

Magistrát hlavního města Prahy
odbor územního rozvoje
Jungmannova 35/29
110 00 Praha 1

Váš dopis zn./ze dne:

Č. j.:

MHMP 593254/2021

Sp. zn.:

S-MHMP 593254/2021

Vyřizuje/tel.:

Ing. Michael Macourek

236 004 218

Počet listů/příloh: 9/0

Datum:

17.05.2021

Stanovisko

podle § 10g a § 10i 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

I. Identifikační údaje

1. Název koncepce

Změny č. Z 3184/13 a Z 3185/13 vlny 13 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy

2. Umístění koncepce

kraj: Hlavní město Praha

obec: hlavní město Praha

městská část: Praha 6, Praha 7, Praha-Přední Kopanina, Praha-Nebošice

katastrální území: Bubeneč, Dejvice, Střešovice, Liboc, Nebošice, Přední Kopanina, Ruzyně, Veleslavín, Vokovice

3. Předkladatel (pořizovatel) koncepce

Hlavní město Praha – Magistrát hlavního města Prahy, odbor územního rozvoje, Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1 – Nové Město; IČO: 00064581

Sídlo: Mariánské nám. 2/2, 110 01 Praha 1

Pracoviště: Jungmannova 35/29, 110 00 Praha 1

Kontaktní centrum: 12 444, fax: 236 007 157

E-mail: posta@praha.eu, ID DS: 48ia97h

4. Zpracovatel koncepce

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace, Vyšehradská 2077/57, 128 00 Praha 2 – Nové Město; IČO: 70883858

5. Zpracovatel vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURÚ)

Jacobs Clean Energy s.r.o., Křenová 58, 602 00 Brno; IČO: 26211564

Mgr. Jana Švábová Nezvalová – držitelka autorizace v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí (osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 32190/ENV/09, prodloužení osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 3604/ENV/17)

II. Průběh posuzování

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (dále též „OCP MHMP“) obdržel dne 1. 2. 2018 návrh obsahu změny územního plánu pod názvem „Pořízení dvou souběžně projednávaných změn ÚP SÚ HMP – úsek Praha-Bubny – Praha-Dejvice (P46/2017) – úsek Praha-Veleslavín – Letiště Václava Havla Praha (P47/2017)“ dle § 55a odst. 2 písm. c) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále též „stavební zákon“) a vydal pro zkrácený postup pořizování změny Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (dále též „ÚPn“) podle § 55a odst. 2 písm. d) a e) stavebního zákona stanovisko viz č. j. MHMP 265107/2018 ze dne 26. 2. 2018. Příslušný úřad v tomto stanovisku uplatnil požadavek na posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí.

Následně předmětné změny, nyní již pod označením č. Z 3184/13 a Z 3185/13, jsou pořizovány v rámci vlny 13 ÚPn (dále též „změny vlny 13“), jejichž pořízení zkráceným způsobem podle § 55b stavebního zákona bylo schváleno usneseními Zastupitelstva hlavního města Prahy (dále též „ZHMP“) č. 37/59 ze dne 17. 5. 2018 a č. 38/112 ze dne 14. 6. 2018.

Současně s návrhem změn vlny 13 bylo zpracováno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (Jacobs Clean Energy s.r.o., 07/2020, dále též „VVURÚ“), včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA).

Návrhy změn vlny 13 včetně VVURÚ byly projednány v rámci veřejného projednání dne 14. 10. 2020.

Žádost o vydání stanoviska podle § 55b odst. 5 stavebního zákona ke změnám vlny 13 byla MHMP OCP doručena dne 30. 4. 2021. Současně s touto žádostí byly příslušnému úřadu předány stanoviska a připomínky, který pořizovatel obdržel v rámci veřejného projednání.

III. Hodnocení koncepce

1. Stručný popis koncepce (charakter a rozsah)

Předmětem tohoto stanoviska jsou změny č. Z 3184/13 a Z 3185/13 vlny 13 ÚPn v podobě předložené v rámci veřejného projednání, které se konalo dne 14. 10. 2020.

Předkládané změny vlny 13 řeší detaily vymezení dílčích úseků koridoru pro umístění stavby železničního spojení Praha – Kladno s odbočkou na Letiště Václava Havla Praha. Předmětem řešení je uvést v soulad stávající stav ÚPn s aktuální fází projektové přípravy stavby.

Dílčí úsek stavby mezi železniční stanicí Praha-Výstaviště a Praha-Dejvice je předmětem řešení změny územního plánu Hlavního města Prahy označené jako změna č. Z 3184/13, a to konkrétně v úseku od západního okraje Stromovky (přibližně km 3,5) po ul. Svatovítská (přibližně km 4,2) v trase stávající trati, vedené hloubeným tunelem. Zároveň dojde ke zdvojkolejnění a elektrifikaci trati. Stávající ÚPn vede koridor železniční trati doposud po povrchu. Předmětem řešení změny je tedy přeložení trati pod zem.

Trat' dále pokračuje do nové zastávky Praha–Veleslavín, (která vznikne místo stávající železniční stanice Praha-Veleslavín), nové zastávky Praha-Liboc a nové, v mírně posunuté poloze, železniční stanice Praha-Ruzyně s odbočením nové dvoukolejné elektrizované tratě přes novou zastávku Dlouhá Míle do koncové železniční stanice Letiště Praha-Ruzyně situované v zahlobené poloze. Tento dílčí úsek v prostoru mezi křížením s ul. Kladenská východně od stanice Veleslavín až na okraj Prahy v trase stávající trati s nově vymezenou odbočkou na Letiště Václava Havla Praha je předmětem řešení změny ÚPn s označením č. Z 3185/13. Změnou se mění a upřesňuje trasa a územní nároky pro část nové železniční trati na Letiště Václava Havla Praha, mění se poloha železniční zastávky u terminálu sever na Letišti Václava Havla Praha.

V následujícím textu je uveden podrobnější popis změn vlny 13 ve vztahu ke změně ÚPn.

