

Krajský úřad Středočeského kraje

odbor územního plánování
a stavebního řádu

ke sp.zn. SZ 023504/2019/KUSK
ÚSŘ/HS

č.j. 051898/2022/KUSK

Zborovská 11
150 00 Praha 5

Ve Velkých Popovicích dne 9. června 2022

Věc: Písemné námitky obce Velké Popovice k návrhu 3. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a Vyhodnocení vlivů 3. AZÚR SK na udržitelný rozvoj území

Námitky podává:

Obec Velké Popovice

IČ: 00240966

Ringhofferova 1

251 69 Velké Popovice

zastoupená starostkou obce MUDr. Václavou Zímovou

Krajský úřad Středočeského kraje oznámil oznámením ze dne 26.4.2022, č.j. 051898/2022/KUSK, že byl zpracován návrh 3. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (dále jen „3. AZÚR SK“) a Vyhodnocení vlivů 3. AZÚR SK na udržitelný rozvoj území (dále jen „VVURÚ“) pro veřejné projednání.

Veřejné projednání se konalo 6.6.2022, lhůta pro podání námitek a připomínek je tak do 13.6.2022.

Obec Velké Popovice uplatňuje tímto v souladu s § 6 odst. 6 písm. d) stavebního zákona ve stanovené lhůtě tímto v souladu s usnesením Rady obce č. 5/25R/2022 ze dne 9. června 2022 tyto

N Á M I T K Y

k 3. AZÚR SK a VVURÚ:

Vymezení území dotčeného námitkami proti stavbě koridoru ŽD10 (koridor konvenční železniční dopravy D204):

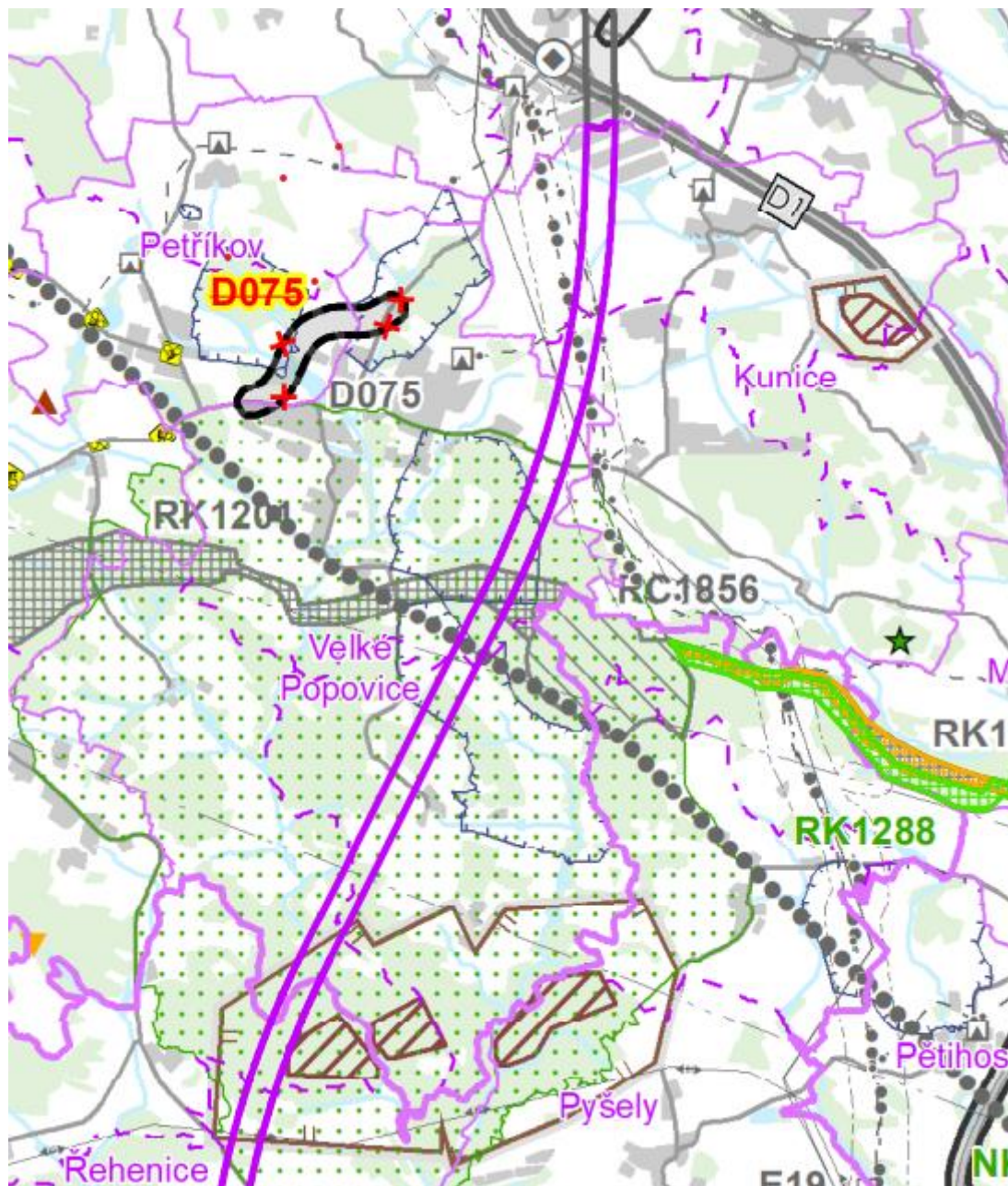
Katastrální území: Velké Popovice, Lojovice, Mokřany u Velkých Popovic (dále jen „dotčené katastrální území“)

