

ČESKÝ BROD

VYHODNOCENÍ VLIVŮ DRUHÉHO NÁVRHU ÚZEMNÍHO PLÁNU MĚSTA NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ

Praha, leden 2014, aktualizace 07/2016

Název: Vyhodnocení vlivů druhého návrhu územního plánu města ČESKÝ BROD na udržitelný rozvoj území, (II. vyhodnocení)

Dokumentace odkazuje a navazuje na „Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu města ČESKÝ BROD na udržitelný rozvoj území“ (únor, 2012, autor dtto)

Objednatel územního plánu:

MĚSTO ČESKÝ BROD
sídlem v Českém Brodu, 282 24 Náměstí Husovo 70

Pořizovatel územního plánu:

MĚSTO ČESKÝ BROD
odbor stavební a územního plánování, adresa dtto.

Zhotovitel územního plánu a objednatel Vyhodnocení:

UNITED ARCHITECT STUDIO, s.r.o.,
zastoupený: Ing. arch. Jaromírem Myškou, jednatelem společnosti
sídlem v Praze, 140 00, Pod Vrstevnicí 494/8, 140 00 Praha 4
tel.: +420 731 153 047
mobilní telefon: +420 603 436 098, +420 603 475 812,
e - mail: jaromir.myska@atelieruas.cz

Zhotovitel Vyhodnocení:

Ing. arch. Willy Hána, CSc.
142 00 Praha 4, Sládkovičova 1266
IČ: 12274135, DIČ: 391202027
e-mail: willy.hana@i-line.cz
tel.: 222 743 138, mobil: 602 788 618

- autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle zákona 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 6892/873/OPVŽ/98, prodloužení autorizace ev. č. 94346/ENV/11 z 20. 12. 2011)

Seznam použitých zkratk:

KÚSK	Krajský úřad Středočeského kraje
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
ÚPn	územní plán
I. návrh ÚPn	návrh územního plánu (únor 2012)
II. návrh ÚPn	návrh územního plánu (leden 2014)
Vyhodnocení	Vyhodnocení vlivů územního plánu na udržitelný rozvoj území (únor 2012)
II. Vyhodnocení	Vyhodnocení vlivů územního plánu na udržitelný rozvoj území, dodatek (leden 2014) aktualizovaný (červen 2016)

Obsah dodatku:

	str.
VSTUPNÍ POZNÁMKA	3
REKAPITULACE PROCESU POŘIZOVÁNÍ I. NÁVRHU ÚZEMNÍHO PLÁNU A JEHO VYHODNOCENÍ	5
Pořizování územně plánovací dokumentace; shrnutí	5
Urbanistická koncepce	5
Vyhodnocení koncepce	6
Závěry a doporučení vyplývající z Vyhodnocení	7
VEŘEJNÉ PROJEDNÁNÍ I. NÁVRHU A JEHO POŽADAVKY NA ÚPRAVU VĚCNÁ STRÁNKA POSUNU KONCEPCE VE II. NÁVRHU ÚPN	8
Obsah a rozsah	9
Charakteristika změn koncepce	9
Úpravy vyplývající z požadavků Krajského úřadu týkající se rozšíření přílohy staveb. zákona	11
II. VYHODNOCENÍ ZMĚNY KONCEPCE	12
Charakteristika dopravních vztahů a řešení	12
Změna urbanistické koncepce	12
Varianta západní přeložky S II/113, územní rezerva	13
Změna funkčních ploch	16
ZÁVĚRY, DOPORUČENÍ A NÁMĚTY	16
NÁVRH STANOVISKA	17
PŘÍLOHY	18

VSTUPNÍ POZNÁMKA

Území města plní řadu požadavků vyplývajících z mezinárodních úmluv, ze zabezpečení republikových i regionálních priorit. Zvýšila se gravitační síla Prahy, vzrostla a dále stoupá náročnost na zabezpečení požadavků z funkcí koridorů dopravy i technické infrastruktury. Český Brod je navíc situován v území s vysokou bonitou orné půdy. Ocítá se tak v sevření limitů mnoha úrovní. Ve zvyšující se zátěži na území je klíčovým problémem pro dosažení potřebné kvality prostředí a jím podmíněné realizace záměrů města dopravní řešení. Na pozadí této reality se město Český Brod snaží o prosazení optimalizované koncepce územního rozvoje.

Zastupitelstvo města Český Brod schválilo dne 10. 11. 2010 zadání územního plánu (dále jen ÚPn). Na podkladě stanoviska odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví Krajského úřadu Středočeského kraje bylo třeba pořídit Městem Český Brod současně také „Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu Český Brod na udržitelný rozvoj území“ (dále jen Vyhodnocení). Na podkladě zadání byl zpracován návrh územního plánu města, který byl po úpravě následně předán k projednávání v únoru 2012 spolu s Vyhodnocením.

V červnu 2012 vydalo zastupitelstvo města Český Brod usnesením č. 41/2012 námitku proti výsledku řešení návrhu ÚPn, ve kterém nedoporučilo zahrnout do návrhu severozápadní obchvat města přimknutý k zastavěnému území. Krajský úřad zohlednil stěžejní námitku MěÚ. Doporučil přepracovat návrh územního plánu i Vyhodnocení s tím, že severovýchodní obchvat bude obsahem návrhu a nikoliv územní rezervou. KUSK požádal, aby upravený II. návrh ÚPn, zohledňující současně i znění novely stavebního zákona platné od 1. 1. 2013, byl opětovně předložen k posouzení.

Ve smyslu požadavků zastupitelů Města a Krajského úřadu Středočeského kraje byl zpracován II. návrh ÚPn města, a na změnu koncepce reaguje i toto II. Vyhodnocení.

Z analýzy zásahů Zastupitelů města Český Brod a Krajského úřadu Středočeského kraje do procesu pořizování ÚPn vyplývá, že do fáze II. návrhu ÚPn postoupila pouze východní varianta, neboť významný prvek varianty severozápadní, tj. západní obchvat města na hraně jeho zastavěného území, byl vypuštěn. Varianta severozápadního obchvatu tak přestala mít smysl.

Přístup k II. Vyhodnocení

Provedená analýza rozdílů mezi I. a II. návrhem ÚPn se dá charakterizovat v několika bodech:

- II. návrh ÚPn vylepšuje parametry dopravního systému severovýchodní varianty, snižuje působení negativních vlivů a dopadů na prostředí, zvyšuje hodnoty i kvalitu urbanistického řešení; trasa přeložky S II/245 je severně od Štolmíře napojena na stávající komunikaci a vedena k S II/272.
- zcela novým prvkem II. návrhu, který je považován za zokruhování stávajících i navrhovaných komunikací vedených vně města, současně i za dílčí náhradu vyloučeného prvku přimknuté části obchvatu Českého Brodu, byla trasa nové komunikace propojující S II/245 se stávající S II/113, která byla nazvána jako přeložka S II/113, a byla vedena k zakreslení do ÚPn pouze jako územní rezerva;
- změna týkající se prostoru tzv. Liblického předměstí (plocha po bývalém areálu cukrovaru), kde byla předepsána nová funkční plocha SX - specifická plocha s rozdílným způsobem využití, nahrazuje původní příliš konkrétní funkční a prostorové uspořádání území;
- další změnou je vymezení plochy smíšené obytné SX v prostoru bývalého cukrovaru a závážky, kde se připouští vybudování nové čtvrti (tzv. Liblického předměstí) obsahující bydlení včetně příslušné základní občanské vybavenosti i nabídku pracovních příležitostí bydlení nerušících.