Změna č. Z 3184/13

Změna č. Z 3184/13 ÚPn umožní vymezení železniční trati Praha – Kladno, v úseku od Královské obory po ul. Slavíkova. V řešeném úseku bude po modernizaci železnice vedena v celé délce v hloubeném tunelu. Z tohoto důvodu není třeba vymezovat plochu DZ, ale jen vyznačit tunelovou trasu. V rámci změny č. Z 3184/13 ÚPn je proto vymezená nová veřejně prospěšná stavba VPS 6|DZ|7 Praha 7 – Elektrizace a zdvoukolejnění úseku žst. Bubny – žst. Dejvice a upraveno prostorové uspořádání veřejně prospěšné stavby VPS 6|DZ|6 Praha 6 – Elektrizace a zdvoukolejnění úseku žst. Dejvice – žst. Ruzyně v důsledku upřesněného vymezení tunelové trasy železnice. Zahlobení trasy umožní v prostoru Bubence propojit doposud bariérou železnice oddělená území.

Změnou dojde k vymezení zastavitelné plochy OB, OV a SV-H na úkor nezastavitelného území IZ, ZMK a ZP v celkovém rozsahu 7 163 m². Změna rovněž dále vymezuje nezastavitelné plochy

ZMK na úkor zastavitelné plochy SV-H v rozsahu 139 m². Vlivem změny dojde zejména k vymezení plochy OV a to v rozsahu 22 962 m². Jedná se zejména o plochu nad plánovaným tunelovým úsekem. Celková výměra měněných ploch je 24 896 m².

Změna upřesňuje základní koncepci dopravní infrastruktury, nemění koncepci technické infrastruktury, občanského vybavení ani koncepci veřejných prostranství.

Změna č. Z 3185/13

Změna č. 3185/13 ÚPn umožní vymezení železniční trati Praha – Kladno, v úseku Veleslavín – Letiště Václava Havla Praha a Ruzyně – hranice Hlavního města Prahy. V úseku navazujícím na řešené území před stanicí Veleslavín ve směru od Dejvic dochází k etapovitému napojení ze stávajícího stavu přes stávající plochu IZ, přičemž definitivní trasa bude v tunelu již od Dejvic a bude předmětem jiné změny ÚPn.

Stanice Veleslavín bude částečně podpovrchová, částečně povrchová, proto zde dochází k rozšíření plochy DZ na úkor plochy SV. V dalším průběhu dochází v souladu se studií proveditelnosti (Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, doplnění 2016 a 2019, Sdružení METROPROJEKT + SUDOP, Praha – Ruzyně-Kladno, Praha, 05/2019; dále též „studie proveditelnosti“) v zájmu úpravy parametrů modernizované trasy k následujícím korekcím:

Je rozšířena a korigována plocha DZ na úkor plochy ZMK a celoměstského systému zeleně, resp. plochy IZ. Část plochy LR dle stávajícího ÚPn (v současném stavu tvořena převážně travnatou plochou), přiléhající k trase, je měněna na ZMK, tak aby umožnila umístění přístupové komunikace k trakční napájecí stanici Liboc. Malá část plochy LR zde přechází také do plochy DZ z důvodů zajištění přístupu. V prostoru křížení trasy s ul. Libocká dochází ke korekci a redukci ploch DZ ve prospěch plochy OB a S4 v souladu se skutečným stavem. V následujícím průběhu trasy dochází ke korekcím plochy DZ na úkor ploch IZ. Vzájemně jsou korigovány též plochy DZ a VS. Při ul. Rakovnická vzniká nově po korekci trasy pruh plochy OB, zatímco plocha SV-B v následujícím úseku je průběhem trasy redukována či korigována. Východně od křížení trasy s ul. Drnovská je nově vymezený pás izolační zeleně IZ podél trasy železnice dle skutečného stavu. Mezi ul. Drnovská a Pražským okruhem se v prostoru rozpletu kolejí plocha DZ rozšiřuje se na úkor plochy IZ. Na jižní straně trati je naopak plocha DZ zkorigována ve prospěch plochy SV-C ve vazbě na stávající NL.

Další průmět trasy do územního plánu má za následek vzájemné korekce ploch DZ na jedné straně a ploch ZMK, OP/ZMK, ZVO-E a IZ na straně druhé. V prostoru stanice Dlouhá Míle se bude nacházet rozsáhlý dopravní terminál, jehož bude železnice součástí. Plocha DZ na území terminálu Dlouhá Míle se proto mění na plochu DH s plovoucí značkou plochy DZ. V dalším průběhu dochází ke korekcím plochy SV-F jako doplnění zbytkové plochy, a ke korekci šířky plochy DZ na úkor plochy DL a IZ.

Větší poloměr směrového oblouku nově navrženého úseku železniční tratě v území mezi ul. Lipskou a Aviatickou u východního okraje Letiště Václava Havla Praha vyvolává posun této

železniční tratě západním směrem. Její trasa je změnou vymezena podél západního okraje areálu ČOV letiště, který je v platném územním plánu vymezen plochou TVV. Nově vymezený úsek železniční trati nahrazuje úsek železniční trati vymezený v platném územním plánu severně a východně od areálu ČOV letiště, který se změnou ruší.

Změnou se mění a upřesňuje trasa a územní nároky pro část nové železniční tratě na Letišti Václava Havla Praha, mění se poloha železniční zastávky u terminálu sever na Letišti Václava Havla Praha.

Návrhem změny je také upraveno prostorové uspořádání veřejně prospěšných staveb VPS 6|DZ|6, 7|DZ|6 a 18|DZ|6 v důsledku upřesněného vymezení tunelové trasy železnice.

Změnou ke zrušení stávajících veřejně prospěšných staveb VPS 1|DN|6 Praha 6 – Autobusové nádraží Dlouhá Míle a 22|DR|6 Praha 6 – P+R – Dlouhá Míle a zároveň vymezení nové veřejně prospěšné stavby VPS XX|DN|6 Praha 6 – Terminál autobusové dopravy Dlouhá Míle.