Obsah námitek směřuje proti stavbě:

Koridor veřejně prospěšné stavby nadmístního významu - nová železniční trať v úseku Praha – Bystřice u Benešova, která byla dříve blíže specifikována ve Studii proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav pod označením JK4 (dále jen

„železniční koridor“), a **nově je označena jako koridor konvenční železniční dopravy D204** pod označením D204 v úseku Strančice – Benešov – Bystřice u Benešova. Koridor je označen v 3. AZÚR SK k veřejnému projednání jako **ŽD10**.

V návrhu 3. AZÚR SK je navržena jako nová „Plocha a koridor dopravy dle PÚR ČR a ostatní plochy a koridory republikového významu“ v dotečeném katastrálním území takto:



a dále samostatná námitka proti:

návrhu **na vypuštění koridoru pro umístění stavby D075** – silnice II/107, tj. silničního obchvatu obce Velké Popovice,

Dotčené katastrální území touto samostatnou námitkou: Petříkov u Velkých Popovic, obec Petříkov a katastrální území Velké Popovice, obec Velké Popovice

NÁMITKY (SHRNUTÍ):

- do dotčeného území v obci Velké Popovice byla umístěna jediná trasa konvenční železniční trati D204 v koridoru o šíři 200 m, která není v souladu se základními požadavky na rozhodování o volbě trasy a není tou nejméně šetrnou k životnímu prostředí, a dopadům na obyvatelstvo
- s ohledem na zátěž (dopady) železničního koridoru D204 dle výsledku SEA (významný negativní vliv tohoto koridoru minimálně ve 4 ukazatelích u semikvantitativního hodnocení), jak byl projednán na veřejném projednání, by mělo proběhnout umístění trasy koridoru D204 výběrem z více variant (alespoň 2 varianty), tak, aby byl splněn požadavek na minimalizaci dopadů negativního vlivu na životní prostředí a na Přírodní park Velkopopovicko
- stavba železničního koridoru D204 má významný negativní vliv na krajinu, vodu, horninové prostředí a biologickou rozmanitost, faunu a flóru, jak vyplývá z výsledků SEA.
- Návrh 3. AZÚR SK, jež je předložen k veřejnému projednání 6.6.2022, je v rozporu s základními požadavky na využití území a úkoly pro územní plánování (str. 55-56 odůvodnění návrhu v úplném znění), dále v rozporu se společnými požadavky pro rozhodování (str. 100 odůvodnění návrhu v úplném znění), a s původně schváleným zadáním 3. AZÚR SK
- Vyhodnocení vlivu současného návrhu 3. AZÚR SK k veřejnému projednání je výsledkem nesprávného a nedostatečného „Vyhodnocení vlivů tras RS zapojených do železničního uzlu Praha na udržitelný rozvoj území“, rozpor mezi původním účelem vysokokapacitní železniční trati (a Vyhodnocení vlivů tras“) s nově změněnou konvenční železniční tratí
- nesouhlas obce Velké Popovice s návrhem na vypuštění koridoru pro umístění stavby D075 – silnice II/107, tj. silničního obchvatu obce Velké Popovice

II.

PODROBNÉ ODŮVODNĚNÍ NÁMITEK:

Obec Velké Popovice nesouhlasí s umístěním koridoru ŽD10 do dotčeného katastrálního území (tj. koridoru D204 pro konvenční železniční trať): z následujících důvodů:

NEZÁKONNOST, ROZPOR SE ZÁKLADNÍMI POŽADAVKY:

Na str. 55 a 56 Odůvodnění návrhu 3. AZÚR SK v úplném znění k veřejnému projednání dle § 39 stavebního zákona, konaného dne 6.6.2022, jsou stanoveny obligatorní požadavky objednatele (stanovené zadáním k návrhu 3. AZÚR SK) na plochy a koridory, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, ÚSES a územních rezerv.