II. Vyhodnocení pozitivní přístup projektanta a výsledky s tím spojené potvrdilo. Pozitivní trend vylepšující invariantní řešení s kontexty urbanistické koncepce byl naprosto zřejmý a de facto nebylo nově co posuzovat, neboť posuny, s výjimkou některých výhrad u přeložky silnice II/113, byť navržené jako územní rezerva, měly charakter přínosů. Zpracovatelem Vyhodnocení nebyla shledána vážná příčina, která by zdůvodnila nutnost vypracování zcela nového Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu města Český Brod na udržitelný rozvoj území, proto bylo vypracováno toto II. Vyhodnocení jako dodatek Vyhodnocení k I. návrhu územního plánu.

Z věcného hlediska je nutné dotknout se problematiky se severozápadní variantou, územní rezervou přeložky silnice II/113. II. Vyhodnocení se novým prvkem dopravního systému zabývá, podobně jako dvěma dílčími změnami funkčního využití ploch. Pragmatický přístup využívá komparativní metody.

Z globálního pohledu, po vyloučení varianty severozápadního obchvatu, tj. po výběru a preferování varianty druhé v pořadí (tzv. severovýchodního obchvatu Českého Brodu), je zaznamenán pozitivní posun řešení, podobně jako u dvou změn funkčního využití ploch. Pouze trasa územní rezervy přeložky S II/113 vyžádala v II. Vyhodnocení hlubší pozornost.

II. Vyhodnocení se z uvedených důvodů zaměřilo především na věcné důsledky měněné koncepce a navázalo v úzkých souvislostech na nezměněná východiska, na dříve splněné požadavky i dílčí hodnocení okruhů, jež jsou uvedeny ve Vyhodnocení k I. návrhu

ÚPn tak, jak byly podmíněny příslušnými zákony. Přístup k hodnocení byl tudíž pragmatický a II. Vyhodnocení tak může, podle názoru zhotovitele II. Vyhodnocení, být pojato jako věcný dodatek, který je zaměřen na zachycení posunu kvality urbanistické koncepce.

REKAPITULACE PROCESU POŘIZOVÁNÍ I. NÁVRHU ÚZEMNÍHO PLÁNU A JEHO VYHODNOCENÍ

Pořizování územně plánovací dokumentace; shrnutí

Ve smyslu zadání byl zpracován I. návrh ÚPn, který byl v průběhu projekčních prací konzultován s objednatelem, před dokončením představen zastupitelům města i zástupcům všech odborů úřadu města na výkladu a prezentaci dne 6. 12. 2011. Na základě tohoto projednání byl dokončen a včetně Vyhodnocení předán k projednávání v únoru 2012.

Uvedený návrh řešil jeden z nejdůležitějších problémů – zátěže z tranzitní dopravy vedené zastavěným územím města, a to návrhem obchvatu. V první fázi projekčních prací byl navržen tzv. východní obchvat města, který však byl problematický legislativně, neboť tento obchvat bylo nutno vést i po katastrech sousedních obcí, a nebyl obsažen ve schválených ZÚR StčK. Proto bylo pořizovatelem stanoveno, že bude zobrazen zatím pouze jako výhledová územní rezerva, a po obvodu zástavby bude navržen doplňující obchvat severozápadní, který by současně nesl funkci sběrnou a obslužnou pro přilehlou stávající i navrhovanou zástavbu města (sběrná a obslužná funkce by po realizaci východního obchvatu převážila). Severozápadní obchvat byl v I. návrhu ÚPn zařazen do návrhového období. Současně však byl navržen další postup, ve kterém by město Český Brod požádalo o změnu ZÚR StčK a po jejím projednání a provedení by byl převeden východní obchvat z územní rezervy do návrhového období a preferován k další přípravě a k realizaci.

Urbanistická koncepce

Požadavky z mezinárodních úmluv a republikových zájmů obsažené v „Politice územního rozvoje ČR“, podobně jako upřesnění uvedená v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje, nezohledňují v dostatečné míře nároky na vyváženost města a nevytvářejí tak pro jeho stabilitu a další kvalitativní rozvoj pozitivně laděné podmínky. Nůžky nerovnováhy mezi potřebami udržení kvality prostředí a celkového zhodnocení prostředí města na straně jedné a nároky nadnárodních, republikových i regionálních zájmů „svírajících v obruči“ město na straně druhé se rozevírají. Český Brod si zaslouží úměrné sladění krytí potřeb, od úrovně mezinárodní a státní až po lokální. Nevyvážená společenská péče o území města, jež se v současném stupni společenského i technického rozvoje promítá do uspokojování potřeb města, náleží k výchozímu zjištění. Nerovnováha se následně projevuje brzdnými účinky a nepříznivými vlivy na život města, jeho obyvatel i na ekonomické aktivity a kvalitu prostředí.

Gordickým uzlem se v současnosti stává doprava. Městem je veden průtah mezinárodního železničního koridoru a v souběhu na jižním okraji města je vedena silnice I/12. Oba významné tahy sledují směr západ – východ a soustavně jsou modernizovány. Ve směru sever – jih je celkově svedeno do centra města 5 silnic regionálního významu. V nárůstu požadavků na kvalitu rozvoje města ustrnula právě osnova silniční sítě, kterou zatěžuje zvyšující se význam tranzitu. Silniční síť dlouhodobě tvarovala město, založila historickou osnovu a následně se podílela na rostlém půdorysu města zástavbou v osách komunikací. Modernizace S I/12 na čtyřpruh s upravovaným směrovým vedením dospěla, v rámci rozpracovanosti projektové přípravy, do bodu napojení Českého Brodu v návrhu

MÚK ve styku dvou silnic II. třídy. Také v severním směru dochází k inovačnímu procesu. V plánu je obchvat Kounice S II/272, jež je napojená na dálnici D 11 i R 10, což zvyšuje dopravní zátěže, prohlubuje negativní vlivy a s nimi spojená rizika v zastavěném území města.

V koncepci ÚPn byla velmi pečlivě analyzována závažnost dopravního sevření města a rostoucích zátěží tranzitem těžké nákladní dopravy. Probíhající přípravy modernizace S I/12 a S II/272 a jejich propojení vytváří příležitost nabídky historického významu, tj. nabídky, jež se často ve vývoji města nevyskytuje. Nabídka otevírá, z výběru variant, zcela nový pohled na možnosti směrového vedení silnic II. třídy prostřednictvím obchvatů. Zvýšený tlak na město a málo vyhovující struktura zástavby prostě vyžaduje radikální dopravní řešení. Silniční síť s tranzitní dopravou je navrženo vést mimo zastavěné území. Umožní se tím dopravní zklidnění města a tedy snížení všech zátěží a rizik, které tranzitní doprava přináší.

Řešením obchvatu (východního obchvatu) získá město Český Brod více volnosti, pohody a zvýší se i konkurenceschopnost města ve struktuře sídel. Tyto vlastnosti se mohou promítnout do parametrů zastavěného i zastavitelného území a umožní rozvíjet kvalitu koncepce územního rozvoje. Celek centra bude rozšířen, historické jádro jakožto těžiště a centrum města potvrdí nová obytná zástavba se základní občanskou vybaveností a s novými pracovními příležitostmi - zástavba na pomezí Českého Brodu a Liblice, nazvaná Liblické předměstí. Prostor přednádraží je vysoce cenný také jako městský dopravní uzel. K výhodám náleží i krajinný prvek Šembery a skutečnost, že území je uvolňované po bývalé průmyslové zástavbě a nevyžaduje zábory zemědělské půdy. Založení Liblického předměstí se jeví jako velmi významný urbanistický záměr rozvoje města, vyvažující půdorysný rozvoj obytných částí města všemi směry od historického centra v jeho těžišti. Liblické předměstí a jeho návaznost na stávající stabilizované městské struktury bude následně řešeno územní studií, případně regulačním plánem.

