

# PRACOVNÍ POSOUZENÍ PRŮCHODNOSTI VARIANT SOKP

(dále jen „Pracovní posouzení“)

## 0. FUNKCE SOKP V DOPRAVNÍM SYSTÉMU ČR

Klíčovou otázkou, kterou je nezbytné si na začátku jakéhokoliv posuzování variant SOKP položit, je, k čemu má SOKP sloužit a jaká má být jeho funkce v rámci dopravní sítě ČR. Odpovědí na tuto otázku se však Pracovní posouzení nezabývá.

## 1. ZDROJE DAT

Základem každé analýzy jsou ověřitelná data, na kterých jsou její závěry vystavěny. V pracovním posouzení však ve většině případů **chybí (resp. jsou neúplné) zdroje použitých podkladů a dat**, proto je obtížné ověřit, zda jsou uváděná tvrzení relevantní.

Neúplné nebo neuvedené zdroje podkladů jsou zejména v kapitolách: 2 – *Soulad s územními plány obcí*, 3 – *Bilance záborů ZPF dle třídy ochrany*, 5 – *Vztah k denním dojížděním v regionu*, 8 – *Průchodnost tělesa stavby vzhledem k právnímu stavu garantovanému ÚPD*. Závěry, uváděné v těchto kapitolách, nelze proto ověřit.

U některých kapitol není zřejmé, proč byly do analýzy zahrnuty, a co mají ve vztahu k SOKP ilustrovat (*kapitoly 7a – Kontext suburbanizace v metropolitním regionu, 7b – Ilustrace změny počtu obyvatel ve středočeském prostoru*).

## 2. (NE)SOULAD S ÚZEMNÍMI PLÁNY

Pracovní posouzení se omezuje pouze na konstatování, zda je posuzovaná varianta SOKP v souladu resp. nesouladu s územními plány dotčených obcí. Pro vymezení záměrů nemístního významu je určující územně plánovací dokumentace kraje (tj. zásady územního rozvoje). § 54 odst. 5 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), uvádí následující: „*Část územního plánu, která v území znemožňuje realizaci záměru obsaženého v politice územního rozvoje nebo zásadách územního rozvoje, se při rozhodování nepoužije.*“ S ohledem na toto ustanovení je zřejmé, že **pro realizaci záměru postačuje prokázání souladu se zásadami územního rozvoje**, soulad s územními plány pro povolení nadmístního záměru tedy není rozhodující.

Z Pracovního posouzení není zřejmé, jak bylo samotné posouzení souladu variant SOKP s územními plány obcí provedeno (jaké územní plány byly pro posouzení použity a jak bylo samotné posuzování provedeno). Jedná se zejména o následující:

- zda bylo posuzováno výhradně to, zda je či není v příslušném (současné platném příp. projednávaném novém) územním plánu vymezen „koridor pro SOKP“, protože s ohledem na § 18 odst. 5 stavebního zákona lze:
  - v nezastavěném území realizovat stavby, zařízení a jiná opatření pro veřejnou dopravní infrastrukturu, pokud je příslušná územně plánovací dokumentace výslovně nezakazuje

- v zastavěném území a zastavitelných plochách lze stavby dopravní infrastruktury realizovat zpravidla bez omezení
- kolik územních plánů dotčených obcí bude v dohledné době nahrazeno novými územními plány, které jsou v současné době v procesu pořízení (resp. bude jejich platnost ukončena k 31.12.2022). Pracovní posouzení zřejmě neprověřuje, zda a jakou změnu nové územní plány případně přinesou.