To vychází ze schváleného zadání 3. AZÚR SK (Zpráva o uplatňování ze dne 28.6.2016, č.j. 153-23/2016-ZK).

Základní požadavky na využití území v části VD.1. Plochy a koridory dopravy jsou:

„a) Požadavky na využití území

- *vytvořit územní podmínky pro umístění dálničních a silničních staveb, drážních staveb, leteckých staveb a vodních staveb v příslušných parametrech, včetně staveb s nimi souvisejících a vyvolaných přeložek dopravní a technické infrastruktury.*
- *zajistit obsluhu přilehlého území a návaznost na nižší dopravní síť.*

Základní úkoly pro územní plánování jsou:

„V rámci zpřesnění vymezení ploch a koridorů v ÚP dotčených obcí:

- *řešit prostorovou koordinaci s ostatními koridory a plochami veřejné infrastruktury vymezenými v ZÚR SK a s plochami pro bydlení;*
- *řešit zajištění dopravní obslužnosti a zpřístupnění přilehlých území.*

Současně jsou na str. 100 v části D3 odůvodnění 3. AZÚR SK definovány společné požadavky na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace vlivů na životní prostředí.

ZÚR stanovují pro vymezené plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury mimo jiné i společné požadavky na rozhodování z hlediska minimalizace negativních vlivů na obyvatelstvo a životní prostředí:

„a) obyvatelstvo:

- *minimalizovat vlivy dopravních staveb na kvalitu obytného prostředí, zejména přednostním zajištěním minimalizace vlivů emisí a hlukové zátěže, za tímto účelem v úsecích s prokázanými vlivy zajistit územní podmínky pro realizaci nezbytných opatření.....*

.....

- *zajištění prostupnosti území pro pěší a cyklisty a omezení negativních důsledků fragmentace krajiny, přednostně v místech křížení stávající cestní sítě;*

.....

d) krajina:

..... - *minimalizovat vlivy na přírodní a krajinné hodnoty přírodních parků a krajinných památkových zón;*

- *minimalizovat narušení vizuálního uplatnění významných přírodních a kulturně historických dominant v krajině;*
- *vytvářet podmínky pro zajištění prostupnosti krajiny ...*

S těmito základními požadavky je návrh stavby železničního koridoru D204 v dotčeném katastrálním území těmito námitkami v rozporu, a tedy v této části návrh nezákonný (viz dále).

ABSENCE VARIANTNÍHO ŘEŠENÍ, ROZPOR SE ZADÁNÍM

Na Str. 161 v článku 122 návrhu odůvodnění 3. AZÚS SK (v úplném znění) je specifikace provedených změn v návrhu, jež je předkládán k veřejnému projednání.

Z odůvodnění vyplývá, že se vymezuje nový úsek koridoru (tj. jde o zcela novou stavbu železniční trati, nikoli přestavbu či modernizaci již existující stavby). Je zde odkaz na platnou **PÚR ČR**.

Nově se koridor označuje jako ŽD 10, a 3. AZÚR SK se upřesňuje vymezení tohoto koridoru jako **železniční konvenční trati pod označením D204 v úseku Strančice – Benešov – Bystřice u Benešova.**

Má jít o navazující úsek koridoru Praha – Strančice, který zůstává beze změny dle jeho vymezení v ZÚR SK, ve znění 2. aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Úsek Strančice – Bystřice u Benešova byl na základě žaloby obce Velké Popovice rozsudkem Krajského soudu v Praze ze dne 30. dubna 2015, č.j. 50 A 14/2014-157 zrušen.

Požadavek na prověření a vymezení koridoru vyplývá ze Zprávy o uplatňování. Koridor D204 v úseku Strančice – Bystřice u Benešova je v souladu s výsledky jednání s MD ČR a SŽDC, s.p. vymezen dle aktualizovaného návrhu „VRT Praha – Benešov“, územně technická studie (SUDOP Praha, a.s., 02/2014), pořízeného SŽDC, s.p. a dle výsledků hodnocení zpracovaných v dokumentaci „Vyhodnocení vlivů tras RS zapojených do železničního uzlu Praha na udržitelný rozvoj území“.

Cílem této studie a jejího vyhodnocení bylo variantní prověření a zpřesnění vedení trasy, která bude minimalizovat známé střety v území, prioritně v prostoru Velkých Popovic. Zde je v návrhu 3. AZÚR SK trasa oproti původním návrhům posunuta východně od zastavěného území Popovic. Střety při průchodu dotčeným územím jsou kromě jiného minimalizovány zúžením koridoru na celkovou šířku 200 m s technickým řešením průchodu pod zastavěným a zastavitelným územím obvykle raženým tunelem.