Změna navrhuje nové trasy přeložek VTL plynovodů v území – přeložku VTL plynovodů vyvolanou stavbou Pražského okruhu a přeložku VTL připojení Letiště Václava Havla.

Změnou se upravuje vymezení veřejně prospěšných staveb VPS 10|TP|6 Praha 6 – přeložka VTL plynovodu, 10|TP|38 Nebušice – přeložka VTL plynovodu a 10|TP|41 Přední Kopanina – přeložka VTL plynovodu dle Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy, kap. 10.1.2 Veřejně prospěšné stavby ve vymezených plochách a koridorech technické infrastruktury, VPS Z/501/TP Přeložka VTL plynovodů Ruzyně – Přední Kopanina – (Horoměřice).

Předmětná změna č. Z 3185/13 ÚPn představuje nárůst nových zastavitelných ploch potřebných pro realizaci železniční tratě o 154 559 m² na úkor stávajících ploch nezastavitelných, současně změna navrhuje nárůst nových nezastavitelných ploch o 48 826 m² na úkor stávajících ploch zastavitelných. Celkový nárůst nově vymezených zastavitelných ploch je tedy 105 733 m². Nárůst zastavitelných ploch je vyvolán potřebou dílčích úprav trasy modernizované železnice. Celková výměra měněných ploch je 304 720 m².

Změna upřesňuje koncepci dopravní infrastruktury, nemění základní koncepci technické infrastruktury, koncepci občanského vybavení ani koncepci veřejných prostranství.

2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů koncepce na životní prostředí

MHMP OCP při zpracování tohoto stanoviska vycházel z vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí (SEA), které je součástí VVURÚ. Dalším důležitým podkladem jsou stanoviska a připomínky, které byly uplatněny v rámci veřejného projednání a příslušnému úřadu zaslány pořizovatelem.

V následujícím textu je provedena souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů vůči jednotlivým sledovaným složkám a problémovým oblastem životního prostředí.

Ovzduší

Současnou kvalitu ovzduší v dotčené lokalitě lze vyhodnotit dle dat Českého hydrometeorologického úřadu (ČHMÚ) pro pětileté průměrné koncentrace (2014-2018). Imisní limity pro průměrné roční koncentrace většiny sledovaných znečišťujících látek jsou v řešeném území spolehlivě plněny. Hodnoty se nacházejí pod hranicí hygienického limitu. Rovněž hodnota 36. nejvyšší denní koncentrace PM₁₀ nebyla v rámci řešených lokalit v rámci pětiletého průměru překročena. Překračován je pouze imisní limit v případě roční koncentrace benzo[a]pyrenu (dále též „BaP“). Ke koncentracím BaP se však dle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, pouze přihlíží.

Změny vlny 13 naplňují dosavadní koncepci územního rozvoje zakotvenou v platné ÚPn a nepredisponuje umístění významných zdrojů znečištění.

Ve stávajícím stavu je do ovzduší vlivem provozu motorové trakce po stávající železniční trati emitována suma škodlivin, které jsou zahrnuty ve stávajícím imisním pozadí. Náhradou za elektrickou trakci dojde k významnému snížení produkovaných emisí. Z hlediska vlivů na ovzduší tak lze elektrifikaci považovat za jednoznačný přínos v porovnání se stávajícím stavem.

Významným souvisejícím efektem řešených změn vlny 13 bude také zprostředkovaně zlepšení komfortu přepravy cestujících, jakož i zvýšení jejich počtu po železnici. Tato skutečnost může mít za důsledek snížení individuální automobilové dopravy.

Rovněž OCP MHMP z hlediska ochrany ovzduší se změnami vlny 13 souhlasí bez zásadních připomínek (viz stanovisko č.j. MHMP 1407197/2020 ze dne 19. 10. 2020). OCP MHMP pouze požaduje pro případnou budoucí zástavbu minimalizovat množství nových zdrojů znečišťování ovzduší. Dále rovněž upozorňuje, že u budoucích návrhů záměrů budou vyžadovány požadavky vyplývající z hlavního koncepčního dokumentu z hlediska ochrany ovzduší – Program zlepšování kvality ovzduší – aglomerace Praha CZ01.

Z výše uvedených důvodů je možné změny vlny 13 považovat za akceptovatelné a žádoucí z hlediska očekávaných vlivů na kvalitu ovzduší.

Klima

Vliv na celkové makroklima i mezoklima lze v souhrnu označit za zanedbatelný. Rovněž významné vlivy na mikroklimatické charakteristiky nejsou generovány. Dojde k místnímu kácení vzrostlé zeleně v rozsahu, který nemůže mít podstatný vliv na mikroklimatické charakteristiky území. K plošně rozsáhlému zásahu do vodních ploch, vodních toků nebo k omezení rozlivových podmínek a retenční schopnosti krajiny rovněž nedojde.

Naopak zprostředkovaně pozitivní vliv může mít zvýšení využití veřejné elektrifikované dopravy na úkor individuální automobilové dopravy.

Při další projektové přípravě staveb je potřeba důsledně maximalizovat podíl vzrostlé zeleně a realizaci dalších adaptačních opatření (zelené střechy, fasády apod.) v rámci železničních stanic a dopravních terminálů za účelem snížení působení tepelného ostrova města.

Z hlediska vlivu na klima jsou změny vlny 13 akceptovatelné.

Hydrologické poměry

Změny vlny 13 budou mít za následek zvýšení podílu zpevněných ploch, a tím i nároků na odkanalizování území resp. bezpečné odvedení dešťových vod z tělesa rekonstruované trati a nově vybudované odbočky na Letiště Václava Havla Praha.

Negativní vlivy na kvalitu vody v tocích ani potenciál plošného znečištění z průmyslové výroby nebo zemědělských zdrojů nebyly identifikovány.

