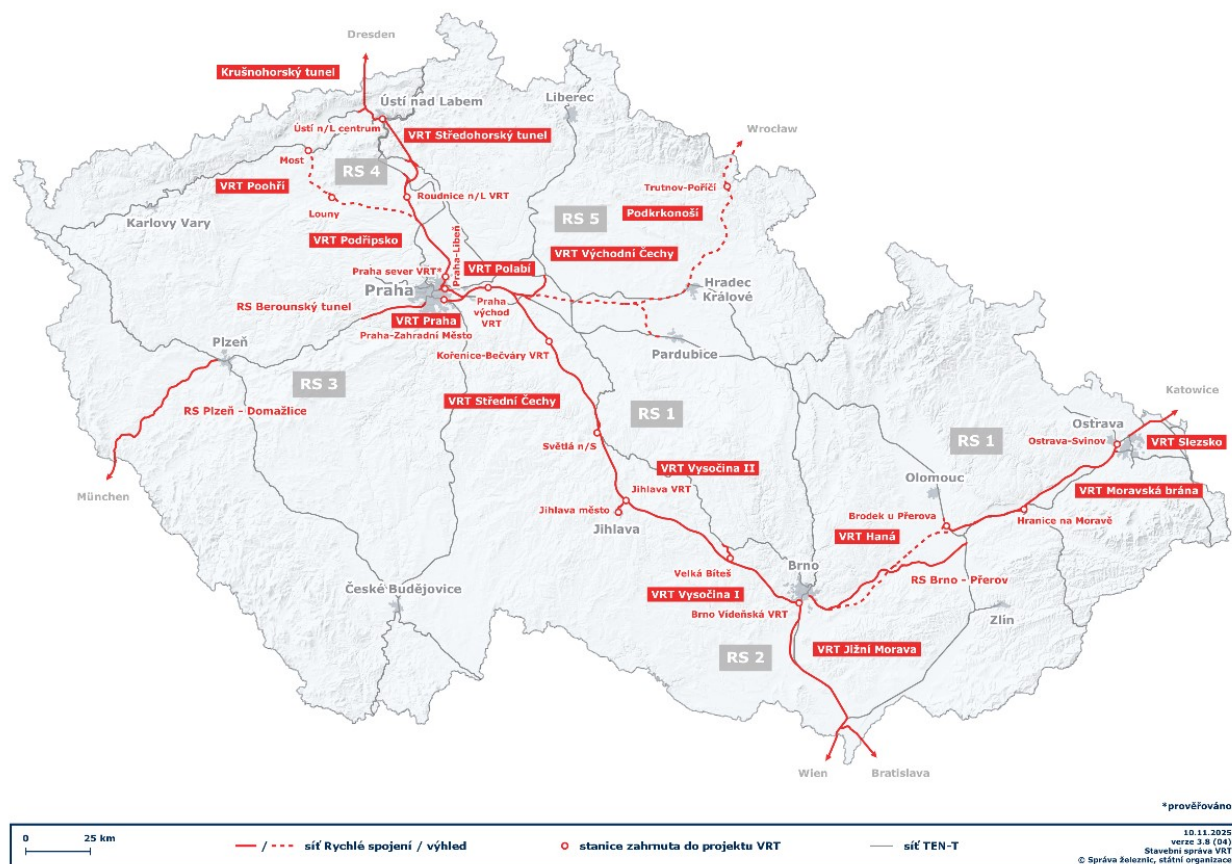
Usnesením vlády ČR ze dne 22. 5. 2017 č. 389 byl schválen „*Program rychlých železničních spojení v ČR*“ jako výchozí strategický dokument pro problematiku řešení rozvoje rychlých železničních spojení, který obsahuje tyto cílové teze:

- „*Rozvoj sítě Rychlých spojení představuje výraznou příležitost a impuls pro udržitelný rozvoj České republiky a jejích regionů v celoevropském kontextu.*
- *Vybudováním a provozováním Rychlých spojení dojde k zásadnímu zkvalitnění nabízených cenově dostupných dopravních služeb, což posílí mezinárodní konkurenceschopnost a zvýší atraktivitu České republiky při současném snížení vlivů realizované dopravy na životní prostředí.*
- *Systém Rychlých spojení zajistí novou dostupnost i regionálních center a kvalitní spojení s důležitými metropolemi sousedních zemí.*
- *Rychlá spojení představují zcela nový investičně i provozně významný dopravní projekt v rámci dopravní soustavy státu pro období dalších třiceti let.*
- *Předpokládané parametry systému Rychlých spojení budou srovnatelné s parametry obdobných dopravních projektů mezi nejvyspělejšími zeměmi Evropy,*
- *Rychlá železniční doprava se stane běžně využívaným a dostupným dopravním prostředkem pro všechny skupiny obyvatelstva“.*

¹⁷ Dále též RS.

Výsledná koncepce a aktuálně sledované uspořádání systému Rychlých spojení na území ČR je patrné z následujícího Obr. 4.

Obr. 4 Výsledná koncepce systému Rychlých spojení na území ČR



Zdroj: Správa železnic, 2025

Pro období 2021 – 2027 je výchozím rámcem pro rozvoj vysokorychlostní železnice dokument MD ČR „Dopravní politika České republiky pro období 2021 - 2027 s výhledem do roku 2050“, schválený Usnesením vlády ČR ze dne 8. 3. 2021 č. 259, který pro vznik nových tratí pro rychlou osobní dopravu v kapitole 1.3.4 Zásady rozvoje, údržby a provozování dopravní infrastruktury v bodě 1.3.4.7 specifikuje následující opatření:

- „Pokračování přípravy projektů vysokorychlostních železničních tratí v rámci Rychlých spojení dokončením studií proveditelnosti větví a zahájení jejich přípravy a realizace v souladu s výstupy Programu rozvoje Rychlých spojení tak, aby pilotní úseky a úseky zařazené do hlavní sítě TEN-T byly zprovozněny nejpozději do roku 2030 a úseky globální sítě TEN-T byly zprovozněny nejpozději do roku 2050. Přednostně řešit realizaci úseků vycházejících z hlavních železničních uzlů (Praha, Brno, Ostrava) z důvodů posílení nedostatečné kapacity tratí pro příměstskou, dálkovou a nákladní dopravu a řešit zkapacitnění pražského železničního uzlu“.

Aktuálním dokumentem MD ČR, zaměřeným na stanovení priorit rozvoje dopravní infrastruktury železniční, silniční a vodní dopravy na období 2024 – 2033, je dokument „Dopravní sektorová strategie 3. fáze pro období 2024 – 2033“ (dále jen „DSS“).

Jedním ze strategických cílů ekonomických aktivit vymezených v DSS je podpora stabilní a funkční infrastruktury, mezi které řadí výstavbu a modernizaci dopravní infrastruktury mezinárodního významu, která však stále neprobíhá uspokojivým tempem, mj. též při zajišťování kvalitního dopravního spojení s významnou rolí železniční dopravy. Podíl modernizovaných tratí v rámci transevropské sítě TEN-T v ČR mezi lety 2018 – 2020 vzrostl pouze o 1 procentní bod. V případě železnice je k roku 2020 modernizováno pouze 45 % infrastruktury, v případě silnic pak 62 % infrastruktury. Z pohledu jízdní doby mezi vybranými zahraničními městy (z Prahy a z Brna) stále dominuje časově nejkratší individuální automobilová doprava. Při použití očekávané jízdní doby dle zpracovaných studií proveditelnosti současných a modernizovaných železničních tratí lze očekávat zlepšení pozice železnice oproti autobusové dopravě mj. na trase Praha – Vídeň. Teprve výhledově v horizontu desítek let a s realizací vysokorychlostních tratí se pak očekává časová výhoda železnice oproti automobilům na většině přeshraničních relací.

Území Metropolitní rozvojové oblasti Praha vymezené Politikou územního rozvoje ČR je ovlivněné rozvojovou dynamikou hlavního města Prahy, při spolupůsobení vedlejších center, zejména Kladna a Berouna. Jedná se o nejsilnější koncentraci obyvatelstva v ČR, jakož i soustředění kulturních, institucionálních, organizačních, ekonomických, vzdělávacích a vědecko-výzkumných aktivit, které mají z velké části i mezinárodní význam; vysokorychlostní síť železnice společně s dalšími připojeními na dálnice (Pražský okruh, nebo dříve i silniční okruh kolem Prahy) a připojení na I., III. a IV. tranzitní železniční koridor (TŽK) vytváří zásadní rozvojový předpoklad pro efektivní propojení jednotlivých druhů dopravy včetně letecké a vytvoření efektivního systému integrované veřejné dopravy.

Z těchto důvodů DSS k dosažení mezinárodně konkurenceschopného metropolitního území adaptovaného na ekonomický, prostorový a populační růst vymezuje specifický cíl 1.1:

- Zlepšit dopravní spojení mezi metropolemi a významnými středoevropskými centry osídlení, posílit kvalitní dopravní spojení mezi metropolemi a jejich zázemím, zvyšovat atraktivitu jiných způsobů než individuální automobilové dopravy a zlepšovat propojení různých módů dopravy.

Důvodem pro stanovení tohoto cíle v DSS je skutečnost, že metropolitní území ČR nejsou ve srovnání se západoevropskými metropolemi obdobné velikosti a významu dostatečně kvalitně napojeny na moderní dopravní tahy. Je proto žádoucí, aby byly realizovány kroky vedoucí ke zlepšení mezinárodních spojení, například příprava konceptu Rychlých spojení (systém vysokorychlostní železnice a konvenční železnice vyšších parametrů) aj. Kvalitní dopravní spojení je nutné i mezi zázemím a jádrem metropole.

DSS ve vazbě na důležitost vysokorychlostních spojení v ČR vymezuje dále jako cíl rozvojových potřeb dopravní infrastruktury zajištění dalšího významného zkvalitnění dopravního spojení nad rámec základních potřeb, které umožní zvýšit konkurenceschopnost příslušného regionu ve smyslu plnění funkce „pól růstu“, kde budování vysokorychlostních železničních tratí představuje možnost dalšího rozšíření nabídky dopravních služeb oproti dopravě silniční.

Úsek VRT Praha – Brno s výjimkou úseku Světlá n/S – Vlkov (Velká Bíteš) stanoví DSS jako jeden ze svých závazkových pilířů s nutností dle nařízení o TEN-T zprovoznit v požadovaném časovém horizontu do roku 2030.

Na základě podrobné analýzy by mezi priority zařazen tzv. „Multimodální klastr uzlu Praha¹⁸“. Z hlediska železniční dopravy a systému Rychlých spojení je zkapacitnění Železničního uzlu Praha

¹⁸ „Klastr“ – definován na základě své dopravní funkce, nikoliv na základě aktuálního stádia realizace projektů, které se v klastru nacházejí. Klastry různých dopravních módů propojují stejné oblasti a sdružují se do multimodálních klastrů. Multimodální klastry se skládají ze souběžných klastrů pro silniční, železniční a případně vodní dopravu a vytvářejí podmínky pro multimodální spojení dvou nebo více oblastí. Klastrem je v daném případě např. Železniční uzel Praha.

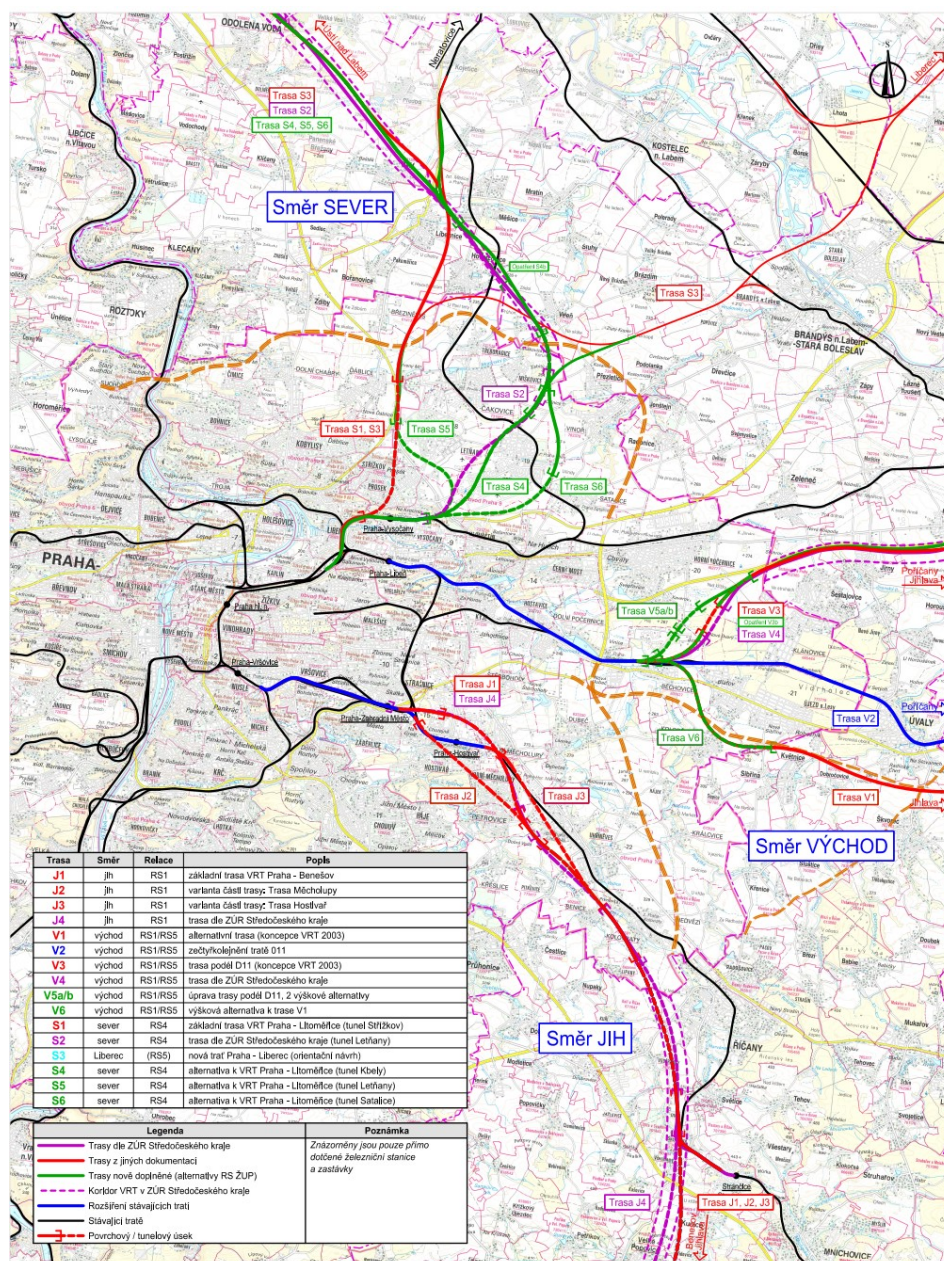
nutnou podmínkou pro realizaci systému RS. Důvodem je mimo jiné zajištění dostatečné kapacity pro výhledové vlaky systému RS. Dokument potvrzuje aktuálně zpracovávanou studii proveditelnosti pro Železniční uzel Praha a přípravu přímo souvisejících projektů:

- RS1 VRT Praha-Zahradní město – Praha-Běchovice;
- Rozšíření odstavných kapacit ŽUP – lokalita Trnkov / Slatiny.

Koridor RS1 Praha–Brno s návazností na VRT Praha – koncepce

V roce 2015, na základě předchozích přípravných a prověřovací dokumentací, byla zpracována dokumentace „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“ (SUDOP Praha, AF-CityPlan; 05/2015). V této dokumentaci byly prověřovány všechny směry RS, tedy i východní spojení Praha – Brno. V té době byly sledovány dva „izolované“ variantní vstupy na území hlavního města Prahy (viz Obr. 5).

Obr. 5 Zapojení variantních tras Rychlých spojení do železničního uzlu Praha

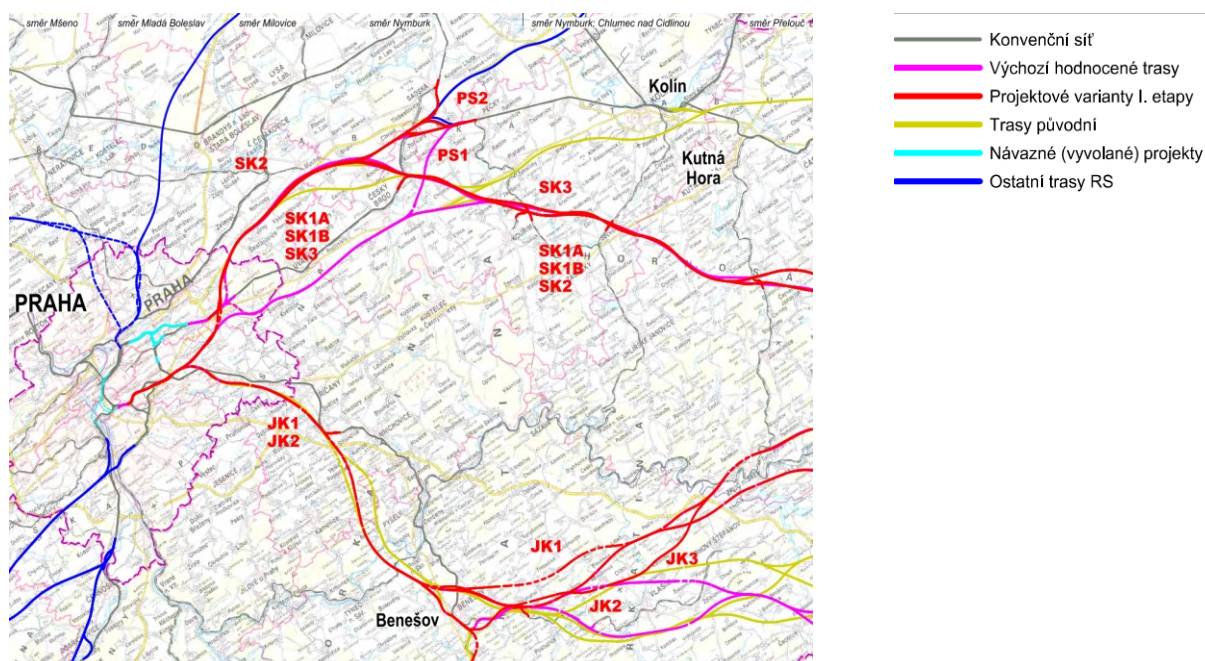


Zdroj: Vyhodnocení vlivu RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území (SUDOP Praha, AF-CityPlan, 2015)

Směr VÝCHOD s napojením do stávající tratě Praha-Běchovice a dále směr Praha-Libeň a druhý směr JIH, vedený v nové trase s napojením do stávající tratě v prostoru Praha-Zahradní město. V případě směru VÝCHOD byla jako základní trasa V5a (povrchová), alternativní V3. U směru JIH jako základní doporučenou variantou byla trasa J1, alternativní trasa J2.

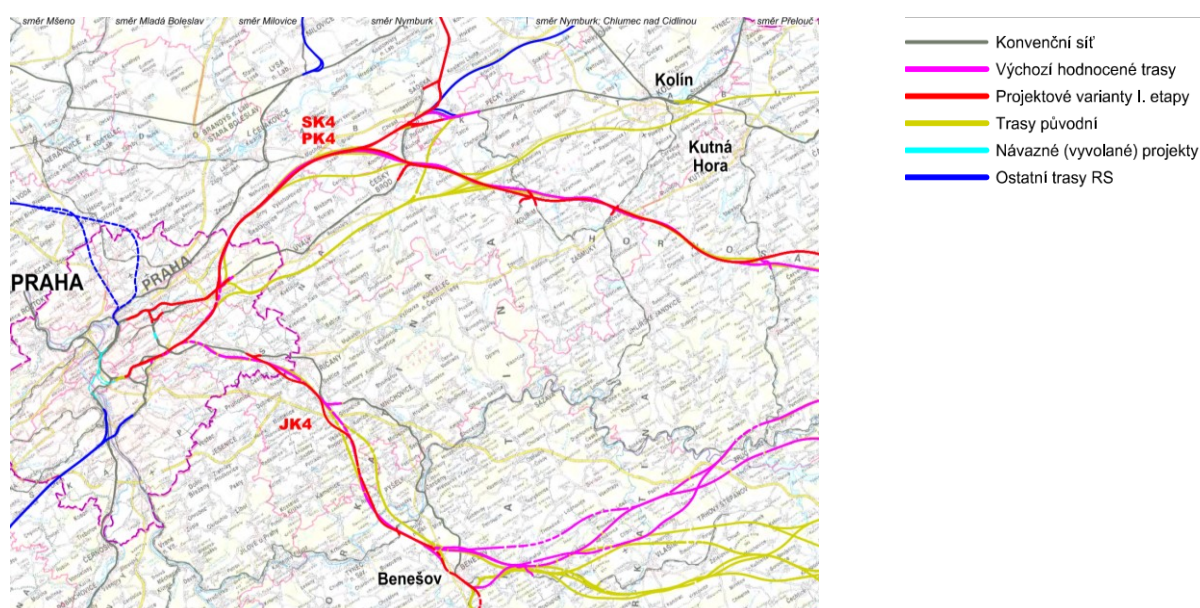
V letech 2018 – 2020 byla zpracována „Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav“, která v I. etapě prověřovala řadu koncepčních a projektových variant VRT Praha – Brno (severní varianty, jižní varianty) včetně variant napojení na kolejový systém na území hlavního města Prahy a železničního uzlu Praha ve dvou variantách a to varianta I. Praha-Zahradní Město a varianta II. Zahradní Město / Praha-Libeň (viz Obr. 6 a Obr. 7).

Obr. 6 Varianta I. VRT Praha – Brno na území Středočeského kraje a hl. m. Prahy



Zdroj: Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav (SUDOP Praha, 12/2020)

Obr. 7 Varianta II. VRT Praha – Brno na území Středočeského kraje a hl. m. Prahy



Zdroj: Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav; výřez (SUDOP Praha, 12/2020)

Projektové varianty byly posouzeny z hlediska územně technického, dopravně technologického, z pohledu přepravní prognózy a ekonomické náročnosti.

Jako perspektivnější pro další sledování spojení Praha – Brno byl doporučen koridor severní, tedy varianta SK/PK (viz Obr. 6 a Obr. 7) výše, kde se ukazuje možnost snížení investiční náročnosti navrhovaného řešení včetně vhodnější koncepce sjezdů do konvenční sítě a vhodnějším umístěním terminálů pro plošnou obsluhu území.

Na základě výsledků I. etapy Studie proveditelnosti byl proveden výběr variant, následná optimalizace tras i provozních konceptů a na základě toho byly navrženy varianty II. etapy Studie proveditelnosti, prezentované dále jako výsledné. Ty byly dále posouzeny z hlediska dopravní a společenské potřeby s ohledem na předem definované společenské, dopravní a obchodní cíle projektu. Na základě provedeného vyhodnocení byla stanovena jako nejvhodnější varianta z hlediska plnění cílů projektu varianta SK4-320, která se stala základem pro další postup přípravy.