To však v konečném důsledku znamená umístění koridoru do území v této úzce vymezené linii, a neumožňuje posun v území jako by tomu bylo v případě, že by koridor byl vymezen šířeji.

Železniční trať č. 220 Praha – Benešov – České Budějovice je jako součást koridoru konvenční železniční dopravy ŽD10 v koncepci rozvoje železniční dopravy ČR sledována jako koridorová trať (4. tranzitní železniční koridor), v transevropské dopravní síti je v souladu s „Nařízením Evropského parlamentu a rady o hlavních směrech unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě č. 1315/EU“ součástí globální sítě TEN-T (comprehensive network) s předpokladem dokončení kapacitní infrastruktury do r. 2050.

Nově vymezený úsek koridoru D204, kromě naplnění požadavků na upravenost transevropské dopravní sítě naplňuje republikovou prioritu (24) obsaženou v PÚR a to: ⇒ „vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví...“ ⇒ „...vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi.

Návrh 3. Aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje – Odůvodnění k veřejnému projednání dle § 39 stavebního zákona 162 s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou)“. Záměr naplňuje prioritu ZÚR v článku (05) bodu a), tj. vytvářet územní podmínky pro zkvalitnění a rozvoj dopravní infrastruktury mezinárodního a republikového významu, pro dopravní propojení spádových center osídlení a pro zkvalitnění a rozvoj systémů dopravní obsluhy, zejména integrované hromadné dopravy a šetrných druhů dopravy v návaznosti na ostatní dopravní systémy kraje. Současně naplňuje dílčí principy a cíle rozvoje dopravní infrastruktury, které jsou zakotvené v dokumentu „Dopravní politika ČR pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050“, který byl schválen Usnesením vlády ČR č. 259/2021 Sb. Opatření formulované v tomto dokumentu vyžaduje: „Prostřednictvím Politiky územního rozvoje a územně plánovacích dokumentací zajistit územní ochranu koridorů a ploch pro rozvojové záměry dopravní infrastruktury“.

PÚR ČR však neukládá vymezení koridoru do dotčeného katastrálního území v obci Velké Popovice přímo v této trase, jak je obsažena v návrhu.

Obec Velké Popovice je přesvědčena, že jiné trasování železniční trati např. východněji od obce Velké Popovice (jež nezasáhne Přírodní park Velkopopovicko a uchová jej v nezměněné podobě) by bylo šetrnější a přiměřenější.

Při veřejném projednávání vyplynulo z vyjádření zpracovatele, že od počátku v návrhu pracoval dle jediného projektu – předaného zpracovatelem ze strany SŽDC. SŽDC sám určil jedinou volbu trasy v území, přičemž kritériem nebyla šetrnost k zásahu do životního prostředí, ale důsledně byla posuzována 2 kritéria – odklon od zastavěných území a parametry vhodné pro vysokorychlostní trať.

Tato kritéria však neprojdou testem proporcionality ve vztahu k chráněným zájmům. Jde o novou stavbu, kterou je významně negativním a nepřiměřeným způsobem (neproporcionálně) zasaženo do chráněných zájmů. Je zde na první pohled zjevná velká pochybnost o tom, že koridor D204 je z pohledu minimalizace dopadů na životní prostředí tou nejvhodnější variantou v oblasti Velkopopovicka.

Významně negativně ovlivní krajinu, biodiverzitu, představuje ohrožení vodních zdrojů a horninové prostředí.

ZÁSAH DO PŘÍRODNÍHO PARKU VELKOPOPOVICKO

Návrh 3. AZÚR SK nedodržuje kritéria a podmínky pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru.

V zadání a v základních požadavcích 3. AZÚR SK je vymezeno základní kritérium pro rozhodování o možných variantách v ploše vymezeného koridoru takto:

„zachovat průchodnost a migrační prostupnost dotčeného území“.

Současná varianta železničního koridoru, jež je součástí 3. AZÚR SK a projednávána na veřejném projednání dne 6.6.2022, **naruší průchodnost dotčeného území ve všech katastrech obce Velké Popovice**, a to především v části, kde prochází Přírodním parkem Velkopopovicko.

Návrh železničního koridoru D204 je v dotčeném katastrálním území **navržen v šíři 200 m**, je tedy umístěn do území způsobem **specificky úzce vymezeným**, jež závazně určuje **trasu koridoru napříč Přírodním parkem Velkopopovicko**.

