

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území pro soubor změn ÚP hl. m. Prahy vlny 13

Změny Z3184/13 a Z3185/13

Vyhodnocení vlivu územně plánovací dokumentace na
udržitelný rozvoj území

Zpracováno ve smyslu § 10i zákona č. 100/2001 Sb.,
o posuzování vlivů na životní prostředí, v rozsahu
dle přílohy zákona č. 183/2006 Sb., o územním
plánování a stavebním řádu (stavební zákon)
a dle prováděcí vyhlášky ke stavebnímu
zákonu č. 500/2006, v účinném znění

červenec 2020

Záznam o vydání dokumentu

Název dokumentu	Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území pro soubor změn ÚP hl. m. Prahy vlny 13 Změny Z3184/13 a Z3185/13
Číslo dokumentu	C2646-20-0/Z02 a C22725-20-0/Z01
Objednatel	Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace, Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2 – Nové Město
Účel vydání	I. etapa - finální dokument
Stupeň utajení	Bez omezení

Vydání	Popis	Zpracoval/a	Kontroloval/a	Schválil/a	Datum
01	Final	J. Nezvalová	J. Heikenwalderová	P. Vymazal	28. 7. 2020

Nahrazuje-li tento dokument předchozí vydání, pak toto musí být zničeno nebo výrazně označeno NAHRAZENO.

Rozdělovník		
	4 výtisky	IPR hl. m. Prahy, p. o.
	4 elektronické kopie	IPR hl. m. Prahy, p. o.
	1 výtisk	archiv Jacobs Clean Energy s.r.o.
	1 elektronická kopie	elektronický archiv Jacobs Clean Energy s.r.o.

© Jacobs Clean Energy s.r.o., 2020

Všechna práva vyhrazena. Žádná z částí tohoto dokumentu nebo jakékoliv informace z tohoto dokumentu nesmí být nad rámec smluvního určení vyzrazeny, zveřejněny, reprodukovány, kopírovány, překládány, převáděny do jakékoliv elektronické formy nebo strojově zpracovávány bez písemného souhlasu odpovědného zástupce zpracovatele, firmy Jacobs Clean Energy s.r.o.

Údaje o autorech

Autor/ka:

Mgr. Jana Šváblová Nezvalová
 držitelka autorizace k posuzování vlivů na životní prostředí MŽP
 č. j. 32190/ENV/09, prodloužena rozhodnutím č.j. 7681/ENV/13 a rozhodnutím 3604/ENV/17
 Jacobs Clean Energy s.r.o., Křenová 58, 602 00 Brno
 tel: 725 607 977
 email: nezvalova(a)jacobscz.cz

Datum zpracování: 28. 7. 2020

Vedoucí projektu, autorizovaná osoba:

Mgr. Jana Šváblová Nezvalová
 držitelka autorizace k posuzování vlivů na životní prostředí MŽP
 č. j. 32190/ENV/09, prodloužena rozhodnutím č.j. 7681/ENV/13
 a rozhodnutím 3604/ENV/17

Spolupracovali:

Titul	Jméno	Příjmení	Firma	Telefon	Email
RNDr. Ph.D.	Jitka	Heikenwalderová	Jacobs Clean Energy s.r.o.	+420 725 607 968	heikenwalderova(at)jacobscz.cz
Ing. arch.	Pavel	Šemora	Jacobs Clean Energy s.r.o.	+420 774 738 101	semora (at)jacobscz.cz
RNDr., Ph.D.	Tomáš	Bartoš	Jacobs Clean Energy s.r.o.	+420 725 607 967	bartos(at)jacobscz.cz
Mgr.	Katarína	Vyslouzilová	Jacobs Clean Energy s.r.o.	+420 725 607 973	vyslouzilova(at)jacobscz.cz
Ing.	Věra	Vyšíňová	Jacobs Clean Energy s.r.o.	+420 725 607 976	vysinova(at)jacobscz.cz
Ing.	Kateřina	Maříková	Jacobs Clean Energy s.r.o.	+420 725 607 971	marikova(at)jacobscz.cz

Dokument je zpracován textovým editorem MS Word, registrovaným u společnosti Microsoft.

Obsah

POUŽITÉ ZDROJE INFORMACÍ	8
PŘEHLED ZKRATEK	10
ÚVOD	11
ČÁST A VYHODNOCENÍ VLIVŮ NÁVRHU ÚZEMNÍHO PLÁNU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ - DOKUMENTACE VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (SEA).....	24
A.I Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů územně plánovací dokumentace, vztah k jiným konceptům	24
A.I.1 Obsah řešené územně plánovací dokumentace	24
A.I.2 Hlavní cíle územně plánovací dokumentace	32
A.I.3 Vztah k jiným konceptům	32
A.II Zhodnocení vztahu územně plánovací dokumentace k cílům ochrany životního prostředí přijatým na vnitrostátní úrovni.	35
A.II.2 Referenční cíle ochrany ŽP a veřejného zdraví.....	50
A.III Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyla uplatněna územně plánovací dokumentace.	56
A.III.1 Sledované složky životního prostředí a veřejného zdraví	56
A.III.2 Obyvatelstvo a veřejné zdraví.....	56
A.III.3 Fauna a flóra, biodiverzita, ochrana přírody a krajiny	56
A.III.4 Půda.....	61
A.III.5 Horninové prostředí	62
A.III.6 Hydrologické poměry	63
A.III.7 Kvalita ovzduší	67
A.III.8 Klima	69
A.III.9 Hluková zátěž.....	72
A.III.10 Kulturní památky a archeologické nálezy	75
A.III.11 Krajina a urbanismus	76
A.III.12 Vývoj řešeného území bez provedení koncepce	77
A.IV Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny.	77
A.V Současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a ptačí oblasti.	78
A.V.1 Ovzduší a klima.....	78
A.V.2 Voda.....	79
A.V.3 ZPF a PUPFL.....	80
A.V.4 Horninové prostředí a surovinové zdroje	80
A.V.5 Flóra, fauna, ekosystémy	80
A.V.6 Krajina, hmotný majetek, kulturní dědictví	81
A.V.7 Hluk	81
A.V.8 Vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000.....	81
A.V.9 Obyvatelstvo	81
A.VI Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů územně plánovací dokumentace, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných.....	82
A.VII Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů a jejich zhodnocení. Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení.	86

A.VII.1	Ovzduší	86
A.VII.2	Klima	86
A.VII.3	Voda	87
A.VII.4	ZPF a PUPFL	89
A.VII.5	Horninové prostředí, surovinové zdroje, georizika	90
A.VII.6	Flóra, fauna, ekosystémy	90
A.VII.7	Ochrana přírody	92
A.VII.8	Krajina, hmotný majetek, nemovitě památky a kulturní dědictví	93
A.VII.9	Hluk a vibrace	94
A.VII.10	Obyvatelstvo a veřejné (lidské) zdraví	97
A.VII.11	Dopravní a technická infrastruktura	105
A.VII.12	Kumulativní a synergické vlivy	107
A.VII.13	Vzájemné porovnání variant – shrnutí	110
A.VIII	Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí	110
A.IX	Zhodnocení způsobu zapracování cílů ochrany životního prostředí přijatých na mezinárodní nebo komunální úrovni do územně plánovací dokumentace a jejich zohlednění při výběru variant řešení	113
A.X	Návrh ukazatelů pro sledování vlivu územně plánovací dokumentace na životní prostředí.	125
A.XI	Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí	126
A.XII	Netechnické shrnutí výše uvedených údajů	127
ČÁST B	VYHODNOCENÍ VLIVŮ ÚZEMNÍHO PLÁNU NA EVROPSKY VÝZNAMNÉ LOKALITY NEBO PTAČÍ OBLASTI	130
ČÁST C	VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA SKUTEČNOSTI ZJIŠTĚNÉ V ÚAP	131
C.I	Vliv na eliminaci nebo snížení hrozeb a problémů řešeného území	131
C.II	Vliv na posílení slabých stránek řešeného území	135
C.III	Vliv na využití silných stránek a příležitostí řešeného území	140
C.IV	Vliv na stav a vývoj hodnot řešeného území	144
ČÁST D	PŘÍPADNÉ VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA JINÉ SKUTEČNOSTI OVLIVNĚNÉ NAVRŽENÝM ŘEŠENÍM, AVŠAK NEPODCHYCENÉ V ÚAP, NAPŘÍKLAD SKUTEČNOSTI ZJIŠTĚNÉ V DOPLŇUJÍCÍCH PRŮZKUMECH A ROZBORECH.	149
D.I.1	Podmínky akceptovatelnosti z hlediska sociálního a ekonomického pilíře	155
ČÁST E	VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU ÚZEMNÍHO PLÁNU K NAPLNĚNÍ PRIORITY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ PRO ZAJIŠTĚNÍ UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ OBSAŽENÝCH V PŮR NEBO V ZŮR.	156
E.I	Politika územního rozvoje ČR	156
E.II	Zásady územního rozvoje hl. města Prahy	157
ČÁST F	VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ – SHRUTÍ.	159
F.I	Vyhodnocení vlivů územního plánu na zlepšování územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a jejich soulad.	159
F.I.1	Nerovnováha uvnitř ekonomického pilíře	159
F.I.2	Disproporce mezi ekonomickým a environmentálním pilířem	159
F.I.3	Disproporce mezi environmentálním a sociálním pilířem	159
F.I.4	Nesoulad uvnitř environmentálního pilíře	160
F.I.5	Disproporce mezi sociálním a ekonomickým pilířem	160
F.II	Shrnutí přínosu územního plánu k vytváření podmínek pro předcházení zjištěným rizikům ovlivňujícím potřeby života současné generace obyvatel řešeného území a předpokládaným ohrožením podmínek života generací budoucích	160

F.II.1	Předcházení zjištěným rizikům napříč všemi pilíři	160
F.II.2	Přínos předkládané ÚPD pro environmentální pilíř udržitelného rozvoje	160
F.II.3	Přínos předkládané ÚPD pro hospodářský rozvoj	161
F.II.4	Přínos předkládané ÚPD pro sociální vztahy a podmínky	162
F.II.5	Zohlednění hodnot kulturního dědictví	162
F.II.6	Podmínky pro přiměřený rozvoj města	162
F.II.7	Shrnutí	162

Seznam tabulek

Tab. 1	Sada referenčních cílů ochrany ŽP	18
Tab. 2	Sada referenčních cílů udržitelného rozvoje	22
Tab. 3	Příklad hodnotící tabulky	23
Tab. 4	Sada referenčních cílů ochrany ŽP	50
Tab. 5	Charakteristika referenčních cílů ochrany ŽP a způsobu hodnocení	50
Tab. 6	Počet obyvatel v dotčených městských částech k 1. 1. 2020 (zdroj: Ministerstvo vnitra ČR)	56
Tab. 7	Klimatologická charakteristika území	69
Tab. 8	Mezní hodnoty hlukových ukazatelů stanovené vyhláškou 315/2018 Sb.	73
Tab. 9	Souhrnná bilance záboru ZPF	89
Tab. 10	Vztah zdravotních determinant a předkládané ÚPD	103
Tab. 11	Přehled vlivů na environmentální determinanty tabelárně	104
Tab. 12	Zpracování cílů ochrany životního prostředí přijatých na vnitrostátní úrovni	114
Tab. 13	Zpracování cílů ochrany veřejného zdraví přijatých na vnitrostátní úrovni	122
Tab. 15	Vliv na řešení problémů nástroji územního plánování dle ÚAP	132
Tab. 16	Vliv řešené změny územního plánu na posílení slabých stránek řešeného území	136
Tab. 17	Vliv řešené změny územního plánu na posílení silných stránek a využití příležitostí řešeného území 140	
Tab. 18	Vliv řešené změny na zachování a rozvoj hodnot území dle ÚAP	146
Tab. 19	Sada referenčních cílů udržitelného rozvoje	149
Tab. 20	Charakteristika referenčních cílů ekonomického a sociálního pilíře udržitelného rozvoje a způsobu hodnocení	150

Seznam obrázků

Obr. 1	Řešené území – širší vztahy	12
Obr. 2	Schéma aktuální doporučené varianty železniční trati v úseku Výstaviště – Veveslavín. Úsek mezi žst. Praha-Dejvice a žst. Praha – Veveslavín bude řešen samostatnou změnou v závislosti na postupu projektových prací (zdroj: SŽDC prostřednictvím webových stránek www.praha-kladno.cz)	13
Obr. 5	Schéma řešeného území Z3184/13 žel. st. Dejvice promítnuto ve stávajícím územním plánu	14
Obr. 6	Schéma vedení stavby železniční tratě v úseku Veveslavín – Letiště Václava Havla Praha (zdroj: SŽDC prostřednictvím webové stránky www.praha-kladno.cz)	15
Obr. 8	Ilustrační výřez promítnutí změny do výkresu č. 4 – Plán využití ploch, platný stav k 1. 1. 2019	16
Obr. 10	Změna Z3185/13 plán využití ploch	27
Obr. 11	Územní systém ekologické stability v řešeném území (zdroj: Atlas životního prostředí Praha)	58
Obr. 12	Přírodní památka Královská obora (zdroj: www.mapy.cz)	60
Obr. 13	Zvláště chráněná území v řešeném území (zdroj: Atlas ŽP Praha)	60

Obr. 14 NATURA 2000 - EVL (zdroj: ÚAP 2016)	61
Obr. 15 Půdní typy v řešeném území (zdroj: Geoportál INSPIRE).....	62
Obr. 16 Mapa horninového prostředí řešeného území (zdroj: Atlas životního prostředí Praha – geologická mapa).....	63
Obr. 18 Detail průchodu stávající trati v záhlaví Libockého rybníka, záplavové území Q_{100} (zdroj: heis.vuv.cz)	65
Obr. 19 Modelové pole koncentrací sledovaných znečišťujících látek (zdroj: ČHMU Praha, www.ozko.cz).....	69
Obr. 20 Roční chod intenzity tepelného ostrova v Praze (zdroj: ČHMÚ - projekt UHI (2016), in Analytická část Adaptační strategie hl.m. Prahy na změnu klimatu).....	71
Obr. 21 Nárůst počtu tropických dní pro scénáře RCP4.5, RCP8.5 pro období blízké (2021-2040) a vzdálené budoucnosti (2081-2100), v porovnání s referenčním stavem (1981-2010) (zdroj: Ústav výzkumu globální změny AV ČR – CzechGlobe (2016), in Analytická část Adaptační strategie hl.m. Prahy na změnu klimatu)	71
Obr. 22 Ekosystémově založená adaptační opatření (zdroj: Adaptační strategie hlavního města Prahy na změnu klimatu).....	72
Obr. 23 Strategická hluková mapa aglomerace Praha – celek (2017) hladiny hlukového ukazatele L _{dn} /L _n v území řešeném změnou Z3184/13 (zdroj: Geoportál MZ, geoportal.mzcr.cz)	73
Obr. 24 Strategická hluková mapa aglomerace Praha – zdroj doprava po železnici (2017) hladiny hlukového ukazatele L _{dn} /L _n v území řešeném změnou Z3184/13 (zdroj: Geoportál MZ, geoportal.mzcr.cz)	74
Obr. 27 Archeologická mapa (zdroj: interaktivní mapa odboru památkové péče Magistrátu hl. m. Prahy) ...	76

Použité zdroje informací

- BALATKA, J. a kol. (1971): „Regionální členění reliéfu ČSSR. 1: 500 000“, Brno, GGÚ ČSAV.
- CULEK, M. a kol. (1996): „Biogeografické členění České republiky“, Enigma, Praha.
- DEMEK, J. a kol. (1987) : „Zeměpisný lexikon ČSR – Hory a nížiny“, Academia Praha.
- CHLUPÁČ, I. a kol. (2002): Geologická minulost České republiky, Academia Praha.
- CHYTRÝ, M., KUČERA, T., KOČÍ, M. et al. 2001. Katalog biotopů České republiky – Interpretační příručka k evropským programům Natura 2000 a Smaragd. AOPK ČR. Praha. 307 stran.
- QUITT a kol. (1961): Podnebí ČSSR - Tabulky. Praha, HMÚ, 379 str.+ 6 map.
- MORAVEC, J. (1994): „Fytocenologie“, Academia, Praha.
- NEUHÄUSLOVÁ, Z. (1998): „Mapa potenciální přirozené vegetace České republiky“, Academia, Praha.
- OLMER M. a kol. (2005): Hydrogeologická rajonizace 2005 v České republice, VUV TGM Praha.
- QUITT, E. (1979): „Mezoklimatické regiony ČSR. 1:500 000“, Brno, GGÚ ČSAV.
- SKALICKÝ V. (1988): Regionálně fyto geografické členění.– In: Hejný S. & Slavík B. [eds.], Květena České socialistické republiky 1: 103–121, Academia, Praha.
- VLČEK a kol. (1984): „Zeměpisný lexikon ČSR – Vodní toky a nádrže“, Academia Praha.

Internetové zdroje

- Národní GEOportál Inspire. Dostupný z: <http://geoportal.gov.cz>.
- Celostátní sčítání dopravy 2016, ŘSD ČR. Dostupný z: <http://scitani2016.rsd.cz/pages/map/default.aspx>.
- Česká geologická služba, mapový portál. Dostupný z: <http://www.geology.cz/extranet/mapy/mapy-online>.
- Český LPIS Sitewell, veřejný portál půdy. Dostupný z: <http://eagri.cz/public/app/lpisext/lpis/verejny2/plpis/>.
- Český úřad zeměměřický a katastrální. Dostupný z: <http://www.cuzk.cz/>.
- Geoportál SowacGIS, eKatalog BPEJ. Dostupný z: <http://bpej.vumop.cz/index.php>.
- Mapy Seznam.cz. Dostupný z: <http://www.mapy.cz>.
- Mapy Google. Dostupný z: <https://www.google.cz/maps>.
- MapoMat (mapový portál AOPK). Dostupný z: <http://mapy.nature.cz/>.
- Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka. Dostupný z: <http://heis.vuv.cz/>.
- Český statistický úřad (ČSÚ). Dostupný z: <http://www.czso.cz/>.
- Regionální informační server. Dostupný z: <http://www.risy.cz/>.
- Český hydrometeorologický ústav. Dostupný z: <http://portal.chmi.cz/>.
- Portál Cenia, envihelp. Dostupný z: <https://helpdesk.cenia.cz/hdPublic/helpdesk/>.
- NIKM – národní inventarizace kontaminovaných míst. Dostupné z: kontaminace.cenia.cz.
- Územně analytické podklady hl m. Prahy, Dostupný z: <http://www.iprpraha.cz/uap>
- Geoportal Praha – Atlas životního prostředí. Dostupný z: <http://www.geoportalpraha.cz/>
- Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Dostupný z: <http://www.iprpraha.cz/>
- Webový portál hlavního města Prahy. Dostupný z: <http://www.Praha.eu/>
- Silniční okruh kolem Prahy. Dostupný z: <http://www.okruhprahy.cz/>
- Informační web o síti hlavních komunikací v Praze. Dostupný z: <http://mestskyokruh.info/>
- Správa železniční dopravní cesty. Dostupný z: www.szdc.cz
- POROVNÁNÍ VARIANT TUNELOVÝCH TRAS V ÚSEKU PRAHA-DEJVICE – PRAHA-VELESLAVÍN, METROPROJEKT Praha a.s., únor 2020. Dostupné z: <https://www.zeleznicenaletiste.cz>
- Pražská příroda. Dostupné z: <http://www.Praha-priroda.cz/>
- NIKM – národní inventarizace kontaminovaných míst. Dostupné z: <http://kontaminace.cenia.cz>

- Geoportál ministerstva zdravotnictví, Dostupné z: <http://geoportal.mzcr.cz>
- Informační systém o archeologických datech národního památkového ústavu, Dostupné z: <http://isad.npu.cz/>
- Železnice na letišti. Informační stránky SŽDC, Dostupné z: <http://www.praha-kladno.cz/>

Ostatní zdroje

- Metodika vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ÚPD na životní prostředí (T-plan, 2015).
- Rozsudek NSS 1Ao 7/2011-526 z června 2012, kterým byly zrušeny ZÚR Jihomoravského kraje.
- Archiv firmy Jacobs Clean Energy s.r.o.
- Analýza dopadů klimatické změny v Praze, Ústav výzkumu globální změny AV ČR, v.v.i. (CzechGlobe) ve spolupráci s IPR Praha a OCP MHMP, 2016.
- Studie proveditelnosti Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, doplnění 2016 a 2019, Sdružení METROPROJEKT + SUDOP, Praha – Ruzyně-Kladno, Praha, květen 2019.
- Dokumentace EIA pro záměr Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa, vedeno v IS EIA pod kódem MZP 219, autor Bajer Tomáš RNDr., CSc., 2009-2017
- Posudek na dokumentaci EIA pro záměr Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa, vedeno v IS EIA pod kódem MZP 219, autor Ludvík Vladimír RNDr., 2009
- Plán péče o přírodní památku Obora Hvězda pro období 2012-2021, RNDr. Daniel Hrčka, Salvia o.s., Praha 2012

Přehled zkratk

AOX	Halogenované organické sloučeniny	PHC	Protihluková clona
BC	Biocentrum	PHO	Protihluková opatření
BK	Biokoridor	PM _{2,5}	Tuhé znečišťující látky frakce < 2,5 um
BPEJ	Bonitně ekologická půdní jednotka	PO	Pražský okruh totožné s SOKP
BSK5	Biochemická spotřeba kyslíku	PO	Ptačí oblast
CVZ	Celoměstsky významné změny	PP	Přírodní památka
CZT	Centrální zdroj tepla	PřP	Přírodní park
ČD	České dráhy	PR	Přírodní rezervace
ČIŽP	Česká inspekce životního prostředí	PRE	Pražská energetika
ČOV	Čistírna odpadních vod	PTS	Pražská teplotní soustava
ČR	Česká republika	PUPFL	Pozemky určené k plnění funkce lesa
ČSN	Česká technická norma	PÚR	Politika územního rozvoje
ČSÚ	Český statistický úřad	REZZO	Registr emisí a zdrojů znečištění ovzduší
DOSS	Dotčené orgány státní správy	RURÚ	Rozbor udržitelného rozvoje území
DÚR	Dokumentace pro územní řízení	RWY	Vzletová a přistávací dráha, označuje se dvojicí čísel od 01 do 36, podle směru (azimutu), ve kterém byla postavena.
EIA	Posuzování vlivů na životní prostředí na úrovni záměru	SEA	Strategické posuzování vlivů na životní prostředí na úrovni plánů a programů
EVL	Evropsky významná lokalita	SCHKO	Správa chráněné krajinné oblasti
FN	Fakultní nemocnice	SOKP	Silniční okruh kolem Prahy (totožné s PO)
GIS	Geografický informační systém	SPŽP	Státní politika životního prostředí
HDP	Hrubý domácí produkt	STL	Střednětlaké zařízení
HEIS	Hydroekologický informační systém	SÚ	Sídelní útvar
HLMP/HImP	Hlavní město Praha	SZ	Stavební zákon
HMP	Hlavní město Praha	SZÚ	Státní zdravotní ústav
HPJ	Hlavní půdní jednotka	SŽDC	Správa železničních dopravních cest
CHKO	Chráněná krajinná oblast	TOC	Celkový organický uhlík
CHMÚ	Český hydrometeorologický ústav	TR	Transformovna
CHOPAV	Chráněná oblast přirozené akumulace vod	TT	Tramvajová trať
CHSK	Chemická spotřeba kyslíku	TZL	Tuhé znečišťující látky
IAD	Individuální automobilová doprava	ÚAP	Územně analytické podklady
IS	Informační systém	ÚČOV	Ústřední čistírna odpadních vod
KHS	Krajská hygienická stanice	UNESCO	Organizace OSN pro výchovu, vědu a kulturu
KN	Katastr nemovitostí	ÚP	Územní plán
LBC	Lokální biocentrum	ÚP SÚ	Územní plán sídelního útvaru
LBK	Lokální biokoridor	ÚPD	Územně plánovací dokumentace
LVH	Letiště Václava Havla Praha Praha	ÚSES	Územní systém ekologické stability
MČ	Městská část	ÚTP	Územně technický podklad
MHD	Městská hromadná doprava	VHD	Veřejná hromadná doprava
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj	VKP	Významný krajinný prvek
MÚK	Mimoúrovňová křižovatka	VPS	Veřejně prospěšná stavba
MŽP	Ministerstvo životního prostředí	VRÚ	Velké rozvojové území
NBK	Nadregionální biokoridor	VTL	Vysokotlaké zařízení
NO ₂	Oxid dusičitý	VÚ	Vodní útvar
NO _x	Oxidy dusíku	VVN	Velmi vysoké napětí
NP	Národní park	VVTL	Velmi vysokotlaké zařízení
NPP	Národní přírodní památka	VVURÚ	Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území
NPR	Národní přírodní rezervace	ZEVO	Zařízení pro energetické využití odpadů
NRBC	Nadregionální biocentrum	ZCHÚ	Zvláště chráněná území
NRBK	Nadregionální biokoridor	ZOPK	Zákon o ochraně přírody a krajiny
NSS	Nejvyšší správní soud	ZOPV	Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí
ORL	Odlučovač ropných látek	ZPF	Zemědělský půdní fond
OZKO	Oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší	ZVHS	Zemědělská vodohospodářská správa
OŽP	Odbor životního prostředí	ZUR	Zásady územního rozvoje
		ŽP	Životní prostředí
		ŽUP	Železniční uzel Praha

Úvod

Předmětem vyhodnocení je

„Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území pro soubor změn ÚP hl. m. Prahy vlny 13, Změny Z3184/13 a Z3185/13“.

Předkládané posouzení vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí a na udržitelný rozvoj území je vypracováno ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v rozsahu dle přílohy zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v účinném znění, a dle prováděcí vyhlášky ke stavebnímu zákonu č. 500/2006, v účinném znění.

Objednatelem studie je Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace. Zpracovatel zadal vypracování dokumentace vlivu územního plánu na životní prostředí firmě Jacobs Clean Energy s.r.o.

Posouzení vlivů posuzovaných změn územního plánu na udržitelný rozvoj území je zpracováno řešitelským týmem firmy Jacobs Clean Energy s.r.o. pod vedením autorizované osoby Mgr. Jany Švábové Nezvalové.

Obsah Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území

Předmětem této fáze zakázky je zpracování Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území pro celoměstsky významné změny Z3184/13 a Z3186/13 Územního plánu hlavního města Prahy, a tím vytvoření odborného podkladu pro vydání stanoviska ze strany příslušného úřadu.

Vyhodnocení je v dílčích částech zpracováno v souladu s § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, § 10i zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v účinném znění, dle ustanovení § 19 a v rozsahu přílohy stavebního zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v účinném znění, a vyhlášky č. 500/2006 Sb., o požadavcích na územně plánovací dokumentaci, v účinném znění. Obsah a rozsah Vyhodnocení vychází z Koordinovaného stanoviska podle § 4 odst. 6 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v účinném znění, vydaného odborem životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy k návrhu zadání posuzovaných změn územního plánu.

Posouzení je zároveň provedeno se zohledněním existujících judikátů k vyhodnocením vlivů územně plánovacích dokumentací na udržitelný rozvoj území a v souladu s doporučenou Metodikou vyhodnocení vlivů na Politiku územního rozvoje ČR a územně plánovací dokumentace na životní prostředí (Atelier T – plan, s.r.o., 2015).

Součástí vyhodnocení je i návrh případných opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví včetně vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů.

Vyhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů posuzovaných změn územního plánu, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných je provedeno v kap. A.IV předkládané dokumentace. Stručné shrnutí těchto vlivů je pak uvedeno v kap. A.VII předkládané dokumentace. Návrh opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí je uveden v kap. A.VIII a je zároveň součástí návrhu stanoviska viz A.XI.

Vyhodnocení vlivů posuzovaných změn územního plánu na udržitelný rozvoj území bylo zpracováno metodou ex-post.

Východiska posouzení

Základním podkladem pro zpracování posouzení byl návrh posuzovaných změn územního plánu a informace předané jeho zhotovitelem Institutem plánování a rozvoje hlavního rozvoje města Prahy. Další údaje byly získány během vlastního průzkumu místa předpokládaných změn funkčního využití a bylo využito informací z veřejných zdrojů v síti internet a archívu zpracovatele posouzení.

Zpracovatelé byly poskytnuty následující podklady:

- ▶ Platný ÚP SÚ hl. m. Prahy,
- ▶ Zásady územního rozvoje Praha,
- ▶ Zadání změn Z3184/13 a Z3185/13,
- ▶ Koordinované stanovisko krajského úřadu, č.j. MHMP 2651/2018, ze dne 26.2.2018,

- ▶ Textová a grafická část návrhu změny,
- ▶ Územně analytické podklady Praha, aktualizace 2016.
- ▶ Vyhodnocení vlivů souboru vybraných celoměstsky významných změn vlny V ÚP SÚ hl. m. Prahy na udržitelný rozvoj území (Ekola, listopad 2019)

Vymezení řešeného území

Řešené území se obecně vzhledem k formě předkládaných změn, jako změn s celoměstským významem dá sice vztáhnout na území celého správního území města Prahy, tyto konkrétní změny jsou však projednávány samostatně a svým rozsahem i dosahem mají dopad především na bezprostřední okolí řešených ploch. Zprostředkovaně se mohou projevit přerozdělením dopravních zátěží v přilehlém území, především ve prospěch zatížených ulic ve směru na Letiště, resp. do západní části Středočeského kraje, v důsledku rušení stávajících autobusových linek, nebo zvýšeného zájmu o využití VHD na úkor individuální automobilové dopravy ve vztahu bydliště – pracoviště při každodenní dojíždě v důsledku zkapacitnění a zkvalitnění veřejné hromadné dopravy a kapacit P+R. Tyto vazby jsou však nepřímé a obtížně predikovatelné.

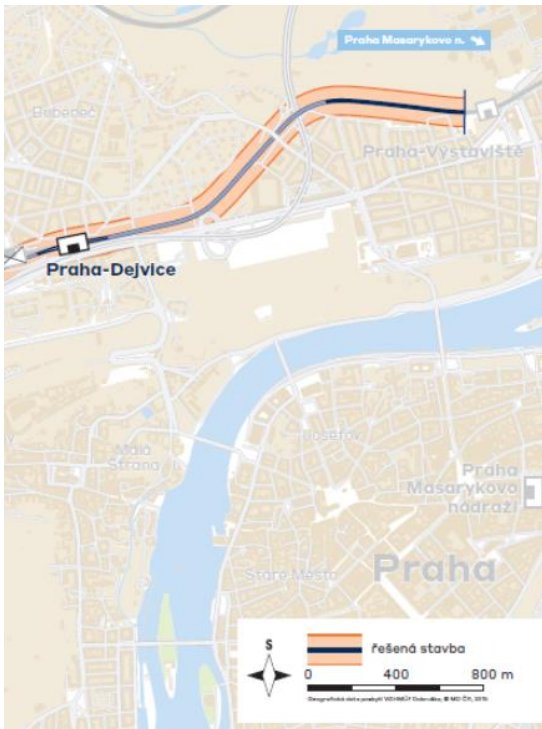


Obr. 1 Řešené území – širší vztahy

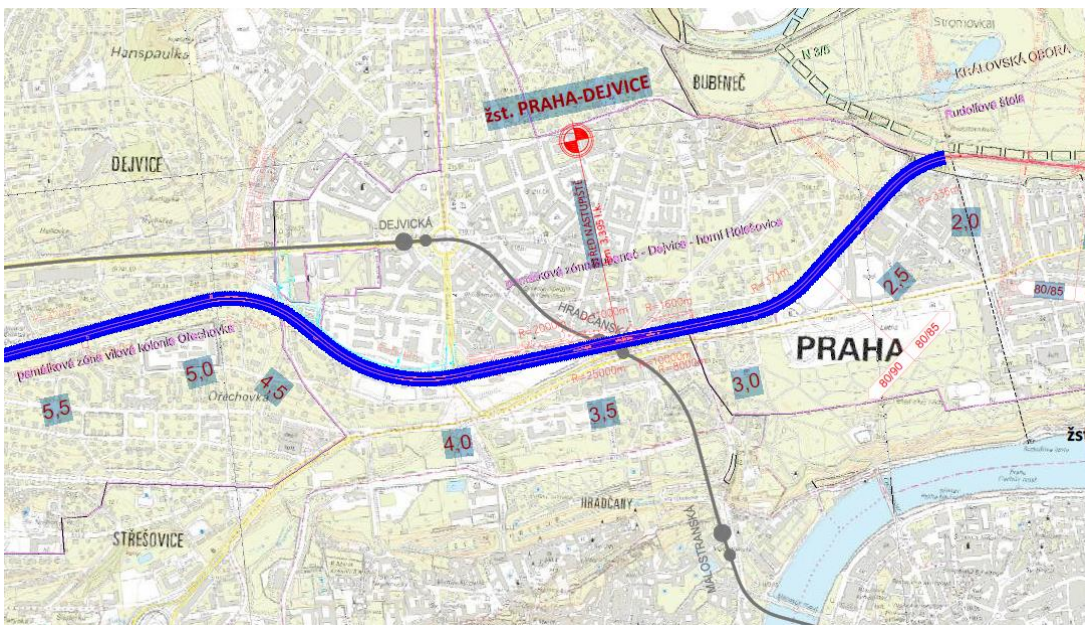
Řešeným územím je tedy prostor budoucí železniční trati Praha – Kladno v úsecích Bubny – Dejvice a nádraží Veleslavín – Letiště Václava Havla Praha v těch částech, které jsou řešeny projednáváním změnami Z3184/13 a Z3185/13. Modernizace trati Praha – Kladno s připojením Letiště Václava Havla Praha je prioritní dopravní stavbou české vlády a jedním z nejrozsáhlejších připravovaných infrastrukturních projektů v ČR. Jejím cílem je napojit Letiště Václava Havla Praha na železnici a modernizovat stávající jednokolejnou trať mezi Prahou a Kladnem. Podstatou modernizace je proměna neelektrifikované jednokolejné trati na elektrifikovanou dvoukolejnou. Železniční infrastruktura se rozšíří o šest nových zastávek a v Praze nabídne přímé přestupy na všechny linky metra. Modernizovaná trať bude v celém úseku dvoukolejná a elektrifikovaná. Ve špičce tak bude možné cestovat vlakem mezi centrem Prahy, Kladnem a letištěm každých 10 minut. Traťová rychlost dosáhne v Praze až 120 km/h a mimo Prahu až 160 km/h. Součástí projektu je modernizace všech stávajících železničních stanic a zastávek.

V prvním úseku stavby železničního spojení Praha – Kladno s odbočkou na Letiště Václava Havla Praha, který je částečně řešen změnou Z3184/13, je v současnosti počítáno s vedením železniční trati v celé délce v tunelovém úseku v tzv. hloubené variantě v trase stávající trati. Zároveň dojde ke zdvojnásobení a elektrifikaci trati. Tím je určena i změna územního plánu, protože dosavadní územní plán vede koridor železniční trati doposud po povrchu. Předmětem řešení změny územního plánu je tedy přeložení trati pod zem včetně podzemního řešení stanice Praha - Dejvice. Konec tohoto úseku a území řešeného změnou Z3184/13 je v km 3,98-4,07, kde dochází ke křížení se Svatovítskou ulicí.

Navazuje úsek Praha – Dejvice až Praha – Veleslavín, který vzhledem k dynamickému vývoji není předmětem řešených změn v rámci vlny 13. změn ÚP hl. m. Prahy.



Obr. 2 Schéma aktuální doporučené varianty železniční trati v úseku Výstaviště – Veleslavín. Úsek mezi žst. Praha-Dejvice a žst. Praha – Veleslavín bude řešen samostatnou změnou v závislosti na postupu projektových prací (zdroj: SŽDC prostřednictvím webových stránek www.praha-kladno.cz)



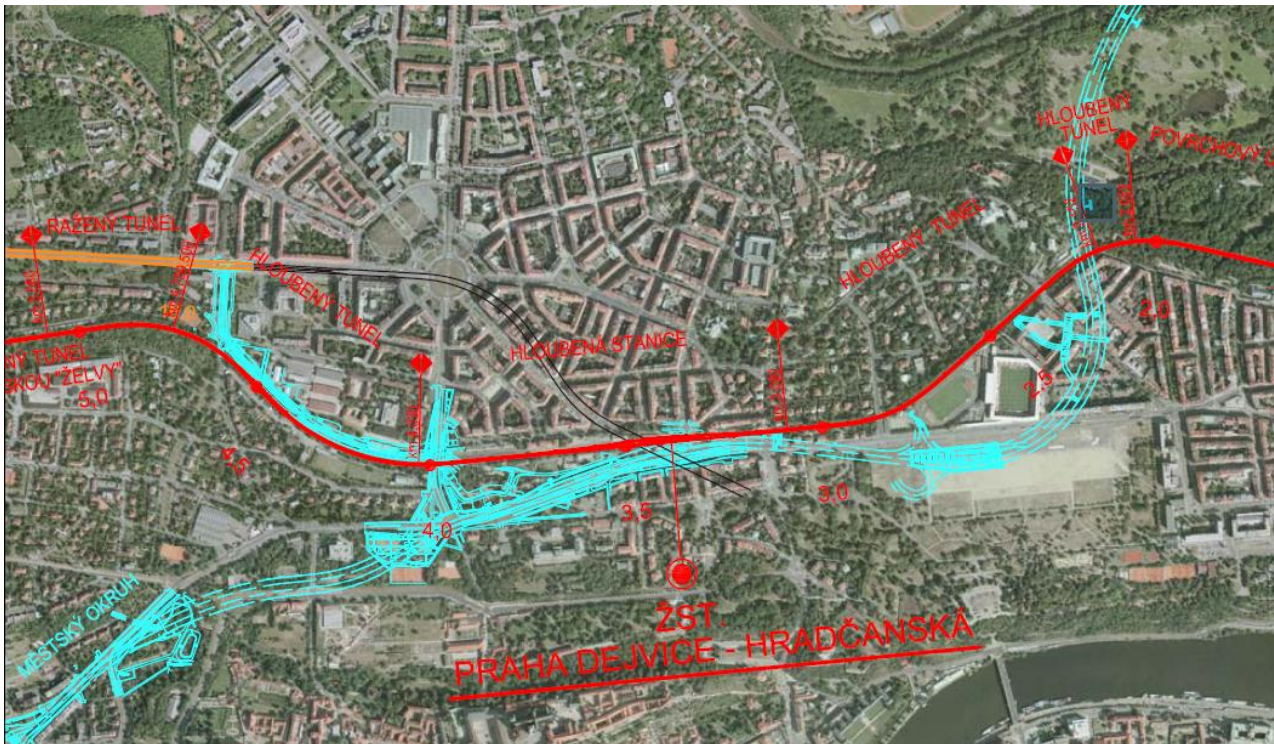
LEGENDA ŽP

- NATURA 2000
- ZCHÚ
Přírodní Památka a
Přírodní Rezervace
- Přírodní park

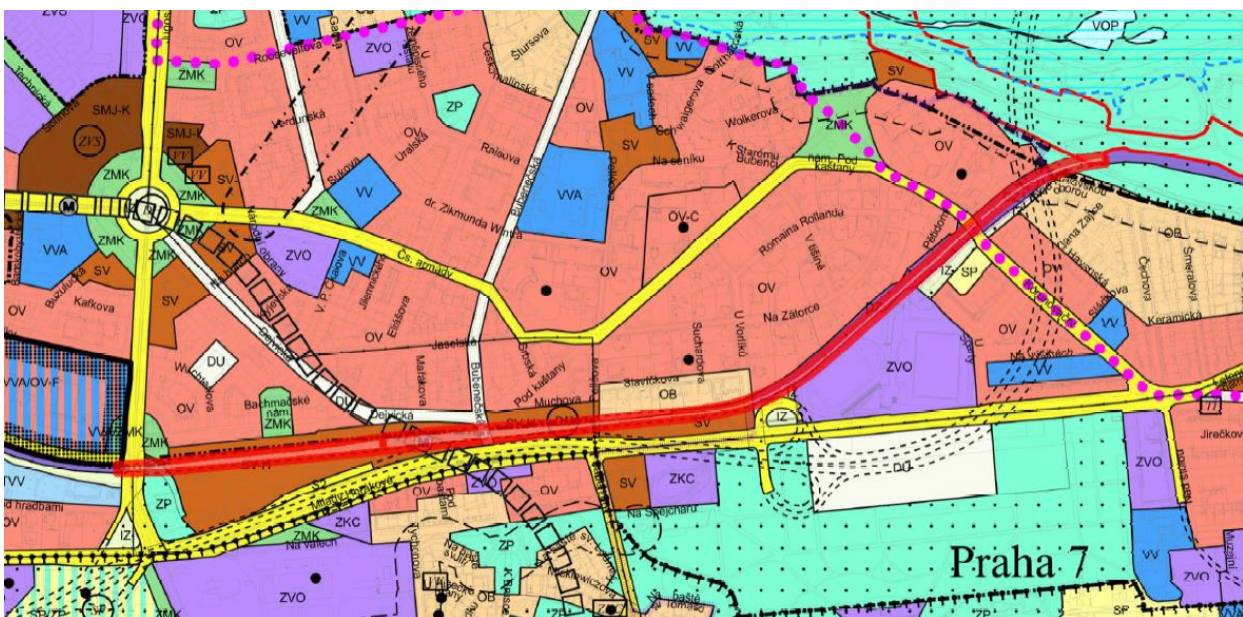
Územní systém ekologické stability

- Nadregionální biokoridor - navržený/funkční
- Regionální biokoridor - navržený/funkční
- Lokální biokoridor - navržený/funkční
- Regionální biocentrum - navržené/funkční
- Lokální biocentrum - navržené/funkční
- Významný krajinný prvek

Obr. 3 Situace hloubené varianty V1 v úseku řešeném změnou Z3184/13 (zdroj: Studie proveditelnosti, květen 2019)



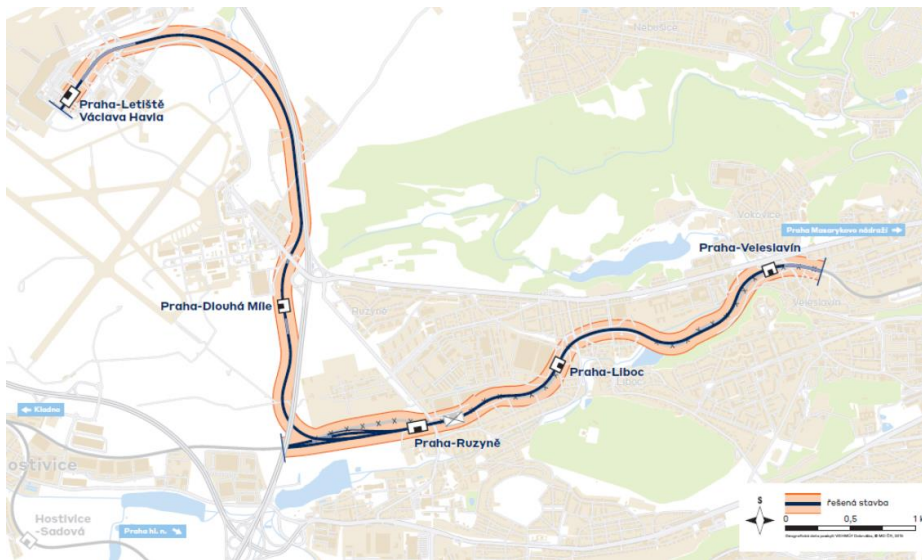
Obr. 4 Situace hloubené varianty V1 v úseku řešeném změnou Z3184/13, promítáno do ortofotomapy (zdroj: Dokumentace EIA, prosinec 2009)



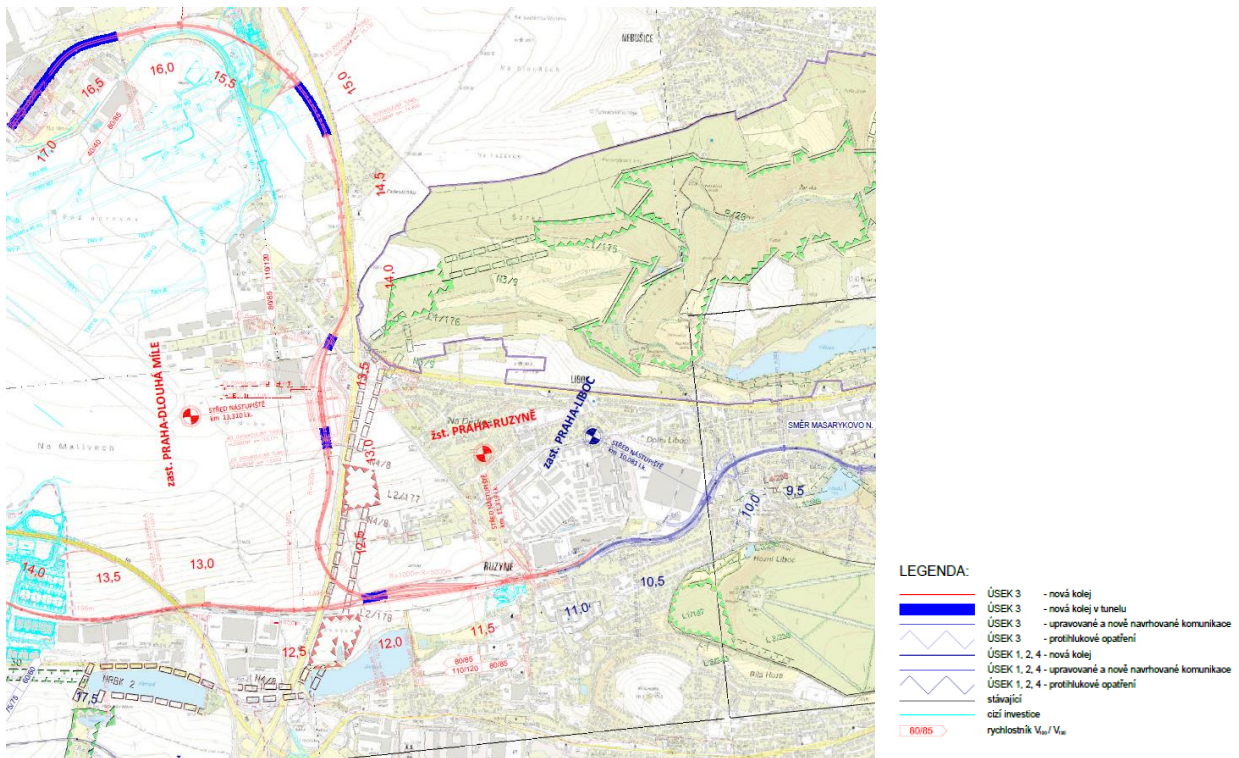
Obr. 5 Schéma řešeného území Z3184/13 žel. st. Dejvice promítáno ve stávajícím územním plánu

Následuje posuzovaná změna Z3185/13, která řeší úsek trati počínající východně od stanice Praha – Veleslavín v km 7,105 včetně nově vybudované odbočky na Letiště Václava Havla Praha. Předmětem řešení změny Z3185/13 jsou mimo nového úseku trati – odbočky na Letiště Václava Havla Praha, rovněž směrové úpravy stávajících oblouků trati v prostoru pod Petřinami a u Libockého rybníka (dojde k úpravě vedení stávající trasy v patě svahu pod Petřinami v km 8,32 - 8,59 a narovnání úseku v oblasti Libockého rybníka v km cca 8,72 – 9,0) a zdvoukolejnění trati v celém úseku. Součástí stavby, které dává posuzovaná změna územní plánu v tomto úseku rámec, je především připojení druhé koleje, modernizace a elektrifikace stávající jednokolejné trati v délce 3,8 km, obnovení zastávky Praha-Liboc, zahloubení stanice Praha–Veleslavín, posun stanice Praha-Ruzyně do nové polohy za křížením s ulicí Drnovskou a nahrazení železničních přejezdů mimoúrovňovými kříženími. Na Letiště Václava Havla Praha povede nově vybudovaná odbočka v délce 5,5 km ze stanice Praha-Ruzyně s vybudováním nové podzemní stanice Praha-Letiště Václava Havla Praha a napojením na letištní terminály 1 a 2. Vybudována bude i částečně podzemní stanice

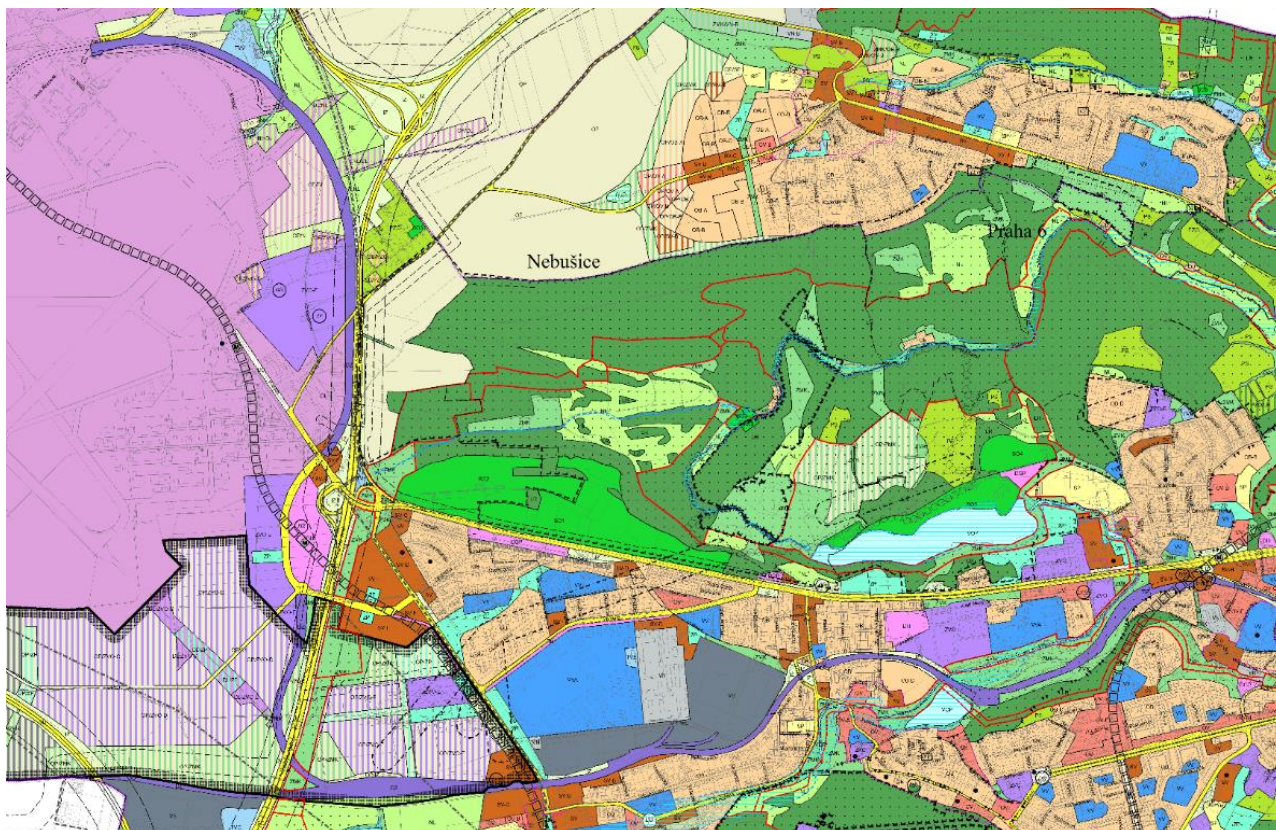
Praha – Dlouhá Míle s autobusovým terminálem a parkovištěm P+R a možností přestupu na tramvajové a autobusové linky. Po vykřížení s estakádou Pražského okruhu se trasa dostává do tunelu o délce 340 m. Dále pokračuje v zářezu v souběhu s Pražským silničním okruhem (stavba 517) po její západní straně do prostoru mimoúrovňové křižovatky Pražského silničního okruhu s ulicí Evropskou a K letišti, kde následuje další tunelový úsek v délce cca 400 m řešící koordinaci se záměrem vybudování paralelní vzletové a přistávací dráhy. Trať dále sleduje v zářezu v odstupu cca 20 m stopu Pražského okruhu. V navazujícím úseku, kde se trať a stáčí obloukem západním směrem ke koncové stanici, nedochází z hlediska posuzované změny Z3185/13 k žádným změnám. V tomto prostoru je do posuzované změny územního plánu zapracováno již posouzené řešení změny Z2975/00, která je pořizována v rámci změn vlny V. ÚP SÚ hl. m. Prahy. Zpracovatel VVURU tak přebírá závěry již provedeného posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území, se kterými se ztotožňuje (Vyhodnocení vlivů souboru vybraných celoměstsky významných změn vlny V ÚP SÚ hl. m. Prahy na udržitelný rozvoj území (Ekola, listopad 2019). Trasa dále delším mostním objektem překonává řečiště Kopaninského potoka tak, aby bylo respektováno retenční území Kopaninského potoka, a kříží dálniční přivaděč k terminálům (ulice Aviatická) trať kde vjíždí do portálu tunelu, který navazuje na koncovou podzemní stanici Praha Letiště Ruzyně.



Obr. 6 Schéma vedení stavby železniční tratě v úseku Veleslavín – Letiště Václava Havla Praha (zdroj: SŽDC prostřednictvím webové stránky www.praha-kladno.cz)



Obr. 7 Situace železniční trati Praha – Kladno s odbočkou na Letiště Václava Havla Praha v úseku řešeném změnou Z3185/13 (zdroj: Studie proveditelnosti, květen 2019)



Obr. 8 Ilustrační výřez promítnutí změny do výkresu č. 4 – Plán využití ploch, platný stav k 1. 1. 2019

Záměr „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa“¹ byl podroben procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Ministerstvo životního prostředí vydalo dne 26.1.2009 pod č.j. 6015/ENV/09 „Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí“. Platnost stanoviska byla prodloužena vyjádřením MŽP, OPVIP ze dne 9.6.2011, č.j.: 43572/ENV/11 o 5 let, tzn. do 26.1.2016 a dále byla platnost stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydaného pod č.j.: 6015/ENV/09 dne 26. 1. 2009 dokumentem č.j. 24403/ENV/16 ze dne 13. 5. 2016 prodloužena o dalších 5 let, tedy do 26. 1. 2021. Ve výše uvedeném prodloužení stanoviska jsou podrobně specifikovány relevantní podmínky pro následné povoloovací řízení v dalších fázích projektové přípravy záměru, které musí být respektovány.

Metodická východiska použitá pro VVURÚ

Zde uvádíme základní metodická východiska, ze kterých vycházel zpracovatel Vyhodnocení na udržitelný rozvoj území v rámci jednotlivých hlavních částí Vyhodnocení, kterými jsou posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (SEA, viz část A tohoto dokumentu), vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i, zákona č. 114/1992 Sb. (část B tohoto dokumentu), vyhodnocení vlivů na ostatní pilíře udržitelného rozvoje a vyváženost podmínek pro udržitelný rozvoj území (část C-F tohoto dokumentu). Stručná charakteristika použitých metod je potom uvedena rovněž v úvodu každé kapitoly.