Jako součást studie proveditelnosti byla prověřována koncepce napojení výsledné severní větve VRT do ŽUP. Ta je založena na dvou vstupech, a to jak z pohledu poptávané kapacity, tak z pohledu spolehlivosti celého systému.

Severní napojení do ŽST Praha-Běchovice je součástí pilotního úseku Praha – Poříčany a navazuje na stávající trať Praha-Libeň – Praha-Běchovice. Z kapacitních důvodů je na této trati nezbytná dostavba čtvrté koleje, která je uvažovaná jako součást projektu. Pro nákladní vlaky, odjíždějící z nákladního obvodu ŽST Praha-Libeň (resp. pro tranzitní vlaky ve směru od Kralup nad Vltavou) je navržena tzv. „Jahodnická spojka“ (navazuje na připravované zkapacitnění tratí ve spojení Praha-Libeň – Praha-Malešice), která umožní vyloučení úrovněového křížení na této trati, bezkolizní průjezd vlaků až do ŽST Praha-Běchovice a zároveň zařazení do sledu ostatních vlaků na odb. Blatov (resp. úvalské zhlaví ŽST Praha-Běchovice).

Jižní napojení do ŽST Praha-Běchovice je vedeno přes nově vznikající ŽST Praha-Zahradní město, kde byly prověřovány varianty napojení na VRT. Napojení do centrální části ŽUP je navrženo v ŽST Praha-Vršovice s podmínkou zásadního zkapacitnění celého uzlu včetně tzv. „Nového spojení“ (městské železniční tunely). V prostoru Strašnic, v místě bývalého seřaďovacího nádraží Praha-Vršovice, studie navrhuje umístění areálu pro odstav a provozní ošetření souprav vysokorychlostních jednotek (podrobněji viz dále).

Studie proveditelnosti byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 25. 1. 2022.

VRT Praha-Vršovice – Praha-Běchovice

V roce 2023 byla zahájena příprava zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí „RS 1 VRT Praha-Vršovice – Praha-Běchovice“ (Sdružení společností SUDOP Praha, EGIS RAIL, MottMacDonald CZ a MOTT MACDONALD), která řeší podrobně zapojení jižní větve VRT do ŽUP.

Jedná se o soubor několika dílčích staveb, z nichž některé z nich nejsou určeny pro výhradní provoz vysokorychlostních vlaků, ale mají zásadní význam celkový provoz na železnici v hlavním městě Praze. To znamená, že budou využívány i pro provoz příměstské osobní železniční dopravy nebo nákladních vlaků. Realizace staveb povede k potřebnému navýšení kapacity železniční dopravní cesty uvnitř města. Význam železniční dopravy pro dopravní obsluhu Prahy roste a s očekávaným nárůstem počtu obyvatel i dojíždějících bude její význam dále stoupat. Pro ilustraci je v následující Tab. 3 uveden roční nárůst počtu přepravených osob po železnici v metropolitním regionu v období r. 2016 – 2024.

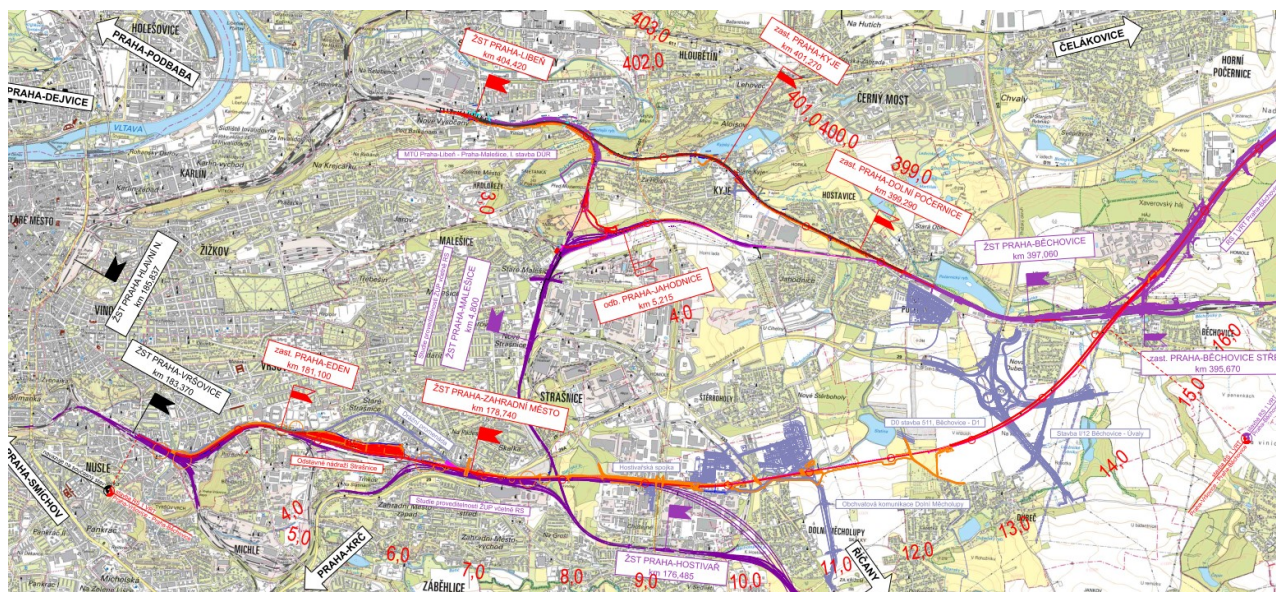
Tab. 3 Vývoj přepravy osob v období 2016 – 2024

Počet přepravených osob vlaky PID na území Prahy za rok (s jízdenkami PID či jiných dopravců)									
Rok	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Osob	37 462 000	39 448 000	45 014 000	51 523 000	31 556 000	45 883 000	49 042 000	53 631 440	55 872 000

Zdroj: Ročenka dopravy 2024 (TSK hl. m. Prahy, a.s.)

Projekt VRT Praha obsahuje soubor několika nezávislých staveb, které zasahují na území městských částí Praha 10, Praha 15, Praha-Běchovice, Praha-Dolní Měcholupy, Praha-Dubeč, Praha 9, Praha 14, Praha-Dolní Počernice. Rozsah projektu VRT Praha znázorňuje Obr. 8.

Obr. 8 Rozsah projektu VRT Praha



Zdroj: Správa železnic (2025)

Obsluha hlavního města Prahy vysokorychlostními vlaky je založena na průjezdném modelu pražského Hlavního nádraží. Znamená to, že vlaky přijíždějící na hlavní nádraží z jednoho směru mohou následně plynule pokračovat a nemusí tak měnit směr jízdy (obracet). Tím dojde k efektivnějšímu využití dostupné infrastruktury v rámci hlavního nádraží.

Konkrétně dopravní koncept počítá s následujícím rozdělením:

- vlaky VRT ze směru Brno – Světlá nad Sázavou – Praha-Běchovice, přijíždějící po trase rychlého spojení RS1, budou do prostoru pražského Hlavního nádraží vjíždět od jihu po jižní větvi Praha-Běchovice – Praha-Vršovice a dále budou pokračovat průjezdem severním směrem po trase RS4 (Dresden–) hranice Německo / ČR – Lovosice / Litoměřice – Praha;
- vlaky VRT, které budou dále pokračovat jižním směrem po trase RS3 Praha – Beroun, budou do prostoru pražského Hlavního nádraží vjíždět ze severu po severní větvi Praha-Běchovice – Praha-Libeň.

Výše popsáný princip zachycuje Obr. 9 na následující stránce.

Obr. 9 Dopravní koncept Železničního uzlu Praha



Zdroj: Správa železnic (2025)

VRT v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice včetně napojení do ŽST Praha-Vršovice a dostavba ŽST Praha-Zahradní Město

Zásadní částí projektu VRT Praha je jeho tzv. jižní větev spojující železniční stanice Praha-Vršovice a Praha-Běchovice, pro jejíž umístění vymezuje návrh DÚRP VRT PRAHA koridor DD04. Jedná se o novostavbu, jejíž trasa se snaží maximálně využít stávající drážní infrastrukturu, aby co nejméně zasáhla zastavěné části města, které dnes nejsou železnicí obsluhovány.

Trasa vychází ze ŽST Praha-Vršovice a vede po severní straně současného drážního koridoru prostorem bývalého seřadovacího nádraží kolem zastávky Praha-Eden a ŽST Praha-Zahradní Město. Tento úsek je navržen jako konvenční dvojkolejná železniční elektrifikovaná trať s traťovou rychlostí 80–120 km/h a s dvojicí mimoúrovňových propojení pro pravidelné i operativní řízení sledu vlaků před vstupem do ŽST Praha hl. n. První mimoúrovňové propojení je situováno ve východní části ŽST Praha-Vršovice v oblasti ulic Petrohradská – U Seřadiště, druhé v traťovém úseku v prostoru mezi ulicemi U Slavie – V Korytech. V ŽST Praha-Zahradní Město budou severně od stávajícího kolejíště doplněny čtyři staniční koleje se dvěma nástupišti s přístupem do přemostěné ulice Průběžná se zastávkami MHD.

V navazujícím úseku trasa překračuje stávající železniční trať v lokalitě Triangl a vede východním směrem mezi převážně průmyslovou zástavbou v širokém koridoru ulic Rabakovská – Ke Kablu – U Kabelovny, překonává ulici Kutnohorskou mezi zástavbou Štěrbol a Dolních Měcholup a mezi vodní nádrží Slatina a městskou částí Dubeč se stáčí k severovýchodu do tunelu pod dálniční křižovatkou MÚK Dubeč a pod ŽST Praha-Běchovice, kde opět navazuje na železniční trať směřující na Poříčany. Popsaný úsek je veden jako nejkratší a nejpřímější spojnice Zahradního Města a Běchovic, kde je oboustraně zapojena do stávající železniční infrastruktury.

Právě uvedenému úseku byla věnována v přípravě velká pozornost jak ze strany Správy železnic, tak ze strany hl. m. Prahy, dotčených městských částí i veřejnosti. Trať totiž prochází územím, které dosud není stavbou železnice dotčeno. V návrhu byl kladen důraz na výškové vedení tratě a její dopady na okolí. Popisovaný úsek je ohraničen na západě lokalitou Triangl, na východě nádrží Slatina. Dotčené území zahrnuje městské části Praha 15 a Praha-Dolní Měcholupy, přičemž část trasy je vedena v prostoru malešicko-hostivařské průmyslové zóny, v oblasti Malého Háje trasa prochází územím s převážně rezidenční zástavbou. Na základě doporučení Výboru pro územní rozvoj

ZHMP byla vytvořena pracovní skupina ve složení zástupců HMP a příslušných městských částí, která se scházela za účelem vzájemné koordinace a předávání nejnovějších informací. Výsledkem jednání pracovní skupiny bylo prověřit variantní technické řešení a dle detailního porovnání variant získat shodu na nejvhodnější, která bude splňovat požadavky na technickou i investiční realizovatelnost a zároveň minimalizuje dopad na dotčené území. Oproti řešení použitému ve Studii proveditelnosti, které přes území MČ Praha 15 a Praha-Dolní Měcholupy vedla primárně po povrchu, byly navrženy varianty NT (nadzemní), vedená přes celé území po dlouhé mostní estakádě), PT (podpovrchová), která kombinuje otevřené zářezy a kratší tunelové stavby) a TT (tunelová), je odvozena z varianty PT, ale od ul. Průmyslová je kompletně vedena v tunelu až za zástavbu v oblasti Malý Háj).

Následně proběhlo podrobné srovnání několika desítek vybraných indikátorů, které zahrnovaly kvantitativní (vyčíslitelné) i kvalitativní parametry návrhu. Na jejich základě byla ze strany dotčených MČ i HMP podpořena varianta PT.

Varianta PT - podpovrchová byla následně schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy a v současné chvíli probíhá její technické projekční dopracování. Návrh počítá s tunely na křížení významných městských komunikací (ul. Průmyslová, Hostivařská spojka, ul. Kutnohorská) a při průchodu přes rezidenční oblast Malý Háj. Ve vhodných částech v blízkosti průmyslových provozů bude trať vedena v otevřeném zářezu. Konkrétní aspekty návrhu byly konzultovány mimo jiné i se zástupci tamějších průmyslových podniků, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění jejich provozu.

V průběhu projekčních prací byla prověřena i alternativní trasa vedení VRT mezi nádražím Zahradní Město a Běchovicemi ve zcela nové stopě. Hlavním cílem této alternativní trasy bylo prověřit vedení nové železniční tratě VRT v souběhu se Štěrboholskou radiálou. Tato varianta byla prověřena z hlediska technického, dopravního a územního (viz Obr. 10).

Obr. 10 Varianta vedení VRT v souběhu se Štěrboholskou radiálou



Zdroj: RS1 VRT Praha-Vršovice – Praha-Běchovice, prověření variantní trasy (MOTT MACDONALD, 10/2025)

Lze konstatovat, že oproti variantě navržené ve studii proveditelnosti nepřináší prověřovaná trasa v souběhu se Štěrboholskou radiálou zásadní benefity. Příznivě není hodnocena z hlediska investiční i provozní náročnosti (rozsáhlejší tunelové stavby) ani z hlediska dopadů na dopravní koncept (prodloužení jízdní doby).

Hlavní cíle a přínosy vymezení VRT

Cílem projektu vysokorychlostních tratí (VRT) v evropském i národním kontextu je vytvořit klíčovou dopravní infrastrukturu nezbytnou pro zvýšení dostupnosti a vzájemné propojenosti regionů Evropské unie i České republiky. Tím se posílí funkčnost vnitřního trhu a podpoří naplňování dlouhodobých strategických priorit, zejména v oblasti ekonomické konkurenceschopnosti. Realizace VRT zároveň přispěje k posílení hospodářské, sociální a územní soudržnosti a podpoří uplatňování práva občanů na volný pohyb. Nově budovaná vysokorychlostní železniční síť představuje zásadní prvek pro zvýšení podílu železniční dopravy na dopravním trhu a umožní vznik efektivního, konkurenceschopného a zdrojově úsporného dopravního systému. Infrastruktura VRT bude schopna zajišťovat jak vnitrostátní přepravní vazby, včetně propojení krajských center, tak i mezinárodní přepravní proudy v rámci EU, kde na krátkých a středních vzdálenostech představuje vysoce efektivní alternativu k letecké dopravě. Současně umožní rozvoj mobility nezávislé na fosilních palivech. Tato environmentálně šetrná forma dopravy podporuje klimatické a environmentální cíle EU i ČR, představuje významný krok směrem k nízkouhlíkové ekonomice a přispívá ke snižování závislosti dopravního sektoru na tradičních uhlovodíkových palivech, čímž dlouhodobě naplňuje principy udržitelného rozvoje. Vysokorychlostní trať Praha – Brno – Ostrava – Katowice (PL) bude představovat klíčový prvek páteřní infrastruktury středoevropské sítě vysokorychlostní železniční dopravy. Její realizace povede k zásadnímu zkrácení cestovních dob, a to nejen v hlavní přepravní ose nové tratě. Nově budovaná infrastruktura je koncipována jako integrální součást celostátního dopravního systému, který bude z pohledu uživatelů charakterizován především provozem rychlých a kapacitních vlakových spojů. Nová VRT je plánována včetně propojení se stávajícími konvenčními železničními tratěmi, čímž budou zajištěny podmínky pro zvýšení kvality regionální a příměstské dopravy.

Realizace vysokorychlostních tratí povede k výraznému zlepšení dopravní obslužnosti a dostupnosti jednotlivých regionů České republiky. Tím dojde k posílení konkurenceschopnosti regionů, podpoří podnikatelské prostředí, zvýší potenciál ekonomického růstu, vznik nových pracovních příležitostí a rozvoj rezidenčních funkcí. Díky technické kompatibilitě vysokorychlostní a konvenční železniční infrastruktury bude možné nasazovat vysokorychlostní soupravy i mimo vlastní síť VRT, čímž bude zajištěna širší dostupnost rychlé železniční dopravy na významné části území státu, včetně metropolitní oblasti Prahy.

Tento rozvoj vykazuje potenciál k celkovému posílení systému veřejné hromadné dopravy, což nabízí možnost snížením podílu individuální automobilové dopravy a z ní vyplývající redukce jejích negativních dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Jedním z klíčových přínosů výstavby VRT v mezinárodním, celostátním i regionálním měřítku je uvolnění kapacit na stávajících koridorových tratích, které se již nyní nacházejí na hranici své propustnosti. To se týká jak osobní dopravy (dálkové, regionální i příměstské), tak dopravy nákladní. Zvláště zvýšení kapacit pro nákladní dopravu představuje významný pozitivní efekt, neboť umožní převést část přepravních výkonů ze silniční infrastruktury na železnici – environmentálně šetrnější dopravní mód. Tím dojde ke snížení podílu silniční nákladní dopravy a k redukci emisní zátěže.

Výstavba VRT tak vytváří předpoklady pro vznik vysoce výkonné a kapacitní sítě osobní i nákladní železniční dopravy, která významně přispěje k hospodářskému, socioekonomickému i environmentálnímu rozvoji hlavního města Prahy a celé České republiky.

Hlavním zdrojem pozitivních ekonomických výsledků všech projektových variant je dostatečné množství pozitivních přínosů, které vyvažují v celkovém dlouhodobém srovnání poměrně vysoké investiční náklady. Jde především o úsporu času, vnějších nákladů a přínos z rozvoje regionu. Nejpodstatnějším přínosem projektu je úspora času v osobní dopravě, úspora vnějších nákladů především díky změnám v nákladní dopravě vyvolaným uvolněním kapacity na konvenční síti díky převedení značných objemů osobní dálkové dopravy na vysokorychlostní trať.

Z hlediska svého rozsahu je stavba vysokorychlostní železnice velmi rozsáhlým projektem, který představuje návrh a technické propracování sledované trasy VRT (RS1 Praha - Brno) celkem 232 km vysokorychlostních tratí, 125 km ostatních novostaveb tratí (včetně větve do Benešova) a 50 km rekonstrukce či zdvoukolejnění již existující dráhy (včetně větve do Břeclavi). Takový rozsah je nutné etapizovat jak s ohledem na finanční náročnost, tak s ohledem na kapacitní možnosti zpracovatelů při přípravě a realizaci:

- zprovoznění pilotních úseků Praha-Běchovice – Poříčany a Brno – Šakvice (zkapacitnění příměstských úseků u Prahy a Brna);
- přeložení vybraných linek dálkové dopravy na již realizované úseky VRT Praha – Světlá nad Sázavou a Velká Bíteš – Brno (stále s využitím tratě 250 ve střední části, přesto umožní zkrácení cestovní doby Praha – Brno na cca 1:45 hod);
- dokončení vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav;
- doplnění projektu o návaznosti (trasa Praha – Benešov, doplnění spojky Brno směr Ostrava).

Každý z postupných kroků je stavební etapou, která zároveň musí umožnit i znatelné změny v provozním uspořádání železnice.

Vymezovaný koridor VRT DD04 tak představuje jednu z etap tohoto rozsáhlého projektu Správy železnic, který reaguje na únosnost finančního zajištění, vytíženost zpracovatelů dokumentace a v neposlední řadě realizačních firem v čase.

Šířka koridoru

Koridor DD04 je vymezen v konstantní šířce 230 m s lokálním rozšířením (viz níže) jak je zobrazeno v grafické části DÚRP¹⁹

Stanovená šířka koridoru v dané fázi vymezování záměru odpovídá zákonné míře obecnosti DÚRP a zároveň představuje odpovídající kompromis mezi požadavkem přesného vymezení, který minimalizuje počet osob potenciálně dotčených na právech, a požadavkem ponechání dostatečného prostoru, který v nižších stupních projektové přípravy, příp. nižších stupních územně plánovací dokumentace, umožňuje variantní řešení, upřesnění daného záměru při zohlednění místních podmínek a koordinaci s dalšími záměry v území včetně doprovodných a vyvolaných staveb.

• Rozšíření až na 315 m na území Městské části Praha 10

Rozšíření je navrženo pro zázemí a odstavování vysokorychlostních souprav tzv. odstavné nádraží Strašnice. Tento rozšířený prostor má zásadní význam pro provozuschopnost sítě vysokorychlostních tratí pro krátkodobé odstavování souprav jako nezbytnou potřebu pro provoz hlasvní stavby VRT. Umístění odstavného nádraží ve Strašnicích je výsledek zpracované dokumentace „Vyhledávací studie odstavných kapacit v uzlu Praha“, která byla dokončena v roce 2018.

¹⁹ Viz grafickou část návrhu DÚRP VRT PRAHA: I.1 Výkres ploch a koridorů, včetně akceleračních oblastí celostátního významu a ÚSES nadregionálního významu

Odstavné nádraží bude sloužit pro obraty a odstavení vysokorychlostních souprav mezi výkony a pro jejich základní provozní ošetření a údržbu. Odstavné nádraží spolupracuje s ŽST Praha hl. n., kterému umožňuje uvolnit nástupiště ve východní kolejové skupině při delších obratech souprav mezi výkony i při nočním přerušení provozu vysokorychlostní železnice, které je využito k provoznímu ošetření a údržbě souprav. Odstavné nádraží je umístěno převážně na plochách bývalého seřadovacího nádraží mezi ulicemi U Slavie – V Korytech, severně přímo vedle novostavby VRT, na kterou je mimoúrovňově napojeno.

Z důvodu potřebné koordinace veřejných zájmů Správy železnic a místní části Prahy 10 a s cílem najít vhodné řešení z pohledu rozvoje města i zajištění potřebných kapacit pro železnici, byla zadána prověřovací urbanistická studie „*Prověřovací urbanistická studie Bohdalec – Slatiny*“ (Jakub Cigler Architekti, 2024). Prověřovací územní studie podrobně analyzovala a variantně prověřovala zájmové území Bohdalec – Slatiny z hlediska možné koordinace potřeb nově navrhované železniční infrastruktury a potenciálu urbanistické struktury jako základ pro postupnou transformaci území s vizí lokálního městského centra s atributy kvalitního urbanismu živé městské části. Nová dopravní stavba by se měla stát základem pro vznik nové městské čtvrti. Prověřovací urbanistická studie v západní části území počítá s přemostěním ploch železnice formou estakády, která v severojižním směru zajistí propojení rozvojového území pro hromadnou dopravu (autobus, případně trolejbus), automobilovou dopravu, cyklisty a pěší i s rezervou pro budoucí zastavění části plochy nádraží, které umožní využít území efektivně i po zahájení provozu vysokorychlostních vlaků. Studie je podkladem pro navazující územní studii, na které se v současné době začíná pracovat.