V trase modernizované železniční trati se nenacházejí žádná prameniště nebo pásma hygienické ochrany vodních zdrojů. Na území plánovaného úseku trati (ani v jeho okolí) se nenachází žádné chráněné oblasti přirozené akumulace podzemních vod. Vlastní záměr respektuje existující stabilní a občasné vodoteče. Stavba se nenachází v žádném ochranném pásmu povrchového vodního zdroje. Řešené území neleží v chráněné oblasti přirozené akumulaci vod (CHOPAV).

Změny vlny 13 mají z hlediska rozsahu nově navrhovaných rozvojových ploch a dílčím zásahům do záplavových území, mírně negativní vlivy na hydrologické poměry v území.

Tyto negativní vlivy lze částečně zmírnit, resp. kompenzovat pomocí vhodných technických opatření, a to při zastavování koridorů dopravní infrastruktury. Při umístování staveb do území je nezbytné důsledné dodržování technických opatření při křížení vodních toků a dopravní infrastruktury a minimalizace podílů zpevněných ploch.

OCP MHMP z hlediska ochrany vod ve svém stanovisku (viz č.j. MHMP 1407197/2020 ze dne 19. 10. 2020) uvedl, že nemá ke změnám vlny 13 připomínky.

Realizace změn vlny 13 je z hlediska hydrologických poměrů akceptovatelná.

ZPF, PUPFL a horninové prostředí

Změnou č. Z 3184/13 nedochází k záboru zemědělského půdního fondu (dále též „ZPF“) ani pozemkům určeným k plnění funkci lesa (dále též „PUPFL“).

Změna č. Z 3185/13 předpokládá zábor ZPF druhů pozemků orná půda, trvalý travní porost a zahrada v I. – V. třídě ochrany o celkové rozloze 154 642 m². Pozemky určených k plnění funkce lesa nebudou změnou č. Z 3185/13 dotčeny.

V nově budovaném úseku je záměr realizován převážně na půdách I. a II. třídy ochrany ZPF. Z hlediska velikosti vlivu lze tento zábor označit za významný. Odnětí půd I. a II. třídy ochrany ZPF je možné v případě liniových staveb zásadního významu v případě, kdy je prokázán jiný převažující veřejný zájem nad zájmem ochrany ZPF. Dle VVURÚ nebude navržený trvalý zábor zemědělské půdy narušovat organizaci ZPF, hydrologické ani odtokové poměry v území, síť stávajících zemědělských účelových komunikací, a ani nebude ztěžovat obhospodařování zbylé části ZPF. V případě změn vlny 13 je tedy uvažovaný zábor ZPF za akceptovatelný.

Rovněž Ministerstvo životního prostředí jakožto příslušný orgán ochrany zemědělského půdního fondu s návrhy změn vlny 13 souhlasí (viz stanovisko č. j. MZP/2020/710/3841 ze dne 20. 10. 2020).

Každá stavba znamená zásah do horninového prostředí, nicméně na úrovni posuzování vlivu koncepce (územního plánu) nebyly zjištěny podstatné negativní vlivy vymezených ploch a koridorů s rozdílným způsobem využití obsažených v posuzovaných změnách ve vztahu k horninovému prostředí a surovinovým zdrojům.

Předpokládat lze intenzivnější zásah do horninového prostředí a půdních poměrů území (v souvislosti s realizací tunelového úseku železniční trati) oproti stavu dle platného ÚPn, především v místě rozšíření plochy s rozdílným způsobem využití DZ. Dále pak lze zásah předpokládat v souvislosti s realizací přeložek VTL plynovodů, které jsou součástí změn vlny 13. Uplatněním změn vlny 13 však nedojde k významnému ovlivnění přírodních zdrojů.

V řešeném území se nenacházejí staré ekologické zátěže.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že posuzované změny vlny 13 nebudou mít významně negativní vliv na horninové prostředí a georizika.

Flóra, fauna a ekosystémy

Změnami vlny 13 dojde k ovlivnění habitatu prostředí v nových trasách modernizovaného koridoru tím, že současný rostlý terén bude místně nahrazen novým tělesem dvojkolejně železniční trati, nejmarkantněji se tato situace projeví přestavbou tunelu Stromovka, přechodem přes údolí Kopaninského potoka (u Letiště Václava Havla Praha) a v úsecích zdvojkolejného koridoru, vyrovnávající dnešní ostré oblouky trati mezi Libockým rybníkem a nádražím Veleslavín, dále pak méně významně v polních částech nové trati.

Záměrem je navrhováno otevření stávajícího tunelu, na základě čehož bude nezbytné vykácet stromy nad profilem otevřeného tunelu. Navržené řešení je z hlediska přímých zásahů do mimolesních porostů dřevin akceptovatelné jen za předpokladu snahy o uchování genetického a dendrologického materiálu pro další výsadby. Nicméně jedná se o zásah, kterému se při zachování technických parametrů trati, jejího zdvojkolejnění a elektrifikace nelze vyhnout.

Vzhledem k překrytí tunelového úseku a realizaci náhradních výsadeb však lze považovat tento vliv za dočasný.

V návaznosti na řešení nového tunelu ve Stromovce a pokračování realizace hloubeného tunelu ke stanici Dejvická, lze určité nepříznivé vlivy, resp. ohrožení předpokládat pro některé stromy nacházející se v blízkosti stávající trati ve veřejných prostranstvích u stadionu Sparty, Dejvického nádraží a ul. Svatovítská a v přilehlých zahradách, mimo jiné se jedná o památný dub v ul. Slavíkova. V tomto prostoru je však přeložením trati do podzemí rovněž vytvořen potenciál pro výsadbu nové zeleně.

Dále dochází k drobným úpravám hranice územního systému ekologické stability (dále též „ÚSES“), přičemž se jedná spíše o formální zásahy do jeho vymezení. Prvním je mírný posun křížení navržené železniční trati s nadregionálním biokoridorem N4/8 jižním směrem – v navazujících fázích projekční přípravy stavby bude nutno ověřit možnost mimoúrovňového převedení tělesa železnice přes ÚSES. Druhým případem je také malá korekce hranice lokálního biokoridoru L3/238, bez reálného dopadu do funkčnosti systému. Změna redukuje celoměstský systém zeleně, významně však neovlivní jeho celkovou koncepci a nebude mít negativní dopad na jeho funkčnost.