Z návrhu 3. AZÚR SK dle projektu SUDOP a.s. (na návrh Správy železniční a dopravní cesty) vyplývá, že bylo upuštěno od tunelového řešení v k.ú. Velké Popovice, Lojovice, Mokřany u Velkých Popovic, a současné řešení, jež je projednáváno a navrženo v koridoru max. v šíři 200 m, předpokládá technickou realizaci **nadzemním vedením konvenční železniční trati**.

Tato varianta, jež je zapracována do návrhu, neproběhla v řízení posouzením více možných variant. V řízení o návrhu se vychází z jediného projektu vypracovaného SŽDC, jež nevhodným způsobem v dotčeném katastrálním území dělí Přírodní park Velkopopovicko na 2 části, a prochází jeho centrální částí, **středem, po povrchu**.

Návrh koridoru D204 v dotčeném katastrálním území je tedy v rozporu se stanovenými kritérii a podmínkami pro rozhodování o možných variantách v ploše, a v rozporu se zadáním. Znehodnocuje se tak chráněné území RC 1856 Tojček (správně má být „Tejček“) a RK 1201 Tojček (správně má být „Tejček“) – Grybla.

Návrh 3. AZÚR SK je dále v rozporu s požadavkem na přiměřenost zásahu do stávajícího krajinného rázu obce Velké Popovice – ten bude stavbou železničního koridoru D204 přímo dotčen. Zásah do krajinného rázu nesplňuje zákonná kritéria únosnosti dle **§ 12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Je to v rozporu se zákonnými požadavky na udržitelný rozvoj území a ochranu přírody a krajiny.**

Přírodní park Velkopopovicko je velkoplošné chráněné území o rozloze 22 km² rozkládající se jižně od Velkých Popovic ve Středočeském kraji v převážně zalesněném kopcovitém terénu. Typickým krajinným prvkem jsou zde dubové lesy, louky a remízky s žulovými balvany a členitá krajina s mnoha rybníky, alejemi a vyhlídkami.

Přírodní park byl vyhlášen v roce 1993 s cílem ochrany čistého životního prostředí a zachovalé krajiny. Nacházejí se zde chráněné druhy rostlin i živočichů žijící v doposud málo narušené přirozené symbióze. Vzhledem k malému průmyslovému vlivu na krajinu se zde nalézají též kvalitní zdroje pitné vody. Parkem protéká Křivoveský a Mokřanský potok.

Stavba koridoru D204 je z celkem 8 železničních tratí, jež návrh 3. AZÚS SK navrhuje na území Středočeského kraje, **z pohledu vlivu na životní prostředí tou nejrizikovější.** Jde o novou trať v dotčeném katastrálním území, tj. zcela nový koridor, tj. v tomto případě je třeba při minimalizaci rizik a zátěží na životní prostředí postupovat v souladu se zákonnými požadavky. Představuje největší negativní zátěž na životní prostředí ze všech návrhem navrhovaných dopravních staveb.

Tato stavba železničního koridoru D204 má **významný negativní vliv na krajinu, vodu, horninové prostředí a biologickou rozmanitost, faunu a flóru, jak vyplývá z výsledků SEA.**

Je v rozporu se základním požadavkem na minimalizaci negativních vlivů, pokud návrh 3. AZÚS SK **již nyní neobsahuje závazná opatření pro minimalizaci negativních vlivů**, ale jen formu doporučení; a současně – mělo být za této situace uvažováno o více než **jedné volbě trasy (umístění koridoru do území)**, zvláště pak na území Velkopopovicka. U variant by mělo být provedeno vždy samostatné hodnocení SEA, aby mohly být porovnány dopady variant na životní prostředí.

Na veřejném projednávání návrhu 3. AZÚS SK a VVÚRU dne 6.6.2022 bylo pořizovatelem dále konstatováno, že **vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území** neproběhlo písemnou formou, semikvantitativní metodou, ale jen verbálně. To nepovažujeme za dostatečné.

Za této situace je toto ve vztahu ke stavbě železničního koridoru D204 s dotčeným území **nepřiměřené a nedostatečné, i v tomto případě měla být použita semikvantitativní metoda.** Závěr, že je zde soulad návrhu 3. AZÚS SK s § 31 odst. 4 stavebního zákona, je učiněn po nedostatečném prověření dopadů stavby D204 na udržitelný rozvoj území v dotčeném katastrálním území.

Významně negativní vliv stavby, jež představuje ohrožení individuálních vodních zdrojů je dle názoru obce Velké Popovice zásadní překážkou této stavby.