Podmínky pro rozhodování

Podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru DD04 jsou formulovány a stanoveny s ohledem na požadovanou míru obecnosti, měřítko a koncepční pojetí DÚRP ve vazbě na § 72 odst. 1 stavebního zákona, dle kterého územně plánovací dokumentace nesmí obsahovat podrobnosti, které náležejí svým obsahem navazující územně plánovací dokumentaci nebo rozhodnutí. V kontextu § 73 odst. 2 a odst. 5 věty druhé stavebního zákona je účelem těchto podmínek vytvořit základní rámec pro zajištění ochrany ostatních veřejných zájmů chráněných podle zvláštních předpisů, zejména pak snížení zátěže území a složek životního prostředí, přičemž jejich prověření a zpřesnění v podrobnějším měřítku je úkolem navazujících ÚPD (ZÚR, ÚP), případně v dokumentaci pro rozhodování v území.

- **Minimalizace vlivů na zástavbu, prostupnost území, povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdy a přírodní hodnoty dotčeného území.**

Navržená podmínka souhrnně reaguje na závěry vyhodnocení vlivů návrhu DÚRP VRT PRAHA na udržitelný rozvoj území (EKOLA group, spol s r. o. 03/2026), konkrétně na požadavky na rozhodování ve vymezených koridorech z hlediska minimalizace vlivů na životní prostředí stanovené v kap. 13 její části 1 zaměřené na vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA).

Zástavba

Z výkresové části odůvodnění DÚRP²⁰ je patrné, celá západní část koridoru na území na zemí MČ Praha 10 a Praha 15 a Praha – Dolní Měcholupy (cca v úseku Praha-Vršovice – Štěrboholy) prochází zastavěným územím; okrajově koridor zasahuje do zástavby také ve své východní koncové na území MČ Praha – Běchovice (Nová Dubeč + západní okraj Běchovic). Zároveň koridor kříží celou řadu staveb a zařízení dopravní a technické infrastruktury. Ačkoliv v měřítku DÚRP není možné tyto dopady konkretizovat, lze důvodně předpokládat, že umístění a realizace záměru bude

²⁰ Viz výkres II.1 Koordinační výkres.

vyžadovat přechodné i trvalé zásahy do stavebních objektů a inženýrských sítí. Z těchto důvodů VVURÚ klasifikuje vlivy na zástavbu (hmotný majetek) jako mírně až významně negativní.

Prostupnost území

Stavby páteřní dopravní infrastruktury vytvářejí téměř vždy bariéru v území omezující jeho prostupnost pro člověka a migrující organismy. Případě koridoru DD04 hodnotí VVURÚ tyto vlivy jako mírně až významně negativní.

K omezení prostupnosti území pro člověka dochází především v případech křížení stávající silniční a cestní sítě, a to jak v zastavěném území, tak ve volné krajině. Prostupnost území je jedním z faktorů významně ovlivňujících jeho využívání (bydlení, pohyb do škol, za prací nebo občanskou vybaveností). Ve volné krajině ovlivňuje její prostupnost zejména možnosti a způsoby jejího obhospodařování (zemědělství, lesnictví). Požadavek minimalizace narušení stávající cestní sítě má svůj význam také pro to, jakým způsobem obyvatelé dotčeného území vnímají krajinu v okolí svého bydliště, případně v místech každodenní a víkendové rekreace.

S ohledem na vysoký stupeň urbanizace dotčeného území je zajištění prostupnosti krajiny pro migrující organismy zásadní především ve střední a východní části koridoru DD04. Za potenciální migrační trasy je možné považovat údolí Rokytky, které propojuje PP Litožnice s PP Počernický rybník a údolí Hostavického potoka spojující prostor retenční nádrže Slatina s údolím Rokytky. Kromě vlastní existence vodního toku a navazujících nivních ploch posilují jejich migrační potenciál lesní porosty nebo porosty krajinné zeleně v dílčích úsecích údolních svahů obou vodních toků.

Povrchové a podzemní vody

Obdobně jako v předchozím případě je křížení vodních toků a vodních ploch standardním atributem liniových staveb dopravní a technické infrastruktury s nutností minimalizace vlivů na jakost vod a odtokové poměry dotčeného území. Základním principem řešení těchto problémů je omezení zásahu do vodního prostředí a v závislosti na místních podmínkách také do doprovodných údolních niv z důvodu minimalizace vlivů na další složky životního prostředí (flóra, fauna a ekosystémy vázané na tyto polohy; podzemní vody). V dokumentaci VVURÚ jsou tyto vlivy hodnoceny jako mírně až významně negativní.

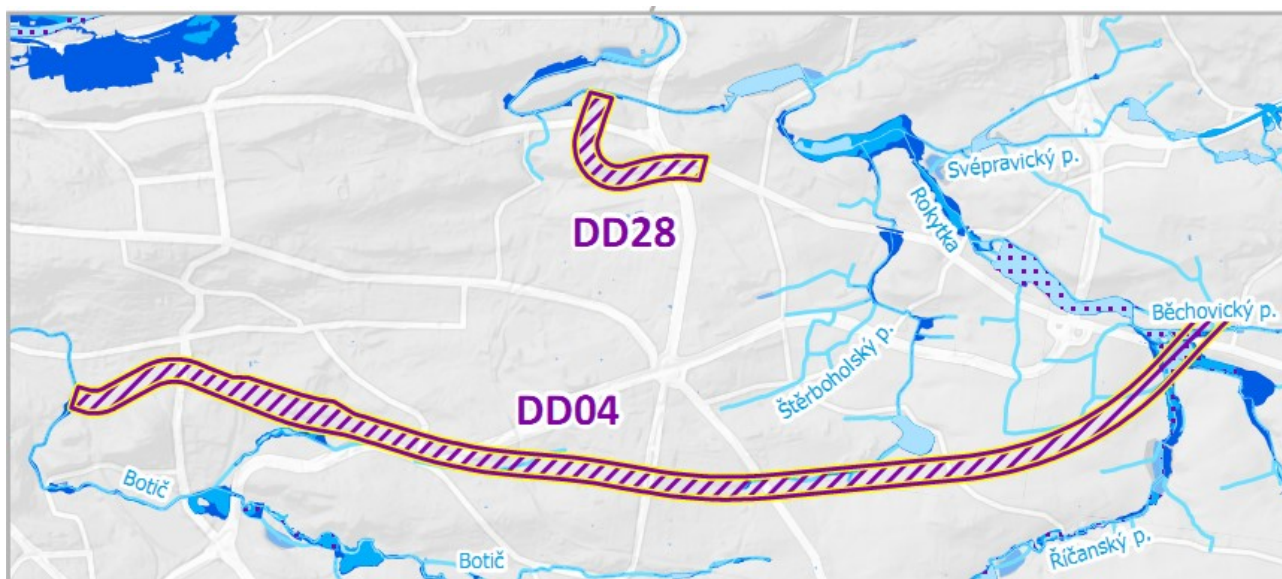
Koridor VRT (DD04) ve své západní části kříží Slatinský potok včetně drobné vodní plochy v lokalitě Triangl. Záplavová území na Slatinském potoce jsou stanovena právě v prostoru lokality Triangl. Ve své střední části koridor kříží Hostavický potok nad retenční nádrží Slatina, též se stanoveným záplavovým územím. Ve svém dalším pokračování směrem na východ postupně dále přechází Říčanský potok, Rokytka a Běchovický potok, přičemž v širším prostoru jejich soutoku je stanoveno záplavové území, které koridor rovněž kříží (viz Obr. 11 na následující stránce).

Realizace VRT ve vymezeném koridoru DD04 může být spojena také se zásahem do režimu podzemních vod především v úsecích, kde bude niveleta drážního tělesa vedena pod stávající úrovní terénu (tunely, hluboké zářezy). S ohledem na skutečnost, že tyto úseky zároveň představují zásah do horninového prostředí, je tato problematika komentována v následujícím odstavci.

Horninové prostředí

Návrh této podmínky vychází ze skutečnosti, že zásah do horninového prostředí, tzn. do geologických, geomorfologických a hydrogeologických poměrů je v případě realizace liniových dopravních staveb prakticky nevyhnutelný, přitom jej lze kompenzovat pouze omezeně. Jeho cílem je omezení zásahu do zemského povrchu na nezbytně nutnou míru, který má rovněž sekundární vliv na další složky životního prostředí, především pak na jakost a režim podzemních vod. V rámci VVURÚ byly tyto vlivy klasifikovány jako mírně až významně negativní.

Obr. 11 Vodní toky a vodní plochy v zájmovém území koridorů DD04 a DD28.



Zdroj: EKOLA group, spol s r.o. (01(2026)

Předpokládané vlivy se budou v případě obou posuzovaných koridorů drážní dopravy projevovat především v případě návrhu tunelových úseků, výraznějších zářezů a mostních konstrukcí a estakád. Zásadním aspektem pro lokalizaci těchto řešení jsou především morfologické, geologické a hydrogeologické poměry území dotčených vymezením obou koridorů ve spojení s potřebou mimoúrovňového křížení s ostatními stavbami dopravní nebo technické infrastruktury nebo zajištění prostupnosti území pro člověka a migrující organismy. V případě tunelů a hlubokých zářezů může být dalším důvodem pro tato řešení nutnost ochrany přilehlé povrchové zástavby před hlukem (tzv. „chráněná zástavba“²¹).

Mimoúrovňové křížení významných dopravních staveb (stávajících i navrhovaných) společně se zajištěním ochrany zástavby před nadlimitním hlukem může být důvodem tunelového řešení ve východním koncovém úseku koridoru DD04, který kříží mj. trasy připravovaných staveb Pražského okruhu (úsek 511 Běchovice – D1) a přeložky silnice I/12 Běchovice – Úvaly. V dalším pokračování koridor zasahuje zastavěné území západního okraje Běchovic a kříží těleso stávající železniční trať Praha – Kolín.

Obdobná řešení mohou být navržena také v dalších úsecích vymezeného koridoru, na základě prověření vlastností území v podrobnějším měřítku navazujících ÚPD a dokumentace pro povolení záměru.

Zemědělský a lesní půdní fond

S výjimkou lokality Triangl dojde v důsledku umístění záměru odnětí půdního fondu především ve východní části koridoru, která prochází nezastavěným územím. Dokumentace VVURÚ klasifikuje vlivy na zemědělský půdní fond („ZPF“) a pozemky určené k plnění funkcí lesa („PUPFL“) klasifikovány jako mírně až významně negativní.

Zásady plošné ochrany ZPF upravuje § 4 zák. č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů. Základní povinnosti ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa jsou stanoveny v § 13 zák. č. 295/1992 Sb., zákon o lesích, ve znění pozdějších předpisů.

²¹ Termín „chráněná zástavba“ zahrnuje všechny typy staveb, pro které § 30 odst. 3 zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů, definuje „vnitřní“ a „vnější“ chráněné prostory staveb, tzn.: bytové domy, rodinné domy, stavby pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, stavby pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobné stavby.

Komentář k aplikaci těchto zásad v rámci návrhu DÚRP VRT PRAHA je společně s odhadem záborů ZPF a PUPFL obsahem následující kapitoly „J“ tohoto Odůvodnění.

Obr. 12 Plochy I. a II. třídy ochrany ZPF a plochy PUPFL v rámci koridoru DD04



Zdroj: Atelier T-plan, s.r.o. (03/2026)

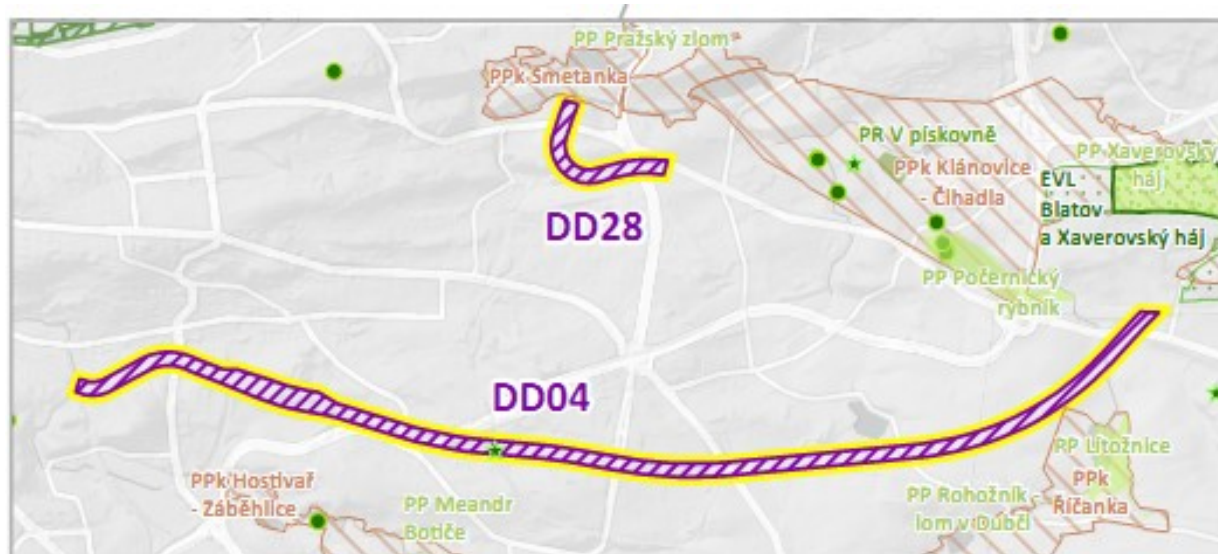
Podmínka minimalizace vlivů na půdy je navržena z toho důvodu, že liniové dopravní záměry celostátního a mezinárodního významu jsou zejména v případě jejich trasování volnou krajinou (nezastavěným územím) nevyhnutelně spojeny se odnětím ZPF a PUPFL, přičemž zejména v případě PUPFL je nezbytné akcentovat jejich mimoprodukční funkci (mj. zadržování, vody, biodiverzita, omezení prašnosti) a to z důvodu Na celém území hl. m. Prahy jsou lesní porosty zařazeny do kategorie lesů zvláštního určení, jako lesy příměstské se zvýšenou rekreační funkcí (§ 8 odst. 2 písm. c) lesního zákona). Z tohoto důvodu je také stanovena podmínka minimalizace zásahu do lesních porostů podpořena ust. § 15 odst. 2 věty druhé zákona o lesích a to, že „V lesích ochranných a v lesích zvláštního určení nesmí nové stavby narušit plnění funkcí, pro které byly tyto lesy zařazeny do kategorie lesů ochranných nebo lesů zvláštního určení“.

Z Obr. 12 výše je patrné, že zemědělské půdy dvou nejvyšších tříd ochrany (dále jen „TO“) a pozemky určené k plnění funkcí lesa se ve vymezeném koridoru DD04 vyskytují jen okrajově, a to cca 7,6 % z celkové plochy koridoru v případě ZPF a 3,7 % v případě PUPFL (lokalita Triangl a jižní okraj lokality Nová Dubeč). Celkový nárok na zábor ZPF byl v případě koridoru DD04 odhadnut cca na 24,6 ha a na odnětí PUPFL cca 3,24 ha. S ohledem k měřítku DÚRP VRT PRAHA není v těchto odhadech zahrnuto případné tunelové řešení dílčích úseků stavby. Rozsah záborů je tady stanoven výrazně na straně bezpečnosti.

Přírodní hodnoty

Termín „přírodní hodnoty“ vztahuje návrh DÚRP VRT PRAHA na všechny jevy a charakteristiky chráněné podle druhé až páté části zákona o ochraně přírody a krajiny. Z údajů obsažených v dokumentaci VVURÚ vyplývá, že k přímo nebo potenciálně dotčeným přírodním hodnotám patří registrovaný významný krajinný prvek „Mokřady Triangl“ (viz Obr. 13 níže) a dále okolí retenční nádrže Slatiny s navazujícími úseky Hostavického potoka. Za území zvýšených přírodních hodnot lze dále považovat dílčí úseky křižovaných vodních toků (Říčanský potok, Rokytka, Běchovický potok), ve kterých byly v minulých letech provedeny rozsáhle revitalizace údolních niv. Vliv návrhu DÚRP na tato území hodnotí dokumentace VVURÚ jako mírně až významně negativní.

Obr. 13 Přírodní hodnoty v území dotčeném koridory DD04 a DD28



Zdroj: EKOLA group spol s r.o. (03/2026)

Zvláště chráněná území přírody se v území přímo dotčeném koridorem DD04 nevyskytují, obdobně jako segmenty nadregionálního ÚSES. Zásah do prvků ÚSES regionální a místní úrovně je nutné prověřit a vyhodnotit v podrobnějším měřítku než umožňuje návrh DÚRP. Z přírodních parků zasahuje do blízkosti koridoru DD04 severozápadní okraj přírodního parku Říčanka. Přírodní a krajinné hodnoty, které jsou předmětem ochrany tohoto přírodního parku nebudou podle zjištění VVURÚ ovlivněny.

- **Ochranu zástavby před hlukem řešit v širších souvislostech zohledněním kumulativní zátěže ze stávajících a navrhovaných staveb dopravní infrastruktury celostátního a nadmístního významu.**

Podmínka je stanovena zejména v souvislosti s průchodem významné části koridoru zastavěným územím (cca Praha-Vršovice – Štěrboholy), přičemž v podrobnosti DÚRP nelze identifikovat, do jaké míry a v jakém rozsahu bude nadlimitním hlukem vysokorychlostní železnice zasažena tzv. chráněná zástavba definovaná v § 30 odst. 3 zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů²². Předpokládá nutnost realizace protihlukových opatření vyplývá z povinnosti dodržení platných hygienických limitů pro hluk. Jeho cílem je zajistit dostatečné územní podmínky umožňující realizaci protihlukových opatření, které budou specifikovány v dalším stupni projektových příprav.

Součástí dosavadních prověřovacích projekčních prací (viz výše) bylo též zpracování hlukové studie, která stanovuje dopady budoucího provozu na život obyvatel v okolí tratě. Na základě výsledků lze v navazující územně plánovací dokumentaci a projektové přípravě navrhnout v místech se zvýšenou hlučností dostatečně robustní protihluková opatření, která zaručí minimalizaci hluku šířeného od tratě do jejího okolí. Vymezený koridor umožňuje zohlednění i zkušenosti ze zahraničí, kde kombinace samotného návrhu železniční tratě a jejího bezprostředního okolí, technologického pokroku používaných protihlukových stěn i sofistikovanosti současných nejmodernějších vysokorychlostních vlakových jednotek přispívá k bezproblémovému provozu tratí v městské

²²§ 30 odst. 3 zák. č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů, definuje „vnitřní“ a „vnější“ chráněné prostory staveb, tzn.: bytové domy, rodinné domy, stavby pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, stavby pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobné stavby.

zástavbě. Příznivě zároveň působí fakt, že provozní koncept vysokorychlostních tratí v ČR počítá s tzv. noční výlukou, která je věnována kontrole a údržbě tratí.

Potřeba řešení ochrany před hlukem „v širších souvislostech“ vyplývá z vyhodnocení možných kumulativních vlivů hluku různých zdrojů. S ohledem na metodické aspekty a nejistoty takového hodnocení, vztahuje se tato podmínka pouze na liniové zdroje hluku. Za lokality s potenciálním výskytem těchto kumulativních vlivů jsou považována místa, kde se vymezené koridory dostávají do blízkosti jiných dopravních staveb s jinými liniovými zdroji hluku (železnice, silnice stávající i plánované při současném přiblížení k obytné zástavbě, kde mohou způsobovat obtěžování a rušení spánku. Při vymezování koridoru VRT byla zohledněna jeho poloha vůči zástavbě a u stávající dopravní infrastruktury také dopravní zatížení.

V podrobnějších navazujících procesech a zpracovávaných dokumentacích (územně plánovací dokumentace kraje, obce, dokumentace k povolení záměru) na DÚRP VRT PRAHA v rámci naplnění legislativních požadavků zákona a vyhlášek bude nezbytné zpracování podrobné hlukové studie prokazující naplnění normových hodnot daného technického řešení. Toto prokazování bude ve vyšší míře podrobnosti dokumentace než zákonem stanovená podrobnost DÚRP VRT PRAHA.

- **Prostorová koordinace s ostatními záměry na využití území vymezenými v platných ÚPD hl. m. Prahy**

Podmínka představuje základní rámec pro koordinaci záměru z nadřazené územně plánovací dokumentace DÚRP se záměry vymezenými v Zásadách územního rozvoje hlavního města Prahy a v Metropolitním plánu Prahy. Je Současně akcentací podmínky vyplývající s ust. § 73 odst. 3 stavebního zákona podle kterého je nadřazená územně plánovací dokumentace závazná pro obsah navazující územně plánovací dokumentace

KONVENČNÍ ŽELEZNICE

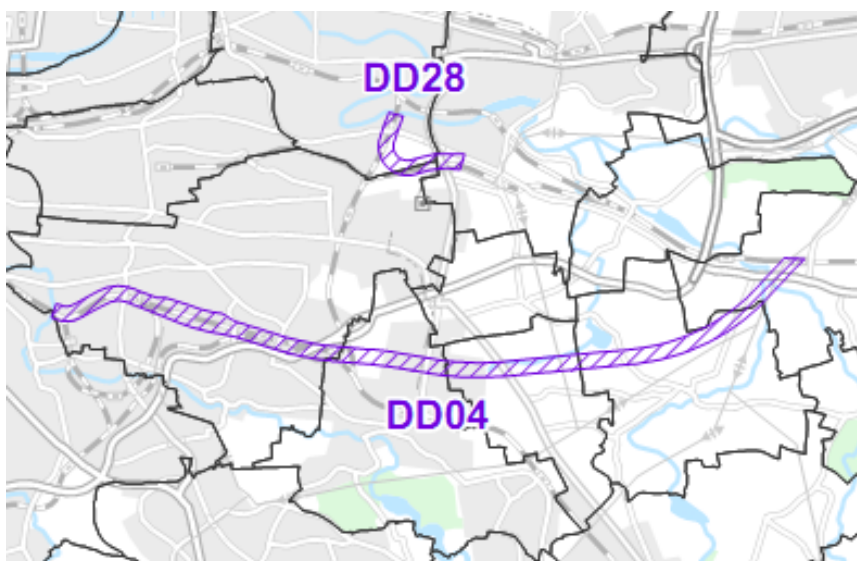
DD28

Koridor spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (Jahodnická spojka)

Souvisejícím projektem VRT Praha je novostavba spojovací koleje mezi konvenční tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a trasou VRT v úseku Praha-Malešice – Praha-Běchovice, tzv. Jahodnická spojka (viz Obr. 14 a Obr. 15 na další stránce). Ta je primárně určená pro provoz nákladních vlaků. Jedná se o konvenční jednokolejnou elektrifikovanou trať s traťovou rychlostí 70 km/h, součástí úseku je novostavba železničního tunelu.