Míra podrobnosti hodnocení jednotlivých vlivů odpovídá míře podrobnosti, v jaké je daná část (plocha nebo soubor ploch s konkrétním funkčním využitím, tj. plocha s možností umístění záměrů v intencích jejích regulativů) v rámci koncepce definována nebo vymezena.

Tuto tezi potvrzuje i stavební zákon (§ 36, odst.3 a § 43, odst. 3), který stanovuje jak pro „výrokovou část“ územního plánu, tak pro vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (tj. včetně hodnocení vlivů na životní prostředí) podmínku, že „...nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem nižším stupňům ÚPD nebo navazujícím rozhodnutím“.

Z hlediska „strategického“ hodnocení vlivů koncepce je zásadní skutečnost, že se jedná o „plochy a koridory pro umístění stavby“, nikoliv o stavební pozemky nebo pozemky dotčené stavbou. Z těchto důvodů je třeba plochy a koridory vymezené ve změnách územního plánu považovat za území potenciálně dotčené realizací záměrů, kterým je dán rámec regulativy funkčního využití ploch.

Podrobnější vyhodnocení vlivů navrhovaného využití rozvojových ploch bylo provedeno s maximálním využitím existujících podkladů, zejména vyhodnocení vlivů souvisejících územních plánů v řešeném území a ZUR, aktuálních ÚAP a relevantních dokumentů na úrovni posouzení vlivů záměrů v zájmovém území.

Hodnocení bylo provedeno na základě odborného odhadu pomocí hodnotící matice a níže uvedené hodnotící škály jednotlivých potenciálních vlivů (přímých, nepřímých, kumulativních, synergických, dlouhodobých a krátkodobých) a slovním komentářem. Oba kroky budou posuzovat nejen dopady vymezení nové plochy resp. koridoru a potenciál v nich obsažených záměrů v místě realizace, ale současně i změnu, kterou funkční využití území přináší v kontextu ploch s rozdílným způsobem využití i ploch stabilizovaných.

V případě, kdy bylo identifikováno potenciálně zvýšené riziko pro životní prostředí a veřejné zdraví v dotčeném území nebo na udržitelný rozvoj území jako celek, byla formulována opatření k eliminaci tohoto rizika.

Následně byla vyjádřena akceptovatelnost návrhu, resp. byly navrženy podmínky a opatření pro snížení negativních vlivů na sledovaná kritéria udržitelného rozvoje včetně vlivů kumulativních a synergických.

Nakonec byl proveden závěrečný souhrnný hodnotící komentář shrnující nejvýznamnější identifikované vlivy včetně vlivů kumulativních a synergických a shrnuty vlivy návrhu územního plánu jako celku.

Hodnocení vlivů předkládaného návrhu změn ÚPD na životní prostředí je provedeno v členění na následující složky, resp. témata udržitelného rozvoje:

1. obyvatelstvo, veřejné zdraví,
2. flóra, fauna, biodiverzita, ÚSES,
3. půda a horninové prostředí,

¹ Jedná se o záměr zahrnující úsek mezi železniční stanicí Praha Výstaviště – Praha Ruzyně, včetně odbočky na Letiště Václava Havla Praha, který je v úseku žst. Dejvice a Veleslavín veden ve stávající trase železniční trati. Je tedy v souladu s překládanými změnami územního plánu hl. m. Prahy Z3184/13 a Z3185/13. Případné tunelové řešení mimo trasu stávající trati Praha – Kladno bude muset být podrobeno novému posouzení vlivů na životní prostředí a není součástí posuzovaných změn územního plánu.

4. voda,
5. ovzduší, klima,
6. hluk,
7. sídla, urbanizace, infrastruktura
8. hmotné statky, architektonické a archeologické dědictví,
9. krajinný ráz
10. soudržnost společenství – rekreace, bydlení,
11. ekonomický rozvoj – výroba a komerce, doprava.

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je provedeno jako spolupůsobení vymezených rozvojových lokalit v kontextu stávajícího stavu (stávajících vymezených ploch a koridorů a jejich funkčního využití) a ostatních souvisejících navrhovaných rozvojových lokalit a uvažovaných záměrů v souvisejícím území (dle IS EIA) z veřejně dostupných zdrojů.

Je nutné si uvědomit, že předkládané posouzení vlivů na životní prostředí, resp. udržitelný rozvoj území je již svou povahou kumulativní a synergické. Nejsou hodnoceny jednotlivé záměry (navrhované plochy a koridory) izolovaně, ale vždy jejich spolupůsobení v kontextu území, do kterého jsou zasazovány a možností jeho využití – stávajících i nově navrhovaných se zohledněním širších vztahů v území. Za tzv. hodnocení kumulativních a synergických vlivů je možné považovat i dílčí vyhodnocení jednotlivých navrhovaných změn využití území (rozvojových lokalit) v kontextu všech posuzovaných složek/charakteristik životního prostředí a udržitelného rozvoje.

V rámci analýzy území je tak charakterizována oblast působení kumulativních resp. synergických vlivů a hlavní spolupůsobící skutečnosti (tj. stávající stav území, jeho navrhované využití, resp. existující záměry v území s územní či funkční souvislostí vůči posuzovanému výroku.

Následně je v případech, kdy jsou synergické, resp. kumulativní vlivy identifikovány, vyhodnocena míra a směr spolupůsobení vlivu vůči jednotlivým sledovaným kritériím.

Metodika vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) část A. a B. VVURÚ

Pro samotné hodnocení jednotlivých návrhových lokalit resp. koridorů byly sestaveny hodnotící tabulky, které představují matici jednotlivých hodnotících kritérií v rámci sledovaných složek, resp. problémových okruhů životního prostředí, reprezentovaných referenčními cíli ochrany životního prostředí a veřejného zdraví versus návrh změn územního plánu, zastavitelné plochy a koridory, rozvojové lokality, resp. podmínky využití ploch (regulativů). Jednotlivé návrhy, rozvojové lokality, koridory, zastavitelné plochy či podmínky využití tedy byly konfrontovány s vybranými žádoucími pozitivními trendy v podobě referenčních cílů a na základě expertního úsudku zpracovatelského týmu jim byly přiřazeny hodnoty. Následně byly hlavní charakteristiky vlivu plochy na ŽP jako celek okomentovány, a to zejména při identifikovaném negativním vlivu, resp. při zjištění kumulativních či synergických vlivů.

Tab. 1 Sada referenčních cílů ochrany ŽP

Složka ŽP	Referenční cíl ochrany ŽP a veřejného zdraví
1. obyvatelstvo, veřejné zdraví	1.1 zlepšit kvalitu života obyvatel sídel a sociální determinanty lidského zdraví
	1.2 podporovat environmentálně šetrné formy rekreace a zdravý životní styl
	1.3 pomocí prevence chránit životní prostředí a obyvatelstvo před důsledky přírodních a antropogenních krizových situací
2. flóra, fauna, biodiverzita, ÚSES	2.1 chránit ohniska biodiverzity a omezovat fragmentaci krajiny
3. půda a horninové prostředí	3.1 omezovat nové trvalé zábory ZPF a PUPFL a zabezpečit ochranu ekologických funkcí půdy
	3.2 chránit nerostné bohatství a předcházet geologickým rizikům
4. voda	4.1 posilovat retenční funkci krajiny a zlepšovat ekol. funkce vodních útvarů podzemních i povrchových vod
5. ovzduší, klima	5.1 snižovat znečištění ovzduší s důrazem na NOx a PM ₁₀
	5.2 pomocí územně plánovacích opatření snižovat působení tepelného ostrova města
6. hluk	6.1 snižovat expozici hluku prostředky územního plánování
7. sídla, urbanizace, infrastruktura	7.1 efektivním územním plánováním přispět k optimalizaci územního rozvoje sídel a ochraně přírody a krajiny

	7.2 snižovat zatížení dopravní sítě v sídlech zejména tranzitní a nákladní silniční dopravou
8. hmotné statky a kulturní dědictví včetně architektonického a archeologického dědictví	8.1 chránit kulturní, architektonické a archeologické dědictví
9. krajina, krajinný ráz	9.1 chránit krajinný ráz

Pro zjištění, zda a jakým způsobem může mít předkládaný návrh změny ÚPD při realizaci závažné vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, bylo provedeno hodnocení navržených opatření změny územního plánu, tj. funkčních ploch a podmínek jejich využití vzhledem k referenčním cílům ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, tj. zda a jakým způsobem bude vymezení daných ploch v rámci návrhu změny ÚP přispívat či nikoliv k naplňování referenčních cílů. Pro hodnocení bylo použito následující stupnice:

stupnice významnosti

+2	potenciálně významný pozitivní vliv (přímý vliv velkého rozsahu) opatření/plochy na referenční cíl
+1	potenciálně pozitivní (přímý či nepřímý/sekundární) vliv opatření/plochy na daný referenční cíl
0	zanedbatelný nebo komplikovaně zprostředkovaný (nepřímý/sekundární) potenciální vliv (velmi malý rozsah, nepřímá vazba na navrhované opatření resp. návrhovou plochu)
-1	potenciálně negativní vliv opatření/plochy na daný referenční cíl (přímý či nepřímý/sekundární)
-2	potenciálně významný negativní vliv opatření/plochy na daný referenční cíl (přímý vliv velkého rozsahu nebo bez možnosti uplatnění zmírňujících opatření)
?	nebyla identifikována potenciální vazba mezi referenčním cílem a navrhovaným opatřením resp. návrhovou plochou

rozsah vlivu

B	bodový (působící v bezprostředním okolí plochy nebo zprostředkovaně s bodovým dosahem)
L	lokální (působící v rámci městské části)
R	regionální (působící v rámci celého města/aglomerace)

délka trvání vlivu

kp	krátkodobé/přechodné působení vlivu (přechodné trvání po omezenou dobu např. pouze v době výstavby)
sp	střednědobé působení vlivu (trvalý vliv cca po dobu nepřesahující platnost územního plánu)
dp	dlouhodobé působení vlivu (trvalý vliv s přesahem doby platnosti územního plánu)

spolupůsobení vlivu

K	kumulativní spolupůsobení vzhledem k již existujícím resp. uvažovaným plochám/záměrům
S	synergické spolupůsobení vzhledem k již existujícím resp. uvažovaným plochám/záměrům

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů

Kumulativní (hromadný) vliv je dán součtem vlivů stejného druhu z různých zdrojů stejného druhu, přičemž při posuzování jednotlivých zdrojů izolovaně by takový vliv nemusel být shledán.

Synergický (společný) vliv - vzniká působením vlivů různého druhu na danou složku životního prostředí.

Kumulativními a synergickými vlivy tak lze rozumět účinky vzniklé v důsledku hromadného nebo společného působení. Rozdíl mezi oběma pojmy v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí je možno demonstrovat následovně: kumulativní (hromadný vliv) je dán součtem vlivů stejného druhu, např. více menších zdrojů oxidu dusičitého z dopravy umístěných blízko sebe způsobí významný vliv na ovzduší „nahromaděním“ těchto emisí, přičemž při posuzování jednotlivých zdrojů izolovaně by takový vliv nemusel být shledán. Synergický (společný) vliv vzniká působením vlivů různého druhu a je od těchto vlivů odlišný, např. současné působení vícero zdrojů různých emisí (průmyslové objekty, povrchové doly, automobilová doprava, letecká doprava) může mít za následek např. kombinované vlivy na lidské zdraví, tento druh vlivů je však velmi těžce měřitelný.

Zdrojem kumulativních a synergických vlivů je prostorová koncentrace navrhovaných aktivit v prostorově či funkčně omezené části řešeného území.

Míra podrobnosti hodnocení jednotlivých vlivů odpovídá míře podrobnosti, v jaké je daná část (jev, záměr) v rámci koncepce definována nebo vymezena.

Dle Metodiky vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ÚPD na životní prostředí má část hodnocení kumulativních a synergických vlivů za úkol shrnout závěry vyhodnocení provedeného především při hodnocení rozvojových ploch a koridorů v předchozích krocích SEA se zaměřením právě na kumulativní a synergické vlivy. S ohledem na závěry rozsudku NSS č. 1Ao 7/2011-526 musí být obsahem tohoto shrnutí:

- Vyčet nejvýznamnějších případů zjištění kumulativních a synergických vlivů.
- Identifikace dotčených složek životního prostředí (jevů, charakteristik).
- Územní identifikace těchto vlivů.
- Učinění závěru, zda jsou dopady akceptovatelné, případně za jakých podmínek.
- Vymezení kompenzačních opatření, resp. opatření k eliminaci nebo omezení těchto vlivů.

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů územně plánovací dokumentace lze z hlediska jejich působení rozdělit v zásadě na následující typy:

Složkové vlivy – tj. vlivy jednotlivých „výroků“ na jednu složku životního prostředí, resp. na dané „téma“, specifikované v kap. A.III. (ovzduší, voda, půda.....atd.). S ohledem na to, že působí na jednu složku území, považujeme tyto vlivy v principu za „kumulativní“.

Prostorové vlivy – vlivy vzniklé koncentrací navrhovaných ploch a koridorů (= záměrů) na prostorově omezené části řešeného území. Ze své povahy mohou být tyto vlivy jak „kumulativní“, tak „synergické“.

Za účelem zahrnutí míry a charakteru spolupůsobení vlivů vůči již existujícím, resp. uvažovaným plochám záměrů v souladu s doporučenou metodikou Metodika vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ÚPD na životní prostředí (T-plan, 2015) bylo hodnocení doplněno o index charakteru vlivu (K resp. S) označující způsob spolupůsobení jednotlivých hodnocených ploch, resp. koridorů v kontextu stávajícího využití území a navrhovaných ploch a koridorů. Graficky odlišena potom byla míra působení kumulativních resp. synergických vlivů na pomyslné stupnici -2 až +2 a rozlišení místního působení kumulativního resp. synergického dopadu v případech, kdy bylo celkové hodnocení v širším kontextu posazeno na opačné škále pomyslné bodové stupnice. Tj. např. v případech, kdy je celkový vliv hodnocené plochy, resp. koridoru z hlediska spolupůsobení hodnocen mírně kladně v dosahu širšího okolí hodnocené plochy/koridoru s významem v širších územních i významových souvislostech, avšak v bezprostředním okolí vymezené plochy/koridoru dojde k relativnímu zvýšení sledovaného impaktu s nižší relativní vahou oproti celkovému hodnocení. Příkladem může být relativní zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší v dosud nezasaženém území podél nových dopravních staveb, které však bude mít v kontextu dobudování dopravního systému Prahy, resp. zázemí aglomerace pozitivní dopad na území města jako celku. V případě hodnocení kumulativních a synergických vlivů nelze z povahy věci omezit hodnocení spolupůsobení vlivů pouze na bezprostřední okolí hodnocené plochy nebo koridoru, ale je třeba uvažovat komplexně s celou širší vztahů. Může docházet k relativnímu rozporu směru působení vlivů v kontextu širšího okolí plochy/koridoru, resp. lokality a bezprostředního působení jejího vymezení, vždy však při základním předpokladu dodržení hygienických limitů stanovených legislativou. V některých případech tak může dojít k relativnímu vykoupení snížení zátěže obyvatel v hustě obydlených částech území relativním zvýšením zátěže v dosud relativně méně zatíženém území s nižším počtem zasažených obyvatel. Přitom platí, že je při zastavování všech ploch a koridorů vyloučena realizace takových záměrů, které mohou být zdrojem závad nebo vlivů, zejména hygienických, technických nebo estetických, které jsou neslučitelné s pohodou prostředí odpovídající hlavnímu účelu využití a prostorovému uspořádání v ploše samotné nebo v lokalitě.

Stupnice významnosti spolupůsobení vlivu:

K	kumulativní působení vzhledem k již existujícím resp. uvažovaným plochám/záměrům
S	synergické působení vzhledem k již existujícím resp. uvažovaným plochám/záměrům
	potenciálně mírně negativní vliv s kumulativním resp. synergickým dopadem mezi navrhovaným opatřením resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území, odpovídá pomyslné hodnotě -1 míry kumulativního resp. synergického vlivu
	potenciálně významný negativní vliv s kumulativním resp. synergickým dopadem mezi navrhovaným opatřením resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území, odpovídá pomyslné hodnotě -2 míry kumulativního resp. synergického vlivu
	nebyla identifikována potenciální vazba s kumulativním resp. synergickým spolupůsobením mezi navrhovaným opatřením resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území

	potenciálně mírně pozitivní vliv s kumulativním resp. synergickým dopadem mezi navrhovaným opatřením resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území, odpovídá pomyslné hodnotě +1 míry kumulativního resp. synergického vlivu
	potenciálně významně pozitivní vliv s kumulativním resp. synergickým dopadem mezi navrhovaným opatřením resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území, odpovídá pomyslné hodnotě +2 míry kumulativního resp. synergického vlivu
	opačný směr působení impaktu v bezprostředním okolí plochy/koridoru oproti hodnocení směru kumulativního/synergického vlivu jako celku

Vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000

Žádná z předkládaných změn územního plánu nezasahuje do EVL resp. ptačí oblasti soustavy Natura 2000. Potenciální vliv na lokality soustavy Natura 2000 byl vyloučen příslušným orgánem ochrany přírody v rámci zjišťovacího řízení (Koordinované stanovisko krajského úřadu, č.j. MHMP 2651/2018, ze dne 26.2.2018). Vyhodnocení vlivů na evropsky významné oblasti a ptačí oblasti dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, nebylo provedeno.

Hodnocení vlivů koncepce na veřejné (lidské) zdraví

Vyhodnocení vlivů územně plánovací dokumentace resp. jejích změn na veřejné zdraví je spolu s vyhodnocením vlivů na lokality soustavy Natura 2000 speciální kapitolou posouzení vlivů koncepce na životní prostředí, resp. udržitelný rozvoj území.

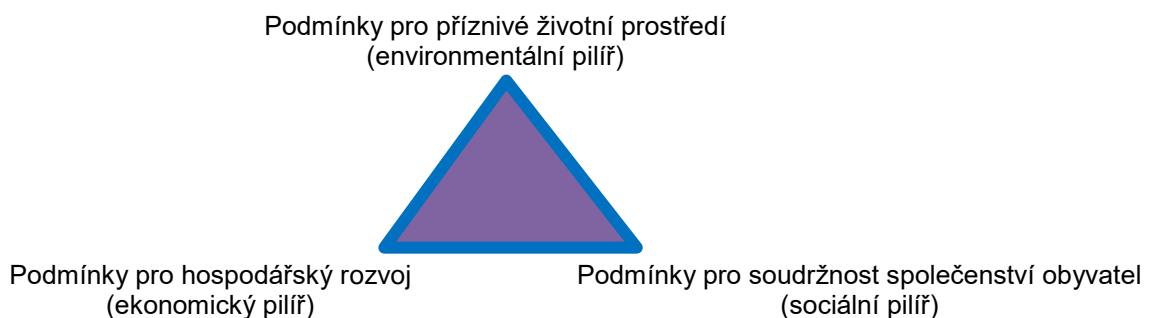
Vzhledem k tomu, že osnova vyhodnocení vlivů ÚPD na životní prostředí dle přílohy stavebního zákona neobsahuje speciální kapitolu pro zařazení vyhodnocení vlivů územního plánu, resp. jeho změny na lidské zdraví, je tato kapitola zařazena v rámci části A.VII: *Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů a jejich zhodnocení. Srozumitelný popis metod vyhodnocení včetně jejich omezení.*

Pro vyhodnocení předkládaných změn územního plánu na veřejné zdraví byl jednak vyhodnocen vliv ÚPD vůči přijatým cílům ochrany veřejného zdraví strategických dokumentů v oblasti veřejného zdraví na vnitrostátní úrovni a vůči všem determinantám veřejného zdraví relevantním v obecné rovině vůči koncepci, jakou je územně plánovací dokumentace. Přitom bylo postupováno v souladu s postupem pro hodnocení vlivů koncepcí na veřejné zdraví tzv. HIA (Health Impact Assessment).

Metodika vyhodnocení vlivu řešení Návrhu ÚP na ekonomický a sociální pilíř udržitelného rozvoje, kapitoly C. – F. VVURÚ

Z hlediska vztahu územního plánování a trvale udržitelného rozvoje je klíčovým legislativním rámcem zákon č. 183/2006 Sb., v účinném znění. Trvale udržitelný rozvoj je jedním z cílů územního plánování spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích (§ 18 zákona č. 183/2006 Sb., v účinném znění).

Pro účely územního plánování a hodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je udržitelný rozvoj možné chápat jako snahu o dosažení co nejvyšší dynamické rovnováhy mezi územními podmínkami pro příznivé životní prostředí (dále též „environmentální pilíř“), pro soudržnost společenství obyvatel (dále též „sociální pilíř“) a pro hospodářský rozvoj (dále též „ekonomický pilíř“). Náznorným a snadno srozumitelným vyjádřením ideální rovnováhy je rovnostranný trojúhelník, kdy vzájemné vztahy mezi pilíři nelze charakterizovat pouze spojnicemi jeho vrcholů, ale rovněž vztahy napříč plochy.



Z grafického znázornění vyplývají základní vzájemné vztahy, poskytující rámec pro hodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území:

- ekonomický rozvoj versus ochrana životního prostředí,

- ekonomický rozvoj versus sociální rozvoj,
- ochrana životního prostředí versus sociální rozvoj.

Vždy je však třeba chápat udržitelný rozvoj jako vzájemnou interakci všech tří pilířů – šíře vzájemných vztahů je tedy mnohem větší.

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je v kapitole C: *Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v ÚAP* zaměřeno na posouzení vztahu předkládaného návrhu územního plánu na výsledky vyhodnocení rozboru udržitelného rozvoje provedeného v rámci Územně analytických podkladů. Z vyhodnocení udržitelného rozvoje RURÚ ÚAP byly vybrány nejvýznamnější silné a slabé stránky (vnitřní charakteristiky), příležitosti a hrozby (vnější vlivy) a hodnoty, které podstatně ovlivňují řešené území, nebo které jsou podstatně ovlivněny návrhem územního plánu, případně determinují jeho řešení a lze u nich tento vliv charakterizovat. Dále byly vyhodnoceny vlivy předkládané ÚPD na v ÚAP definované dílčí hodnoty území, členěné do několika oblastí – tj. hodnoty přírodní, urbanistické, architektonické, kulturní a prostorové hodnoty. Jejich soustředění v kulturním krajinném prostoru města a jejich vzájemné působení vytváří synergické efekty a vyšší hodnoty, jejichž ochrana není zákony postižitelná, a je tedy úkolem územního plánování tyto nadstavbové hodnoty označit a jejich ochranu příslušnými nástroji zajistit. Identifikované silné a slabé stránky, příležitosti, hrozby a hodnoty řešeného území jsou přirozenými východisky pro další rozvoj – do budoucna by měly být aktivně rozvíjeny, posilovány a chráněny.

V rámci kapitoly D. VVURÚ bylo provedeno vyhodnocení vlivů předkládaných změn ÚPD dle referenčního rámce reprezentujícího pozitivní trendy v oblasti vyváženého rozvoje jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje. Referenční rámec byl stanoven dle jednotlivých témat v souladu s ÚAP. Posuzovány jsou nejvýznamnější vlivy řešení změn ÚPD na cíle udržitelného rozvoje území, stanovené na základě SWOT analýzy dle ÚAP 2016 a cíle v oblasti udržitelného rozvoje stanovených strategickými dokumenty vnitrostátní i mezinárodní úrovně (např. Česká republika 2030, Cíle udržitelného rozvoje OSN).

Za účelem sjednocení, přehlednosti a kompatibility Posouzení vlivů územně plánovací dokumentace na všechny tři pilíře udržitelného rozvoje byla pro vyhodnocení vlivu na hospodářský, resp. socioekonomický pilíř udržitelného rozvoje zvolena stejná metoda, jako byla použita pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí (viz část A SEA), tedy metoda referenčních cílů. Metoda spočívá v konfrontaci jednotlivých navrhovaných opatření vůči zvolenému referenčnímu rámci. Referenční rámec je zvolen dle sledovaných složek a problémových okruhů udržitelného rozvoje, které byly identifikovány v rámci analytické části vyhodnocení. Reprezentuje jej sada referenčních cílů jako pozitivní trendy v rámci sledovaných oblastí vybrané na základě analýzy trendů vývoje jednotlivých sledovaných jevů udržitelného rozvoje dle ÚAP, dle SWOT analýzy a dle vybraných cílů stanovených strategickými dokumenty přijatými na národní, regionální a lokální úrovni (především Politika územního rozvoje, Strategie udržitelného rozvoje ČR – Česká republika 2030 atd.). Zohledněna byla rovněž specifika řešeného území.

Pro samotné hodnocení byly sestaveny hodnotící tabulky, které představují matici jednotlivých referenčních cílů udržitelného rozvoje, resp. jeho ekonomického a sociodemografického pilíře, versus dílčí navrhované plochy, resp. podmínky využití ploch (regulativů).

Pozn.: Vyhodnocení vlivu na environmentální pilíř obsahuje SEA dokumentace (část A a B tohoto dokumentu). Jednotlivá navrhovaná opatření obsažená v posuzované ÚPD byla konfrontována s vybranými referenčními cíli a na základě expertního úsudku zpracovatelského týmu jim byly přiřazeny hodnoty. Následně byly hlavní charakteristiky vlivu ÚPD na udržitelný rozvoj jako celek okomentovány, a to zejména při identifikovaném negativním vlivu.

Tab. 2 Sada referenčních cílů udržitelného rozvoje

Pilíř udržitelného rozvoje	Referenční cíl
Soudržnost společenství	1.1 Zvýšením nabídky kvalitního bydlení zastavit odliv ekonomicky aktivních obyvatel a podpořit omezení suburbanizace
	1.2 Zajistit dostupnost sportovního vyžití v kvalitním prostředí
	1.3 Chránit a rozvíjet možnosti rekreace a komunitního setkávání
	1.4 Zlepšovat dostupnost a spektrum veřejné občanské vybavenosti
	1.5 Pomocí technických a územně plánovacích opatření zlepšit podmínky bydlení a bezpečnost obyvatel
Ekonomický pilíř UR	2.1 Racionálně využívat možnosti rozvoje stávajícího urbanizovaného území při respektování jeho hodnot
	2.2 Zabezpečit území pomocí rozvoje a optimalizace technické a dopravní infrastruktury

2.3 Zajistit prostorové možnosti pro rozvoj podnikání a zaměstnanosti při respektování environmentálního pilíře
2.4 Pomocí vhodných územně plánovacích opatření podpořit rozvoj cestovního ruchu
2.5 Efektivním územním plánováním přispět k optimalizaci sítě komerčních zařízení s respektováním životního prostředí

Pro zjištění, zda a jakým způsobem může mít změna ÚPD při realizaci závažné vlivy na udržitelný rozvoj, bylo provedeno hodnocení navržených opatření, tj. funkčních ploch a podmínek jejich využití vzhledem k referenčním cílům udržitelného rozvoje, tj. zda a jakým způsobem bude vymezení daných ploch v rámci posuzovaných změn ÚPD přispívat, či nikoliv, k naplňování referenčních cílů. Pro hodnocení bylo použito stejné stupnice, jako v případě vyhodnocení vlivů na environmentální pilíř udržitelného rozvoje viz výše.

Posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území bylo provedeno tak, aby identifikovalo všechny pravděpodobné významné vlivy na základě známých faktů (studie, odborná literatura) i na základě údajů a informací obsažených v územním plánu a aby zároveň postihlo specifika regionu.

Kumulativní resp. synergické vlivy, pokud jsou identifikovány, jsou vyhodnoceny stejným způsobem, jako v případě environmentálního pilíře udržitelného rozvoje viz výše. Níže uvádíme příklad hodnotící tabulky, včetně příkladu alfanumerického hodnotícího kódu:

Tab. 3 Příklad hodnotící tabulky

Environmentální pilíř														
Složka životního prostředí, sledovaná témata udržitelného rozvoje	1. obyvatelstvo, lidské zdraví			2. fauna, flóra, biodiverzita, ÚSES	3. půda a horninové prostředí		4. voda	5. ovzduší klima		6. hluk	7. Sídla, urbanizace		8. hmotné statky a kulturní dědictví včetně architektonického a archeologického dědictví	9. krajina, krajinný ráz
	1.1 zlepšit kvalitu života obyvatel a sociální determinanty lidského zdraví	1.2 podporovat environmentálně šetrné formy rekreace a zdravý životní styl	1.3 pomoci prevence chránit životní prostředí a obyvatelstvo před důsledky přírodních a antropogenních krizových situací	2.1 chránit ohniska biodiverzity a omezovat fragmentaci krajiny	3.1 omezovat nové trvalé záborů ZPF a PUPFL a zabezpečit ochranu ekologických funkcí půdy	3.2 chránit nerostné bohatství a předcházet geologickým rizikům	4.1 posilovat retenční funkci krajiny a zlepšovat ekol. funkce vodních útvarů podzemních a povrchových vod	5.1 snižovat znečištění ovzduší s důrazem na NO _x a PM ₁₀	5.2 pomoci územně plánovacích opatření snižovat působení tepelného ostrova města	6.1 snižovat expozici hluku prostředky územního plánování	7.1 efektivním územním plánováním přispět k optimalizaci územního rozvoje sídel a ochraně přírody a krajiny	7.2 snižovat zátěže dopravní sítě v sídlech zejména tranzitní a nákladní dopravou	8.1 chránit kulturní, architektonické a archeologické dědictví	9.1 chránit krajinný ráz
Referenční cíle životního prostředí	+1/B/dp S ²	-1/B/dp/S	-1/B/dp/S	0	-1/B/dp	0	0	0	0	0	+1/B/dp/K	0	0	+1/B/dp
Komentář:														
Pozitivní vlivy:														
Negativní vlivy:														
Akceptovatelnost														
Opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci závažných negativních vlivů na životní prostředí:														
Ekonomický a Sociální pilíř udržitelného rozvoje														
Referenční cíle udržitelného rozvoje	Sociální pilíř					Hospodářský pilíř								
	1.1 Zvýšením nabídky kvalitního bydlení zastavit odliv ekonomicky aktivních obyvatel a podpořit omezení suburbanizace	1.2 Zajistit dostupnost sportovního vyžití v kvalitním prostředí	1.3 Chránit a rozvíjet možnosti rekreace a komunitního setkávání	1.4 Zlepšovat dostupnost a spektrum veřejné občanské vybavenosti	1.5 Pomoci technických a územně plánovacích opatření zlepšit podmínky bydlení a bezpečnost obyvatel	2.1 Racionálně využívat možnosti rozvoje stávajícího urbanizovaného území při respektování jeho hodnot	2.2 Zabezpečit území pomocí rozvoje a optimalizace technické a dopravní infrastruktury při respektování environmentálního pilíře	2.3 Zajistit prostorové možnosti pro rozvoj podnikání a zaměstnanosti při respektování environmentálního pilíře	2.4 Pomoci vhodných územně plánovacích opatření podpořit rozvoj environmentálně šetrného cestovního ruchu	2.5 Efektivním územním plánováním přispět k optimalizaci sítě komerčních zařízení s respektováním životního prostředí				
	+1/B/dp/K	0	0	0	0	+1/B/dp/K	0	+1/B/dp	0	0	0	0	0	0
Komentář:														
Pozitivní vlivy:														
Negativní vlivy:														
Akceptovatelnost:														
Opatření pro minimalizaci negativních vlivů na udržitelný rozvoj území:														

² Pozn.: například kód **+1/B/dp/S** tak znamená mírně pozitivní vliv s místním dosahem, dlouhodobým působením a pozitivním spolupůsobením se synergickým efektem v kontextu ostatních plánovaných záměrů v širším území, přičemž v bezprostředním okolí řešené plochy nebo koridoru se může projevit mírně negativní vliv (např. v případě nějakého hlukově chráněného objektu v blízkosti křižovatky dopravních koridorů apod.) viz výše uvedená stupnice hodnocení.

ČÁST A Vyhodnocení vlivů návrhu územního plánu na životní prostředí - dokumentace vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA)

A.I Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů územně plánovací dokumentace, vztah k jiným koncepcím

A.I.1 Obsah řešené územně plánovací dokumentace

Předmětem této fáze zakázky je zpracování Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území pro změny 3185/13 a 3184/13 jako součást vlny 13. celoměstsky významných změn územního plánu hlavního města Prahy.

Předkládané změny Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou navrženy v souladu s požadavky stavebního zákona s uplatněním § 188 odst. 1 a 3. Změna zachovává prvky platného územního plánu v zájmu kontinuity a věcné i formální jednoty plánu. Regulativy funkčního a prostorového uspořádání území, uvedené v příloze č. 1 obecně závazné vyhlášky hl. m. Prahy č. 32/1999 Sb. hl. m. Prahy, v platném znění opatření obecné povahy, se návrhem předkládané změny nemění.

Jedná se tedy o věcné úpravy platného územního plánu hlavního města Prahy bez dopadu do systémových složek územního plánu, tj. regulativů funkčního využití ploch a cílů územního plánování přijatých platným územním plánem.

Věcné předměty řešení změny resp. jejich variant řešených v této fázi zakázky jsou následující:

<p>Předmět řešení navrhovaných změn územního plánu</p>	<p>Předkládané změny územního plánu Z3184/13 a Z3185/13 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 územního plánu s aktuální fází projektové přípravy stavby. Změny dávají rámec pro výstavbu dílčích úseků dvoukolejné, elektrizované tratě vedené ve stopě stávající jednokolejné neelektrizované tratě Praha-Bubny – Chomutov. Dílčí úsek stavby mezi železniční stanicí Praha-Výstaviště a Praha – Dejvice je předmětem řešení změny územního plánu Hlavního města Prahy označené jako Z3184/13, a to konkrétně v úseku od západního okraje Stromovky (cca km 3,5) po ulici Svatovítská (cca km 4,2) v trase stávající trati, vedené hloubeným tunelem. Zároveň dojde ke zdvojkolejnění a elektrifikaci trati. Tím je určena i změna územního plánu, protože dosavadní územní plán vede koridor železniční trati doposud po povrchu. Předmětem řešení změny územního plánu je tedy přeložení trati pod zem.</p> <p>Trať dále pokračuje do nové zastávky Praha–Veleslavín, (která vznikne místo stávající železniční stanice Praha–Veleslavín), nové zastávky Praha–Liboc a nové, v mírně posunutě poloze, železniční stanice Praha–Ruzyně s odbočením nové dvoukolejné elektrizované tratě přes novou zastávku Dlouhá Míle (s přestupními vazbami na HD, MHD, P&R) do koncové železniční stanice Letiště Praha–Ruzyně situované v zahloubené poloze. Tento dílčí úsek v prostoru mezi křížením s ulicí Kladenská východně od stanice Veleslavín až na okraj Prahy v trase stávající trati s nově vymezenou odbočkou na Letiště Václava Havla Praha předmětem řešení změny územního plánu Hlavního města Prahy označené jako Z3185/13. Oproti stávajícímu stavu územního plánu dojde k úpravě vedení stávající trasy v patě svahu pod Petřinami v km 8,32 - 8,59 a narovnání úseku v oblasti Libockého rybníka v km cca 8,72 – 9,0) a zdvojkolejnění trati v celém úseku. 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.</p>
<p>Z3184/13</p>	<p>Změna navrhuje zastavitelné plochy /OB/, /OV/ a /SV-H/ na úkor nezastavitelného území /IZ/, /ZMK/ a /ZP/ v celkovém rozsahu 7 163 m² a naopak nezastavitelné</p>

plochy /ZMK/ na úkor zastavitelné plochy /SV-H/ v rozsahu 139 m². Nárůst zastavitelných ploch je vyvolán jednak potřebou umístění výdechu vzduchotechniky při ulici Svatovítská, jednak rozšířením plochy OB a OV při ulici Nad Královskou oborou o podměrečnou část stávající plochy IZ.

Změna upřesňuje část veřejně prospěšné stavby vymezené ZÚR jako Z/505 DZ Praha 1, Praha 2, Praha 3, Praha 6, Praha 7, Praha 8 Modernizace trati Praha - Kladno s odbočkou na letiště.

Lokalita se nachází v zastavěném a zastavitelném i nezastavitelném území. Změnou dojde k rozšíření zastavitelného území v ploše nad železničním tunelem u Svatovítské ulice, kde by byl výdech vzduchotechniky na stávající ploše ZP s celoměstským systémem zeleně. Proto zde dochází k menší úpravě ploch ZMK, ZP a SV-H. Dále dojde k rozšíření zastavitelného území při ulici nad Královskou oborou.

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

Změnou dochází k drobné úpravě hranice územního systému ekologické stability a celoměstského systému zeleně v ploše nad železničním tunelem při ulici Svatovítská a při ulici nad Královskou oborou.

Nedojde k záboru ZPF

Změna se netýká žádných dalších limitů ochrany přírody.

Výměra měněných ploch dle jejich funkčního využití:

OB	987 m ²
OV	22 962 m ²
SV-H	695 m ²
ZMK	251 m ²

Celková výměra měněných ploch je 24 896 m².



Obr. 9 Změna Z3184/13 plán využití ploch

Z3185/13

Změna 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.

Lokalita se nachází v zastavěném i nezastavěném, zastavitelném i nezastavitelném území. Změnou dojde k rozšíření zastavitelného území na základě dílčích změn trasy modernizované železnice. Mezi Veleslavínem a Libocí se část plochy ZMK vyjímá z celoměstského systému zeleně z důvodu vybudování přístupové

	<p>komunikace k trakční napájecí stanici Liboc.</p> <p>Změna upřesňuje část veřejně prospěšné stavby vymezené ZÚR jako Z/505 DZ Praha 1, Praha 2, Praha 3, Praha 6, Praha 7, Praha 8 - Modernizace trati Praha - Kladno s odbočkou na letiště.</p> <p>Změna upřesňuje koncepci dopravní infrastruktury, nemění základní koncepci technické infrastruktury, koncepci občanského vybavení ani koncepci veřejných prostranství.</p> <p>Změna navrhuje nové trasy přeložek VTL plynovodů v území – přeložku VTL plynovodů vyvolanou stavbou Pražského okruhu a přeložku VTL připojení Letiště Václava Havla.</p> <p>Změnou dochází k drobné úpravě hranice územního systému ekologické stability a celoměstského systému zeleně.</p> <p>Dojde k předpokládanému záboru ZPF v celkovém rozsahu 15,4642 ha.</p> <p>Změna se netýká žádných dalších limitů ochrany přírody.</p> <p><u>Výměra měněných ploch dle jejich funkčního využití:</u></p> <table> <tr><td>DH</td><td>6 600 m²</td></tr> <tr><td>DL/NL</td><td>612 m²</td></tr> <tr><td>DZ</td><td>205 894 m²</td></tr> <tr><td>IZ</td><td>6 008 m²</td></tr> <tr><td>NL</td><td>44 755 m²</td></tr> <tr><td>NL/DL</td><td>1 631 m²</td></tr> <tr><td>OB</td><td>7 407 m²</td></tr> <tr><td>OP</td><td>2 855 m²</td></tr> <tr><td>OP/ZMK</td><td>3 892 m²</td></tr> <tr><td>OP/ZVO-D</td><td>4 432 m²</td></tr> <tr><td>S4</td><td>203 m²</td></tr> <tr><td>SUP</td><td>786 m²</td></tr> <tr><td>SV-B</td><td>402 m²</td></tr> <tr><td>SV-C</td><td>2 796 m²</td></tr> <tr><td>SV-D</td><td>160 m²</td></tr> <tr><td>SV-F</td><td>1 511 m²</td></tr> <tr><td>VOP</td><td>254 m²</td></tr> <tr><td>VS</td><td>2 156 m²</td></tr> <tr><td>ZMK</td><td>11 702 m²</td></tr> <tr><td>ZVO-E</td><td>665 m²</td></tr> <tr><td>Celková výměra měněných ploch</td><td>304 720 m²</td></tr> </table>	DH	6 600 m ²	DL/NL	612 m ²	DZ	205 894 m ²	IZ	6 008 m ²	NL	44 755 m ²	NL/DL	1 631 m ²	OB	7 407 m ²	OP	2 855 m ²	OP/ZMK	3 892 m ²	OP/ZVO-D	4 432 m ²	S4	203 m ²	SUP	786 m ²	SV-B	402 m ²	SV-C	2 796 m ²	SV-D	160 m ²	SV-F	1 511 m ²	VOP	254 m ²	VS	2 156 m ²	ZMK	11 702 m ²	ZVO-E	665 m ²	Celková výměra měněných ploch	304 720 m ²
DH	6 600 m ²																																										
DL/NL	612 m ²																																										
DZ	205 894 m ²																																										
IZ	6 008 m ²																																										
NL	44 755 m ²																																										
NL/DL	1 631 m ²																																										
OB	7 407 m ²																																										
OP	2 855 m ²																																										
OP/ZMK	3 892 m ²																																										
OP/ZVO-D	4 432 m ²																																										
S4	203 m ²																																										
SUP	786 m ²																																										
SV-B	402 m ²																																										
SV-C	2 796 m ²																																										
SV-D	160 m ²																																										
SV-F	1 511 m ²																																										
VOP	254 m ²																																										
VS	2 156 m ²																																										
ZMK	11 702 m ²																																										
ZVO-E	665 m ²																																										
Celková výměra měněných ploch	304 720 m ²																																										



Obr. 10 Změna Z3185/13 plán využití ploch

<p>Urbanistická koncepce</p>	<p>Z3184/13</p> <p>Změna umožní využití řešeného území pro vymezení železniční trati Praha – Kladno, v úseku od královské obory po ulici Slavíkova. Trasa železniční trati v platném územním plánu již neodpovídá stavu přípravy modernizace železniční infrastruktury z Prahy do Kladna s odbočkou na Letiště Václava Havla Praha Praha. 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 Z3184/13 je proto vymezována nová veřejně prospěšná stavba (VPS) 6 DZ 7 a upraveno prostorové uspořádání veřejně prospěšné stavby (VPS) 6 DZ 6 v důsledku upřesněného vymezení tunelové trasy železnice.</p> <p>Zahloubení trasy umožní v prostoru Bubenče propojit doposud bariérou železnice oddělená území nově navrženým pásem plochy všeobecně obytné /OV/ a čistě obytné /OB/. Záměrem představitelů samosprávy je v tomto prostoru vybudovat veřejná prostranství a cyklostezku.</p> <p>Z 3185/13</p> <p>Změnou 3185/13 se nově vymezuje část železniční tratě na Letiště Václava Havla Praha. Prostorové parametry nově vymezeného úseku předmětné železniční tratě se změnou zkvalitní, umožní vyšší rychlost vlaků a zkrácení jízdní doby. Změnou se délka úseku železniční tratě směrem do / z Prahy na letiště zkrátí.</p> <p>Změna umožní využití řešeného území pro vymezení železniční trati Praha – Kladno, v úseku Veleslavin – Letiště Václava Havla Praha a Ruzyně – hranice Hlavního města Prahy. Trasa železniční trati v platném územním plánu již neodpovídá stavu přípravy modernizace železniční infrastruktury z Prahy do Kladna s odbočkou na Letiště Václava Havla. Dochází k dílčím úpravám vedení trasy železnice.</p> <p>V úseku navazujícím na řešené území před stanicí Veleslavin 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 územního plánu.</p> <p>Stanice Veleslavin bude částečně podpovrchová, částečně povrchová, proto zde dochází k rozšíření plochy DZ, na úkor plochy všeobecně smíšené /SV/.</p> <p>V dalším průběhu dochází v souladu se studií proveditelnosti v zájmu úpravy parametrů modernizované trasy k následujícím korekcím: Je rozšířena a korigována plocha DZ na úkor plochy zeleň městská a krajinná /ZMK/ a celoměstského systému zeleně (CSZ), resp. plochy IZ. Část plochy lesní porosty /LR/, přiléhající k trase, je</p>
------------------------------	---

	<p>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 ulicí Libocká dochází ke korekci a redukci ploch DZ ve prospěch plochy čistě obytné /OB/ a plochy ostatní významné komunikace /S4/ v souladu se stavem. V následujícím průběhu trasy dochází ke korekcím plochy DZ na úkor ploch IZ. Vzájemně jsou korigovány též plochy DZ a výroby, skladování a distribuce /VS/. Při ulici Rakovnická vzniká nově po korekci trasy pruh plochy OB, zatímco plocha SV-B v následujícím úseku je průběhem trasy redukována či korigována v souladu s aktuální studií proveditelnosti. Východně od křížení trasy s ulicí Drnovská je nově vymezený pás izolační zeleně IZ podél trasy železnice dle skutečného stavu. Mezi ulicemi Drnovská a Pražským okruhem je plocha DZ korigována v prostoru rozpletu kolejí, rozšiřuje se na úkor plochy IZ a naopak je na jižní straně zkorigována ve prospěch plochy SV-C ve vazbě na stávající plochu a louky a pastviny /NL/ v souladu se studií.</p> <p>Další průmět trasy do územního plánu má za následek vzájemné korekce ploch DZ na jedné straně a ploch ZMK, orná půda, plochy pro pěstování zeleniny / zeleň městská a krajinná v územní rezervě (OP/ZMK), zvláštní komplexy občanského vybavení – ostatní s kódem míry využití území E /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 plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P + R /DH/ s plovoucí značkou znázorňující DZ. V dalším průběhu dochází ke korekcím plochy SV-F jako doplnění zbytkové plochy, a ke korekci šířky plochy DZ na úkor plochy dopravní, vojenská a sportovní letiště /DL/ a IZ dle aktuální studie proveditelnosti.</p> <p>Větší poloměr směrového oblouku nově navrženého úseku železniční tratě v území mezi Lipskou a Aviatickou ulicí 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 vodní hospodářství /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.</p> <p>Změnou se mění a upřesňuje trasa a územní nároky pro část nové železniční tratě na Letiště Václava Havla Praha, mění se poloha železniční zastávky u terminálu sever na Letišti Václava Havla Praha.</p> <p>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.</p> <p>Změna navrhuje nové trasy přeložek VTL plynovodů v území – přeložku VTL plynovodů vyvolanou stavbou Pražského okruhu a přeložku VTL připojení Letiště Václava Havla.</p> <p>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 ZÚR hl. m. 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).</p>
<p>Dopravní koncepce</p>	<p>Nevýznamnější evropská a světová letiště jsou spojena s centry měst kapacitní železniční dopravou, která navazuje (nebo je integrována) na ostatní kolejovou dopravu, respektive soustavu hromadné dopravy jako takovou. V Praze takové spojení v současné době neexistuje; na letiště vede pouze několik autobusových linek, což není vzhledem k nízké spolehlivosti, kapacitě a cestovní rychlosti do budoucna udržitelné.</p> <p>Letiště Václava Havla Praha je situováno do severozápadního okraje Prahy. Nejbližší železniční stopou je současná jednokolejná trať Praha – Kladno. Kladno je s více než 70 tisíci obyvateli po Praze největším městem Středočeského kraje a spolu s dynamicky se rozvíjející spádovou oblastí podél trati generuje neméně významný přepravní potenciál. Současná jednokolejná neelektrizovaná trať se</p>

	<p>zastaralým zabezpečovacím zařízením zde znemožňuje provozovat pravidelnou a kapacitní dopravu a intenzivní dopravní vazba obou měst je realizována prakticky výhradně silniční dopravou (dnes převážně po I/7) a dále po Evropské ulici do města.</p> <p>Vložení kapacitní kolejové trasy do tohoto koridoru bylo prověřováno řadou systémových i trasových variant. Jako nejvýhodnější je dnes hodnocena varianta modernizace stávající železniční tratě Praha-Hostivice-Kladno. Realizace sledovaného projektu umožní rychlou, pohodlnou a ekologicky přijatelnou dopravu osob mezi centrem Prahy a Kladnem a zároveň s výhodou umožní napojení Letiště Václava Havla Praha na železniční síť. Nabídka kvalitního, tj. rychlého, intervalového, spolehlivého a bezpečného spojení mezi těmito centry je v současné době považována za nezbytnost. Její zajištění zároveň podmiňuje další rozvojové možnosti dotčeného území.</p> <p>Železniční doprava ve stopě stávající Buštěhradské dráhy tak současně plní dvě základní funkce. Jednak zabezpečuje obsluhu přilehlé části severozápadního sektoru středočeského regionu (zejména Kladenska) a jednak zabezpečuje část obsluhy severozápadního sektoru Prahy, přímou obsluhu prostoru Letiště Václava Havla Praha a přilehlého území včetně budoucího dopravního terminálu Dlouhá míle (Terminál městských i regionálních autobusových linek a kapacitní parkoviště systému P+R). Z výše uvedeného vyplývá nezbytnost zapojení železnice do systému Pražské integrované dopravy (PID).</p> <p>Realizace kolejového propojení Letiště Václava Havla Praha se středem hlavního města umožňuje jeho rozvoj bez nebezpečí nežádoucího přitěžování stávajícího komunikačního skeletu, zejména potom Evropské třídy.</p> <p>Ke stěžejním principům modernizace trati patří odstranění všech současných úrovnových křížení, zejména přejezdů na stávajících komunikacích. Zlepší se tím bezpečnost i plynulost dopravy, včetně pěších. Podpovrchové vedení trasy v úseku Praha Dejvice – Praha Veleslavín pak zjednoduší prostupnost územím a umožní nové využití uvolněných pozemků.</p>
<p>Podrobnější technické řešení dle stávajícího stavu projektové přípravy pro představu o potenciálních vlivech na životní prostředí³</p>	<p>Z3184/13 Stromovka</p> <p>V prostoru Stromovky se jak stávající železniční trať, tak i její modernizace dostává do přímého kontaktu s přírodní památkou Královská obora Stromovka. Jde o území, vyhlášené v roce 1988 původně jako chráněný přírodní výtvar krajinařského prvku a historického parku na výměře přes 100 ha. Současná trať prochází při okraji jižní části Stromovky do okolí zapojeným zářezem v délce cca 800 m (převážně mimo území přímo řešené změnou Z3184/13), jihozápadní část parku podchází krátkým hloubeným tunelem (portál tunelu v km 2,053 je počátečním bodem úseku řešeného změnou Z3184/13).</p> <p>Vzhledem k nedostatečnému průjezdnímu prostoru (jednokolejný tunel a nutnost vybudování trakčního vedení) je nutno zásadně přestavět stávající cca 100 m dlouhý tunel Stromovka. Vzhledem k nízkému nadnásypu (tunel byl v době před cca 140 lety realizován v zářezu s umělým přesypem), je navrženo jeho postupné rozebrání a nahrazení novým dvoukolejným tunelem. Bubenský portál má vytvořit repliku stávajícího, s využitím původního materiálu. Dejvický portál by vzhledem k dalšímu zakrytí trati zaniknul. Celé okolí zejména v nadnásypu tunelu bude uvedeno do stavu, který opět vyhoví nejpřísnějším historicko – architektonickým požadavkům. Minimalizováno bude kácení zeleně.</p> <p>Zároveň nedojde k ohrožení památkově chráněného objektu severně od osy stávajícího tunelu ani ulice Nad Královskou oborou.</p>

³ Tato část je pod možnostmi podrobnosti územního plánu, slouží však zájemcům o posouzení vlivů předkládaných změn územního plánu na udržitelný rozvoj území pro přesnější představu o možných projektových specifikách posuzovaných změn územního plánu ve vztahu k řešenému území

Dejvice

V dalším pokračování je trať vedena v hlubokém zářezu se zakrytím trati z důvodu ochrany proti hluku. Trať podchází ul. U Vorlíků a v tunelu je dovedena do nově vybudované zahloubené žst. Praha-Dejvice, která je oproti stávající poloze přesunuta do bezprostřední blízkosti stávajícího vestibulu stanice metra trasy A Hradčanská.

Návrh řešení respektuje kulturní památku areál železniční stanice v Praze 6 – Dejvicích, který sestává z bývalé provozní budovy, vodárny a současné přijímací budovy. Zároveň se předpokládá možnost většího využití uvolněných prostor v historické nádražní budově pro potřeby modernizované železnice.

Sledované technické řešení eliminuje nepříznivé vlivy provozu trati na okolí, prakticky odstraňuje bariérový účinek liniové stavby. Uvolněné území dnešní žst. Praha-Dejvice bude možno zcela nově urbanizovat.

Cca v km 3,98 dochází ke křížení se Svatovítskou ulicí resp. s nově vybudovaným – v rámci MO Blanka – mostem ul. Svatovítské, kde dochází k rozšíření koridoru za účelem vybudování objektu vzduchotechniky. Založení mostu bylo navrhováno v koordinaci s tehdy sledovanou hloubenou variantou PLK a je tak plně kompatibilní s předkládaným návrhem. Zde je konec úseku řešeného změnou Z3184/13.

Prakticky v celém popsaném úseku dvoukolejná trať zůstává ve stávajících hranicích drážních pozemků. Prostor nad stropem tunelu se uvolňuje pro další využití.

V této souvislosti je třeba poznamenat, že aktualizace řešení obsaženého v územním plánu je v tomto případě nespojitá – navazující úsek trati s částečným překryvem území řešeného změnou Z3184/13 (od cca žst. Praha – Dejvice) je v současnosti předmětem velmi dynamických změn projektového řešení a bude řešen samostatnou změnou. To znamená, že dílčí úsek trati řešený ve změně Z3184/13 západně od žst. Praha–Dejvice dozná pravděpodobně ještě zásadních změn a bude řešen samostatně.

Z3185/13

Veleslavín

V úseku řešeném změnou Z3185/13 je ve vazbě na zahloubenou zastávku Veleslavín, navrženo zahloubení trasy a následné přivedení trati do zast. Praha Veleslavín v hloubených tunelech. V km 7,150-7,300 je trasa zahloubena, vedena v zárubních zdech a zakryta. Od km 7,300 je trasa přivedena v hloubených tunelech do zastávky Praha Veleslavín. Navržené řešení z hlediska výsledků hlukové studie, zpracované v rámci EIA, účinně ochraňuje zdravotnický areál U Zámečku, zástavbu V předním Veleslavíně, areál základní školy v křižovatce Alžírská x Kladenská a přilehlou zástavbu po obou stranách trati.

Stávající ŽST Praha-Veleslavín je v dnešní podobě vlivem náhrady úrovněového křížení s ul. Veleslavínskou mimoúrovňovým křížením zrušena. Nová stanice je situována do severní poloviny prostoru dnešního nádraží. Je navržena v odřezu s hloubkou nivelety ve středu nástupiště cca 8,2 m pod terénem. Stanice je otevřená k severu. Její nosnou železobetonovou konstrukci tvoří masivní jižní stěna a základová deska. Ty spolu vytvářejí mohutnou opěru, která je schopna přenést jednostranné boční tlaky.

Dispozičně je stanice řešena dvojicí vnějších nástupišť délky 200 m. Stavební řešení bylo průběžně prostorově a provozně-dispozičně koordinováno s již realizovanou stavbou prodloužené trasy metra A, resp. se stanicí metra Veleslavín tak, aby bylo možno následně, v rámci modernizace železniční tratě zajistit přímý přestup mezi oběma dopravními systémy.