NEGATIVNÍ VLIV STAVBY DO KRAJINÉHO RÁZU

K zásahu do krajinného rázu si nechala obec Velké Popovice zpracovat odborné posouzení od Mgr. et Ing. Romana Bukáčka, odborníka v oboru, Na Úvoze 32, Žďár nad Sázavou. Z jeho zjištění vyplynulo a obec Velké Popovice namítá:

Základním cílem ochrany krajinného rázu ve smyslu §12 zákona č. 114/92 Sb. ve znění pozdějších předpisů je respektování a ochrana zákonem deklarovaných hodnot:

- ✓ zachování estetické hodnoty krajinného rázu hodnoceného území
- ✓ zachování přírodní hodnoty krajinného rázu hodnoceného území
- ✓ zachování významných krajinných prvků v krajině,
- ✓ zachování zvláště chráněných území,
- ✓ zachování kulturních dominant krajiny,
- ✓ respektování harmonického měřítka krajiny
- ✓ respektování harmonických vztahů v krajině
- ✓ respektování případných ochranných podmínek přírodního parku či památkové zóny a rezervace stanovenými vyhláškou, nebo zásad ZÚR příslušného kraje

Vlivy na krajinný ráz z pohledu estetické a přírodní hodnoty:

Estetická hodnota je dána především souladem prvků a složek krajiny, jež spoluurčují její krajinný ráz, vyjadřuje emocionální postoje a vztahy vyjádřené hodnocením krajinného rázu území a vztahy obyvatel k danému území, celkový obraz krajiny; vnímání je dáno na jednu stranu společenskou normu chápání esteticky krajiny, na straně druhé odborným posouzením přítomnosti těch znaků krajiny, jež vytváří její pozitivně přijímaný kontext. Krajinný rámec Velkých Popovic je částečně narušen přítomností dopravního koridoru dálnice D1 na severní straně. Na straně jižní je však utvářen harmonicky utvářenou venkovskou krajinou jež je tvořena mozaikou lesů, luk a polí v charakteristickém uspořádání, s vysokým podílem krajinné zeleně (stromořadí, pásy břehových porostů, sídlení zeleň v okrajích sídel aj.), jež společně utváří celkový obraz krajiny, který je akcentován členitým reliéfem rozsáhlého území údolí řeky Sázavy. Lesní porosty se pyšní řadou cenných přírodně blízkých partií; pro park jsou typická zahloubená údolí, cesty a komunikace často doprovází cenné aleje lip, dubů či jiných dřevin. Krajina je trvale osídlena již od středověku, dokladem toho jsou nejen archeologická naleziště, ale i řada artefaktů dotvářející historickou charakteristiku krajinného rázu, např. terasovitě naskládané valovité útvary v lesích kolem Lojovic (lokalita Brázda a Ve Stádlích), terénní úpravy pro zemědělské využití území, mezní linie, vytvořené z kamenů a balvanů vysbíraných z přilehlých pásů polí nebo i pozemků jiného určení, apod. V území je zachována řada typických vsí (ty i přes určitá narušení novou výstavbou danou rozvojem akcelerovaným nedalekou přítomností pražské aglomerace, si zachovávají venkovský ráz s řadou historických objektů zemědělských usedlostí a chalup, Lojkovicích se dochoval zámek s panským dvorem).

Přírodní hodnota je utvářena především prvky přírodní povahy (zeleň, lesy, louky, vodoteče s břehovými porosty, ale i přirozené tvary reliéfu jež ovlivňují nejen celkový obraz krajiny, ale i její prostorové uspořádání). Řada uvedených přírodních a přírodně blízkých složek krajiny tvoří zároveň významné krajinné prvky v krajině ze zákona. Významný krajinný prvek (VKP) dle uvedeného zákona představuje ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotnou část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. Zákon vymezuje především všechny lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy. Z hlediska krajinného rázu je přírodní hodnota přítomna ve dvou úrovních: v charakteru krajiny (v případě dotčeného území se významně projevuje v přírodní podobě řady míst a částí krajiny a zásadním způsobem ovlivňuje celkový charakter krajiny a tedy její ráz), v přírodních hodnotách krajiny (ty jsou v dotčeném území přítomny především v existenci řady významných krajinných prvků, v lesních porostech, krajinné

zeleni, přírodě blízkých stanovištích, zejména lučních, v nivách potoků, drobných skalních útvarů, svahovými sutěmi a kamennými moři aj.).

Za kulturní dominantu v území lze považovat již uvedený Ijčovický zámek, ale i harmonicky utvářenou krajinu, jež je dána souladem kulturního i přírodního prostředí, ten je důvodem rekreačního využívání krajiny.

Harmonické měřítko krajiny je utvářeno především souladem měřítka zástavby sídel s měřítkem ploch (navzdory jejich částečnému scelení do větších bloků), jež celkově vychází z měřítka krajiny samotné daného konfigurací tvarů reliéfu, charakterem elevací i sníženin. Tomuto měřítku je podřízena síť komunikací, místních i komunikací spojujících jednotlivá sídla, jež jsou navíc vedeny převážně v historické stopě.