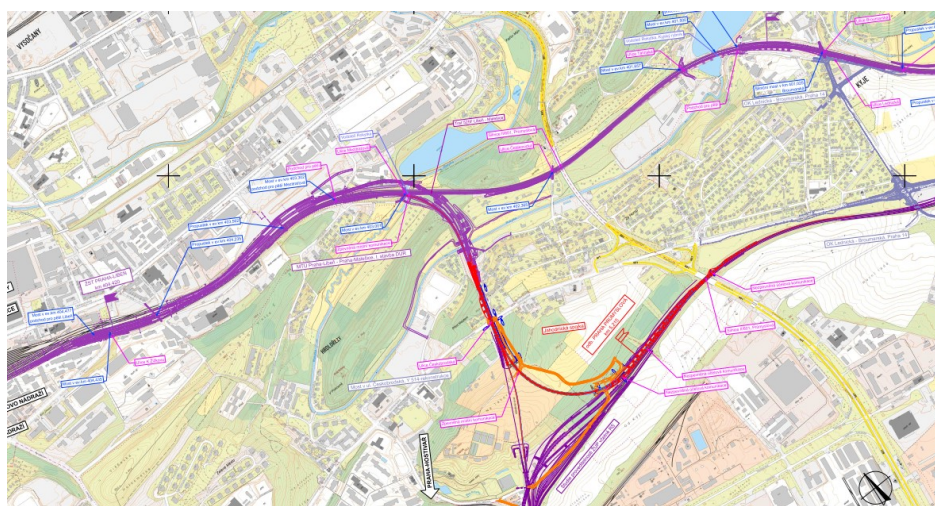
Tato stavba umožní bezkolizní jízdu nákladních vlaků ze severní kolejové skupiny ŽST Praha-Libeň přesmykem přes silně zatíženou běchovickou trať (tzv. libeňský přesmyk je řešen v samostatné stavbě) do obvodu Hrdlořezy a odtud přímo do jižní kolejové skupiny ŽST Praha-Běchovice bez úvratě v ŽST Praha-Malešice. Stávající běchovická trať a její silné vytížení bylo hodnoceno v porovnání s ostatními hlavními dvoukolejnými a vícekolejnými tratěmi celostátní sítě z hlediska počtu vlaků za den, skladby dopravy i rezerv kapacity v rámci „Analýzy kapacity dráhy – Železniční uzel Praha“ (Správa železnic, státní organizace 2024), která prokázala potřebu nalezení řešení zkapacitnění úseku. Toto opatření odstraní nutnost úvratí při pokračování směr Ústí nad Labem, zároveň zvýší spolehlivost a poskytne alternativní trasu pro případ mimořádností v nejzatíženějším směru.

Obr. 14 Jahodnická spojka – výřez z výkresu I.1 grafické části návrhu DÚRP VRT PRAHA



Zdroj: Atelier T-plan, s.r.o. (03/2026)

Obr. 15 Jahodnická spojka – detail technického řešení



Zdroj: Správa železnic (2025)

Jedním ze základních principů rozvoje železniční dopravy je vytvářet vhodné podmínky pro provoz osobní i nákladní železniční dopravy. Realizace Jahodnické spojky je jedním ze série opatření, které mají za cíl umožnit plynulý průjezd ŽUP pro nákladní železniční dopravu. Stávající centrální stanice ŽUP Praha hlavní nádraží a úseky do ní přímo zaústěné jsou ve stávajícím uspořádání kapacitně omezující a neumožňují plnou realizaci navrhovaných provozních konceptů. Nákladní obvody železničních stanic Libeň a Běchovice se historicky nacházejí v opačné poloze vůči železničnímu koridoru (severní, resp. jižní kolejová skupina), jsou nákladní vlaky nuceny křížit železniční koridor (výhledově čtyřkolejný), který už v současné době patří k nejvytíženějším úsekům železnice v ČR. Při dalším očekávaném nárůstu osobní dopravy na koridoru v úseku Praha-Běchovice – Praha-Libeň a současném přivedení městské tangenciální linky v pravidelném intervalu na malešickou trať by došlo ke značnému omezení kapacity využitelné pro provoz nákladních vlaků.

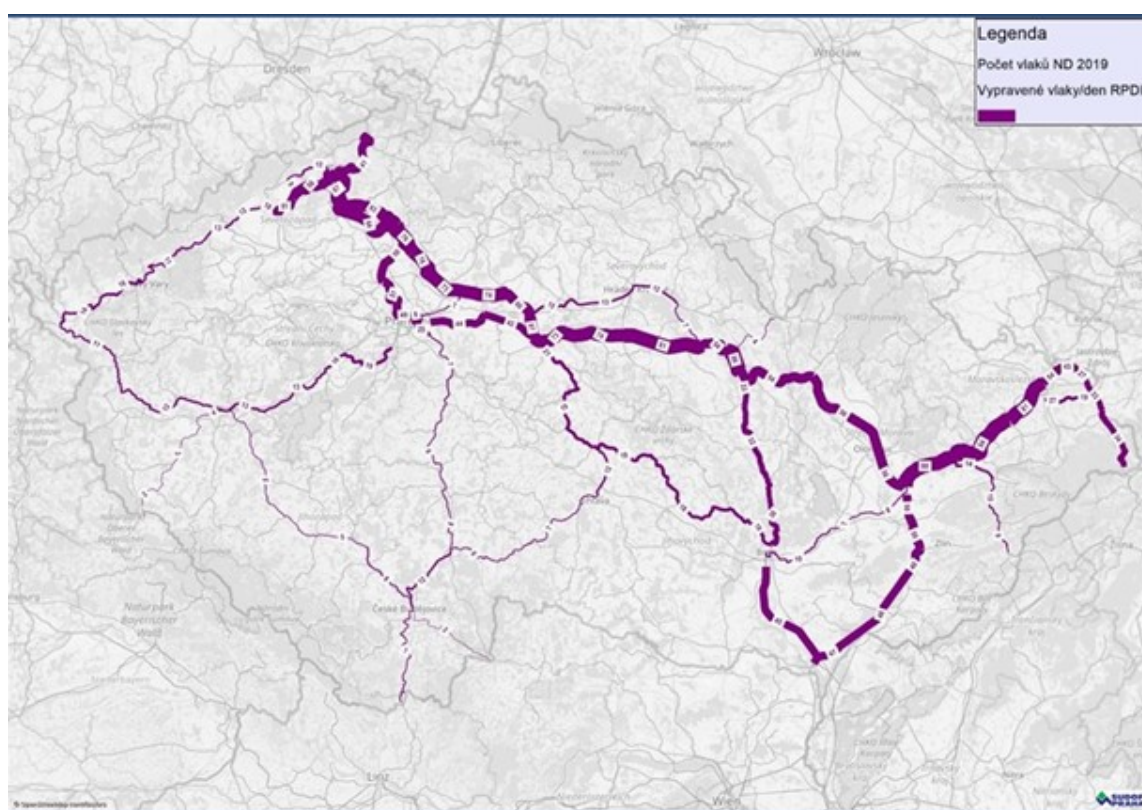
Stávající úsek Praha-Libeň – Praha-Běchovice představuje současně kapacitní omezení pro související železniční relaci Praha – Brno, pro kterou Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav doporučuje zkapacitnění tratě. Vymezení koridoru Jahodnické spojky je naplněním také

zdůrazněné nutnosti koordinace VRT s konvenční sítí, zejména v uzel (Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR). Potřebu řešit kapacitní vazby na stávající konvenční síť a ochranu souvisejících koridorů je logickým technickým a provozním provázáním obou záměrů. Naléhavost vymezení koridoru Jahodnické spojky je dána především vysokým tlakem na využití území v dané oblasti a rizikem jeho nevratné zástavby.

Vymezení koridoru Jahodnické spojky současně představuje splnění požadavku plynoucího z Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1679/2024 ze dne 13. 6. 2024 o hlavních směrech Evropské unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (Nařízení TEN-T), které ukládá do roku 2030 dokončit hlavní síť TEN-T, do roku 2040 rozšířenou hlavní síť TEN-T a do roku 2050 globální síť TEN-T a k tomu zajistit napojení všech regionů ITI (Integrované územní investice) na kapacitní silniční a železniční síť.

V České republice to vzhledem ke geografické poloze a topologii území znamená využívat železniční mód. Velikost přepravních proudů na železniční infrastruktuře je znázorněna na následujícím Obr. 16.

Obr. 16 : Velikost přepravních proudů na železniční infrastruktuře



Zdroj: SUDOP Praha a.s.

S ohledem na stávající pravidla přidělování kapacity, kdy je upřednostňována osobní doprava, však dochází na nejzatíženějších úsecích k situacím, kdy není možné nákladními vlaky plynule projet, což má negativní dopady na spolehlivost i nákladovost železniční nákladní dopravy. Cílem Koncepce nákladní dopravy pro období 2024 – 2035 s výhledem do 2050 Ministerstva dopravy ČR je vytvoření takového prostředí, ve kterém může logistika a nákladní doprava zajišťovat potřebnou úroveň služeb pro zajištění konkurenceschopnosti ekonomiky, a zároveň hospodárně využívat existující zdroje a postupně se zbavovat závislosti na fosilních zdrojích. Jedním z prostředků ke snížení negativních celospolečenských účinků nákladní dopravy na společnost je rovnoměrná dělba přepravní práce mezi jednotlivé druhy dopravy. Dopravní infrastruktura je důležitým předpokladem pro efektivní

nákladní dopravu zapojenou do logistického a distribučního řetězce. V rámci převodu na kolejovou dopravu lze docílit dalších významných energetických úspor. Vymezení koridoru Jahodnické spojky je tak jednoznačným naplňováním tohoto cíle s významným přínosem v rámci ŽUP.

Hlavní cíle a přínosy účelu vymezení koridoru

Jedním ze základních principů rozvoje železniční dopravy je vytvářet vhodné podmínky pro provoz osobní i nákladní železniční dopravy. Realizace Jahodnické spojky je jedním ze série opatření, které mají za cíl umožnit plynulý průjezd ŽUP pro nákladní železniční dopravu. Protože nákladní obvozy železničních stanic Libeň a Běchovice se historicky nacházejí v opačné poloze vůči železničnímu koridoru (severní, resp. jižní kolejová skupina), jsou nákladní vlaky nuceny křížit železniční koridor (výhledově čtyřkolejný), který už v současné době patří k nejvytíženějším úsekům železnice v ČR. Při dalším očekávaném nárůstu osobní dopravy na koridoru v úseku Praha- Běchovice – Praha-Libeň a současném přivedení městské tangenciální linky v pravidelném intervalu na malešickou trať by došlo ke značnému omezení kapacity využitelné pro provoz nákladních vlaků.

Mimo popsany princip provozu především pro nákladní vlaky lze Jahodnickou spojku využít i v případě mimořádností nebo plánovaných výluk na silně zatíženém koridoru v úseku Praha-Běchovice – Praha-Libeň. Jahodnická spojka tak přispívá ke zvýšení spolehlivosti provozu ŽUP.

Hlavním účelem vymezení koridoru konvenční železniční trati v souvislosti s VRT je zajištění přímého a bezkolizního spojení nákladních obvodů železničních stanic Praha-Libeň a Praha-Běchovice a umístění spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice, a to především pro nákladní dopravu. Tím mimo jiné dojde k významnému uvolnění části severní větve od nákladní dopravy. Po dostavbě čtvrté koleje bude severní větev využívána pro vjezd vysokorychlostních vlaků ve směru od Hradce Králové do pražského Hlavního nádraží od severu s možným průjezdem ve směru na Beroun a dále.

Šířka koridoru

- **Koridor DD28 je vymezen v konstantní šířce celého koridoru 230 m**

Stanovená šířka koridoru v této fázi vymezování záměru odpovídá zákonem požadované úrovni obecnosti DÚRP a současně představuje vyvážený kompromis mezi nutností přesného vymezení, které omezuje počet osob potenciálně dotčených na svých právech, a potřebou ponechat dostatečný prostor pro následné zpřesnění. Tento prostor je nezbytný pro možnost variantního řešení v dalších stupních projektové přípravy či územně plánovací dokumentace, kde umožní detailnější rozpracování záměru s ohledem na místní podmínky a koordinaci s ostatními záměry v území, včetně staveb doprovodných a vyvolaných.

Podmínky pro rozhodování

Podmínky pro rozhodování v ploše vymezeného koridoru DD28 jsou formulovány a stanoveny identickým způsobem a za stejným účelem jako v případě koridoru DD04 (viz výše). Také legislativní důvody pro jejich stanovení a kvalitativní popis možných dopadů na území a dotčené složky životního prostředí jsou obdobné jako v případě koridoru VRT. Odůvodnění navrhovaných podmínek ve vztahu ke koridoru DD28 se proto omezuje na vlastnosti a charakteristiky dotčeného území a závěry VVURÚ, na jejichž podkladě byly stanoveny.

- **Minimalizace vlivů na povrchové a podzemní vody, horninové prostředí, půdy a přírodní hodnoty dotčeného území**

Navržená podmínka souhrnně reaguje na závěry vyhodnocení vlivů návrhu DÚRP VRT PRAHA na udržitelný rozvoj území (EKOLA group, spol s r. o. 03/2026), konkrétně na požadavky na

rozhodování ve vymezených koridorech z hlediska minimalizace vlivů na životní prostředí stanovené v kap. 13 její části 1 zaměřené na vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA).

Povrchové a podzemní vody

Koridor DD28 nekříží žádný vodní tok, vodní plochu nebo stanovené záplavové území (viz Obr. 11 výše). Nejbližším vodním tokem je Rokytka, těsně za severní hranicí koridoru. Dle závěrů dokumentace VVURÚ lze v tomto případě predikovat možné vlivy na odtokové poměry v důsledku terénních úprav k zajištění požadované nivelety drážního tělesa a na jakost povrchových vod v souvislosti s výstavbou a následným provozem na tomto úseku železniční trati. Z hlediska významnosti klasifikuje VVURÚ tyto vlivy jako mírně až významně negativní, nicméně s ohledem na prostorové parametry koridoru lze přepokládat, že v porovnání s koridorem DD04 bude jejich významnost relativně menší.

Zásah do režimu podzemních vod je v případě koridoru DD28 s ohledem na terénní podmínky velmi pravděpodobný. S ohledem na skutečnost, že tyto úseky zároveň představují zásah do horninového prostředí, je tato problematika komentována v následujícím odstavci.

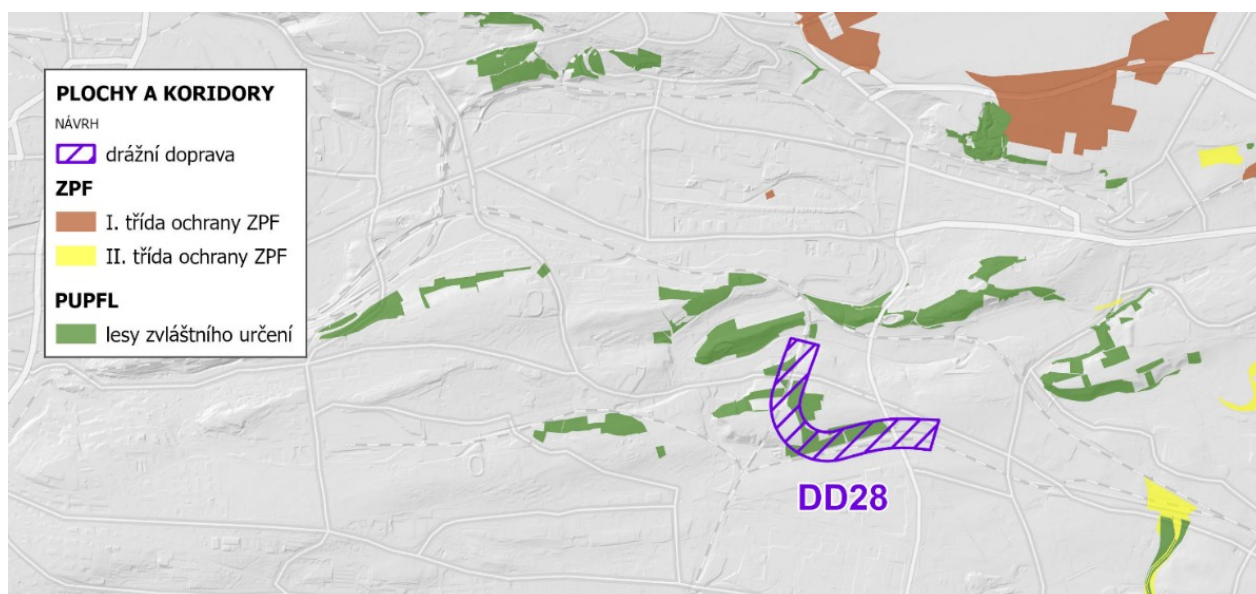
Horninové prostředí

Důvody pro stanovení této podmínky pro rozhodování jsou identické jako v případě koridoru DD04 (viz výše). Morfologie terénu a rozdílná niveleta stávajících železničních tratí Praha-Běchovice – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Libeň vytváří předpoklady pro tunelové řešení a vedení trasy v zářezu v převážné části vymezeného koridoru DD28. V rámci VVURÚ jsou tyto vlivy klasifikovány jako mírně až významně negativní.

Půdy

Vlivy na ZPF a PUPFL klasifikuje dokumentace VVURÚ identicky jako v případě koridoru DD04, tzn. jako mírně až významně negativní. S ohledem na prostorové parametry koridoru DD28 a možnost tunelového řešení v dílčí části úseku (viz výše) lze předpokládat, že tyto vlivy budou méně významné než v případě koridoru DD04.

Obr. 17 Plochy I. a II. třídy ochrany ZPF a plochy PUPFL v rámci koridoru DD28



Zdroj: Atelier T-plan, s.r.o. (03/2026)

Z Obr. 17 výše je patrné, že zemědělské půdy I. a II. TO se ve vymezeném koridoru nevyskytují. Celkově utvářejí zemědělské půdy cca 57,3 % výměry koridoru. Plochy PUPFL se na celkové výměře koridoru podílejí cca 29,7 %. Na celém území hl. m. Prahy jsou lesní porosty zařazeny do kategorie lesů zvláštního určení, jako lesy příměstské se zvýšenou rekreační funkcí (§ 8 odst. 2 písm. c) lesního zákona).

Celkový zábor ZPF je v případě tohoto záměru odhadnut na 5,40 ha a PUPFL na 2,38 ha. S ohledem na výše popsané skutečnosti lze tyto odhady považovat za výrazně konzervativní na straně bezpečnosti. Podrobněji je tato problematika popsána v kap. „J“ tohoto Odůvodnění. V případě pozemků určených k plnění funkcí lesa je podmínka minimalizace zásahu do lesních porostů podpořena ust. § 15 odst. 2 věty druhé zákona o lesích a to, že „V lesích ochranných a v lesích zvláštního určení nesmí nové stavby narušit plnění funkcí, pro které byly tyto lesy zařazeny do kategorie lesů ochranných nebo lesů zvláštního určení“.

Přírodní hodnoty

Území, ve kterém je vymezený koridor DD28 je významným způsobem ovlivněno především stávajícími stavbami dopravní infrastruktury a zemědělskou činností. VVURÚ hodnotí vlivy DÚRP na přírodní hodnoty jako mírně až významně negativní. Ve vztahu ke koridoru DD28 je možné, s ohledem na dále uvedené skutečnosti, se přiklonit spíše k mírnějšímu hodnocení těchto vlivů.

Vyšší přírodní potenciál byl v rámci VVURÚ identifikován pouze v případě lesních porostů podél severního okraje železniční trati Praha-Malešice – Praha-Běchovice (východní a jižní část koridoru) a dále na severozápadním svahu kóty 255 m n. m., svažujícím se k zářezu železniční trati Praha-Malešice – Praha-Libeň. Z hlediska zákona o ochraně přírody a krajiny se jedná o významné krajinné prvky definované v § 3 tohoto zákona. S ohledem na vysokou míru urbanizace tohoto území, je žádoucí minimalizace dopadů umístění a realizace Jahodnické spojky na funkčnost těchto VKP. Vymezený koridor zároveň prochází východním okrajem krajinně hodnotného prostoru dvojvrší Tábor – Smetanka, rozděleného údolím Rokytky. Tyto vlivy klasifikuje VVURÚ jako mírně negativní s požadavkem respektování pohledových os dotčeného krajinného prostoru.

Zvláště chráněná území přírody se v území dotčeném vymezením koridoru DD28 nevyskytují, obdobně jako segmenty nadregionálního ÚSES. Zásah do prvků ÚSES regionální a místní úrovně je nutné prověřit a vyhodnotit v podrobnějším měřítku než umožňuje návrh DÚRP. Údolní niva Rokytky a přírodní park Smetanka navazující na severní okraj vymezeného koridoru nebudou podle zjištění VVURÚ ovlivněny.

- **Prostorová koordinace s ostatními záměry na využití území vymezenými v platných ÚPD hl. m. Prahy**

Podmínka představuje základní rámec pro koordinaci záměru z nadřazené územně plánovací dokumentace DÚRP se záměry vymezenými v Zásadách územního rozvoje hlavního města Prahy a v Metropolitním plánu Prahy. Je Současně akcentací podmínky vyplývající s ust. § 73 odst. 3 stavebního zákona podle kterého je nadřazená územně plánovací dokumentace závazná pro obsah navazující územně plánovací dokumentace.

1.1.b Vymezení akceleračních oblastí celostátního významu, včetně určení druhu primární energie zdrojů, pro něž se oblast vymezuje

Návrh DÚRP VRT PRAHA v souladu obsahem schváleným vládou ČR dle § 21 odst. 1 liniového zákona nevymezuje akcelerační oblasti celostátního významu pro umístování obnovitelných zdrojů energie.

I.1.c Vymezení ploch a koridorů nadregionálního územního systému ekologické stability

Návrh DÚRP VRT PRAHA v souladu obsahem schváleným Vládou ČR dle § 2I odst. 1 liniového zákona nevymezuje plochy a koridory nadregionálního územního systému ekologické stability.

I.1.d Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a ploch asanací

I.1.d.1 VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

V souladu s ust. § 74 odst. 2 písm. e) stavebního zákona vymezuje návrh DÚRP VRT PRAHA stavbu DD04 vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice a stavbu DD28 spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (Jahodnická spojka) jako veřejně prospěšné (dále též „VPS“) pro účely řízení dle zák. č. 184/2006 Sb., vyvlastňovací zákon, ve znění pozdějších předpisů. Pro účely vymezení ploch a koridorů veřejně prospěšných staveb se za součást stavby považují též zařízení a doprovodné stavby nezbytné k provedení stavby a k zajištění řádného užívání stavby, jako jsou zařízení stavenišť, přípojky inženýrských sítí, příjezdové komunikace a napojení na komunikace nižšího řádu, doprovodná zařízení technické infrastruktury, doprovodné dopravní stavby ap., pokud nejsou samostatnou veřejně prospěšnou stavbou nebo veřejně prospěšným opatřením.

Obě veřejně prospěšné stavby jsou vymezeny ve stejné šíři a stejném územním vymezení jako koridory drážní dopravy DD04 a DD28, vymezené v člancích (3) a (4) návrhu DÚRP VRT PRAHA.