Traťový úsek ŽST Praha-Veleslavín – zast. Praha-Liboc

Jedná se o úsek s největší směrovou odchylkou nově navrhované dvoukolejné tratě od stávající osy jednokolejné tratě, což je dáno špatnými stávajícími směrovými

oměry tratě, která se tak nejvíce promítá do posuzované změny územního plánu z hlediska rozsahu ploch se změnou funkčního využití. Největší směrová diference v rámci návrhu je v prostoru východně od hráze Libockého rybníka směrem k ŽST Praha-Veleslavín, kde dochází k částečným záborům v zahrádkářské kolonii a zaříznutí do úpatí svahu terasy Petřin (dochází k průniku s ochranným pásmem lesa).

V úseku mezi Libockým rybníkem a bývalou zastávkou Liboc je nutné nově řešit mimoúrovňové křížení s ulicí Libockou včetně vazby ulice U Pioru (včetně návrhu nové SSZ). Návrh řešení mimoúrovňového křížení ulice Libocké s železniční tratí respektuje požadavky památkové péče na zachování pozůstatků historické zdi po zdemolovaném statku.

Návrh protihlukových opatření je navržen s ohledem na splnění hlukových limitů, a je promítnut do změny územního plánu z hlediska potřebných ploch podél trati pro výstavbu PHO.

Nově navrhovaná (resp. obnovovaná) zastávka Praha-Liboc umožňuje přímou obsluhu přilehlého území s obytnou funkcí. Poloha zastávky je vůči původní poloze navržena v odsunuté poloze blíže k ŽST Praha-Ruzyně. Důvodem je zlepšení obsluhy rozvojového území Ruzyně. Zastávka bude povrchová.

Traťový úsek zast. Praha-Liboc - ŽST Praha - Ruzyně

V tomto úseku došlo na základě dřívějšího projednání dokumentace EIA ke směrové úpravě vedení trati oproti stávající stopě, s cílem oddálit jí - při zachování vyhovujících směrových parametrů, od současné vysokopodlažní bytové zástavby i vilové zástavby podél ulice Rakovnická. V úseku za vysokopodlažní zástavbou je navržen vysoký protihlukový val, který pokračuje až k ŽST Praha-Ruzyně.

ŽST Praha - Ruzyně

Úpravy v ŽST Praha-Ruzyně jsou vyvolány zejména změnou směrového a výškového vedení trati za účelem zvýšení traťové rychlosti a výstavbou nového traťového úseku Praha-Ruzyně – Praha-Letiště Václava Havla Praha. Stanice je přizpůsobena zejména osobní dopravě. Stanice je situována na náspu poblíž ulic Drnovská a Ztracená. Pro cestující bude sloužit z poloviny zastřešené ostrovní nástupiště. V prostoru stanice za nástupištěm bude realizován mimoúrovňový rozplet tratí ve směru Kladno a Praha-Letiště Václava Havla Praha. Ostatní koleje ve stanici budou odstavné koleje pro letištní vlakové soupravy. Ve stanici zůstane zachováno napojení vlečky č. 1354 „Westpoint Distribution Park“.

V ŽST je navržen jednokolejný hloubený tunel délky cca 135,27 m v km 11,986 – 12,121 v místě křížení dvou tratí směr Kladno a směr Letiště Václava Havla Praha. Směrem do Kladna pokračuje Traťový úsek ŽST Praha-Ruzyně (mimo) - ŽST Hostivice (mimo). Traťový úsek navazuje na ŽST Praha-Ruzyně na jejímž konci podjíždí Pražský okruh a opouští území hlavního města.

Odbočka na Letiště Václava Havla Praha

Jedná se o nově navrhovaný úsek kolejového propojení areálu Letiště Václava Havla Praha a středu města. Z důvodu respektování areálu Výzkumného ústavu rostlinné výroby (VÚRV, památkově chráněný areál – čp. 507 – areál bývalého Zemského pomologického ústavu s parkem), dále prostorově daným možným průchodem pod estakádou Silničního okruhu nevyužívá trasa koridor stávající tratě, ale je vedena v nové stopě.

V nově zřizované zast. Praha-Dlouhá Míle bude vybudována dvojice vnějších nástupišť. Jde o nově navrženou zastávku umístěnou pod úrovní terénu. Okolo ní je vybudován v úrovni terénu autobusový terminál. Vedle autobusového terminálu se nachází plochy parkovišť P+R. V územním plánu je definována plocha pro umístění přestupního autobusového terminálu se záchytným parkovištěm P+R na Dlouhé Míli. Jedná se o projekt spojený se stavbou odbočky na letiště ze ŽST Ruzyně. Parkoviště P+R je navrženo s celkovou kapacitou 1050 PS. Posuzovaná změna územního plánu řeší dílčí úpravy vymezení ploch DH. Výhodou umístění terminálu s P+R v této oblasti je, že se jedná o rozvojové území s velkým potenciálem a s

	<p>vynikající vazbou na okolní silniční síť. Nevýhodou je jeho umístění na odbočné letištní větvi s menší intervalovou nabídkou železniční dopravy. Před a za zastávkou jsou navrženy dva železniční tunely. Jedná se o dvoukolejný hloubený tunel délky 118,93 m v km 13,051 – 13,170 s niveletou cca 10,6 pod terénem a dvoukolejný hloubený tunel délky 82,88 m v km 13,604 – 13,687s niveletou cca 9m pod terénem podcházející ulici K Letišti.</p> <p>Traťový úsek zastávka Praha-Dlouhá míle - ŽST Praha-Letiště Václava Havla Praha</p> <p>Po vykřížení s estakádou Pražského okruhu D0 je trať vedena v zářezu v souběhu s Pražským silničním okruhem (stavba 517) po její západní straně do prostoru mimoúrovňové křižovatky Pražského silničního okruhu s ulicí Evropskou a K letišti.</p> <p>V rámci návrhu trasy bylo nutno řešit koordinaci se záměry rozvoje letiště – s rozvojovým plánem a s výhledovou RWY 06R/24L. Průchod jejím budoucím ochranným pásmem je řešen hloubeným tunelem v km 14,800 – 15,131. V tomto úseku je trasa vedena v hloubeném dvoukolejném tunelu délky 332,37 m, navazujícím na úsek v zářezu.</p> <p>Na dvoukolejný tunel navazuje mostní objekt přes řečiště Kopaninského potoka a trať je dále vedena v zářezu souběžně s Pražským okruhem.</p> <p>V km 16,211 – 16,648 je trať vedena hloubeným dvoukolejným tunelem do ŽST Praha-Letiště VH.</p> <p>ŽST Praha-Letiště Václava Havla Praha</p> <p>Jedná se o nově navrženou železniční stanici pro zajištění obsluhy prostoru letiště osobní dopravou. Stanice bude umístěna v podzemí a bude ji tvořit dvojice kusých kolejí s ostrovním nástupištěm délky 200 m. Jedná se o nově navrženou dvouvestibulovou hloubenou podzemní stanici s ostrovním nástupištěm. Přístup na nástupiště je z obou vestibulů. Dispozice stanice navržena tak, aby umožnila budoucí prodloužení trati ve směru na Jeneček.</p>
--	---

A.1.2 Hlavní cíle územně plánovací dokumentace

Platný Územní plán hlavního města Prahy řeší funkční využití a uspořádání ploch na území hlavního města Prahy jako celku, stanoví základní zásady organizace území a postup při jeho využití při naplňování cílů a daností, obsažených v územních a hospodářských zásadách. Hlavní cíle územně plánovací dokumentace se navrhovanou změnou územního plánu, nijak nemění. Jedná se o následující cíle:

- ÚP řeší město s jeho 1 200 000 obyvateli jako politické, ekonomické a hospodářské centrum státu, centrum kultury, vzdělanosti, turismu, dopravní křižovatku evropského významu a centrum pracovních příležitostí a vybavenosti pražského regionu,
- ÚP rozvíjí hlavní město Prahu jako harmonický celek zastavitelných a nezastavitelných území při respektování a ochraně přírodních, historických, architektonických a urbanistických hodnot,
- ÚP respektuje jedinečný obraz města, který nelze dalším vývojem a výstavbou narušit a který je dán spolupůsobením konfigurace terénu, významného fenoménu řeky Vltavy s jejími ostrovy, přítoky a navazující krajinou a dochovanými kulturně historickými hodnotami, které se postupně po staletí utvářely,
- ÚP respektuje především historické jádro města, vyhlášené jako Památková rezervace v hlavním městě Praze, zapsané v seznamu světového kulturního dědictví UNESCO,
- ÚP organizuje území, zejména decentralizuje komerční aktivity do soustavy sekundárních center a rozvíjí radiálně okružní systém komunikací s cílem snížit dopravní zatížení centrální části a zajistit podmínky pro udržitelný rozvoj.

Všechny tyto cíle zůstávají řešením předkládané změny územního plánu v platnosti a jsou v návrhu změny respektovány.

A.1.3 Vztah k jiným koncepcím

Předmětem této kapitoly je stanovení cílů ochrany životního prostředí definovaných v relevantních koncepčních dokumentech přijatých na vnitrostátní úrovni, které se vztahují k zájmovému území a způsobu zapracování daných cílů ochrany životního prostředí v rámci řešeného návrhu posuzovaných změn územního plánu.

Cílem této kapitoly je zejména identifikace relevantních strategických dokumentů významných z hlediska životního prostředí majících vazbu k hodnocenému území.

Vybrané dokumenty lze rozlišit dle rozsahu jejich územního působení na dokumenty na úrovni národních a regionálních koncepcí a plánů a dokumenty na úrovni lokálních koncepcí vztahující se přímo k řešenému území.

Vztah předkládané ÚPD vůči jiným koncepcím přijatým na vnitrostátní úrovni, které se vztahují k zájmovému území, a způsobu zapracování daných cílů ochrany životního prostředí v řešených změn územního plánu je možné hodnotit dle následující stupnice:

3	Velmi silný (přímý) vztah	Strategický dokument obsahuje podněty, požadavky nebo záměry s konkrétně definovaným nárokem na změnu využití území, které se přímo promítají do posuzovaného územního plánu nebo jeho změny. Zahnutí do platné ÚPD je nezbytnou podmínkou vyplývající z přijatého strategického dokumentu.
2	Silný (přímý) vztah	Strategický dokument bez konkrétně definovaných nároků na změnu využití území. Do řešené ÚPD se promítají ve formě priorit, požadavků nebo podmínek (verbální výroky). Realizace návrhu územního plánu není přímo závislá na přijatém strategickém dokumentu.
1	Slabý nebo nepřímý vztah	Strategický dokument neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry s přímou vazbou na „návrhovou“ ÚPD, je však podkladem pro odůvodnění konkrétních návrhů.
0	Bez vztahu	Strategický dokument neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci řešené ÚPD.

Níže uvedené koncepční dokumenty, které jsou ve vztahu k řešeným změnám územního plánu klíčové, byly zpracovatelem SEA využity pro stanovení hodnotícího rámce, tj. pro výběr sady referenčních cílů životního prostředí. Podrobná charakteristika vybraných, z hlediska SEA nejdůležitějších koncepcí, je uvedena v následující podkapitole A.II.1.

Vztah přijatých strategických dokumentů na vnitrostátní úrovni vůči řešení posuzovaných změn územního plánu je možné charakterizovat následovně:

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči hodnocené ÚPD
Národní úroveň	
● Politika územního rozvoje ČR (v aktuálním znění)	3
● Strategie udržitelného rozvoje - Česká republika 2030	2
● Strategie regionálního rozvoje ČR na období 2014 – 2020	1
● Zásady urbánní politiky ČR, aktualizace 2017	2
● Dopravní politika České republiky pro období 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050	2
● Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2014 – 2020	1
● Státní politika životního prostředí ČR 2012-2020	1
● Národní rozvojový plán ČR 2007 – 2013 a pro navazující období 2014 – 2020	1
● Program rozvoje venkova ČR na období 2014 – 2020	0
● Akční plán ČR pro zdraví a životní prostředí – NEHAP	1
● Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR, (2015)	1
● Politika ochrany klimatu 2017	1
● Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020	1
● Strategie sociálního začleňování 2014 – 2020	1
● Národní program snižování emisí České republiky 2020	2
● Plán odpadového hospodářství České republiky 2015 – 2024	1
● Program předcházení vzniku odpadů (2014)	1
● Národní plán povodí Dunaje	1

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči hodnocené ÚPD
● Aktualizace státního programu ochrany přírody a krajiny	1
● Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016-2025	1
● Surovinová politika ČR 2017	0
● Politika druhotných surovin ČR 2015	0
● Aktualizace státní energetické politiky 2016	1
● Koncepce bydlení České republiky do roku 2020	0
● Politika architektury a stavební kultury ČR (2015)	1
● Strategie přizpůsobení se změnám klimatu v podmínkách ČR (Národní adaptační strategie, 2015)	2
Regionální úroveň	
● Zásady územního rozvoje Hlavního města Prahy	3
● Územně analytické podklady Hlavního města Prahy, aktualizace 2016	3
● Strategický plán hl. m. Prahy, aktualizace 2016	2
● Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny hl. m. Prahy, 2008	1
● Plány péče o zvláště chráněná území	1
● Koncepce péče o zeleň v hl. m. Praze	1
● Strategie rozvoje veřejných prostranství hl. m. Prahy 2017-2019	1
● Cyklistická infrastruktura a její začlenění do komunikačního systému v Praze, 2007	1
● Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. městě Praze do roku 2020	1
● Zásady dopravní politiky hl. m. Prahy, Dopravní plán HMP 2016, Plán udržitelné mobility hl. m. Prahy	3
● Akční plán snižování hluku pro aglomeraci Praha	1
● Dlouhodobý záměr ochrany ovzduší v hlavním městě Praze, 2003	1
● Plán zlepšení kvality ovzduší aglomerace Praha CZ 01, 2016	2
● Územní energetická koncepce hlavního města Prahy 2013-2033	0
● Krajský plán odpadového hospodářství hlavního města Prahy 2016-2025	0
● Plán rozvoje vodovodů a kanalizací území České republiky, Hlavní město Praha	1
● Generel odvodnění hl. m. Prahy	1
● Plánování v oblasti vod - Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Labe, Plán dílčího povodí Dolní Vltavy	1
● Povodňový plán Hlavního města Prahy 2016	1
● Generel vodovodů a kanalizací hl. m. Prahy	1
● Strategie adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu (2016), Implementační plán na roky 2018-2019)	1

Mimo výše uvedený seznam nelze zcela vyloučit ani přítomnost dalších koncepcí, resp. programů různých subjektů. Vlivy realizace všech koncepcí budou vzájemně interferovat, při vhodném návrhu aktivit odpovídajících posouzení vlivů na životní prostředí a realizaci odpovídajících opatření nelze očekávat významné riziko kumulace negativních vlivů. V řadě případů lze očekávat, že koncepce se budou překrývat, resp. budou využívat společné finanční zdroje.

Předkládané změny územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy vychází z regulativů funkčního a prostorového uspořádání území, uvedených v příloze č. 1 obecně závazné vyhlášky hl. m. Prahy č. 32/1999 Sb. hl. m. Prahy, v platném znění opatření obecné povahy. Platné regulativy územního plánu hlavního města Prahy ani cíle územního plánování stanovené v platné územně plánovací dokumentaci se návrhem změny nijak nemění a jsou plně respektovány. Jedná se pouze o věcné úpravy platného územního plánu města Prahy s dopadem do konkrétního území, bez dopadu do systémových složek územního plánu, tj. regulativů funkčního využití ploch a cílů územního plánování přijatých platným územním plánem.

Z výše uvedeného důvodu nedojde k negativním střetům řešených změn v kontextu ostatních strategických dokumentů přijatých na národní, regionální i místní úrovni a v nich obsažených cílů se vztahem k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví.

Koncepční dokumenty zaměřené na ochranu životního prostředí s identifikovaným velmi silným (3) nebo silným (2) vztahem vůči hodnocené koncepci jsou podkladem pro hodnocení vztahu územního plánu k cílům ochrany životního prostředí přijatým na vnitrostátní a místní úrovni (kap. A.II.1.).

V rámci vyhodnocení předkládaných změn územního plánu na životní prostředí byly vzaty v úvahu relevantní cíle v oblasti ochrany životního prostředí výše uvedených koncepcí a na jejich základě a na základě analýzy životního prostředí, jeho vývojových trendů a problémů v řešeném území byla sestavena sada referenčních cílů ochrany životního prostředí reprezentující jednotlivé složky a problémové okruhy životního prostředí (viz podkapitola A.II.2), které tvoří základní referenční rámec pro hodnocení.

V následující kapitole uvádíme charakteristiku jednotlivých relevantních strategických dokumentů a jejich vybraných cílů v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, které byly vzaty jako východiska pro stanovení referenčních cílů ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, a stručné komentáře charakterizující vztah návrhu územního plánu k těmto cílům. Podrobné zhodnocení způsobu zapracování cílů ochrany životního prostředí přijatých na mezinárodní nebo vnitrostátní úrovni do územně plánovací dokumentace a jejich zohlednění při výběru variant řešení je uvedeno v kapitole A.IX.

A.II Zhodnocení vztahu územně plánovací dokumentace k cílům ochrany životního prostředí přijatým na vnitrostátní úrovni.

Smyslem této kapitoly je identifikovat ty cíle ochrany životního prostředí, jejichž splnění lze dosáhnout nebo k jejichž dosažení lze přispět nástroji územního plánování použitými v rámci návrhu předkládané ÚPD.

Jedná se o cíle přijaté na vnitrostátní úrovni definované především v celostátních, krajských nebo vnitroměstských dokumentech uvedených v předchozí kapitole (A.I.3.) s tématem ochrany složek životního prostředí, příp. v dalších koncepcích s významnou vazbou na problematiku životního prostředí.

V této souvislosti byly z koncepčních dokumentů specifikovaných v kap. A.I.3. vybrány cíle a priority s jednoznačnou vazbou na problematiku ochrany životního prostředí a zdraví obyvatelstva, které jsou relevantní vůči předkládané územně plánovací dokumentaci. Tyto cíle jsou uvedeny níže. Cíle, které byly vyhodnoceny z hlediska jejich zapracování do předkládané územně plánovací dokumentace, jsou označeny modrou odrážkou.

Politika územního rozvoje (PÚR)

Základním strategickým dokumentem v oblasti územního plánování na celostátní úrovni je Politika územního rozvoje (dále jen PÚR). 1. aktualizace PÚR byla schválena Vládou ČR usnesením č. 276 ze dne 15. 4. 2015. Dne 30. září 2019 byla ve Sbírce zákonů zveřejněna dvě sdělení Ministerstva pro místní rozvoj o schválení Aktualizací č. 2 a č. 3 Politiky územního rozvoje České republiky v souladu s § 31 odst. 3 stavebního zákona.

Aktualizací č. 2 PÚR byl Ministerstvu pro místní rozvoj uložen úkol spočívající ve změně stávajícího označení rozvojového záměru „R43 v úseku Brno – Moravská Třebová“, a to z „R43“ na „S43“. Jedná se o změnu z „rychlostní silnice“ na „kapacitní silnici“, u které budou její parametry a výsledná návrhová kategorie teprve prověřeny a následně stanoveny v rámci navazující územně plánovací činnosti dotčených krajů.

Aktualizace č. 3 řeší úkol uložený Zlínskému kraji vymezit v zásadách územního rozvoje plochu pro vodní dílo Vlachovice, včetně dalších nezbytných ploch a koridorů, za účelem zajištění územních podmínek pro realizaci tohoto vodního zdroje sloužícího primárně k zásobování obyvatel Zlínska pitnou vodou.

Železniční spojení PLK, resp. úprava železniční trati č. 120 (dle KJŘ), je popsáno nepřímou ve vztahu k dopravní obsluze Letiště v Ruzyni a ve vztahu napojení Kladna na hl. m. Praha:

- V rámci Letiště Praha-Ruzyně je vymezena nová paralelní vzletová a přistávací dráha (VPD), vzletové a přibližovací prostory (VPP) letiště Praha-Ruzyně. Souvisejícím úkolem pro územní plánování řešit napojení letiště na další druhy dopravy (přednostně železniční dopravu).
- Ve vymezení rozvojových oblastí je popsána OB1 Metropolitní rozvojová oblast Praha, v jejímž vymezení je Kladno přímo uvedeno. Důvodem vymezení je zajištění veřejné infrastruktury spočívající ve vytvoření efektivního systému veřejné dopravy.
- V úkolech pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady je uvedeno vymezení koridoru pro železniční spojení v úsecích Praha – Letiště Praha-Ruzyně; Praha – Kladno.

V oblasti ochrany životního prostředí jako jednoho z pilířů udržitelného rozvoje stanovuje PÚR ČR následující relevantní priority (upraveno pro účely posouzení):

(14)⁴ Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Bránit upadání venkovské krajiny jako důsledku nedostatku lidských zásahů.

(18) Podporovat polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet předpoklady pro posílení partnerství mezi městskými a venkovskými oblastmi a zlepšit tak jejich konkurenceschopnost.

(19) Vytvářet předpoklady pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu). Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestaveb revitalizací a sanací území) a zajistit ochranu nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace.

(20) Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.

(20a) Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury. V rámci územně plánovací činnosti omezovat nežádoucí srůstání sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a prostupnosti krajiny.

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

(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os.

(24a) Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. Vhodným uspořádáním ploch v území obcí vytvářet podmínky pro minimalizaci negativních vlivů koncentrované výrobní činnosti na bydlení. Vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od průmyslových nebo zemědělských areálů.

(25) Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze, sucho atd.) s cílem minimalizovat rozsah případných škod. Zejména zajistit územní ochranu ploch potřebných pro umísťování staveb a opatření na ochranu před povodněmi a pro vymezení území určených k řízeným rozlivům povodní. Vytvářet podmínky pro zvýšení přirozené retence srážkových vod v území s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu jako alternativy k umělé akumulaci vod. V zastavěných územích a zastavitelných plochách vytvářet podmínky pro zadržování, vsakování i využívání dešťových vod jako zdroje vody a s cílem zmírňování účinků povodní.

(26) Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umísťovat do nich veřejnou infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvláště odůvodněných případech.

(30) Úroveň technické infrastruktury, zejména dodávka vody a zpracování odpadních vod, je nutno koncipovat tak, aby splňovala požadavky na vysokou kvalitu života v současnosti i v budoucnosti.

Komentář: Předkládané změny územního plánu jsou navrženy v souladu se základními principy územního plánování tak, jak je navrhuje PÚR, i s těmi principy, které reprezentují ochranu životního prostředí a veřejného zdraví. Hlavním pozitivem změn je hospodárné využití zastavěného území prostřednictvím vhodného uspořádání ploch v území a vybavení území veřejnou dopravní infrastrukturou tak, aby byly minimalizovány vlivy na obyvatelstvo.

⁴ Pro snadnější orientaci odpovídá v závorce uváděné číslování odstavcům originálního znění Politiky územního rozvoje.

Zásady urbání politiky ČR na období 2007-2013, aktualizace 2017

Zásady urbání politiky jsou základním rámcovým dokumentem, který vyjadřuje názor státu a orgánů státní správy na postavení a význam měst pro hospodářský i regionální rozvoj České republiky a vymezuje přístup státních orgánů k programové podpoře hospodářského a sociálního rozvoje měst v plánovacím období do roku 2020. Byly vydány Ministerstvem pro místní rozvoj v červenci 2017.

Výchozím principem pro tvorbu a aplikaci urbání politiky je udržitelný rozvoj měst zahrnující a integrující hlediska hospodářská, environmentální a sociálně-kulturní. Zmíněný princip udržitelného rozvoje měst se promítá do souboru níže uvedených zásad urbání politiky, které jsou rozčleněny na strategické směry a rozvojové aktivity. Jednotlivé zásady jdou napříč obory, vzájemně se prolínají a doplňují a ve svém celku vytvářejí rámec pro zvyšování kvality života obyvatel našich měst a zvýšení atraktivity měst jako míst vhodných pro život, investování a práci.

Zásadami urbání politiky jsou:

- Zásada 1: Strategický a integrovaný přístup k rozvoji měst.
- Zásada 2: Polycentrický rozvoj sídelní soustavy.
- Zásada 3: Podpora rozvoje měst jako pólů rozvoje v území.
- Zásada 4: Péče o městské životní prostředí.
- Zásada 5: Zajištění implementace Nové městské agendy.

Komentář: Předkládaný návrh souboru změn č. 13 ÚP hl. m. Prahy je navržen v souladu s cíli stanovenými v Zásadách urbání politiky ČR. Nebyly identifikovány žádné zásadní střety mezi návrhem posuzovaných změn a Zásadami urbání politiky ČR. Návrh územního plánu nemá k této koncepci významně negativní přímý vztah. Shodnou prioritou je především podpora rozvoje městské hromadné dopravy v rámci rozvíjení strategických aktivit: zvyšovat atraktivitu městské hromadné a příměstské dopravy, zlepšovat využití a funkčnost uličního prostoru i z pohledu městské mobility, při reurbanizaci vnímat potřebu nalezení možností vložení do uličního prostoru funkční MHD, podporovat rozvoj infrastruktury pro nemotorovou dopravu, zajistit propojení individuální a veřejné dopravy v rámci příměstské dopravy (systémy P&R u kapacitních železničních tratí v předměstském prostoru a u kapacitních systémů MHD). V rámci zásady péče o městské životní prostředí byla identifikována pozitivní vazba ve smyslu snižování zdravotních rizik spojených s vysokými dopravními zátěžemi v hustě obydlených územích, k dílčím rozporům potom dochází v důsledku dočasného zásahu do dosavadních ploch městské zeleně. Tento rozpor je třeba řešit na úrovni konkrétní projektové přípravy záměru. Nebyly identifikovány žádné zásadní střety mezi posuzovaným dokumentem a Zásadami urbání politiky ČR. Posuzované změny mají k této koncepci převážně významně pozitivní přímý vztah.

Strategie regionálního rozvoje České republiky pro období 2014-2020

Strategie je základním koncepčním dokumentem v oblasti regionálního rozvoje. Strategie je nástrojem realizace regionální politiky a koordinace působení ostatních veřejných politik na regionální rozvoj. Z hlediska posouzení vlivů koncepce na životní prostředí jsou relevantní především následující cíle přijaté Strategií regionálního rozvoje ČR:

- Odstraňování starých ekologických zátěží, revitalizace brownfields a území po bývalé těžbě nerostných surovin
- Snižování produkce komunálních odpadů a zvýšení jejich materiálového využití
- Využívání obnovitelných zdrojů energie a podpora úspor energie ve vazbě na místní podmínky
- Omezování negativních vlivů dopravy (hluk, prach atd.) na obyvatelstvo a na krajinu
- Udržitelné užívání vodních zdrojů
- Ochrana přírody a krajiny, kvalitní a bezpečné prostředí pro život
- Zlepšení kvality prostředí v sídlech, ochrana a rozvoj krajinných hodnot
- Posílení preventivních opatření proti vzniku živelních pohrom
- Obnova území po vzniku živelních pohrom
- Zvýšení kvality a vybavenosti veřejnými službami
- Podpora bydlení jako nástroje sociální soudržnosti
- Zajištění odpovídající kapacity infrastruktury veřejných služeb
- Zlepšení vnitřní a vnější obslužnosti území

V současnosti je připravována nová koncepce Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+.

Komentář: Návrh posuzovaných změn územního plánu se při správné aplikaci projeví pozitivně především vůči expozici hluku a zlepšení kvality bydlení a nabídky veřejných služeb. Nebyly identifikovány významné negativní vazby vůči Strategii regionálního rozvoje.

Dopravní politika České republiky pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050

Dopravní politika je vrcholový strategický dokument Vlády ČR pro sektor doprava, dokument identifikuje hlavní problémy sektoru a navrhuje opatření na jejich řešení.

Základní témata, kterými se Dopravní politika v rámci dosažení svých cílů především zabývá jsou: harmonizace podmínek na přepravním trhu, modernizace, rozvoj a oživení železniční a vodní dopravy, zlepšení kvality silniční dopravy, omezení vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví, provozní a technická interoperabilita evropského železničního systému, rozvoj transevropské dopravní sítě, zvýšení bezpečnosti dopravy, výkonové zpoplatnění dopravy, práva a povinnosti uživatelů dopravních služeb, podpora multimodálních přepravních systémů, rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci IDS, zaměření výzkumu na bezpečnou, provozně spolehlivou a environmentálně šetrnou dopravu, využití nejmodernějších dostupných technologií a globálních navigačních družicových systémů (GNSS), snižování energetické náročnosti sektoru doprava a zejména její závislosti na uhlovodíkových palivech.

Globálním cílem strategie je: Vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy.

Z hlediska územního plánování je klíčový především specifický cíl 2.2 Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury a jeho opatření:

2.2.2 Hlavní projekty rozvoje železniční sítě.

2.2.3 Hlavní projekty rozvoje silniční a dálniční sítě.

2.2.4 Hlavní projekty rozvoje vodních cest.

2.2.5 Hlavní projekty rozvoje letecké dopravy.

2.2.6 Hlavní projekty rozvoje infrastruktury pro nemotorovou dopravu.

Opatření v oblasti silniční infrastruktury:

Prostřednictvím Politiky územního rozvoje ČR a územně plánovacích dokumentací zajistit územní ochranu koridorů a ploch pro rozvojové záměry dopravní infrastruktury.

Komentář: Posuzované změny územního plánu vytváří územní předpoklady pro realizaci specifických cílů Dopravní politiky ČR v návaznosti na Politiku územního rozvoje ČR a Zásady územního rozvoje Hlavního města Prahy. Vzájemná vazba obou dokumentů je tedy přímo pozitivní.

Státní politika životního prostředí České republiky 2012-2020

Státní politika životního prostředí ČR (SPŽP ČR) je zásadní referenční dokument pro ostatní sektorové i regionální politiky z hlediska životního prostředí. Byla přijata vládou České republiky v roce 2012. Státní politika životního prostředí České republiky vymezuje plán na realizaci efektivní ochrany životního prostředí v České republice do roku 2020.

Hlavním cílem je zajistit zdravé a kvalitní životní prostředí pro občany žijící v České republice, výrazně přispět k efektivnímu využívání veškerých zdrojů a minimalizovat negativní dopady lidské činnosti na životní prostředí, včetně dopadů přesahujících hranice státu a přispět tak k zlepšování kvality života v Evropě i celosvětově.

SPŽP je zaměřena zejména na tyto tematické oblasti:

- Ochranu a udržitelné využívání zdrojů včetně ochrany přírodních zdrojů, zajištění ochrany vod a zlepšování jejich stavu, předcházení vzniku odpadů, zajištění jejich maximálního využití a omezování jejich negativního vlivu na životní prostředí, ochranu a udržitelné využívání půdního a horninového prostředí;
- Ochranu klimatu a zlepšení kvality ovzduší s cílem snižování emisí skleníkových plynů a omezování negativních dopadů změny klimatu na území ČR, snížení úrovně znečištění ovzduší a podpory efektivního a vůči přírodě šetrného využívání obnovitelných zdrojů energie a energetických úspor;
- Ochranu přírody a krajiny spočívající především v ochraně a posílení ekologických funkcí krajiny, zachování přírodních a krajinných hodnot a zlepšení kvality prostředí ve městech;

- Bezpečné prostředí zahrnující jak předcházení následkům přírodních nebezpečí (povodně, sucha, svahové nestability, eroze, apod.), tak i předcházení vzniku antropogenních rizik.

V rámci Státní politiky životního prostředí byly přijaty následující prioritní cíle:

- 1.1 Zajištění ochrany vod a zlepšování jejich stavu.
- 1.2 Prevence a omezování vzniku odpadů a jejich negativního vlivu na životní prostředí, podpora jejich využívání jako náhrady přírodních surovin.
- 1.3 Ochrana a udržitelné využívání půdního a horninového prostředí.
 - 2.1 Snižování emisí skleníkových plynů a omezování negativních dopadů klimatické změny.
 - 2.2 Snížení úrovně znečištění ovzduší.
 - 2.3 Efektivní a přírodě šetrné využívání obnovitelných zdrojů energie.
- 3.1 Ochrana a posílení ekologických funkcí krajiny.
- 3.2 Zachování přírodních a krajinných hodnot.
- 3.3 Zlepšení kvality prostředí v sídlech.
- 4.1 Předcházení rizik.
- 4.2 Ochrana prostředí před negativními dopady krizových situací způsobenými antropogenními nebo přírodními hrozbami.

Komentář: Zaměření jednotlivých posuzovaných změn není v zásadním rozporu s cíli SPŽP ČR. Návrhem předkládané změny nedojde, za předpokladu uplatnění opatření navržených v rámci SEA, k takovým zásahům do podmínek využití území v řešeném území, které by predikovaly významné vlivy na životní prostředí. Shodným sledovaným cílem je především zlepšení kvality prostředí v sídlech a zlepšení kvality ovzduší. Dílčím rozporem je relativní úbytek ploch zeleně. V další fázi projektové přípravy staveb je třeba zajistit minimalizaci vlivu navrhované změny územního plánu na objem zeleně v území a na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví.

Strategie udržitelného rozvoje – Česká republika 2030

Nová Strategie udržitelného rozvoje – tzv. Česká republika 2030 byla schválena 19.4.2017. Strategie 2030 stanovuje šest principů udržitelného rozvoje a naznačuje možné praktické způsoby jejich naplňování v konkrétních politikách. Klíčové oblasti udržitelného rozvoje dle rozpracované Strategie 2030 jsou:

1. Lidé a společnost – soudržná společnost vzdělaných, odpovědných a aktivních obyvatel.
2. Hospodářský model – inovativní a zdrojově šetrná tržní ekonomika.
3. Odolné ekosystémy – hospodářství zajišťující kvalitní produkci s ohledem na přírodní limity a klima.
4. Obce a regiony – odpovědné využívání území a harmonický rozvoj obcí a regionů, územní soudržnost.
5. Globální rozvoj – Česká republika přispívá k prosazování principů udržitelného rozvoje v EU a ve světě.
6. Dobré vládnutí – participativní veřejné politiky podporují kvalitu života obyvatel a udržitelný rozvoj.

V souvislosti s posuzovaným dokumentem jsou klíčové především strategické cíle navrhované v rámci oblasti 4: Obce a regiony – odpovědné využívání území a harmonický rozvoj obcí a regionů, územní soudržnost díky využití brownfields a dále klíčová oblast 2: Hospodářský model - inovativní a zdrojově šetrná tržní ekonomika.

Do roku 2030 bude potřeba podporovat plánování na úrovni funkčního urbanizovaného území, rozvoj veřejných služeb, bezemisní dopravu, využívání brownfieldů a reurbanizaci městských center, omezování emisí a další adaptační opatření jako lepší péči o zeleň ve městech či pasivně energetické stavebnictví.

Cíle jsou stanoveny pro oblasti: Urbanizace a mobilita, Regionální nerovnosti, Nestátní aktéři a rozvoj komunit, Kompetence veřejné správy pro udržitelný rozvoj sídel, Adaptace na změnu klimatu. Jedná se především o následující navrhované strategické cíle:

16.3 Předpoklady pro dostupnost základních veřejných služeb jsou zajištěny již ve fázi územního a strategického plánování.

16.4 Postupy strategického a územního plánování jsou koordinovány na úrovni přesahující úroveň jednotlivých obcí.

18.1 Snižuje se zábor půdy ve městech a jejich zázemí. Brownfieldy jsou recyklovány a revitalizovány.

19.1 Obce III. stupně předcházejí dopadům změny klimatu a jsou schopny se jim přizpůsobit.

19.2 Snižuje se počet a velikost městských tepelných ostrovů.

19.3 Nejsou překračovány imisní limity nejvýznamnějších látek škodlivých pro lidské zdraví ani hlukové limity.

19.5 Zvyšuje se podíl veřejné zeleně v městských aglomeracích.

19.6 Významně roste délka cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty.

Komentář: Návrh posuzovaných změn je v zásadě v souladu s cíli této strategie zejména se zaměřením na udržitelnost využívání území a minimalizaci střetů mezi územním rozvojem a ochranou životního prostředí a veřejného zdraví či efektivního využívání neobnovitelných přírodních zdrojů, revitalizace brownfields. Dochází však i k dílčím rozporům v oblasti ochrany ZPF a snižování retenční schopnosti krajiny a rozšiřování tepelného ostrova města.

Strategické dokumenty v oblasti klimatické změny:

Národní program snižování emisí České republiky, 2015 (pořizována nová aktualizace 2019)

První Národní program snižování emisí České republiky byl schválen v roce 2004 a přijat usnesením vlády České republiky č. 454/2004. Jeho aktualizace proběhla v roce 2006 v souladu s požadavky na revize národních programů podle NECD. S ohledem na stále nevyhovující stav kvality ovzduší a vzhledem ke snaze splnit cíle, ke kterým se členské státy zavázaly přijetím Tematické strategie o znečišťování ovzduší vydané 21. září 2005 (COM(2005)446 final), byla přijata také adekvátní opatření ke snížení znečišťování ovzduší PM₁₀ a PM_{2,5}, benzo(a)pyren a NO_x.

Aktuální Národní program snižování emisí byl schválen dne 2. prosince 2015 usnesením vlády České republiky č. 978. V současnosti je před schválením další aktualizace připravená v roce 2019.

Národní program snižování emisí (NPSE) pracuje s různými scénáři budoucího vývoje a v návrhové části stanovuje k roku 2020 maximální množství emisí oxidu siřičitého, oxidů dusíku, těkavých organických látek, amoniaku a jemných prachových částic PM_{2,5}, i emisní stropy pro jednotlivé sektory hospodářství. Těchto hodnot emisí má být dosaženo pomocí 23 prioritních opatření na národní úrovni ke snížení emisí a ke zlepšení kvality ovzduší, která jsou uložena k plnění jednotlivým ústředním orgánům státní správy, a která jsou podrobně popsána v kartách opatření v příloze NPSE. Z těchto opatření je 15 směřováno do sektoru dopravy, 3 do průmyslu, 2 do zemědělství a 3 do sektoru domácností. Realizací opatření má být splněn i cíl NPSE, kterým je co nejrychlejší snížení rizik plynoucích ze znečištění ovzduší pro lidské zdraví, a to zejména vlivem expozice suspendovanými částicemi PM₁₀ a PM_{2,5} a přízemního ozónu, dále snížení negativního vlivu znečištěného ovzduší na ekosystémy a vegetaci (acidifikace, eutrofizace, vliv přízemního ozónu) a na materiály, i k dodržení národních závazků snížení emisí a plnění platných imisních limitů.

Komentář: Předkládané změny územního plánu sice přímo nerozvíjí žádné z navrhovaných opatření NPSE, ale z obecného hlediska mají vůči NPSE zprostředkovaně pozitivní vztah. Jejím řešením dojde k optimalizaci funkcí v území vzhledem k jeho strategické pozici vůči dopravním uzlům veřejné hromadné dopravy, přímo pozitivně se projeví rozšíření a zvýšení komfortu využití MHD a kombinované dopravy na snížení intenzit ID v řešeném území.

Politika ochrany klimatu 2017

Nová Politika ochrany klimatu v České republice, která nahrazuje Národní program na zmírnění dopadu změny klimatu v ČR z roku 2004. Definuje hlavní cíle a opatření v oblasti ochrany klimatu na národní úrovni tak, aby zajišťovala splnění cílů snižování emisí skleníkových plynů v návaznosti na povinnosti vyplývající z mezinárodních dohod (Rámcová úmluva OSN o změně klimatu a její Kjótský protokol, Pařížská dohoda a závazky vyplývající z legislativy Evropské unie). Tato strategie v oblasti ochrany klimatu do roku 2030 s výhledem do roku 2050 by tak měla přispět k dlouhodobému přechodu na udržitelné nízko-emisní hospodářství ČR.

Hlavním cílem Politiky je stanovit vhodný mix nákladově efektivních opatření a nástrojů v klíčových sektorech, které povedou k dosažení cílů ČR v oblasti snižování emisí skleníkových plynů následovně:

- snížit emise ČR do roku 2020 alespoň o 32 Mt CO_{2ekv.} v porovnání s rokem 2005;
- snížit emise ČR do roku 2030 alespoň o 44 Mt CO_{2ekv.} v porovnání s rokem 2005.

Dlouhodobé indikativní cíle Politiky ochrany klimatu v ČR:

- směřovat k indikativní úrovni 70 Mt CO_{2ekv.} vypouštěných emisí v roce 2040;
- směřovat k indikativní úrovni 39 Mt CO_{2ekv.} vypouštěných emisí v roce 2050.

Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (Národní adaptační strategie)

Na národní úrovni byla dne 22. března 2017 vládou schválena Politika ochrany klimatu v České republice, která obsahuje cíle a opatření na snižování emisí skleníkových plynů. V říjnu 2015 byla vládou schválena Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (Adaptační strategie ČR) a v lednu 2017 Národní akční plán adaptace na změnu klimatu, který je jejím implementačním dokumentem.

V oblasti vodního hospodářství, rozvoje urbanizovaných oblastí a ochrany krajiny ve vztahu k územnímu plánování obsahuje následující opatření:

- Zajištění variability urbanizovaného území
- Opatření k zajištění funkčního a ekologicky stabilního systému sídelní zeleně
- Opatření v oblasti urbanistického rozvoje, stavebnictví a architektury
- Zmírňování následků záplav v urbanizovaném území
- Opatření ke snížení rizik spojených s teplotou a kvalitou ovzduší
- Opatření k ochraně a obnově propojenosti a prostupnosti krajiny
- Opatření pro zajištění stability vodního režimu v krajině
- Systémy hospodaření se srážkovými vodami a opětovného využití vody
- Opatření na vodárenských systémech
- Opatření na čistírnách odpadních vod a kanalizacích
- Optimalizace funkce stávajících nádrží a vodohospodářských soustav
- Obnova malých vodních nádrží a zvyšování jejich spolehlivosti
- Úpravy vodních koryt a v nivách
- Ochrana stávajících a výhledových vodních zdrojů
- Infiltrace povrchových vod do vod podzemních

Komentář: Nebyl shledán žádný zásadní rozpor mezi strategickými dokumenty v oblasti prevence klimatické změny, přizpůsobení se klimatickým změnám a ochrany klimatu a předkládaným návrhem změn územního plánu. Na základě předkládané ÚPD nedojde k umístění nových zdrojů znečištění ovzduší v nepřiměřeném rozsahu, oproti předchozím řešením ÚP. Vymezené návrhové plochy neznamují riziko zvýšené produkce skleníkových plynů, tzn. že posuzovaný dokument negeneruje plochy znamenající např.: odlesňování, rozsáhlé spalování fosilních paliv nebo biomasy, rozsáhlou zemědělskou či cementárenskou výrobu nebo skládky, na druhé straně ani plochy zeleně vymezené v rámci posuzovaných změn územního plánu nelze považovat za významné z hlediska vázání CO₂ fotosyntézou v nadmístním měřítku. Návrh územního plánu nepredisponuje rozvoj rozsáhlých areálů zemědělské výroby s programem živočišné výroby. Realizací územního plánu nedojde k podstatné změně klimatu v řešeném území.

Plán odpadového hospodářství České republiky 2015-2024

a

Krajský plán odpadového hospodářství hlavního města Prahy 2016-2025

Hlavními cíli strategie je jednoznačně předcházení vzniku odpadů a zvýšení recyklace a materiálového využití odpadů v souladu s evropskou hierarchií nakládání s odpady. Česká republika se v novém Plánu odpadového hospodářství zavazuje k plnění evropských cílů ve všech oblastech nakládání s odpady. ČR patří mezi evropské skládkařské velmoci. Proto strategie navržená v Plánu odpadového hospodářství vede k jednoznačnému odklonu odpadů ze skládek skrze předcházení odpadů, zvýšení recyklace a materiálového využití odpadů.

Schválený POH ČR nově zahrnuje i Program předcházení vzniku odpadů. Ten se zaměřuje například na řešení textilního odpadu, využití potravinových bank pro předcházení potravinového plýtvání nebo např. na systém tzv. opraven pro rozbité výrobky, které nemusí nutně skončit v odpadu.

Strategie nového POH ČR vychází ze 4 hlavních cílů, kterými jsou předcházení vzniku odpadů a snižování měrné produkce odpadů, minimalizace nepříznivých účinků na lidské zdraví a životní prostředí při vzniku odpadů a nakládání s nimi, udržitelný rozvoj společnosti, přiblížení se k evropské „recyklační společnosti“ a maximální využívání odpadů jako náhrady primárních zdrojů.

Do roku 2020 je cílem POH zvýšit nejméně na 50 % hmotnosti celkovou úroveň přípravy odpadu k opětovnému použití a recyklaci u odpadů z papíru, plastu, skla i kovu.

Prioritou pro biologicky rozložitelné odpady je podle nového POH snížení maximálního množství biologicky rozložitelných komunálních odpadů ukládaných na skládky nejvýše na 35 % z celkové hmotnosti v roce 2020 oproti roku 1995.

Z priorit Plánu odpadového hospodářství vyplývá i nezbytnost stanovit a koordinovat síť zařízení k nakládání s odpady v regionech.

Nový Plán odpadového hospodářství ČR pro roky 2015–2024 navazuje na předchozí POH ČR 2003–2013.

Závazná část plánu odpadového hospodářství hlavního města Prahy obsahuje cíle a opatření pro předcházení vzniku odpadů a stanoví zásady pro nakládání s odpady, dále cíle, zásady a opatření k jejich dosažení včetně preferovaných způsobů nakládání a soustavy indikátorů k hodnocení plnění cílů POH hlavního města Prahy pro:

- a) prioritní odpadové toky (KO, SKO, BRO a BRKO, stavební a demoliční odpady, nebezpečné odpady, výrobky s ukončenou životností s režimem zpětného odběru, kaly z čistíren komunálních odpadních vod, odpadní oleje, odpady ze zdravotnické a veterinární péče), specifické skupiny nebezpečných odpadů a další skupiny odpadů (vedlejší produkty živočišného původu a biologicky rozložitelné odpady z kuchyní a stravoven, odpady železných a neželezných kovů),
- b) vytváření sítě zařízení k nakládání s odpady,
- c) rozhodování při přeshraniční přepravě, dovozu a vývozu odpadů,
- d) opatření k omezení odkládání odpadů mimo místa k tomu určená a zajištění nakládání s odpady, jejichž vlastník není znám nebo zanikl,
- e) Program předcházení vzniku odpadů.

Krajský plán odpadového hospodářství Prahy je plánovací dokument pro odpadové hospodářství města, vycházející z priorit předcházení vzniku odpadů, omezování jejich množství a nebezpečných vlastností, zvyšování materiálového a energetického využívání odpadů a optimalizace nakládání s odpady.

Program předcházení vzniku odpadů ČR

Program předcházení vzniku odpadů ČR byl vládou schválen dne 27. října 2014. Program je plně zahrnut v novém Plánu odpadového hospodářství pro období 2015 – 2024, který schválila vláda 22. 12. 2014.

V roce 2016 došlo ke schválení krajských Plánů odpadového hospodářství. V každém POH příslušného kraje je oblast předcházení vzniku odpadů uvedena včetně opatření k jejímu naplňování.

Program předcházení vzniku odpadů ČR má jako strategický cíl stanoven:

- Koordinovaným a jednotným přístupem vytvořit podmínky k nižší spotřebě primárních zdrojů a postupnému snižování produkce odpadů.

Komentář: Předkládané změny územního plánu vychází z Krajského plánu odpadového hospodářství hlavního města Prahy a jako takové jsou rovněž v souladu s plánem odpadového hospodářství ČR. Vůči posuzovaným změnám územního plánu Hlavního města Prahy nemá přímou vazbu.

Koncepce vodohospodářské politiky Ministerstva zemědělství České republiky pro období od vstupu do Evropské unie

Národní plán povodí Labe

Plán pro zvládnutí povodňových rizik v povodí Labe

Plán dílčího povodí Dolní Vltavy

Tato koncepce vymezená strategickými cíli má pouze zprostředkovaný vliv na budování vodohospodářské infrastruktury, kmenových stok, retenčních nádrží a obecná protipovodňová opatření uvedená v ÚP hl.m. Prahy:

- Zkvalitnění péče o vodní zdroje a související vodohospodářskou infrastrukturu včetně naplnění právních předpisů Evropských společenství;
- Zabezpečení bezproblémového zásobování obyvatel kvalitní pitnou vodou a efektivní likvidace odpadních vod bez negativních dopadů na životní prostředí;
- Prevence negativních dopadů extrémních hydrologických situací – povodní a sucha.

Komentář: Předkládané změny územního plánu vychází z podrobnějších strategických dokumentů v oblasti protipovodňové ochrany a plánování v oblasti vod a jako takové jsou rovněž v souladu s nadřazenými

strategickými dokumenty na úrovni jednotlivých hlavních a dílčích povodí. Vůči posuzovaným změnám územního plánu Hlavního města Prahy nemá přímou vazbu.

Aktualizace státního programu ochrany přírody a krajiny ČR, Strategie biologické rozmanitosti ČR 2016-2025

Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky vznikla po vstupu České republiky do Evropské unie. Jedná se o první dokument, který nastiňuje možnosti dalšího postupu v ochraně biodiverzity. Strategie byla schválena vládou ČR 25. května 2005 s platností do roku 2015. Vychází z Úmluvy o biologické rozmanitosti (dále jen „Úmluva“, „CBD“), která byla podepsána na konferenci OSN o životním prostředí a rozvoji (UNCED, „Summit o Zemi“) v Rio de Janeiro v červnu 1992. Pro ČR vstoupila v platnost 3. března 1994. Úmluva je celosvětově hodnocena jako klíčový dokument v ochraně biologické rozmanitosti na všech třech úrovních (genová, druhová a ekosystémová).

Vláda ČR přijala usnesením č. 415/1998 Státní program ochrany přírody a krajiny ČR (dále jen Státní program) a uložila v něm příslušným ministrům plnit úkoly a opatření v ochraně přírody a krajiny. Aktualizace Státního programu rozpracovává jednotlivé cíle Strategie biologické rozmanitosti, schválené usnesením vlády č. 620/2005, jako základního meziresortního a mezioborového dokumentu, kterým se v ČR naplňuje Úmluva o biologické rozmanitosti. Dokument odráží i požadavky Evropské úmluvy o krajině na ochranu, péči a plánování krajiny. Kapitola týkající se vodních a mokřadních ekosystémů tvoří rámec pro ochranu, obnovu a udržitelné využívání vodních a mokřadních ekosystémů v ČR a pro péči o ně a současně se jedná o strategický dokument (National Wetland Policy), který je ČR povinna připravit a naplňovat jako smluvní strana Úmluvy o mokřadech majících mezinárodní význam především jako biotopy vodního ptactva (Ramsarská úmluva). Dalším z východisek pro aktualizaci Státního programu se stala analýza Příroda a krajina České republiky – zpráva o vývoji a stavu 2009.

Aktualizovaný program stručně analyzuje stav přírodního a krajinného prostředí, formuluje dlouhodobé cíle a opatření nezbytná k jejich dosažení. Předložený Státní program se zabývá problematikou ochrany krajiny obecně a dále, podrobněji, podle jednotlivých typů krajinných ekosystémů, chráněnými územími a druhovou ochranou. Předkladatel si je vědom, že moderní ochrana přírody je uskutečnitelná pouze promyšlenou kombinací legislativních, ekonomických, odborně-výzkumných a osvětových nástrojů.

Vzhledem k zaměření předkládaného návrhu územního plánu, který se zabývá rozvojem urbánního prostředí města a jeho systémů, je relevantní především prioritou 3.2.6. Urbánní ekosystémy s těmito dílčími cíli a opatřeními:

Cíl: 1. Zajištění vyšší kvality života v sídlech zapojením přírodních nebo přírodě blízkých prvků do struktury sídel.

Opatření:

- V sídlech podporovat péči o plochy zeleně a prioritně zakládat nové parky.
- Připravit a zavést do praxe metodiku stanovování náhradních výsadeb za pokácení dřevin.
- Připravit návrh zákona o odvodu z kácení dřevin na základě §9 odst. 3 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v účinném znění.
- Vymežit v rámci územního plánování dostatečné plochy pro zachování a zakládání přírodních a přírodě blízkých prvků v sídlech, jejich propojování a návaznost na příměstskou krajinu, včetně jejich využití pro pěší a cyklisty.

Komentář: Zaměření jednotlivých posuzovaných změn územního plánu není v zásadním rozporu s cíli SPŽP ČR. Návrhem ÚPD nedojde, za předpokladu uplatnění podmínek využití území navržených v rámci SEA, k žádným zásahům do podmínek využití území v řešeném území, které by predikovaly významné vlivy na životní prostředí, resp. byla v rámci tohoto vyhodnocení navržena taková opatření, aby k významným negativním vlivům realizace změny nedošlo, viz kapitola A.VIII a A.XI. Shodným sledovaným cílem je především zlepšení kvality prostředí v sídlech a zlepšení kvality ovzduší. Dílčím rozporům je dílčí zásah do ploch městské zeleně. V další fázi projektové přípravy staveb je třeba zajistit minimalizaci vlivu navrhované změny územního plánu na objem zeleně v území a na jednotlivé složky životního prostředí a veřejného zdraví.

Zásady územního rozvoje hl. města Prahy, 2009, ve znění pozdějších aktualizací

Zásady územního rozvoje (dále jen „ZÚR“) jsou krajským nástrojem územního plánování, který dle stavebního zákona určuje požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezuje plochy a koridory nadmístního významu a stanovuje požadavky na jejich využití. ZÚR zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly uvedené v PÚR a určují strategii pro jejich naplňování. Zastupitelstvo hl. m. Prahy vydalo první Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy (ZUR) usnesením č. 35/29 ze dne 17. 12. 2010. Od té doby byly usnesením

Zastupitelstva hl. m. Prahy schváleny 4 aktualizace. Jako poslední byla usnesením č. 39/119 ze dne 6. 9. 2018 schválena Aktualizace č. 4 vydaná opatřením obecné povahy č. 58/2018 s účinností od 23. 10. 2018, která se přímo týká dopravní infrastruktury, resp. koridoru železnice v úseku Dejvice – Veleslavín.

Z pohledu koncepce dopravní infrastruktury je mimo jiné uvedena potřeba pokrýt všechny významné přepravní vztahy včetně tangenciálních vztahů a vazby na letiště v Praze-Ruzyni (Letiště Václava Havla Praha Praha) trasami veřejné dopravy a zajistit územní podmínky pro další rozvoj železnice v rámci systému Pražské integrované dopravy návrhem nových zastávek a přestupních vazeb mezi železnicí a ostatními systémy hromadné dopravy a segregací jednotlivých segmentů dopravy.

V čl. 5.2.5 je vymezen Koridor železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha Praha – Kladno:

Koridor proměnné šíře od 200 m do 600 m pro umístění železniční tratě včetně souvisejících staveb je veden ze železniční stanice Praha-Bubny (holešovické předpolí Negrelliho viaduktu) západním směrem přes železniční stanici Praha-Dejvice (Hradčanská), Praha-Veleslavín, Praha-Ruzyně k hranici správního území hl. m. Prahy.