Dále po trati dochází ke kontaktu s východní částí lokálního biokoridoru L3/238 v km 8,95. Jde o kontakt s ukončením částečně funkčního až funkčního nivního lokálního biokoridoru podél Litovicko-Šáreckého potoka, trasovaného od mokřých luk v oboře Hvězda podél toku k nádrži Džbán (pokračuje částí L4/238). Ukončení koridoru je v prostoru napojení na funkční převážně lesní biokoridor L3/236 (bez kontaktního biocentra) před vtokem potoka do propustku pod stávající tratí při severním zavázání hráze Libockého rybníka. Posuzovaný záměr posouvá přemostění toku mírně k východu z důvodu vyrovnání směrově nepříznivého oblouku. Uvedený biokoridor L3/238 není tedy přímo dotčen, je však nutno vyloučit ovlivnění při výstavbě mimo podrobnost územního plánu. Z hlediska posuzovaných změn ÚPn bez podstatného vlivu.

Konflikt s mimolesními porosty dřevin hrozí dále v km 9,4-9,6. Ve východním zhlaví nádraží Ruzyně v rámci rektifikace oblouku trati cca v km 10,3 lze očekávat částečný zásah do skupiny stromů u stavení jižně od dnešní trati. Předpokládán je jen částečný zásah do nejseverněji umístěných stromů. Jde o nepříznivý, ale méně významný vliv.

Nejvýraznějším zásahem do stávající mimolesní zeleně v nově budovaném úseku odbočky k Letišti Václava Havla Praha je místo navrhovaného spodního křížení ul. K letišti a souběh koridoru podél jihovýchodního okraje budov provozního zázemí letiště mezi ul. K letišti a Pražským okruhem. Zde je navrženo spodní křížení s ul. K letišti v hloubeném tunelu, dále zářezem. V uvedeném prostoru se nachází více vzrostlých stromů přímo v koridoru nebo při okraji zahloubení trasy, takže nebudou moci být zachovány. Dále je trasa navržena v zářezu v souběhu se západní stranou Pražského okruhu. Záměr se tak dotkne keřových porostů mezi komunikací I/7 a prostorem provozního zázemí letiště v ul. Za teplárnou, kde lze předpokládat kácení několika kusů vzrostlých stromů.

Zásahy do dotčených porostů mimolesní zeleně je třeba omezit v následných fázích projektové přípravy staveb např. prostřednictvím minimalizace kácení ve vazbě na nejnižší technicky vynucený rozsah manipulačního pásu od osy nové dvoukolejné trati a důsledných náhrad sanovaných dřevin. Jedná se však o opatření mimo podrobnost územního plánu.

Vliv na fytoocenózy je tak nutno pokládat za mírně nepříznivý až nepříznivý, většinou dočasný, ojediněle i trvalý a patrný, avšak pouze v lokálním měřítku. Ve vztahu k dotčení druhové rozmanitosti flóry je však možno konstatovat, že se záměr dotkne stanoviště běžných druhů rostlin, které se přirozeně vyskytují na řadě analogických ploch v okolí, dotčené lokality samy nepředstavují prostor výskytu reprezentativních či unikátních fytoocenóz.

V katastrálním území Ruzyně a Liboc, kde jsou mimo jiné změny vlny 13 vymezeny, je dle náleзовé databáze AOPK ČR evidován výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů (např. koroptev polní). V území změn vlny 13 tak nelze zcela vyloučit nálezy chráněných druhů rostlin dle přílohy č. II a III. vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Z hlediska potenciálního zásahu do biotopů zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů však není předpokládán významný negativní vliv realizací změn vlny 13, za předpokladu uplatnění podmínek a doporučení v následných fázích projektové přípravy záměru.

Ke střetům vymezených rozvojových lokalit a koridorů s ÚSES nedochází s výjimkou střetů křížení dopravní a technické infrastruktury, kterým se v řešeném území nelze vyhnout. Jediným opatřením je jejich vzájemné křížení realizovat kolmo na sebe tak, aby nedocházelo k jejich nadbytečnému souběhu.

Při výstavbě především dopravní infrastruktury je třeba volit vhodné technické řešení při přemostění toků tak, aby byla zachována funkčnost ÚSES, a aby nedošlo k podstatnému narušení říčního kontinua a byly maximálně zachovány, resp. obnoveny doprovodné porosty podél vodotečí.

Posuzované změny vlny 13 jsou z hlediska vlivů na flóru, faunu a ekosystémy akceptovatelné.

Ochrana přírody

Jediným střetem se zvláště chráněným územím je průchod koridoru přírodní památkou Královská obora. Stávající trať prochází východně od území změny č. Z 3184/13 její jižní částí zvláště chráněného území.

Zásadním vlivem je tak nezbytné otevření stávajícího tunelu za účelem zdvojkolejnění stávající trati. Tím dochází k přímému ohrožení dendrologicky cenné části parku, která je i součástí sbírky dřevin a tudíž celkového druhového bohatství zvláště chráněného území a k ohrožení posláni zvláště chráněného území v této části. Vliv na zvláště chráněná území je tak z výše uvedených důvodů možno považovat za rovněž významný, přímý, dlouhodobě působící, i když dočasný. Jedná se o prostorově omezenou část zvláště chráněného území se zastoupením cenných dřevin,

kteří budou částečně sanovány. Tento vliv je nevyhnutelný avšak dočasný. Při výstavbě je třeba zajistit zachování genetického materiálu dendrologicky cenných dřevin pro zachování genetického bohatství ZCHÚ.

Není dotčen žádný zvláště registrovaný významný krajinný prvek v kontextu § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

OCP MHMP z hlediska ochrany přírody a krajiny ve svém stanovisku (viz č. j. MHMP 1407197/2020 ze dne 19. 10. 2020) uvedl, že nemá k změnám vlny 13 připomínky.