Zařazení obou staveb drážní dopravy mezi veřejně prospěšné stavby vyplývá z ust. § 5 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., zákon o drahách ve znění pozdějších předpisů, podle kterého je „stavba dráhy celostátní, regionální, tramvajové, trolejbusové nebo dráhy speciální je veřejně prospěšná“.

I.1.e Kompenzační opatření dle zákona o ochraně přírody a krajiny

Stanovení kompenzačních opatření dle § 45i odst. 4 zákona o ochraně přírody a krajiny k návrhu DÚRP VRT PRAHA se nepředpokládá.

Stanovisko MŽP k potřebě posouzení navrhovaného obsahu dílčího územního rozvojového plánu pro úsek vysokorychlostní tratě na území hl. m. Prahy z hlediska vlivů na životní prostředí (č. j. MZP/2024/710/4072 ze dne 17. září 2024). uvádí že „...navrhovaný obsah dílčího územního rozvojového plánu pro úsek vysokorychlostní tratě na území hl. m. Prahy nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi či záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti“. Z tohoto důvodu není posouzení vlivů návrhu DÚRP na předmět ochrany a celistvost EVL nebo PO podle ustanovení § 45i odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny zpracováno.

J. Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro navrhované zastavitelné plochy a koridory

J.1 Úvod

Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu je zpracován v souladu s bodem II.1.písm j) Přílohy č. 4 stavebního zákona. Odhad je zpracován jak pro zemědělský půdní fond (ZPF), tak pro pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL).

Předmětem vyhodnocení jsou záměry vysokorychlostní železniční dopravy DD04 a konvenční železniční dopravy DD28, jejichž koridory vymezuje návrh DÚRP VRT PRAHA (viz články (3) a (4) textové části + výkres I.1).

Nezbytnost odnětí zemědělské půdy a pozemků určených k plnění funkcí lesa ve vymezených koridorech je v měřítku DÚRP prokázána. Společným jmenovatelem odůvodnění těchto záborů je naplnění článků (79) a (83d) platné PÚR ČR. Oba vymezené koridory naplňují kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území, formulované v odstavcích a) a b) článku (79) PÚR. Vymezený koridor VRT DD04 jako součást systému „Rychlých spojení“, vytváří územní podmínky pro napojení vysokorychlostních tratí do ŽUP ve směru od východu, včetně napojení na síť konvenční železniční dopravy. Představuje tak zásadní příspěvek ke zvýšení atraktivity železniční dopravy zejména zkrácením doby přepravy a zlepšením dopravní dostupnosti Metropolitní oblasti Praha, jakož i zkvalitnění dopravní dostupnosti zejména pro Středočeský kraj, Kraj Vysočina, Jihomoravský kraj a navazující regiony, v souladu s článkem (79) písm. a) PÚR ČR.

Minimalizace vlivů na obyvatelstvo a složky životního prostředí potvrzená závěry dokumentace VVURÚ (viz kap. „F“ tohoto svazku) naplňuje požadavky navazujícího písm. b) tohoto článku. Naplnění požadavku článku (79) písm. c) (respektování požadavků mezinárodních dohod a Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T) je podrobně popsáno v kap. „I“ tohoto Odůvodnění.

Odhad záborů je zpracován tabelární formou v měřítku podrobnosti DÚRP (1:200 000) a obsahuje pouze orientační údaje týkající se trvalého záboru. S odkazem na ust. § 72 odst. 1 stavebního zákona nejsou v měřítku podrobnosti DÚRP hodnoceny dočasné zábory půdního fondu. Dle ust. § 72 odst. 2 a 3 stavebního zákona je DÚRP po svém vydání závazný pro rozhodování v území a další změny v území a také pro obsah navazujících ÚPD. Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro vymezené koridory proto bude dále zpřesňován. Konkrétní rozsah odnětí bude stanoven v rámci dokumentace pro povolení obou záměrů na základě jejich umístění v území a prostorových parametrů.

J.2 Zemědělský půdní fond (ZPF)

J.2.1 METODIKA

Kvalifikovaný odhad záborů ZPF je zpracován dle požadavků zákona 334/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, o ochraně ZPF²³, ve znění pozdějších předpisů a navazujících vyhlášek:

²³ Dále též „zákon o ochraně ZPF“.

- vyhlášky č. 48/2011 Sb., o stanovení tříd ochrany ZPF, ve znění pozdějších předpisů, obsahující rozčlenění bonitovaných půdně ekologických jednotek („BPEJ“) do jednotlivých tříd ochrany I. – V.
- vyhlášky č. 271/2019 Sb., o stanovení postupů k zajištění ochrany zemědělského půdního fondu²⁴.

Zohledněn byl také metodický pokyn MŽP č. j. OOLP/1067/96 ze dne 01. 10. 1996, k odnímání půdy ze ZPF. Dle tohoto metodického pokynu je na odnímání zemědělské půdy při územně plánovací činnosti nahlíženo následovně (uvedeno úplné znění):

- Do I. třídy zemědělské půdy jsou zařazeny bonitně nejcennější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možno odejmout ze zemědělského půdního fondu pouze výjimečně, a to převážně na stavby související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu.
- Do II. třídy ochrany jsou situovány zemědělské půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně zemědělského půdního fondu jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné.
- Do III. třídy ochrany jsou sloučeny půdy v jednotlivých klimatických regionech s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možno územním plánováním využít pro event. výstavbu.
- Do IV. třídy ochrany jsou sdruženy půdy s převážně podprůměrnou produkční schopností v rámci příslušných klimatických regionů, s jen omezenou ochranou, využitelné i pro výstavbu.
- Do V. třídy ochrany jsou zahrnuty zbývající BPEJ, které představují zejména půdy s velmi nízkou produkční schopností včetně půd mělkých, velmi svažitých, hydromorfních, štěrkovitých až kamenitých a erozně nejvíce ohrožených. Většinou jde o zemědělské půdy pro zemědělské účely postradatelné. U těchto půd lze předpokládat efektivnější nezemědělské využití. Jde většinou o půdy s nižším stupněm ochrany, s výjimkou vymezených ochranných pásem a chráněných území a dalších zájmů ochrany životního prostředí.

J.2.2 VYHODNOCENÍ ZÁBORŮ ZPF

Jak je patrné z kapitoly J.1 jsou předmětem vyhodnocení pouze vymezené koridory dopravní infrastruktury. Odhad záborů ZPF je zpracován jako kvalifikovaný odhad „balance“ zastoupení jednotlivých tříd ochrany, přičemž v souladu s ust. § 9 odst. 3 vyhlášky o zajištění postupů k ochraně ZPF byla pro každý koridor v závislosti na charakteru umísťovaného záměru stanovena „generelní modelová šířka“ pásu území (tělesa stavby), dotčeného zábořem – viz následující Tab. 4:

²⁴ Dále jen „Vyhláška o zajištění postupů k ochraně ZPF“ nebo též „vyhláška č. 271/2019 Sb.“.

Tab. 4 Modelové parametry záměrů pro odhad záboru ZPF

Označení koridoru	Navrhovaný způsob využití (charakter záměru)	Šířka záboru (m)
DD04	Vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice	50 m s rozšířením na 90 – 150 m v prostoru kolejíště pro krátkodobé odstavování vlakových souprav.
DD28	Spojovací trať železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha-Malešice – Praha-Běchovice (Jahodnická spojka)	50 m

S využitím takto kvantifikovaných parametrů byl následně v prostředí ArcGISPro proveden výpočet předpokládaných záborů ZPF v členění dle tříd ochrany a v souladu s požadavkem § 2 odst. 4 vyhlášky č. 271/2019 Sb. byly zjištěné výsledky uspořádány ve struktuře uvedené v příloze citované vyhlášky (viz Tab. 5. S ohledem na podrobnost DÚRP a ust. § 72 odst. 1 SZ nejsou součástí vyhodnocení informace týkající se závlah, odvodnění a protierozní ochrany.

Tab. 5 Koridory vymezené návrhem DÚRP VRT PRAHA – kvalifikovaný odhad záboru ZPF

Označení koridoru	Navržené využití	Celková výměra plochy záměru (ha)	Zábor ZPF celkem (ha)	Výměra záboru podle tříd ochrany (ha)					Nezemědělská půda
				I.	II.	III.	IV.	V.	
DD04	DI	70,79	24,60	2,23	1,76	12,46	4,09	4,07	2,38
DD28	DI	9,56	5,40	0,00	0,00	3,28	1,91	0,20	1,61
Celkem		80,34	30,00	2,23	1,76	15,74	6,00	4,27	3,98

J.2.3 ODŮVODNĚNÍ DLE § 4 ZÁKONA O OCHRANĚ ZPF

Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů svým ust. § 5 odst. 1 ukládá pořizovatelům a projektantům ÚPD „...řídít se zásadami ochrany ZPF...“, obsaženými v § 4 tohoto zákona. Ve vztahu k návrhu DÚRP VRT PRAHA je zábor ZPF v následujícím textu této kapitoly odůvodňován pouze k zásadám, které jsou z hlediska jeho obsahu relevantní jednak věcně a jednak podrobností stanovených požadavků s ohledem na ust. § 72 odst. 1 stavebního zákona.

§ 4 odst. 1 písm. a)

(Pro nezemědělské využití) upřednostňovat zemědělskou půdu v plochách a koridorech vymezených pro nezemědělské využití v územně plánovací dokumentaci.

K naplnění této zásady dochází až v rámci řízení o odnětí zemědělské půdy podle části V zákona o ochraně ZPF. Cílem DÚRP VRT PRAHA je vytvořit předpoklady pro její naplnění vymezením obou koridorů v nadřazené ÚPD, která bude v souladu s ust. § 73 odst. 2 a odst. 3 stavebního zákona pro navazující územně plánovací dokumentace a pro rozhodování v území.

§ 4 odst. 1 písm. b)

(Pro nezemědělské využití) upřednostňovat zemědělskou půdu v plochách a koridorech navazujících na zastavěné území

Citované ustanovení je primárně zaměřeno na ochranu ZPF při rozšiřování sídel do volné krajiny. V případě liniových staveb není možné tento princip beze zbytku naplnit.

Návrh DÚRP VRT PRAHA vymezuje pouze koridory drážní dopravy celostátního významu. Z hlediska účelu staveb, pro které jsou tyto koridory vymezovány, je při jejich řešení jednou z nejvyšších priorit minimalizace vlivů na obyvatelstvo (ovzduší, hluk, vibrace) vyplývající ze zvláštních předpisů²⁵.

Z hlediska tohoto ustanovení je pozitivní, že významná část koridoru DD04 je vymezena v zastavěném území a zemědělská půda zaujímá pouze cca 39,1 % celkové plochy koridoru. Koridor DD28 je vymezen v nezastavěném, avšak důsledku dosavadního vývoje poměrně výrazně urbanizovaném území.

§ 4 odst. 1 písm. c)

Odnímat přednostně zemědělskou půdu méně kvalitní; kritériem kvality půdy jsou třídy ochrany.

Na základě údajů uvedených výše (viz Tab. 5) je možné doložit, že u obou koridorů DD04 a DD05, tvoří u ostatních zábor I. a II. třídy ochrany vždy méně než 20 % celkového záboru ZPF (viz Tab. 6).

Tab. 6 Podíl výměry ZPF I. a II. TO na celkovém záboru ZPF

Označení koridoru	Navržené využití	Zábor ZPF celkem (ha)	Z toho zábor I. a II. TO (ha)			% celkového záboru ZPF
			I. TO	II. TO	I. + II. TO	
DD04	DI	24,60	2,23	1,76	3,98	16,20
DD28	DI	5,40	0,00	0,00	0,00	0,00
Celkem		30,00	2,23	1,76	3,98	13,28

Pozitivně je možné hodnotit též fakt, že u koridoru DD04 se nominálně jedná o zábor v rozsahu prvních jednotek hektarů. Celkově pak tvoří zábor nejkvalitnějších zemědělských půd o něco málo více než 13% celkového záboru zemědělské půdy vyvolaného řešením DÚRP VRT PRAHA.

§ 4 odst. 1 písm. d)

Co nejméně narušovat organizaci zemědělského půdního fondu, síť zemědělských účelových komunikací a ztěžovat obhospodařování zemědělského půdního fondu.

V měřítku DÚRP nemůže být naplnění této zásady v řešení DÚRP VRT PRAHA adekvátně vyhodnoceno. Způsob jejího naplnění bude předmětem řešení v navazujících ÚPD a v dokumentaci pro povolení obou záměrů. Návrh DÚRP nicméně stanovuje pro oba vymezené koridory požadavek minimalizace vlivů na prostupnost území jako podmínku pro rozhodování, která je v souladu s ust. § 73 odst. 2 a odst. 3 závazná jak pro rozhodování v území, tak pro navazující ÚPD. Podrobněji jsou tyto podmínky odůvodněny v kapitole I.1.a tohoto svazku.

²⁵ Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 258/200 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů

§ 4 odst. 1 písm. e)

Určovat zemědělskou půdu k jinému než zemědělskému účelu v územně plánovací dokumentaci a odnímat jen nejnútnejší plochu zemědělského půdního fondu a po ukončení nezemědělské činnosti upřednostňovat zemědělské využití pozemků

Jak již bylo uvedeno výše, je cílem DÚRP VRT PRAHA vymezení obou koridorů v nadřazené ÚPD, která bude v souladu s ust. § 73 odst. 2 a odst. 3 stavebního zákona pro navazující územně plánovací dokumentace a pro rozhodování v území. Rozsah odnětí zemědělské půdy pro oba záměry bude postupně zpřesňován v navazujících ÚPD a následně konkretizován v rámci dokumentace pro povolení obou záměrů. S ohledem na význam a charakter obou záměrů drážní dopravy, pro jejichž umístění vymezuje návrh DÚRP koridory DD04 a DD28, a s tím související nezbytnost trvalého odnětí zemědělské půdy není relevantní v měřítku DÚRP uvažovat o opětovném zemědělském využití dotčených ploch. Rozsah dočasného odnětí ze ZPF bude specifikován až v rámci dokumentace pro povolení obou záměrů.

Prezentovaný „odhad“ záborů ZPF vychází z měřítka podrobnosti DÚRP zejména s ohledem na ust. § 72 odst. 1 stavebního zákona. Odhad záborů budou postupně zpřesňován v navazujících ÚPD a následně konkretizován v rámci dokumentace pro povolení obou záměrů.

§ 4 odst. 1 písm. f))

Při umísťování směrových a liniových staveb co nejméně zatěžovat obhospodařování zemědělského půdního fondu.

Podobně jako v případě ust. § 4 odst. 1 písm. c) nemůže být naplnění této zásady v řešení DÚRP adekvátně vyhodnoceno.

§ 4 odst. 1 písm. g)

Po ukončení povolení nezemědělské činnosti neprodleně provést takovou terénní úpravu, aby dotčená půda mohla být rekultivována a byla způsobilá k plnění dalších funkcí v krajině podle plánu rekultivace.

Naplnění této zásady přesahuje podrobnost měřítka DÚRP. S ohledem na výše citovaná ustanovení stavebního zákona (§ 72 odst. 1 ve spojení s § 73 odst. 2) je tato problematika předmětem řešení v rámci navazující dokumentace pro povolení obou záměrů.

§ 4 odst. 2

Za nezbytný případ se považuje zejména neexistence ploch uvedených v odstavci 1 na území obce, na kterém má být záměr, který se dotýká zemědělského půdního fondu (dále jen „záměr“), realizován, popřípadě na území dvou nebo více obcí, jedná-li se o záměr, který přesahuje území obce, nebo veřejně prospěšnou stavbu anebo veřejně prospěšné opatření.

Uvedená zásada se primárně vztahuje k odnímání ZPF v zastavitelných plochách vymezených v územním plánech obcí.

§ 4 odst. 3

Zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu.

V obecné rovině vyplývá převažující veřejný zájem na odnětí ZPF ve vymezených koridorech ve spojení s navrhovaným způsobem využití (stavby dopravní infrastruktury) z faktu, že návrh A10 ZÚR Kr VYS naplňuje články (79), (80) a (83d) platné Politiky územního rozvoje, jak bylo doloženo v úvodu této kapitoly. Podrobněji je veřejný zájem na vymezení jednotlivých koridorů, které jsou obsahem návrhu A10 ZÚR Kr VYS, popsán v kap. 10.4.1 v rámci odůvodnění článků (75), (75a), (94), (94a), (94a1), (94a2) a (94a3).

§ 4 odst. 4

Při odejmutí zemědělské půdy musí být zohledněna a provedena vhodná opatření pro naplnění veřejného zájmu na zadržení vody v krajině.

Viz výše odůvodnění zásady uvedené v § 4 odst. 1 písm. c) zákona o ochraně ZPF.

J.3 Pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL)

J.3.1 METODIKA

Kvalifikovaný odhad záborů PUPFL je zpracován dle zákona 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů²⁶. Lesní zákon člení PUPFL do těchto tří kategorií:

- **Lesy ochranné** (§ 7) – lesy na mimořádně nepříznivých stanovištích (sutě, kamenná moře, prudké svahy, strže, nestabilizované náplavy a písky, rašeliniště, odvaly a výsyvky apod.), vysokohorské lesy pod hranicí stromové vegetace chránící níže položené lesy a lesy na exponovaných hřebenech, lesy v klečovém lesním vegetačním stupni.
- **Lesy zvláštního určení** (§ 8) – lesy v pásmech hygienické ochrany vodních zdrojů I. stupně, v ochranných pásmech zdrojů přírodních léčivých a stolních minerálních vod, na území národních parků, v prvních zónách chráněných krajinných oblastí, v národních přírodních rezervacích, v přírodních rezervacích, v národních přírodních památkách a v přírodních památkách, lesy lázeňské, příměstské a další lesy se zvýšenou rekreační funkcí, lesy sloužící lesnickému výzkumu a lesnické výuce, lesy se zvýšenou funkcí půdoochrannou, vodochrannou, klimatickou nebo krajinnotvornou, lesy potřebné pro zachování biologické různorodosti, v uznaných oborách a v samostatných bažantnicích, lesy v nichž jiný důležitý veřejný zájem vyžaduje odlišný způsob hospodaření.
- **Lesy hospodářské** (§ 9) jsou lesy, které nejsou zařazeny v kategorii lesů ochranných nebo lesů zvláštního určení.

Ve smyslu § 15 odst. 1 lesního zákona je kvalifikovaný odhad záborů zpracován pro trvalé odnětí z PUPFL. Dočasné odnětí z PUPFL nebo omezení využívání PUPFL (trvalé nebo dočasné) není s ohledem na měřítko DÚRP a příslušné ust. stavebního zákona (§ 72 odst. 1) nejsou proto předmětem vyhodnocení. Ze stejných důvodů není součástí odhadu také rozsah ploch a koridorů, resp. jejich dílčích částí vymezených ve vzdálenosti do 30 m od okraje lesa (§ 14 odst. 2 zákona o lesích), jejichž využití k jiným účelům dle zvláštních předpisů, podléhá souhlasu příslušného orgánu státní správy lesů.

J.3.2 VYHODNOCENÍ ZÁBORŮ PUPFL

Odhad záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa je vyhodnocen pro oba koridory vymezené návrhem DÚRP VRT PRAHA.

Odhad záborů PUPFL je zpracován obdobným způsobem jako v případě odhadu odnětí ZPF, tzn., že se jedná o kvalifikovaný odhad „balance“ zastoupení jednotlivých kategorií lesa ve vymezených plochách. Pro odhad šířky případného lesního průseku jsou u vymezených koridorů použity stejné hodnoty jako v případě ZPF (viz výše kap. J.2.2). Obdobně jako v případě odhadu záborů ZPF není

²⁶ Dále jen „lesní zákon“ nebo „zákon o lesích“.

s ohledem na měřítko podrobnosti ve výpočtu zohledněno případné tunelové řešení dílčích úseků trasy obou záměrů.

Tab. 7 Koridory vymezené návrhem DÚRP VRT PRAHA – kvalifikovaný odhad odnětí PUPFL

Označení koridoru	Navržené využití	Celková výměra plochy záměru (ha)	Odnětí PUPFL celkem (ha)	Výměra dle kategorie lesa (ha)		
				H	O	Z
DD04	DI	70,79	3,24	0,00	0,00	3,24
DD28	DI	9,56	2,38	0,00	0,00	2,38
Celkem		80,34	5,62	0,00	0,00	5,62

J.3.3 ODŮVODNĚNÍ DLE § 14 A § 15 ZÁKONA O LESÍCH

Zákon o lesích ve svém § 14 odst. 1 ukládá projektantům a pořizovatelům územně plánovací dokumentace „...navrhnout a zdůvodnit taková řešení, která jsou z hlediska zachování lesa, ochrany životního prostředí a ostatních celospolečenských zájmů nejvhodnější; přitom jsou povinni provést vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení, navrhnout alternativní řešení, způsob následné rekultivace a uspořádání území po dokončení stavby“.

„Ostatní celospolečenské zájmy“ převažující nad veřejným zájmem ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa jsou, resp. jejich zdůvodnění je uvedeno v úvodu této kapitoly dále v kap. I.1.a v rámci odůvodnění článků (3) a (4). Důsledky navrhovaného řešení DÚRP VRT PRAHA jsou vyhodnoceny v předchozí kapitole J.3.2, ze které je patrné, že předpokládaným odnětím jsou dotčeny pouze lesy zvláštního určení, konkrétně lesy příměstské se zvýšenou rekreační funkcí ve smyslu § 8 odst. 2 písm. c) zákona o lesích. Do této kategorie jsou zahrnuty veškeré lesy na území hl. m. Prahy. Informace o způsobu následné rekultivace a uspořádání území mimo plochy trvalého odnětí PUPFL jsou údaje, které svojí podrobností přesahují měřítko DÚRP. S odkazem na § 72 odst. 1 stavebního zákona budou tyto záležitosti předmětem řešení v dokumentaci pro povolení obou navrhovaných záměrů.

Pořízení a vydání DÚRP VRT PRAHA tak zároveň předpoklady pro naplnění obecných zásad obsažených v § 15 odst. 2 zákona o lesích v tom smyslu, že „odnětí nebo omezení pro nové stavby na pozemcích určených pro plnění funkcí lesa musí být v souladu se schválenou územně plánovací dokumentací“. Zároveň je nezbytné respektovat požadavek věty druhé tohoto odstavce, a to, že „V lesích ochranných a v lesích zvláštního určení nesmí nové stavby narušit plnění funkcí, pro které byly tyto lesy zařazeny do kategorie lesů ochranných nebo lesů zvláštního určení“.