V čl. 10.1 jsou uvedeny veřejně prospěšné stavby:

Zásady územního rozvoje definují veřejně prospěšné stavby nadmístního významu, pro něž lze v souladu s § 170 zákona č. 183/2006 Sb. práva k pozemkům a stavbám odejmout nebo omezit. Veřejně prospěšné stavby ve vymezených plochách a koridorech dopravní a technické infrastruktury nadmístního významu jsou znázorněny v příloze ZÚR ve výkresu č. 6 „Výkres veřejně prospěšných staveb nadmístního významu“ a jsou vyjmenovány v přehledné tabulce. Stavba „Modernizace trati Praha - Kladno s odbočkou na letiště“ je v ZUR označena číslem Z/505. Z Obecných zásad územního rozvoje hl. m. Prahy vychází v ZÚR vymezené rozvojové oblasti, rozvojové osy a specifické oblasti nadmístního významu stejně jako zpřesnění ploch a koridorů vymezených v Politice územního rozvoje a stanovení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu, vymezení veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření a ostatních požadavků podle vyhlášky č. 500/2006 Sb., v platném znění.

Obecné zásady územního rozvoje jsou rozděleny do čtyř částí:

- ▶ role Prahy v ČR a v Evropě,
- ▶ účelné a hospodárné uspořádání hl. m. Prahy,
- ▶ hospodářský rozvoj,
- ▶ ochrana kulturních, přírodních a civilizačních hodnot.

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy vycházejí z následujících priorit územního plánování hl. m. Praha pro zajištění udržitelného rozvoje území pomocí nástrojů územního plánování:

- Vycházet z výjimečného postavení Prahy jako hlavního města České republiky, přirozeného centra Pražského regionu a významného města Evropy.
- Respektovat a rozvíjet kulturní a historické hodnoty a rozmanité přírodní podmínky na území hl. m. Prahy.
- Vytvořit podmínky pro vyvážený rozvoj území návrhem odpovídajícího funkčního i prostorového uspořádání ve všech historicky vzniklých pásmech města.
- Upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území.
- Zmírnit negativní vlivy suburbanizace v přílehlé části Pražského regionu opatřeními ve vnějším pásmu hl. m. Prahy.
- Zajistit podmínky pro rozvoj všech dopravních systémů nezbytných pro fungování města, přednostně pro rozvoj integrované veřejné dopravy s potřebným přesahem do Středočeského kraje.
- Vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu směrem do centra města, zejména do území Památkové rezervace v hlavním městě Praze.
- Vytvořit podmínky pro rozvoj druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí.
- Zajistit rozvoj všech systémů technické infrastruktury, které jsou podmínkou pro další rozvoj města.
- Zvyšovat podíl zeleně a spojovat ji do uceleného systému.
- Vytvořit podmínky pro odstranění nebo zmírnění současných ekologických problémů a přispět k vyřešení střetů zájmů mezi ochranou životního prostředí a ekonomickým a stavebním rozvojem hlavního města.

Obecné zásady jsou založeny na předpokládaném demografickém vývoji, potvrzují historické, kulturní, přírodní a civilizační hodnoty města. Definují základní zásady urbanistické koncepce, včetně koncepce dopravy, technické infrastruktury a tvorby a ochrany životního prostředí, která by měla být následně rozpracována v územním plánu hl. m. Prahy.

Překládané změny upřesňují koncepci dopravní a technické infrastruktury vymezené v ZÚR. Změnami se zajišťuje soulad územního plánu s nadřazenou územně plánovací dokumentací – ZÚR hl. m. Prahy.

Komentář: Zásady a priority územního plánování stanovené v Aktualizaci ZÚR Prahy jsou ve všech posuzovaných změnách nadále rozvíjeny. Vztah předkládané změny územního plánu vůči této koncepci je tedy přímý.

Strategický plán hl. m. Prahy, aktualizace 2016

Strategický plán hl. m. Prahy je dlouhodobý koncepční dokument, který stanovuje cíle, priority a cesty k řešení klíčových otázek rozvoje města na období 15 až 20 let. Původní Strategický plán Prahy schválilo Zastupitelstvo hl. m. Prahy v roce 2000, v roce 2008 proběhla jeho aktualizace. V současnosti je připravena aktualizace nová z roku 2016.

Na základě hlavních analytických zjištění byly v rámci aktualizace definovány 3 rozvojové směry:

- 1) Soudržná a zdravá metropole
- 2) Prosperující a kreativní metropole
- 3) Dobře spravovaná metropole

Každý strategický směr (Soudržná a zdravá metropole; Prosperující a kreativní metropole; Dobře spravovaná metropole) bude v následujících fázích rozpracován ve střednědobém (čtyřletém) horizontu vlastním realizačním programem, který zároveň popisuje nastavení kompetencí do činnosti úřadů a institucí hlavního města a městských částí. Následně budou zpracovány i roční prováděcí plány, které objasňují detailní postup přípravy jednotlivých projektů. Účelem tohoto procesu je završit proces implementace do činností a chodu města a jeho městských částí.

V rámci strategického směru Soudržná a zdravá metropole, je navrhována priorita Udržitelná mobilita a její strategická opatření Preference veřejné dopravy, Rozvoj kolejové dopravy a Kvalita veřejných prostranství, která rozvíjejí klíčová opatření:

- Realizovat opatření pro preferenci tramvají a autobusů
- Zvyšovat komfort užívání veřejné dopravy
- Rozvíjet a optimalizovat páteřní síť kolejové dopravy (metro, železnice, tramvaje)
- Rozvíjet síť tramvajových tratí
- Sledovat vyšší kvalitu veřejných prostranství při návrhu dopravních řešení

Komentář: Posuzované změny územního plánu jsou v souladu s touto koncepcí nepřímo pozitivní vazbou v otázce zlepšení kvality veřejných prostranství a komfortu veřejné hromadné dopravy.

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí

Zásady dopravní politiky hl. m. Prahy

Plán udržitelné mobility (ve světě zvané anglicky Sustainable Urban Mobility Plan) je novým strategickým dokumentem – plánem v oblasti dopravy. Plán udržitelné mobility má vést ke zlepšení kvality života v městském prostředí hlavního města Prahy s přesahem do spádového území ve Středočeském kraji – tzv. metropolitní oblasti.

Plán udržitelné mobility je vypracováván pro samotnou Prahu a pro tzv. metropolitní oblast – část Středočeského kraje kolem hlavního města. Jeho cílem je střednědobé koncepční a strategické řešení dopravního systému jako celku v souladu s principy udržitelné mobility, vycházejícím z evropských dokumentů Akčního plánu pro městskou mobilitu (2009) a Bílé knihy: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (2011).

Plán udržitelné mobility je nyní hlavním koncepčním dokumentem v oblasti dopravy pro Hlavní město Prahu s přesahem do Středočeského kraje, čímž nahradil současné Zásady dopravní politiky (schválené usnesením Zastupitelstva HMP č. 13/21 dne 11. 1. 1996).

Cílem Plánu mobility je zajistit dopravu obyvatel a přepravu zboží tak, aby všechny způsoby pohybu po městě fungovaly v souladu. Aby se navzájem zbytečně neomezovaly, řídily se zejména potřebami lidí, kteří ve městě a jeho okolí žijí, a zároveň aby se zlepšila kvalita života v Praze a okolí. Znečištění ovzduší spalovacími motory, vysoká míra hlučnosti, ale třeba i stres během čekání v dopravní zácpě má na veřejné zdraví značný vliv.

Plán udržitelné mobility řeší dopravu jako celek s důrazem na vzájemnou provázanost jednotlivých módů a má vést ke zlepšení kvality života v městském prostředí hlavního města Prahy s přesahem do spádového území ve Středočeském kraji. V rámci postupu přípravy Strategickými cíli je zvýšení prostorové efektivity dopravy, snížení uhlíkové stopy, zvýšení výkonnosti a spolehlivosti, atd. S tím přímo souvisí klíčový nástroj vedoucí k dosažení cílů - rozvoj železniční infrastruktury spočívající ve zkapacitnění infrastruktury, elektrifikaci, zlepšení přestupních vazeb VHD a návaznost na P+R.

Hlavní zásady Plánu udržitelné mobility jsou následující:

- Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy
- Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy
- Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti
- Nová propojení pro různé druhy dopravy
- Podpora chůze a dopravní cyklistiky
- Optimalizace zásobování města
- Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny obyvatel
- Zlepšení kvality veřejných prostranství
- Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy
- Snížení prostorových nároků dopravy
- Snížení dopravní nehodovosti
- Finanční udržitelnost dopravního systému
- Procesní podpora udržitelné mobility a efektivní správy města
- Udržitelný územní rozvoj Pražské metropolitní oblasti
- Ekonomický rozvoj města

V plánu udržitelné mobility je železniční spojení Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno definováno jako problémové místo veřejné dopravy - Neexistující železniční spojení na Letiště VHP, špatný technický stav a nedostatečná kapacita tratě č. 120 Praha – Kladno.

Je definováno opatření 3.2.1 Rozvoj železniční sítě, které bude naplněno mimo jiné pomocí projektu Železniční spojení Praha – Letiště Václava Havla Praha - Kladno

Pozitivní dopady:

- zvýšení kapacity,
- zavedení komfortního spojení mezinárodního letiště s centrem města,
- snížení závislosti na fosilních palivech.
- vybudování nových stanic a zastávek v návaznosti na ostatní druhy dopravy

Projekt spočívá v komplexní modernizaci železniční trati č. 120 v úseku Praha Masarykovo nádraží – Kladno Ostrovec s odbočkou na Letiště Václava Havla Praha ze stanice Praha-Ruzyně. V rámci modernizace trati se počítá s vybudováním následujících nových vlakových stanic a zastávek:

- Praha-Bubny, Vltavská
- Praha-Výstaviště
- Praha-Liboc
- Praha-Dlouhá Míle
- Praha-Letiště Václava Havla Praha
- Pletený Újezd

Trať bude v celé délce dvoukolejná a elektrifikovaná. Předpokládá se tunelové vedení v úseku od Stromovky po žst. Veleslavin a v předprostoru letiště. V rámci stavby dojde také ve vybudování odstavného nádraží v oblasti Ruzyně. Realizace se předpokládá v letech 2023 – 2030. Založení stanice Letiště Václava Havla Praha má umožňovat budoucí prodloužení trati ve směru na Kladno.

Komentář: Předkládané změny územního plánu tak přímo vycházejí ze zásobníku projektů Plánu udržitelné mobility. Jejich řešením dojde k optimalizaci dopravních funkcí v území vůči dopravním uzlům veřejné

hromadné dopravy, což může mít pozitivní vliv na přepravní zátěž území ve vztahu letiště-centrum a pracoviště-bydliště v rámci města a přilehlého regionu.

Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny hl. m. Prahy

Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny hl. m. Prahy byla schválena 2. 12. 2008 Radou HMP usnesením č. 1767.

Koncepce je strategickým materiálem, jenž vytváří souhrnný rámec pro zlepšení situace v oblasti ochrany přírody a krajiny na území hl. m. Prahy. Potřeba promítnutí cílů ochrany přírody a krajiny do ÚP SÚ hl. m. Prahy je nesporná.

Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny v Praze rozpracovává cíle v rámci osmi tematických bloků až do úrovně opatření a jednotlivých úkolů.

Základním principem je zachování a obnova biologické rozmanitosti a ekologické stability krajiny jako základ trvale udržitelného hospodaření v krajině a předpoklad udržení ekologicky vyváženého stavu při respektování měnících se podmínek prostředí.

Komentář: Zaměření jednotlivých posuzovaných změn územního plánu není v zásadním rozporu s principy ochrany biologické rozmanitosti a ekologické stability krajiny. Návrhem předkládané změny nedojde, za předpokladu uplatnění podmínek využití území navržených v rámci EIA, resp. SEA, k takovým zásahům do území, které by predikovaly významné negativní vlivy na biologickou rozmanitost a chráněná území resp. byly v rámci tohoto vyhodnocení navrženy taková opatření, aby k významným negativním vlivům realizace posuzovaných změn nedošlo, viz kapitola A.VIII a A.XI.

Koncepce péče o zeleň v hlavním městě Praze

Koncepce péče o zeleň v hlavním městě Praze byla schválena Zastupitelstvem hl. m. Prahy usnesením č. 39/77. Navazuje na Zásady péče o zeleň v hl. m. Praze z roku 1996 a akceptuje stabilizovaný vztah spolupráce mezi hl. m. Prahou a jeho městskými částmi a dalšími správci zeleně.

Koncepce řeší stávající stav péče o zeleň i její rozvoj. Důležitou součástí je systém financování péče o zeleň i plánování financování nových ploch. Tyto budou připomínkovány, kalkulovány a smluvně zajištěny (návazná péče) již před vznikem těchto ploch. Koncepce počítá s rozvojem městských kompostáren, s oživením projektu zeleného pásu kolem Prahy nebo s tím, že se Lesy hl. m. Prahy budou starat i o lesy, které dosud spravují Lesy České republiky nebo lesní části ploch jiných příspěvkových organizací HMP. Koncepce dělí nově zeleň do tří skupin podle jednotlivých správců a významu ploch. V rámci jednotlivých skupin (celopražského významu, místního významu a ploch ostatních) jsou vymezeny následující cíle:

- U silniční zeleně, v případě, že je to možné vytvořit za travním porostem izolační zeleň a snížit tím hlučnost, prašnost a ostatní negativní vlivy komunikací.
- Zajistit, aby zároveň s novou výstavbou vznikaly adekvátní plochy zeleně.
- Zachovat existující plochy zeleně v co nejvyšší míře v zastavěném území.
- Stávající plochy dostatečně chránit a vyhnout se změnám využití těchto ploch v územním plánu.
- Přednostně využívat pro novou zástavbu dříve zastavěné plochy nebo brownfields.
- Pokusit se propojit plochy přírodního a přírodě blízkého charakteru a tím zajistit propojení biotopů.

Komentář: Posuzované změny územního plánu jsou v zásadě navrženy v souladu se základními principy ochrany a rozvoje zeleně v hlavním městě tak, jak je stanovuje Koncepce péče o zeleň. Ke střetům může dojít především v případě zásahu stavby do porostů mimolesní zeleně v území. V další fázi projektové přípravy staveb je třeba zajistit podrobné vyhodnocení a návrh opatření pro minimalizaci vlivu umísťovaných staveb na biotickou složku krajiny.

Program zlepšování kvality ovzduší Aglomerace CZ01 - Praha

Program zlepšování kvality ovzduší (dále „PZKO“) byl zpracován v rámci projektu „Střednědobá strategie (do roku 2020) ke zlepšení kvality ovzduší v ČR“. PZKO je zpracován v rozsahu a obsahově tak, aby plně respektoval požadavky přílohy č. 5 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší.

Účelem PZKO je zpracovat komplexní dokument k identifikaci příčin znečištění ovzduší a stanovit taková opatření, jejichž realizace povede ke zlepšení kvality ovzduší a dosažení přípustné úrovně znečištění. Tam, kde jsou tyto úrovně splněny, je třeba realizovat opatření uvedená v PZKO v přiměřeném rozsahu tak, aby hodnoty přípustné úrovně znečištění byly dále plněny.

Zákon 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů v §9 odst. 1 zavádí povinnost v případě, že je v zóně nebo aglomeraci překročen imisní limit stanovený v bodech 1 až 3 v příloze č. 1, nebo v případě, že je v zóně nebo aglomeraci imisní limit stanovený v této příloze v bodu 1 překročen vícekrát, než je zde stanovený maximální počet překročení, zpracuje ministerstvo ve spolupráci s příslušným krajským úřadem nebo obecním úřadem do 18 měsíců od konce kalendářního roku, ve kterém došlo k překročení imisního limitu, pro danou zónu nebo aglomeraci program zlepšování kvality ovzduší.

Dokument byl vydaný MŽP 26. 5. 2016, účinný od 13. 6. 2016. Rada hl. m. Prahy vzala Program na vědomí dne 27. 9. 2016 (viz usnesení Rady ze dne 27.9.2016 č. 2349 k Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha CZ01).

Program zlepšování kvality ovzduší (PZKO) je hlavním koncepčním dokumentem pro postup města ve snaze o zlepšování parametrů kvality ovzduší v období let 2016 – 2020. Cílem PZKO je co nejdříve dosáhnout požadované kvality ovzduší pro znečišťující látky uvedené v bodě 1 – 3 přílohy č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), tuto kvalitu udržet a zlepšovat, a to na celém území aglomerace Praha – CZ01.

PZKO stanovuje opatření k dosažení požadované kvality ovzduší, jejímu udržení a dalšímu zlepšení, ze kterých budou vycházet orgány ochrany ovzduší, veřejná správa a samospráva dle svých kompetencí v rámci řízení kvality ovzduší dle zákona a v souladu s obecnou povinností pečovat o rozvoj obce a kraje a jejich území.

Mezi významná nová opatření zavedená zákonem o ochraně ovzduší patří stanovení emisních stropů a lhůt k jejich dosažení pro vymezená území.

Od roku 2013 probíhá v gesci MŽP projekt „Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR“, v jehož rámci jsou zpracovávány aktualizace programů pro všechny zóny a aglomerace v rámci ČR. Dle zákona musí být aktualizace programu snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší provedena nejpozději do tří let.

Z výsledků provedených analýz vyplývá, že automobilová doprava je jedním z nejdůležitějších zdrojů znečištění ovzduší. Z tohoto důvodu je v předkládaném dokumentu věnována opatřením ke snížení emisní a imisní zátěže z dopravy zásadní pozornost. V řešeném území je přirozeně již celá řada opatření v dopravní oblasti aplikována – je postupně budována páteří komunikační síť, je podporována veřejná hromadná doprava, jsou uplatňovány různé formy regulace automobilové dopravy atd.

Ke snížení imisní zátěže z dopravy v území je nutno vždy uplatňovat soubor více vzájemně provázaných nástrojů, směřujících k redukci objemu automobilové dopravy a současně i k jejímu převedení na komunikace vedené mimo obytnou zástavbu. Přitom platí, že zatímco u menších obcí je hlavní pozornost soustředěna na ochranu obyvatel před tranzitní dopravou (obchvaty, omezování nákladních vozidel), u větších měst a zejména u hl. m. Prahy nabývají na významu i dopravně-organizační opatření, jejichž cílem je snížení celkového objemu individuální dopravy. Tohoto cíle je v současné silně motorizované společnosti možné dosáhnout pouze pomocí kombinace více typů opatření, kdy je znevýhodnění individuální dopravy (např. omezení parkování, zákazy vjezdu, preference veřejné hromadné dopravy) doprovázeno nabídkou vhodných alternativ (zejména komfortní veřejná hromadná doprava). Důležité je, aby byla zachována mobilita obyvatel a omezení se týkalo jen zvoleného způsobu dopravy. Opatření pro snížení objemu dopravy ve městě je tak nutno vnímat jako funkční celek, kdy k dosažení potřebného zlepšení je nutno obvykle realizovat větší počet vzájemně provázaných aktivit.

Jedná se zejména o tato opatření:

- AB3 Odstraňování bodových problémů na komunikační síti
- AB5 Výstavba a rekonstrukce tramvajových tratí a tratí metra
- AB9 Integrované dopravní systémy veřejné hromadné dopravy
- AB10 Zvyšování kvality v systému veřejné hromadné dopravy
- AB11 Zajištění preference veřejné hromadné dopravy

Komentář: Předkládané změny územního plánu mají vůči PZKO Prahy přímo pozitivní vztah. Jejím řešením dojde k optimalizaci funkcí v území vzhledem k jeho strategické pozici vůči dopravním uzlům veřejné hromadné dopravy, přímo pozitivně se projeví rozšíření a zvýšení komfortu využití MHD a kombinované dopravy.

Akční plán snižování hluku pro aglomeraci Praha, aktualizace 2019

Akční plán snižování hluku pro aglomeraci Praha, aktualizovaný v roce 2019 byl vytvořen na základě aktuální Strategické hlukové mapy aglomerace Praha zaměřené na komplexní působení hluku ze silniční, tramvajové, železniční a letecké dopravy, včetně průmyslových zdrojů hluku. Vznik strategických hlukových map zajišťovalo Ministerstvo zdravotnictví ČR.

Akční plán především řeší problém tzv. hotspotů z hlediska množství obyvatel obtěžovaných hlukem a navrhuje pro ně konkrétní opatření na snižování hlukové zátěže.

Akční plán obsahuje mj.:

- popis aglomerace, hlavních pozemních komunikací, hlavních železničních tratí nebo hlavních letišť a integrovaných zařízení,
- výsledky hlukového mapování, odhady počtu osob vystavených hluku, vymezení problémů a situací ke zlepšení,
- schválená nebo prováděná protihluková opatření, připravované projekty včetně návrhů na vyhlášení tichých oblastí v aglomeraci,
- opatření na příštích pět let včetně opatření na ochranu tichých oblastí,
- dlouhodobou strategii ochrany před hlukem,
- ekonomické informace – hodnocení efektivnosti nákladů, hodnocení nákladů a přínosů ochrany před hlukem, odhady snížení počtu osob vystavených hluku.

V dokumentu jsou uvedeny základní zásady dlouhodobé i krátkodobé strategie protihlukové ochrany pro Prahu a postupného snižování hlukové zátěže obyvatelstva přizpůsobené situaci v pražské aglomeraci. Největší pozornost je věnována hluku ze silniční dopravy.

Základním opatřením v aglomeraci je postupná výstavba Pražského okruhu a Městského okruhu. Výstavba všech částí okruhů přispěje ke snižování hlukové zátěže obyvatelstva.

Na území aglomerace Praha bylo vybráno celkem 118 kritických míst představujících nejzávažnější hlukovou zátěž obytné a jiné chráněné zástavby.

Komentář: Všechny předkládané změny znamenají změnu využití hlukově zatíženého území. Přímou v řešeném území nejsou na základě Akčního plánu snižování hluku pro aglomeraci Praha definovány žádná kritická místa. Jejich řešením dojde k optimalizaci funkcí v území vzhledem k jeho strategické pozici vůči dopravním uzlům veřejné hromadné dopravy, což může mít pozitivní vliv na přepravní zátěž území ve vztahu pracoviště-bydliště v rámci města. Modernizací železniční trati dojde ke snížení hlukového zatížení území z provozu po železniční trati vůči nejbližším hlukově chráněným objektům, přičemž platí že při nové výstavbě a rekonstrukci musí být zajištěno dodržení hlukových limitů.

V další fázi projektové přípravy staveb je potom třeba prověřit konkrétní technické řešení pomocí podrobné hlukové studie se zahrnutím relevantních kumulativních a synergických vlivů včetně návrhu případných protihlukových opatření.

Strategie adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu (2016)

Implementační plán na roky 2018-2019

Strategie adaptace hl. m. Prahy na změnu klimatu byla Radou hl. m. Prahy schválena dne 18. 7. 2017 (viz. usnesení Rady hl. m. Prahy č. 1723 ze dne 18. 7. 2017). Na Strategii adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu navazuje Implementační plán hl. m. Prahy, ve kterém jsou jednotlivá opatření a jejich implementace podrobněji rozpracována, včetně rozdělení kompetencí a stanovení zodpovědnosti za jednotlivé aktivity a jejich časové rámce. Implementační plán na roky 2018 - 2019 byl Radou hl. m. Prahy schválen dne 26. 6. 2018.

Vizí adaptační strategie je zvýšení dlouhodobé odolnosti a snížení zranitelnosti hlavního města Prahy vůči dopadům změny klimatu postupnou realizací vhodných adaptačních opatření (s přednostním využitím ekosystémové založených opatření v kombinaci s šedými – technickými – a měkkými opatřeními) a s cílem zabezpečit kvalitu života obyvatel hlavního města.

Strategie vymezila následující strategické cíle:

- Snížit negativní vliv extrémních teplot, vln horka a městského tepelného ostrova na zdraví citlivých skupin obyvatel Prahy.
- Snížit dopady přívalových dešťů, povodní a dlouhodobého sucha a tím zajistit stabilní vodní režim na území hl. města Prahy a ve volné krajině metropolitní oblasti.
- Snížit energetickou náročnost Prahy a podpořit adaptaci budov.

- Zlepšit podmínky Prahy v oblasti udržitelné mobility.
- Zlepšit připravenost v oblasti mimořádných událostí a krizového řízení.
- Zlepšit podmínky v oblasti environmentálního vzdělávání, podpořit monitoring a výzkum dopadů klimatické změny v Praze.

Komentář: Nebyl shledán žádný zásadní rozpor mezi strategickými dokumenty v oblasti prevence klimatické změny, přizpůsobení se klimatickým změnám a ochrany klimatu a předkládaným návrhem změn územního plánu. Na základě předkládané ÚPD nedojde k umístění nových zdrojů znečištění ovzduší ani zvýšení zastavěnosti území v nepřiměřeném rozsahu, oproti předchozím řešením ÚP. Realizací územního plánu nedojde k podstatné změně klimatu v řešeném území.

A.II.2 Referenční cíle ochrany ŽP a veřejného zdraví

Na základě relevantních cílů národních strategických dokumentů, zejména Strategie udržitelného rozvoje ČR - Strategický rámec udržitelného rozvoje, Politika územního rozvoje ČR, Politika ochrany životního prostředí, Akční plán zdraví a životního prostředí a strategických dokumentů na místní úrovni spolu s analýzou stavu a hlavních problémů životního prostředí a veřejného zdraví v řešeném území a se zahrnutím determinant veřejného zdraví byl stanoven referenční rámec pro hodnocení vlivů pořizované koncepce na životní prostředí v podobě sady referenčních cílů ochrany ŽP a veřejného zdraví. Tyto cíle reprezentují pozitivní trendy v ochraně životního prostředí a veřejného zdraví dle jeho jednotlivých složek, resp. determinant veřejného zdraví. Pořizované změny územního plánu hlavního města Prahy by měly v optimálním případě přispět k plnění těchto trendů a z tohoto hlediska jsou v rámci posouzení vlivů na životní prostředí hodnoceny.

Níže uvádíme vybrané cíle ochrany životního prostředí a veřejného zdraví relevantní vzhledem k posuzovanému dokumentu, členěné dle jednotlivých sledovaných témat životního prostředí.

Tab. 4 Sada referenčních cílů ochrany ŽP

Složka/téma ŽP	Referenční cíl ochrany ŽP a veřejného zdraví
1. obyvatelstvo, veřejné zdraví	1.1 zlepšit kvalitu života obyvatel sídel a sociální determinanty lidského zdraví
	1.2 podporovat environmentálně šetrné formy rekreace a zdravý životní styl
	1.3 pomocí prevence chránit životní prostředí a obyvatelstvo před důsledky přírodních a antropogenních krizových situací
2. flóra, fauna, biodiverzita, ÚSES	2.1 chránit ohniska biodiverzity a omezovat fragmentaci krajiny
3. půda a horninové prostředí	3.1 omezovat nové trvalé zábory ZPF a PUPFL a zabezpečit ochranu ekologických funkcí půdy
	3.2 chránit nerostné bohatství a předcházet geologickým rizikům
4. voda	4.1 posilovat retenční funkci krajiny a zlepšovat ekol. funkce vodních útvarů podzemních i povrchových vod
5. ovzduší, klima	5.1 snižovat znečištění ovzduší s důrazem na NO _x a PM ₁₀
	5.2 pomocí územně plánovacích opatření snižovat působení tepelného ostrova města
6. hluk	6.1 snižovat expozici hluku prostředky územního plánování
7. sídla, urbanizace, infrastruktura	7.1 efektivním územním plánováním přispět k optimalizaci územního rozvoje sídel a ochraně přírody a krajiny
	7.2 snižovat zatížení dopravní sítě v sídlech zejména tranzitní a nákladní silniční dopravou
8. hmotné statky a kulturní dědictví včetně architektonického a archeologického dědictví	8.1 chránit kulturní, architektonické a archeologické dědictví
9. krajina, krajinný ráz	9.1 chránit krajinný ráz

Tab. 5 Charakteristika referenčních cílů ochrany ŽP a způsobu hodnocení

Referenční cíl ochrany ŽP a veřejného zdraví	Charakteristika cíle a způsobu vyhodnocení vlivů na referenční cíl	Charakteristika hodnocení míry vlivu ⁵
<p>1.1 zlepšit kvalitu života obyvatel sídel a sociální determinanty lidského zdraví</p>	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti kvality bydlení ve městě jako sociální determinanty veřejného zdraví – zvyšování dostupnosti kvalitního bydlení spolu s občanskou vybaveností a možnostmi zaměstnanosti v místě bydliště.</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: NEHAP, SPŽP, ZÚR, Strategický plán hl. města Prahy.</p>	<p>+2 nově vymezené plochy bydlení resp. veřejné vybavenosti k obsluze ploch bydlení nad cca 5 ha</p> <p>+1 nově vymezené plochy bydlení resp. veřejné vybavenosti k obsluze ploch bydlení do cca 5 ha</p> <p>-1 úbytek ploch bydlení nebo občanské vybavenosti do cca 5 ha resp. vymezení ploch bydlení v území nevhodném pro tuto funkci (s deficitem občanské vybavenosti resp. nadlimitními zátěžemi – např. hluk, znečištění ovzduší)</p> <p>- 2 úbytek ploch bydlení nebo občanské vybavenosti nad cca 5 ha resp. vymezení ploch bydlení v území nevhodném pro tuto funkci (s deficitem občanské vybavenosti resp. zatíženém nadlimitními zátěžemi – např. hluk, znečištění ovzduší)</p>
<p>1.2 podporovat environmentálně šetrné formy rekreace a zdravý životní styl</p>	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti kvality života ve městě jako sociální determinanty veřejného zdraví – dostupnost zdravého trávení volného času v místě bydliště v podobě rekreačních možností v krajině (parky, veřejně dostupná krajinná zeleň, veřejná prostranství s převažujícím podílem zeleně, zahrádky).</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: SPŽP, Zdraví 2020, Strategický plán hl. města Prahy.</p>	<p>+2 vznik ploch s využitím pro hromadnou nebo individuální rekreaci v přírodním prostředí nebo komunitní setkávání v dosahu ploch bydlení nad cca 2 ha</p> <p>+1 vznik ploch s využitím pro hromadnou nebo individuální rekreaci v přírodním prostředí nebo komunitní setkávání v dosahu ploch bydlení do cca 2 ha</p> <p>-1 úbytek ploch s využitím pro hromadnou nebo individuální rekreaci v přírodním prostředí nebo komunitní setkávání v dosahu ploch bydlení do cca 2 ha</p> <p>-2 úbytek ploch s využitím pro hromadnou nebo individuální rekreaci v přírodním prostředí nebo komunitní setkávání v dosahu ploch bydlení nad cca 2 ha</p>

⁵ Uvedené orientační hranice jsou součty pro celou rozvojovou lokalitu a je třeba je chápat jako přibližnou hranici, bez ostrého rozhraní, která má vazbu na územní kontext konkrétní posuzované lokality. To znamená, že nelze striktně rozdělovat např. zábor ZPF v rozsahu 4,99 ha a zábor ZPF v rozsahu 5,01 ha. Oba takové zábery by měly stejné hodnocení v závislosti na kvalitě zabírané půdy a místního kontextu rozsahu zbytkového ZPF v okolí, organizace ZPF a kvality půdy v místě. V případě liniových staveb nelze brát absolutní výměru záboru půdy jako nepřekročitelné kritérium, je třeba zohlednit vliv stavby na organizaci ZPF a lokalizaci stavby z hlediska zemědělského využití území a možnosti minimalizovat zábor ZPF nejvyšší kvality vhodným výběrem trasy.

Referenční cíl ochrany ŽP a veřejného zdraví	Charakteristika cíle a způsobu vyhodnocení vlivů na referenční cíl	Charakteristika hodnocení míry vlivu ⁵
1.3 pomoci prevence chránit životní prostředí a obyvatelstvo před důsledky přírodních a antropogenních krizových situací	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trendy v oblasti bezpečnosti života ve městě jako sociální determinanty veřejného zdraví – prevenci a ochranu obyvatel z hlediska přírodních krizových situací (povodně, nedostatek vody, sesuvy půdy, polomy) resp. antropogenních krizových situací (dopravní a průmyslové havárie).</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: NEHAP, NAS, PÚR, SPŽP, ZÚR, Národní plán oblasti povodí.</p>	<p>+2 vymezení zastavitelných ploch nebo koridorů nadmístního významu chráněných opatřeními pro zvýšení bezpečnosti obyvatel (PPO, protihluková opatření, sanace ekologických zátěží)</p> <p>+1 vymezení zastavitelných ploch nebo koridorů místního významu chráněných opatřeními pro zvýšení bezpečnosti obyvatel (PPO, protihluková opatření, sanace ekologických zátěží)</p> <p>-1 vymezení zastavitelných ploch nebo koridorů místního významu snižujících bezpečnost obyvatel (střety se záplavovými územími, sesuvnými územími, starými ekologickými zátěžemi bez sanací)</p> <p>-2 vymezení zastavitelných ploch nebo koridorů nadmístního významu snižujících bezpečnost obyvatel (střety se záplavovými územími, sesuvnými územími, starými ekologickými zátěžemi bez sanací) bez návrhu podmínek pro zamezení rizik</p>
2.1 chránit ohniska biodiverzity a omezovat fragmentaci krajiny	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti ochrany biotické složky krajiny a zvyšování biodiverzity – ochranu a zlepšování stavu ekosystémů a funkčních vztahů mezi nimi, ekologické stability a prostupnosti krajiny (hodnotí se střety se ZCHÚ, VKP, ÚSES, přírodě blízké části krajiny, vzrostlá zeleň a omezování prostupnosti území).</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: SPŽP, ZÚR, NAS.</p>	<p>+2 vymezení přírodě blízkých ploch nad cca 2 ha</p> <p>+1 vymezení přírodě blízkých ploch do cca 2 ha</p> <p>-1 nahrazení ploch vzrostlé zeleně a přírodě blízkých ploch zastavitelnými plochami nebo koridory do cca 2 ha, resp., omezení prostupnosti krajiny a střety s ÚSES kompenzované pomocí nově vymezených ploch obdobných funkcí v souvisejícím území nebo podmínek využití zastavitelných ploch</p> <p>-2 nahrazení ploch vzrostlé zeleně a přírodě blízkých ploch zastavitelnými plochami nebo koridory nad cca 2 ha, resp., omezení prostupnosti krajiny a střety s ÚSES bez možnosti náhrady ztráty prostupnosti území v bezprostředně souvisejícím okolí</p>
3.1 omezovat nové trvalé záborů ZPF a PUPFL a zabezpečit ochranu ekologických funkcí půdy	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti ochrany půdy – prevence záborů, umístování zastavitelných ploch vůči třídám ochrany a organizaci půdního fondu (střety se ZPF/PUPFL – rozsah a dopady do produkčních a ekologických vlastností půdy).</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: NEHAP, NAS, SPŽP.</p>	<p>+2 revitalizace devastovaných ploch a ploch po těžbě na ZPF nebo PUPFL nad cca 2 ha</p> <p>+1 revitalizace devastovaných ploch a ploch po těžbě na ZPF nebo PUPFL do cca 2 ha</p> <p>-1 úbytek ZPF/PUPFL do cca 5 ha včetně ploch kde dojde k dočasnému omezení produkčních schopností půdy (např. dočasné vynětí pro fotovoltaiku)</p> <p>-2 úbytek ZPF/PUPFL nad cca 5 ha a úbytek ZPF/PUPFL v územích, kde je ho významný nedostatek, mimo proluky v zastavěném území</p>
3.2 chránit nerostné bohatství a předcházet geologickým rizikům	<p>Referenční cíl reprezentuje ochranu hodnot horninového prostředí – střety s CHLÚ, dobývacím územím, poddolovaným územím, sesuvným územím, starými ekologickými zátěžemi.</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů</p>	<p>+2 vymezení ochranných režimů jako nezastavitelných území s lokálním a regionálním dopadem</p> <p>+1 vymezení ochranných režimů jako nezastavitelných území s místním dopadem</p> <p>-1 střet s ochrannými režimy horninového prostředí s možností kompenzace (např. zastavitelnost až po rekultivaci DP, sanaci starých ekologických zátěží, stabilizaci</p>

Referenční cíl ochrany ŽP a veřejného zdraví	Charakteristika cíle a způsobu vyhodnocení vlivů na referenční cíl	Charakteristika hodnocení míry vlivu ⁵
	v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: PÚR, SPŽP, ZÚR, SRR.	sesuvných území, technického řešení založení objektů) -2 střet s ochrannými režimy horninového prostředí bez možnosti kompenzace
4.1 posilovat retenční funkci krajiny a zlepšovat ekol. funkce vodních útvarů podzemních i povrchových vod	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti ochrany hydrologických charakteristik území – zachování retenční schopnosti území, proti zvyšování podílu zastavěného území, střety s vodními útvary povrchových vod, potenciál ohrožení vodních útvarů podzemních vod, střety se záplavovým územím.</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: NAS, PÚR, SPŽP, Národní plán oblasti povodí.</p>	<p>+2 rekultivace vodních toků, zvýšení retenční schopnosti území s nadmístním významem, vymezení ochranných režimů s nadmístním významem</p> <p>+1 rekultivace vodních toků, zvýšení retenční schopnosti území s místním významem, vymezení ochranných režimů s místním významem</p> <p>-1 snížení retenční schopnosti území (nárůst zastavěného území ve smyslu nepropustných⁶ ploch na úkor volného terénu v rozsahu do cca 5 ha) / vymezení zastavitelných ploch v záplavovém území s možností kompenzačních opatření (bez výstavby nadzemních staveb, podmíněných realizací PPO, zachování rozlivových možností a průchodu povodňových vod)</p> <p>-2 snížení retenční schopnosti území (nárůst zastavěného území ve smyslu nepropustných ploch na úkor volného terénu v rozsahu nad cca 5 ha) / vymezení zastavitelných ploch v záplavovém území bez kompenzačních opatření</p>
5.1 snižovat znečištění ovzduší s důrazem na NOx a PM ₁₀	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti ochrany ovzduší vzhledem k charakteristikám stávajícího stavu a vývojových trendů sledovaných znečišťujících látek (PM₁₀, NO₂, Benzen, B (a)P) a navrhovanému využití území včetně vyvolané dopravy.</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: NPSE, ČR 2030, SPŽP, PZKO Praha, Plán udržitelné mobility Praha.</p>	<p>+2 vymezení ploch a koridorů s potenciálem snížení znečištění ovzduší (koridory pro bezemisní dopravu, plochy izolační zeleně, obchvaty) s nadmístním významem s funkčním vztahem k rezidenčním územím</p> <p>+1 vymezení ploch a koridorů s potenciálem snížení znečištění ovzduší (koridory pro bezemisní dopravu, plochy izolační zeleně, obchvaty) s místním významem s funkčním vztahem k rezidenčním územím</p> <p>-1 umístění zdrojů znečištění ovzduší a vyvolané dopravy (plochy lehkého průmyslu, komerce a logistiky do cca 5 ha) s funkčním vztahem k rezidenčním územím</p> <p>-2 umístění zdrojů znečištění ovzduší a vyvolané dopravy (plochy těžkého průmyslu, energetiky a povrchové těžby a plochy lehkého průmyslu, komerce a logistiky nad 5 ha) s funkčním vztahem k rezidenčním územím</p>
5.2 pomocí územně plánovacích opatření snižovat působení tepelného ostrova města	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti prevence a adaptace na klimatickou změnu – zachování zeleně a zadržení vody v krajině nezvyšovat podíl zastavěného území, nezvyšovat odlesňování, nezvyšovat produkci CO₂ – např. živočišná výroba, letecká doprava.</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů</p>	<p>+ 2 zalesňování a zvyšování rozlohy mimolesní zeleně a vodních ploch v krajině nad cca 5 ha</p> <p>+1 zalesňování a zvyšování rozlohy mimolesní zeleně a vodních ploch v krajině do cca 5 ha</p> <p>-1 odlesňování, zvyšování rozlohy zastavěných ploch na úkor volné krajiny nebo zeleně a vymezení ploch intenzivní živočišné výroby a letecké dopravy do cca 5 ha</p> <p>-2 odlesňování, zvyšování rozlohy</p>

⁶ Nepropustné plochy jsou uvažovány jako plochy odvodňované s orientačním podílem cca 60% u ploch bydlení a cca 80% u ostatních typů zastavitelných ploch.

Referenční cíl ochrany ŽP a veřejného zdraví	Charakteristika cíle a způsobu vyhodnocení vlivů na referenční cíl	Charakteristika hodnocení míry vlivu ⁵
	v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: ČR 2030, SPŽP, NAS, Národní plán oblasti povodí.	zastavěných ploch na úkor volné krajiny nebo zeleně a vymezení ploch intenzivní živočišné výroby a letecké dopravy nad cca 5 ha
6.1 snižovat expozici hluku prostředky územního plánování	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti ochrany obyvatel před hlukem – vzhledem k charakteristikám stávající hlukové zátěže území a navrhovanému funkčnímu využití z hlediska ovlivnění navrhovaných ploch resp. ovlivnění stabilizovaných ploch s funkcí bydlení navrhovaným řešením.</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: NEHAP, Dopravní politika, ČR 2030, PÚR, ZÚR, Plán udržitelné mobility Praha.</p>	<p>+2 vymezení ploch a koridorů s potenciálem snížení hlukové zátěže (koridory pro bezmotorovou dopravu, plochy izolační zeleně, obchvaty) s nadmístním významem s funkčním vztahem k rezidenčním územím</p> <p>+1 vymezení ploch a koridorů s potenciálem snížení hlukové zátěže (koridory pro bezmotorovou dopravu, plochy izolační zeleně, obchvaty) s místním významem s funkčním vztahem k rezidenčním územím</p> <p>-1 umístění zdrojů hlukové zátěže a vyvolané dopravy (monofunkční plochy bydlení, plochy lehkého průmyslu, komerce a logistiky do cca 5 ha) s funkčním vztahem k rezidenčním územím / umístění ploch čistého bydlení v hlukově zatíženém území (hlukový ukazatel Ln/Ldvn v pásmech Ln 50-60 dB/ Ldvn 60-70 dB)</p> <p>-2 umístění zdrojů hlukové zátěže a vyvolané dopravy (plochy těžkého průmyslu, energetiky a povrchové těžby a plochy lehkého průmyslu, komerce a logistiky nad cca 5 ha) s funkčním vztahem k rezidenčním územím / umístění ploch čistého bydlení v hlukově zatíženém území s překročenými mezními hlukovými ukazateli Ln/Ldvn 60/70 dB)</p>
7.1 efektivním územním plánováním přispět k optimalizaci územního rozvoje sídel a ochraně přírody a krajiny	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti prevence rozšiřování zastavěného území do volné krajiny – hodnotí se zábor dosud nezastavěného území vs. využití již urbanizovaného území.</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: ČR 2030, PÚR, ZÚR, NAS.</p>	<p>+2 využití ploch přestavby a nevyužitých ploch v zastavěném území mimo plochy zeleně pro nové funkce v rozsahu nad cca 5 ha</p> <p>+1 využití ploch přestavby a nevyužitých ploch v zastavěném území mimo plochy zeleně pro nové funkce v rozsahu do cca 5 ha</p> <p>-1 zábor volné krajiny v návaznosti na zastavěné území / vymezení zastavitelných ploch v kontaktu s environmentálně cennými územími (ZCHÚ, VKP, EVL)</p> <p>-2 zábor volné krajiny bez návaznosti na zastavěné území / vymezení zastavitelných ploch ve střetu s environmentálně cennými územími (ZCHÚ, VKP, EVL)</p>

Referenční cíl ochrany ŽP a veřejného zdraví	Charakteristika cíle a způsobu vyhodnocení vlivů na referenční cíl	Charakteristika hodnocení míry vlivu ⁵
<p>7.2 snižovat zatížení dopravní sítě v sídlech zejména tranzitní a nákladní silniční dopravou</p>	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti prevence zvyšování intenzit dopravy na dopravně zatížených tazích – hodnotí se potenciál zatížení rezidenčních území vyvolanou dopravou.</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: Dopravní politika, PÚR, NPSE, Plán udržitelné mobility Praha.</p>	<p>+2 vymezení ploch a koridorů s potenciálem snížení dopravní zátěže v rezidenčních oblastech (koridory a zařízení pro MHD, obchvaty, parkoviště P+R) s nadmístním významem</p> <p>+1 vymezení ploch a koridorů s potenciálem snížení dopravní zátěže v rezidenčních oblastech (koridory a zařízení pro MHD, obchvaty, parkoviště P+R) s místním významem</p> <p>-1 umístění zdrojů tranzitní a nákladní dopravy s místním a lokálním významem včetně přepravy osob v polohách vyvolávajících nutnost průjezdu rezidenčním územím s místním významem (monofunkční plochy bydlení, plochy lehkého průmyslu, komerce a logistiky)</p> <p>-2 umístění zdrojů tranzitní a nákladní dopravy s nadmístním významem včetně přepravy osob v polohách vyvolávajících nutnost průjezdu rezidenčním územím s regionálním významem (monofunkční plochy bydlení, plochy lehkého průmyslu, komerce a logistiky)</p>
<p>8.1 chránit kulturní, architektonické a archeologické dědictví</p>	<p>Referenční cíl reprezentuje požadavek na ochranu kulturního, architektonického a archeologického dědictví – hodnotí se střety s vymezenými chráněnými oblastmi (památková zóna, NKP, NP, MPR, archeologická naleziště, ÚAN I. a II) a potenciál ovlivnit stávající stav kulturních památek včetně estetických hodnot jako je potlačení dominant např. v důsledku výškové regulace.</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: ČR 2030, PÚR, ZÚR, SRR, Strategický plán hl. města Prahy.</p>	<p>+2 vymezení ochranných režimů včetně výškové regulace s nadmístním významem</p> <p>+1 vymezení ochranných režimů včetně výškové regulace s lokálním významem</p> <p>-1 vymezení zastavitelných ploch a ploch přestavby ve střetu s ochrannými režimy kulturního, architektonického a archeologického dědictví s návrhem podmínek využití ploch pro zamezení negativním vlivům (např. výšková regulace, podmínky ochrany stávajících hodnot, podmínky zpracování projektové dokumentace autorizovaným architektem apod.)</p> <p>-2 vymezení zastavitelných ploch a ploch přestavby ve střetu s ochrannými režimy kulturního, architektonického a archeologického dědictví bez podmínek využití ploch pro zamezení negativním vlivům</p>
<p>9.1 chránit krajinný ráz</p>	<p>Referenční cíl reprezentuje požadavek na ochranu krajinného rázu – hodnotí se střety s identifikovanými hodnotami krajinného rázu a potenciál ovlivnění stávajících dominant resp. estetického stavu území – např. v důsledku výškové regulace, fragmentace území, zachování urbanistického rázu území, ovlivnění vyhlídkových bodů a pohledově exponovaných ploch, změny krajinné matrice resp. podílu zeleně vs. zastavěné území.</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: PÚR, SPŽP, ZÚR, Strategický plán hl. města Prahy.</p>	<p>+2 vymezení ochranných režimů a ploch za účelem zachování krajinného rázu (zelené linie, zelené horizonty, pohledově významné místa a dominanty) s nadmístním významem</p> <p>+1 vymezení ochranných režimů a ploch za účelem zachování krajinného rázu (zelené linie, zelené horizonty, pohledově významné místa a dominanty) s místním významem</p> <p>-1 vymezení zastavitelných ploch a ploch přestavby ve střetu s hodnotami krajinného rázu s návrhem podmínek využití ploch pro zamezení negativním vlivům (např. výšková regulace, prostorová opatření pro zapojení do krajiny apod.)</p> <p>-2 vymezení zastavitelných ploch a ploch přestavby ve střetu s hodnotami krajinného rázu bez návrhu podmínek využití ploch pro zamezení negativním vlivům (např. výšková regulace, prostorová opatření pro zapojení do krajiny apod.)</p>

A.III Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyla uplatněna územně plánovací dokumentace.

A.III.1 Sledované složky životního prostředí a veřejného zdraví

Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyla uplatněna územně plánovací dokumentace, jsou obsahem Územně analytických podkladů Prahy z roku 2016. Údaje v nich obsažené jsou dostatečné a v rámci vyhodnocení vlivů návrhu posuzovaných změn na životní prostředí nepovažuje zpracovatel za nutné tuto analýzu rozšiřovat. Níže je uvedeno shrnutí stavu a vývojových trendů životního prostředí dle jednotlivých sledovaných složek a problémových okruhů, které v zásadě odpovídají složkám životního prostředí sledovaným v rámci vyhodnocení vlivů posuzované ÚPD na životní prostředí. Jedná se o následující složky životního prostředí a problémové okruhu územního plánování

- Obyvatelstvo a veřejné zdraví
- Fauna, flóra, biodiverzita
- Půda
- Horninové prostředí
- Hydrologické poměry
- Ovzduší, klima
- Hluk
- Krajina
- Nemovitý majetek a kulturní dědictví
- Sídla, urbanizace, infrastruktura

A.III.2 Obyvatelstvo a veřejné zdraví

A.III.2.1 Základní demografické údaje

V městských částech Praha 6 a Praha 7 žije dle údajů Ministerstva vnitra celkem 63 355 obyvatel (1. 1. 2020), na rozloze cca 2 165,8 ha. Jedná se o hustě zalidněné území severní části hlavního města s významnou rezidenční, administrativní, výrobní i dopravní funkcí. Plochy řešené změnou Z3185/13 jsou převážně situovány v těsné návaznosti na stávající železniční trať Praha – Kladno, s výjimkou napojení Letiště Václava Havla Praha.

Přesný počet potenciálně dotčených obyvatel nebyl pro účely vyhodnocení zjišťován, řádově se jedná o desítky osob. Údaje o zdravotním stavu obyvatel nebyly pro účely zpracování vyhodnocení zjišťovány.

Předkládané změny územního plánu se nedotýkají ploch určených pro zdravotnictví ani hromadného rekreačního využití krajiny.

Tab. 6 Počet obyvatel v dotčených městských částech k 1. 1. 2020 (zdroj: Ministerstvo vnitra ČR)

Počet obyvatel (občanů ČR) v městských částech	Název pověřené obce 3. typu	Kód městské části ČSÚ	Název městské části	Občané ČR					
				Muži	Muži 15+	Ženy	ženy 15+	Celkem	15+celkem
Hlavní město Praha	Praha 6	500178	Praha 6	44 508	36 720	49 254	41 749	93 762	78 469
Hlavní město Praha	Praha 7	500186	Praha 7	18 847	15 648	19 419	16 322	38 266	31 970

A.III.3 Fauna a flóra, biodiverzita, ochrana přírody a krajiny

A.III.3.1 Biogeografická charakteristika území

Biogeograficky patří zájmové území do provincie střeoevropských listnatých lesů, podprovincie hercynské, do širokého pásu tzv. přechodových prostorů západně od Prahy, ve kterých není jednoznačně

reprezentativně definován žádný bioregion. Jde o přechodové území, ohraničené ze severu až severozápadu bioregionem č. 1.5. Řípským, od jihozápadu bioregionem 1.18. Karlštejnským. (viz Culek M. a kol., Enigma Praha, 1996). Fytogeograficky náleží do oblasti Českého termofytika (Termofytikum Bohemicum), nachází se při hranici fytogeografického okresu Dolní Povltaví a Středočeské tabule, podokresu Bělohorské tabule.

Řípský bioregion tvoří opuková tabule s pauperizovanou teplomilnou biotou 2. bukovo-dubového vegetačního stupně. Bioregion leží v termofytiku a zahrnuje východní cíp fytogeografického podokresu 2a. Žatecké Poohří, značnou část fytogeografického okresu Středočeská tabule a západní část fytogeografického podokresu 10b. Pražská kotlina. Vegetační stupeň je kolinní. Potenciální přirozenou vegetací je mozaika teplomilných doubrav svaz Quercion petraeae, zejména Potentillo alba-Quercetum. Území patří k nejstarším sídelním oblastem u nás.

Osídlení je velmi staré, souvislé od neolitu. Bioregion byl již v prehistorické době odlesněn na většině plochy a rozloha lesů je dnes velmi omezená. Přirozené lesní porosty jsou často nahrazeny druhotnými akátinami, na písčích kulturními bory. V bezlesí převládají agrikultury, louky jsou ojedinelé.

Potenciální přirozenou vegetaci bioregionu tvořily především dubohabrové háje svazu Carpinion (*Melampyrum nemorosi-Carpinetum* a na těžších podmáčených půdách i *Tilio-Betuletum*). Okrajově sem zasahovaly i acidofilní doubravy (*Genisto germaniceae-Quercetum*) a méně náročné typy teplomilných doubrav (*Potentillo albae-Quercetum*). Podél vodních toků byly zastoupeny luhy, zřejmě zastoupené asociacemi *Pruno-Fraxinetum*, *Stellario Alnetum glutinosae* a *Carici remotae-Fraxinetum*. Jen vzácně se vyskytovaly bažinné olšiny (*Carici elongatae-alnetum* a *Carici acutiformis Alnetum*). Primární bezlesí bylo zastoupeno v malých ploškách v rámci otevřených poloh skalek.

Přirozenou náhradní vegetaci tvoří zejména travobylinné porosty. Na vlhkých stanovištích to jsou louky náležející svazům *Calthion* a *Molinion*, výjimečně i *Caricion davallianae* a *Caricion fuscae*. Na ně navazovaly fragmenty svazu *Violion caninae*. V rámci suchých stanovišť jsou zastoupeny subtermofilní a subxerofilní travníky svazů *Koelerio-phleion phleoidis* a snad i *Cirsio-Brachypodium pinnati*, na nejvíce extrémních stanovištích přecházející ve *Festucion valesiacae*. Vzácně se vyskytující lesní lemy náležející svazu *Trifolion medii*, a křoviny svazu *Prunion spinosae*.

Pro celé území je pak typická velmi nízká lesnatost, místy s úplnou absencí analogických porostů (rozsáhlý prostor mezi letištěm, Hostivicemi a pražskými částmi Ruzyně, Řepy, Zličín).

Flóra bioregionu je charakterizována zastoupením hercynské květeny. Výskyt exklávních prvků je vzácný, mezních rovněž, zde zastoupené termofilními zástupci těžších půd. Běžnější je hájová květena i druhy s kontinentálním laděním. Naopak vzácný je výskyt mezofilních zástupců.

Fauna bioregionu je hercynského původu, se západními vlivy silně však ochuzená. Převládá kulturní step s inkluzemi zbytků xerothermních společenstev. V západní části bioregionu je dnes silně ovlivněna pražskou sídelní aglomerací. Vodní toky tvoří drobné potoky a menší říčky, které náležejí do pstruhového pásma, na dolních tocích pak do pásma lipanového. Zastoupeny jsou i stojaté vody rybníků a menších nádrží s typickou faunou.

A.III.3.2 Flóra a fauna a biodiverzita

Lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů

Přírodovědecky významnější lokality s výjimkou Stromovky a zalesněných severních svahů nad pravým břehem Litovicko-Šareckého potoka mezi Libocí, Petřinami a Veleslavínem jsou dostatečně vzdáleny od posuzovaného koridoru modernizace trati a nejsou ohroženy ani umístěním jednotlivých zařízení staveniště.