### 3. VÝBĚR TÉMAT POSOUZENÍ

Pracovní posouzení variant SOKP je provedeno především na následujících tématech:

- výměra předpokládaného záboru ZPF
- soulad s územně plánovací dokumentací
- posouzení dotčených ploch bydlení
- trasování s ohledem na schéma sídelní struktury vč. suburbanizace

SOKP je stavbou celorepublikového významu a Politika územního rozvoje ČR ve znění aktualizace č. 1 (dále „PÚR ČR“), schválená vládou ČR, uvádí jako důvody vymezení této stavby následující:

- převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města
- účinnou distribuci zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti
- součást TEN-T

Jak je patrné z výše uvedených témat, v Pracovním posouzení **chybí posuzování variant trasování SOKP z pohledu vhodnosti zvoleného dopravního řešení a zohlednění jednotlivých důvodů uvedených PÚR ČR**. Jediné, co se k tématu samotného dopravního řešení v Pracovním posouzení objevuje, je schéma v kapitole 5 – *Vztah k denním dojížděním v regionu*, založené na bližší nespecifikovaných datech mobilního operátora O2. Tento nedostatek analýzy lze považovat za zásadní, pro řádné posouzení variant SOKP je třeba vycházet zejména z dopravního modelu intenzity dopravy a rozložení jednotlivých zdrojů a cílů vyjížděk vč. zastoupení tranzitní dopravy a předpokládaných budoucích změn.

Výměra předpokládaného záboru ZPF, soulad s územně plánovací dokumentací i posuzování dotčených ploch bydlení je s ohledem na nedostatečnou identifikaci zdrojových dat a nejasný způsob vlastního posuzování neověřitelné.

### 4. KOORDINACE KRAJŮ

Zejména v Praze se často stávajícímu stavebnímu zákonu a jím nastavenému systému územního plánování vyčítá absence nástroje, který by umožnil koordinaci rozvoje v metropolitním zázemí Prahy (tj. na území Prahy a Středočeského kraje). V roce 2015 však za tímto účelem schválila vláda Aktualizaci č. 1 PÚR ČR. V této aktualizaci Ministerstvu pro místní rozvoj ukládá úkol pořídit dvě územní studie, jejichž předmětem má být koncepční řešení stávajícího nekoordinovaného rozvoje (suburbanizace) a veřejné infrastruktury (zejména infrastruktury dopravní a technické), které by měly být následně propsány do Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a hlavního města Prahy i do územních plánů dotčených obcí. K pořízení těchto územních studií však do dnešního dne nedošlo a ani Praha ve věci jejich pořízení nevyvinula žádnou výraznou aktivitu.

## **5. VYHODNOCENÍ DOPADŮ REALIZOVANOU JIŽNÍ ČÁST OKRUHU**

Za velmi důležitý podklad pro diskusi o variantách SOPK by bylo lze považovat případné vyhodnocení dopadů již realizované části okruhu na jihu Prahy - zejména to, zda došlo ke kýženému zlepšení dopravní situace v jižním sektoru Prahy, zda a jak se změnila dopravní cesty tranzitní dopravy nebo jak se přerozdělila doprava IAD s ohledem na cíle a zdroje vyjížděk.

## **6. ABSENCE VIZE PRAHY**

Dlouhodobým problémem hlavního města Prahy je absence vize jejího rozvoje, která by měla být zakotvena zejména v územně plánovací dokumentaci. Praha dlouhodobě rezignuje na to svůj rozvoj účinně koordinovat a paralelně s novou výstavbou zajišťovat odpovídající veřejnou infrastrukturu. Jakmile bude SOPK realizován, stane se v dotčeném území výraznou bariérou – hranicí růstu. V severní a severovýchodní části Prahy je z tohoto pohledu jižní varianta SOPK značně limitující: zejména pro budoucí možnost posílit přírodní zázemí v přímé vazbě na okrajové městské části nebo pro rozvoj těchto městských částí (které by mohly rozšířit nabídku staveb pro bydlení na území hlavního města s různými cenovými hladinami v závislosti na lokalitě, tím omezit potřebu suburbanizovat Středočeský kraj a efektivně využívat posílené systémy městské hromadné dopravy).

## **ZÁVĚR**

Hlavním nedostatkem Pracovního posouzení je absence posouzení variant SOPK s ohledem na vlastní dopravní řešení. Pro metropolitní zázemí Prahy by bylo velkým přínosem zpracování územní studie v souladu s požadavkem PÚR ČR, která by přinesla komplexní prověření možností rozvoje celého regionu vč. jeho dopravního napojení v celorepublikovém kontextu.

Zpracovala Ing. arch. Kristýna Jirsová, 10.3.2019