K. Vyhodnocení připomínek včetně jejich odůvodnění

Na základě ustanovení § 98 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), provedl pořizovatel toto vypořádání připomínek uplatněných během veřejného projednání návrhu Dílčího územního rozvojového plánu a jeho vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území s dále uvedeným vyhodnocením:

1	HRDLOŘEZSKÁ ZVONIČKA, SPOLEK POD HLOUBĚTÍNSKOU ZASTÁVKOU 188/24, HRDLOŘEZY, 190 00 PRAHA 9 IČO: 285 54 060 ZASTOUPENÁ: JANOU VŠETEČKOVOU – MÍSTOPŘEDSEDKYNĚ VÝBORU
	<u>Text připomínky:</u> Ministerstvo dopravy, Odbor strategie, oddělení územního plánu, jakožto pořizovatel dílčího územního rozvojového plánu vyhlásil veřejné projednávání na 22. 4. 2026 a nejpozději do 15 dnů ode dne veřejného projednání může každý uplatnit písemně své připomínky k projednávanému návrhu Dílčího územního rozvojového plánu a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. 1) S projednávaným návrhem souvisí záměr EIA MZP534, kde se na str. 10 Oznámení se uvádí toto: • Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, 1. stavba stavebník: Správa železnic, státní organizace horizont realizace: před řešenou stavbou, cca 2024-2027. Stavba vytváří výchozí stav pro realizaci řešené stavby a ovlivní provozní a dopravní technologii, případně i ZOV – zejména ale až ve větším detailu v dalším stupni. • Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, II. stavba stavebník: Správa železnic, státní organizace horizont realizace: společně s řešenou stavbou, cca-2028 Ke stavbě není dostatek informací. Bližší koordinace a požadavky na souběh realizace obou staveb bude nezbytné řešit v dalším stupni. Tudíž oznamovatel – Správa železnic, státní organizace sám uvádí, že stavba přesmyku - 2 nových kolejí s názvem „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň Praha-Malešice, I. stavba“ (dále jen „přesmyk“) je nutná pro realizaci záměru. Bez realizace přesmyku není možné záměr uskutečnit. Přesmyk nemá aktuálně platné rozhodnutí EIA (kód záměru OV1152), stávající rozhodnutí EIA bylo vydáno 23. 3. 2018 a jeho platnost je 7 let. Správa železnic, státní organizace v současnosti zadala zpracování dokumentace pro povolení záměru (dále jen „DPS“) pro přesmyk. Součástí DPS bude zpracování nové dokumentace o posuzování vlivů na životní prostředí. Stavbou přesmyku dojde k uvolnění stávající koleje od nádraží Libeň do Malešic. Ta bude převedena do skupiny kolejí směr Běchovice a za soumostím přes Rokytka se na ni připojí nová 4. kolej této skupiny. Ta bude následně využita jako přípojka pro nově postavené koleje VRT od Běchovic. Přestože na trase Praha-Libeň - Praha-Běchovice již trať nebude mít parametry VRT, je tato nová 4. kolej nedílnou součástí realizace VRT Praha-Běchovice - Poříčany Světlá nad

1	HRDLOŘEZSKÁ ZVONIČKA, SPOLEK POD HLOUBĚTÍNSKOU ZASTÁVKOU 188/24, HRDLOŘEZY, 190 00 PRAHA 9 IČO: 285 54 060 ZASTOUPENÁ: JANOU VŠETEČKOVOU – MÍSTOPŘEDSEDKYNĚ VÝBORU
	Sázavou. 4. kolej bude procházet stejným územím jako plánovaný přesmyk, ovlivní tedy tutéž lokalitu. Na str. 41 Odůvodnění k projednávanému návrhu se uvádí, že: „<u>Severní napojení do ŽST Praha-Běchovice</u> je součástí pilotního úseku Praha - Poříčany a navazuje na stávající trať Praha-Libeň Praha-Běchovice. Z kapacitních důvodů je na této trati nezbytná dostavba čtvrté koleje, která je uvažovaná jako součást projektu.“ Pro nákladní vlaky, odjíždějící z nákladního obvodu ŽST Praha-Libeň (resp. pro tranzitní vlaky ve směru od Kralup nad Vltavou) je navržena tzv. „Jahodnická spojka (navazuje na připravované zkapacitnění tratí ve spojení Praha-Libeň - Praha-Malešice), která umožní vyloučení úrovněového křížení na této trati, bezkolizní průjezd vlaků až do ŽST Praha-Běchovice a zároveň zařazení do sledu ostatních vlaků na odb. Blatov (resp. úvalské zhlaví ŽST Praha-Běchovice). Z výše uvedeného vyplývá, že všechny níže uvedené záměry jsou vzájemně závislé a nelze je oddělovat. Proto požadujeme spojení všech 4 stavebních záměrů/staveb: • „RS 1 VRT Praha-Běchovice - Poříčany - Světlá nad Sázavou“ • „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba“ • „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, II. stavba“ • Přidání 4. koleje, přípojky na VRT Běchovice-Poříčany, soumostí přes Rokytku dále do Běchovic a jejich společné povolení / posouzení. Viz například rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 9. 2025, čj. 6 As 186/2023-104: „Z imisní povahy hygienických hlukových limitů dle § 30 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, vyplývá, že při hodnocení jejich splnění v určitém chráněném prostoru je třeba vycházet z hodnoty odvozené ze současného působení všech zdrojů hluku stejného druhu (např. hluk z provozu na všech pozemních komunikacích v blízkosti chráněného prostoru), nikoliv z hodnot izolovaných pro jednotlivé zdroje hluku.“ Pro společné posouzení hovoří i to, že 4. konvenční kolej pro tento projednávaný návrh lze přidat pouze, pokud se nejdříve uvolní tato kolej od Nádraží Libeň stavbou přesmyku s názvem „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba“. 2) Na str. 24 Odůvodnění k projednávanému návrhu se uvádí, že: Riziko negativních přeshraničních vlivů koridoru DD28 bylo též vyloučeno, a to z podstaty účelu pro který je daný koridor vymezován. Koridor DD28 je v území vymezen pro potřeby umožnění bezkolizní jízdy nákladních vlaků ze severní kolejové skupiny ŽST Praha-Libeň přesmykem přes silně zatíženou běchovickou trať do obvodu Hrdlořezy a odtud přímo do jižní kolejové skupiny ŽST Praha-Běchovice bez úvratě v ŽST Praha-Malešice, resp. pro vytvoření podmínek a zvýšení spolehlivosti provozu v rámci Železničního uzlu Praha.

1	HRDLOŘEZSKÁ ZVONIČKA, SPOLEK POD HLOUBĚTÍNSKOU ZASTÁVKOU 188/24, HRDLOŘEZY, 190 00 PRAHA 9 IČO: 285 54 060 ZASTOUPENÁ: JANOU VŠETEČKOVOU – MÍSTOPŘEDSEDKYNĚ VÝBORU
	Opět je zde přiznání, že přesmyk Praha - Libeň je potřeba pouze kvůli nákladní dopravě, což Správa železnic trvale odmítá a nutnost výstavby přesmyku odůvodňuje vytrvale osobní dopravou - záměr OV1152 a navazující územní rozhodnutí. Opět je zde přiznání, že přesmyk Praha - Libeň je potřeba pouze kvůli nákladní dopravě, což Správa železnic trvale odmítá a nutnost výstavby přesmyku odůvodňuje vytrvale osobní dopravou - záměr OV1152 a navazující územní rozhodnutí.
	<u>Vyhodnocení:</u> <u>Formální posouzení:</u> Připomínka byla podána včas. Veřejné projednání proběhlo dne 22. 4. 2026, poslední den lhůty tedy připadl na 7. 5. 2026. Připomínky jsou datovány 30. 4. 2026, do podatelny Ministerstva dopravy byly doručeny dne 5. 5. 2026. <u>Věcné posouzení:</u> Požadavek svým obsahem směřuje nikoliv do podrobnosti dílčího územního rozvojového plánu, ale do navazujících řízení. Připomínce tedy na úrovni dílčího rozvojového plánu nelze vyhovět. Podatel se domáhá, aby došlo ke spojení a společnému povolení/posouzení „všech 4 stavebních záměrů/staveb „RS 1 VRT Praha-Běchovice – Poříčany – Světlá nad Sázavou“, „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. stavba“, „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, II. stavba“, Přidání 4. koleje, přípojky na VRT Běchovice-Poříčany, od stávajícího soumostí přes Rokytku dále do Běchovic“. Připomínce se nevyhovuje. Návrh DÚRP VRT PRAHA je zpracován na základě „Obsahu dílčího územního rozvojového plánu pro úsek vysokorychlostní tratě na územní hl. m. Prahy“ schváleného usnesením vlády ČR č. 765 ze dne 30. října 2024. Podatel připomínek zejména nesprávně směřuje různé fáze procesu (nerozlišuje koncepci od záměru, resp. posouzení od povolení). Samotný petit připomínek se zcela míjí s procesními možnostmi danými právními předpisy, neboť v rámci vydávání DÚRP VRT Praha (tj. fáze územního plánování na stupni „územní rozvojový plán“) není možné tento proces „spojit“ a „společně posuzovat“ s procesy EIA na věcně souvisejících záměrech. K názoru podatele, že v textu odůvodnění je přiznání, že přesmyk Praha-Libeň – Praha-Malešice je potřeba <u>pouze</u> kvůli nákladní dopravě, je třeba uvést, že výstavbou přesmyku dojde k překlenutí trati Praha-Libeň – Praha-Běchovice a tím bude umožněna bezkolizní doprava osobních vlaků po této trati s nákladními vlaky mezi stanicemi Praha-Libeň a Praha-Malešice. Současný stav znemožňuje jízdu vlaků po obou tratích současně a jízda nákladního vlaku mezi stanicemi Praha-Libeň a Praha-Malešice brání jízdě osobního vlaku Praha-Libeň – Praha-Běchovice a naopak. V rámci oblasti hodnocení potenciálních kumulativních a synergických vlivů DÚRP VRT PRAHA byly vybrány relevantní koridory dopravní a technické infrastruktury dle platného ÚRP a platných ZÚR hl. m. Prahy, které by mohly mít s posuzovaným DÚRP VRT PRAHA kumulativní a synergické vlivy (pozitivní/negativní). Zohlednění koridorů vymezených v rámci ÚRP a ZÚR plně

1	HRDLŮŽESKÁ ZVONIČKA, SPOLEK POD HLOUBĚTÍNSKOU ZASTÁVKOU 188/24, HRDLŮŽEZY, 190 00 PRAHA 9 IČO: 285 54 060 ZASTOUPENÁ: JANOU VŠETEČKOVOU – MÍSTOPŘEDSEDKYNĚ VÝBORU
	odpovídá řešenému měřítku DÚRP VRT PRAHA, tj. 1 : 200 000. Zohlednění záměrů, které odpovídají podrobnějšímu měřítku, není v rámci dokumentace VVURÚ DÚRP VRT PRAHA relevantní. Samotné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů DÚRP VRT PRAHA bylo v souladu s rozsudky NSS č. j. 1 Ao 7/2011–526 a NSS č. j. 4 Aos 1/2013–125 provedeno v šesti dílčích krocích. Jednalo se o následující kroky: 1) Popis metodologie – V rámci kapitoly 1.6, podkapitoly Hodnocení předpokládaných vlivů je podrobně popsán postup hodnocení předpokládaných vlivů navrhovaného dílčího územního rozvojového plánu na životní prostředí, včetně hodnotící stupnice, která byla využita rovněž při hodnocení kumulativních a synergických vlivů. V rámci kap. 1.6, konkrétně předmětné podkapitoly „Hodnocení kumulativních a synergických vlivů“ je dále podrobně popsána metodologie hodnocení kumulativních a synergických vlivů, respektive jednotlivé kroky, v rámci, kterých bylo hodnocení kumulativních a synergických vlivů DÚRP VRT PRAHA prováděno. V kapitole 1.7.2 dokumentace VVURÚ je pak uveden popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení. 2) Zjištění a popis stavu životního prostředí a složek, které by mohly být negativně ovlivněny – Zjištěním skutkového stavu životního prostředí neboli současného stavu životního prostředí v řešeném území se zabývá kapitola 1.3 dokumentace VVURÚ. Výběr charakteristik životního prostředí, které by mohly být potenciálními kumulativními a synergickými vlivy významně ovlivněny je uveden v kapitole 1.4, 1.5 a 1.6 dokumentace VVURÚ. 3) Identifikace a popis možných kumulativních a synergických vlivů – Konkrétní lokality, v nichž by mohly potenciální kumulativní a synergické vlivy vznikat a působit, byly identifikovány na základě kapitoly 1.4 a 1.6 dokumentace VVURÚ ve schématech a analýzách vytvořených v prostředí GIS, které jsou součástí příloh dokumentace VVURÚ. 4) Posouzení identifikovaných kumulativních a synergických vlivů – Posouzení identifikovaných lokalit s potenciálním vznikem kumulativních a synergických vlivů bylo provedeno na základě zjištění z kapitol 1.4 a 1.6 dokumentace VVURÚ a identifikace těchto vlivů ve schématech a analýzách, které jsou součástí příloh dokumentace VVURÚ. Předmětné vyhodnocení potenciálních kumulativních a synergických vlivů pak pro jednotlivé oblasti životního prostředí bylo provedeno přímo v tomto kroku. 5) Vymezení kompenzačních opatření – Kapitola 1.8 dokumentace VVURÚ obsahuje výčet opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na životní prostředí posuzovaného dílčího územního rozvojového plánu. Opatření navázaná na identifikované potenciální kumulativní a synergické vlivy pak byla vymezena přímo v tomto kroku. 6) Stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů – Kapitola 1.12 obsahuje návrh ukazatelů pro sledování, resp. monitoring vlivů dílčího územního rozvojového plánu na životní prostředí. Případná pravidla monitoringu vyplývající přímo z hodnocení kumulativních a synergických vlivů pak byla přímo součástí tohoto kroku hodnocení.

1	HRDLOŘEZSKÁ ZVONIČKA, SPOLEK POD HLOUBĚTÍNSKOU ZASTÁVKOU 188/24, HRDLOŘEZY, 190 00 PRAHA 9 IČO: 285 54 060 ZASTOUPENÁ: JANOU VŠETEČKOVOU – MÍSTOPŘEDSEDKYNĚ VÝBORU
	Podkladem pro hodnocení kumulativních a synergických vlivů byly mimo jiné schémata a analýzy zpracované v prostředí GIS, které jsou součástí přílohy části dokumentace VVURÚ (příloha č. 2), které umožnily kvantifikovat jednotlivé vlivy. Konkrétně je vhodné zmínit výkres A2 a A3 prezentující analýzu území nadlimitně zatížených hlukem. Podkladem pro zpracování výkresů týkajících se území zasažených hlukem bylo 4. kolo Strategického hlukového mapování z roku 2022 (Ministerstvo zdravotnictví ČR, Odbor ochrany veřejného zdraví Zdravotní ústav se sídlem v Ostravě). Konkrétně pak bylo pracováno s hlukovými pásmy pro deskriptor Ln pro expozici hlukem v nočních hodinách (22:00 – 06:00 h). Závěrem je možné konstatovat, že předložená dokumentace VVURÚ obsahuje řádné vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, odpovídající měřítku dané územně plánovací dokumentace, resp. procesu SEA (tj. posuzování vlivů koncepce na životní prostředí). Hodnocením kumulativních vlivů jednotlivých záměrů spadá do úrovně procesů EIA, tedy posuzování konkrétních záměrů a je jejich standardní součástí. Stejně tak je problematika kumulativních vlivů záměrů řešena běžně i v rámci navazujících řízení záměrů (např. řízení o povolení záměrů), resp. akustických posouzení zpracovávaných pro tyto účely. Zpracovatel dokumentace VVURÚ upozorňuje na projektové opatření definované v kapitole 1.13 Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí: „V další fázi projektových příprav vypracovat akustické posouzení obsahující konkrétní návrh optimalizovaných protihlukových opatření.“

2	OBCE HURTOVA LHOTA, KOCHÁNOV, KVĚTINOV, LÍPA A OKROUHLIČKA PRÁVNĚ ZASTOUPENI SPOLEČNOSTÍ DOUCHA ŠIKOLA ADVOKÁTI s.r.o.
	<u>Text připomínky:</u> I. [1] Veřejnou vyhláškou Ministerstva dopravy ze dne 19. 3. 2026, č. j. MD-15883/2026-520/1, sp. zn. MD/15883/2026/520, byl zveřejněn návrh Dílčího územního rozvojového plánu (včetně jeho vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území), o jehož pořízení rozhodla vláda ČR usnesením č. 765 ze dne 30. 10. 2024, a jehož předmětem je část úseku vysokorychlostní tratě VRT na území hlavního města Prahy (dále „DÚRP VRT PRAHA“), přičemž bylo oznámeno veřejné projednání na den 22. 4. 2026 a informována veřejnost o možnosti každého uplatnit písemné připomínky do 15 dnů od veřejného projednání, tj. do 7. 5. 2026. [2] Nadepsaní podatelé jsou obce, které se nachází na plánované trase vysokorychlostní železnice (dále „VRT“) na úseku VRT Praha-Brno na území Kraje Vysočina. Vzhledem k celostátnímu charakteru a funkční provázanosti celého úseku VRT Praha-Brno, se nadepsané obce považují za dotčené územní samosprávné celky vůči celému úseku VRT Praha-Brno. Nadepsaní podatelé uplatnili řádné námítky k návrhu Aktualizace č. 10 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina, sp. zn. OUP 342/2022, která má vymezovat závazný koridor pro VRT na území Kraje Vysočina, tato aktualizace nebyla dosud vydána, koridor VRT není v ZÚR Kraje Vysočina dosud závazně vymezen a námítky doposud nebyly vypořádány. Předmětný návrh Změny č. 2

2	OBCE HURTOVA LHOTA, KOCHÁNOV, KVĚTINOV, LÍPA A OKROUHLIČKA PRÁVNĚ ZASTOUPENÍ SPOLEČNOSTÍ DOUCHA ŠIKOLA ADVOKÁTI s.r.o.
	ÚRP věcně souvisí s návrhem Aktualizace č. 10 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina, sp. zn. OUP 342/2022, neboť jde o tutéž vysokorychlostní trať VRT Praha-Brno. [3] Nadepsané obce podávají k návrhu Dílčího územního rozvojového plánu včetně jeho vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území dle vyhlášky Ministerstva dopravy ze dne 19. 3. 2026, č. j. MD-15883/2026-520/1, sp. zn. MD/15883/2026/520, tyto připomínky: II. [1] Předmětem Dílčího územního rozvojového plánu dle vyhlášky Ministerstva dopravy ze dne 19. 3. 2026, č. j. MD-15883/2026-520/1, sp. zn. MD/15883/2026/520, je část úseku vysokorychlostní tratě VRT na území hlavního města Prahy (dále „VRT“). [2] Dne 27. 4. 2026 byl zveřejněn kontrolní závěr Nejvyššího kontrolního úřadu (dále „NKÚ“) ze dne 9. 2. 2026 z kontrolní akce č. 25/09 „Peněžní prostředky určené na přípravu výstavby rychlých železničních spojení“ (dále též „kontrolní závěr NKÚ, viz příloha č. 01)1. Téhož dne 27. 4. 2026 vydal NKÚ tiskovou zprávu (viz příloha č. 02). [3] Předmětem kontroly NKÚ byl mj. úsek vysokorychlostní železnice VRT Praha-Brno, včetně úseku VRT, který je předmětem DÚRP VRT PRAHA (srov. str. 6 kontrolního závěru NKÚ: „RS1: Spojení hlavního města Prahy s Brnem a následné pokračování z Brna na Ostravu a dále pak ke státní hranici s Polskem ve směru na Katowice. Toto rameno je rozděleno na úseky: VRT Praha, VRT Polabí, VRT Střední Čechy, VRT Vysočina II, VRT Vysočina I, RS Brno – Přerov, VRT Moravská brána a VRT Slezsko.“). [4] Kontrolní závěr NKÚ klade na první místo následující kontrolní zjištění (cit. str. 2 kontrolního závěru NKÚ): „Přínosy vyplývající z výstavby rychlých železničních spojení, které jsou uvedeny ve studiích proveditelnosti, NKÚ považuje za neprokázané.“. [5] Toto základní kontrolní zjištění NKÚ je dále rozvedeno následovně (cit. str. 3 kontrolního závěru NKÚ): „(...) Očekávané přínosy a úspory nákladů mohou být výrazně nižší nebo se vůbec nepotvrdí. (...)“ „Podle studií proveditelnosti schválených MD vstupují do výpočtu efektivnosti výstavby rychlých železničních spojení očekávané společenské přínosy, které kladně ovlivňují výsledné hodnocení a které nejsou podle zjištění NKÚ vždy hodnověrně prokázány. Přínosy rychlých spojení mají být úspora času, rozvoj regionů a úspora nákladů dopravců a nákladů na silniční infrastrukturu. Existuje významné riziko, že se tyto přínosy nenaplní (viz odstavce 4.1.1 a 4.1.2).“ [6] Výše uvedená kontrolní zjištění NKÚ jsou podrobně zdůvodněna v kap. 4.1. na str. 8- 10 kontrolního závěru NKÚ (cit., zvýraznění NKÚ): „4.1 NKÚ vyhodnotil, že existuje riziko nenaplnění očekávané efektivnosti plánovaných peněžních prostředků na realizaci rychlých spojení 4.1.1 Vláda ČR schválila v květnu 2017 usnesením č. 389 Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR. Uvedené usnesení mj. uložilo ministru dopravy zahájit prostřednictvím SŽ procesy v přípravě novostaveb vysokorychlostních železničních tratí v rámci systému rychlých spojení. SŽ dala průběžně zpracovat podkladové studie, jako jsou územně-technické studie, vyhledávací studie, inženýrsko-environmentální studie apod. V letech 2019 až 2021 SŽ zajistila zpracování studií proveditelnosti výstavby jednotlivých úseků rychlých spojení. Tyto materiály schválilo MD a představují komplexní posouzení reálnosti a proveditelnosti záměru po technické, územní, finanční,