Z hlediska samotné liniové stavby lze konstatovat, že nebyl dle biologických průzkumů provedených v rámci projektové přípravy stavby „MODERNIZACE TRATI PRAHA – KLDNO S PŘIPOJENÍM NA LETIŠTĚ RUZYŇE - I. ETAPA“ Oznámení o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění, ECO-ENVI-CONSULT, Jičín 2007-2016) zjištěn žádný druh rostliny zvláště chráněný podle vyhlášky Ministerstva životního prostředí České republiky č.395/1992 Sb. a jen 5 běžných druhů obsažených v Červeném seznamu cévnatých rostlin České republiky. Zoologicky představuje trasa jak v úsecích rekonstrukce buštěhradské dráhy, tak ve své nové části, většinově ochuzená stanoviště, s občasným výskytem koroptví a čmeláků jako zvláště chráněných druhů živočichů. Pro vychýlení trasy z osy stávající buštěhradské dráhy východně od Libockého rybníka lze dokládat zásah do extenzivních až intenzivnějších zahrad s porosty dřevin, zoologicky významnější je průnik Stromovkou. Pro zcela nový úsek trati lze některá hodnotnější stanoviště s dřevinami a fragmenty xerofytních lad dokládat pro souběh s Pražským okruhem vesměs jde ale i v případě xerofytních enkláv o ruderalizované polohy. Budoucí stavba vyžaduje kácení prvků dřevin rostoucích mimo les.

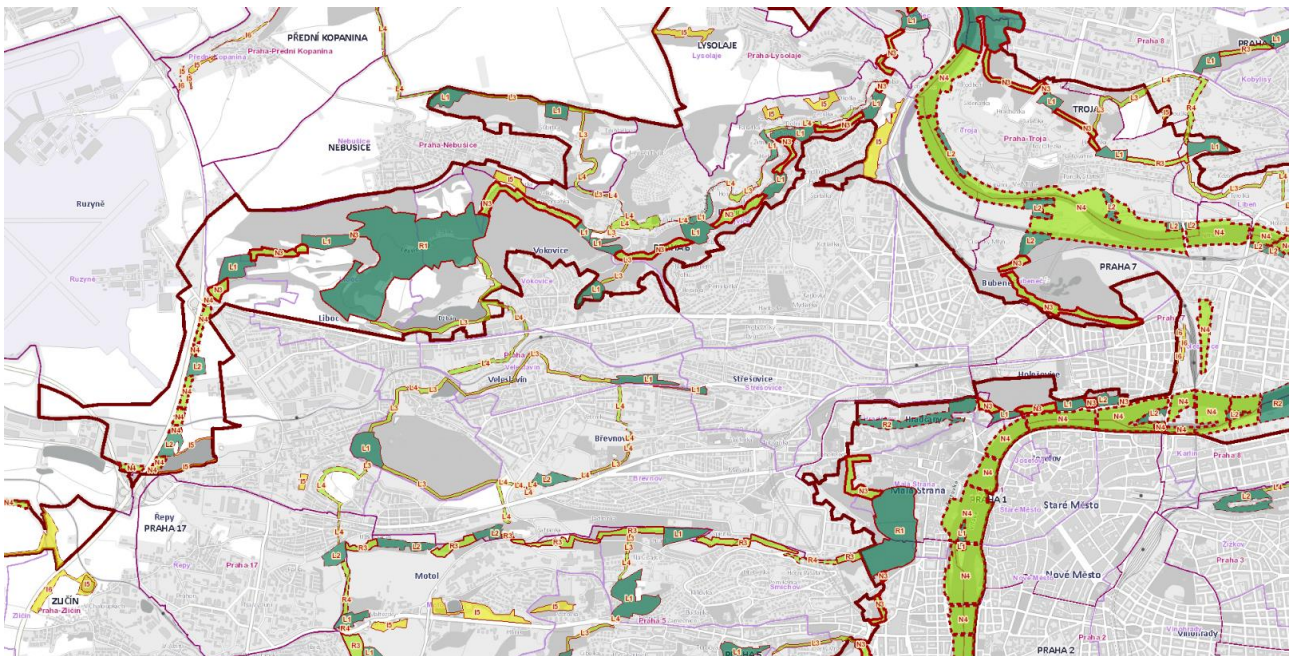
Územní systémy ekologické stability

Ve smyslu platné legislativy nesmějí být funkční části územního systému ekologické stability (ÚSES) poškozovány, nefunkční části musí být postupně dotvořeny jako součást prováděcích projektů a plánů. Navrhované stavby musí plně respektovat podmínky ochrany prvků stávajícího ÚSES. Za přímo dotčené prvky se pokládají ty, u kterých dojde ke kontaktu nebo ke křížení s navrženou výstavbou. Za potencionálně dotčené prvky ÚSES se pokládají ty, u kterých sice nedojde ke kontaktu s navrženou výstavbou, ale nacházejí se v její relativní blízkosti.

V prostoru změny Z3184/13 dochází v prostoru nad tunelem k zásahu do dendrologicky cenné parkové úpravy této části Stromovky pod ulicí Nad Královskou oborou, která je zároveň nadregionálním biokoridorem N3/5.

Dále dochází v km 8,95 (v rámci změny Z3184/13) 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. Zároveň dochází ke křížení lokálního biokoridoru č. L4/238 v km 8,85 - 8,97. Posuzovaný koridor je lokalizován do prostoru mezi Divokou Šárku a Oborou Hvězda, oba tyto prvky mají zároveň funkci biocenter a řešenou změnou nebudou významně dotčeny. Biokoridor je veden podle výrazně upravené vodoteče mezi zahradami, v prostoru přemostění částečně doprovodná dřevinná vegetace (mladé jasany, lípy srdčité, bez černý, javor mléč - vše z náletů, hrušeň).

V novém úseku trati odbočujícím k Letišti Václava Havla Praha dochází ke křížení nadregionálního biokoridoru N4/8. Jedná se o křížení nadregionálního nefunkčního (navrženého) biokoridoru, který je navržen podél východní strany silničního okruhu SOKP, zatím se zde nacházejí intenzivně využívané agroecénózy, výhledově by měla být realizována výsadba dřevin stanovištně odpovídající skupině typu geobiocénů, zřejmě s mírným posunem do vysychavé řady. Jde o nový úsek oblouku dvojkolejně trati po odbočení od stávající trati do Hostivic, řešení v zářezu s postupným zahloubením do hloubeného tunelu. Vzhledem ke stávajícímu stavu území k faktickému dotčení funkčnosti nadregionálního biokoridoru nedojde.



Obr. 11 Územní systém ekologické stability v řešeném území (zdroj: Atlas životního prostředí Praha)

Přírodní parky

Nejsou dotčeny řešeným koridorem pro umístění trati Praha - Kladno. Nejbližší přírodní park ve smyslu ust. § 12 odst. 3 zák. č. 114/1992 Sb. je přírodní park Šárka-Lysolaje, jehož jižní hranice probíhá podél I/7 cca 500 m severně od trati Praha-Kladno. Nový úsek trati na letišti se přibližuje západní hranici tohoto parku na cca 80 m.

Významné krajinné prvky (VKP)

Významné krajinné prvky jsou ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotné části krajiny utvářející její typický vzhled nebo přispívající k udržení její stability.

VKP jsou dvojího typu:

- významné krajinné prvky obecně vyjmenované zákonem (VKP-Z) – lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy;
- významné krajinné prvky registrované příslušným orgánem ochrany přírody (VKP-R).

Registrované významné krajinné prvky nejsou dotčeny řešeným koridorem pro umístění trati Praha - Kladno.

Řešený koridor kříží vodní tok a nivu Kopaninského a Litovického potoka a přibližuje se k hrázi Libockého rybníka bez přímého územního střetu.

Lesy

Pro celé území je pak typická velmi nízká lesnatost, místy s úplnou absencí analogických porostů (rozsáhlý prostor mezi letišti, Hostivicemi a pražskými částmi Ruzyně, Řepy, Zličín). Největší lesní celek se dochoval v přírodním parku Šárka - Lysolaje, dále pak v samostatném komplexu obory Hvězda (habrové doubravy, bikové doubravy, bikové bučiny - mj. největší porost buků v Praze a okolí), mimo Prahu pak mezi Přední Kopaninou, Tuchoměřicemi a Státnicemi (již na bývalém okrese Praha-západ mimo území hlavního města Prahy). Převládají spíše listnaté a smíšené porosty, zejména na prudších svazích postupně zahlubovaných údolích toků.

Městská zeleň

Městská zeleň spolu s charakteristickým reliéfem a historickým utvářením města vytváří neopakovatelný ráz Prahy. Nalezneme zde prstenec historických parků obepínajících městské jádro, parkově upravená náměstí připojených obcí i zeleň velkých sídlišť z druhé poloviny 20. století navazujících na volnou krajinu.

V současné době tyto plochy zeleně plní nejen důležitou sociální funkci jako místa setkávání, sportu či relaxace, ale i ekologickou funkci ve formě biotopů pro faunu i flóru nacházející zde útočiště v rozsáhle zastavěném městském prostředí. Jedná se především o větší izolované parkově upravené plochy - Stromovka, prostor svahů a upravené nivy mezi Veleslavínem a Libocí, Hvězda.

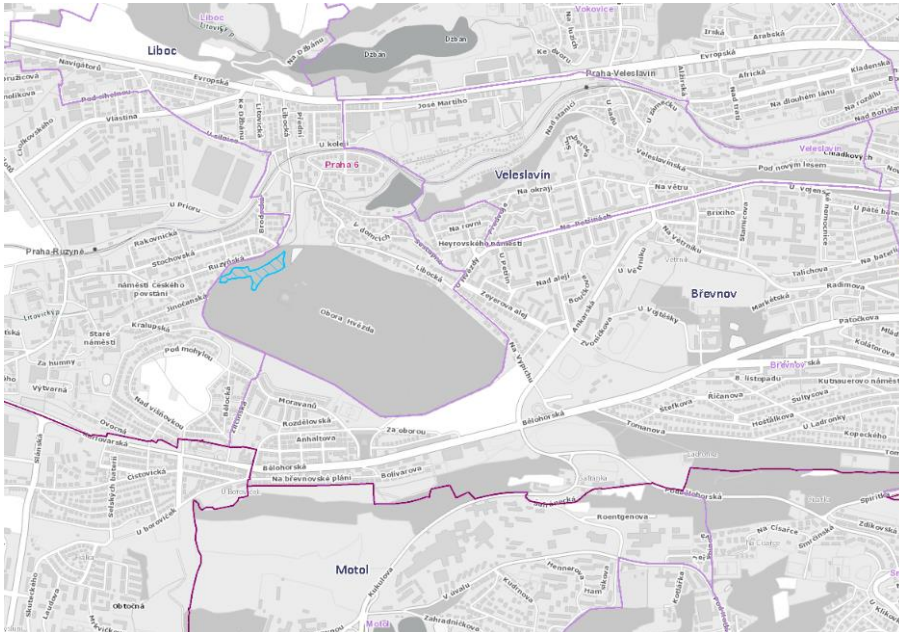
Památné stromy

V posuzovaném koridoru se nenacházejí žádné památné stromy. V blízkosti tunelové trasy v úseku dle změny Z3184/13 se nachází Památný dub v ul. Slavíčkova v Bubenči.

A.III.3.3 Chráněná území

Zvláště chráněným územím je v posuzovaném úseku železniční trati přírodní památka Královská obora, jinak se v kontaktu s posuzovaným úsekem trati taková území nenacházejí. Královská obora Stromovka je cenným územím, kde od počátku 19. století byla realizována výsadba řady druhů exotických dřevin, nachází se zde cenný soubor starých stromů domácích druhů dřevin, hodnotné sadovnicko krajinářské kompozice. Jedná se o největší enklávu souvislých porostů dřevin v zástavbě Prahy ve vnitřním oblouku Vltavy. Změna Z3184/13 je v územním střetu s jihozápadním cípem Stromovky, kde je dosavadní trať vedena tunelem, nad jehož tělesem se nachází cenné exempláře dřevin. Realizace stavby v tomto úseku znamená otevření tunelu, jeho rozšíření a prohloubení, kdy dojde k odstranění části cenných porostů.

v severozápadní části EVL - populace je i nadále stabilní a dobře zachovalá a zdejší výskyt lze proto hodnotit jako významný) není jakékoliv ovlivnění v souvislosti s uvažovanou modernizací železniční trati Praha – Kladno očekáváno.



Obr. 14 NATURA 2000 - EVL (zdroj: ÚAP 2016)

A.III.4 Půda

Dle Národního geoportálu INSPIRE (zdroj: geoportal.gov.cz) na území Prahy převažují tzv. antropozemě. V okrajových městských částech jsou pak evidovány různé půdní typy dle geologického podloží v území. V severních a západních okrajových částech města jsou to převážně kambizemě a hnědozemě. Jižně pak převládají černozemě. V okolí Vltavy jsou pak evidovány fluvizemě.

V trase trati v rámci řešeného území je podle BPEJ zemědělská půda hodnocena převážně jako bezskeletovitá až slabě skeletovitá, s obsahem šterku a kamene do 100/00 obj. (max 25 0/00 obj.) V menší části trasy (cca 12,460-12,630 km) je hodnocena jako středně skeletovitá, s obsahem šterku a kamene 25 – 50 0/00 obj.. Půdní profil je ve většině případů popisován jako hluboký (více než 60 cm, ojediněle jako středně hluboký: 30-60 cm). Zastoupeny jsou převážně hnědozemě modální a černozemě modální tam, kde není půdní profil narušen zástavbou a antropogenní činností. V zastavěných oblastech se podle terénního průzkumu vyskytuje převážně půda se silným antropogenním ovlivněním, která je charakteristická těmito zásahy: terénní úpravy, převrstvení a promísení původních půdních horizontů, příměs zbytků stavebních materiálů, slabý výskyt odpadu komunálního charakteru. Původní půdní jednotky kambizemě a hnědozemě jsou v těchto částech území zachovány jen v malé míře. Převažují zde antropozemě humózní až urbické, místy antropické substráty překryté humózní zeminou, tedy půdy ze zemědělského hlediska převážně nekvalitní.

Rozhodující nároky na ZPF budou vznikat především v trase nově budované části železniční trati od žst. Ruzyně k Letišti Václava Havla Praha. V této části trasy je zemědělská půda zastoupena několika půdními typy. Na začátku nově budované trasy je zemědělská půda zastoupena černozemí typickou s kódem BPEJ 2.01.00 a 2.01.10, která je představována velmi hlubokou půdou se středně hlubokou ornici, s hlubokým humózním horizontem. Zrnitostně se jedná o půdu středně těžkou s příznivým vodním režimem. Z agronomického hlediska se řadí k nejkvalitnějším zemědělským půdám. Dalším půdním typem, který se nachází v uvažované trase, jsou černozemně vytvořené na středně mocné vrstvě spraší uložených na píscích (kód BPEJ 20501). Jedná se o středně hluboké půdy, středně těžkého až lehčího zrnitostního složení, které se řadí k půdám se střední agronomickou hodnotou.

Uvažovaná stavba nevyžaduje žádný trvalý zábor pozemků určených pro plnění funkce lesa.

Řešený úsek neprochází plochami, kde by byly evidovány staré ekologické zátěže.



Obr. 15 Půdní typy v řešeném území (zdroj: Geoportál INSPIRE)

A.III.5 Horninové prostředí

Geologické a geomorfologické poměry

Dle geomorfologického členění patří území k celku Pražská plošina, jež je součástí Poberounské soustavy. V rámci Pražské plošiny lze vyčlenit ve východní části trasy podcelek Říčanská plošina a v západní části podcelek Kladenská tabule. Hranice mezi oběma podcelky se nachází v Liboci.

Území má převážně jednotvárný plochý reliéf, rázu plošiny až tabule, zpestřený údolím Vltavy a jejích levostranných přítoků (Litovický a Kopaninský potok) a nevysokými hřbety tvořenými horninami Barrandienu odolnými vůči zvětřování. V prostoru nového úseku mezi železniční stanicí Praha-Ruzyně a Letištěm Václav Havla.

Povrch terénu se v trase koridoru mírně svažuje od Letiště Václava Havla Praha a Ruzyně k Bubenci, tedy převážně od západu k východu, směrem k údolí Vltavy. Lokálně, zejména v blízkosti údolí vodotečí a elevací odolnějších hornin mohou být sklony terénu orientovány i jiným směrem.

Skalní podklad je budován jednak zpevněnými sedimentárními horninami barrandienského paleozoika - ordoviku a jednak zpevněnými sedimentárními horninami svrchní křídly, které jsou v úplném profilu diskordantně uloženy na starších horninách paleozoika. Horniny skalního podkladu jsou v převažující části trasy překryty pokryvnými útvary kvartéru a k povrchu terénu vystupují pouze lokálně. Předkvartérní podklad tvoří v zájmovém území pestré směsice hornin od svrchního proterozoika po svrchní křídlo. Svrchní proterozoikum vystupuje v severozápadní části území a je tvořeno střídáním břidlic a drob. Starší paleozoikum je tvořeno horninami ordoviku, siluru a devonu, tzv. pražské kotliny, a je reprezentováno v zájmovém území střídáním břidlic, pískovců, křemenců, slepenců i vulkanickými horninami (diabasy). Spolu s horninami svrchního proterozoika tyto sedimenty náležejí do oblasti Barrandienu.

Výchozím geomorfologickým tvarem v Pražské plošině v prostoru odbočky na Letiště Václava Havla Praha je parovinný reliéf, představující denudací sníženou úroveň středočeské paleogenní paroviny. Nejvíce je rozšířen na levém břehu Vltavy, kde při zahlubování levých vltavských přítoků byl parovinný reliéf silně rozčleněn (hlavně v blízkosti Vltavy), takže dnes tvoří rozvodí těchto přítoků a místy i izolované plošiny. Povrch parovinného reliéfu tvoří na severu a západě svrchnokřídlové uložení, na jihu paleozoické horniny Barrandienu.

Skalní podklad je svrchnokřídlovými horninami překryt pouze v nově budované části trasy v oblasti Dlouhé Míle. Svrchní křída je v zájmovém území zastoupena perucko-korycanským souvrstvím tvořeným křemennými, vápnitými a glaukonitickými pískovci, místy až písčitymi vápenci, jílovitými prachovci a jílovci a bělohorským souvrstvím tvořeným vápnitými jílovci až slínovci, slinitými prachovci a jemnozrnnými pískovci.

Kvartérní pokryv je budován převážně deluviálními sedimenty, fluviálními až deluviofluviálními sedimenty, eolickými sedimenty a navážkami. Jejich mocnost značně kolísá v závislosti na morfologii terénu. Na většině území se nacházejí spraše a sprašové hlíny.

V severovýchodní části lokality, v okolí Kopaninského potoka se vyskytují fluviální nečleněné nivní sedimenty, zpevněné marinní sedimenty v podobě písčitých slínců až spongilitických jílovců, které jsou místy silicifikované, dále nezpevněné sedimenty deluvioeolické a nezpevněné antropogenní sedimenty ve formě navážek, hald, výsypek a odvalů. Řešená lokalita spadá do soustavy Český masiv – pokryvné útvary a postavariské magmatity, do oblasti kvartér, marinní sedimenty náleží do oblasti křída.

V zájmovém území se nenacházejí žádné dobývací prostory, chráněná ložisková území, ložiska nerostných surovin, poddolovaná území ani stará důlní díla.

Surovinové zdroje

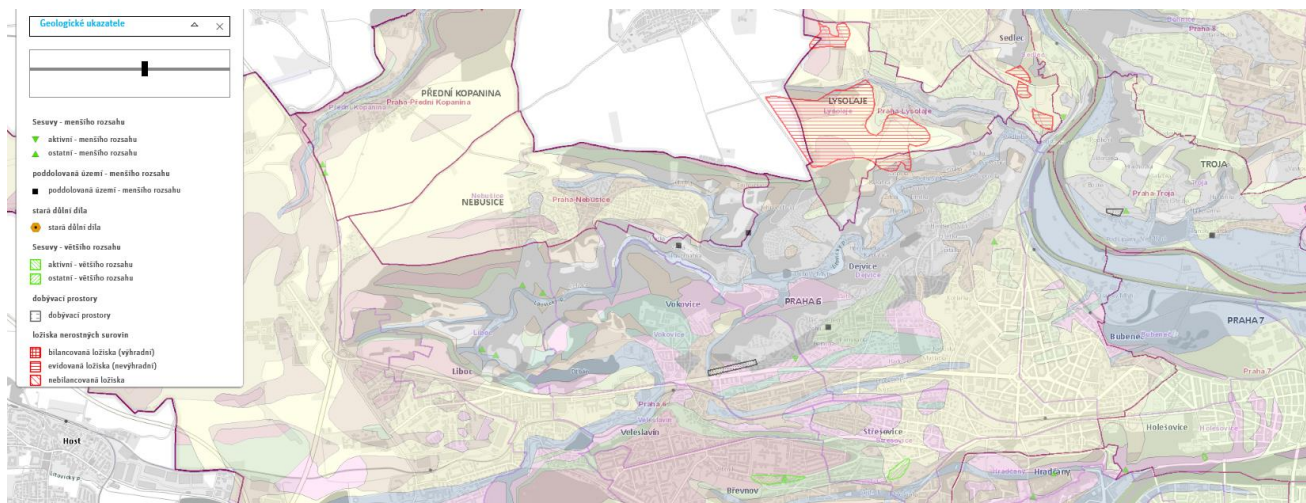
V řešeném území se nenacházejí žádné zdroje nerostných surovin, CHLÚ, DP ani průzkumná území.

Radonový index

V celém zájmovém území je podle Prognózní mapy radonového rizika pro hl. m. Prahu nízké až střední radonové riziko.

Kontaminované plochy

Dle systému evidence kontaminovaných míst (SEKM) se v západní části lokality změny Z3185/00 v blízkosti Terminálu 2 nalézá depo autocisteren, které slouží ke stání a plnění autocisteren. Jedná se o zbytkové znečištění podzemní vody ropnými látkami pocházejícími ze staré ekologické zátěže. Vlivem prováděných sanačních prací dochází k postupnému snižování obsahu ropných látek. Při jižním okraji v centrální části se nachází hangár F, který byl vybudován v 60. letech 20. století. V roce 2006 byly zahájeny na lokalitě sanační práce, při kterých bylo identifikováno rozsáhlé znečištění podzemních vod ropnými a chlorovanými uhlovodíky. Roku 2013 byla zahájena sanace dle schválené projektové dokumentace.



Obr. 16 Mapa horninového prostředí řešeného území (zdroj: Atlas životního prostředí Praha – geologická mapa)

A.III.6 Hydrologické poměry

A.III.6.1 Povrchové vody

Celé území odvodňuje Vltava, do které se vlévají veškeré drobné vodoteče širšího zájmového území. Vltava (č.h.p. 1-06-01) pramení v 1172 m n.m. na Šumavě. Ústí zleva do Labe u Mělníka. Plocha povodí je 28 090 km², délka toku 439,2 km. Vltava je osou Prahy. V hranicích města do ní zleva ústí Berounka. Území Prahy protéká 34 potoků, některé jsou zčásti zakryty nebo už zcela zmizely v kanalizační síti. Vltavským korytem protéká po soutoku s Berounkou 36 m³s⁻¹. Údolí Vltavy je výrazně nesouměrné: levé přítoky sledují částečně příčné dislokace mezi jednotlivými hřbety a na svých středních tocích se epigeneticky zařezávají do barrandienského podloží a vytvářejí tak až kaňonovitá údolí. Vltavské přítoky z pravého břehu mají následkem intenzivnější denudace a značného výskytu čtvrtohorních teras údolí široká.

Kromě Vltavy, kterou posuzovaná trať pouze přechází v km -0.5 - 0,0 mimo řešené území, přichází trať do bezprostředního kontaktu s dalšími 2 vodotečemi: Litovicko - Šáreckým potokem a Kopaninským potokem.

Litovický potok přechází železniční trať cca v km 9,26 Litovicko/Šárecký potok (č.h.p. 1- 13-02- 002/1-12-02-002) pramení 1 km od Chýně ve výšce 382 m a ústí v do Vltavy v Podbabě. Plocha povodí je 62,9 km² a délka toku 22 km. Jedná se o vodohospodářsky významný tok, který má chráněný úsek v úseku procházejícím Šárkou. K povodí Litovického potoka patří i JV a V část území letiště.

Kopaninský potok pramení pod Slánskou silnicí v obci Přední Kopanina. Jedná se pravostranný přítok Únětického potoka, do kterého se vlévá pod Tuchoměřicemi. Číslo hydrologického pořadí 1-12-02-011. Plocha povodí k ústí do Únětického potoka je 6,87 km². Ochrana povodí pod letištěm je zabezpečena retenčním prostorem s hrází, kterou tvoří silnice I/7 Praha – Chomutov – Kopaninský poldr. Retenční objem je 68 250 m³.

Dále budou realizovány propustky přes občasně bezejmenné vodoteče v km 13,547 km, v 15,814 km a v 17,467 km.

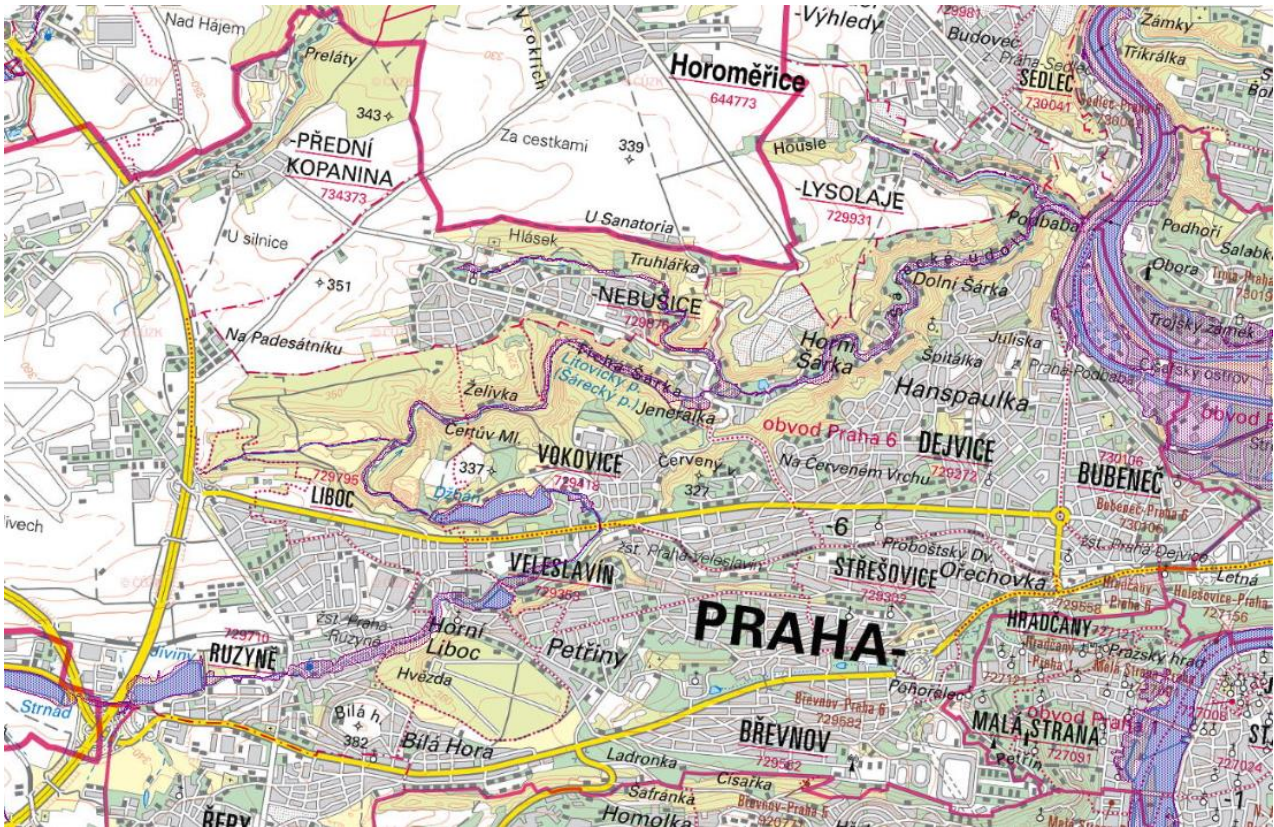
Vzhledem k tomu, že území letiště a jeho širší okolí leží v teplé klimatické oblasti, vyznačující se relativně vysokou průměrnou roční teplotou (7 - 8,5°C) a s nízkým průměrným ročním úhrnem srážek kolem 500 mm, patří toto území s velmi nízkou hodnotou specifického odtoku 1,0 - 2,5 l/s/km² k nejsušším oblastem v Čechách. Podle regionalizace povrchových vod je sledované území v okolí Ruzyně charakterizované malou retenční schopností a silně rozkolísaným odtokem. Z hlediska stávajícího stavu resp. případných rizik znečištění lze označit za významně rizikové místo přechod železniční trati přes Kopaninský potok. Z hlediska ostatních kontaktů stavby s vodotečemi lze formulovanými podmínkami riziko znečištění významně eliminovat.

S výjimkou katastrálního území Ruzyně nenáleží řešené území mezi zranitelné oblasti. Zájmové území se nenachází v žádném ochranném pásmu vodního zdroje ani jiné vodohospodářsky chráněné oblasti.

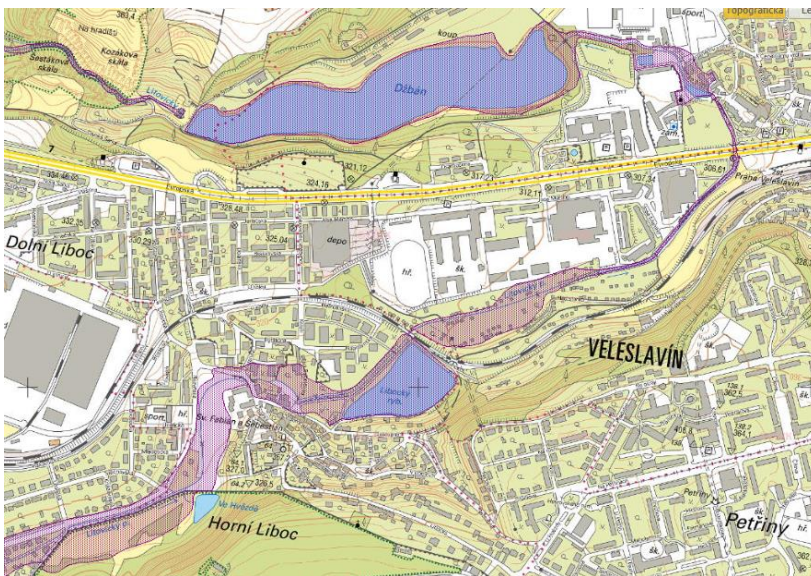
Záplavová území

Podle Zákona o vodách č. 254/2001 Sb. § 66 odst. 1 a odst. 2 jsou záplavová území administrativně určená území, která mohou být při výskytu přirozené povodně zaplavena vodou. Rozsah záplavového území navrhuje správce dotčeného vodního toku a na základě návrhu je vodoprávní úřad povinen stanovit tento rozsah. Záplavová území stanovuje vodoprávní úřad formou opatření obecné povahy. Způsob a rozsah zpracovávání návrhu a stanovování záplavových území je upraven vyhláškou MŽP č.79/2018 Sb., o způsobu a rozsahu zpracování návrhu a stanovování záplavových území a jejich dokumentace, v účinném znění. Detailnější informace o vymezení záplavových území Q₅, Q₂₀, Q₁₀₀ na území města Prahy je možné nalézt na internetovém portálu HEIS VÚV (heis.vuv.cz).

Řešené změny územního plánu zasahují do území v bezprostředním okolí Litovického a Kopaninského potoka. Pro Litovický potok bylo v roce 2008 vodoprávním úřadem Magistrátu hl. města Prahy stanoveno záplavové území pro průtok Q₁₀₀ včetně aktivní zóny. V úseku v blízkosti řešených ploch nedochází vzhledem k podzemnímu řešení vedení koridoru pro zkapacitnění trati Praha – Kladno ke střetu se záplavovým územím vodních toků. V případě Kopaninského potoka nedochází k ovlivnění jeho rozlivu, zachytávaného v retenční nádrži.



Obr. 17 Záplavové území Q₁₀₀ v řešeném území, (zdroj: heis.vuv.cz)



Obr. 18 Detail průchodu stávající trati v záhlaví Libockého rybníka, záplavové území Q₁₀₀ (zdroj: heis.vuv.cz)

A.III.6.2 Podzemní voda

Z regionálně hydrogeologického hlediska náleží zájmové území k rajonu č. 6250 – Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy a k útvaru podzemních vod č. 62500 – Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy.

Hydrogeologické poměry zájmového území jsou poměrně pestré, v závislosti na geologickém prostředí jednotlivých částí trasy. Jiné hydrogeologické poměry jsou ve východní části trasy, v údolí Vltavy a jiné v západní části v prostředí hornin svrchní křídy. Generelní směr proudění podzemní vody je přibližně shodný se směrem sklonu terénu, tedy od jihozápadu k severovýchodu. Podzemní voda je vázána na zvětralinový plášť paleozoických sedimentů a na jejich otevřené puklinové systémy, případně zlomové poruchy. Jedná se

tedy o kombinaci propustnosti puklinové a průlinové. Hladina podzemní vody je převážně volná až polonapjatá a sleduje konformně terén a úroveň místních erozních bází.

Dle charakteru propustnosti se koeficient filtrace zvodněných formací s volnou hladinou podzemní vody pohybuje v řádu $n \cdot 10^{-6} \text{m} \cdot \text{s}^{-1}$

Hlavním zdrojem jsou atmosférické srážky. Podle horninového prostředí lze podzemní vodu v zájmovém území členit na podzemní vodu v horninách skalního podloží (tj. v prostředí s dominující puklinovou propustností) a podzemní vodu v pokryvných útvarech (tj. v prostředí s průlinovou propustností).

Podzemní voda ve skalním podloží: V neporušeném a nezvětralém stavu jsou vrstvy letenské pro vodu velmi málo propustné. Pouze ve zvětralinovém plášti letenských vrstev, tj. v pásmu povrchového rozpojení resp. rozvolnění puklin, vzniká zvedně tzv. mělkého oběhu. Zde se vytváří téměř souvislá hladina podzemní vody s tím, že mocnost zvedně je obvykle poměrně malá. Směrem do hloubky dochází k sepnutí většiny puklin a v důsledku i k omezenému oběhu podzemní vody. Pouze podél výraznějších puklin, poruchových pásem a rozpukanych křemenců proniká voda do větších hloubek. Velikost přítoků je závislá na lokální situaci.

Z hydrogeologického hlediska jsou z prostoru zájmového území resp. jeho okolí nejvýznamnější fluvialní sedimenty údolní terasy a eolické sedimenty. Tyto sedimenty se přímo v uvažované části předpokládáné trasy tunelu prakticky nevyskytují, a proto je možné zde se vyskytující pokryvné útvary označit za vcelku bezvodé resp. jen velmi omezeně zvodnělé. Výjimkou může být přítomnost občasné freatické zvodně vyskytující se nad bází pokryvných (kvartérních) útvarů či nad bází (případně i v prostředí) recentních navážek. Uvedený možný výskyt těchto omezených zvodní, často bez vzájemné komunikace, je výrazně ovlivněn množstvím atmosférických srážek.

Fluvialní uloženiny

Podzemní vody údolních náplavů Litovického a Kopaninského potoka jsou v přímé hydraulické závislosti na hladině v potoce. U Litovického potoka jsou vody, které se vyskytují částečně v pleistocenních a částečně v holocenních náplavech. Údolní náplavy vykazují rozdílnou průlinovou propustnost závislou na obsahu jílovité frakce. Pleistocenní terasové údolní sedimenty jsou propustnější než náplavy holocenní. Na bázi holocenních náplavů jsou polohy písčitéjší se štěrčky a do nadloží přecházejí v hlinitopísčité s bahnitými hlinitojílovitými polohami. Rozdíly v propustnosti těchto náplavů mohou způsobovat místně napjatou hladinu podzemní vody. Chemismus podzemní vody náplavů Litovického potoka je převážně ovlivněn příronem ze skalního stupně. Chemické složení je proto obdobné jako u vod paleozoika, kterými tok protéká. Podzemní voda je zpravidla agresivní.

Ordovik

V prostředí ordovických břidlic jsou hydrogeologické poměry ovlivněny zejména stupněm jejich zvětrání a rozvolnění. Ve větších hloubkách ležící nezvětralé břidlice jsou pro vodu prakticky nepropustné, zejména plastické jílovité břidlice. Blíže k povrchu skalního podkladu, ve zvětralých partiích dochází k omezené cirkulaci podzemní vody po otevřených, nezajílovaných puklinách.

Odlíšné poměry jsou v místech, kde souvrství obsahují hustě rozpukané lavice křemenců, které se vyznačují dobrou puklinovou propustností. Břidlice zde izolují jednotlivé křemencové lavice, či desky s vyšší propustností a zamezují tak cirkulaci podzemní vody napříč souvrstvím.

Vydatnost podzemní vody v prostředí břidlic, která bývá obvykle velmi malá, je v místech kontaktu s uloženinami svrchní křídly zvýšená vlivem příronu vody z výše položených křídlových pískovců (úseky v Ruzyni a na Veleslavíně). Zpomalený oběh podzemní vody v paleozoických souvrstvích má za následek zvyšování její mineralizace. Ta bývá vyšší u jílovitých břidlic. Důležitou vlastností podzemní vody v ordovických horninách je její agresivní působení na betonové a železniční konstrukce. Projevuje se zde agresivita síranová, uhličitá a kyselostní. Mineralizace podzemní vody může kolísat v závislosti na petrologickém charakteru horninového prostředí, stupni zvětrávání a vyluhování hornin a době, po kterou je podzemní voda ve styku s horninami, stupni zředění srážkovou vodou apod.

Křída

Podzemní voda v křídlových uloženinách vytváří dva horizonty. Hlubší souvislý horizont u báze souvrství v pískovcích s dobrou puklinovou a průlinovou propustností, kde bází kolektoru tvoří nepropustné jílovce nebo proterozoické a paleozoické horniny v podloží křídly. Hladina podzemní vody bazálního horizontu je poměrně stálá, pokud nebyla narušena antropogenními vlivy, horizont může být i poměrně vydatný. Zvodnělá vrstva je cca 6 - 8 m mocná, lokálně i více.

Svrchní horizont podzemní vody je vázán na spodnoturonské písčité slínovce - opuky, které se vyznačují omezenou průlinovou i puklinovou propustností. Podzemní voda je v nich vázána na zónu rozpukání a

rozvolnění. Vznik horizontu podmiňuje podložní souvrství zcela nepropustných slínovců a jílovců. Podle archivních laboratorních rozborů mají některé podzemní vody, které přicházejí do styku s křídovými jílovcí, zvýšenou uhličitánovou a síranovou agresivitu.

V prostředí hornin svrchní křídy se podzemní voda vyskytuje převážně v úseku nově budovaného ruzyňského úseku.

Podzemní voda vyšších terasových stupňů

Terasové stupně Vltavy tvořené písky a písčitymi šterky mají dobrou průlinovou propustnost, která je závislá na podílu jílovité frakce. Jejich podloží tvořené ordovickými souvrstvími je však relativně nepropustné a při bázi jednotlivých terasových úrovní dochází k nadržování podzemní vody vytvářející souvislý horizont. Vydátost zdroje podzemní vody v terasových sedimentech závisí na rozsahu příslušné infiltrační oblasti a lokální propustnosti. Zástavbou byla možnost infiltrace značně omezena.

Chemické složení podzemní vody se blíží chemismu podzemních vod ordoviku, což je způsobeno stykem vody s ordovickými sedimenty, na nichž je nadržována, nebo u nižších stupňů teras i s příronem vody ze skalních stupňů. Ke snižování mineralizace dochází ředěním srážkovými vodami.

A.III.7 Kvalita ovzduší

Z hlediska kvality ovzduší a ochrany zdraví obyvatelstva jsou v Praze problematické nejzatíženější dopravní lokality. Centrem města denně projíždí vysoký počet aut včetně tranzitní dopravy. V místech, kde je dopravní tepna vedena kaňonem v zástavbě, nedochází k dostatečnému provětrávání lokalit, v případě nepříznivých klimatických podmínek může docházet k překračování imisních limitů pro 24hodinovou koncentraci PM_{10} a průměrnou roční koncentraci NO_2 . V otevřených dopravních lokalitách s podobnou intenzitou dopravy k překračování imisních limitů dlouhodobě nedochází. Dále je také významně zatíženo území s hustou frekventovanou dopravní sítí dálnic a rychlostních silnic např. v prostoru Spořilova, centrální části města, ulice Evropská a Strakonická a další. V případě pozadových lokalit jsou zcela zásadní meteorologické podmínky během topné sezony.

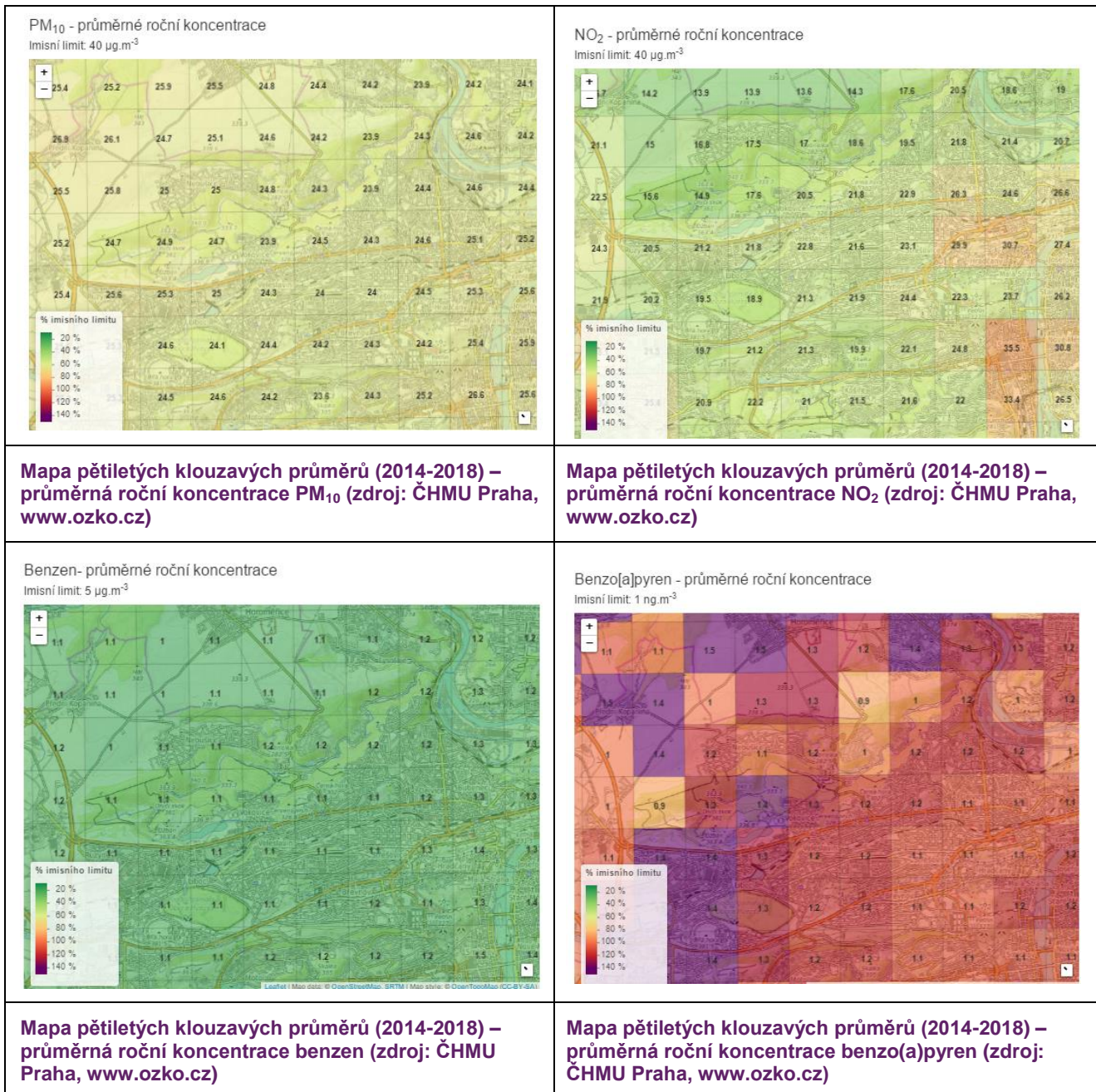
Praha patří z hlediska znečištění ovzduší dlouhodobě mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší. Stav ovzduší v Praze je nepříznivě ovlivňován zejména automobilovou dopravou, zatímco podíl stacionárních zdrojů na znečišťování ovzduší naopak dlouhodobě klesá. V aglomeraci jsou za nepříznivých povětrnostních podmínek překračovány imisní limity pro suspendované částice, oxid dusičitý, benzo(a)pyren a přízemní ozon. Se zaváděním opatření ke zlepšení kvality ovzduší se imisní situace ve městě postupně zlepšuje - došlo k poklesu dlouhodobých koncentrací suspendovaných částic PM_{10} a oxidu dusičitého NO_2 . Problematický zůstává benzo(a)pyren.

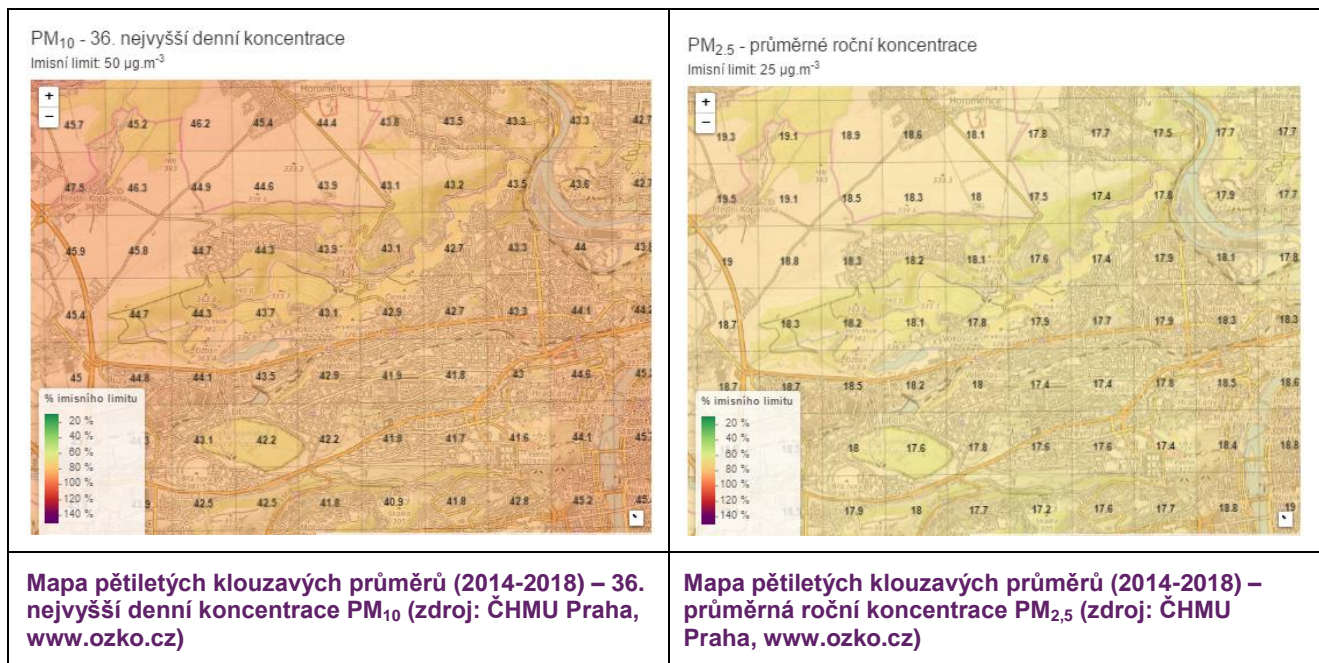
Základním aktuálním koncepčním dokumentem hl.m. Prahy v oblasti kvality ovzduší je v roce 2016 vydaný Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha CZ01, který vypracovalo MŽP pro období do roku 2020.

Při hodnocení stávající úrovně znečištění v předemětné lokalitě vycházíme z map úrovní znečištění konstruovaných v síti 1 x 1 km, ve formátu shapefile (.shp ESRI). Tyto mapy zveřejňuje ministerstvo na internetových stránkách. Tyto mapy obsahují v každém čtverci hodnotu klouzavého průměru koncentrace pro všechny znečišťující látky za předchozích 5 kalendářních let, které mají stanoven roční imisní limit. Plošné mapy (v síti 1 x 1 km) pětiletých průměrných koncentrací znečišťujících látek, které mají stanoven imisní limit pro roční průměrnou koncentraci, jsou spočítány v GIS z plošných map za jednotlivé roky. Mapy nejsou konstruovány z vypočteného průměru ročních průměrných koncentrací na jednotlivých stanicích za pět předchozích let, a to zejména proto, že ne každý rok mají všechny stanice dostatek platných měření pro výpočet roční průměrné koncentrace a dále proto, že v průběhu let nastávají změny v sítích měřicích stanic.

Dle map pětiletých klouzavých průměrů pozadové imisní zátěže (2014-2018) nedochází na území řešeném předkládanými změnami územního polánu k překračování imisních limitů pro většinu sledovaných látek. Průměrné roční koncentrace NO_2 se pohybují do $26,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (imisní limit = $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Tato hodnota je odečtena v prostoru Bubence, v ostatních částech řešeného území jsou hodnoty výrazně nižší (cca $18 - 22 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Průměrné roční koncentrace PM_{10} se v řešeném území pohybují do $25,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (imisní limit = $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$). U benzenu je to do $1,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (imisní limit = $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Roční aritmetický průměr benzo(a)pyrenu se v řešeném úseku u daných podvariant pohybuje v rozpětí $1,1$ až $1,4 \text{ng}/\text{m}^3$. Imisní limit, který je $1 \text{ng}/\text{m}^3$ je tak překračován o cca 40%. Tato situace je typická pro většinu hustě urbanizovaných míst. 36. nejvyšší denní koncentrace PM_{10} se v otevřené zemědělské krajině v blízkosti Letiště Václava Havla Praha blíží limitní hodnotě ($45,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$) (imisní limit = $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$), v ostatních částech řešeného území jsou koncentrace nižší (zdroj: CHMÚ Praha – www.ozko.cz).

Dle výše uvedených dat lze hodnotit stávající imisní situaci v předmětné lokalitě jako relativně dobrou. Imisní limity průměrných ročních koncentrací NO₂, benzen a suspendovaných částic frakce PM₁₀ a PM_{2,5} se nacházejí pod hranicí imisních limitů. V letech s horšími rozptylovými podmínkami dochází k překračování IL a meze tolerance pro 24 hodinové koncentrace PM₁₀, které se dle aktuálních pětiletých průměrů (2014-2018) blíží v území severně od Letiště Václava Havla Praha imisnímu limitu – mimo řešené území (48,9 µg/m³, IL = 50 µg/m³ pro 36. nejvyšší 24hodinovou koncentraci). Dle modelu ČHMÚ však stejně jako v ostatních částech Prahy dochází k překračování imisního limitu pro průměrnou roční koncentraci benzo(a)pyrenu. V prostoru Liboce je IL pro průměrné roční koncentrace B(a)P překračován o cca 40%.





Obr. 19 Modelové pole koncentrací sledovaných znečišťujících látek (zdroj: ČHMU Praha, www.ozko.cz)

A.III.8 Klima

Většina území Prahy patří podnebním k teplé oblasti s dlouhým, teplým a suchým létem, s krátkými mírně teplými přechodovými obdobími a s krátkou velmi suchou zimou. Průměrná roční teplota na meteorologické stanici Klementinum činí 9,4 °C, červencová teplota 20,5 °C a lednová -0,5 °C. Ročně spadne průměrně jen 487 mm srážek, většinou v podobě deště. Sněhová pokrývka dosahuje uvnitř města výšky pouze 10 cm, na okrajích přes 20 cm sněhu a sníh leží průměrně až 50 dní. Pro svou závětrnou polohu je Pražská kotlina nedostatečně provětrávána. Sluneční svit dosahuje asi 45% možné doby (1842 hodin ročně - Karlov).

Z hlediska směru větrů převládá proudění ve vyšších vrstvách atmosféry ze směrů blízkých Z a ZSZ, které má také největší rychlosti. Ve výšce kolem 1500 m n.m. se již nevyskytuje bezvětří. V přízemní vrstvě je větrná růžice oproti větrné růžici výškové celkově stočena proti směru hodinových ručiček. Pro celé dosti široké okolí Ruzyně je charakteristické převládání Z a JZ přízemního proudění, naopak nejmenší četnost má SV proudění. Porovnání růžic pro zimní a letní půlrok ukazuje vyšší četnost směrů s jižní složkou v chladné části roku a vyšší četnost se severní složkou v teplé části roku oproti celoročnímu průměru. To je známý a charakteristický jev pro reprezentativní stanice střední Evropy. V zimním půlroce bývá vyšší četnost Z větru než v letním půlroce. Největší nárazy větru v Ruzyni (při u nás obvyklé přístrojové technice jde vlastně o průměrné rychlosti větru za asi tři sekundy) mohou s pravděpodobností výskytu 1 x 50 let dosahovat ve standardní výšce 10 m nad zemí hodnot blízkých 50 m/s.

Tab. 7 Klimatologická charakteristika území

Charakteristika	T2	Charakteristika	T2
Počet letních dnů	50-60	Průměrná teplota v říjnu	7 - 9
Počet dnů s prům. teplotou ≤ 10°	160 - 170	Prům. počet dnů se srážkami ≤ 1mm	90 – 100
Počet mrazových dnů	100 – 110	Srážkový úhrn ve vegetačním období	350 – 400
Počet ledových dnů	30 – 40	Srážkový úhrn v zimním období	200 – 300
Prům. teplota v lednu	-2 – -3	Počet dnů se sněhovou pokrývkou	40 – 50
Prům. teplota v červenci	18 - 19	Počet dnů zamračených	120 – 140
Prům. teplota v dubnu	8 – 9	Počet dnů jasných	40 – 50

Klimatické změny

Pozorovaná současná a očekávaná budoucí změna klimatu se dle analýz meteorologických dat a klimatických modelů v České republice projevuje:

- Zvyšováním průměrných ročních teplot, častějšími krátkodobými výkyvy a čtenějšími extrémy (např. nárůst počtu tropických dní a nocí, vlny horka)
- Změnou rozložení srážek v čase a prostoru při zachování jejich průměrných ročních úhrnů (např. intenzivní krátkodobé úhrny a povodně, sucha)
- Vyšší četností a intenzitou dalších extrémních hydrometeorologických jevů (např. bouřky, krupobití, silný vítr,...).

Město Praha schválilo Strategii adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu a Akční plán pro adaptaci na klimatickou změnu. Analýzu dopadů klimatické změny v Praze, která sloužila jako podklad pro výše uvedené strategické dokumenty zpracoval v roce 2016

Níže pak uvádíme některé informace o vývoji klimatu v Praze, které byly získány z tohoto panelu.