Cílem původního vedení severozápadního obchvatu bylo mj. zamezení zjištěného živelného rozpínání města směrem západním dlouhodobě určenou hranicí zastavitelného území. Limity měly vnést řád do územního rozvoje, především do výstavby rodinných domků, a také do pořadí připravovaných lokalit s ohledem na ochranu kvalitní orné půdy.

Vyhodnocení koncepce

Věcná stránka řešení je provázána s plánovacím procesem. Koncepce ÚPn vychází z přínosných, a vývojem města potvrzených záměrů územního plánu Českého Brodu z roku 1997, z požadavků zadání ÚP, z Politiky územního rozvoje ČR, ze Zásad územního rozvoje Středočeského kraje v platném znění, ze Strategického plánu města, a také ze schváleného ÚPn z r. 2004. Přístup se prezentuje snahou po tvorbě promyšlené syntetické urbanistické koncepce „s přidanou hodnotou“ vize a uchopitelné strategie pro realizaci cílů.

Podle názoru zhotovitele Vyhodnocení předložil projektant návrh dokumentu v podobě dlouhodobé urbanistické koncepce, z něhož je odvíjena střednědobá, jež je uplatněna v ÚPn. Taková dokumentace městu dosud chyběla. Přístup k radikálnímu zásahu do řešení silniční dopravy, a to i v současných nepříznivých finančních, ekonomických i společenských podmínkách, je z pohledu Vyhodnocení chápán jako oprávněně zdůvodněný.

Dlouhodobý pohled na provázaný, vyvážený územní rozvoj je přirozený a vysoce potřebný. ÚPn se prezentuje vstřícností města vůči státní a regionální politice. Vytváří nabídku odpovídající potřebám města a předkládá tak dlouhodobou koncepci s uchopitelnou strategií sledující dosažení navržených cílů v etapách. Předpokládá zájem o bydlení v tomto městě.

ÚPn je charakteristický komplexním řešením současných i budoucích potřeb města. Řešení je sladěno s hierarchicky uspořádanými mezinárodními, republikovými a regionálními prioritami. Komplex je transformován tvůrčím způsobem do urbanistické koncepce. ÚPn předkládá vstřícnou kvalitní nabídku na uspořádání území města pro uspokojování současných i výhledových potřeb území v rámci snahy po dosažení kvality urbánního i přírodního prostředí.

ÚPn řešením splňuje požadavky ochrany veřejného zdraví obyvatel, ochrany i tvorby urbánního i přírodního prostředí. Řeší požadavky na zmírnění zátěží na území, snižuje míru negativních vlivů a dopadů na životní prostředí i míru rizik ohrožujících veřejné zdraví. ÚPn posiluje pozitiva životních podmínek obyvatel města. Kvalitní koncepcí vytváří předpoklady vyváženosti vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území. Řešení je ve smyslu diferenciovaných požadavků komplexní. Pojetí a faktografii koncepce se přizpůsobuje i Vyhodnocení.

Závěry a doporučení vyplývající z Vyhodnocení

Z Vyhodnocení k I. návrhu ÚPn vyplynula ve Vyhodnocení doporučení a náměty k usměrnění strategických a koncepčních dokumentů. Vyhodnocení se zabývalo výhodami a nevýhodami variant z hledisek potřeb města, životních podmínek, vlivů na životní prostředí a vyvážeností pilířů udržitelného rozvoje a stanovilo pořadí variant:

1. Varianta „severozápadního obchvatu“
2. Varianta „východního obchvatu“
3. Varianty vedené zastavěným územím

Vzhledem k závažnosti záměru a skutečnosti, že se jedná o nikoliv krátkodobou přípravu, doporučené souhlasné stanovisko bylo vázáno podmínkou upřesnění a ověření řešení. Bylo doporučeno zpracovat dopravně urbanistické studie z podrobnějších podkladů a vyhodnotit je.

Varianta severozápadního obchvatu byla ve Vyhodnocení k I. návrhu ÚPn celkově vyhodnocena jako výhodnější. Nejlépe splňuje podmínky udržitelnosti územního rozvoje města z hledisek snah o přijatelnou míru vyváženosti jejích jednotlivých pilířů z pohledu velice důležitého kritéria - reálnosti proměn, a to v přímé vazbě na záměry obsažené v Zásadách územního rozvoje. V optimalizaci přínosů a negativních vlivů a dopadů dosáhla potřebné míry přijatelnosti, negativních vlivů na krajinný ráz a hygienu se oprostila zapuštěním do terénu zejména v západní části řešeného území.

Dále bylo doporučeno rezervovat také trasu přeložky silnice II/272, respektive trasu Východního obchvatu města včetně napojení na S II/108 a zařadit ji do záměru Zásad územního rozvoje ke sledování. Tato varianta byla ve Vyhodnocení k I. návrhu územního plánu chápána jako dlouhodobá rezerva. Vyhodnocení doporučilo vymezení společného koridoru dopravy a technické infrastruktury s vyznačením územní ochrany komunikace ve výhledu.

V tomto smyslu bylo odboru životního prostředí, zemědělství a lesnictví Krajského úřadu Středočeského kraje, Zborovská 11, Praha 5, jako příslušnému úřadu podle § 23 odst. 11, písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, doporučeno vydat na základě dokumentace obsahující i vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, na základě vyjádření dotčených orgánů státní správy, organizací a veřejnosti souhlasné stanovisko s podmínkou

k vyhodnocení vlivů ÚPn Český Brod na udržitelný rozvoj území. Doporučilo pořizovateli a Zastupitelstvu, které bude schvalovat pokyny pro dokončení návrhu změny, zvážit doporučení zpracovatele Vyhodnocení.

V souhrnu z Vyhodnocení I. návrhu ÚPn lze konstatovat:

- západní obchvat byl vyhodnocen pozitivněji. Hlavním důvodem a smyslem bylo zakomponování obchvatu do celoměstského dopravního systému, dlouhodobé posílení stability území a omezení dosud rozvojového severního a západního směru, a dosažení nejkratšího směru nejvyšších zátěží tranzitní dopravou (směr SV – JZ);
- využití synergických efektů v okruhu veřejné prospěšnosti společnosti i města;
- uplatnění vyšší míry využití obecných principů proměn území (vztah k ohnisku aktivit hlavního města, přihlídnutí k inovačním procesům, důraz na intenzifikaci úkolů spojených s územním rozvojem, atp.);
- uplatnění vyšší míry zhodnocování území, což úzce souvisí s mírou hospodárného a tím i udržitelného územního rozvoje.