2	OBCE HURTOVA LHOTA, KOCHÁNOV, KVĚTINOV, LÍPA A OKROUHLIČKA PRÁVNĚ ZASTOUPENÍ SPOLEČNOSTÍ DOUCHA ŠIKOLA ADVOKÁTI s.r.o.
	marketingové, provozní a personální stránce. Studie vypočítávají výhodnost výstavby (čistou současnou hodnotu a vnitřní výnosové procento) a navrhuje varianty pro další přípravu a realizaci výstavby. 4.1.2 Studie proveditelnosti hodnotily úseky rychlých spojení pomocí finanční analýzy a pomocí ekonomické analýzy. Oproti finanční analýze byly v ekonomické analýze hodnoceny navíc finanční toky provozovatelů a uživatelů dopravy a celospolečenské přínosy. Z pohledu finančních analýz je výstavba úseků rychlých spojení výrazně pod hranicí efektivity. Podle výsledku ekonomických analýz vychází výstavba jako efektivní, protože vysoké náklady na výstavbu jsou převýšeny množstvím očekávaných společenských přínosů. NKÚ zjistil rizika, která očekávané přínosy a úspory nákladů vlivem rychlých spojení snižují a tím i zpochybňují předpokládanou efektivnost peněžních prostředků plánovaných na jejich výstavbu: Analýzy předpokládají, že po výstavbě rychlých spojení se uvolní kapacita pro nákladní dopravu a dopravci převedou nákladní dopravu ze silnice na železnici. Očekávaná úspora nákladů dopravců, kteří převedou nákladní dopravu ze silnice na železnici, je v analýzách u větvi RS 1, RS 2 a RS 4 vyčíslena na víc než 356 mld. Kč. Ochotu dopravců převést nákladní dopravu ze silnice na železnici ale omezuje skutečnost, že železniční nákladní doprava je oproti silniční méně spolehlivá, méně operativní a dopravci platí vysoké poplatky za využití železniční dopravní cesty v porovnání se zpoplatněním silniční infrastruktury. Analýzy předpokládají úsporu nákladů na silniční infrastrukturu a na provoz silničních vozidel v důsledku převedení osobní dopravy ze silnice na železnici. Tato úspora je např. u tří tras vyčíslena na cca 350 mld. Kč. Analýzy ale neuvažují s cenou jízdenky spoje prostřednictvím rychlých spojení, která může být pro cestující vysoká a v důsledku toho předpokládaná poptávka po spoji prostřednictvím rychlých spojení nemusí být naplněna. Program rozvoje rychlých spojení přímo upozorňuje, že cena dopravy bude vysoká zejména pro mezinárodní spojení a bude mj. ovlivněna vysokými náklady dopravců na pořízení vysokorychlostních vlaků. Všechny studie proveditelnosti vycházejí z předpokladu uvolnění kapacity na stávající konvenční trati tím, že bude převedena dálková osobní doprava na rychlá spojení a uvolněná kapacita bude využita nákladní dopravou. Rizikem je ale skutečnost, že uvolněnou kapacitu neobsadí nákladní doprava, ale příměstská osobní doprava objednávaná kraji či obcemi, protože ty mají na základě platné právní úpravy⁴ přednost při využívání dopravní cesty před nákladní dopravou. Až 40 % přínosů podle analýz činí očekávaná úspora času osobní a nákladní přepravy vlivem rychlých spojení. Např. u VRT Praha – Brno – Břeclav je očekávaný přínos v důsledku úspory času osobní a nákladní přepravy vyčíslen na 204,4 mld. Kč. K zajištění očekávané úspory času je ale nutná výstavba ucelených tras. Dokončení všech tras VRT (RS) se předpokládá až v roce 2047. Např. studie proveditelnosti pro VRT Praha – Brno – Břeclav uvádí, že další související tratí je VRT Přerov – Ostrava. Konvenční trať v úseku Přerov – Ostrava měla do doby ukončení kontroly NKÚ nedostatečnou kapacitu pro další zavádění nových linek a bez realizace VRT Přerov –

2	OBCE HURTOVA LHOTA, KOCHÁNOV, KVĚTINOV, LÍPA A OKROUHLIČKA PRÁVNĚ ZASTOUPENÍ SPOLEČNOSTÍ DOUCHA ŠIKOLA ADVOKÁTI s.r.o.
	Ostrava nebude plně využita kapacita trati Praha – Brno – Břeclav a tím dojde ke snížení očekávaných přínosů vlivem nižšího počtu cestujících. Očekávaná úspora času bude snížena potřebou dojet do příslušného terminálu. Např. v případě terminálu VRT Roudnice nad Labem: cesta osobním automobilem od nádraží v Roudnici nad Labem do stanice Praha hlavní nádraží trvá cca 38 až 47 minut. Cesta vlakem využívající VRT má trvat 19 minut. K tomu je třeba připočíst cestu z Roudnice nad Labem na terminál umístěný mimo město, která bude trvat cca 7 minut. Dále je třeba započítat i zaparkování automobilu, přesun na terminál a rezervu před příjezdem vlaku, tj. celkem cca 5 až 10 minut. Výsledný cestovní čas z Roudnice nad Labem do Prahy s využitím VRT tak vychází na cca 31 až 36 minut. Oproti době cesty osobním automobilem bude úspora času cca 7 až 11 minut. V některých případech uvažovaná rychlost 300 km/h a více nebude využita. SŽ uvádí, že vzdálenost, kterou vlak potřebuje k rozjezdu na provozní rychlost 320 km/h nebo naopak k zastavení z takové rychlosti, je závislá na stoupání či klesání trati. SŽ uvádí, že k dosažení maximální rychlosti dojde 20 až 25 km (počítáno s délkou 22,5 km) od rozjezdu. K zastavení soupravy z maximální rychlosti je třeba vzdálenost cca 7 km. V úseku Praha hl. n. – Brno hl. n. v případě jízdy bez zastavení pojede vlak rychlostí 320 km/h úsek dlouhý cca 156,6 km z celkových 215,9 km, tj. 72,5 % úseku, a v případě 4 zastavení (terminál Praha-východ, terminál Kořenice-Bečváry, terminál Jihlava a terminál Brno Vídeňská) pojede vlak rychlostí 320 km/h úsek dlouhý cca 97,6 km z celkových 215,9 km, tj. 45,3 % úseku. V rámci trasy Praha – Litoměřice/Lovosice, která je dlouhá cca 35 km, vlak provozní rychlosti 320 km/h vůbec nedocílí. Naplnění očekávaných přínosů rychlých spojení brání chybějící modernizace železničních uzlů Brno, Praha, Ostrava a Ústí nad Labem, která by vytvořila jejich dostatečnou propustnost. Stávající nádraží (železniční uzly) umožní pouze částečně pojmout etapový rozsah dopravy, ale nikoliv cílový 6. Např. zprovoznění vysokorychlostní tratě Praha – Brno – Břeclav souvisí mj. s investicí do železničního uzlu Praha a uzlu Brno, která je odhadována v celkové výši 274 mld. Kč. Realizace železničního uzlu Praha má být dokončena v roce 2047, přitom zprovoznění vysokorychlostní tratě Praha – Brno – Břeclav se předpokládá už do roku 2036. Přínosem rychlých spojení má být i rozvoj regionů. Tento předpoklad je ale u některých úseků v přímém rozporu s očekávanou úsporou času. Např. dle studie proveditelnosti má výstavbou rychlého spojení Brno – Přerov – Ostrava dojít k úspoře času cestujících o cca 60 minut prostřednictvím přímého spoje. Rozvoj regionů je ale podmíněn zastávkami na trati Brno – Přerov (Blažovice, Vyškov, Nezamyslice, Kojetín, Přerov) a sjezdy na trati Přerov – Ostrava (Olomouc, Prosenice, Hranice a Polance). Pokud budou využity zastávky a sjezdy, nedojde k úspoře času. Ve zprávě Evropského účetního dvora, který v roce 2018 kontroloval evropskou vysokorychlostní železniční síť, je mj. uvedeno, že každá mezistanice na VRT představuje prodloužení celkové jízdní doby v průměru o 4 až 12 minut. Za předpokladu, že by vlak zastavil v devíti výše uvedených mezistanicích na trati Brno – Ostrava, prodlouží se plánovaná cestovní doba 63 minut o 36 až 108 minut. Analýzy nehodnotí ani nezapočítávají negativní dopad záboru zemědělské a lesní půdy, který např. u úseku Praha – Drážďany dohromady činí 235,5 ha.“ (podrobně viz příloha č. 01 – kontrolní závěr NKÚ, str. 8-10)

2	OBCE HURTOVA LHOTA, KOCHÁNOV, KVĚTINOV, LÍPA A OKROUHLIČKA PRÁVNĚ ZASTOUPENÍ SPOLEČNOSTÍ DOUCHA ŠIKOLA ADVOKÁTI s.r.o.
[7] Výše uvedená kontrolní zjištění NKÚ shrnuje rovněž tisková zpráva NKÚ ze dne 27. 4. 2026 (viz příloha č. 02), kde je uvedeno (cit.): „Přínosem výstavby sítě rychlých železničních spojení má být mj. úspora času, rozvoj regionů, úspora nákladů dopravců a nákladů na silniční infrastrukturu. Podle NKÚ existuje významné riziko, že se tyto přínosy nenaplní. Např. k úspoře času je nutná výstavba ucelených tras a také modernizace nádraží (železničních uzlů). Avšak např. železniční uzel Praha má být modernizován až v roce 2047, zatímco vysokorychlostní trať Praha – Brno – Břeclav má být zprovozněna už do roku 2036. Předpokládaný rozvoj regionů je zase u některých úseků v přímém rozporu s očekávanou úsporou času. Rozvoj regionů je totiž podmíněn zastávkami a sjezdy na trati. Ve zprávě Evropského účetního dvora, který v roce 2018 kontroloval evropskou vysokorychlostní železniční síť, je mj. uvedeno, že každá mezistanice na vysokorychlostní trati představuje prodloužení celkové jízdní doby v průměru o 4 až 12 minut. Očekává se rovněž, že po výstavbě rychlých železničních spojení se uvolní kapacita pro nákladní dopravu a dopravci ji převedou ze silnic na železnici. Ochotu dopravců přejít ze silnic na železnici ale omezuje skutečnost, že železniční nákladní doprava je oproti silniční méně spolehlivá, méně operativní a dopravci platí vysoké poplatky za využití železniční dopravní cesty.“ [8] Výše uvedený kontrolní závěr NKÚ zásadním způsobem zpochybňuje údajné přínosy VRT a věcnou správnost podkladové Studie proveditelnosti Správy železnic schválené Ministerstvem dopravy, o kterou se opírá návrh. Výše citovaná kontrolní zjištění NKÚ dokazují, že Studie proveditelnosti Správy železnic je věcně vadná a v ní uváděné údajné přínosy VRT jsou neprokázané, resp. uměle nadsazené tak, aby účelově posilovaly údajný veřejný zájem na realizaci VRT. [9] Za tohoto stavu nelze správně a věrohodně vyhodnocovat vlivy VRT na životní prostředí a udržitelný rozvoj území, neboť kontrolním závěrem NKÚ jsou zásadně zpochybněna základní východiska a předložené podklady Správy železnic, které v rozporu se skutečným stavem uměle nadsazují údajné přínosy VRT, aby účelově posílily údajný veřejný zájem na realizaci VRT. Za tohoto stavu nelze správně posoudit charakter záměru VRT a nelze správně poměřit zájem na realizaci VRT v konkurenci s protichůdnými veřejnými zájmy v dotčeném území, tj. se zákonnou ochrannou jednotlivých dotčených složek životního prostředí. III. [1] Na základě výše uvedeného podatelé navrhuji, aby Ministerstvo dopravy revokovalo zveřejněný návrh DÚRP VRT PRAHA a zastavilo celý proces pořizování DÚRP VRT PRAHA, aby koncepčně přehodnotilo celý záměr VRT, a aby nechalo přepracovat všechny podklady DÚRP VRT PRAHA dle kontrolního závěru NKÚ č. 25/09 ze dne 9. 2. 2026, včetně podkladových Studií proveditelnosti Správy železnic a Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. <u>Vyhodnocení:</u> <u>Formální posouzení:</u> Připomínka byla podána včas.	

2	OBCE HURTOVA LHOTA, KOCHÁNOV, KVĚTINOV, LÍPA A OKROUHLIČKA PRÁVNĚ ZASTOUPENÍ SPOLEČNOSTÍ DOUCHA ŠIKOLA ADVOKÁTI s.r.o.
	Veřejné projednání proběhlo dne 22. 4. 2026, poslední den lhůty tedy připadl na 7. 5. 2026. Připomínky jsou datovány 6.5. 2026, do podatelny Ministerstva dopravy byly doručeny dne 6. 5. 2026. Právní zástupce Doucha Šikola advokáti s.r.o. předložil plné moci, v nichž je rozsah zmocnění explicitně vymezen jen jako zastupování ve věci Aktualizace č. 10 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina a při úkonech s tím souvisejících. Aktuálně řešený DÚRP VRT Praha do tohoto rozsahu zmocnění nespadá, a tudíž není ničím osvědčeno, že by právní zástupce byl oprávněn podat za uvedené obce připomínky v rámci DÚRP VRT Praha. Nicméně připomínky k DÚRP může dle zákona podat každý (§ 97 stavebního zákona), tudíž absence řádného osvědčení nemůže být důvodem pro nevypořádání či nepřihlížení k takto podaným připomínkám. <u>Věcné posouzení:</u> Podstatou vznesených připomínek je generální zpochybnění podkladové <i>Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav</i> (dále jen „Studie proveditelnosti“) prostřednictvím závěrů šetření NKÚ z kontrolní akce č. 25/09 (schváleny v únoru 2026 a zveřejněny v dubnu 2026). Podatelé připomínek – zjednodušeně řečeno – tímto namítají, že celá Studie proveditelnosti je věcně vadná a nelze z ní vůbec vycházet, a tudíž i celé VVURÚ je tímto vadné a nepřezkoumatelné a celý proces pořizování DÚRP VRT Praha je potřeba zastavit. Připomínce se nevyhovuje. Připomínky nejsou důvodné, proto není namístě jim vyhovět ani na jejich základě věcně měnit DÚRP VRT Praha. Samotný petit připomínek, tedy aby „<i>Ministerstvo dopravy revokovalo zveřejněný návrh DÚRP VRT PRAHA a zastavilo celý proces pořizování DÚRP VRT PRAHA, aby koncepčně přehodnotilo celý záměr VRT, a aby nechalo přepracovat všechny podklady DÚRP VRT PRAHA [...]</i>“, se zcela míjí s procesními možnostmi danými právními předpisy. O zpracování DÚRP VRT Praha rozhodla vláda svým usnesením č. 765 ze dne 30. 10. 2024; Ministerstvo dopravy je toliko v pozici zpracovatele DÚRP a nemůže samo o sobě rozhodnout o revokaci návrhu či dokonce zastavit celý proces a koncepčně přehodnotit celý „záměr“ VRT. Petitu tedy nelze již z povahy věci vyhovět, neboť to Ministerstvu dopravy vůbec nepřísluší. Podané připomínky však nejsou důvodné ani z obsahového hlediska. Odůvodnění závěrů, proč nejsou podané připomínky věcně relevantní, lze rozdělit do několika oblastí: 1) Nejasná souvislost s řešeným územím Z připomínek není v prvé řadě vůbec jasné, jakým <u>konkrétním</u> způsobem se vytýkané vady Studie proveditelnosti projevují v aktuálně řešeném území, tj. u koridorů DD04 a DD28. Připomínky, resp. odkazované závěry NKÚ, se týkají obecně všech tzv. rychlých spojení a míra jejich konkretizace pro konkrétní území či úseky je nevysoká. V tomto kontextu lze zapochybovat, zda podané připomínky vůbec splňují zákonný požadavek § 97 odst. 2 stavebního zákona na „<i>vymezení území dotčeného připomínkou</i>“, neboť dotčené území není v připomínkách explicitně označeno (připomínky jsou formulovány velmi obecně). Z celkového kontextu lze nicméně shledat, že podatelé napadají DÚRP VRT Praha v rozsahu celého řešeného území.

2	OBCE HURTOVA LHOTA, KOCHÁNOV, KVĚTINOV, LÍPA A OKROUHLIČKA PRÁVNĚ ZASTOUPENÍ SPOLEČNOSTÍ DOUCHA ŠIKOLA ADVOKÁTI s.r.o.
Z podaných připomínek nelze dovodit, které konkrétní okolnosti a skutečnosti a v jakém konkrétním rozsahu a jakým konkrétním způsobem se vztahují k aktuálně řešenému území.	
2) Právní význam kontrolních závěrů Nejvyššího kontrolního úřadu (dále jen „NKÚ“)	
Kontrolní závěry NKÚ je nutno interpretovat a aplikovat v kontextu ústavní role a zákonných kompetencí NKÚ. Podle čl. 97 odst. 1 Ústavy ČR platí, že NKÚ „<i>vykonává kontrolu hospodaření se státním majetkem a plnění státního rozpočtu</i>“. Podle § 3 zákona č. 166/1993 Sb., o Nejvyšším kontrolním úřadu, ve znění pozdějších předpisů, vykonává NKÚ kontrolu (i) hospodaření se státním majetkem a finančními prostředky vybíranými na základě zákona ve prospěch právnických osob (s výjimkou prostředků vybíraných obcemi nebo kraji v jejich samostatné působnosti), (ii) státního závěrečného účtu, (iii) plnění státního rozpočtu, (iv) hospodaření s prostředky poskytnutými České republice ze zahraničí, a s prostředky, za něž převzal stát záruky, (v) vydávání a umořování státních cenných papírů, (vi) zadávání státních zakázek, (vii) hospodaření České národní banky v oblasti výdajů na pořízení majetku a výdajů na provoz České národní banky. Touto optikou je pak nutno přistupovat k publikovaným kontrolním závěrům; kontrolní činnost NKÚ je zaměřena poměrně úzce a velmi specificky. NKÚ se tedy v rámci svých šetření zaměřuje na jiné aspekty, než které jsou z hlediska stavebního a liniového zákona relevantní pro VVURÚ, resp. pro DÚRP jako takový. Mezi aspekty, kterými se zabývá NKÚ, a aspekty, které jsou relevantní pro VVURÚ, je jen velmi omezený průnik, přičemž VVURÚ je ve srovnání s kontrolními závěry NKÚ mnohem komplexnější a je založeno na multioborovém přístupu. Kontrolní závěry NKÚ nejsou pro pořizovatele DÚRP samy o sobě právně závazné. Právní závěry NKÚ nemají za následek zrušení podkladových materiálů (např. Studie proveditelnosti). Lze navíc konstatovat, že hlediska, kterými se NKÚ při předmětné kontrolní akci zabýval, nejsou v zásadě vůbec relevantní pro posouzení zákonnosti připravovaného a případně následně schváleného DÚRP VRT Praha, neboť aspekty jako hospodářské dopady na státní rozpočet, míra návratnosti investic atd. nejsou pro posouzení zákonnosti DÚRP VRT Praha rozhodující.	
3) Nedostatky odůvodnění kontrolních závěrů NKÚ	
Jednotlivé kontrolní závěry NKÚ, jež podatelé připomínek ve svém podání citují, jsou ze strany podatelů nesprávně interpretovány a nepředstavují relevantní zpochybnění správnosti podkladové Studie proveditelnosti. NKÚ sice namítá, že ve Studii proveditelnosti (resp. i ve studiích proveditelnosti pro další trasy rychlých spojení) nebyla údajně zohledněna některá dílčí rizika, ale tyto námitky jsou jen velmi obecné a NKÚ v této souvislosti ani náznakem neuvádí, jaký alespoň rámcový či řádový dopad by tato údajně opomenutá rizika měla mít na příslušné závěry studií proveditelnosti. NKÚ neprovedl ani přibližnou kvantifikaci těchto dopadů a není tak zřejmé, zda se nejedná např. o zcela marginální záležitosti. Bez detailní konfrontace se zpracovateli předmětných studií proveditelnosti nelze potvrdit, že předmětná rizika skutečně nebyla vůbec zohledněna (jednotlivé ekonomické i další modely, s nimiž studie proveditelnosti pracují, jsou mimořádně rozsáhlé a komplexní, přičemž v textové části výsledné studie nejsou a ani nemohou být do posledního detailu popsány všechny vstupní údaje, s nimiž model pracoval). Námitky NKÚ jsou povrchní a jsou vedeny ve zcela obecné rovině, bez byť i jen náznaku konkrétního číselně vyjádřeného přezkoumatelného dopadu na původní závěry. K dílčím námitkám lze uvést následující:	

2	OBCE HURTOVA LHOTA, KOCHÁNOV, KVĚTINOV, LÍPA A OKROUHLIČKA PRÁVNĚ ZASTOUPENÍ SPOLEČNOSTÍ DOUCHA ŠIKOLA ADVOKÁTI s.r.o.
	Ochota dopravců převést nákladní dopravu ze silnice na železnici. Důvody a rizika, která NKÚ zmiňuje, jsou obecná, spekulativní a bez konkrétního vyčíslení dopadů. Pokud jde o spolehlivost a operativnost železniční nákladní dopravy, NKÚ opomíjí, že právě zprovozněním VRT má dle očekávání dojít k uvolnění kapacity konvenčních tratí pro nákladní dopravu, což bude mít pozitivní vliv na její spolehlivost a operativnost. Otázka poplatků za využívání infrastruktury je obtížně hodnotitelná, neboť výše poplatků za železniční a zejména silniční infrastrukturu (pro nákladní dopravu) je proměnlivá; s ohledem na časový horizont zprovoznění relevantních částí VRT v České republice je otázka výše poplatků v tuto chvíli předčasná. Obsazení uvolněné kapacity příměstskou osobní dopravou. Jedná se o spekulaci, opět bez konkrétního vyčíslení dopadů. NKÚ navíc opomíjí, že železniční osobní doprava v závazku veřejné služby je obecně velmi drahá (a bude dále zdražovat v souvislosti s tlakem na modernizaci a obnovu kolejových vozidel) a je iluzorní se domnívat, že objednatelé veřejných služeb v přepravě cestujících mají nevyčerpatelné prostředky a jsou schopni obratem obsadit příměstskými vlaky (celou) kapacitu dopravní cesty uvolněnou díky převedení části osobní železniční dopravy do VRT. Časové hledisko. NKÚ poukazuje, že k plnému využití úsporového potenciálu VRT je nutná výstavba ucelených tras, což se předpokládá až v dlouhém časovém horizontu (např. až 2047). To je obecně pravda a s tímto předpokladem ostatně studie proveditelnosti kalkulují. Výstavba celého systému VRT je finančně i časově extrémně náročná a její rozložení do několika dekád je zcela logické a přirozené. Ze závěrů NKÚ ani neplyne, v čemž přesně je u tohoto aspektu spatřována neprávnost či nedostatečnost studií proveditelnosti. V této souvislosti pak lze poukázat např. na oponentní posudek ze dne 30. 3. 2021 ke Studii proveditelnosti, který zpracoval prof. Andrew McNaughton²⁷, kde je naopak zmíněno, že Studie proveditelnosti hodnotí pouze období 30 let (tj. cca jedno desetiletí plného provozu budované infrastruktury), ačkoliv se jedná o budování infrastruktury fungující 100 let i déle, a tudíž by bylo přiléhavější vyhodnocovat hospodárnost investice v 60letém horizontu, který lépe vystihuje hodnotu celé investice pro stát i daňové poplatníky. Snížení časové úspory kvůli dojezdovému času do příslušného terminálu. NKÚ provádí indikativní výpočet pro cestu v relaci Roudnice nad Labem – Praha hlavní nádraží. K tomu je třeba podotknout, že cestující budou využívat VRT na různé relace, takže tento konkrétní individuální příklad a výpočet je silně zavádějící; NKÚ navíc ani neuvádí, jaké bude poměrné zastoupení této konkrétní přepravní potřeby v celkovém souhrnu dopravních potřeb uspokojovaných VRT. Kromě toho NKÚ opomíjí, že při srovnávací cestě osobním automobilem je naopak nutno přičíst čas pro zaparkování automobilu v centru Prahy, pokud by cestující využil IAD; dále opomíjí, že začátek a cíl cesty nemusí být ani v jednom případě (tj. IAD nebo VRT) v místě terminálu nebo nádraží, ale cestující může v cílovém městě pokračovat do jiného místa, k čemuž musí zvolit vhodný dopravní modus – tam pak srovnání IAD vs. VRT může vycházet výrazně jinak. Příklad, který NKÚ zvolil, tak je zavádějící a nijak nezpochybňuje správnost studií proveditelnosti (to, že lze formulovat jednotlivé konkrétní případy či situace, kdy časová či jiná úspora bude podprůměrná nebo dokonce žádná, rozhodně neznámá, že posuzovaná koncepce je celkově neefektivní).