Změny vlny 13 nezasahují do evropsky významné lokality (dále též „EVL“) a ptačí oblasti (dále též „PO“) soustavy chráněných území Natura 2000. OCP MHMP ve svém stanovisku (viz č. j. MHMP 265107/2018 ze dne 26. 2. 2018) konstatovalo, že hodnocená změna ÚPn nemůže mít významný vliv, a to samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry na EVL a PO.

Kulturní památky, architektonické a archeologické dědictví

V rámci projektové přípravy stavby byla v prostoru Stromovky navržena opatření po zmírnění negativních vlivů stavby na nemovité kulturní památky – v případě změny č. Z 3184/13 ÚPn se jedná o památkově chráněný objekt tunelu ve Stromovce, který bude v důsledku realizace stavby rozšířen a prohlouben při zachování původních materiálů a komponent. V ostatních částech koridoru by vzhledem ke zvolenému technickému řešení nemělo dojít k dotčení kulturních památek.

Hluk

Podkladem pro zhodnocení vlivu na hlukovou situaci byly intenzity dopravy získané ze sčítání dopravy ŘSD 2016, Strategická hluková mapa 2017 a Akční plán snižování hluku pro aglomeraci Praha (EKOLA GROUP, spol. s.r.o., 2019), oznámení a dokumentace EIA k jednotlivým známým záměrům uvažovaných v řešených plochách včetně zpracovaných hlukových studií čerpané z informačního systému EIA a studie proveditelnosti.

Současná úroveň hlukové zátěže z železniční dopravy u obyvatel hodnocené zájmové oblasti okolí posuzovaného traťového úseku (do vzdálenosti 300 m od osy železniční tratě) překračuje prahovou úroveň obtěžování, zhoršené verbální komunikace a nepříznivého ovlivnění kvality spánku s možnými zdravotními důsledky. Na základě kvantitativního odhadu lze teoreticky předpokládat, že za současného stavu je přibližně 2000 obyvatel zájmového území hlukem z železniční dopravy obtěžováno a více než 1000 obyvatel je hlukem rušeno ve spánku. Realizací záměru optimalizace tratě se tento stav významnělepší, neboť počet obyvatel teoreticky obtěžovaných a rušených hlukem z železniční dopravy se potenciálně sníží přibližně o dvě třetiny.

Modernizace železniční trati Praha-Kladno je navržena po situační i technické stránce tak, aby bylo zajištěno dodržení hlukových limitů z hlediska provozu po železniční trati. Úsek v rámci změny č. Z 3184/13 je celý veden v tunelu včetně zahloubené zastávky Praha – Dejvice. Úsek

situovaný v plochách řešených změnou č. Z 3185/13 je veden částečně v zahlobené poloze a částečně po povrchu. V posuzované změně jsou řešeny pouze dílčí úpravy vedení koridoru, který je v platném ÚPn již obsažen.

Vlivem změn vlny 13 se oproti stávajícímu stavu ÚPn nepředpokládá další navýšení dopravy na stávající infrastrukturu, s výjimkou modernizovaných úseků trati. Lze předpokládat, že akustická situace vyvolaná železniční dopravou v okolí modernizované trati se po realizaci stavby převážně výrazně zlepší.

Lze tedy předpokládat, že vlivem realizace předmětných změn nedojde ke zhoršení akustické situace v územích a jejich širším okolí.

Pro veškeré povrchové úseky záměru platí, že z provozu železnice budou vznikat vibrace v důsledku jízdy vlaků po železniční trati. Vibrace se podloží přenášejí do obytné zástavby, kde mohou způsobovat nežádoucí účinky. Tento vliv je v řešeném území v souvislosti s obytnou zástavbou v současnosti již přítomen. Při modernizaci dojde k přeložení řady úseků trati do podzemí, výměně starých a nefunkčních či špatně fungujících částí částmi novými a kvalitnějšími a zkvalitnění šterkového lože, které má velmi vysokou schopnost vibrace pohlcovat. Řada opatření spojených s modernizací železniční trati (možnost vložení tlumících vrstev pod kolejové lože, použití moderních dokonaleji odpružených osobních souprav, svaření kolejí bez přerušování apod.) povede k významnému snížení vibrací šířících se z provozu železniční trati oproti stávajícímu stavu. Tento kvalitativní posun bude mít za následek i lepší funkci kolejové dráhy a tím i snížení hodnot vibrací šířících se do okolí.

Ze zkušeností z modernizací jiných traťových úseků lze konstatovat, že modernizací trati spočívající v novém železničním spodku a svršku dojde i ke snížení šíření vibrací směrem k nejbližší obytné zástavbě. Při realizaci těchto opatření lze nadlimitní vlivy vibrací vyloučit.

Rovněž příslušný orgán ochrany veřejného zdraví ve svém stanovisku (viz č.j. HSHMP 58168/2020 ze dne 18. 11. 2020) uvádí, že změny vlny 13 jsou akceptovatelné.

Z výše uvedeného lze konstatovat, že posuzované změny vlny 13 nebudou mít významně negativní vliv na akustickou situaci a přenos vibrací v dotčeném území.

Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Očekávané dopady z hlediska obyvatelstva a veřejného zdraví budou mít pozitivní vliv především na přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch obydleného území, řešení dopravy v klidu a zvýšení bezpečnosti dopravy a místního řešení dopravních kongescí v souvislosti s návrhy ploch dopravní infrastruktury. To se pozitivně projeví v místním snížení hlukové zátěže.

Z hlediska možného ovlivnění obyvatelstva imisním působením nových zdrojů lze konstatovat, že náhrada motorové trakce elektrickou přispěje ke snížení absolutního množství emitovaných

škodlivin do ovzduší. Zprostředkovaně se rovněž pozitivně projeví zvýšení kapacity přepravy veřejné hromadné dopravy, a tím i relativní nižší atraktivita individuální automobilové dopravy.