I varianta východního obchvatu se vyznačuje některými výhodami, např. lepším zapojením sídel a dostupností rozsáhlých výrobních zón ve východním zázemí města, potenciálem posílení inovačního procesu v proměnách území ve vazbě na nově vytvářenou dopravní infrastrukturu, nižší mírou negativní zátěže na bydlení hlukem, emisemi, prachem, atp., souběhem v koridoru se stávající technickou infrastrukturou. Z pořadí, které vyplynulo z Vyhodnocení nelze proto vyvozovat závěry, že východní obchvat svými vlivy a dopady na koncepci územního rozvoje je natolik problémový, že jej nelze doporučit. Podmínka uvedená ve Vyhodnocení doporučuje „vymezení společného koridoru dopravy a technické infrastruktury s vyznačením územní ochrany komunikace ve výhledu.“ Koordinace záměrů byla požadována i v Zásadách územního rozvoje. Vyhodnocení uvádí, že do zmíněných Zásad se doporučuje zanést také trasu přeložky silnice II/272, respektive trasu východního obchvatu města včetně napojení na S II/108. Ve Vyhodnocení bylo doporučeno, aby záměry územního plánu byly podrobněji prověřeny a upřesněny územními studii a dopravními studii obchvatů.“

Zhotovitel Vyhodnocení tím měl na mysli získat potřebné údaje územně technického, územně ekonomického, technického charakteru a další, které by posílily míru exaktnosti a umožnily lépe zdůvodněné rozhodování, přičemž by nebylo zamezeno vzniku ani severozápadního, ani východního obchvatu.

VEŘEJNÉ PROJEDNÁNÍ I. NÁVRHU A JEHO POŽADAVKY NA ÚPRAVU

I. návrh ÚPn byl projednáván. K návrhu pořizovatel obdržel 25 vyjádření dotčených orgánů státní správy a dalších účastníků řízení. Zhotovitel zapracoval jejich připomínky, požadavky a náměty do textové i výkresové části územního plánu.

K návrhu řešení nebyly vzneseny vážné výhrady. Pouze hygienik požadoval prověření a zajištění ochrany proti případnému pronikání hluku do chráněných prostor v dalších fázích podrobnější územně plánovací dokumentace nebo k územním řízením.

Poté však dne 13. 06. 2012 vydalo zastupitelstvo města Český Brod usnesením č. 41/2012 námitku proti řešení I. návrhu ÚPn, ve kterém nedoporučilo zahrnout do návrhu severozápadní obchvat města tak, jak byl navržen, tj. po obvodu zástavby. Doporučilo

zpracovateli územního plánu řešit dopravní obsluhu dotčených lokalit po obvodu města místními komunikacemi.

Za tohoto stavu bylo hledáno nové řešení. KÚ StČK konstatoval, že nová právní úprava stavebního zákona, která bude platná od 1. 1. 2013, umožní nový legislativní postup, který dosud nebylo možno aplikovat (v § 43 stavebního zákona se na konci odstavce 1. doplňuje věta: „Záležitosti nadmístního významu, které nejsou řešeny v Zásadách územního rozvoje, mohou být součástí územního plánu, pokud to Krajský úřad ve stanovisku podle § 50 odst. 7 z důvodu významných negativních vlivů přesahujících hranice obce nevyloučí“).

Krajský úřad s ohledem na legislativní úpravy doporučil přepracovat návrh územního plánu a vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území. V průběhu nového projednávání a ve smyslu znění novely stavebního zákona požadoval předložit návrh ÚPn opětovně k posouzení VVURÚ StČK. Podstatou úpravy byla záměna návrhu severozápadního dopravního obchvatu s rezervou pro východní obchvat, tedy záměna návrhu s rezervou. Východní obchvat měl být veden jako prvek návrhu, nikoliv jako územní rezerva se zdůvodněním, „že návrh přeložky komunikace je důvodný k eliminaci významných negativních vlivů, a technicky nelze řešit jiným způsobem, aby nepřesahoval hranice území řešeného územním plánem“.

Krajský úřad konstatoval, že toto řešení a postup bude v souladu se stavebním zákonem platným od 1. 1. 2013, a je předpoklad, že bude Krajským úřadem Středočeského kraje kladně posouzen, aniž by Zásady územního rozvoje StČK přeložku obsahovaly, avšak za podmínky, že bude kladně projednán s obcemi, kterých se územně návrh přeložky (východního obchvatu) dotýká.

Požadavek tak uložil či připustil změnit obchvat uváděný původně v územní rezervě za prvek návrhu. Krajský úřad dále uložil, aby pořizovatel prokázal eliminaci významných negativních vlivů a zdůvodnil, že obchvat nelze řešit v rámci hranice území řešeného ÚPn.

Požizovatel prostřednictvím projektanta prokázal, že trasa komunikace regionálního významu nemůže být podmíněna směrovým vedením daným hranicemi obcí (nemůže být vedena pouze v hranicích území řešeného územním plánem Českého Brodu, tedy v hranicích katastrálního území Českého Brodu a Liblice u Českého Brodu), zabezpečil úpravy návrhu ÚPn a projednal jej s dotčenými obcemi Chrástřany, Přistoupim, Kšely a Klučov, tj. s obcemi, kterých se východní obchvat města dotýká. Souhlas s řešením byl všemi zastupitelstvy obcí potvrzen. Na tomto základě byl zpracován II. návrh ÚPn a změny koncepce byly posouzeny ve II. Vyhodnocení.

VĚCNÁ STRÁNKA POSUNU KONCEPCE VE II. NÁVRHU ÚPN

Obsah a rozsah

Základnou pro analýzu byla dokumentace I. a II. návrhu ÚPn a porovnání rozhodujících vybraných parametrů, které by mohly ovlivnit celkové výsledky hodnocené koncepce pro vyslovení závěrů.

II. návrh ÚPn je prezentován průvodní textovou zprávou a grafikou.

Obsah grafiky II. návrhu ÚPn:

- Výkres základního členění území, 1:5000;
- Hlavní výkres, 1:5000;
- Výkres veřejně prospěšných staveb a opatření, 1:5000;
- Výkres koncepce veřejné infrastruktury - doprava, 1:5000
- Schéma vedení pěších a cyklistických tras, 1:5000 (pouze na CD);
- Výkres koncepce veřejné infrastruktury - technické vybavení, zásobování vodou, 1:5000;

- Výkres koncepce veřejné infrastruktury - technické vybavení, kanalizace, 1:5000;
- Výkres koncepce veřejné infrastruktury - technické vybavení, zásobování plynem, 1:5000;
- Výkres koncepce veřejné infrastruktury - technické vybavení, zásobování elektrickou energií, 1:5000;
- Výkres koncepce veřejné infrastruktury - technické vybavení, telekomunikace, 1:5000;
- Výkres životního prostředí 1:5000.

V této úrovni byl posun koncepce porovnáván.

Charakteristika změn koncepce

Podstatné změny se prakticky týkají pouze dopravní koncepce. Posuzujeme-li posun kvality koncepce dosažený ve II. návrhu ÚPn dle změněných východisek, pak ve zjednodušení se oproti I. návrhu ÚPn dopravní systém vyznačuje následujícími významnými změnami.

Vypouští dříve navržené prvky:

- navrženou trasu severozápadního obchvatu Českého Brodu, která byla situována podél severního a severozápadního okraje zastavěného území;
- navrženou přeložku komunikace S II/245 vedenou podél rozsáhlého lokálního biocentra východně od Štolmíře s napojením na severozápadní obchvat Českého Brodu;
- navržený severní obchvat vytvářený silnicemi II. třídy č. 245, 272 a 330 vedený v západní části po obvodu zastavěného území a ve východní části vedený částečně jako průtah zastavěným územím;
- dříve navržený úplný průjezd městem pro transitní dopravu s úsekem tzv. spojky Malechov. Tento urbanisticky i dopravně problematický a stavebně technicky i finančně náročný úsek je v druhém návrhu územního plánu modifikován, aby byl vyloučen negativní vliv průjezdné dopravy po ulici Prokopa Velikého na přilehlou obytnou zástavbu, avšak případnou realizaci spojky Malechov uspořádáním zastavitelných ploch (uspořádáním území) a vložení územní rezervy pro část této komunikace v budoucnu v případě potřeby nevylučuje.