Projekce klimatických parametrů vycházejí z nejnovějších klimatických scénářů RCP (Representative Concentration Pathways; Van Vuuren et al. 2011) – RCP8.5 (bez omezení emisí CO₂) a RCP4.5 (stabilizace koncentrací CO₂ na nižších hodnotách), které byly korigovány pro Českou republiku, což zajišťuje zachování současných specifík daných míst. Na základě nejnovějších výstupů klimatických modelů (EURO-CORDEX) dojde v letech 2021-2040 k oteplení na území České republiky v průměru o 0,9 °C podle RCP4.5 a o 1,0 °C podle RCP8.5. Oba emisní scénáře počítají s postupným nárůstem teplot vzduchu a ke konci století se již významně oba možné scénáře rozcházejí. Podle umírněnějšího RCP4.5 vzroste teplota ke konci století (2081-2100) o 2,0 °C, ale za předpokladu většího množství CO₂ v ovzduší by se teplota zvedla i 4,1 °C.

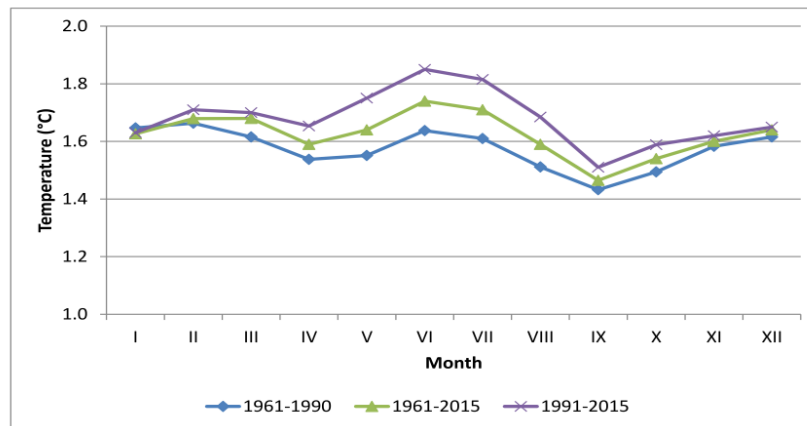
Klimatická změna v Praze se konkrétně projevuje hlavně zvýšením teploty vzduchu. Předpokládá se, že do roku 2030 dojde ke zvýšení průměrné roční teploty vzduchu zhruba o 1 °C, a dle předpovědí má průměrná roční teplota do roku 2100 dále nárůst o 2-5 °C v závislosti na předpokládaném RCP scénáři. Dále se bude zvyšovat pravděpodobnost výskytu, intenzity i délky trvání episodických vln extrémně vysokých teplot, vzroste počet tropických dní (nad 30 °C) a nocí (nad 20 °C). Ve velkých městech se budou prohlubovat negativní dopady fenoménu tepelného ostrova města.

Celkové roční srážkové úhrny mají být podobné jako v současnosti, ale změní se jejich distribuce. Zimní srážkové úhrny se mají zvyšovat, letní srážkové úhrny budou naopak klesat, významně vzroste počet dnů bezsrážkového období a riziko vzniku sucha. Dalšími očekávanými, ale zároveň již probíhajícími změnami prochází hydrologický cyklus a distribuce srážek, Na jedné straně roste riziko přívalových dešťů a následných lokálních povodní, zvyšuje se maximální průtok řek, ale zároveň klesá průměrný a minimální průtok, případně může docházet k úplnému vyschnutí toku, Obecně dochází k nárůstu intenzivních srážek a oproti tomu dlouhých bezsrážkových epizod. Také dojde ke zvýšení četnosti extrémních povětrnostních jevů (vichřice, tornáda, povodně, sucha).

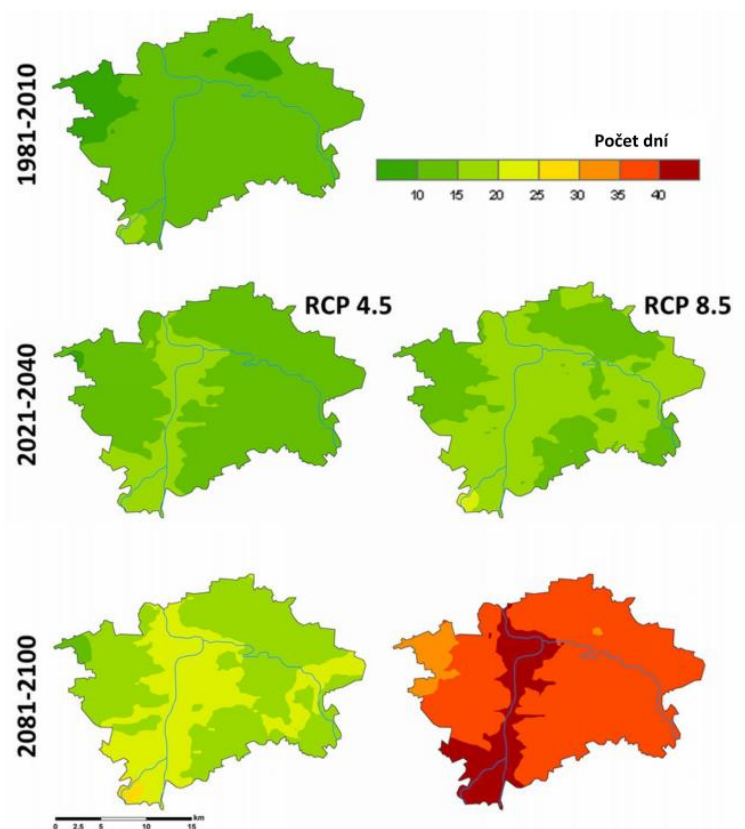
Tyto projevy jsou v podmínkách městského prostředí hlavního města Prahy spojeny zejména s následujícími dopady:

- Vyšší četností a delším trváním vln horka, umocněných efektem tepelného ostrova města (tzv. „urban heat island“; UHI);
- bleskové povodně na malých urbanizovaných povodích, podpořené vysokým podílem nepropustných povrchů a vysokým povrchovým odtokem srážkových vod;
- sucho (hydrologické, rostlinné fyziologické (zemědělské), socioekonomické sucho).

Hodnocení zranitelnosti bylo pro Prahu provedeno vzhledem ke dvěma projevům klimatické změny ve městech, (1) vlnám horka a (2) extrémním srážkám a nedostatečnému zasakování srážkové vody. Analýzy byly provedeny pro blízkou budoucnost (2021-2040, průměr rok 2030) ve srovnání s referenčním stavem (1981-2010), pro dva emisní scénáře RCP4.5 (stabilizace koncentrací emisí CO₂ na nižších hodnotách) a RCP8.5 (vysoko-emisní scénář). Výsledky ukazují, že zranitelnost vůči vlnám horka i nedostatečnému zasakování srážkové vody se bude v blízké budoucnosti zvyšovat, nejvíce v centrálních městských částech. Tento trend může být dále zhoršován demografickými změnami (např. stárnutím populace a následným zvyšováním citlivosti), rostoucí zastavěností městského území a úbytkem zelených ploch.



Obr. 20 Roční chod intenzity tepelného ostrova v Praze (zdroj: ČHMÚ - projekt UHI (2016), in Analytická část Adaptační strategie hl.m. Prahy na změnu klimatu)



Obr. 21 Nárůst počtu tropických dní pro scénáře RCP4.5, RCP8.5 pro období blízké (2021-2040) a vzdálené budoucnosti (2081-2100), v porovnání s referenčním stavem (1981-2010) (zdroj: Ústav výzkumu globální změny AV ČR – CzechGlobe (2016), in Analytická část Adaptační strategie hl.m. Prahy na změnu klimatu)




Město Praha se stalo jedním ze 3 měst, které bylo začleněno do projektu UrbanAdapt. Tento projekt byl realizován v letech 2015-2016. Cílem projektu UrbanAdapt bylo reagovat na možné dopady změny klimatu ve městech, spustit a rozvíjet proces přípravy adaptačních strategií měst, navrhnout a vyhodnotit vhodná adaptační opatření ve vybraných urbánních oblastech (Praha, Brno, Plzeň) v České republice za podpory ekosystémově založených přístupů. Projekt rozvíjí spolupráci akademického sektoru a nevládních organizací s cílovými městy. Významnou součástí projektu je rovněž mezinárodní spolupráce projektového týmu s Institutem pro udržitelný rozvoj Islandské univerzity.

Dílčími cíli projektu je provést posouzení rizik a zranitelnosti spojených se změnou klimatu na lokální urbánní úrovni. Dalším cílem ve spolupráci se zainteresovanými subjekty identifikovat relevantní adaptační opatření, kvantifikovat náklady a přínosy preferovaných adaptačních opatření. Navazujícím cílem je připravit a formulovat adaptační strategie měst v návaznosti na připravovaný národní dokument: Strategie

přizpůsobení změně klimatu v podmínkách ČR. Poté bude zahájen implementační proces adaptačních strategií.

Významnou součástí projektu UrbanAdapt je začlenění prvků „zelené a modré infrastruktury“ a ekosystémových služeb do adaptačního cyklu a jednotlivých adaptačních opatření a adaptačních alternativ. Ekosystémově založené přístupy k adaptacím jsou snadno dostupná a nákladově efektivní řešení. Poskytují široké spektrum výhod jako je snížení povodňového rizika, snížení eroze půdy, lepší kvalitu vody a ovzduší a současně snížení efektu městských tepelných ostrovů. Tyto přístupy k adaptacím jsou podporovány ve Strategii EU pro přizpůsobení se změně klimatu..

V rámci tohoto dokumentu byl stanoven přehled ekosystémově založených adaptačních opatření. Ekosystémově založená adaptační opatření jsou často preferována pro jejich multifunkčnost - schopnost poskytovat širokou škálu benefitů - ale také pro dlouhou životnost. Tato opatření je možné rozdělit dle jejich primárního zaměření na konkrétní hrozbu související se změnou klimatu. Některé z nich pomáhají primárně snížit negativní projevy vln horka a městských tepelných ostrovů, jiné jsou zacíleny na protipovodňovou ochranu, případně pomáhají předejít obdobím sucha tím, že maximalizují vsakování a retenci srážkové vody. Řada z těchto opatření může mít jako vedlejší efekt mitigaci (snížování emisí skleníkových plynů a posilování jejich propadů).

Hrozby spojené s klimatickou změnou	Ekosystémově založená adaptační opatření	Hlavní účinky	Další přínosy
Vlny horka 	<ul style="list-style-type: none"> Městská zeleň Zelené střechy a zdi Modrá infrastruktura Městské zahradničení a zemědělství 	<ul style="list-style-type: none"> Snížování efektu tepelného ostrova města Snížování plošného odtoku 	<ul style="list-style-type: none"> Ochrana před erozí Zvýšení lokální biodiverzity Zvýšení atraktivity městského prostředí a kvality života obyvatel Snížení nákladů na vytápění a chlazení budov
Povodně 	<ul style="list-style-type: none"> Revitalizace úseků vybraných říčních toků Obnova vybraných břehových porostů, úprava vegetace Obnova a zřizování postranních ramen, tůní, mokřadů 	<ul style="list-style-type: none"> Zvýšení infiltrace vody a snížení povrchového odtoku Snížení kulminačních průtoků 	<ul style="list-style-type: none"> Zvýšení biodiverzity Zvýšení krajinné a estetické hodnoty krajiny, Rekreační využití
Nedostatečné zasakování srážkové vody 	<ul style="list-style-type: none"> Udržitelné odvodňovací systémy – zlepšení odvodnění Plochy s propustným povrchem Vegetační infiltrační pásy, poldry, dešťové zahrádky 	<ul style="list-style-type: none"> Zvýšení infiltrace vody a snížení povrchového odtoku Retence vody pro období sucha 	<ul style="list-style-type: none"> Snížení nároků na užitkovou a pitnou vodu Zvýšení lokální biodiverzity Zvýšení rekreační hodnoty a/nebo atraktivity lokality

Obr. 22 Ekosystémově založená adaptační opatření (zdroj: Adaptační strategie hlavního města Prahy na změnu klimatu)

Více o projektu a jeho podrobnější výstupy je také možné nalézt na webových stránkách urbanadapt.cz.

A.III.9 Hluková zátěž

Strategické hlukové mapování

V roce 2002 vydala Evropská komise Směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES, která se vztahuje na hluk ve venkovním prostředí. Česká legislativa implementovala směrnici novelou zákona 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, v účinném znění, novelou zákona č. 222/2006 Sb., kterým se mění zákon č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci a omezení znečištění, o integrovaném registru znečišťování a o změně některých zákonů, v účinném znění (zákon o integrované prevenci), a některými dalšími zákony.

Vlastní strategické hlukové mapování a tvorba akčních plánů jsou zakotveny ve vyhlášce č. 315/2018 Sb., kterou se stanoví mezní hodnoty hlukových ukazatelů, jejich výpočet, základní požadavky na obsah strategických hlukových map.

Vyhláška č. 315/2018 Sb. o strategickém hlukovém mapování upravuje mezní hodnoty hlukových ukazatelů, jejich výpočet pro hluk vytvářený silniční, železniční a leteckou dopravou a hluk pocházející ze zařízení upravených zákonem o integrované prevenci, základní požadavky na obsah strategických hlukových map a akčních plánů, podrobnosti ke způsobu informování veřejnosti o strategických hlukových mapách, o přípravě návrhů akčních plánů a účasti veřejnosti na ní a o vypracovaných akčních plánech.

Tato vyhláška stanovuje tzv. hlukové ukazatele a jejich mezní hodnoty. Hlukový ukazatel pro celodenní obtěžování hlukem L_{dvn} vypovídá o 24 hodinové zátěži a L_n pro celou noční dobu v rozmezí od 22:00 hodin do 6:00 hodin. Hlukový ukazatel L_{dvn} je definován jako ekvivalentní hladina akustického tlaku A za 24 hodin se zvýšením večerní hladiny akustického tlaku o 5 dB a noční hladiny o 10 dB.

Pro hlukové ukazatele pro den-večer-noc (L_{dvn}) a pro noc (L_n) se dle vyhlášky stanoví tyto mezní hodnoty.

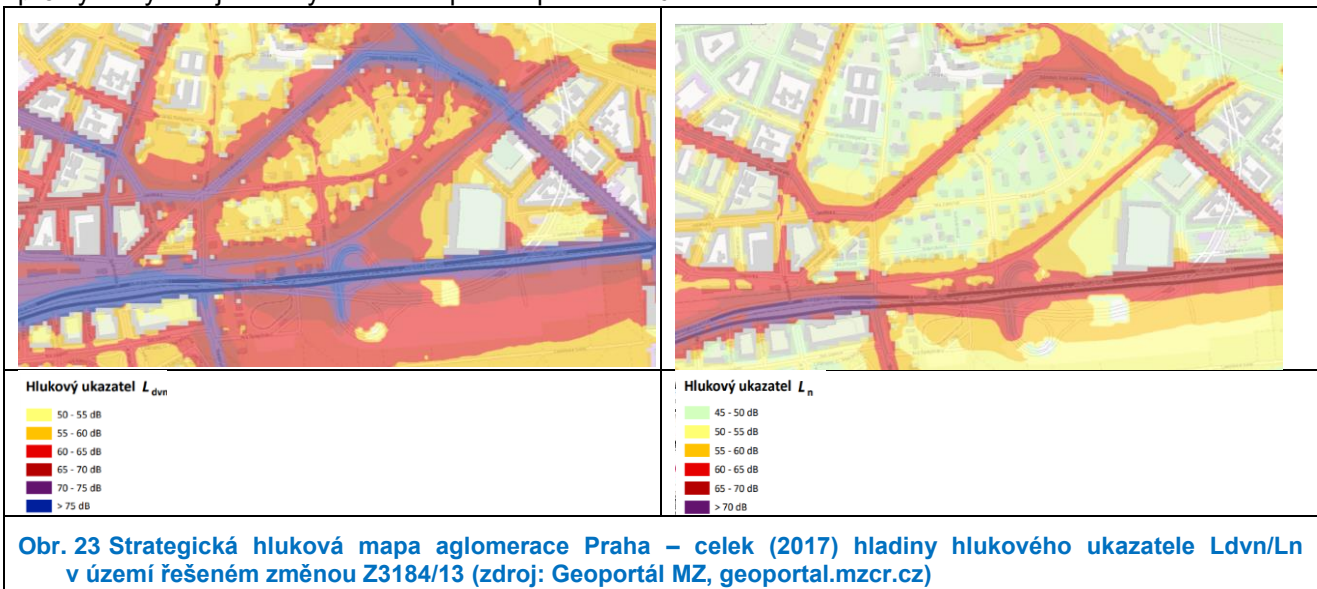
Tab. 8 Mezní hodnoty hlukových ukazatelů stanovené vyhláškou 315/2018 Sb.

	L_{dvn} (dB)	L_n (dB)
Silniční doprava	70	60
Železniční doprava	70	65
Letecká doprava	60	50
Integrovaná zařízení	50	40

Vymezení území aglomerací je stanoveno vyhláškou č. 561/2006 Sb. o stanovení seznamu aglomerací pro účely hodnocení a snižování hluku.

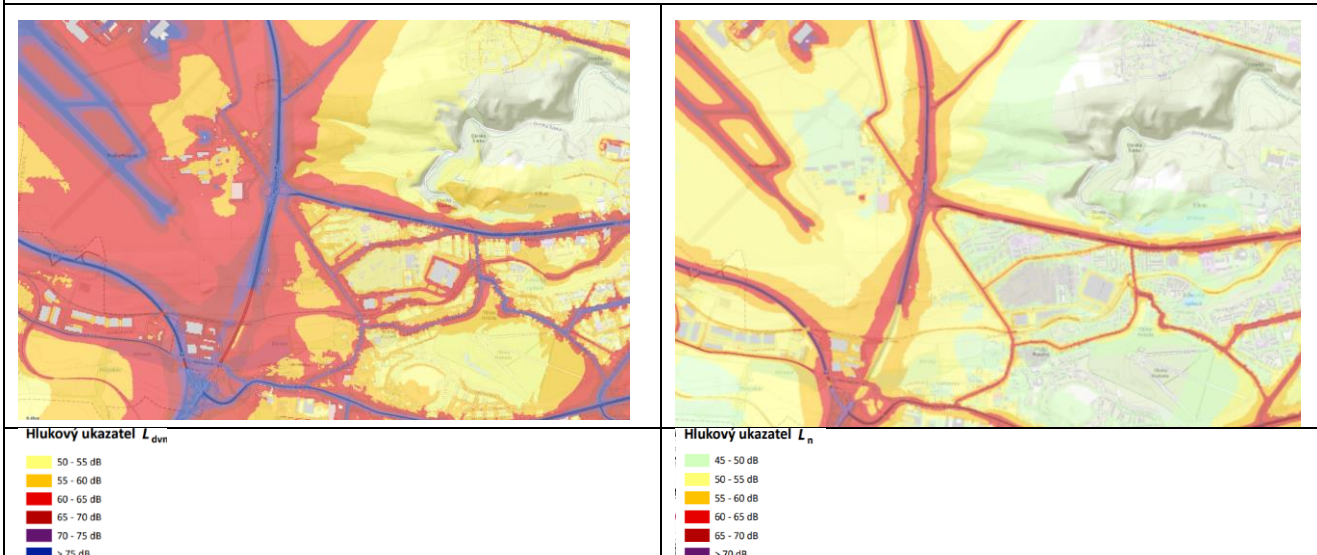
V příloze vyhlášky jsou uvedeny aglomerace s počtem obyvatel nad 250 000 - Praha, Ostrava, Brno.

V roce 2007 proběhlo I. kolo strategického hlukového mapování. V roce 2008 byly na základě výsledků mapování vypracovány akční plány. Součástí akčního plánu je označení kritických míst a pro ně jsou navržena konkrétní protihluková opatření vedoucí ke zlepšení hlukové situace. Ve druhém kole strategického mapování byla pro území aglomerace Prahy zpracována „Strategická hluková mapa aglomerace Praha 2017“ (Zdravotní ústav se sídlem v Ostravě, zadavatel Ministerstvo zdravotnictví). Strategická hluková mapa byla vypracována z liniových dopravních zdrojů (silniční, tramvajová a železniční doprava), z Letiště Václava Havla Praha a stacionárních zdrojů. V roce 2017 pak proběhlo III. kolo strategického hlukového mapování. Níže uvádíme data pro aglomeraci Praha 2017, a to jak pro celek, tak pro vybraný zdroj hlukových emisí – provoz po železnici.

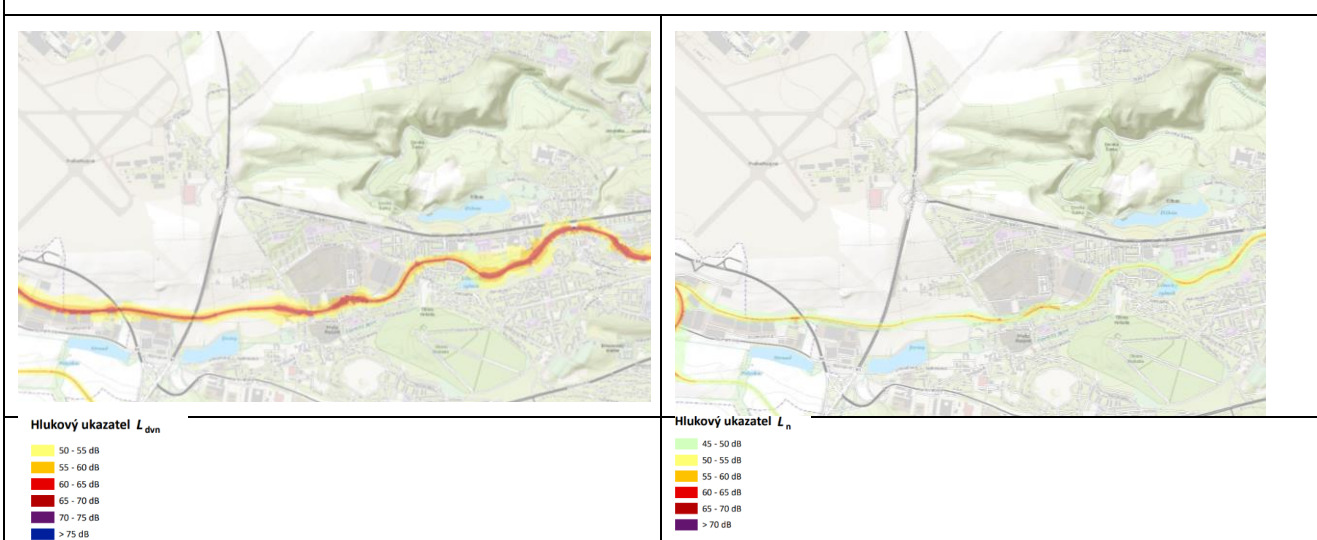




Obr. 24 Strategická hluková mapa aglomerace Praha – zdroj doprava po železnici (2017) hladiny hlukového ukazatele L_{dvn}/L_n v území řešeném změnou Z3184/13 (zdroj: Geoportál MZ, geoportal.mzcr.cz)



Obr. 25 Strategická hluková mapa aglomerace Praha – celek (2017) hladiny hlukového ukazatele L_{dvn}/L_n v území řešeném změnou Z3185/13 (zdroj: Geoportál MZ, geoportal.mzcr.cz)



Obr. 26 Strategická hluková mapa aglomerace Praha – zdroj doprava po železnici (2017) hladiny hlukového ukazatele L_{dvn}/L_n v území řešeném změnou Z3185/13 (zdroj: Geoportál MZ, geoportal.mzcr.cz)

Dle výše uvedených hlukových map je patrné, že převažujícím zdrojem hluku v řešeném území je provoz po silničních komunikacích a hluk z letecké dopravy. Největší hlukové zatížení mimo prostor Letiště Václava Havla Praha je evidováno při dálnici Pražském okruhu a ul. Evropská a Milady Horákové.

Železniční doprava jako zdroj hluku má výrazně nižší, pouze lokální vliv. U průmyslových zdrojů hluku z hlediska hluková zátěže nejsou v řešeném území zastoupeny provozy nebo jednotlivá zařízení, jejichž provozování tvoří významné a trvalé stacionární zdroje hluku pro chráněný venkovní prostor. Vlivy existujících stacionárních zdrojů hluku (např. průmysl, výroba) jsou z hlediska územního dosahu i působení obvykle nepodstatné, většinou pouze lokálního významu.

A.III.10 Kulturní památky a archeologické nálezy

Trasa až po žst. Praha-Veleslavín prochází ochranným pásmem Památkové rezervace v hl.m. Prahy.

V úseku Bubny – Dejvice se železniční trať ve svém průběhu dostává do přímého kontaktu s kulturní památkou Královská obora, která je zapsaná ve Státním seznamu kulturních památek pod číslem rejstříku 101560 a je vedena městskou památkovou zónou Bubeneč- Dejvice-Horní Holešovice.

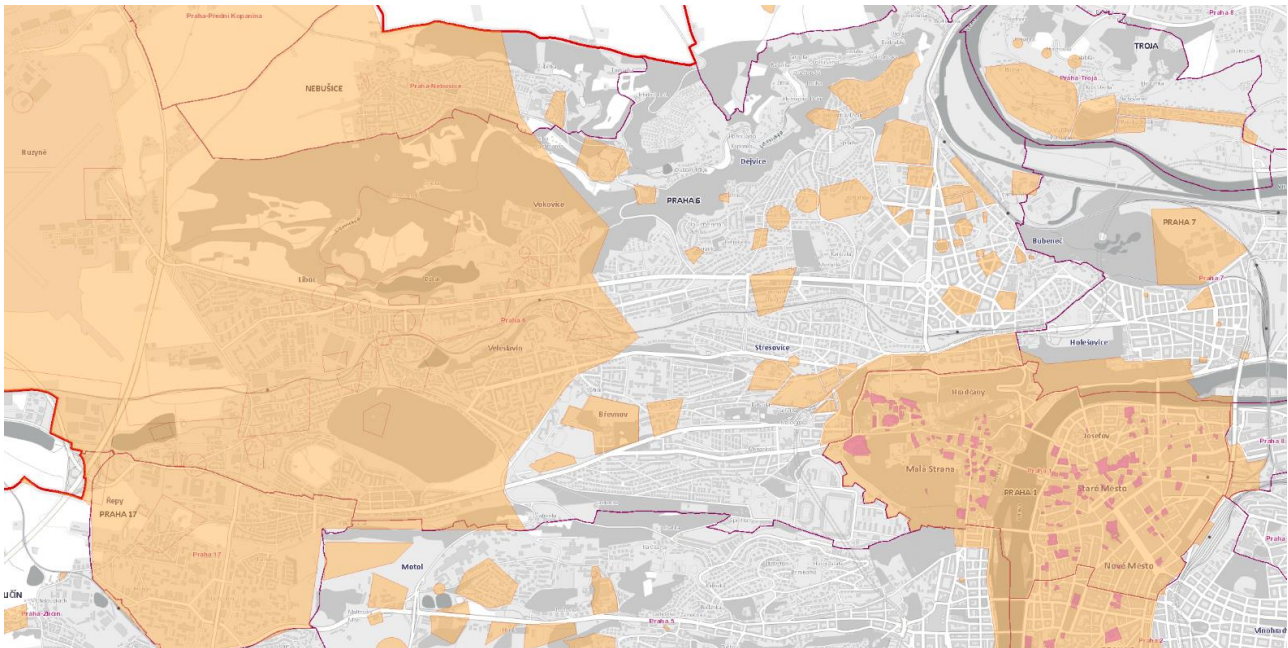
V tomto prostoru, v návaznosti na území řešené změnou Z3184/13, se rovněž nachází kulturní památka rejstř. č. ÚSKP 101434 - strážní domek Buštěhradské dráhy vč. pozdně klasicistních prvků tunelu a portálů ve Stromovce - Strážní domek Buštěhradské dráhy. Zděná, hrázděná dvoupodlažní stavba s kamennou podezdívkou a vyřezávaným štítem, stojící nad kolejištěm železničního tunelu Buštěhradské dráhy. Nad přízemím z kamenného zdiva s nárožními z opracovaných kvádrů navazuje hrázděné patro s dekorativními vyřezávanými prvky a strukturovanými cihelnými výplněmi. Před štítovým průčelím předstupuje balkon na dřevěné konstrukci s prořezávanými a tesařskými dekorativními prvky. Na východní straně je situován dvorek. Domek s tunelem byl vybudován v letech 1852-69 při rozšíření a přestavbách Buštěhradské dráhy. Domek byl původně s tunelem propojen (zazděné schodiště). Pozdně klasicistní prvky tunelu a portálů představují spolu s domkem stavební a funkční celek, vzácně dochovaný příklad železničního stavitelství 3/4 19.stol. a jeho vysoké architektonické úrovně.

Dále trasa v km 2,053 prochází ve stopě stávajícího jednokolejného tunelu. Vzhledem k nedostatečnému průjezdnímu prostoru je nutno zásadně přestavět stávající, cca 100 m dlouhý Dejvický tunel, který je součástí kulturní nemovité památky Královská obora. Vzhledem k nízkému nadnásypu (tunel byl v době před cca 140 lety realizován v zářezu s umělým přesypem), je navrženo jeho postupné rozebrání a nahrazení novým dvoukolejným tunelem. Bubenský portál má vytvořit repliku stávajícího, s využitím původního materiálu. Dejvický portál by vzhledem k dalšímu zakrytí trati zaniknul. Celé okolí zejména v nadnásypu tunelu bude uvedeno do stavu, který opět vyhoví nejpřísnějším historicko – architektonickým požadavkům.

Minimalizováno je třeba v následných fázích při realizaci stavby kácení zeleně. Zároveň by dle stávající fáze projektové přípravy stavby nemělo dojít k ohrožení chráněného objektu severně od osy stávajícího tunelu ani ulice Nad Královskou oborou.

V oblasti žst. Praha-Dejvice se nacházejí památkově chráněné objekty zapsané ve státním seznamu kulturních nemovitých památek a to: železniční stanice č.p. 169, výpravní budova Buštěhradské dráhy č.p. 116 s objektem cisterny. Dále se v areálu Dejvického nádraží vyskytují dvě stavědla a jeden sklad, patřící k původnímu vybavení dráhy. Stávající památkově chráněné objekty nebudou vzhledem k navrhovanému technickému řešení a situování uvažované stavby narušeny. Za nádražím Praha Dejvice je silniční most v Svatovítské ulici. Původní památkově chráněný most byl v rámci výstavby tunelového komplexu Blanka přestavěn a je připraven na křížení s dvoukolejnou tratí v navrhované podobě včetně podzemního řešení.

Dále po trase v řešené lokalitě nejsou ve styku s navrhovanou železniční tratí evidovány žádné kulturní památky ani archeologická naleziště.



Obr. 27 Archeologická mapa (zdroj: interaktivní mapa odboru památkové péče Magistrátu hl. m. Prahy)

A.III.11 Krajina a urbanismus

Krajina

Širší zájmové území je možno pokládat za výrazně urbanizovanou městskou a příměstskou převážně zastavěnou krajinu s tím, že přírodní a přírodě blízké prvky jsou spíše fragmentární (volná krajina příměstská) nebo větší, ale izolované (Stromovka, prostor svahů a upravené nivy mezi Veleslavínem a Libocí, Hvězda). Příměstskou krajinu posuzované železniční trati je tak nutno pokládat za krajinu značně strukturně a funkčně zjednodušenou vlivem intenzifikace zemědělské výroby, výstavby letiště a dopravní infrastruktury. Z urbanistického hlediska jsou určující liniové stavby, velkoplošné objekty s převážně horizontální dominancí a rozsáhlejší celky orné půdy. Lesní porosty se na charakteru podílejí jen v rámci města Prahy, mimo Prahu prakticky v posuzovaném úseku absentují. Rybníky a větší vodní plochy jsou soustředěny do povodí Litovicko-Šáreckého potoka.

Převládajícím využitím krajiny je tak doprava ve vazbě na letištní provoz a rychlostní komunikace, dále komerční průmyslové využití řady areálů podél posuzovaného úseku železniční trati a obytná výstavba. Mimo město se pak ještě uplatňuje intenzivní zemědělské hospodářství, plochy pozemků se však dělí vlivem dalších liniových staveb a urbanizačních (zejména komerčních) aktivit, spojených s využitím pozemků podél liniových staveb a v návaznosti na letiště. Krajinářská hodnota širšího zájmového území jako celku je výrazně podprůměrná s ohledem na výše uvedené urbanizační trendy. Rekreační potenciál krajiny je suplován především zahrádkovým využitím nivy toku východně od Ruzyně.

Překládané změny územní plánu vymezují územní předpoklady pro rekonstrukci stávající trasy železniční trati jen s lokálními odklony nové trasy a pro výstavbu relativně krátkého nového dvojkolejného tělesa v silně urbanizované krajině.

Krajinný ráz je velmi významně komplikován charakterem zástavby: kolem Ruzyně převládají větší celky skladových a výrobních areálů v kombinaci se starší obytnou zástavbou, Liboc je charakteristická spíše zástavbou rodinných domů ve svahu, Petřiny, Veleslavín, Střešovice a Dejvice kombinací sídlištní a ostatní bytové zástavby s průmyslovými objekty ve vazbě na trať. Výraznější přírodní charakter krajinového rázu je tak dochován v enklávě mezi Petřinami, Libocí a Ruzyní právě v důsledku zalesněných svahů, upravené nivy využitě pro zahrádkovou osadu a jižním okolím Libockého rybníka.

Stávající železniční trať Praha-Kladno využívá sníženiny mezi Letnou, Bubencí a mezi Dejvicemi a Ořechovkou s tím, že v západní části sleduje i ostřejšími oblouky (zejména mezi Veleslavínem a Libocí) terénní konfiguraci podél Litovicko-Šáreckého potoka až do Hostovic(mimo řešené území). Nejvýraznější uplatnění je na tarasu a náspu kolem zahrad a hráze východně od Libockého rybníka. Jinak je většinou úspěšnými pochody na zářezech a svazích zapojena do krajiny bez nápadných pohledových projevů. Vzhledem k řešení modernizace trati často v tunelovém úseku a využití stávající trasy v krajině již

etablované nebude vliv modernizace na krajinný ráz patrný s výjimkou nového využití ploch po zrušeném tělese stávající trati, které však není předmětem řešení této změny územního plánu.

Nový úsek trati sleduje v souběhu stávající trať západně od přejezdu Dmnovské, tuto trať po odbočení podchází, podchází i Pražský okruh a rovnoběžně s ním sleduje tuto liniovou stavbu k ulici K letišti a následně se zanořuje do podzemí a do zářezu od křížení s příjezdovou komunikací k letišti. Využívá tedy standardně ploššího reliéfu mezi existujícími a rozestavěnými prvky liniových staveb a provozního zázemí letiště. Jde tedy o využití otevřených ploch orné půdy a příměstského typu urbanizované krajiny bez významných přírodních dominant pohledových kulís zalesněných návrší nebo strukturních prvků drobného měřítká.

Z hlediska ovlivnění krajinného rázu jde o rozšíření koridoru s určující linií dvojkolejně železniční trati s tím, že nová trasa je z hlediska dálkových a určujících pohledů částečně překryta již funkčním okruhem SOKP, linií I/7 a dopravní strukturou pro obsluhu a provozní zázemí letiště, nové technické prvky (mosty) se projevují zejména v blízkých pohledových horizontech (Kopaninský potok, prostor rozšířeného náspu východně od Libockého rybníka). Nelze tedy předpokládat od posuzovaných změn územního plánu, které dávají rámec výstavbě železniční trati vznik významné změny z hlediska ovlivnění krajinného rázu v celém úseku, poněvadž měřítkem terénních úprav není v rozporu s již realizovanými stavbami, jde však o prohloubení některých určujících pohledových parametrů lokálního významu oproti dnešnímu stavu.

Z hlediska vlivu na krajinný ráz je věnována pozornost také architektonickému řešení zakrytých úseků a jednotlivých zastávek, zejména řešení terminálu Dlouhá Míle a nádraží Veleslavín, na které jsou vypisovány architektonické soutěže, zajišťující estetickou kvalitu řešení.

A.III.12 Vývoj řešeného území bez provedení koncepce

V případě, že by nedošlo k realizaci předkládaných změn, vyvíjelo by se řešené území dosavadním způsobem dle podmínek využití území definovaných v platném územním plánu. Nerealizace řešených změn tedy neznamená žádné významné důsledky do životního prostředí ani nekoncepční vývoj územního rozvoje města. Navrhované změny jsou situovány v prostorech s platným územním plánem, na jehož koncepčním přístupu se případným přijetím předkládaných změn nic podstatně nezmění. V případě nerealizace posuzovaných změn územního plánu tak sice nedojde k uplatnění negativních vlivů identifikovaných v rámci vyhodnocení (zejména zásahy do stávající mimolesní zeleně s akcentem na dendrologicky cenné porosty v nadloží tunelu Stromovka), zároveň však nedojde ani k pozitivním dopadům řešených změn územního plánu (tj. především zlepšení hlukové a imisní situace v řešeném území, zvýšení bezpečnosti dopravy, odstranění bariérového efektu stávající trati v hustě urbanizovaných částech města, vytvoření nových kapacit veřejné hromadné dopravy a návazností dopravního systému z hlediska kapacit parkovišť P+R a napojení na letiště, odlehčení stávajících přetížených komunikací např. ulice Evropská, díky úbytku autobusových spojů i individuální automobilové dopravy).

A.IV Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny.

Součástí této kapitoly je především přehled hodnot a limitů využití území, které jsou základními mezemi pro řešení návrhu územního plánu. Podrobné charakteristiky jednotlivých složek životního prostředí včetně jeho významných hodnot, vývojových trendů a možných rizik spojených s návrhem územního plánu je uveden v kapitole A.III a A.V.

Shrnutí limitů využití území

Kulturně-historické hodnoty území	Památky UNESCO: žádné
	Památkové rezervace a zóny: Ochranné pásmo Pražské památkové rezervace, Památková zóna Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice
	Národní kulturní památky: žádné
	Nemovitě kulturní památky uvedené v Ústředním seznamu kulturních památek ČR: Kulturní památka Královská obora, která je zapsaná ve Státním seznamu kulturních památek pod číslem rejstříku 101560 Kulturní památka rejstř. č. ÚSKP 101434 - strážní domek Buštěhradské dráhy vč. pozdně klasicistních prvků tunelu a portálů ve Stromovce
Přírodní a přírodně-civilizační hodnoty	Území s archeologickými nálezy ÚAN kategorie I, II, III. a IV - prakticky celé území města
	Maloplošná zvláště chráněná území: Přírodní památka Královská obora

území	Natura 2000: žádné, nejbližší cca 250 m jižně CZ0113001 Obora Hvězda bez ovlivnění
	Velkoplošná zvláště chráněná území: žádné
	Registrované VKP: žádné
	VKP ze zákona: toky a nivy vodních toků, rybníky – Litovicko-Šárecký potok, Kopaninský potok, Libocký rybník
	Prvky ÚSES vymezené v ZÚR a v platném územním plánu: N4- Osa nadregionálního biokoridoru – nefunkční, L3 – lokální biokoridor – funkční + L4 – lokální biokoridor – nefunkční vedené mezi Oborou Hvězda a Džbánem podél hráze Libockého rybníka a Litovického potoka
	Přírodní park: PP Šárka - Lysolaje – bez ovlivnění
	Památné stromy: památné stromy registrované v ústředním seznamu ochrany přírody – Dubu v ul. Slavíkova – v blízkosti koridoru pro podzemní vedení dráhy – potenciálně dotčen vybudováním tunelu a možnou změnou hydrologických podmínek
	Vodní toky: Litovicko-Šárecký potok, Kopaninský potok a jejich přítoky
Limity využití území v důsledku výskytu přírodních hodnot	Pozemky určené k plnění funkcí lesa (+ pásmo 50 m od hranice PUPFL) - nejsou dotčeny
	BPEJ - zemědělská půda I. a II. třídy ochrany – změna Z3185/13, jedná se o stavbu ve veřejném zájmu
	CHLÚ, DP a průzkumná území dle databáze Geofond: žádné
	Citlivá oblast dle zákona o vodách tj., vodní útvary povrchových vod, v nichž dochází nebo v blízké budoucnosti může dojít v důsledku vysoké koncentrace živin k nežádoucím stavu jakosti vod
Limity využití území v důsledku výskytu environmentálních zátěží nebo rizik	Hlukově zatížené území: především podél významných komunikací (Evropská, Pražský okruh, Svatovítská, Milady Horákové) a stávající železniční trati
	Staré ekologické zátěže: Evidovaná lokalita depa autocisteren u terminálu 2 na letišti, probíhá sanace
	Záplavové území: křížení záplavového území Litovicko-Šáreckého potoka, retenční prostor jižně od letiště
	Sesuvná území: žádná

A.V Současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a ptačí oblasti.

Úkolem této kapitoly je shrnout závěry analýz, provedených v kap. A.III, a identifikovat hlavní problémy složek životního prostředí v řešeném území v kontextu předmětu řešení předkládaného návrhu územního plánu.

A.V.1 Ovzduší a klima

Problém: Imisní zatížení – v současnosti plněny limity s výjimkou benzo(a)pyrenu

Z detailní analýzy dlouhodobých dat ČHMÚ vyplývá, že Aglomerace Praha má z hlediska kvality ovzduší problém s dopravou, resp. se škodlivinami, za jejichž přítomnost v ovzduší je doprava majoritně zodpovědná.

Dle dlouhodobých pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek z období 2014-2018 byly na území hlavního města Prahy plněny imisní limity pro sledované látky (PM₁₀, NO₂, Benzen). Imisní limity pro dlouhodobé průměry jsou v posledních letech spolehlivě plněny, problém nastává pouze v případě nepříznivých rozptylových podmínek s krátkodobými denními průměry PM₁₀ a NO₂ typicky se jedná o inverzní situace v zimním období. V případě dlouhodobých průměrů však k překračování limitních hodnot nedochází). Kvalita ovzduší ve městě má navzdory problémům s dopravním zatížením území dlouhodobě zlepšující se trend. Problematickou škodlivinou je tak především benzo(a)pyren, jehož průměrné roční koncentrace, včetně dlouhodobých pětiletých průměrů, jsou na území většiny Prahy překračovány. Předkládané změny územního plánu nemají významný potenciál tuto skutečnost ovlivnit, protože benzo(a)pyren je z většiny produkován lokálním vytápěním domácností (cca 96%), průmyslem (cca 3%) a minoritně dopravou (1%). Podotknout je třeba rovněž, že zdaleka největším producentem benzo(a)pyrenu

v ČR je Středočeský kraj právě z důvodu vytápění domácností tuhými palivy, nadprůměrně zatížena je emisemi BaP z vytápění domácností rovněž Praha.

Problém: Rozšiřování tepelného ostrova města

Klimatická změna v Praze se konkrétně projevuje hlavně zvýšením teploty vzduchu. Předpokládá se, že do roku 2030 dojde ke zvýšení průměrné roční teploty vzduchu zhruba o 1 °C, a dle předpovědí má průměrná roční teplota do roku 2100 dále nárůst o 2-5 °C v závislosti na předpokládaném RCP scénáři. Dále se bude zvyšovat pravděpodobnost výskytu, intenzity i délky trvání episodických vln extrémně vysokých teplot, vzroste počet tropických dní (nad 30 °C) a nocí (nad 20 °C). Ve velkých městech se budou prohlubovat negativní dopady fenoménu tepelného ostrova města.

Celkové roční srážkové úhrny mají být podobné jako v současnosti, ale změní se jejich distribuce. Zimní srážkové úhrny se mají zvyšovat, letní srážkové úhrny budou naopak klesat, významně vzroste počet dnů bezsrážkového období a riziko vzniku sucha.

V podmínkách městského prostředí Prahy jsou výše uvedené očekávané projevy změny klimatu spojeny zejména s:

- vyšší četností a delším trváním vln horka, umocněných efektem tepelného ostrova města (tzv. „urban heat island“; UHI);
- krátkodobými extrémními úhrny srážek a hrozbou bleskových povodní na malých urbanizovaných povodích, podpořenou vysokým podílem nepropustných povrchů a souvisejícími vysokými hodnotami povrchového odtoku;
- delšími obdobími s nulovými nebo podprůměrnými úhrny srážek a hrozbou sucha (hydrologické, rostlinné fyziologické (zemědělské), socioekonomické).

Jako nejzávažnější problém byly identifikovány zejména vlny horka a tepelný ostrov města, nerovnoměrná distribuce srážek, nedostatečné zasakování srážkové vody a bleskové povodně a také zeleň ve městě (zejména kvantita).

Ke zmírňování těchto dopadů jsou využívána adaptační opatření, která pomáhají také zabezpečit příznivý stav městského životního prostředí a výrazně přispívají ke zvýšení kvality života obyvatel města.

Hlavními cíli a zásadami adaptací na změnu klimatu v městském prostředí je:

- vytvořit systém zelené infrastruktury pro snížení rizik spojených s vlnami horka, městským tepelným ostrovem, zároveň funkčně propojit jednotlivé prvky zelené infrastruktury v rámci města a zvýšit heterogenitu urbanizovaného území;
- zvýšit efektivitu hospodaření se srážkovou vodou ve smyslu „zadržet a využít“ - zvýšením podílu ploch s propustným povrchem a zaváděním udržitelných odvodňovacích systémů umožňujících zasakování dešťové vody, její retenci a opětovné využití;
- s využitím ekosystémově založených přístupů při realizaci protipovodňových opatření zajistit stabilní vodní režim a revitalizaci vybraných toků;
- podpořit osvětu a vzdělávání veřejnosti v oblasti změny klimatu, podpořit aktivity vedoucí ke zvýšení environmentálního povědomí obyvatel a ekologicky šetrného chování.

Řešené změny územního plánu nemají bezprostřední vztah ke změně klimatu s výjimkou vybudování dílčích nových zpevněných ploch především v prostoru nově vybudované odbočky na Letiště Václava Havla Praha a železniční stanice Dlouhá Míle s dopravním terminálem. Tyto stavby se na mikroklimatické situaci území výrazně neprojeví. Na druhou stranu jsou stanoveny podmínky odkanalizování zastavěných ploch v souladu s platnou legislativou, nedejde k podstatnému omezení retenční schopnosti území ani zásahu do záplavových území a retenčních prostor a na místě opuštěných ploch po železničním koridoru, který bude přesunut do podzemí lze očekávat vybudování veřejných prostranství s vysokým podílem zeleně, které mohou přispět ke zmírňování projevů tepelného ostrova města a vázání CO₂. Nahrazení motorové trakce trakcí elektrickou a zkapacitnění veřejné hromadné dopravy přispěje zprostředkovaně ke snížení individuální automobilové dopravy v příměstských vztazích a při dopravě na letiště.

A.V.2 Voda

Problém: Snížení retenční schopnosti území ve vztahu k návrhu nových zastavitelných ploch obsažených v územním plánu.

Prakticky každá nová zástavba znamená snížení retenční schopnosti území. Podmínky využití ploch s rozdílným způsobem využití jsou navrženy v souladu s požadavky vodního zákona. Záměr nepředstavuje

výraznější nárůst zpevněných ploch s výjimkou nově budovaného úseku trati, zastávky Praha letiště Václava Havla a terminálu Dlouhá Míle s parkovištěm P+R.

Problém: Křížení dopravní infrastruktury s vodními toky

V další fázi projektové přípravy konkrétních staveb je třeba zajistit takové technické řešení mostních konstrukcí, aby nedocházelo k narušení vodního režimu území, zásahům do koryt vodních toků, doprovodných porostů a funkčnosti ÚSES.

Problém: Riziko záplav

Řešené změny územního plánu nemají potenciál za předpokladu vhodného technického řešení záměrů jimž dávají rámec, především mostních konstrukcí při přechodu záplavového území a trasování a technického řešení koridoru ve vztahu k retenčnímu prostoru jižně od Letiště Václava Havla Praha, významně ovlivnit schopnost území převést povodňové vody.

Problém: Ohrožení vodních zdrojů

Negativní vlivy na kvalitu vody v tocích ani potenciál plošného znečištění z průmyslové výroby nebo zemědělských zdrojů nebyly v souvislosti s návrhem územního plánu zjištěny.

A.V.3 ZPF a PUPFL

Problém: Zábory ZPF

Záměr je v ose svého napojení novou částí trati k letišti Praha – Ruzyně situován na plochách v kategorii „ZPF“. Většina pozemků trvalého záboru odpovídá dle BPEJ třídě ochrany I. a II. dle příslušného metodického pokynu MŽP. Vliv je označen jako velký a významný, akceptovatelný z toho důvodu, že se jedná o zábor ve prospěch veřejně prospěšné liniové stavby. Změna předpokládá zábor zemědělského půdního fondu (ZPF) druhů pozemků orná půda, trvalý travní porost a zahrada, tříd ochrany I. – V. o celkové rozloze 15,4642 ha.. Návrhem změny vyvolaný předpokládaný zábor ZPF je zdůvodnitelný veřejným zájmem na vytvoření podmínek pro modernizaci železničního spojení na Letiště Václava Havla Praha.

Problém: Snižování rozlohy PUPFL

Nedojde k zásahu do PUPFL.

A.V.4 Horninové prostředí a surovinové zdroje

Problém: Zásahy do horninového prostředí

Posuzované změny územního plánu negenerují vlivy na horninové prostředí dosahem do území, chráněném podle horního zákona (CHLÚ, DP). Realizací záměru dochází k zásahům do horninového prostředí – realizace zpevněných ploch a tunelů souvisejících s uvažovaným záměrem apod.

Problém: Staré ekologické zátěže

Dle územně analytických podkladů a systému evidence kontaminovaných míst nejsou v řešeném území situovány staré ekologické zátěže a výjimkou depa autocisteren při terminálu 2 u letiště, kde probíhá sanace kontaminace ropnými uhlovodíky. Bez podstatného vztahu vůči posuzovaným změnám.

A.V.5 Flóra, fauna, ekosystémy

Problém: Ohrožení ekologické stability krajiny a biotopů zvláště chráněných druhů

V případě navrhovaných zastavitelných ploch resp. koridorů nedochází v případě vhodného technického řešení staveb v prostoru, kde dochází ke kontaktu s prvky ÚSES (Stromovka) resp. jejich křížení (biokoridory L4 a L3 u Libockého rybníka, křížení nefunkčního nadregionálního biokoridoru N4/8), k zásadním střetům s vymezenými prvky ÚSES ani k dotčení jejich funkčnosti.

Problém: Migrační prostupnost území

Řešené území nepatří vzhledem ke své poloze vůči významným migračním překážkám, stupni urbanizace, absenci výskytu velkých savců a koeficientu ekologické stability mezi migračně významná území, migrační koridory ani dálkové migrační koridory.

Problém: Ochrana ZCHÚ

Dílčí střety s MZCHÚ (Stromovka) byly vyhodnoceny v kapitole A.VI. Identifikované negativní vlivy na přírodní památku je třeba řešit v následné fázi projektové přípravy staveb.

V konkrétních případech, kdy byly identifikovány potenciálně negativní vlivy na zvláště chráněná území, významné krajinné prvky nebo památné stromy či stromořadí, ať už z hlediska dotčení MZCHÚ, ochranného pásma nebo možných nepřímých vlivů či spolupůsobení, byla navržena opatření pro zamezení nebo zmírnění negativních vlivů.

Problém: Střety s VKP

Nedochází ke střetu s registrovanými VKP, dojde ke křížení niv a vodních toku Litovicko-Šáreckého a Kopaninského potoka, v této souvislosti byla doporučena opatření pro minimalizaci potenciálních negativních vlivů pro jejich uplatnění v následné projektové fázi staveb.

A.V.6 Krajina, hmotný majetek, kulturní dědictví

Problém: Ochrana krajinného rázu a estetických dominant území, památková ochrana

Řešením posuzovaných změn územního plánu nejsou vzhledem k rozloze, umístění a vzdálenostem vůči významným horizontům a charakteru navrhovaných změn využití území očekávány významné vlivy na krajinný ráz, estetické dominanty území ani architektonické a archeologické dědictví. Podmínky využití jednotlivých druhů zastavitelných ploch a koridorů jsou navrženy tak, aby byla zajištěna ochrana krajinného rázu, nemovitého, kulturního i archeologického dědictví. Do řešeného území v jeho severní polovině zasahují přírodní park Přírodní parky nebudou návrhem zastavitelných ploch dotčeny.

Vzhledem k historii pražského osídlení je třeba prakticky celé řešené území považovat za území s potenciálem archeologických nálezů a tomu je třeba přizpůsobit přípravu a realizaci staveb.

A.V.7 Hluk

Problém: Hluková zátěž obyvatelstva

Velká část města je identifikována jako hlukově zatížené území v důsledku průjezdu vysokých intenzit dopravy rezidenčními částmi města.

Předkládané změny územního plánu tuto situaci řeší vytvořením územních předpokladů pro zkapacitnění železniční trati Praha – Kladno a její propojení na Letiště Václava Havla Praha se zprostředkovaně pozitivním vlivem na snížení dopravních kongescí a částečné přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch nejzatíženějších území se synergickým spolupůsobením ostatních připravovaných dopravních staveb v souvisejícím území.

A.V.8 Vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000

Problém: Ohrožení předmětů ochrany EVL v řešeném území

Žádná z rozvojových lokalit vymezená v návrhu změn územního plánu do EVL nezasahuje.

A.V.9 Obyvatelstvo

Problém: Vysoká koncentrace dopravy – narušení pohody bydlení, obtěžování obyvatel podél železniční trati

Současná úroveň hlukové zátěže z železniční dopravy u obyvatel hodnocené zájmové oblasti okolí posuzovaného traťového úseku (do vzdálenosti cca 300 m od osy železniční tratě) překračuje prahovou úroveň obtěžování, zhoršené verbální komunikace a nepříznivého ovlivnění kvality spánku s možnými zdravotními důsledky.

Modernizace železniční trati, částečné přeložení pod zem a její elektrifikace přispěje výrazně ke snížení hlukové zátěže obyvatel podél železničního koridoru, zároveň dojde zprostředkovaně k přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch železnice na úkor individuální automobilové dopravy především při dopravních vztazích ve směru na letiště při realizaci denní dojížděky do středočeského kraje a zvýšení bezpečnosti dopravy.

A.VI Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů územně plánovací dokumentace, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných.

Pro samotné hodnocení územního řešení předkládané ÚPD byly sestaveny hodnotící tabulky, které představují matici jednotlivých referenčních cílů ochrany životního prostředí a veřejného zdraví versus dílčí navrhovaná opatření, rozvojové lokality, zastavitelné plochy a koridory, resp. podmínky využití ploch (regulativy). Jednotlivé rozvojové lokality a koridory v rámci jejich podmínek využití byly konfrontovány s vybranými referenčními cíli (podrobněji o referenčních cílech viz kapitola A.II.1) a na základě expertního úsudku zpracovatelského týmu jim byly přiřazeny hodnoty. Následně byly hlavní charakteristiky vlivu rozvojových lokalit/ ploch a koridorů na ŽP jako celek okomentovány, a to zejména při identifikovaném negativním vlivu resp. při zjištění kumulativních či synergických vlivů.