Podstatné negativní ovlivnění obyvatel bezprostředního okolí řešených ploch se vzhledem k již existujícímu impaktu, podzemnímu řešení části tratě a zastávek, navrhovaným protihlukovým opatřením a legislativním požadavkům na splnění hygienických limitů pro hluk z provozu po železniční trati, bariérovému efektu a vzdálenostem od nejbližších chráněných objektů nepředpokládá.

Uplatněním změn vlny 13 se nepředpokládá významně negativní vliv na obyvatelstvo a veřejné zdraví.

Kumulativní a synergické vlivy

Zdrojem kumulativních a synergických vlivů je prostorová koncentrace navrhovaných aktivit v prostorově omezené části řešeného území. V rámci VVURÚ byly analýzou dostupných zdrojů zjištěny následující související záměry v řešeném území: Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – II. etapa, žst. Praha-Ruzyně – Kladno, Paralelní RWY 06R/24L Letiště Václava Havla Praha, R7 MÚK Aviatická – MÚK Ruzyně - provizorní přeložka silnice I/7 a SOKP 518 Ruzyně – Suchdol (součástí je MÚK Přední Kopanina).

Záměr „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – II. etapa, žst. Praha-Ruzyně – Kladno“ se týká celkové modernizace trati, která spočívá ve zvýšení traťové rychlosti, novém řešení železniční trati apod. Ve vztahu ke změnám vlny 13, resp. předmětnému záměru, se nejedná o kumulaci vlivů nýbrž o pokračování řešené železniční trati mimo území Prahy a jde tedy spíše o funkční překryv.

V kontextu vybudování nové paralelní dráhy Letiště Václava Havla Praha, resp. výstavby MÚK Přední Kopanina a přeložky I/7, lze uvažovat prostorovou kumulaci z hlediska vybudování nových zpevněných povrchů a rozšiřování tepelného ostrova města. Nicméně vůči těmto záměrům jsou případné kumulace způsobené realizací odbočky na letiště v jejím koncovém úseku a prostoru železniční stanice zcela marginální. S ohledem na převážně podzemní vedení trati, resp. jejímu vedení v zářezu a vybudování podzemní železniční stanice obsluhující letiště, nedojde k podstatnému spolupůsobení z hlediska hlukové zátěže. V území související s navrhovanými plochami s rozdílným způsobem využití se navíc nenacházejí hlukově chráněné objekty s výjimkou SOŠ civilního letectví u ul. K Letišti, která však nebude díky podzemnímu průchodu trati pod ul. K Letišti a předpokládanému odstínění plochou SV-F významně dotčena.

SOKP 518 Ruzyně – Suchdol navazuje na přeložku silnice I/7 v MÚK Přední Kopanina a nemá tedy přímou návaznost na změny vlny 13.

Vzhledem k výše uvedenému lze konstatovat, že z hlediska kumulativního a synergického působení nemají změny vlny 13 významné negativní vlivy na životní prostředí.

Závěr

V rámci posouzení nebyly zjištěny takové skutečnosti, které by bránily uplatnění změn vlny 13. Změny vlny 13 jsou akceptovatelné.

3. Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popř. kompenzaci nepříznivých vlivů koncepce na životní prostředí

V rámci VVURÚ nejsou navrhovaná žádná specifická opatření řešitelná nástroji územního plánování. Jsou však navrhovaná opatření (kapitola A.VIII VVURÚ), která mají být aplikovaná v následujících řízeních, resp. projektových fázích, kdy bude možné opatřeními sledované cíle naplnit.

U změn č. Z 3184/13 a Z 3185/13 vlny 13 ÚPn se OCP MHMP ztotožňuje s navrhovanými opatřeními, které jsou součástí VVURÚ a nedoplňuje žádné další opatření směřující do další fáze projektové přípravy či řešitelné nástroji územního plánování.

4. Varianty z hlediska vlivů na životní prostředí

Změny vlny 13 jsou navrženy v jedné (aktivní) variantě. Tato aktivní varianta byla pro účely VVURÚ porovnávána s tzn. nulovou variantou, tj. stavem dle platného ÚPn.

Změny č. Z 3184/13 a Z 3185/13 vlny 13 ÚPn nepředstavují oproti nulové variantě významné negativní vliv na životní prostředí, a to za podmínek dodržení navržených opatření v rámci předmětného VVURÚ.

5. Zohlednění obdržených stanovisek a připomínek

Příslušný úřad obdržel od pořizovatele 22 následujících stanovisek a připomínek:

- Ministerstvo vnitra ČR, vyjádření č. j. MV-154931-4/OSM-2020 ze dne 13. 10. 2020,
- Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR, vyjádření č. j. MPO 566536/2020 ze dne 15. 10. 2020,
- Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, vyjádření č. j. MZP/2020/710/3841 ze dne 20. 10. 2020,
- Ministerstvo dopravy ČR, vyjádření č.j. 690/2020-910-UPR/2 ze dne 21. 10. 2020,
- Městská část Praha 7, vyjádření č. j. ORVP-E-350/2020 ze dne 20. 10. 2020,
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor ochrany prostředí, vyjádření č. j. MHMP 1407197/2020 ze dne 19. 10. 2020,
- Magistrát hlavního města Prahy, odbor dopravy, vyjádření č. j. MHMP 141323/2020 ze dne 5. 10. 2020,
- Krajský úřad Středočeského kraje, vyjádření č. j. 127271/2020/KUSK ze dne 14. 10. 2020,
- Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, vyjádření č. j. 11149/2020 bez uvedeného data,
- Ředitelství silnic a dálnic ČR, vyjádření č.j. 20 433-20-ŘSD-11110 ze dne 19. 10. 2020,
- Správa železnic, státní organizace, vyjádření č.j. 70899/2020-SŽ-GŘ-06 ze dne 14. 10. 2020,