Obsahuje nově navrhované prvky:

- nahrazující severní obchvat Českého Brodu. Jedná se o novou přeložku komunikace silnice II. třídy č. 245, která nahrazuje severovýchodní obchvat Štolmíře dle I. návrhu ÚPn a je novou trasou vedena východním směrem ke křížení se S II/272 (rozšířením stávající komunikace). Dále je náhrada severovýchodního obchvatu řešena spojkou od uvedené křižovatky k přeložce navržené S II. 272 a prakticky v této trase pokračuje do styku se S II/330.
- novou variantu přímého propojení silnic S II/245 a S II/113, tj. přeložky S II/113, jež je vedena zemědělskou krajinou západně Štolmíře a Českého Brodu a v ÚPn vyznačena jako územní rezerva.

Obsahuje upravené prvky:

- modifikovaný východní obchvat Českého Brodu, uváděný v I. návrhu ÚPn jako územní rezerva. Východní obchvat je upraven až k navrhované křižovatce S I/12 se S II/108 a je zařazen do návrhového období;
- oproti prvnímu návrhu jsou poněkud upraveny mimoúrovňové křižovatky komunikací se silnicí I/12, přestože jsou v regulativech stanoveny pouze jako

tvarově možné, podléhající změnám po upřesnění podrobnější dokumentací. U křižovatky S I/12 s S II/113 je preferován směr odbočení z příjezdu od Prahy do města Český Brod a směr opačný, zjednodušeno je vedení silnice III/1133, které v prvním návrhu zasahovalo přeložkou méně citlivě do krajiny podél potoku Bušince a napojovalo se do této mimoúrovňové křižovatky. Současně je upravena trasa biokoridoru severně od S I/12 tak, aby se od jmenované křižovatky S I/12 se S II/113 oddálila ve prospěch funkčnosti biokoridoru;

Obsahuje změnu funkčního využití ploch

- změnu týkající se prostoru tzv. Liblického předměstí (plocha po bývalém areálu cukrovaru), kde byla předepsána nová funkční plocha SX - specifická plocha s rozdílným způsobem využití, nahrazující původní příliš konkrétní funkční a prostorové uspořádání území. Modifikovaná plocha SX umožňuje situování převážně obytného území včetně příslušné potřebné veřejné vybavenosti a sídelní zeleně, ale i podíl funkcí nabízejících pracovní příležitosti v objektech působících jako clona proti negativním hlukovým zátěžím železniční dopravy do předmětného území. Detailnější členění této plochy bude následně stanoveno územní studií;
- další změnou je vymezená plocha SX v prostoru vytěžených zásob a bývalé cihelny, kde se připouští vybudování nových ploch s nabídkou pracovních příležitostí a výrobního zařízení či komerčních ploch s podílem bydlení zejména pro ubytování zaměstnanců.

Rozhodující rozdíly mezi I. a II. návrhem ÚPn se tudíž týkají komplexu dopravního řešení, změn i záměn návrhových prvků. Přímé propojení silnic S II/245 a S II/113, tj. přeložky S II/113, jež je vedena zemědělskou krajinou a v ÚPn vyznačena jako územní rezerva, je nutné považovat za zcela novou, vloženou variantu, která v zadání nebyla jmenovitě požadována, a jejíž reálná potřeba v čase bude potvrzena či zpochybněna v budoucnu dle přerozdělení tranzitních i ostatních zátěží automobilové dopravy po vybudování návrhových komunikací.

Úpravy vyplývající z požadavků Krajského úřadu týkající se rozšíření přílohy stavebního zákona

Krajský úřad požadoval, aby II. návrh byl zpracován ve smyslu požadavků novely stavebního zákona. Pokud se týká Vyhodnocení, pak lze konstatovat, že také v Příloze ke stavebnímu zákonu byly provedeny úpravy. Z porovnání vyplývají nové požadavky (v Příloze vyznačeny tučně) z bodu:

- 1. Stručné shrnutí obsahu hlavních cílů územně plánovací dokumentace, vztah k jiným koncepcím.
- 6. Lidské zdraví a horninové prostředí
- 11. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hledisek minimalizace negativních vlivů na životní prostředí.

K bodu 1. Stručné shrnutí obsahu hlavních cílů územně plánovací dokumentace, vztah k jiným koncepcím.

Požadavek je obsažen v kapitole „Změny urbanistické koncepce“. Pokud se jedná o vztah k jiným koncepcím, pak lze konstatovat, že ve Vyhodnocení je této problematice věnována kapitola E. Vyhodnocení přínosu územního plánu k naplnění priorit územního plánování. Požadavek byl splněn

K bodu 6. Lidské zdraví.

Již do Vyhodnocení byla vložena kapitola „10. Možné vlivy územního plánu na veřejné zdraví“. Požadavek byl splněn.

Horninové prostředí

Nejvýznamnější urbanistické a dopravní zásahy do dosud nezastavěných ploch se týkají ploch zpevněných sedimentů mladšího paleozoika (karbon, perm), v menší míře navátých sedimentů geologického regionu kvartéru Českého masivu. V údolích potoků se nacházejí říční písčité a štěrkovité nezpevněné kvartérní sedimenty. V prostoru Liblického předměstí se jedná částečně o horninové navážky na výše uvedených zpevněných sedimentech, na říčních sedimentech a splachových sedimentech. Z geologických podkladů je patrné, že se jedná o prostředí vyskytující se pod zastavěnými urbanizovanými plochami řešeného území pro urbánní, respektive stavební činnost běžné.

Rozvoj sídel nezasahuje výrazně negativně do hodnot krajiny, ani do limitů daných ochranou vodních toků nebo ložiskových území a poddolovaných území.

K bodu 11. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hledisek minimalizace negativních vlivů na životní prostředí.

Ve Vyhodnocení je doporučena podmínka, aby varianta Východního obchvatu byla řešena v rámci společného koridoru dopravy a technické infrastruktury. Požadavek byl projektantem splněn.

II. VYHODNOCENÍ ZMĚNY KONCEPCE

Charakteristika dopravních vztahů a řešení

Území města je součástí rozvojové oblasti Prahy, je situováno ve směru dvou rozvojových os, transevropského multimodálního koridoru a významných koridorů technické infrastruktury. V této zvyšující se zátěži je klíčovým problémem pro koncepční pojetí dokumentu návrh na uspořádání dopravního řešení, které bude vyhovovat i městu. V ČR zřejmě neexistuje další „ohnisko“ o velikosti Českého Brodu, které by se mohlo prezentovat četností směrů a koncentrací dopravní sítě mezinárodního, republikového a regionálního významu a také stejně hierarchicky uspořádané sítě technické infrastruktury.

Zastavěným územím, mimo S I/12, procházejí všechny trasy silnic II. třídy č. 245, 272 a 330 v severních směrech, které v jižních směrech navazují na silnice II. třídy č. 113 a 108. Snížení zátěží z dopravy je hlavním úkolem řešení ÚPn. Charakteristika dopravních vztahů se v předmětném území a ve střednědobém období zřejmě výrazným způsobem nezmění. Vyhodnocení I. návrhu je využitelné; je však nutné modifikovat posuzování v reakci na změněné podmínky, jež jsou příčinou měněné koncepce územního rozvoje.

Na samém počátku řešení bylo zřejmé, že vybraný obchvat ze dvou sledovaných může jen částečně zmírnit palčivé problémy se zátěžemi uvnitř města působené silniční dopravou regionálního významu. Každá ze sledovaných variant se vyznačovala přednostmi i slabými stránkami. Invariantně lze říci, že odlehčení prostřednictvím vybraného obchvatu je nezbytností.