Pro zjištění, zda a jakým způsobem mohou mít posuzované změny územního plánu při realizaci závažné vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, bylo provedeno hodnocení navržených opatření územně plánovací dokumentace, tj. navrhovaných změn funkčního využití v rozvojových lokalitách a koridorech vzhledem k jednotlivým složkám životního prostředí reprezentovaným referenčními cíli ochrany životního prostředí a veřejného zdraví jako žádoucími trendy vývoje sledovaných kritérií, tj. zda a jakým způsobem bude provedení řešené koncepce přispívat či nikoliv k naplňování referenčních cílů. Pro hodnocení bylo použito následující stupnice:

stupnice významnosti

+2	potenciálně významný pozitivní vliv (přímý vliv velkého rozsahu) opatření/plochy na referenční cíl
+1	potenciálně pozitivní (přímý či nepřímý/sekundární) vliv opatření/plochy na daný referenční cíl
0	zanedbatelný nebo komplikovaně zprostředkovaný (nepřímý/sekundární) potenciální vliv (velmi malý rozsah, nepřímá vazba na navrhované opatření resp. návrhovou plochu)
-1	potenciálně negativní vliv opatření/plochy na daný referenční cíl (přímý či nepřímý/sekundární)
-2	potenciálně významný negativní vliv opatření/plochy na daný referenční cíl (přímý vliv velkého rozsahu nebo bez možnosti uplatnění zmírňujících opatření)
?	nebyla identifikována potenciální vazba mezi referenčním cílem a navrhovaným opatřením resp. návrhovou plochou

rozsah vlivu

B	bodový (působící v bezprostředním okolí plochy nebo zprostředkovaně s bodovým dosahem)
L	lokální (působící v rámci městské části)
R	regionální (působící v rámci celého města/aglomerace)

délka trvání vlivu






kp	krátkodobé/přechodné působení vlivu (přechodné trvání po omezenou dobu např. pouze v době výstavby)
sp	střednědobé působení vlivu (trvalý vliv cca po dobu nepřesahující platnost územního plánu)
dp	dlouhodobé působení vlivu (trvalý vliv s přesahem doby platnosti územního plánu)

spolupůsobení vlivu

K	kumulativní spolupůsobení vzhledem k již existujícím resp. uvažovaným plochám/záměrům
S	synergické spolupůsobení vzhledem k již existujícím resp. uvažovaným plochám/záměrům

Stupnice významnosti spolupůsobení vlivu:

K	kumulativní působení vzhledem k již existujícím resp. uvažovaným plochám/záměrům
S	synergické působení vzhledem k již existujícím resp. uvažovaným plochám/záměrům
	potenciálně mírně negativní vliv s kumulativním resp. synergickým dopadem mezi navrhovaným opatřením resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území, odpovídá pomyslné hodnotě -1 míry kumulativního resp. synergického vlivu

	potenciálně významný negativní vliv s kumulativním resp. synergickým dopadem mezi navrhovaným opatřením resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území, odpovídá pomyslné hodnotě -2 míry kumulativního resp. synergického vlivu
	nebyla identifikována potenciální vazba s kumulativním resp. synergickým spolupůsobením mezi navrhovaným opatřením resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území
	potenciálně mírně pozitivní vliv s kumulativním resp. synergickým dopadem mezi navrhovaným opatřením resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území, odpovídá pomyslné hodnotě +1 míry kumulativního resp. synergického vlivu
	potenciálně významně pozitivní vliv s kumulativním resp. synergickým dopadem mezi navrhovaným opatřením resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území, odpovídá pomyslné hodnotě +2 míry kumulativního resp. synergického vlivu
	opačný směr působení impaktu v bezprostředním okolí plochy/koridoru oproti hodnocení směru kumulativního/synergického vlivu jako celku

Environmentální pilíř

Složka životního prostředí, sledovaná témata udržitelného rozvoje	1. obyvatelstvo, lidské zdraví			2. fauna, flóra, biodiverzita, ÚSES	3. půda a horninové prostředí		4. voda	5. ovzduší klima		6. hluk	7. Sídla, urbanizace		8. hmotné statky a kulturní dědictví včetně architektonického a archeologického dědictví	9. krajina, krajinný ráz
	1.1 zlepšit kvalitu života obyvatel sídel a sociální determinanty lidského zdraví	1.2 podporovat environmentálně šetrné formy rekreace a zdravý životní styl	1.3 pomoci prevence chránit životní prostředí a obyvatelstvo před důsledky přírodních a antropogenních krizových situací		3.1 omezovat nové trvalé záboru ZPF a PUPFL a zabezpečit ochranu ekologických funkcí půdy	3.2 chránit nerostné bohatství a předcházet geologickým rizikům		4.1 posilovat retenční funkce krajiny a zlepšovat ekol. funkce vodních podzemních a povrchových vod	5.1 snižovat znečištění ovzduší s důrazem na NO _x a PM ₁₀		5.2 pomoci územně plánovacích opatření snižovat působení tepelného ostrova města	6.1 snižovat expozici hluku prostředky územního plánování		
Referenční cíle životního prostředí														
Z3184/13	+1/R/dp	0	+1/B/dp	-1/B/dp	0	0	0	+2/B/dp	+1/B/dp	+1/B/dp	+1/B/dp	+2/L/dp	-1/B/dp	+1/B/dp
Z3185/13	+1/R/dp	0	+1/B/dp	-1/B/dp	-2/B/dp	0	-1/B/dp/K	+22/B/dp	-1/B/dp/K	+1/B/dp	+1/B/dp	+2/L/dp/S	0	-1/B/dp
<p>Komentář: Jedná se o dílčí změny územního plánu spočívající v úpravách stávající trati železnice Praha – Kladno včetně jejího napojení na Letiště Václava Havla Praha. Trasa bude v zastavěném území částečně přeložena pod zem, dojde k elektrifikaci a zdvojkolební trati, zvýšení její přepravní kapacity, zlepšení bezpečnosti a částečnému řešení kapacitního dopravního napojení Letiště Václava Havla Praha. Trasa znamená dílčí změny ve směrovém i technickém řešení stávající trasy, dojde k přestavbě stávajícího tunelu na jihozápadním okraji Královské obory a dílčím dotčením dendrologicky cenných porostů a památkově chráněného objektu stávajících portálů železničního tunelu. Přeložení části trasy včetně železniční stanice Praha-Dejvice do podzemní polohy bude znamenat odstranění bariéry v území, uvolnění dosavadního koridoru pro urbanizaci s předpokladem realizace veřejných prostranství s vysokým podílem zeleně a využitím pro rekreaci dle požadavků samosprávy. V tomto prostoru jsou však vymezeny plochy bydlení a je tedy třeba rozhodnout o charakteru jeho urbanizace. Druhá část koridoru řešená změnou Z3185/13 znamená dílčí úpravy především nevyhovujících oblouků stávající trati a zkapacitnění koridoru s dopady do bezprostředního okolí řešených ploch. Odbočka na Letiště Václava Havla Praha je navrhována jako nová stavba v území se všemi důsledky, tj. záboru ZPF i nejvyšších tříd ochrany, bariérového efektu a vlivů na krajinný ráz. V této souvislosti je však třeba zdůraznit, že se jedná o liniovou stavbu v území k tomuto účelu intenzivně využívaného již nyní, která je navržena v souběhu se stavbou Pražského okruhu.</p>														
<p>Pozitivní vlivy: Jsou dány územní předpoklady pro modernizaci a zkapacitnění železniční trati včetně její elektrifikace a napojení Letiště Václava Havla Praha s pozitivním vlivem na kvalitu ovzduší, snížení hlukové zátěže, bezpečnost dopravy a sociální determinanty veřejného zdraví.</p>														
<p>Negativní vlivy: Nejvýznamnějším negativním vlivem je dílčí zásah do prostoru Královské obory, který je třeba řešit na projektové a především realizační úrovni tak, aby byly v maximální možné míře minimalizovány negativní dopady především do cenných dendrologických porostů ve Stromovce a kácené exempláře byly nahrazeny se zachování jejich genetického materiálu. Z hlediska hlukové zátěže nedojde dle dosavadní projektové přípravy stavby ke vzniku nových nadlimitních stavů z hlediska provozu po železniční trati a zároveň dojde ke snížení absolutního počtu IAD v sousedícím území, což se pozitivně projeví rovněž z hlediska znečištění ovzduší. Negativní vlivy byly identifikovány v souvislosti s vybudováním nového úseku trati pro napojení Letiště Václava Havla Praha z hlediska záborů ZPF, vzniku nových zpevněných povrchů, a s tím souvisejícího snížení retenční schopnosti krajiny, působení tepelného ostrova města, kácení mimolesní zeleně a vlivu na krajinný ráz.</p>														
<p>Kumulativní vlivy: 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. Vzhledem k technickému řešení odkanalizování, zajištění nedotčenosti retenčního prostoru letiště podél Kopaninského potoka. 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 souvisejícím s navrhovanými plochami s rozdílným způsobem využití se navíc nenacházejí hlukově chráněné objekty s výjimkou SOŠ civilního letectví u ulice K Letišti, která však nebude díky podzemnímu průchodu trati pod ulicí K Letišti a předpokládanému odstínění plochou SV-F významně dotčena. Navrhované plochy nemají takový charakter, aby mohly mít významné negativní kumulativní či synergické vlivy s jinými obdobnými záměry v území v kontextu ostatních spolupůsobících skutečností a zároveň jsou navržena územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vlivů na životní prostředí včetně jejich kumulativního resp. synergického spolupůsobení. Vzhledem k výše uvedenému lze konstatovat, že z hlediska kumulativního a synergického působení nemají posuzované změny územního plánu významné negativní vlivy na životní prostředí. Celkově tak lze očekávat mírně pozitivní spolupůsobení vlivů v důsledku realizace předkládané ÚPD v kontextu ostatních spolupůsobících skutečností a záměrů v řešeném území a jeho</p>														

bezprostředně souvisejícím okolí, především zlepšení obsluhy letiště a zvýšení komfortu dopravní obsluhy v návaznosti na Středočeský kraj. Pro zamezení negativním vlivům jsou v návrhu územního plánu obsažena opatření zejména vzhledem k zamezení potenciálně negativního vlivu na obyvatele v důsledku hlukové zátěže a zvýšení bezpečnosti obyvatel.

Akceptovatelnost: Akceptovatelné bez podmínek.

Opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci závažných negativních vlivů na životní prostředí: Při výstavbě důsledně dodržet opatření, která vyplynula z procesu EIA předmětného záměru.

A.VII Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů a jejich zhodnocení. Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení.

Metodika vyhodnocení vlivů předkládané ÚPD na životní prostředí, lokality soustavy Natura 2000 a veřejné (lidské) zdraví včetně metodiky vyhodnocení vlivů na ostatní pilíře udržitelného rozvoje je podrobně popsána v kapitole Metodická východiska v úvodu tohoto dokumentu, resp. v dílčích kapitolách zaměřených na konkrétní složky životního prostředí či specifické části vyhodnocení.

Podrobné vyhodnocení vlivů dílčích návrhů územního plánu (jednotlivých posuzovaných změn) je obsahem předchozí kapitoly.

Níže uvádíme souhrn a porovnání identifikovaných kladných a záporných změn územního plánu jako celku vůči jednotlivým sledovaným složkám a problémovým oblastem životního prostředí.

A.VII.1 O vzduší

Pro hodnocení ÚPD je možné současnou kvalitu ovzduší vyhodnotit dle dat ČHMÚ pro pětileté průměrné koncentrace (aktuálně z období 2014-2018). Imisní limity pro průměrné roční koncentrace většiny sledovaných znečišťujících látek (PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂ a benzen) 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 z dat za roky 2014-2018 překročena. Překračován je imisní limit v případě benzo(a)pyrenu, kde dochází k překračování imisního limitu až o 1/2. Tato situace však nastává na celém území Prahy, a posuzované změny územního plánu nemají žádný potenciál ji ovlivnit.

Návrh územního plánu naplňuje dosavadní koncepci územního rozvoje zakotvenou v platné územně plánovací dokumentaci a nepredisponuje umístění významných zdrojů znečištění.

Je patrné, že 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 bude zprostředkovaně zlepšení komfortu přepravy cestujících, jakož i zvýšení jejich počtu po železnici, což ve svých důsledcích přinese snížení automobilové dopravy do centra města.

Pro město Prahu je zpracován Program zlepšování kvality ovzduší Aglomerace CZ01 – Praha, který je při povolování staveb v návrhových plochách třeba respektovat a v následných krocích konfrontovat dopady jednotlivých záměrů na imisní event. i hlukovou situaci v daném území.

Z výše uvedených důvodů je možné návrh posuzovaných změn územního plánu považovat za akceptovatelný a žádoucí z hlediska očekávaných vlivů jeho implementace na kvalitu ovzduší.

A.VII.2 Klima

Podstatné vlivy na mikroklimatické charakteristiky posuzované změny územního plánu negenerují. Dojde k místnímu kácení vzrostlé zeleně v rozsahu, který nemůže mít podstatný vliv na mikroklimatické charakteristiky území, rovněž nově budované zastavěné plochy nemají vzhledem k charakteru dotčeného území takový rozsah, který by znamenal podstatnou změnu teplot povrchů. K plošně rozsáhlému zásahu do vodních ploch, vodních toků nebo omezení rozlivových podmínek a retenční schopnosti krajiny rovněž nedojde. Z tohoto pohledu lze vlivy na klima považovat za mírně negativní především z důvodu vybudování nového úseku trati a doprovodných staveb – např. dopravní terminál Dlouhá míle. K částečné kompenzaci může docházet v důsledku využití ploch v hustě zastavěných částech města uvolněných po tělese stávající trati vložené do podzemí s předpokladem jejich využití jako veřejných prostranství s vysokým podílem zeleně dle požadavku samosprávy. To však vzhledem k vymezení ploch jako OB resp. OV bude třeba zajistit na úrovni územního řízení.

Zprostředkovaně pozitivní vliv může mít zvýšení využití veřejné elektrifikované dopravy na úkor individuální automobilové dopravy. Toto však nelze vzhledem k dosavadnímu energetickému mixu ČR považovat za mitigační opatření.

Rozhodujícími faktory jsou zpevněné a zastavěné plochy a kácení současné vzrostlé zeleně, to vše v kontextu stávajícího stavu území a podílu stávající zeleně. Vzhledem k současnému stavu území lze vlivem realizace záměrů v zastavitelných plochách očekávat mírné zvýšení průměrné teploty i extrémních teplot v bezprostředním okolí nových staveb, které však může být částečně kompenzováno ozeleněním okolí stavebních objektů.

Očekávané vlivy navrhovaného územního plánu na klima jsou v závislosti na zvoleném řešení konkrétního zastavování ploch převážně mírně negativní až marginální, a to zejména na lokální úrovni (vliv na mikroklima). Vliv na celkové makroklima i mezoklima lze v souhrnu označit za zanedbatelný. S ohledem na předkládané změny ÚP SÚ hl. m. Prahy (modernizace stávajících úseků a realizace nové železniční trati po povrchu a v tunelových úseku) lze předpokládat menší zábory ploch umožňujících umístění zeleně. Obdobný vliv lze předpokládat i s ohledem na přeložky VTL plynovodů, které jsou součástí předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy, a to především z důvodu předpokládané realizace těchto přeložek jako podzemních staveb. Souhrnně lze konstatovat, že v souvislosti s uplatněním změn ÚP SÚ hl. m. Prahy proti platnému ÚP SÚ hl. m. Prahy nelze předpokládat významně negativní ovlivnění klimatu.

Na úrovni dalších povolovacích řízení je třeba zabránit vzniku rozsáhlých zastavěných ploch bez zastínění betonových povrchů prostřednictvím vzrostlé zeleně. S vlivy na mikroklima úzce souvisí i vlivy na ZPF a retenční schopnost území, které jsou komentovány níže.

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

Návrh posuzovaných změn územního plánu je tak, z hlediska vlivu na mikroklima, akceptovatelný.

A.VII.3 Voda

Celé území řešené posuzovanými změnami územního plánu se nachází v oblasti, která je odvodňována malými toky do povodí Vltavy. Rozvodí Berounka/Vltava se nachází jižně od navrhované trasy železniční trati. Navržená modernizovaná trať v řešeném úseku neprochází žádným významnějším povodím s výjimkou Litovicko-Šáreckého potoka, který kříží modernizovaná trať v km 9,260 a údolí Kopaninského potoka, který trať kříží svým novým úsekem v km 15,335.

V trase modernizované železniční trati se nenacházejí žádná prameniště nebo území PHO 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 CHOPAV.

Litovický potok přechází železniční trať cca v km 9,260 - Litovicko/Šárecký potok (č.h.p.1-13-02- 002/1-12-02-002). K povodí Litovického potoka patří i JV a V část území letiště. Most v km 9,260 přes Litovický potok, který je překonáván mostním objektem spočívajícím v přestavbě stávajícího mostu. Navržený rozměr nového mostu vyhovuje hydrologickým poměrům, nedojde k omezení možností rozlivu ani podstatným zásahům do koryta vodního toku, které je v tomto prostoru tvořeno lichoběžníkovým obetonovaným profilem.

Odbočka železniční trati na Letiště Václava Havla Praha přechází Kopaninský potok v km 15,335 mostní konstrukcí. V údolí Kopaninského potoka se v oblasti nad křížením s tratí nachází retenční prostor suchého poldru ČOV Letiště Václava Havla Praha – Ruzyně, tento poldr není objektem železnice ovlivněn. Most je navržen tak, aby se minimalizoval dopad do stávajícího dlážděného koryta Kopaninského potoka.

V tomto úseku železniční trati budou dále vybudovány nové propustky pro občasné vodoteče v km 11,437, v km 15,814 a v km 17,467, přestavěny budou stávající železniční propustky nad občasnými vodotečemi v km 12,501 a v km 13,547.

Při budování 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. Při zastavování ploch v blízkosti vodotečí je třeba zachovat přilehlou vodoteč a doprovodné porosty.

Vzhledem k intenzitě a rozsahu výše popsaných zásahů při stavbě a provozu mostních objektů se nepředpokládá, že by tyto zásahy vedly ke zhoršení stavu jednotlivých biologických složek hodnocení ekologického stavu útvarů vodních toků.

Veškeré zásahy do koryt vodních toků a realizaci protipovodňových opatření je třeba navrhnout tak, aby zůstal, resp. byl obnoven přírodní charakter toku tam, kde je to možné, a aby nedošlo k významnému ovlivnění hydrologického režimu území a hladiny podzemní vody. Každá plánovaná výstavba v záplavovém území musí být posuzována s ohledem na ovlivnění odtokových poměrů v inundaci.

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

Návrh řešení posuzovaných změn územního plánu bude mít důsledky z hlediska zvýšení podílu zpevněných ploch, a tím i nároků na odkanalizování území resp. bezpečné odvedení dešťových vod. Vzhledem k tomu, že předmětné plochy navržené na tzv. zelené louce jsou v rámci území města ve srovnání s již zastavěným územím relativně malého rozsahu, lze tento vliv na retenční schopnost území označit za mírně negativní.

Dešťové vody budou odváděny převážně pomocí trativodů, příkopů a svodných potrubí do vodotečí. S ohledem na navrhovaný způsob odvádění srážkových vod lze předpokládat, že oproti současnému stavu nebudou z tohoto pohledu záměrem ovlivněny žádné parametry hodnocení ekologického a chemického stavu útvarů povrchových vod, v jejichž dílčích povodích se posuzovaný koridor nachází.

V zájmovém území jsou negativní vlivy na vodní zdroje pro zásobování obyvatelstva, s ohledem na jejich absenci, vyloučeny.

Řešené území spadá do útvaru podzemní vody ID 6250 Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy, jehož celková plocha činí 1181,4 km². V území všech řešených úseků vedení železnice spadající do útvaru podzemní vody ID 6250 se nenacházejí žádné rozhodující odběry podzemní vody s vodárenským využitím ani žádné rozhodující odběry s jiným než vodárenským využitím.

Režim podzemní vody je v převážné části řešeného území ovlivněn existencí jednokolejné trati a jednokolejného tunelu a přilehlých zářezových úseků trati, kdy je podzemní voda stahována na úroveň drenážního systému železničního spodku. Trať bude vzhledem k navrhovanému technickému řešení dále prohloubena do úrovně nivelety až 17 m (hloubený tunel v rámci změny Z3184/13). Ustálená hladina podzemní vody leží podle archivních vrtů v prostředí fluvialních sedimentů. Podle dostupných geologických mapových podkladů je hladina podzemní vody hluboce zakleslá v hloubce 20-25 m pod úrovní terénu; nejvyšší ověřená hladina byla v tomto úseku zastižena cca 4 m pod niveletou budoucí koleje. Při hloubení tunelu ani železniční stanice Praha – Dejvice by neměla být zastižena hladina podzemní vody.

V prostoru železniční stanice Veleslavin se hladina podzemní vody v podstatě v celé délce posuzovaného úseku nachází mělce pod úrovní terénu. Hladina podzemní vody byla zastižena prakticky ve všech nových i archivních vrtech a to převážně v ordovických horninách a její úroveň je velmi proměnlivá – ustálila se v hloubkách cca 2 – 8 m pod terénem. Jedná se o puklinový kolektor, ve kterém je voda vázána na otevřené, průběžné a zvodnělé puklinové systémy; úroveň podzemní vody může kolísat v závislosti na srážkových poměrech v řádu až metrů a většinou je mírně napjatá. V těchto místech je zajištěna zvýšená dotace podzemní vody od J a JZ. Vysoká úroveň hladiny je zároveň způsobena pouze omezeně propustným kvartérním pokryvem, který tvoří deluviofluvialní plastické jíly. Směr odtoku podzemní vody je generálně k SV. Pokud bude stavbou zastižena puklinová podzemní voda, a tak bude nutné prameny podchytit a odčerpávat.

Úpravy v žst. Praha-Ruzyně jsou vyvolány zejména změnou směrového a výškového vedení trati za účelem zvýšení traťové rychlosti a výstavbou nového traťového úseku Praha-Ruzyně – Praha-Letiště Václava Havla Praha. V žst. je navržen jednokolejný hloubený tunel délky cca 135,27 m v km 11,986 – 12,121 v místě křížení dvou tratí směr Kladno a směr Letiště Václava Havla Praha. Podzemní voda byla zastižena v prostředí slabě zpevněných rozpadavých pískovců. Jedná se o průlinovou zvedeň s volnou hladinou, kdy je voda zadržována nad relativně méně propustnými podložními břidlicemi. Úroveň hladiny vody částečně kolísá v závislosti na atmosférických srážkách. Hladina podzemní vody se ustálila v hloubce ca 1,7 – 3 m pod terénem. Z hlediska vodního režimu je v celém úseku možno uvažovat difúzní (příznivý) vodní režim.

V traťovém úseku žst. Praha-Ruzyně – zast. Praha-Dlouhá míle jde o nově navrhovaný úsek kolejového propojení k areálu Letiště Václava Havla Praha. Po vykřížení s estakádou Pražského okruhu D0 je trať vedena v zářezu v souběhu s Pražským silničním okruhem (stavba 517) po její západní straně do prostoru mimoúrovňové křižovatky Pražského silničního okruhu s ulicí Evropskou a K letišti. Podzemní voda je vázána na prostředí propustných křídových pískovců a jejich zvětralin, které leží na relativně nepropustných zvětralinách ordovických břidlic; jedná se o průlinovo-puklinovou zvedeň podzemní vody; úroveň hladiny podzemní vody byla zastižena v nových i archivních vrtech pouze do staničení cca 12,200, a to v hloubce cca 3-7,5 m pod úrovní terénu. Hladinu podzemní vody lze předpokládat v hloubkách pod niveletou koleje.

V prostoru zast. Dlouhá míle jsou navrženy dva železniční tunely. Jedná se o dvoukolejný hloubený tunel délky 118,93 m v km 13,051 – 13,170 s niveletou cca 10,6 pod terénem a dvoukolejný hloubený tunel délky 82,88 m v km 13,604 – 13,687 s niveletou cca 9m pod terénem podcházející ulici K Letišti. Okolo ní je vybudován v úrovni terénu autobusový terminál. Vedle autobusového terminálu se nachází plochy parkovišť P+R s více než 1000 místy. Hladina podzemní vody nebyla v průzkumných vrtech zastižena; podle

geologických mapových podkladů lze podzemní vodu očekávat hluboko pod niveletou železniční trati. Vodní režim se očekává difúzní (příznivý) v celém úseku.

V traťovém úseku zastávka Praha-Dlouhá míle - žst. Praha-Letiště Václava Havla Praha je trasa vedena v hloubeném dvoukolejném tunelu délky 332,37 m, navazujícím na úsek v zářezu. Na dvoukolejný tunel navazuje mostní objekt přes řečiště Kopaninského potoka a trať je dále vedena v zářezu souběžně s ulicí K Letišti západně od čističky odpadních vod Letiště VHP. V km 16,211 – 16,648 je trať vedena hloubeným dvoukolejným tunelem do žst. Praha- Letiště VH. Hladina podzemní vody nebyla v průzkumných vrtech zastižena; podle geologických mapových podkladů lze podzemní vodu očekávat hluboko pod niveletou železniční trati. Vodní režim se očekává difúzní (příznivý) v celém úseku.

Předkládaný návrh územního plánu, má z hlediska rozsahu nově navrhovaných rozvojových ploch a dílčím zásahům do záplavových území, mírně negativní vlivy na hydrologické poměry v území (zvýšení podílu nepropustných povrchů, omezení retenční schopnosti krajiny, budování nových překážek z hlediska proudění podzemních vod, resp. dočasné ovlivnění jejich hladiny a zastavování záplavových území).

Při umisťování staveb do území je nezbytné důsledné dodržování technických opatření při křížení vodních toků a dopravní infrastruktury a minimalizace podílů zpevněných ploch. Realizace posuzovaných změn územního plánu je tak akceptovatelná.

A.VII.4 ZPF a PUPFL

ZPF

Změna Z3184/13 neznamená zábor ZPF ani PUPFL.

Změna Z3185/13 předpokládá zábor ZPF druhů pozemků orná půda, trvalý travní porost a zahrada, tříd ochrany I. – V. o celkové rozloze 154 642 m².

Změna se netýká pozemků určených k plnění funkce lesa.

Tab. 9 Souhrnná bilance záboru ZPF

Označení plochy / koridoru	Navržené využití	Souhrn výměry záboru (ha)	Výměra záboru podle tříd ochrany (ha)					Odhad výměry záboru, na kterém bude provedena rekultivace na zemědělskou půdu
			I.	II.	III.	IV.	V.	
	SUP	0,0736					0,0736	0
	SV-C	0,1613		0,1613				0,05
	SV-D	0,0061	0,0061					0,002
	ZMK		0,1863					0,1863
	ZMK			0,0794				0,0794
	ZMK				0,2027			0,2027
	ZMK					0,5764		0,5764
	ZMK						0,0402	0,0402
Σ ⁽³⁾	ZMK	1,085	0,1863	0,0794	0,2027	0,5764	0,0402	1,085
	ZVO-E	0,0664			0,0664			0,006
Σ ⁽⁴⁾		15,4642	10,1099	2,5399	1,1035	1,3416	0,3693	1,5483

V nově budovaném úseku je záměr realizován převážně na půdách v třídě ochrany I. a II. Z hlediska velikosti vlivu lze tento zábor označit za velký a významný. Odnětí půd I. a II. třídy ochrany ZPF je v případě liniových staveb zásadního významu v případě, kdy je prokázán jiný převažující veřejný zájem nad zájmem

ochrany ZPF. Část vedení železniční tratě je přimknuto ke komunikaci Lipské, čímž je minimalizován zábor ZPF a dopad na ztížení obhospodařování. V případě posuzovaných změn tak považujeme uvažovaný zábor ZPF za akceptovatelný.

Vliv územního plánu na zemědělský půdní fond je tak nutné hodnotit jako významně negativní především z hlediska rozsahu záboru půd nejvyšší kvality, avšak s omezeným územním dosahem a značnou roztržitostí. Tuto skutečnost nelze vzhledem k požadovanému územnímu rozvoji a kvalitě a rozmístění půd přítomných v řešeném území účinně kompenzovat.

Navržený trvalý zábor zemědělské půdy nebude narušovat organizaci ZPF, hydrologické ani odtokové poměry v území, síť stávajících zemědělských účelových komunikací, a ani nebude ztěžovat obhospodařování zbylé části ZPF. Územní plán nenavrhuje rozvojové plochy znamenající zábor ZPF v nepřiměřeném rozsahu, ale ani rozsáhlé plochy rekultivace.

PUPFL

V rámci posuzovaných změn územního plánu nenastávají nároky na trvalý zábor PUPFL.

Z výše uvedeného lze konstatovat, že navrhované změny územního plánu jsou z pohledu zpracovatel hodnocení akceptovatelné bez podmínek.

A.VII.5 Horninové prostředí, surovinové zdroje, georizika

Každá stavba znamená zásah do horninového prostředí, nicméně na úrovni SEA nebyly zjištěny podstatné negativní vlivy vymezených ploch a koridorů s rozdílným způsobem využití obsažených v posuzovaných změnách územního plánu ve vztahu k horninovému prostředí a surovinovým zdrojům, které by nebylo možné účinně kompenzovat pomocí technických a sanačních opatření a které by byly zásadní překážkou realizace ÚPD.

Předpokládat lze intenzivnější zásah do horninového prostředí a půdních poměrů území (v souvislosti s realizací tunelového úseku železniční trati) oproti stavu dle platného ÚP SÚ hl. m. Prahy, 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 předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy. Uplatněním předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy nedojde k významnému ovlivnění přírodních zdrojů.

Při umisťování staveb v území se složitými zakládacími podmínkami je třeba před realizací konkrétních staveb provést inženýrsko-geologický průzkum a navrhnout opatření pro bezpečné zakládání objektů.

V řešeném území se nenacházejí staré ekologické zátěže.

Z výše uvedeného lze konstatovat, že posuzované změny územního plánu tak, jak jsou navrženy, nebudou mít významně negativní vliv na horninové prostředí a georizika.

A.VII.6 Flóra, fauna, ekosystémy

Realizací stavby, jíž dávají rámec posuzované změny územního plánu, dojde ke změně 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 a v úsecích zdvojkolejného koridoru, vyrovnávající dnešní ostré oblouky trati mezi Libockým rybníkem a nádražím Veveslavín, dále pak méně významně v polních částech nové trati.

Tím, že je navrhováno otevření stávajícího tunelu, na základě čehož bude nezbytné odkácet všechny stromy nad profilem otevřeného tunelu, vzniká velmi významná interakce především z hlediska druhové skladby dotčených dřevin a sadovnického významu dotčené části parku Stromovka (překryv se zvláště chráněnými územím a překryv s NRBK).

Z hlediska vlivů na porosty ve Stromovce je možno doložit dle dosavadních biologických průzkumů provedených v rámci EIA i vlastní prohlídky území následující vlivy: nad tunelem rámci otevření v kontextu plochy pro dopravu dle ÚPD odkácení cca 30 ex. vzrostlých stromů včetně několika exemplářů javorů *Acer cappadocicum*, *Acer pseudoplatanus* cv. *Leopoldii*, dřezovce trojtrnného, dalších javorů a jasanů, včetně jasanu *Fraxinus pennsylvanica*, pajasanu žláznatého a dalších dřevin. V kontextu dotčení dendrologického bohatství jde o nenahraditelnou ztrátu řady zejména z hlediska druhové a sadovnické skladby hodnotných jedinců, i přes sníženou vitalitu některých stromů. Zásah do nejhodnotnějších dřevin, tj. javorů *Acer cappadocicum*, dřezovce, kultivarů javoru a pensylvánských jasanů nastane v každém případě, poněvadž tyto stromy se nacházejí prakticky nad osou tunelu a jakékoli technické řešení je nemůže ochránit v případě otevření tunelu.

Navržené řešení je z hlediska přímých zásahů do mimolesních porostů dřevin místně významně negativní a 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. Vliv bude dočasný vzhledem k překrytí tunelového úseku a realizaci náhradních výsadeb.

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 ulice Svatovítská a v přilehlých zahradách, mimo jiné se jedná o památný dub v ulici Slavíkova, jež by mohl být dotčen změnou hydrologických poměrů při výstavbě tunelu. V tomto prostoru je však přeložením trati do podzemí rovněž vytvořen potenciál pro výsadbu zeleně.

V úseku Veleslavin – Ruzyně dojde k průchodu dvojkolejného koridoru pásy zahrad v důsledku vyrovnání dnešních nevyhovujících oblouků stávající trati. Vedení trasy v patě svahu pod Petřinami v km 8,32 - 8,59 znamená zásah do prostoru zahrad realizací zářezu (v nejnižším místě až cca 5 m), není uvažováno s manipulačním pásem na rámec šířky koridoru mezi korunami svahu zářezu. Zásah znamená odkácení většího počtu ovocných dřevin a částečnou likvidaci doprovodného náletu lísky, akátu, jasanu atp. podél dnešní jižní strany koleje. Vliv v tomto prostoru je třeba považovat za mírně negativní a dlouhodobě působící.

Změnou Z3185/13 dochází k drobným úpravám hranice územního systému ekologické stability (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, a to v rozsahu na hranici zobrazitelnosti v měřítku územního plánu bez reálného dopadu do funkčnosti systému. Změna redukuje celoměstský systém zeleně (CSZ), 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 mokřích 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 územního plánu bez podstatného vlivu.

Nejvyšší míra konfliktu s mimolesními porosty dřevin hrozí v km 9,4-9,6 (silné jírovce, lípy a jasaný - viadukt Libocká, ulice U kolejí 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 (porosty se silnějšími javory mléči, jasaný, borovicí lesní, modřínem - předpoklad jen částečného zásahu do nejseverněji rostoucích 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 ulice K letišti a souběh koridoru podél jihovýchodního okraje budov provozního zázemí letiště mezi ulicí K letišti a Pražským okruhem. Zde je navrženo spodní křížení s ulicí 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 I/7 a prostorem provozního zázemí letiště v ulici 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 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 k. ú. Ruzyně a Liboc, v nichž je posuzovaná změna ÚP SÚ hl. m. Prahy mj. vymezena, je dle nálezné databáze AOPK ČR evidován výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů (např. koroptev polní). V území předmětné změny ÚP SÚ hl. m. Prahy tak nelze zcela vyloučit náleznost 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 nepředpokládáme významné negativní vlivy realizace předkládaných změn územního plánu, za předpokladu uplatnění podmínek a doporučení navržených v rámci EIA, resp. SEA. Realizací navrhovaných ploch veřejné zeleně na uvolněných pozemcích po přenesení tělesa trati do podzemí by mohlo dojít ke zvýšení podílu trvalé zeleně v území a pozitivním vlivům na biodiverzitu, migrační prostupnost a ekologickou stabilitu a v neposlední řadě mikroklima.

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 územního plánu lze označit z hlediska vlivů na ÚSES za málo významné.

Migrační prostupnost území

Řešené území nepatří vzhledem ke své poloze vůči významným migračním překážkám, stupni urbanizace, absenci výskytu velkých savců a koeficientu ekologické stability mezi migračně významná území.

Nejedná se ani o oblast stálého výskytu ani o území nutné pro zajištění migračního propojení populací těchto druhů. V řešeném území chybí vzhledem ke stupni jeho urbanizace konektivita krajiny jako celku a neklade tak zvláštní nároky z hlediska územního plánování v kontextu s migrační prostupností. Nedojde k zásadnímu zásahu do migrační prostupnosti území.

Realizace záměrů, jimž dává územní plán rámeček, tak pravděpodobně nebude mít podstatný vliv na migraci organismů v území, nedojde k prostorovému omezení prvků ÚSES v řešeném území ani jejich vzájemnému propojení.

Významně negativní vliv na faunu, flóru a ekosystémy se implementací posuzovaných změn územního plánu nepředpokládá, s výjimkou dílčích zásahů do porostů mimolesní zeleně.

A.VII.7 Ochrana přírody

Jediným střetem se zvláště chráněným územím je průchod rekonstruovaného koridoru přírodní památkou Královská obora. Stávající trať prochází východně od území změny Z3184/13 jejíž částí zvláště chráněného území, které je zřízeno k ochraně historického parku s unikátní dendrologickou sbírkou včetně jeho kompozice v terénu a představuje i významné refugium živočichů v urbanizované (městské) krajině.

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 ZCHÚ a k ohrožení poslání ZCHÚ 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 ZCHÚ se zastoupením cenných dřevin, které 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.

Příslušným úřadem byly vyloučeny vlivy na NATURA.

Nedojde k zásahu do charakteristik přírodního parku Šárka - Lysolaje.

Záměr je v územní kolizi s některými významnými krajinnými prvky „ze zákona“ (§3 písm. b/ zák. č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů), konkrétně:

- vodní toky
- údolní nivy

Není dotčen žádný zvláště registrovaný významný krajinný prvek v kontextu ust. § 6 zák. č. 114/1992 Sb.

Základní OP významných stromů je stanoveno ve tvaru kruhu o poloměru desetinásobku průměru kmene měřeného ve výšce 130 cm nad zemí. V tomto pásmu není dovolena žádná pro památné stromy škodlivá činnost (§46 ods.2 a 3 zákona č.114/92 Sb.). Veškeré zásahy a opatření v ochranném pásmu památného stromu lze provádět jen se souhlasem orgánu ochrany přírody.

A.VII.8 Krajina, hmotný majetek, nemovité památky a kulturní dědictví

Dle krajinné typologie podle Doc. Ing. arch. Jiřího Löwa (ÚAP Hl. m. Prahy, 2008), je řešené území zařazeno do makrotypu CZ 17.1 stará sídelní krajina Hercynika a 17.3 vrcholně středověká sídelní krajina Hercynika, dílčího typu 17.2.10. urbanizované krajiny. Dotčené plochy i blízké okolí představují již zcela antropogenně ovlivněnou a přetvořenou krajinu. Řešené území náleží do následujících konvizačních krajinných celků.

11. Dejvické údolí

Široké údolí otevřené na V, do Pražské kotliny. Na S vymezeno horními hranami Šáreckého údolí, na Z Červeným vrchem a Veleslavínem, na J Střešovickým ostrohem. V matici převážně zastavěné plochy rodinnými domky s vmíšenými menšími sídlišti. Osy tvoří ul. Evropská a Na Petřinách. Póly Střešovické skalky, Červený vrch a ostroh, Hanspaulky. Běžná městská krajina bez významnějších hodnot. Pro zvýšení výraznosti oblasti je možno využít některých terénních daností (vedut Červeného vrchu a hřbetu nad Hanspaulkou) změnou matic jejich svahů. Vzhledem k podzemnímu řešení koridoru v tomto prostoru nedojde k ovlivnění charakteristik konvizačního krajinného celku.

14. Šárecké planiny

Zarovnané planiny nad údolím Šárky (tvořícím zde krajinný suterén). Na S a Z je území nuančně ohraničeno plochými temenými svahů, na J svahy Bílé hory a obory Hvězda, Veleslavínem. Na V Červeným vrchem a hranou Šáreckých zářezů po Babu. V matici převažuje zastavěné území s velkoplošnou mozaikou sídlišť, rodinných domků a infrastrukturních a industriálních ploch. Na S převažují pole. Osy tvoří vodní toky před vstupem do Šáreckého údolí, ul. Evropská a dálnice Pražského okruhu. Drobnější osy tvoří staré cesty přes Šárecké údolí. Póly: veduta Bílé hory a Obory se zámečkem Hvězda, Červený vrch, Džbán, Purkrabský háj, Hlásek, Baba, nádrže Džbán a Libocký r., historická jádra sídel Liboc a Nebušice. Typická příměstská krajina se směsí výstavby a polí. Pouze v obraze této oblasti se uplatňují veduty Bílé hory a zvláště chráněné obory Hvězda. Důležité jsou horní hrany svahů Šáreckého údolí, zejména se stepními lody (jsou chráněny PP Šárka – Lysolaje). Krajina k letišti má výraz až industriální. Je nutno bezpodmínečně omezovat rozsah zástavby (obytné i zahradní) na hranách Šáreckého údolí. Zbytky stepních lad nad údolím chránit před nálety dřevin. Zvýšenou krajinářskou i urbanistickou ochranu zasluhuje i pohledově dominantní areál Bílá hora – obora Hvězda, (který by neměl být zacloněn zástavbou) a historické jádro Liboce. Vzhledem k částečně podzemnímu řešení koridoru a využití trasy stávající trati v tomto prostoru nedojde k ovlivnění charakteristik konvizačního krajinného celku.

15. Ruzyňská pláň

Otevřená rovina s nuančním ohraničením na všechny strany. Matrice je tvořena letištními plochami a okolo nich otevřená polní krajina. Osu území tvoří letištní dráhy a historická cesta na Slaný. Dominantou jsou letištní budovy.

VIII. Údolí Kopaninského potoka

Řetězec KvC, z nichž 14 se dotýká Prahy. Zaříznuté, masivně zalesněné údolí i horními svahy, které se však k P. Kopanině mění v zemědělské i s historickým jádrem sídla. Tato část údolí je bohužel znehodnocena chatovou výstavbou u potoka i na hřebenu a přeřata Lipskou komunikací. Po Lipskou komunikaci omezovat v maximální míře chatovou zástavbu a zabránit její přeměně v trvalé bydlení. Zde dochází k dílčím úpravám směrového vedení trati.

Předkládané změny územního plánu jsou s výše uvedenými charakteristikami krajinného rázu v příslušných konvizačních krajinných celcích v souladu.

V kontextu vizuálních vjemů ve Stromovce je nutno konstatovat, že otevření tunelu se projeví ve fázi výstavby velmi výrazně ve spojení s otevřením kulisy kácených dřevin v dotčené části parku. Půjde tak o výrazné uplatnění nové charakteristiky v rámci etapy výstavby (přímé odkácení, otevření prostoru pro stavební práce, odhalení stěn), přičemž i po rekultivaci a zakrytí bude stopa tunelu patrná dělicím efektem ve vzrostlých porostech po odkácení, postupná náprava tohoto stavu bude v řádu desítek let. V tomto kontextu otevření tunelu ve Stromovce představuje dočasně nepříznivý vliv na krajinný ráz místa v kontextu pohledového působení JZ části parku Stromovka.

Modernizace a zkapacitnění trati se v určujících pohledových osách vizuálně prakticky neprojeví s výjimkou zářezu pod zalesněným svahem západně od Veleslavína a realizací nadzemního tělesa trati (spíše taras s opěrnými zdmi) v odkloněném úseku trati východně od Libockého rybníka, poněvadž je realizováno ve stávajícím koridoru trati, procházejícím zastavěným územím, kde určujícími prvky je okolní zástavba. Zejména otevření prostoru pod Veleslavínem (Petřinami) při pohledech od severu představuje narušení pohledové kulisy svahu pod Petřinami, proto je vhodné snížit působení zářezu uplatněním technologie kotveného svahu a opěrné zdi. Nepříznivé zhoršení vizuálních vjemů lze očekávat v prostoru přemostění

Libocké ulice, poněvadž nelze zcela vyloučit odkácení pohledově určující skupiny starých stromů u dnešního viaduktu. Ve spojení s požadavkem zachovat stromy kolem ulice U kolejí tratí se uvedený vliv neprojeví natolik významně, jako původně navrhovaná likvidace všech starých stromů okolo km 9,55. Realizace tarasu u Libockého rybníka představuje jen mírnou změnu prakticky dnešních vizuálních vjemů, zářez v patě svahu pod Petřinami lze pohledově potlačit vhodnými sadovými úpravami a podporou sukcese dřevin v okolí (včasnou údržbou a výchovou lze předejít i ohrožení elektrické trakce později vzrostlými stromy).

Realizací nové odbočky železniční trati na Letiště Václava Havla Praha dojde k zesílení vizuálních vlivů v důsledku vedení dopravní infrastruktury a doprovodných staveb, a to zejména vznikem terminálu Dlouhá míle. Trať v podstatě kopíruje jiné dopravní prvky, zejména Pražský okruh. Výrazně přitom stoupá podíl hlubokých zářezů a tunelovaných úseků, ve kterých je nutno vlivy pokládat za nepříznivé dočasně zejména v době výstavby a v období těsně po výstavbě, než dojde k zapojení hloubených tunelů, zářezů a dalších objektů do krajiny. Vznik nové charakteristiky území je nutno pokládat v těchto úsecích za trvalý vliv, jehož významnost s postupem začlenění tělesa do krajiny klesá. Nová charakteristika území vzniká pak zejména v prostoru stanice Dlouhá míle - nový objekt terminálu s objekty horizontální dominance moderní konstrukce nízkého oblouku nosné části membránové střechy a bodovou dominancí nosných stožárů ve spojení s doprovodnými komunikacemi, zpevněnou plochou autobusového terminálu, administrativní budovou terminálu a doprovodnými parkovišti. Vlivy lze předpokládat v kontextu daného vlivu jako nepříznivé, trvalé, s postupem začlenění stavby do krajiny opět s klesající významností. V kontextu vzniku nové územní charakteristiky okruhu SOKP a komplikovaného systému křížení SOKP s Evropskou a ulicí K letišti však míru nepříznivosti stanice Dlouhá míle není nutno hodnotit jako určující, synergicky se projevuje i vliv komerčního obchodního centra Šestka.

V rámci projektové přípravy stavby byla v prostoru Stromovky navržena opatření po zmírnění negativních vlivů stavby na nemovité kulturní památky – v případě změny Z/3184/13 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.

Při jakékoliv stavební aktivitě v plochách nebo těsném sousedství památkově chráněných objektů, nebo lokalit, v MPR a jejím ochranném pásmu a v prostoru archeologických nálezů koordinovat projektovou přípravu i realizaci stavby s NPÚ.

Vzhledem k historii pražského osídlení je třeba prakticky celé řešené území považovat za území s potenciálem archeologických nálezů a tomu je třeba přizpůsobit přípravu a realizaci staveb. Území celé Prahy je územím s archeologickými nálezy, které zahrnuje nemovité terénní situace i movité nálezy indikující osídlení datované do doby pravěké, středověké a novověké a jako takové splňuje všechny podmínky pro to, aby bylo považováno za archeologické dědictví ve smyslu mezinárodní Úmluvy o ochraně archeologického dědictví Evropy (revidované) vyhlášené pod č. 99/2000 Sb. m., a je rovněž chráněno dle platných právních předpisů, tj. zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v účinném znění.

Řešením územního plánu nejsou vzhledem ke vzdálenostem a charakteru navrhovaných změn využití území a stanovení podmínek využití ploch očekávány významné vlivy na krajinný ráz, estetické dominanty území ani architektonické a archeologické dědictví.

Vlivy na krajinný ráz lze eliminovat zajištěním plnohodnotných sadových úprav okolí tratí na základě komplexního projektu sadových úprav s tím, že je nutno pamatovat i na vytvoření sekundárních xerofytních biotopů na nové části náspového tělesa a přitom zajistit ochranu trakce trolejového vedení. Tato opatření jsou mimo podrobnost územního plánu.

Stavba kolejového napojení je proto hodnocena jako únosný zásah do krajinného rázu, chráněného dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Nevyžaduje specifická opatření k ochraně krajinného rázu nad rámec opatření mimo podrobnost územního plánu, uvedených v předchozích kapitolách vlivů na biotu a ekosystémy, poněvadž výrazné vlivy ve fázi výstavby, kdy bude z povrchu hlouben tunelový úsek, po zakrytí tunelu a rekultivaci po vrchu koridoru tunelového úseku prakticky odezní.

A.VII.9 Hluk a vibrace

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, 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 záměru.

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 provedeného v rámci procesu EIA lze teoreticky předpokládat, že za současného stavu je cca 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 významně zlepší, neboť počet obyvatel teoreticky obtěžovaných a rušených hlukem z železniční dopravy se potenciálně sníží cca 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 územního plánu Z3184/13 je celý veden v tunelu včetně zahluobené zastávky Praha – Dejvice. Úsek situovaný v plochách řešených změnou Z3185/13 je veden částečně v zahluobené poloze a částečně po povrchu. V posuzované změně jsou řešeny pouze dílčí úpravy vedení koridoru, který je v platném územním plánu již obsažen.

Ve vazbě na zahluobenou zastávku Veleslavín je navrženo zahluobení trasy a následné přivedení trati do zast. Praha Veleslavín v hloubených tunelech v km 7,150-7,300. Od km 7,300 je trasa přivedena v hloubených tunelech do zastávky Praha Veleslavín. Navržené řešení z hlediska výsledků hlukové studie zpracované v rámci EIA účinně ochraňuje zdravotnický areál U Zámečku, zástavbu V předním Veleslavíně, areál základní školy v křižovatce Alžírská x Kladenská a přilehlou zástavbu po obou stranách trati.

V traťovém úseku žst. Praha-Veleslavín – zast. Praha-Liboc se jedná o úsek s největší směrovou odchylkou nově navrhované dvoukolejné tratě od stávající osy jednokolejné tratě, což je dáno špatnými stávajícími směrovými poměry tratě. Návrh protihlukových opatření obsažený v projektovém řešení pro následné povolení řízení je navržen s ohledem na splnění hlukových limitů.

V traťovém úseku zast. Praha-Liboc - žst. Praha-Ruzyně došlo na základě dřívějšího projednání dokumentace EIA ke směrové úpravě vedení trati oproti stávající stopě, s cílem oddálit ji, při zachování vyhovujících směrových parametrů a realizaci protihlukových opatření, od současné vysokopodlažní bytové zástavby i vilové zástavby podél ulice Rakovnická. V úseku za vysokopodlažní zástavbou je navržen vysoký protihlukový val, který pokračuje až k žst. Praha-Ruzyně. Celková délka protihlukových opatření uvažovaných v tomto úseku je 2030 m.

V rámci odbočky na Letiště Václava Havla Praha se jedná o nově navrhovaný úsek kolejového propojení Letiště Václava Havla Praha a středu města vedený částečně v tunelu a částečně po povrchu. V relevantních úsecích se v blízkosti řešených ploch nenachází žádné hlukově chráněné prostory. V rámci tohoto úseku nejsou navrhována žádná protihluková opatření.

Dle doposud provedených akustických modelů záměru modernizace železniční trati Praha – Kladno s nově vybudovanou odbočkou na Letiště Václava Havla Praha lze vyslovit následující závěry (čerpáno z dokumentace EIA pro záměr Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa, vedeno v IS EIA pod kódem MZP 219, autor Bajér Tomáš RNDr., CSc.):

Stromovka

V chráněném venkovním prostoru parku Stromovka budou splněny hygienické limity pro den jak v ochranném pásmu železnice ve vzdálenosti 25 m od osy nejbližší koleje ($LA_{eq,P} = 60$ dB), tak i ve vzdálenosti 60 m a 100 m od železniční trati, tedy na hranici ochranného pásma železnice a mimo pásmo $LA_{eq,P} = 55$ dB) i bez protihlukových opatření. V úseku východně od stávajícího železničního tunelu, kde je obytná zástavba dále od trati, není navrženo žádné protihlukové opatření. Hygienické hlukové limity jsou v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru hřiště v areálu Sparty splněny.

Od km 2,053000 je trasa trati vedena v tunelu a tedy zástavba v okolí ulice Korunovačnická a v ulici Na Zátorce nebude ovlivněna provozem na modernizované trati.

Dejvice

V rámci modernizace trati bude v km 2,053-8,070 vybudován tunelový úsek. Železniční trať po modernizaci je v celém tomto úseku vedena v tunelu a neovlivní akustickou situaci v území.

Veleslavín

Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb emitované provozem na modernizované trati v lokalitě Veleslavín s navrženou PHC (ochrana zástavby v ulici José Martího, za výjezdem z tunelu v km 8,070000 do km 8,295000 protihluková clona (dále PHC) vpravo výšky 3 m (dl. 225 m).) a vedením trasy v tunelu prokazatelně splňují hygienické limity pro dobu denní i noční.

Lokalita Liboc a Ruzyně

Stávající trať je vedena na terénu nebo v mírném násypu. V tomto úseku je několik křížení trati s komunikacemi. Jedná se o ulici Libockou (podjezd ulice – velmi úzký), Litoveckou, Krajiní a Krnovskou, které kříží trať úrovnově. V km 8,976200-9,253700 je vlevo podél trati umístěna PHC vlevo výšky 3,5 m (délka 277,5 m). Tato stěna byla vybudována jako ochrana nových bytových domů „lokalita Nová Liboc“. Sledované území podél trati je zasaženo hlukem emitovaným provozem na trati. Hluk ze železnice je dominantním zdrojem v ulici U kolejí, Brodecké a Rakovnické. Krajiní objekty v ulici Brodecké u ulice Litovecké jsou ovlivněny i dopravou na této komunikaci. V okolí trati – v ochranném pásmu dráhy se ekvivalentní hladiny akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb pohybují v době denní mezi 60 až 65 dB a v době noční mezi 57 až 62 dB.

Ekvivalentní hladina akustického tlaku v době noční je bez vlivu železnice okolo 46 dB. Ekvivalentní hladiny akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb nepřekračují hygienické limity pro starou hlukovou zátěž 70 dB ve dne a 65 dB v noci.

Chráněná zástavba v této lokalitě je situována převážně vlevo od trati ve směru jízdy na Kladno. Pouze v okolí zastávky Liboc se nachází zástavba Vokovic, která je situována mezi tratí a ulicí Evropskou. Jedná se o zástavbu rodinných domků a vícepodlažních bytových domů. Zástavba situovaná vlevo od trati je poměrně klidnou lokalitou bez výrazných zdrojů hluku s výjimkou železnice, která je dominantní. Zástavba mezi tratí a ul. Evropskou je ovlivněna hlukem z provozu na této významné komunikaci. Směrem k Ruzyni se chráněná zástavba nachází pouze vlevo od trati v ulici Rakovnické, vpravo jsou komerční a skladové areály. Další chráněná zástavba se nachází dále od trati v ulici Stochovské a Drnovské. V této části je zástavba ovlivněna provozem na ulici Drnovské. Zjištěné ekvivalentní hladiny akustického tlaku měřením v době denní se pohybují mezi 53 až 59 dB a vypočtená hodnota ekvivalentní hladiny pro den je 59,0 dB. V době noční byly měřeny hodnoty mezi 49 až 53 dB. Vypočtená hodnota LAeq,8h v době noční je 54,7 dB. Výpočty jsou tedy na straně bezpečnosti. (Hodnoty získané měřením jsou převzaty z hlukové studie provedené v rámci EIA, a je třeba je v současnosti považovat za orientační).

Modernizovaná trať bude v této části vedena po povrchu a na terénu. Zastávka Liboc má oboustranné zakrytí nástupišť v délce 138 m. Vjezd do zastávky v délce 41 m a výjezd ze zastávky v délce 32 m je zakrytý s otevřeným otvorem v max. šíři 2 m nad kolejíštěm. Žst. Ruzyně je nová povrchová stanice v místě prostorového kontaktu s novým mimoúrovňovým křížením s ulicí Drnovskou, nástupiště jsou zakrytá. Stávající PHC v km 8,976200-9,253700 vlevo podél trati zůstane zachována. Ovlivnění chráněné zástavby zvýšeným provozem na modernizované trati se výrazně projeví v okolí Vokovické vozovny (ul. U kolejí), Libocké a Rakovnické. Zde vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb překračují hygienický limit zejména v době noční. Okolí ulice Drnovské již není výrazněji provozem na modernizované trati ovlivněno.