- Česká geologická služba, Správa oblastních geologů, vyjádření č. j. ČGS-441/20/738*SOG-441/0731/2020 ze dne 19. 10. 2020,
- Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, vyjádření č.j. 900520/78/2020 ze dne 15. 10. 2020,
- Hygienická stanice hlavního města Prahy, vyjádření č.j. HSHMP 58168/2020 ze dne 18. 11. 2020,
- Letiště Praha, a.s., vyjádření č.j. 2805/20/LP RZI/LP RZN ze dne 14. 10. 2020,
- Národní památkový ústav, Generální ředitelství, vyjádření č.j. NPÚ-310/71738/2020 ze dne 29. 9. 2020, pozn. příslušný úřad obdržel dvě shodná vyjádření,
- Obvodní báňský úřad pro území Hlavního města Prahy a kraje Středočeského, vyjádření č.j. SBS 35075/2020/OBÚ-02/1 ze dne 23. 9. 2020,
- Pražská plynárenská Distribuce, a.s., vyjádření č.j. 2020/OSDS/04942 ze dne 14. 10. 2020,
- Pražská teplárenská a.s., vyjádření č.j. OÚ/2107/2020 ze dne 16. 9. 2020,
- Pražská vodohospodářská společnost a.s., vyjádření č.j. DS 07540/20/2/02 ze dne 6. 10. 2020,
- Povodí Vltavy, státní podnik, vyjádření č.j. 71017/2020-263 ze dne 14. 10. 2020.

MHMP OCP při zpracování tohoto stanoviska vzal v úvahu všechny tyto písemnosti.

Česká geologická služba, Správa oblastních geologů, vyjádření č. j. ČGS-441/20/738*SOG-441/0731/2020 ze dne 19. 10. 2020

Česká geologická služba (dále též „ČGS“) ve svém vyjádření konstatuje, že na předmětném území se nenalézají výhradní ložiska nerostných surovin, ložiska nevyhrazených nerostů, ani prognózní zdroje, na jejichž ochranu se vztahovaly platné právní předpisy.

Z hlediska ochrany významných geologických lokalit ani dalších geologických fenoménů nemá ČGS připomínky. Konstatuje však, že obě předmětné změny zasahují do složité tektonické oblasti a problematika by mohla být oblast zejména v okolí železniční stanice Praha-Veleslavín. ČGS dále upozorňuje, že změna č. Z 3184/13 bude probíhat v jižní části Přírodní památky Královská obora a poškodí tam část velmi cenných porostů. Dále uvádí, že díky stavbě vzniknou na území Prahy zajímavé geologické profily a ČSG by se ráda společně s dalšími institucemi podílela na záchranném geologickém a paleontologickém výzkumu.

Příslušný úřad uvádí, že požadavek na případnou spoluúčast při záchranném geologickém a paleontologickém výzkumu směřuje do následných fází projektové přípravy záměru.

Dle VVURÚ je zásah do porostů dřevin v přírodní památce Královská obora akceptovatelný jen za předpokladu snahy o uchování genetického a dendrologického materiálů pro další výsadbu. Jedná se o zásah, který je z pohledu požadovaných technických parametrů trati nevyhnutelný. Vzhledem k následnému překrytí tunelového úseku a realizaci náhradních výsadeb lze považovat tento vliv za dočasný. Příslušný úřad se s názorem zpracovatele VVURÚ ztotožňuje.

Povodí Vltavy, státní podnik, vyjádření č.j. 71017/2020-263 ze dne 14. 10. 2020

Povodí Vltavy ve svém vyjádření žádá o respektování aktuálně vyhlášeného záplavového území a aktivní zóny záplavového území vodního toku Litovický potok.

Příslušný úřad uvádí, že připomínka směřuje zejména do následných fází projektové přípravy. Změna č. Z 3185/13 zasahuje do území v bezprostředním okolí Litovického potoka. Pro Litovický potok bylo v roce 2008 vodoprávním úřadem Magistrátu hl. m. Prahy stanoveno záplavové území pro průtok Q_{100} včetně aktivní zóny.

Z hlediska možných záplavových stavů dle VVURÚ nedojde k omezení možností rozlivu ani podstatným zásahům do koryta vodního toku, které je v dotčeném prostoru tvořeno lichoběžníkovým obetonovaným profilem.

Rovněž OCP MHMP z hlediska ochrany vod ve svém stanovisku (viz č.j. MHMP 1407197/2020 ze dne 19. 10. 2020) uvedl, že nemají ke změnám vlny 13 připomínky.

U ostatních stanovisek a připomínek, které jsou uvedeny ve výčtu zpočátku kapitoly „5. Zohlednění obdržených stanovisek a připomínek“ tohoto stanoviska (str. 14), nejsou uplatněny zásadní negativní připomínky nebo se netýkají vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

IV. Závěry

Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy, jako příslušný úřad podle § 22 písm. d) a § 23 odst. 10 písm. a) 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 **vydává podle § 50 odst. 5 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu**, ve znění pozdějších předpisů **a § 10g a § 10i zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí**, ve znění pozdějších předpisů

souhlasné stanovisko ke změnám č. Z 3184/13 a Z 3185/13 vlny 13 Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy.

Zároveň je třeba zohlednit opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popř. kompenzaci nepříznivých vlivů koncepce na životní prostředí uvedená v kapitole A.VIII VVURÚ s tím, že žádná z těchto opatření nejsou aplikovatelná nástroji územního plánování.

MHMP OCP upozorňuje na ustanovení § 10g odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, podle kterého je schvalující orgán povinen zohlednit požadavky a podmínky vyplývající ze stanoviska ke koncepci, popřípadě pokud toto stanovisko požadavky a podmínky

obsahuje a do koncepce nejsou zahrnuty nebo jsou zahrnuty jen z části, je schvalující orgán povinen svůj postup odůvodnit.

Schvalující orgán je dále povinen postupovat podle § 10g odst. 5 a 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a zajistit sledování a rozbor vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví v souladu s § 10h téhož zákona a ve smyslu bodu 10 přílohy stavebního zákona.

V případě, že bude návrh změny upraven, je nutné v upravovaném rozsahu dopracovat vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

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

RNDr. Štěpán Kyjovský

ředitel odboru

podepsáno elektronicky