Ve II. návrhu ÚPn se severovýchodní obchvat stává návrhem a nositelem dopravní koncepce. V severní části je navrženo nové vedení přeložek v odsunutě poloze od zastavěného území, částečně výhodně využívající pokud možno stávajících tras.

Místo severozápadního obchvatu se v novém směrovém provedení objevuje varianta územní rezervy umožňující přímé propojení silnic II/245 a S II/113. Nové variantě, ač je zahrnuta do územní rezervy, je věnována pozornost v II. Vyhodnocení níže.

II. Vyhodnocení se opírá o dříve provedené analýzy dopravních vztahů, na výhody a nevýhody variant vztažených k potřebám města a na odvozené závěry. Nové skutečnosti

porovnává s kontexty vlivů a dopadů na území a jeho prostředí. Zdůrazňuje pouze některé aspekty, které poukazují na silné a slabé stránky II. návrhu ÚPn v návaznosti na výsledky uvedené v I. Vyhodnocení.

Změna urbanistické koncepce

Urbanistický návrh dopravního řešení lze rámcově a s ohledem na celek posuzovat v rozdělení na okruhy.

Velmi zdařilé je urbanistické a dopravní řešení v severní části řešeného území. Převádí tranzitní dopravu ze silnic II. tř. 245, 272 a 330 na přeložku oddáleného severovýchodního obchvatu i s částečným využitím stávajících komunikací. Vlastní trasa východního obchvatu je ve vztahu k prostředí šetrněji ošetřena. Její směrové vedení využívá lokální ÚSES i trasy technické infrastruktury k odclonění od zastavěného území. Pozitivní posun sladěním zájmů koridorů dopravy a technické infrastruktury navozuje zamyšlení nad detailem potřebné úpravy křižovatky se silnicí na Lstiboř.

Významným pozitivním zásahem projektanta do urbanistického řešení prostorového uspořádání území, řešení dopravní infrastruktury a vztahů je směrové vedení silnice II/272 ze směru od obchvatu Kounice. Citlivějším provedením se upravená trasa obchvatu ve II. návrhu ÚPn vrací do původní stopy S II/272. Tato změna vylepšuje požadavky na vztahy v silniční dopravě, respektuje krytí požadavků sídla na zabezpečení potřeb v propojení zdrojové / cílové dopravy při podstatném snížení negativních vlivů a zátěží na město a jeho prostředí. Křižovatka S II/272 se severním obchvatem napomáhá k vyšší přehlednosti soustředěného severního vstupu do města. Umožňuje zlepšení dopravních vazeb ve vztahu město v napojení na dálkové severní, resp. severovýchodní směry. Úspornější a hospodárnější řešení přináší řadu dalších výhod. Spočívají např. v čistotě urbanistického řešení, v zapojení stávajících komunikací do systému, v lepší možnosti proveditelnosti a realizace díky možnostem výhodnější etapizace, ve snížení investiční a technické náročnosti (snížení investičních nákladů zkrácením délky přeložek a množství nových komunikací v krajině), v zabezpečení požadavků na ochranu ZPF (snížení záborů ZPF kvalitních bonit) i s ohledem na ochranu zemědělské krajiny a jejího rázu.

Toto upravené řešení i přes vyloučení úplné severozápadní varianty v návrhovém období územního plánu se tak prezentuje kvalitou, je úsporné, reálné a dlouhodobě perspektivní (samostatně životaschopné, řešící nejvážnější dopravní problémy).

Přeložka S II/113 by měla v daleké budoucnosti dotvořit silniční okruh kolem města. Varianta nebyla v I. návrhu ÚPn řešena ani hodnocena v dokumentaci o posuzování vlivů koncepce na udržitelný rozvoj území. Ačkoliv není podmíněna zadáním a je uváděna jako územní rezerva, zasluhuje pozornost jako nový prvek koncepce ÚPn.

V celkovém hodnocení navržený systém dopravy (mimo rezervy) představuje ve II. návrhu ÚPn výrazný pozitivní posun. Řešení prokazuje výhody a II. Vyhodnocení je potvrzuje. Jedinou výjimkou je varianta rezervy. Projektant plní požadavky pořizovatele, avšak zhotovitel II. Vyhodnocení cítí povinnost poukázat na problémy, které kvalitu II. návrhu ÚPn v případě této územní rezervy doprovázejí.

Varianta přeložky S II/113, územní rezerva

Problémem, naštěstí v rovině rezervy, a to právě proto, že si je zhotovitel problému vědom, zůstává přeložka S II/113. Ke hledání řešení dopravních vztahů, které nelze zcela přisoudit východnímu obchvatu a k zakreslení varianty byl projektant vyzván námitkou

Zastupitelstva města, které odmítlo po zásahu občanů trasu obchvatu na hraně zastavěného území města.

Návrh západní přeložky II/113 (západní části okruhu) se vyhýbá průjezdu Štolmířem a sídlo obchází v nové západní trase. Prochází podél lokálního biocentra, částečně i zastavěným územím. V dalším průběhu je trasa vedena zemědělskou krajinou, podobně jako v jižním směru od podjezdu železnice. Navazuje na MÚK S I/12 se S II/113.

Tato MÚK, která může být teoreticky v „blízké“ budoucnosti součástí přestavby S I/12, se může stát nechtěnou a díky zvýšené atraktivitě lákavou nabídkou pro využití k tranzitní dopravě v propojení dálkových směrů silnic II. tř. č. 113, 245, 272 a 330 zastavěným územím, především však ve směru Praha (S I/12) přes zastavěné území centra města ve směrech uvedených výše. Tím by se prohlubovaly zátěže na životní prostředí města a jeho okolí do doby realizace východního, respektive celého severovýchodního obchvatu, byť v tranzitních směrech je zabráněno průjezdu městem nákladní dopravě zákazem. Proto je třeba východní obchvat města podporovat a urbanistickými a dopravními návrhy posilovat.

S ohledem na náročnost investice je nutné upozornit na reálnou možnost prodloužení výstavby. Může uplynout značná doba, než rozhodující inovační proces dospěje do realizace severovýchodního obchvatu a do realizace MÚK ve vazbě na tento obchvat se silnicí I/12 a S II/108. Možnost dlouhodobě působícího rizika nelze vyloučit.

Rozhodnutí o okamžitém ukončení sledování západního obchvatu Českého Brodu vedeném v územní rezervě se proto z tohoto pohledu zdá být unáhlené. Nová varianta přeložky S II/113 se totiž vyznačuje zcela jinými hodnotami než obchvat vedený na hraně zastavěného území.

II. návrh ÚPn umožňuje porovnání s původní stopou západního obchvatu Českého Brodu, jenž byl řešen v I. návrhu ÚPn. Z úrovně údajů vyplývajících z řešení ÚPn můžeme porovnat vybrané přednosti a nedostatky západní části okruhu (západní přeložky S II/113 od S II/245 směrem k II/113.