Harmonické vztahy v krajině vyjadřují soulad kulturního a přírodního prostředí, který je dán prostorovým uspořádáním krajiny, jež respektuje reliéf, zasazením sídel do krajiny, jež kromě reliéfu respektuje přítomnost vodního prvku, mikroklimatické podmínky a ideální polohu z hlediska vztahů ke krajině, jež jsou dány především zemědělskou orientací historických vsí. Uspořádání odlesněných částí krajiny si zachovává vazbu na historické části vsí, je podřízeno jejich charakteru velikosti i orientaci. Vzájemný vztah sídel, jejich struktura i rozmístění spoluvytváří harmonické vztahy v krajině založené jednak na jejich charakteru, ale zároveň jejich zasazení do krajiny.

Převážná část území krajiny Velkých Popovic bylo pro své krajinářské i přírodní hodnoty vyhlášeno na základě §12 uzmíněného zákona v roce 1993 přírodním parkem s cílem zachovat ráz krajiny s výraznými přírodními a estetickými hodnotami, harmonickými vztahy a měřítkem v krajině (vyhláška č.88/ŽP/1993 OkÚ Praha-východ o zřízení PP).

Krajina, kam je záměr situován náleží z hlediska krajinného rázu k Dolní Posázaví (ObKR 21), jež představuje protáhlé území je tvořené výraznou přírodní osou řeky Sázavy protínající východní část kraje, ve kterém Sázava spolu s přítoky vymodelovala pestrou až hornatinou krajinu s četnými údolními zářezy se zalesněnými svahy s převahou listnatých dřevin. Typické je i osídlení prostoru, které je situováno do tří úrovní, na hrany údolí, na dnech údolí a v méně svažitéjších prostorech v kopcovité krajině údolí. V uvedené oblasti je třeba dbát o minimalizaci zásahů a zachování významu znaků krajinného rázu, které jsou zásadní nebo spoluurčující pro ráz krajiny a které jsou dle cennosti v rámci státu či regionu jedinečné nebo význačné. Zejména jde o zásahy do lesních porostů a přírodních částí krajiny, měřítka zástavby a prvků a jevů vytvářejících soulad přírodního a kulturního prostředí.

Záměr, tak jak je navrhován, může z hlediska krajinného rázu znamenat silný až stírající zásah **prakticky do všech uvedených zákonem deklarovaných hodnot. Nejde přitom jen o značný pohledový impakt, jenž významným způsobem změní celkový obraz krajiny, ale zároveň o nevratný zásah do významných pozitivních vztahů v krajině vytvářejících soulad a tedy harmonické vztahy a harmonické měřítko.** Stavba deklarovaná vymezením uvedeného koridoru se stane výraznou dominantou v krajině, jež ovlivní a změní celkové vnímání rázu krajiny tím, že významně sníží celkovou estetickou hodnotu krajiny, značně zasáhne přírodní hodnotu krajiny, vytvoří výraznou nepřekonatelnou bariéru, jež značným způsobem naruší a prakticky v dotčeném území setře harmonické vztahy v krajině i vnímání jejího harmonického měřítka. Záměr navíc naruší řadu významných krajinných prvků (zejména lesní porosty, zeleň v krajině), reliéf a potažmo celkový obraz krajiny. Zásah nelze vnímat jen v lokálním měřítku, neboť zásah bude natolik velký, že nezmění jen charakter a ráz území přírodního parku a krajinného rámce Velkých Popovic, ale zároveň významně ovlivní celkový ráz celé oblasti dané krajinou Dolního Posázaví.

CHYBÍ SILNIČNÍ OBCHVAT VELKÝCH POPOVIC

Koridor veřejně prospěšné stavby nadmístního významu tak, jak je umístěn v území obce Velkých Popovic současným návrhem 3. AZÚR SK (nyní projednávaná varianta), **nemá odpovídajícím způsobem zajištěnu návaznost na silniční dopravní síť.**

Při schvalování zadání 3. AZÚR SK byl v předchozí variantě (od které bylo již upuštěno) současně s novým vysokorychlostním železničním koridorem JK4 navržen se stavbou nové železniční trati v katastrálním území Velké Popovice a Petřikov u Velkých Popovic také **silniční obchvat obce Velké Popovice, který byl označen jako VPS D075 (koridor silnice II/107).**

Nový železniční koridor předpokládá vybudování budoucího terminálu (nádrazí) s vysokokapacitním P+R záchytným parkovištěm pro dopravu severně od Velkých Popovic. To předpokládá zvýšenou dopravní zátěž pro budoucí silniční dopravu v lokalitě obce Velké Popovice, zejména ve směru napojení na dálnici D1 (sjezd č. 15) po silnici II/107, a také z dalších směrů.