2	OBCE HURTOVA LHOTA, KOCHÁNOV, KVĚTINOV, LÍPA A OKROUHLIČKA PRÁVNĚ ZASTOUPENI SPOLEČNOSTÍ DOUCHA ŠIKOLA ADVOKÁTI s.r.o.
	• Dosahování maximální rychlosti. Význam poznámky NKÚ o tom, že na některých úsecích nebude dosahování plné provozní rychlosti, je nejasný. Správa železnic, potažmo Ministerstvo dopravy, nikdy netvrdily, že všechny vlaky budou vždy a všude na celé síti VRT jezdit maximálními rychlostmi. I z kalkulovaných jízdních dob v rámci studií proveditelnosti je jasné, že zpracovatelé studií proveditelnosti určitě nepočítali s tím, že by vlak jel trvale přes 300 km/h. • Nutnost modernizace železničních uzlů. S nutností modernizace se od počátku počítá a studie proveditelnosti tuto skutečnost zohledňují. • Rozpor mezi očekávaným rozvojem regionů a zkracováním jízdních dob. NKÚ uvádí, že pokud vlaky budou zastavovat ve všech plánovaných zastávkách/terminálech VRT, dojde tím k výraznému prodloužení kalkulovaných cestovních dob a snížení celkové časové úspory. To je v obecné rovině pravda, nicméně NKÚ přehlíží, že VRT budou využívat různé spoje s různou frekvencí zastávek (ne všechny spoje budou zastavovat ve všech zastávkách). • Negativní dopad záboru zemědělské a lesní půdy. Není zřejmé, co přesné má NKÚ tímto namysli, resp. z jakých hledisek by měl být tento dopad ještě hodnocen. Ekonomický dopad záborů je zohledněn v ekonomických kalkulacích nákladů na výkup pozemků. Zjištění Nejvyššího kontrolního úřadu mají povahu odborného kontrolního zjištění veřejného kontrolního orgánu. Nejsou sama o sobě správním rozhodnutím ani přímo vykonatelným aktem, nezakládají bez dalšího povinnost k nápravě ani sankční odpovědnost kontrolované osoby. Mohou však sloužit jako podklad např. pro navazující postup vlády, Parlamentu, orgánů činných v trestním řízení nebo jiných příslušných orgánů. O pořízení dílčího územního rozvojového plánu VRT PRAHA rozhodla vláda ČR svým usnesením č. 765 ze dne 30. října z důvodu naléhavého veřejného zájmu ve smyslu § 21 odst. 11 zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury. O jeho vydání bude taktéž rozhodovat vláda ČR. Bude tedy záležet na rozhodnutí vlády ČR, jestli při svém rozhodování o vydání dílčího územního rozvojového plánu přihlédne k uvedeným zjištěním Nejvyššího kontrolního úřadu či nikoliv. V případě vyhodnocení vlivů dílčího územního rozvojového plánu na udržitelný rozvoj území, resp. posuzování jeho vlivů na životní prostředí, k posouzení správnosti a úplnosti těchto vyhodnocení a posouzení je Ministerstvo životního prostředí prostřednictvím svého stanoviska, které k vyhodnocení vlivů dílčího územního rozvojového plánu na udržitelný rozvoj území uplatňuje, a nikoliv Nejvyšší kontrolní úřad. Z připomínky není v zřejmé, jakým konkrétním způsobem se vytýkané vady Studie proveditelnosti projevují v řešeném území Dílčího územního rozvojového plánu, tj. u koridorů DD04 a DD28. Připomínka, resp. odkazované závěry Nejvyššího kontrolního úřadu, se týkají obecně všech tzv. rychlých spojení a míra jejich konkretizace pro konkrétní území či úseky je nevysoká. Z podané připomínky nelze dovodit, které konkrétní okolnosti a skutečnosti a v jakém konkrétním rozsahu a jakým konkrétním způsobem se vztahují k aktuálně řešenému území Dílčího územního rozvojového plánu. Jestliže je připomínka formulována značně obecně, není na místě, aby pořizovatel dílčího územního rozvojového plánu za podatele připomínky spekulativně domýšlel konkrétní vady Studie proveditelnosti ve vztahu k navrženému řešení Dílčího územního

2	OBCE HURTOVA LHOTA, KOCHÁNOV, KVĚTINOV, LÍPA A OKROUHLIČKA PRÁVNĚ ZASTOUPENÍ SPOLEČNOSTÍ DOUCHA ŠIKOLA ADVOKÁTI s.r.o.
rozvojového plánu. Takovým postupem by přestal plnit funkci pořizovatele Dílčího územního rozvojového plánu, ale přebíral by funkci advokáta podatelů připomínky. Připomínce tedy z těchto uvedených důvodů nelze vyhovět.	

3	GASNET, S.R.O.
<u>Text připomínky:</u> Veřejné projednání návrhu Dílčího územního rozvojového plánu včetně jeho vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území Dne 20.3.2026 jsme od Vás obdrželi Oznámení o Veřejné projednání návrhu Dílčího územního rozvojového plánu včetně jeho vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. K výše uvedenému sdělujeme, že nemáme žádné připomínky či požadavky. Za správnost a úplnost dokumentace předložené s žádostí včetně jejího souladu s platnými předpisy plně zodpovídá její zpracovatel. Vyjádření nenahrazuje případná další vyjádření k jiným částem stavby. <u>Vyhodnocení:</u> <u>Formální posouzení:</u> Připomínka byla podána včas. Veřejné projednání proběhlo dne 22. 4. 2026, poslední den lhůty tedy připadl na 7. 5. 2026. Připomínky byly doručeny do podatelny Ministerstva dopravy 20. 4. 2026. <u>Věcné posouzení:</u> Připomínka je souhlasná.	

4	PRAŽSKÁ PLYNÁRENSKÁ DISTRIBUCE, a. s.
<u>Text připomínky:</u> VĚC: Návrh Dílčího územního rozvojového plánu pro úsek vysokorychlostní tratě na území hl. m. Prahy (DÚRP VRT PRAHA) LOKACE: na území částí hlavního města Prahy: Praha 4, Praha 10, Praha – Dolní Měcholupy, Praha – Dubeč, Praha – Běchovice, Praha 9, Praha 14, Praha 15 Předkládaný materiál Dílčí územní rozvojový plán (DÚRP VRT PRAHA) vymezuje koridory určené pro umístění záměrů železniční dopravní infrastruktury: • Vysokorychlostní železnice (DD04) - Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (část Koridoru RS1 úsek Praha – Brno v úseku Praha-Vršovice – Praha-Běchovice, včetně odstavného kolejiště)	

4	PRAŽSKÁ PLYNÁRENSKÁ DISTRIBUCE, a. s.
	- Konvenční železnice (DD28) - Koridor spojovací tratě železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Malešice a Praha Malešice – Praha-Běchovice (Jahodnická spojka) - novostavba spojovací koleje primárně určené pro provoz nákladních vlaků Návrh rozšiřuje koncepci dopravní infrastruktury o koncept „Rychlých spojení“ (kombinace modelů provozu na VRT s různým typem obsluhy regionu). Vymezuje stavby úseků vysokorychlostní železnice a konvenční železnice, včetně souvisejících staveb, jako veřejně prospěšné. Z hlediska zájmů naší společnosti Pražská plynárenská Distribuce, a.s., jakožto vlastníka a provozovatele plynárenské distribuční soustavy v řešeném území, uvádíme k návrhu DÚRP VRT PRAHA následující souhrnné obecné podmínky: - pro respektování veškerých provozovaných i plánovaných plynárenských zařízení požadujeme plně zohlednit ustanovení zákona č. 458/2000 Sb., energetický zákon, v platném znění, zvl. § 68, 69 (s upřesněním dle § 98 (přechodná ustanovení), odst. 3 a dle zákona č. 131/2015 Sb., v platném znění, čl. II (přechodná ustanovení), odst. 1) o ochranných a bezpečnostních pásmech, a příslušných technických předpisů (zvl. ČSN 736005, ČSN EN 12007(1-5), 12279, 12186, 1594 (386410), technických pravidel G 702 01, 702 04, 700 03, 905 01, 605 02, 920 22, 920 25, 920 26, a dalších), - plynárenská zařízení distribuční soustavy jsou dle ustanovení § 2, odst. 2, písmeno b), bod 1 energetického zákona zřizována a provozována ve veřejném zájmu, - u případných vyvolaných přeložek plynárenských zařízení požadujeme postupovat ve smyslu § 70 energetického zákona s podmínkou předchozího projednání, odsouhlasení a uzavření „Smlouvy o zajištění provedení přeložky plynárenského zařízení“ s odborem správy distribuční soustavy naší společnosti (uzavření této smlouvy pro dotčené případy je záležitostí budoucího veřejnoprávního projednávání projektových dokumentací konkrétních staveb).
	<u>Vyhodnocení:</u> <u>Formální posouzení:</u> Připomínka byla podána včas. Veřejné projednání proběhlo dne 22. 4. 2026, poslední den lhůty tedy připadl na 7. 5. 2026. Připomínky byly doručeny do podatelny Ministerstva dopravy 29. 4. 2026. <u>Věcné posouzení:</u> Povinnost respekt ochranná pásma vyplývá z příslušných právních předpisů. Není proto potřeba tuto povinnost uvádět v územně plánovací dokumentaci. Co se týká samotné existence sítí technické infrastruktury, požadavky svým obsahem směřují nikoliv do podrobnosti dílčího územního rozvojového plánu, ale do navazujících řízení. Připomínce tedy z těchto uvedených důvodů nelze vyhovět.

5	PRAŽSKÁ VODOHOSPODÁŘSKÁ SPOLEČNOST A.S.
	<u>Text stanoviska:</u>

5	PRAŽSKÁ VODOHOSPODÁŘSKÁ SPOLEČNOST A.S.
	Vyjádření Pražské vodohospodářské společnosti a.s. k návrhu Dílčího územního rozvojového plánu včetně jeho vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj. Předkládaná dokumentace je výstupem 1. dílčí etapy, jejímž předmětem plnění je zpracování návrhu DÚRP VRT PRAHA včetně vyhodnocení vlivů DÚRP VRT PRAHA na udržitelný rozvoj území pro společné jednání dle § 94 stavebního zákona a pro veřejné projednání dle § 96 stavebního zákona. Vyhodnocení souladu s cíli a úkoly územního plánování je provedeno výhradně ve vztahu k předmětu řešení DÚRP VRT PRAHA, tzn. k vymezení koridoru vysokorychlostní železnice v úseku Praha - Vršovice – Praha - Běchovice a koridoru konvenční železniční trati - spojovací tratě železničních tratí Praha - Libeň – Praha - Malešice a Praha - Malešice a Praha – Běchovice (Jahodnická spojka) na území hlavního města Prahy. Z hlediska nadřazeného systému zásobování vodou a odkanalizování máme k předloženému návrhu následující připomínky: Koridor vysokorychlostní železnice v úseku Praha - Vršovice – Praha - Běchovice: Vymezení dílčího úseku RS–1 Praha - Brno na území hlavního města Prahy a jeho zaústění do Železničního uzlu Praha včetně kolejíště pro krátkodobé odstavování vlakových souprav. Koridor o celkové šířce 230 m s lokálním rozšířením až na 315 m na území MČ Praha 10. Trať svým charakterem zasahuje do vedení inženýrských sítí a především při křížení s ulicemi Průmyslová významným způsobem zasahuje do stávajících vodovodních řadů a kanalizačních stok. Trasa ve své východní části navazuje na VRT Polabí. Severně od ŽST Běchovice přechází do raženého tunelu Dubeč, dále je vedena severně od MČ Dubeč a následně jižně od zástavby Malý Háj. Trasa pokračuje v hlubokém zárezu ulicemi U Kabelovny, Ke Kablu a Rabakovská. Východně od ŽST Praha-Zahradní Město navazuje na stávající železniční trať a je vedena v tělese stávající železnice. V následujících lokalitách jsou uvedeny významné vodovodní kanalizační řady, jejichž křížení s koridorem VRT požadujeme adekvátně vyřešit, případně inženýrské sítě přeložit: • UI. SLATINY – Koridor v místě staničení stavby VRT 12,2 km kříží nově navrhovaný pátevní sběrač KAN G8 KAM DN 800 (prodloužení sběrače G do Uhříněvsi). Požadujeme ověřit možnost přesměrování stávající kanalizační stoky SKL DN 800 - stávající sběrač G, který je rovněž dotčen vedením VRT, v nové trase podél trati VRT přímo do nově navrhovaného sběrače G8. • KŘÍŽENÍ HOSTAVICKÉHO POTOKA – V místě staničení stavby VRT 11,1 km dochází ke křížení vodovodu OC DN 800. Vodovod bude přeložen. Přeložka bude vedena v souběhu s navrhovanou trasou a VRT bude křížit nad portálem tunelu Malý Háj. • KŘÍŽENÍ HOSTAVICKÉHO POTOKA – Ve staničení stavby VRT 10,8 km dochází ke křížení stávajícího kanalizačního sběrače G KAN SKL DN 800. Požadujeme ověřit přesměrování stávajícího kanalizačního sběrače G SKL DN 800 přímo do nově navrhovaného sběrače G8 (prodloužení sběrače G do Uhříněvsi) podél tělesa trati VRT. • KŘÍŽENÍ HOSTAVICKÉHO POTOKA – upozorňujeme na nutnost řešení křížení otevřeného vyústění stoky oddílné srážkové kanalizace DN 1650 do Hostavického potoka, která kříží navrženou trasu VRT v místě před nájezdem do západního portálu tunelu Malý Háj. Zároveň upozorňujeme na nutnost vzájemné koordinace nové retenční nádrže navržené v rámci projektu Obchvatové komunikace Dolní Měcholupy a také

5	PRAŽSKÁ VODOHOSPODÁŘSKÁ SPOLEČNOST A.S.
	napojení splaškové a srážkové kanalizace z rozvojového území Obytná zóna Štěrboholy - Dolní Měcholupy. • UI. KE SLATINÁM – Ve staničení stavby VRT 10,6 km dojde k dočasnému přerušení dešťové kanalizační stoky KAN PVC DN 500. V průběhu výstavby bude nutné zajištění bypassu přes staveniště tunelu Malý Háj. • UI. KUTNOHORSKÁ – Ve staničení stavby VRT 10,4 km dojde k dočasnému přerušení vodohospodářských sítí KAN PE D 335, SKL DN 600 a VOD LT DN 150. V průběhu výstavby bude nutné zajištění bypassu vodovodního řadu LT DN 150, kanalizačního výtlaku PE D 335 a dešťové kanalizace SKL DN 600 přes staveniště tunelu Malý Háj. • UL. U KABELOVNY – Ve staničení stavby VRT 10,0 – 10,2 km dojde k přeložení stávajícího vodovodu LT DN 300 z důvodu kolize navrhované železniční trati se stávajícím vodovodním řadem. • UL. U KABLU – Ve staničení stavby VRT 9,2 – 10,0 km dojde ke kolizi se stávajícími rozváděcími vodovodními řady a kanalizačními stokami - VOD L 400, KAN KAM DN 400. V rámci návrhu dojde k vymístění těchto stok a vodovodních řadů mimo těleso hloubeného zářezu. • UL. PRŮMYSLOVÁ – Ve staničení stavby VRT 9,2 km dojde ke kolizi s významnými vodohospodářskými sítěmi - VOD OC DN 600, VOD OC DN 1200, 2 x KAN ZCI 700/1250, VOD LT DN 200. Vzhledem k charakteru stavby se předpokládá trasování vodohospodářských sítí v nově budovaném hloubeném tunelu Průmyslová. Požadujeme prověřit možnost přepojení stok VP700/1250ZCI z ulice Průmyslová do kanalizační stoky v ulici Rabakovská VP900/1600ZCI. Po dokončení výstavby budou vodovodní řady realizovány nad stropem hloubeného tunelu. • UL. RABAKOVSKÁ – Ve staničení stavby VRT 8,5 – 9,1 km dojde ke kolizi se stávajícími rozváděcími vodovodními řady a kanalizačními stokami VOD L DN 100, KAN KAM DN 400, KAN KAM DN 300. V rámci návrhu dojde k vymístění těchto stok a vodovodního řadu mimo těleso hloubeného zářezu. Ve staničení stavby VRT 8,5 km zároveň dojde ke kolizi se stávajícím vodovodním řadem L DN 600. Při západním okraji ulice Rabakovská, na základě požadavku PVS a.s., dojde k vymístění vodovodního řadu. Přeložka bude vedena v souběhu s navrhovanou trasou západním směrem a VRT bude křížit v místě ukončení zářezu v lokalitě Triangl. • UL. PRŮBĚŽNÁ – V místě je vedena kanalizace PE D 375 a vodovod L DN 200. Ve staničení stavby VRT 6,8 km dojde ke kolizi s tímto stávajícím výtlakem PE D 375. Vodovodní řad nebude trati dotčen z důvodu trasování v podjezdu. • Odvodnění v oblasti Odstavného nádraží Strašnice doporučujeme v co možná nejvyšší míře řešit svedením srážkových vod do Slatinského potoka pokud to bude technicky možné. • Upozorňujeme, že v navazujícím úseku mezi Odstavným nádražím Strašnice a nádražím Praha - Vršovice je téměř v celé délce při severní hranici trasy VRT veden hlavní sběrač K Solidarita HA 2300/2900, resp. HA 2400/3000 a s touto skutečností je třeba počítat v případě možného rozšiřování trati (podchody, podjezdy pro pěší,

5	PRAŽSKÁ VODOHOSPODÁŘSKÁ SPOLEČNOST A.S.
	zejména v prostoru ulic U Vršovického hřbitova a Pod Altánem) i pro případ provádění stavebních prací při realizaci VRT. Koridor spojovací tratě železničních tratí Praha - Libeň – Praha - Malešice a Praha – Malešice – Praha - Běchovice (Jahodnická spojka): Vytvoření přímého a bezkolizního spojení nákladních obvodů železničních stanic Praha – Libeň a Praha – Běchovice, umístění spojovací tratě včetně souvisejících a vyvolaných staveb. Koridor o celkové šířce 230 m v celé délce koridoru na území MČ Praha 9, Praha 10 a Praha 14. - JAHODNICKÁ SPOJKA – VODOVOD PROSEK MALEŠICE – dochází ke křížení vodovodu OC DN 350. V rámci jednání došlo ke konzultaci přeložení sítě VH infrastruktury s navrhovanou stavbou Jahodnická spojka. Průmyslový vodovod Prosek-Malešice OC DN 350 - v průběhu výstavby bude proveden bypass. Následně dojde k obnově v původní trase. - JAHODNICKÁ SPOJKA – VODOVOD ČESKOBRODSKÁ – dochází ke křížení vodovodu L DN 150. Stávající vodovodní řad L DN 150 je v ulici Českobrodská zavěšený pod stávající most, bude obnoven po výstavbě nového mostu. Obecné podmínky společností PVS a PVK: Navrhované objekty (vč. zařízení staveniště a skládky materiálu) a výsadba stromu musí být situovány mimo ochranné pásmo vodovodu a kanalizace pro veřejnou potřebu, včetně jejich přeložek. Vodovody podcházející železniční trať (případně jinou významnou dopravní cestu) požadujeme umisťovat do průchozí chodby, aby byla realizovatelná oprava či jiný montážní zásah. V případě potrubí menších DN (300 a méně) umístěných v chráničce, požadujeme rozšíření (prodloužení) chráničky a proložení nového potrubí vodovodního řadu v celém rozsahu křížení s dopravní cestou. Případné přeložky veřejných vodovodních řadů a stok veřejné kanalizace požadujeme v předstihu projednat s jejich správcem PVS a.s. a provozovatelem PVK a.s. Ochranná pásma dle § 23 odst. 3 zákona č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích), v platném znění jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce steny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu: - u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně, 1,5 m, - u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 500 mm, 2,5 m, - u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti podle písmen a) nebo b) od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m. Dále PVS a PVK požadují u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 200 mm s neověřenou polohou rozšířit po dobu provádění stavebních prací ochranné pásmo o 1 m.
	<u>Vyhodnocení:</u> <u>Formální posouzení:</u> Připomínka byla podána včas. Veřejné projednání proběhlo dne 22. 4. 2026, poslední den lhůty tedy připadl na 7. 5. 2026. Připomínky byly doručeny do podatelny Ministerstva dopravy 4. 5. 2026.

5	PRAŽSKÁ VODOHOSPODÁŘSKÁ SPOLEČNOST A.S.
<u>Věcné posouzení:</u> Povinnost respektovat ochranná pásma vyplývá z příslušných právních předpisů. Není proto potřeba tuto povinnost uvádět v územně plánovací dokumentaci. Co se týká samotné existence sítí technické infrastruktury, požadavky svým obsahem směřují nikoliv do podrobnosti dílčího územního rozvojového plánu, ale do navazujících řízení. Připomínce tedy z těchto uvedených důvodů nelze vyhovět.	

Seznam zkratek

č.	Číslo
ČR	Česká republika
DD	Drážní doprava
DÚRP	Dílčí územní rozvojový plán
EVL	Evropsky významná lokalita (v rámci soustavy Natura 2000)
Hl. m.	Hlavní město
IAD	Individuální automobilová doprava
MD	Ministerstvo dopravy
MOB	Metropolitní rozvojová oblast
OB	Rozvojová oblast
OOP	Opatření obecné povahy
ONS	Odstavné nádraží Strašnice
OS	Rozvojová osa
Ozn.	Označení
PHA	Praha
PL	Polsko
PO	Ptačí oblast ((v rámci soustavy Natura 2000)
PUPFL	Pozemky určené k plnění funkcí lesa
PÚR	Politika územního rozvoje
RS	Rychlé spojení
Sb.	Sbírky (zákonů)
SEA	Strategické vyhodnocení vlivů na životní prostředí (Strategic environmental assessment)
SO ORP	Správní obvod obce s rozšířenou působností
SZ	Stavební zákon
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TO	Třída ochrany ZPF
ÚPD	Územně plánovací dokumentace
ÚRP	Územní rozvojový plán
VRT	Vysokorychlostní trať

VPS	Veřejně prospěšná stavba
VVURÚ	Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
Zák.	Zákon
ZCHÚ	Zvláště chráněné území přírody
ZOPK	Zákon o ochraně přírody a krajiny
ZPF	Zemědělský půdní fond
ŽUP	Železniční uzel Praha

Seznam zkratek je společný pro návrh i odůvodnění DÚRP VRT PRAHA.