Vybrané přednosti přeložky:

- přímé propojení silnic S II/245, S III/1131, I/12 a S II/113 v „exklusivním vedení otevřenou zemědělskou krajinou“ nahrazuje současnou problematickou trasu pohybu motorových vozidel vedenou středem obytné zástavby Štolmíře, dále dopravními závadami a zdravotními riziky - parametry nevyhovujícím podjezdem pod železniční tratí, poté vedením po komunikaci Žitomířské bezprostředně v kontaktu se zařízeními základních škol a domova důchodců, obytnými zónami napříč celým územím historické zástavby středu města Český Brod a Pražským předměstím. Trasa přeložky eliminuje i přímý úhlopříčný průjezd historickým centrem přes Malechov na Přistoupim a na Tuchoraz. V případě realizace jen severního a východního obchvatu, a současně po vyloučení předchozího popsaného průjezdu Štolmířem a Českým Brodem, zkracuje propojení S II/245 a II/113 o délce cca 2,7 km délku trasy vedené ze Štolmíře k II/272 a dále po východním obchvatu a zpět po I/12 k odbočení na II/113 v délce cca 9,7 km o 7 km, což v dlouhodobém užívání snižuje spotřebu pohonných hmot a s tím spojených emisí i hluku v zastavěném území (kde hluk nelze eliminovat) nebo na jeho okraji.
- nižší stupeň zátěže na obytné území; zmiňovaný předpokládaný nižší stupeň zejména hlukové zátěže trasy vzdálené od zástavby, oproti předchozí trase přímknuté k zástavbě navrhované z důvodu eliminace hluku větší měrou v zářezu, je možný a pravděpodobný, byť není detailně prokázán s ohledem na terénní

podmínky. Negativní vlivy na zastavěné území při průjezdu stávající trasy obytnými zónami mohou být eliminovány odvedením stávající dopravy po přeložce; při průjezdu po okrajích zástavby (varianta I. návrhu) mohou být sice eliminovány jinými způsoby, než relativním oddálením směrového vedení silnice II. třídy, avšak protihlukové zdi v tomto případě nejsou v krajině ani na okraji města vhodným řešením, a zapuštění tlumícími zářezy do terénu znamená širší pás záboru zemědělské půdy, větší terénní bariéru, i komplikaci pro obhospodařování zemědělských ploch, i větší ekonomické náklady na výkup pozemků a realizaci. Tato problematika záborů provází obě posuzované západní varianty, avšak oddálenou jistě v menším rozsahu.

- doprovodný oboustranný pás zeleně v II. návrhu by mohl působit proti větrné erozi a podpořit útlum proudění větrů od západu na obytnou zástavbu, a spoluvytvářet v otevřeném prostoru pásem zeleně původní ztracené drobnější měřítko krajiny polí scelených za kolektivizace zemědělství.
- odstraňuje hygienické dopady (hluk, exhalace, prašnost) dopravy ve stávající městské zástavbě celého pražského předměstí a rizika střetů s ostatními druhy dopravy (výhodná pro bezpečnost silničního provozu).

Vybrané nedostatky přeložky:

- Přeložka by byla nevhodnou a nerealizovatelnou, zejména pokud by nebyla prokázána její budoucí potřeba s ohledem na množství výhledových dopravních pohybů, přitom je reálný předpoklad, že tranzitní nákladní a těžká nákladní automobilová doprava, užívající zejména S II/272 a S II/330, bude preferovat dopravně a směrově výhodněji navržený východní obchvat.
- Cílové směry silnic II/113 a S II/245 jsou již dnes nahrazeny výhodnějším a kvalitnějším propojením. (S II/101 posílila na významu a přebírá dopravní zátěže v rozhodujícím bližším východním segmentu Prahy).
- neřeší tranzitní dopravu II/330 – I/12 ve směru na Prahu, jak tomu bylo u trasy severozápadního obchvatu v I. návrhu, opět je dopravně směrově pro tento účel méně zajímavou;
- veřejná prospěšnost stavby a současně i stupeň koncepčnosti územního rozvoje prezentovaný v ÚPn je oslaben, neboť by trasa mohla na sebe převzít část zátěží východního obchvatu, a oslabit tak její význam;
- nový urbánní prvek – nová dopravní stavba v zemědělské krajině představuje zásah do krajiny a krajinného rázu, další zátěž krajiny, rozděluje krajinu a polnosti, neboť by se i zde jednalo jistě o částečné zapuštění trasy;
- ztráta navržené přirozené hranice zastavitelného území v západním směru (prezentovaná v předchozím vedení přeložky po obvodu zástavby) dovoluje při nedodržení hranic funkčních ploch územního plánu nebo po jeho nevhodných změnách pokračování nevhodného extenzivního rozvoje města do zemědělské krajiny s vysoce bonitními půdami, pokud by územní plán nebyl respektován, jak tomu bylo v minulosti;
- návrh na přimknutý obchvat plnil mimo tranzitu i funkce celoměstského dopravního systému. V odkloněné poloze se využití přeložky pro potřeby dopravní obsluhy přilehlých částí města vytrácí, musí být nahrazen novými místními trasami, představuje tedy nevhodný návrh na paralelní vedení S II. třídy a místních sběrných i obslužných komunikací podél zástavby, sloučené v předchozí variantě do jedné komunikace; z tohoto pohledu se vyznačuje plynutím veřejnými finančními prostředky, snížením efektivity;

- nevýhoda otevřeného terénu v některých částech přeložky;
- při nedodržení koncepce územního plánu stanovující cílový vnější okraj zástavby umožňuje pokračování extenzivního rozvoje, dovoluje permanentní zábory vysoce bonitních půd, vytváří zhoršené podmínky pro obhospodařování polností;
- neprokazuje explicitně oproti předchozí variantě vedené po okraji zástavby nižší územně technickou, investiční i provozní náročnost, vychází jen z požadavku občanů nerealizovat předchozí variantu,
- představuje ztrátu racionalizace dopravního návrhu spočívající v maximálním využití stávajících komunikací, pokud by zátěže na nich nepřesáhly únosnou mez.

Záměr na přímé propojení S II/245 se S II/113 ve vazbě na severovýchodní obchvat navrhovaný v II. návrhu ÚPn nemůže být a není ani koncipován jako adekvátní náhrada severozápadního obchvatu prezentovaného v I. návrhu, a vzhledem k tomu, že je navrhován ve zcela volné krajině na nezastavitelných plochách (polnostech), není nezbytnou nutností nebo potřebou jej dopředu konkrétně vymezovat, je proto veden jako územní rezerva. Nepředvídatelnost či vzdálenost časového horizontu realizace tohoto záměru přeložky a nedostatečná znalost budoucího přerozdělení dopravních zátěží a potřeb transité, zejména těžké nákladní dopravy po vybudování severovýchodního obchvatu vede dokonce k úvahám o potřebě vložení komunikace v konceptu II. návrhu ÚPn do řešeného území, byť i jako územní rezervy. Z odborných hledisek, ale ani z pohledu veřejných zájmů (tj. nejen ze zorného úhlu potřeb města), nebo z faktorů tzv. udržitelnosti územního rozvoje, neexistuje zatím konkrétními výpočty a detailním prověřením podložený důvod k umístění předmětné části západního obchvatu, vymezené v II. návrhu ÚPn. Rezerva přeložky S II/113 v krajině je proto slabým článkem řešení.

Změna funkčních ploch

Mimo změny stěžejní dopravní koncepce ve II. návrhu ÚPn toto Vyhodnocení pozitivně vnímá nutnost řešení vysoce cenného prostoru tzv. Liblického předměstí (funkční plocha SX, plocha po bývalém areálu cukrovaru) podrobnější územní studií. Předpokladem je dosažení vyššího stupně polyfunkčnosti i využití zeleně ve vazbě na vodní tok. Neměla by být pominuta tvorba ochranné clony proti negativním hlukovým zátěžím železniční dopravy do předmětného území, a to urbanistickými prostředky, a realizace základní občanské vybavenosti v ploše nejpozději souběžně s realizovanou obytnou zástavbou vycházející z její obytné kapacity.