Stávající síť pozemních komunikací na území obce Velké Popovice nevyhovuje tomuto předpokládanému dopadu do území (zvýšená zátěž silniční dopravou), jež nový železniční koridor D204 bude pro obec Velkých Popovice znamenat.

Silniční doprava v současné době prochází **centrem obce Velké Popovice**, po kapacitně a technicky nevyhovující silnici II. třídy č. 107. **Není možné pro silniční dopravu využít jiné pozemní komunikace.**

Silnice II. třídy č. 107, jež spojuje obce Říčany a Týnec nad Sázavou, již nyní kapacitně nekoresponduje s dopravním zatížením, které přinesl nárůst sídel v lokalitách u Prahy v posledních letech (Velké Popovice počet obyvatel: 3100, Kamenice 4800 obyvatel, Říčany: 16.000 obyvatel, Týnec nad Sázavou 5700 obyvatel). Ve Velkých Popovicích je požadavek **na obchvat centra obce již nyní nutný při současné dopravní zátěži**, a s případnou realizací záměru koridoru železniční trati D204 s budoucím železničním terminálem u obce Velké Popovice lze očekávat enormní navýšení silniční dopravy v souvislosti s odklonem silniční dopravy z jihu (Benešovsko, jižní Čechy) na budovaný železniční terminál **přes centrum obce Velké Popovic. A**

Současně se dá předpokládat zvýšená silniční zátěž na budoucí železniční terminál z oblasti západu a blízkého severu – oblast obce Petřikov, Kamenice a okolí, má-li železniční terminál zajišťovat také jinou formu dopravní obslužnosti obyvatelstva z přilehlých příměstských sídel železniční dopravou směrem do hlavního města Prahy.

3.AZÚR SK v současné podobě nijak **nereflektuje na předpokládanou zvýšenou zátěž silniční dopravy**, která je umístěním železničního koridoru a dopravního terminálu **s vysokokapacitním odstavným** parkovištěm v dotčeném katastrálním území u Velkých Popovic předpokládána.

Silniční obchvat Velkých Popovic (koridor D075, silnice II/107), jež alespoň částečně z jedné strany řeší napojení železničního terminálu na dálnici D3 mimo oblast centra obce Velké Popovice, ve stávající projednávané variantě již není obsažen, a naopak je navržen k vypuštění ze ZÚR SK, **avšak bez adekvátní náhrady – tj. jiné varianty silniční dopravní obsluhy železničního terminálu u obce Velké Popovice, a to jak z východu, tak západu.**

Tím se zcela nepřiměřeným způsobem zasáhne nekonceptně do území Velkých Popovic, v rozporu se zadáním 3. AZÚR SK a vlastním základním požadavkem pro umístění této stavby železničního koridoru, **jak je v návrhu vymezen.**

Obec Velké Popovice považuje za nezbytné zajistit návaznost na nižší dopravní síť a obsluhu přilehlého území formou silniční dopravy, **a to současně s koridorem D204.** Stavba silničního obchvatu obce Velké Popovice je stavbou, jež je aktuální a jež nemůže být řešena v území aktualizací územního plánu, protože zasáhne území více samostatných obcí, nikoli jen obec Velké Popovice.

S umístěním této stavby železničního koridoru (VPN) bez vyřešení potřebné dopravní infrastruktury pro silniční dopravu v ZÚR do svého území nesouhlasí. Zátěž, kterou železniční terminál a záchytné parkoviště bude představovat pro silniční síť na území Velké Popovice, **musí být řešena současně!**

Projednávaný návrh je tak nepřiměřený, s předpokládanou negativní zátěží na obyvatelstvo Velkých Popovic, naruší pohodu bydlení, a je v rozporu se zákonem chráněnými zájmy.

Závěr:

- A. Obec Velké Popovice navrhuje, aby byl v dotčeném katastrálním území Velké Popovice, Lojovice, Mokřany u Velkých Popovic z návrhu (textové i grafické části) ze shora uvedených důvodů vypuštěn koridor konvenční železniční trati D204 (ŽD10).**
- B. Obec Velké Popovice navrhuje, aby nebyl vypuštěn koridor pro umístění stavby D075 – silnice II/107, tj. silniční obchvat obce Velké Popovice z návrhu 3. AZÚS SK tak, jak je nyní obsažen v katastrálním území Velké Popovice a Petříkov u Velkých Popovic (v platných ZÚR).**

MUDr. Václava Zímová
Starostka obce
Velké Popovice

MUDr.
Václava
Zímová

Digitálně podepsal
MUDr. Václava
Zímová
Datum: 2022.06.10
12:41:52 +02'00'