ZÁVĚRY, DOPORUČENÍ A NÁMĚTY

Řešení klíčové dopravní infrastruktury byla věnována vysoká péče v I. i II. návrhu ÚPn. Návrh variantního řešení prověřoval tři základní varianty. Jedno řešení v rámci nové stopy průtahu městem a dvě varianty obchvatů. Vyhodnocení se zabývalo výhodami a nevýhodami variant z hledisek potřeb města, životních podmínek, vlivů na životní prostředí a vyvážeností pilířů udržitelného rozvoje. Řešení I. návrhu ÚPn ani doporučení vyplývající z Vyhodnocení nebyly přijaty. V reakci II. Vyhodnocení se doporučuje:

- upravené dopravní řešení II. návrhu ÚPn se severovýchodním obchvatem podpořit, v ÚPn schválit, a urychlit projektovou přípravu;
- zvážit případné vypuštění nové varianty přímého propojení S II/245 se S II/113 z II. návrhu ÚPn, byť se jedná jen o územní rezervu. Trasa není podložena podrobnějšími průkazy a výpočty, mohla by ovlivnit v případě realizace urbanistickou, dopravní i krajinnou kvalitu koncepce II. návrhu ÚPn (severní a

východní obchvat) a celkově nepřináší natolik významný urbanistický a dopravní přínos nad dopravní nabídku, kterou umožňuje ve II. návrhu ÚPn návrh severního a východního obchvatu v úseku Štolmíř S II/245 – S II/272 – S II/330 – I/12 (S II/118), aby byla nezpochybnitelně nezbytná v systému dopravního návrhu, může být pouze jeho doplněním s efektem zejména pro osobní automobilovou dopravu, a bezpečnost silničního provozu, trasa není přínosná, respektive vhodná pro tranzitní nákladní automobilovou dopravu, užívající v současnosti zejména S II/272 a S II/330.

- návrh funkčního členění ploch v II. návrhu koncipovat tak, aby nebyl vyloučen západní obchvat města dle I. návrhu ÚPn v podobě limitu zastavitelných ploch Českého Brodu s cílem stabilizace územního rozvoje, a to mj. pro případ, že by severovýchodní obchvat byl v budoucnosti zpochybněn. Uspořádání území v dotčené části města by mělo být podřízeno možnosti výhledové nabídky.

NÁVRH

STANOVISKA PŘÍSLUŠNÉHO ÚŘADU Z HLEDISKA PŘIJATELNOSTI VLIVŮ ÚPN NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ S UVEDENÍM PODMÍNEK PRO REALIZACI,

POPŘ. ZDŮVODNĚNÍ NEPŘIJATELNOSTI ZMĚNY KONCEPCE

Odbor životního prostředí, zemědělství a lesnictví krajského úřadu Středočeského kraje, Zborovská 11, Praha 5, jako příslušný úřad podle § 23 odst. 11, písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, vydává na základě dokumentace obsahující i vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví, na základě vyjádření dotčených orgánů státní správy, organizací a veřejnosti

SOUHLASNÉ STANOVISKO S PODMÍNKOU

k vyhodnocení vlivů ÚPn Český Brod na udržitelný rozvoj území

Doporučuje pořizovateli a Zastupitelstvu, které bude schvalovat pokyny pro dokončení návrhu změny, zvážit doporučení zpracovatele II. Vyhodnocení vlivů koncepce na udržitelný rozvoj území uvedené výše v předchozí kapitole „Doporučení a náměty“ tohoto stanoviska.

Datum vydání stanoviska:

Razítko příslušného úřadu:

Jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu:

Značka (resp. č. j.):

V Praze dne:

PŘÍLOHY

- Schéma hlavního výkresu I. návrhu ÚPn, 1:5000;
- Schéma hlavního výkresu II. návrhu ÚPn, 1:5000;

Pozn.: Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu Český Brod na udržitelný rozvoj území bylo předáno v únoru 2012.

V Praze dne: 09. 01. 2014

Ing. arch. Willy Hána, CSc.

zhotovitel I. a II. Vyhodnocení

POZNÁMKA K AKTUALIZACI VVURÚ V ROCE 2016 PO VEŘEJNÉM PROJEDNÁNÍ II. NÁVRHU ÚZEMNÍHO PLÁNU A PO JEHO ZMĚNÁCH DLE ROZHODNUTÍ O NÁMITKÁCH Z ROKU 2015:

II. návrh územního plánu Českého Brodu byl k veřejnému projednání, které proběhlo koncem roku 2014, již upraven dle doporučení VVURÚ v tom smyslu, že byla vypuštěna rezerva přímého propojení S II/245 se S II/113. Vzhledem k tomu, že územní rezerva byla trasově navržena pouze po zemědělských plochách (orná půda), případně po plochách smíšených nezastavěného území (ZK, ZN), nehrozí, že by v dohledné době (v návrhovém období územního plánu) bez této stanovené územní rezervy bylo území zastavěno, pokud bude územní plán respektován. Proto byla na doporučení zpracovatele VVURÚ územní rezerva západního obchvatu města z II. návrhu územního plánu vypuštěna. Důvody, proč územní rezervu z územního plánu vypustit, jsou obsaženy v textu II. VVURÚ.

Bylo respektováno a zohledněno i doporučení VVURÚ návrh funkčního členění ploch v II. návrhu koncipovat tak, aby nebyl vyloučen západní obchvat města dle I. návrhu ÚPn v podobě limitu zastavitelných ploch Českého Brodu s cílem stabilizace územního rozvoje, a to mj. pro případ, že by severovýchodní obchvat byl v budoucnosti zpochybněn. Zastavitelné plochy po severním a západním obvodě města nebyly rozšířeny nad rozsah v I. návrhu územního plánu.

Po vydání územního plánu by město Český Brod mělo pokračovat v přípravě obchvatů města dopravně urbanistickými studiemi, které by podrobněji prověřily trasy a zátěže v rozsahu, který nemůže být součástí prací na územním plánu. Výsledky těchto prací mohou být následně promítnuty do územního plánu v souvislosti s postupem a povinnostmi uloženými § 55 stavebního zákona, případně i bez změny územního plánu, pokud by byla vyhodnocena jako nejvhodnější trasa navržena a obsažena v II. návrhu územního plánu v koridoru pro umístění VPS obchvatu stanoveném pro případné upřesnění směrového vedení severovýchodního - východního obchvatu.

Na základě veřejného projednání pořizovatel vyhodnotil uplatněné podané námítky proti II. návrhu územního plánu a Zastupitelstvo města rozhodlo na 9. řádném zasedání dne 30. 9. 2015 usnesením o jejich vypořádání (schválilo Návrh rozhodnutí o námítkách a

vypořádání připomínek uplatněných při pořizování územního plánu Český Brod – obsažený v příloze č. 3 usnesení). Námitky (směřující převážně k funkčnímu využití ploch), kterým se dle tohoto materiálu vyhovuje, byly takového znění, že jejich zapracování nemělo žádný vliv na základní urbanistickou koncepci, včetně koncepce dopravy a životního prostředí, a na koncepci ochrany krajiny a krajinného rázu, obsaženou v II. návrhu územního plánu, a tedy žádný vliv na to, aby změny, respektive znění územního plánu po zapracování námitek, kterým bylo vyhověno, bylo nutno posuzovat a II. Vyhodnocení územního plánu jakkoliv měnit.

V Praze dne 15. 7. 2016