Z důvodu dodržení hygienických limitů zejména v době noční jsou navrženy v této lokalitě PHC. Na stávající protihlukovou stěnu, která bude na vjezdu do nové stanice Liboc ubourána, bude v km 9,206000 navazovat zakrytí zastávky v délce 41 m s otevřeným prostorem šířky 2 m nad středem kolejíště. Na tento úsek naváže zakrytí nástupišť délky 138 m, které přejde na výjezdu ze stanice do zakrytí kolejíště délky 32 m. Na zastávku naváže v km 9,417000-9,544619 oboustranně zakrytý úsek s otevřeným prostorem nad středem kolejíště. Dále od km 9,837000 do km 10,550000 pokračuje PHC vlevo výšky 3 m, která bude pohlitvá na rubové straně, tj. směrem do ulice Rakovnické. Na tuto PHC v délce 250 m (do km 10,800000) navazuje PHC vlevo výšky 4 m s pohlitvým povrchem na rubové straně (směrem k zástavbě).

Vypočtené ekvivalentní hladiny akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru staveb emitované provozem na modernizované trati v lokalitě Liboc a Ruzyň s navrženými PHC a zakrytými úseky prokazatelně splňují hygienické limity pro dobu denní i noční. V navazujících fázích projektové přípravy stavby je třeba akustické modely aktualizovat a verifikovat.

Lokalita Na Padesátníků

Jedná se o lokalitu podél silnice R7 na k.ú. Ruzyně. Větší část je situována vpravo od silnice R7 (ve směru na Kladno). Jedná se především o zahrádky s chatkami a několika rodinnými domky sevřenými mezi komunikacemi R7 a ulicí Do Horoměřic. Vlevo od R7 je druhá část této lokality, která je rozdělena čtyřpruhovou komunikací. Lokalita se nachází v blízkosti letiště. Dominantním zdrojem hluku je doprava na silnici R7. Ojedinelá chráněná zástavba je po obou stranách komunikace R7. Trasa nové železniční trati je v tomto úseku vedena v zářezu v souběhu s R7 (vlevo od komunikace ve směru na Kladno) a v km 14,509 přechází do tunelu. I po vybudování železniční trati bude v této lokalitě dominantním zdrojem hluku silnice R7.

Z hlediska vlivů změn ploch s rozdílným způsobem využití na okolí se vlivem výše uvedených změn ÚP SÚ hl. m. Prahy oproti stavu bez těchto změny ÚP SÚ hl. m. Prahy nepředpokládá další navýšení dopravy na

stávající infrastruktury, 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 předemných změn nedojde ke zhoršení akustické situace v územích a jejich širším okolí. Navrhované změny nebudou ovlivňovat míru nepříznivých účinků hluku u exponovaných obyvatel stávající zástavby.

Pro veškeré povrchové úseky stavby 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, 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 vyslovit závěr, 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.

V úsecích nového vedení železniční trati lze uplatněním posuzované změny Z3185/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy očekávat umístění nového zdroje vibrací (železniční trati vedené částečně po povrchu a částečně v tunelovém úseku) v předemném území. Prakticky se však negativní vlivy vibrací související s provozem nové, moderní železniční trati nepředpokládají, neboť lze očekávat použití konstrukčních prvků a technologií snižujících vibrace.

V konkrétních případech, kdy byl identifikován negativní vliv vymezených rozvojových lokalit resp. dopravních koridorů vůči hlukově chráněným objektům, resp. plochám, ve kterých je předpoklad realizace hlukově chráněných objektů v území hlukově podezřelém, byly navrženy podmínky a opatření pro další fázi projektové přípravy staveb.

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 spojené se snížením intenzity pojezdů při hledání parkovacích míst a znečištění ovzduší a hlukové zátěže v době dopravních špiček. Dále byla u vybraných ploch navržena doplňující opatření k zamezení negativním vlivům z hlediska hlukové zátěže viz kapitola A.IX.

Je nutné podotknout, že situace v území např. v otázce stávající hlukové zátěže je proměnlivá, a tudíž by každý konkrétní projekt měl být posouzen vůči aktuálnímu stavu hlukové zátěže a jeho příspěvku k ní na základě konkrétních údajů o technickém řešení záměru a aktuálním pozadí sledovaného jevu včetně zahrnutí kumulativních a synergičtých vlivů.

A.VII.10 Obyvatelstvo a veřejné (lidské) zdraví

Charakteristika populace a jejího zdravotního stavu

Dotčené území je bezprostřední okolí koridoru železniční trati Praha – Kladno v řešených úsecích. Údaje o zdravotním stavu obyvatel v území bezprostředně souvisejícím s řešenými změnami územního plánu nebyly pro účely zpracování dokumentace zjišťovány. Rezidenční zástavba se nachází rovnoměrně po celém území Prahy 6 a Prahy 7, kterými řešený koridor železniční trati prochází. Níže uvádíme souhrnné demografické údaje pro Prahu 6 a Prahu 7. V úsecích vedených v podzemí k ovlivnění obyvatelstva nedojde.

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

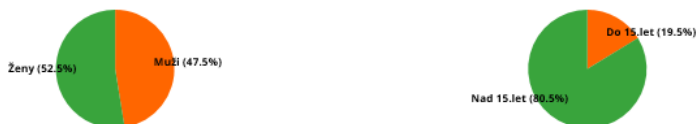
Jsou navržena taková protihluková opatření, která zajistí plnění hygienických limitů v denní a noční době z provozu na dráhách.

POČET OBYVATEL OBCE PRAHA 6

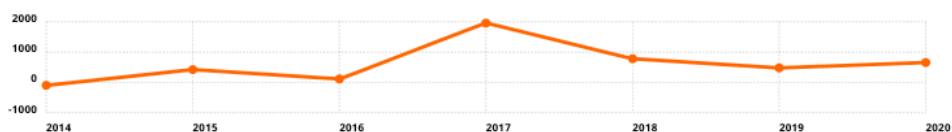
Počet obyvatel k 1.1.2020

Muži (do 15.let)	Muži (nad 15.let)	Ženy (do 15.let)	Ženy (nad 15.let)	Celkem
7 788	36 720	7 505	41 749	93 762

ROZLOŽENÍ OBYVATELSTVA OBCE PRAHA 6



ZMĚNY POČTU OBYVATEL OBCE PRAHA 6 ZA JEDNOTLIVÉ ROKY.



HISTORIE POČTU OBYVATEL OBCE PRAHA 6.

Datum	Muži (do 15.let)	Muži (nad 15.let)	Ženy (do 15.let)	Ženy (nad 15.let)	Změna	Celkem
1.1.2020	7 788	36 720	7 505	41 749	▼ 657	93 762
1.1.2019	7 639	36 467	7 366	41 633	▲ 480	93 105
1.1.2018	7 414	36 351	7 181	41 679	▲ 782	92 625
1.1.2017	7 235	36 080	6 939	41 589	▲ 1 957	91 843
1.1.2016	7 005	35 080	6 694	41 107	▲ 116	89 886
1.1.2015	6 708	35 301	6 403	41 358	▲ 423	89 770
1.1.2014	6 431	35 399	6 089	41 428	▼ -96	89 347
1.1.2013	6 116	35 752	5 804	41 771		89 443

Zdroj: mvcv.cz

Obr. 28 Demografické údaje Praha 6 (zdroj: data Ministerstvo vnitra ČR prostřednictvím místopisy.cz)

POČET OBYVATEL OBCE PRAHA 7

Počet obyvatel k 1.1.2020

Muži (do 15.let)	Muži (nad 15.let)	Ženy (do 15.let)	Ženy (nad 15.let)	Celkem
3 199	15 648	3 097	16 322	38 266

ROZLOŽENÍ OBYVATELSTVA OBCE PRAHA 7



ZMĚNY POČTU OBYVATEL OBCE PRAHA 7 ZA JEDNOTLIVÉ ROKY.



HISTORIE POČTU OBYVATEL OBCE PRAHA 7.

Datum	Muži (do 15.let)	Muži (nad 15.let)	Ženy (do 15.let)	Ženy (nad 15.let)	Změna	Celkem
1.1.2020	3 199	15 648	3 097	16 322	▼ 154	38 266
1.1.2019	3 099	15 706	3 040	16 267	▲ 405	38 112
1.1.2018	2 970	15 573	2 927	16 237	▲ 93	37 707
1.1.2017	2 877	15 560	2 827	16 350	▲ 252	37 614
1.1.2016	2 757	15 449	2 720	16 436	▲ 270	37 362
1.1.2015	2 665	15 344	2 603	16 480	▲ 207	37 092
1.1.2014	2 549	15 293	2 496	16 547	▼ -54	36 885
1.1.2013	2 455	15 383	2 425	16 676		36 939

Zdroj: mvcv.cz

Obr. 29 Demografické údaje Praha 7 (zdroj: data Ministerstvo vnitra ČR prostřednictvím místopisy.cz)

K demografickým trendům patří zejména stárnutí populace, rostoucí věk matek při prvním dítěti, ale také faktory pozitivní jako prodlužující se střední doba dožití a rostoucí doba dožití vážně nemocných pacientů. Zejména v posledních dvou zmíněných ukazatelích vykazuje zdravotnictví v Praze pozitivní výsledky, v mnoha ohledech nadprůměrné ve srovnání s celou ČR.

Jako nejvýznamnější charakteristiku zdraví obyvatel Prahy lze uvést:

- setrvale se prodlužující střední dobu života obyvatel,
- relativně nízký podíl statisticky předčasných úmrtí ve srovnání s jinými regiony ČR,
- velmi nízkou novorozeneckou úmrtnost,
- významně prodlužovanou dobu dožití onkologických pacientů,
- významně prodlužovanou dobu dožití pacientů s řadou závažných chronických onemocnění - diabetes, roztroušená skleróza aj.,
- relativně nízká četnost závažných srdečních selhání a akutních infarktů myokardu - jako výsledek včasné diagnostiky a efektivní kompenzace pacientů s nemocemi srdce,
- velmi kvalitní a zlepšující se výstupy akutní lůžkové péče, zejména u urgentních chirurgických hospitalizací, tj. zejména nízká hospitalizační mortalita a frekvence následných rehospitalizací,
- efektivní zkracování doby akutních hospitalizací.

Metodický přístup

Faktory ovlivňující veřejné zdraví jsou pro účely vyhodnocení vlivů koncepcí na veřejné zdraví nazývány determinanty). Světová zdravotnická organizace za významné považuje následující determinanty:

- Sociální a ekonomické prostředí,
- Životní prostředí (physical environment),
- Individuální charakteristiku a chování jednotlivců (životní styl) (zdroj: www.who.int/hia/evidence/doh/).

Determinanty lidského zdraví působí ve vzájemné interakci. Rozdělení je mnohdy dáno spíš snahou o jejich pochopení či možnosti jejich sledování, ale většinou se vliv na lidské zdraví posuzuje v určitém komplexním a holistickém modelu (zdroj: <http://www.who.int/hia/en/>). Zatímco zdravotní rizika spojená s expozicí chemickým či fyzikálním škodlivinám a zdravotní rizika spojená s konzumací nebezpečných potravin či nedostatečně zabezpečené a nekvalitní pitné vody jsou již většinou eliminována nebo alespoň značně omezena řadou národních či evropských standardů, jsou tzv. sociální determinanty, zejména zaměstnanost, příjem, vzdělání, ponechány na komunitních, lokálních a národních rozvojových programech a projektech. Snížení nezaměstnanosti, zejména osob s nižším vzděláním v regionech se sociálně vyloučenými skupinami obyvatel, může každý, i drobný pilotní projekt, přispět ke zlepšení sociální a prostorové koheze, a tak ke zlepšení zdravotního stavu obyvatel.

Hodnocení SEA vychází z principů publikovaných Světovou zdravotnickou organizací (WHO) HIA as a part of SEA. Základním postulátem je definice zdraví a práce s determinanty zdraví a jejich ovlivněním posuzovanou politikou či koncepcí nebo strategií. Definice Zdraví WHO je používána již od roku 1948, a i když její praktické naplnění je někdy spojeno s obtížemi, je stále aktuální. Definuje zdraví jako stav úplné tělesné, duševní a sociální pohody, a ne jen pouhou nepřítomnost nemoci či slabosti

Při posuzování předkládané územně plánovací dokumentace byly vytipovány determinanty zdraví, které mohou být posuzovanou koncepcí dotčeny, resp. změněny. Posuzované determinanty respektují Národní strategii Zdraví 2020.

Při hodnocení vlivu na zdraví se vycházelo zejména z následujícího rámce:

- Dosavadní zdravotní stav a vývoj sociálních a ekonomických determinant v ČR,
- možný vztah/vliv posuzovaného územního plánu na vybrané determinanty zdraví,
- vytipování významných opatření souvisejících s územním plánem a doporučení pro zmírnění negativních vlivů.

Návrh posuzovaných změn územního plánu byl vyhodnocen vůči přijatým cílům ochrany veřejného zdraví strategických dokumentů v oblasti veřejného zdraví na vnitrostátní úrovni a vůči všem determinantám veřejného zdraví relevantním v obecné rovině vůči koncepci, jakou je územně plánovací dokumentace.

Vztah předkládané koncepce vůči strategickým cílům v oblasti veřejného zdraví přijatým na vnitrostátní úrovni

Smyslem této kapitoly je identifikovat ty cíle ochrany veřejného zdraví, jejichž splnění lze dosáhnout, nebo k jejich dosažení přispět nástroji územního plánování použitými v rámci návrhu předkládané ÚPD.

Jedná se o cíle přijaté na vnitrostátní úrovni definované především v celostátních strategických dokumentech v oblasti veřejného zdraví, jejichž výčet je mimo jiné uveden v kapitole (A.I.3 a A.IX) s tématem ochrany veřejné zdraví, příp. v dalších koncepcích s významnou vazbou na problematiku determinant veřejného zdraví.

V této souvislosti byly z koncepčních dokumentů specifikovaných v kap. A.I.3. vybrány cíle a priority s jednoznačnou vazbou na problematiku ochrany lidského zdraví, které jsou relevantní vůči předkládané územně plánovací dokumentaci. Tyto cíle jsou uvedeny níže. Cíle, které byly vyhodnoceny z hlediska jejich zapracování do předkládané územně plánovací dokumentace, jsou označeny modrou odrážkou.

Následně byl vyhodnocen vztah těchto cílů vůči předkládané ÚPD pomocí jednoduché symboliky, která v tomto případě vyjadřuje, do jaké míry může ÚPD (v rámci svých kompetencí definovaných stavebním zákonem) přispět k jejich dosažení či nikoli viz kapitola A.IX.

- + Řešením předkládané ÚPD má pozitivní vazbu na dosažení cíle.
- 0 Řešení předkládané ÚPD nemá na dosažení cíle žádný vliv (cíl není z hlediska řešené ÚPD relevantní).
- Řešení předkládané ÚPD má negativní vazbu na dosažení cíle.

Akční plán ČR pro zdraví a životní prostředí – NEHAP

NEHAP ČR byl přijat usnesením vlády ČR č. 810 z roku 1998. Dokument obsahuje soubor doporučení směřujících ke zlepšení životního prostředí a zdravotního stavu populace v ČR. Zabývá se širokou škálou problémů životního prostředí a koncepční podpory zdraví. Na NEHAP navazují místní Akční plány zdraví a životního prostředí.

Z analýzy vývoje stavu životního prostředí v České republice vyplývají prioritní problémy politiky životního prostředí trvalého charakteru:

- Ochrana klimatu cestou snižování emisí "skleníkových" plynů;
- Ochrana ozónové vrstvy Země;
- Ochrana biologické a krajinné rozmanitosti;
- Zvyšování povědomí občanů o významu ochrany životního prostředí.

Ve střednědobém horizontu je prvořadou prioritou oblast ochrany vod a půdy a bude narůstat význam dalších aktivit:

- Postupné zvyšování schopnosti krajiny zadržovat vodu a odolnosti krajiny vůči vodní erozi;
- pokračující rekonstrukce lesních porostů v oblastech poškozených emisemi;
- pokračující obnova území devastovaných hornickou činností;
- zajištění takové struktury využívání území, která povede ke zlepšení přírodní infrastruktury a bude podmínkou efektivní složkové ochrany (ochrana vod, horninové prostředí, půdy a klimatu a snižování hluchosti).

Z výše uvedených priorit vyplývají následující cíle (relevantní vzhledem k SEA územního plánu):

- Stanovovat priority ve zlepšování kvality ovzduší ze zdravotního hlediska prostřednictvím hodnocení rizik;
- dále zvyšovat kvalitu ovzduší cestou snižování emisí škodlivin, včetně tzv. skleníkových plynů;
- předcházet poškození zdraví z používání a užívání vod;
- chránit podzemní i povrchové vody před kontaminací, se zvláštním zaměřením na ochranu zdrojů pitných vod a vod pro rekreaci;
- zlepšovat kvalitu a zdravotní nezávadnost pitné vody veřejného zásobování a zabezpečit její stálou jakost;
- chránit půdu jako základní složku životního prostředí s důrazem na zabezpečení jejích funkcí;
- uplatňovat princip prevence poškozování půdy;
- vhodným využíváním půdy zajistit ochranu dalších složek životního prostředí, zejména vody;
- omezovat negativní působení hluku na zdraví;
- zastavit nárůst hluku, zejména dopravního, a rozšiřovat chráněné zóny;
- snižovat expozici hluku prostředky územního plánování;
- zabezpečovat prevenci a omezování důsledků velkých průmyslových a jaderných havárií a přírodních katastrof..

Komentář: V důsledku předkládaných změn územního plánu hlavního města Prahy nedojde k významným negativním vzbám vůči prioritám stanoveným NEHAP, předkládané změny se při správné aplikaci projeví pozitivně především vůči prioritě snižovat expozici hluku prostředky územního plánování.

Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020

Národní strategie je nástrojem pro realizaci programu Světové zdravotnické organizace (dále jen „SZO“) Zdraví 2020 v ČR. Program Zdraví 2020 byl schválen 62. zasedáním Regionálního výboru SZO pro Evropu v září 2012 a je adaptabilním a praktickým strategickým rámcem umožňujícím specificky zaměřené přístupy. Má za úkol přispět k řešení složitých zdravotních problémů 21. století, se kterými se ČR potýká, spojených s ekonomickým, sociálním a demografickým vývojem, a to zejména cestou prevence nemocí, ochrany a podpory zdraví.

Účelem Národní strategie je především stabilizace systému prevence nemocí a ochrany a podpory zdraví a nastartování účinných a dlouhodobě udržitelných mechanismů ke zlepšení zdravotního stavu populace. Národní strategie navazuje na „Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví 21“ (dále jen „Zdraví 21“) podpořený vládou ČR v roce 2002 usnesením č. 1046/2002 a je naplněním požadavku vlády na aktualizaci tohoto strategického dokumentu.

Hlavním cílem je zlepšit zdravotní stav populace a snižovat výskyt nemocí a předčasných úmrtí, kterým lze předcházet, přičemž hlavní vizí do roku 2020 je především stabilizace systému prevence nemocí a ochrany a podpory zdraví a nastartování účinných a dlouhodobě udržitelných mechanismů ke zlepšení zdravotního stavu populace.

K tomuto cíli vedou dva strategické cíle:

1. Zlepšit zdraví obyvatel a snížit nerovnosti v oblasti zdraví,
2. posílit roli veřejné správy v oblasti zdraví a přizvat k řízení a rozhodování všechny složky společnosti, sociální skupiny i jednotlivce.

Pro naplnění výše uvedených cílů byly identifikovány čtyři oblasti prioritních politických opatření zaměřených na řešení vybraných dominantních problémů zdravotního stavu populace ČR:

1. Realizovat celoživotní investice do zdraví a prevence nemocí, posilovat roli občanů a vytvářet podmínky pro růst a naplnění jejich zdravotního potenciálu;
2. čelit závažným zdravotním problémům v oblasti neinfekčních i infekčních nemocí a průběžně monitorovat zdravotní stav obyvatel;
3. posilovat zdravotnické systémy zaměřené na lidi, zajistit použitelnost a dostupnost zdravotních služeb z hlediska příjemců, soustředit se na ochranu a podporu zdraví a na prevenci nemocí, rozvíjet kapacity veřejného zdravotnictví, zajistit krizovou připravenost, průběžně monitorovat zdravotní situaci a zajistit vhodnou reakci při mimořádných situacích;
4. podílet se na vytváření podmínek pro rozvoj odolných sociálních skupin, tedy komunit žijících v prostředí, které je příznivé pro jejich zdraví.

Vůči územně plánovací dokumentaci je pak relevantní především čtvrtá výše uvedená prioritní oblast.

Prevence nemocí a ochrana a podpora zdraví jsou důležitými prioritami České republiky. Jsou založeny na vědeckých důkazech a mezinárodních zkušenostech o vysokém společenském a ekonomickém přínosu předcházení nemocem a posilování zdraví. Předpokladem efektivního účinku na zdravotní stav populace je spoluúčast všech složek společnosti, občanů, rodin, státní správy a samosprávy, podnikatelské sféry, nevládních organizací a sdělovacích prostředků. Dosavadní zkušenosti vyspělých států i ČR ukazují, že prevence nemocí a ochrana a podpora zdraví mají reálný přínos ke zlepšování zdravotního stavu populace.

Komentář: Předkládanými změnami ÚP SÚ hl. m. Prahy není řešena problematika zdravotní péče ani nejsou vymezovány plochy veřejné vybavenosti určené pro zdravotnická resp. sociální zařízení. Vztah vůči této strategii je tedy nepřímý zprostředkovaný.

Strategie sociálního začleňování 2014 – 2020

Tato Strategie popisuje prioritní témata ČR pro oblast sociálního začleňování osob v období do roku 2020 a pro čerpání z veřejných rozpočtů ČR i využívání Evropských strukturálních a investičních fondů Evropské unie (dále jen „EU“) v programovém období 2014+. Dále obsahuje přehled opatření mající vliv na sociální začleňování a boj s chudobou a přehled relevantních materiálů a zdrojů. Strategie vychází z „Dlouhodobé vize resortu práce a sociálních věcí pro oblast sociálního začleňování“ schválené ministrem práce a sociálních věcí v květnu 2012, zahrnuje však i oblasti překračující hranice resortu, které mají významný vliv na sociální začleňování osob.

Účelem „Strategie sociálního začleňování 2014 – 2020“ (dále jen „Strategie“) je přispět k plnění národního cíle redukce chudoby a sociálního vyloučení, ke kterému se ČR zavázala v rámci evropského cíle v této oblasti strategie Evropa 2020 (desetiletá strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění), jehož plnění je především monitorováno v Národním programu reforem České republiky (dále jen „NPrR“), který vychází ze strategie Evropa 2020: „Udržení hranice počtu osob ohrožených chudobou, materiální deprivací nebo žijících v domácnostech s nízkou pracovní intenzitou do roku 2020 na úrovni roku 2008.“ Česká republika se současně zavázala vyvinout úsilí vedoucí ke snížení počtu osob ohrožených chudobou, materiální deprivací nebo žijících v domácnostech s nízkou pracovní intenzitou o 30 000 osob.

Vůči předkládaným změnám územního plánu jsou relevantní především tyto navrhované cíle:

- Vytvářet podmínky pro vstup a udržení se na trhu práce pro osoby sociálně vyloučené nebo sociálním vyloučením ohrožené;
- zajistit adekvátní příjem a prevenci ztráty příjmu pro osoby sociálně vyloučené nebo sociálním vyloučením ohrožené;
- zvýšení dostupnosti bydlení pro osoby ohrožené vyloučením z bydlení nebo po jeho ztrátě;
- zajistit dostatečně rozvinutý systém sociálních služeb pro potřeby osob sociálně vyloučených nebo sociálním vyloučením ohrožených reagující na jejich individuální potřeby v kontextu společenské zakázky;
- podpora dalších začleňujících služeb (mimo sektor sociálních služeb): Integrovaný systém kvalitních a dostupných služeb pro osoby závislé nebo závislosti ohrožené postavený na stabilním systému financování.

Komentář: Návrh posuzovaných změn územního plánu není primárně určen pro řešení sociální problematiky a chudoby. Prostředky územního plánování nelze tyto skutečnosti ovlivnit. Vztah vůči výše uvedeným strategiím je tedy nepřímý, zprostředkovaný.

V souvislosti s ochranou veřejného zdraví upozorňujeme rovněž na rozsudek NSS ze dne 31. ledna 2012, č. j. 1 As 135/2011 - 246, z něhož vyplývá, že „do území nadlimitně zatíženého hlukem nelze bez dalšího automaticky umísťovat stavby, které sice každá jednotlivě nepřitíží svým provozem dotčenému území nijak výrazně, ale v součtu jednotlivých případů znamenají postupné a významné přitěžování již nyní existující nadlimitní zátěži v území.“ Městský soud v Praze ve svém rozsudku ze dne 23. července 2014, č. j. 11 A 109/2013 - 62 šel dokonce ještě dále, když uvedl (zvýrazněno Nejvyšším správním soudem): „Stavební úřad je povinen vyhodnotit vlivy stavby ve svém souhrnu zejména v situaci, kdy ze stanovisek dotčených orgánů plyne, že zjištěné hodnoty, pokud jde o účinky samotné stavby jako takové, sice jednotlivě nevykazují nadlimitní či nepřípustné hodnoty, ale stavbu je navrhováno umístit do území, které je již za stávajícího stavu nadlimitně zatíženo, nebo se zjištěné hodnoty přípustné maximální limitní zátěží blíží.“ Podobně se vyjádřil i Nejvyšší správní soud, a to již v rozsudku ze dne 2. února 2006, č. j. 2 As 44/2005 - 116: „Z hlediska posuzování pohody bydlení může být relevantní, pokud limitní hodnoty jsou sice dodrženy, ovšem naměřené hodnoty hluku se pohybují u horních hranic přípustného rozmezí.“ Citovaná judikatura tedy ukládá stavebnímu úřadu důkladně zvážit, zda vůbec bude možno umístit do území silně zatíženého hlukem novou stavbu, pokud je navržena stavba sama zdrojem dalšího hluku.

Vyhodnocení vlivů řešené ÚPD na veřejné zdraví:

Determinanty zdraví lze definovat jako osobní, společenské a ekonomické faktory a faktory životního prostředí, které jsou vzájemně se ovlivňujícími proměnnými, a zároveň významně ovlivňují a určují zdravotní stav jedince, skupiny lidí nebo společnosti.

Základní skupiny determinantů zdraví:

1. Životní styl (způsob života) – např. úroveň vzdělání, životní úroveň, sociální faktory, nezaměstnanost, způsob práce, stres, způsob stravování, pohybové aktivity, abusů drog či alkoholu, kouření, postoj k vlastnímu zdraví a péče o něj, osobní hygiena, sexuální chování, spotřební chování.
2. Životní a pracovní prostředí (ovzduší, voda, půda, hluk, elektromagnetické záření, klimatické podmínky, potravinový řetězec, výrobní technologie, pracovní prostředí, předměty běžného užívání, bydlení, služby, doprava, urbanistika).
3. Péče o zdraví a zdravotnictví (rozvoj medicíny a lékařské techniky, zdravotní politika, dostupnost zdravotní péče, zdravotnický systém, úroveň zdravotnictví, organizace financování a řízení zdravotnictví).
4. Biologický (genetický) základ (vrozené vady, dispozice ke vzniku nemoci, úroveň intelektových schopností, rozdíly ve zdraví mužů a žen...).

Kvantifikace vlivu takto definovaných determinantů na zdraví:

1. faktory životního prostředí ovlivňují zdraví z cca 15–20 %,
2. genetické faktory z cca 10–15 %,
3. skupina faktorů životního stylu celými 50 %,
4. efektivita, kvalita a dostupnost zdravotní péče ovlivňuje zdraví cca z 10–15 %.

Řešená ÚPD může tyto determinanty ovlivnit jak pozitivně, tak i negativně – rozvojem dopravní dostupnosti, zvýšením bezpečnosti, kvalitou života v sídlech, ovlivněním možností zdravého využití volného času.

Z výše uvedeného popisu zdravotních determinant, relevantních cílů koncepčních dokumentů v oblasti zdraví a zdravotního stavu obyvatel lze vyvodit následující zdravotní determinanty s vazbou k předkládané ÚPD:

- Faktory životního a pracovního prostředí, zejména kvalita ovzduší, hluk, toxické látky v prostředí;
- zaměstnanost;
- vzdělanost;
- zdravé využití volného času;
- úroveň a dostupnost zdravotní péče;
- bezpečnost (od bezpečnosti dopravy, protipovodňové ochrany až po např. kvalitní bezpečné stavební materiály, zejména v případě recyklace odpadů).

Tab. 10 Vztah zdravotních determinant a předkládané ÚPD

Zdravotní determinanty	Opatření s možným negativním vlivem na danou determinantu	Opatření s možným pozitivním vlivem na danou determinantu
Faktory životního prostředí, zejména kvalita ovzduší, hluk, toxické látky v prostředí	výstavba nového zdroje hluku v území v prostoru odbočky na Letiště Václava Havla Praha	zlepšení dostupnosti a zvýšení kapacity hromadné dopravy a tím i snížení preferencí IAD nahrazení motorové trakce elektrickou
Zaměstnanost		
Vzdělanost		
Zdravé využití volného času	dočasný zásah do ploch veřejně přístupné zeleně	revitalizace a vytvoření nových ploch veřejně přístupné zeleně v prostorech, kde bude stávající trasa přeložena do podzemí
Úroveň a dostupnost zdravotních a sociálních služeb		
Bezpečnost (od bezpečnosti dopravy, po např. kvalitní bezpečné stavební materiály)		snížení vysokých dopravních zátěží IAD prostřednictvím zlepšení komfortu využití hromadné dopravy a přestupních vazeb metro/železnice/tramvaj zlepšení bezpečnosti díky snížení počtu a zlepšení zabezpečení křížení železniční trati a pozemních komunikací

V posuzovaném případě z hlediska ochrany obyvatelstva je navrhováno umístění dalšího zdroje hluku, v tomto případě železniční trati a její zkapacitnění. Především se jedná o nově realizovanou odbočku trati na Letiště Václava Havla Praha, která však není situována v rámci změny Z3185/13 v blízkosti hlukově chráněných objektů. V ostatních částech trati dojde k nahrazení motorové trakce elektrickou a výměně technických prvků trati včetně realizace protihlukových opatření tam, kde je to nezbytné. V rámci projektové přípravy stavby je třeba prokázat, že nedojde ke vzniku nových nadlimitních stavů z hlediska hluku z provozu po železničních drahách. Na druhou stranu může mít zlepšení komfortu využití hromadné dopravy zprostředkovaně pozitivní vliv na snížení IAD, a tím i hlukové zátěže v území širšího okolí řešených ploch.

Z hlediska možného ovlivnění obyvatelstva imisním působením nových zdrojů lze konstatovat, že návrh posuzovaných změn územního plánu neumísťuje do obytného území města zdroje znečištění ve formě rozsáhlé průmyslové či jiné výroby, jež by mohla významně znečišťovat ovzduší emisemi či zápachem, za předpokladu dodržení navrhovaných podmínek využití území. Náhrada motorové trakce elektrickou přispěje

ke snížení absolutního množství emitovaných škodlivin do ovzduší. Zprostředkovaně se rovněž pozitivně projeví zvýšení kapacity přepravy VHD, a tím i relativní nižší atraktivita IAD.

V důsledku modernizace trati dojde ke zvýšení bezpečnosti

Hlavními potenciálními problémy v řešeném území z hlediska veřejného zdraví jsou hluk, případně znečišťování ovzduší vyvolané automobilovou dopravou. Pozitivně z hlediska dopravní situace se projeví realizace navrženého dopravního systému s předpokladem přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch snížení dopravních kongescí a zatížení hustě obydlených částí města a zlepšení obsluhy území bezemisní veřejnou dopravou, a to ve vztahu k letišti i Středočeskému kraji. Další faktory jsou z hlediska vlivu na obyvatelstvo nevýznamné.

Pozitivně se na pohodě obyvatel města projeví realizace alternativní možnosti dopravy, s pozitivním vlivem na pokles intenzity dopravy v rezidenčních územích, což má za následek snížení možných kolizí s chodci (což jsou z pravidla nehody s největšími následky), pokles vibrací, exhalací a hlukové zátěže. Rovněž vzroste plynulost dopravy. Realizace dopravního systému bude znamenat zlepšení kvality bydlení v obytných objektech podél současných přetížených komunikací. S tím je možno očekávat i zlepšení psychické pohody obyvatelstva, neboť negativní zátěž se zmírní. Zlepšena bude i dostupnost území, letiště i příměstských regionů pro obyvatele ze vzdálenějších částí města, přilehlých regionů a pro návštěvníky města díky rozvoji a optimalizaci VHD.

A.VII.10.2 Možný vztah/vliv posuzované ÚPD na vybrané determinanty zdraví

Na základě provedeného vyhodnocení vlivů posuzovaných změn územního plánu na veřejné zdraví byly zjištěny následující možné vlivy posuzované ÚPD na veřejné zdraví a navržena příslušná opatření.

Tab. 11 Přehled vlivů na environmentální determinanty tabelárně

Determinanta	Pozitivní vliv	Negativní vliv	Neutrální	Komentář
Hluk	++			Optimalizace dopravního systému, snížení dopravních kongescí a přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch nejzatíženějších území.
Prach				
Znečištěné ovzduší	++			Optimalizace dopravního systému, snížení dopravních kongescí a přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch nejzatíženějších území.
Zaplavené území, antropogenní rizika	0	-		Potenciál dotčení záplavových území a retenčních prostor, který je řešitelný pomocí technických opatření v projektové části stavby a dílčí snížení retenční schopnosti území v důsledku budování nových zpevněných a zastavěných ploch.
Infekce			0	Bez vlivu.
Sociálně patologické jevy				
Zaměstnanost				
Vzdělanost				
Zdravé využití volného času	+	-		Potenciál pro vybudování veřejných prostranství a veřejně přístupné zeleně v území po přeložení železniční trati. Na druhou stranu zábor ploch zahrádek.
Úroveň a dostupnost zdravotnických a sociálních služeb				
Bezpečnost	++			Optimalizace dopravního systému.

Nelze očekávat, s ohledem na primární zaměření posuzovaného územního plánu markantní či měřitelné dopady na sociální pohodu či ekonomický status jednotlivce či rodiny v širším měřítku. Lze očekávat především zlepšení kvality života ve městě s přesahem do okolních regionů z hlediska dopravní obsluhy území. Posuzovaná ÚPD částečně zasáhne do rekreačních charakteristik dotčeného území v podobě dílčích

zásahů do ploch individuální rekreace v podobě zahrádkářských osad, tam kde dochází ke směrovým úpravám trati, jedná se o marginální vliv..

Opatření pro předcházení negativním vlivům na veřejné zdraví a indikátory, které je možné využít pro sledování vlivů implementace koncepce

Opatření

- Nejsou navrhována další opatření nad rámec opatření obsažených v územním plánu.

Doporučení

Při přípravě dalšího stupně projektové dokumentace je třeba:

- Provéřit všechny umísťované záměry, které budou zdrojem hlukových emisí, pomocí podrobné hlukové studie včetně zahrnutí spolupůsobení již umístěných, resp. plánovaných záměrů v ploše nebo jejím bezprostředním okolí.
- Umožnit prostupnost území pro pěší a cyklistickou dopravu.

A.VII.11 Dopravní a technická infrastruktura

A.VII.11.1

Dopravní infrastruktura

Silniční doprava

Bez vlivu.

Parkoviště P+R

Zprostředkovaně pozitivní vliv na zvýšení kapacity P+R a řešení příměstské dopravy ze Středočeského kraje.

Železniční doprava

Páteří příměstské a dálkové dopravy je železnice. Předkládané změny územního plánu Z3184/13 a Z3185/13 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 územního plánu s aktuální fází projektové přípravy stavby. Změny dávají rámec pro výstavbu dílčích úseků dvoukolejné, elektrizované tratě vedené ve stopě stávající jednokolejné neelektrizované tratě Praha-Bubny – Chomutov. Dílčí úsek stavby mezi železniční stanicí Praha-Výstaviště a Praha – Dejvice je předmětem řešení změny územního plánu Hlavního města Prahy označené jako Z3184/13, a to konkrétně v úseku od západního okraje Stromovky (cca km 3,5) po ulici Svatovítská (cca km 4,2) v trase stávající trati, vedené hloubeným tunelem. V prvním úseku stavby železničního spojení Praha – Kladno s odbočkou na Letiště Václava Havla Praha, který je částečně řešen změnou Z3184/13 je v současnosti počítáno s vedením železniční trati v celé délce v tunelovém úseku, částečně v hloubeném a částečně raženém tunelu v tzv. hloubené variantě v trase stávající trati. Zároveň dojde ke zdvojkolejnění a elektrifikaci trati. Tím je určena i změna územního plánu, protože dosavadní územní plán vede koridor železniční trati doposud o povrchu. Předmětem řešení změny územního plánu je tedy přeložení trati pod zem.

Trať dále pokračuje do nové zastávky Praha –Veslavín, (která vznikne místo stávající železniční stanice Praha – Veslavín), 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 (s přestupními vazbami na HD, MHD, P&R) do koncové železniční stanice Letiště Václava Havla Praha – Ruzyně situované v zahluobené poloze. Tento dílčí úsek v prostoru mezi křížením s ulicí Kladenská východně od stanice Veslavín až na okraj Prahy v trase stávající trati s nově vymezenou odbočkou na Letiště Václava Havla Praha předmětem řešení změny územního plánu Hlavního města Prahy označené jako Z3185/13. Oproti stávajícímu stavu územního plánu dojde k úpravě vedení stávající trasy v patě svahu pod Petřínami v km 8,32 - 8,59 a narovnání úseku v oblasti Libockého rybníka v km cca 8,72 – 9,0) a zdvojkolejnění trati v celém úseku.

V rámci odbočky k Letišti Václava Havla Praha jsou navrhovány především dílčí úpravy funkčního využití ploch v souvislosti s budováním zářezů resp. násypů v průběhu její trasy.

Dojde ke zkapacitnění trati, její modernizaci, nahrazení motorové trakce elektrickou, částečnému přeložení pod zem a vybudování související infrastruktury včetně železničních zastávek a kapacit parkování P+R, tím bude optimalizován systém veřejné dopravy v této části města.

Pěší a cyklistická doprava

Bez přímého vlivu, zprostředkovaně se může projevit pozitivně z hlediska uvolnění prostoru stávající trati v úsecích překládaných do podzemí, odstranění bariér a vybudování veřejných prostranství včetně tras pro pěší a cyklisty.

Veřejná hromadná doprava

Napojení Letiště Václava Havla Praha kapacitní kolejovou dopravou, zvýšení kapacity sítě MHD, zvýšení cestovní rychlosti a zvýšení spolehlivosti dopravy. Realizace komfortních přestupních vazeb IAD-metro-železnice-autobusová doprava. Nahrazení dnes provozovaných autobusových linek. Zvýšení kapacity P+R včetně přestupních vazeb na VHD.

Logistická centra

Beze změny.

Letecká doprava

Beze změn. Zprostředkovaně pozitivní vliv z hlediska dopravní obsluhy letiště především pro osobní dopravu.

Vodní doprava

Beze změn

Komentář: Posuzované změny územního plánu, vytváří územní předpoklady pro lepší dopravní dostupnost a zkvalitnění veřejné dopravy vytváří podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany obyvatelstva, jeho bezpečnosti a pro zlepšování ochrany před hlukem a emisemi.

Současně návrh posuzovaných změn územního plánu vytváří podmínky pro rozvoj environmentálně šetrných forem dopravy (např. pro železniční dopravu).

V důsledku územního plánu nebudou omezeny stávající pěší a cyklistické cesty, lze předpokládat jejich další rozvoj.

A.VII.11.2

Technická infrastruktura

Stávající vybavení území technickou infrastrukturou je v dobrém stavu a dostatečně kapacitní pro potřeby urbanizovaného území. Koncepce technické infrastruktury je řešenými změnami územního plánu měněna pouze v prostoru napojení na letiště Václava Havla v rámci změny Z3185/00, bez podstatného vlivu na životní prostředí.

Nově navrhovaná trasa přeložek VTL plynovodů se napojuje na stávající plynovody na pozemku parc. č. 2757/4, k.ú. Ruzyně v prostoru mezi ulicemi K Letišti a Pražským okruhem, kde z důvodu kolize s železniční tratí dochází k odklonu navrhované trasy od stávající. Z důvodu nedostatku prostoru pro umístění plynovodů (souběh Pražského okruhu a navržené železniční trati) přechází jejich trasa pod komunikací Pražského okruhu a dále je vedena severně v souběhu s Pražským okruhem po jeho východní straně. U lokality Na Padesátníku je trasa odkloněna, obchází zástavbu a plánovanou paralelní dráhu. Za paralelní přistávací dráhou směřuje trasa přeložky severovýchodním směrem k místu napojení na stávající VTL plynovody.

Nově navrhovaná trasa železniční trati je v kolizi se stávající trasou VTL připojení letiště dimenze DN 100. Změna navrhuje zrušení a přeložení části této přípojky v úseku od jejího napojení na stávající VTL plynovod na východní straně ul. Lipská po příjezdovou komunikaci k ČOV letiště. Trasa přeložky je navržena severněji, od místa napojení na stávající VTL plynovod DN 300 na východní straně ul. Lipská přes ul. Lipskou do blízkosti hráze poldru na Kopaninském potoce. Trasa kopíruje Kopaninský potok z důvodu nevhodnějšího místa pro křížení s železniční tratí v blízkosti mostu. Při druhé straně železniční tratě obchází navrhovaná trasa objekty ČOV a vede v prostoru mezi plánovanou komunikací pro paralelní ranvej a zářezem železniční trati. Dále je navržena přeložka části koncového úseku přípojky pro letiště do jižní paralelní trasy.

Shrnutí

Návrh řešení dopravní a technické infrastruktury obsažený v předkládaných změnách územním plánu nebude mít vzhledem k výše uvedenému závažné negativní vlivy na životní prostředí nebo veřejné zdraví.

Očekávat lze především pozitivní vliv zlepšení dopravní dostupnosti a kapacity přepravy VHD, odstranění některých dopravních závad, zvýšení prostupnosti území a snížení hlukové a imisní zátěže.

A.VII.12 Kumulativní a synergické vlivy

Zdrojem kumulativních a synergických vlivů je prostorová koncentrace navrhovaných aktivit v prostorově omezené části řešeného území. Míra podrobnosti hodnocení jednotlivých vlivů odpovídá míře podrobnosti, v jaké je daná část (jev, záměr) v rámci koncepce definována nebo vymezena. Pro vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů byly vzaty v úvahu všechny relevantní plánované záměry v území bezprostředně související s řešenou ÚPD. Identifikace a vyhodnocení míry a dosahu kumulativních a synergických vlivů je provedeno v kapitole A.VI.

Kumulativními a synergickými vlivy lze rozumět účinky vzniklé v důsledku hromadného nebo společného působení. Rozdíl mezi oběma pojmy v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí je možno demonstrovat následovně: kumulativní (hromadný vliv) je dán součtem vlivů stejného druhu, např. více menších zdrojů oxidu dusičitého umístěných blízko sebe způsobí významný vliv na ovzduší „nahromaděním“ těchto emisí, přičemž při posuzování jednotlivých zdrojů izolovaně by takový vliv nemusel být shledán. Synergický (společný) vliv vzniká působením vlivů různého druhu a je od těchto vlivů odlišný, např. současné působení vícero zdrojů různých emisí (průmyslové objekty, povrchové doly, automobilová doprava, letecká doprava) může mít za následek např. kombinované vlivy na lidské zdraví, tento druh vlivů je však velmi těžce měřitelný.

Záměr „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa“⁷, kód záměru MZP219, byl podroben procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Ministerstvo životního prostředí vydalo dne 26.1.2009 pod č.j. 6015/ENV/09 „Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí“. Platnost stanoviska byla prodloužena vyjádřením MŽP, OPVIP ze dne 9.6.2011, č.j.: 43572/ENV/11 o 5 let, tzn. do 26.1.2016 a dále byla platnost stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydaného pod č.j.: 6015/ENV/09 dne 26. 1. 2009 dokumentem č.j. 24403/ENV/16 ze dne 13. 5. 2016 prodloužena o dalších 5 let, tedy do 26. 1. 2021. Ve výše uvedeném prodloužení stanoviska jsou podrobně specifikovány relevantní podmínky pro následné povolovací řízení v dalších fázích projektové přípravy záměru, které musí být respektovány. Jedná se o překryv s posuzovanou ÚPD nikoliv kumulaci vlivů.

Analýzou dostupných zdrojů (především IS EIA) byly zjištěny následující související záměry v řešeném území:

Záměr „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – II. etapa, žst. Praha – Ruzyně - Kladno“

Záměr byl podroben procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Kód záměru je MZP075. Ministerstvo životního prostředí vydalo dne 16.1.20013 pod č.j. 101466/ENV/12 „Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí“. Platnost stanoviska byla prodloužena vyjádřením MŽP, OPVIP vydaného pod č.j.: 6015/ENV/09 dne 26. 1. 2009 dokumentem č.j. 17048/ENV/16 ze dne 21.6. 2016 prodloužena o dalších 5 let, tedy do 21. 6. 2021.

Jedná se o celkovou modernizaci trati, která umožní zvýšení traťové rychlosti na 120 km/hod (místa i 145 km/hod, s lokálními vynucenými výjimkami 60, 80, resp. 100 km/hod), spočívající v novém řešení železniční trati (částečně v nové stopě, včetně zdvoukolejnění a elektrifikace), mostních objektů, železničních stanic, nástupišť, přejezdů, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, zařízení trakčního vedení, včetně nové trakční měřírny, zařízení energetiky a nezbytných vyvolaných přeložek komunikací a inženýrských sítí.

Ve výše uvedeném prodloužení stanoviska jsou podrobně specifikovány relevantní podmínky pro následné povolovací řízení v dalších fázích projektové přípravy záměru, které musí být respektovány. V souvislosti s řešenými změnami ÚP se nejedná o kumulaci vlivů nýbrž o pokračování řešené železniční trati mimo území Prahy a jde tedy spíše o funkční překryv.

⁷ Jedná se o záměr zahrnující úsek mezi železniční stanicí Praha Výstaviště – Praha Ruzyně, včetně odbočky na Letiště Václava Havla Praha, který je v úseku žst. Dejvice a Veleslavín veden ve stávající trase železniční trati. Je tedy v souladu s překládanými změnami územního plánu hl. m. Prahy Z3184/13 a Z3185/13. Případné tunelové řešení mimo trasu stávající trati Praha – Kladno bude muset být podrobeno novému posouzení vlivů na životní prostředí a není součástí posuzovaných změn územního plánu.

Záměr „Paralelní RWY 06R/24L, Letiště Václava Havla Praha Letiště Václava Havla Praha Letiště Václava Havla Praha“

Záměr byl podroben procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Kód záměru je MZP090. Ministerstvo životního prostředí vydalo dne 26.1.2009 pod č.j. 6015/ENV/09 „Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí“. Platnost stanoviska byla prodloužena vyjádřením MŽP, OPVIP 68161/ENV/11 dne 26. října 2011, tedy platného do 26. října 2016 a dále byla platnost stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí prodloužena o dalších 5 let, tedy do 26. 11. 2021, prodloužujícím stanoviskem 50446/ENV/16 ze dne 27. 1. 2017. Ve výše uvedeném prodloužení stanoviska jsou podrobně specifikovány relevantní podmínky pro následné povolovací řízení v dalších fázích projektové přípravy záměru, které musí být respektovány.

Předmětem záměru je výstavba nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (RWY 06R/24L) na mezinárodním Letišti Václava Havla Praha (v současné době pojmenovaném Letiště Václava Havla Praha) včetně potřebných pojezdových drah pro spojení se severním a jižním odbavovacím areálem. Součástí záměru je i potřebné vybavení dráhy, zásobování energií, potřebné přeložky sítí a komunikací, řešení styku nové dráhy s plánovanými stavbami v okolí letiště a rovněž i potřebný rozvoj odbavovacích a parkovacích kapacit v severním odbavovacím areálu. Součástí je rovněž trvalá změna užívání dráhy RWY 12/30 (původně RWY 13/31) na režim pojezdové dráhy (dále jen „TWY“) a zkrácení původně uvažované délky paralelní dráhy z 3550 m na 3100 m.

Ve vztahu k uvažovanému napojení Letiště Václava Havla Praha prostřednictvím železniční trati se nejedná o kumulaci vlivů s výjimkou záboru ZPF, snížení retenční schopnosti krajiny a rozšiřování tepelného ostrova města, které je však v kontextu vybudování nové paralelní dráhy letiště zcela marginální. Dojde však k pozitivnímu vlivu z hlediska vybavení území kapacitní veřejnou dopravou v důsledku vybudování odbočky železniční tratě na Letiště Václava Havla Praha, a tím lepší obsluze území letiště a předpokladu snížení individuální automobilové dopravy k obsluze letiště. V tomto případě nejde o spolupůsobení, ale o částečné zmírnění negativních vlivů spojených s provozem letiště.

Záměr „R7 MÚK Aviatcká - MÚK Ruzyně - provizorní přeložka silnice I/7“

Záměr byl podroben zjišťovacímu řízení. Kód záměru je PHA 1027. Závěry zjišťovacího řízení byly vydány dne 10.4.2017 pod č.j. MHMP 555069/2017, a zní, že tento záměr nebude posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Předmětem záměru je zkapacitnění a přeložka silnice I/7 mezi stávajícími mimoúrovňovými křižovatkami (dále jen „MÚK“) Aviatcká a Ruzyně kopírující tvar budoucí MÚK Přední Kopanina. Dále je součástí záměru související vybavení, mostní objekt propojení ulic Do Horoměřic a K Letišti, vybudování provizorních přejezdů na I/7, odvodnění (kanalizace, retenční nádrž, úprava poldru), přeložky inženýrských sítí, vybudování opěrné zdi, protihlukových opatření, dopravní značení, vybudování cyklostezek, vegetační úpravy a demolice. Celková délka záměru je cca 2,3 km. Hlavní trasa je navržena v kategorii S 41,5/100 jako 3+3 až 4+4 směrově rozdělené komunikace se základní šířkou pruhu 3,75 m. Převádějící komunikace je navržena v kategorii S 9,5/50. Trasa přeložky je v první části vedena v úrovni stávající silnice I/7, v prostoru MÚK Přední Kopanina přechází do zářezu. Max. hloubka zářezu je 7 m. Svahy tělesa budou ohumusovány v tloušťce 0,15 m a budou zatravněny.

Záměr je v jižní části v částečném souběhu posuzovaným koridorem železniční trati a v úseku severně od křižovatky ulic K letišti, Evropská a SOKP v řešeném území v rámci změny Z3185/13, kde je trať vedena v zářezu. Jedná se o zkapacitnění stávající silnice I/7 v tomto prostoru ve stávající stopě, která navazuje z východní strany na řešený koridor v prostoru, kde nejsou navrhovány žádné plochy s rozdílným způsobem využití.

Vzhledem ke stávající zastavěnosti území lze uvažovat kumulativní vliv z hlediska snižování retenční schopnosti území, které bude technicky řešeno odvodněním v souladu s legislativou, a v závislosti na konkrétním řešení nadzemí železniční stanice i rozšiřování tepelného ostrova města (železniční trať se bude nacházet převážně pod povrchem terénu, vliv na rozšiřování tepelného ostrova města v tomto prostoru tedy bude spíše marginální v závislosti na řešení konstrukce zářezu a vegetačních úprav). Při výstavbě trati dojde ke kácení stávající převážně neudržované částečně náletové zeleně a částečnému budování nepropustných ploch. Z funkčního hlediska se nejedná o vzájemnou kumulaci vlivů, lze uvažovat pouze synergické spolupůsobení z hlediska zkapacitnění dopravní obsluhy území s pozitivním vlivem především na hospodářský pilíř udržitelného rozvoje. V budoucnu je třeba koordinovat možné prodloužení železniční trati a napojení na Jeneček, které není součástí posuzovaných změn.

Záměr „SOKP 518 Ruzyně – Suchdol“

Záměr byl podroben zjišťovacímu řízení, kód záměru MZP486, se závěrem zjišťovacího řízení vydaným dne 18.12.2019 pod č.j. MZP/2019/710/9626, že tento záměr bude dále posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění.

Předmětem záměru je výstavba Silničního okruhu kolem Prahy, stavby 518, která je navržena jako šestipruhová, směrově dělená komunikace se středním dělicím pásem a s připojovacími a odbočovacími pruhy v oblasti mimoúrovňových křižovatek (dále jen „MÚK“). Začátek stavby je v km 29,990 vložen do MÚK Přední Kopanina, kde se napojuje na přeložku silnice I/7, přičemž součástí předkládaného záměru je dobudování MÚK Přední Kopanina, ve které se připojí dálnice D7. Konec stavby je situován za MÚK Rybářka před levobřežní opěrou mostu přes Vltavu v km 38,250, kde SOKP pokračuje stavbou SOKP 519 Suchdol – Březiněves.

Záměr navazuje na výše komentovanou přeložku silnice I/7 v MÚK Přední Kopanina a nemá tedy přímou návaznost na řešené změny územního plánu.

Z tohoto hlediska lze tedy vzhledem ke stávající zastavěnosti území uvažovat zprostředkovaně kumulativní vlivy v souvislosti s výstavbou MÚK Přední Kopanina, které do souvisejícího území vloží další zpevněné povrchy. Dojde tak ke kumulativnímu spolupůsobení z hlediska snižování retenční schopnosti území s mírně negativním směrem a rozsahem působení, které bude technicky řešeno odvodněním v souladu s legislativou, a v závislosti na konkrétním řešení stavby trati a ozelenění jejího okolí i rozšiřování tepelného ostrova města (železniční trať se v tomto prostoru bude nacházet převážně v zářezu resp. pod povrchem terénu, vliv na rozšiřování tepelného ostrova města v toto prostoru tedy bude spíše marginální v závislosti na řešení konstrukce zářezu, jeho ozelenění a vegetačních úprav v nadloží tunelových úseků). Při výstavbě trati dojde ke kácení stávající převážně neudržované částečně náletové zeleně a částečnému budování nepropustných ploch. Z funkčního hlediska se nejedná o vzájemnou kumulaci vlivů, lze uvažovat pouze synergické spolupůsobení z hlediska zkapacitnění dopravní obsluhy území s pozitivním vlivem především na hospodářský pilíř udržitelného rozvoje. V budoucnu je třeba koordinovat možné prodloužení železniční trati a napojení na Jeneček, které není součástí posuzovaných změn.

Jiné relevantní připravované záměry v území řešeném posuzovanými změnami územního plánu nebyly v rámci vyhodnocení zjištěny.

Oblast kumulací lze vymezit v prostoru Letiště Václava Havla Praha a na něj navazujících ploch a dopravních staveb (I/7, SOKP). V tomto prostoru dojde k poměrně významnému zvýšení zastavěnosti území v souvislosti s budováním výše uvedených infrastrukturních staveb především SOKP a MÚK Přední Kopanina a paralelní dráhy letiště. V této souvislosti je příspěvek železniční trati z hlediska spolupůsobení vzhledem k jejímu převážně podzemnímu řešení v tomto prostoru spíše marginální. Odvodnění staveb bude řešeno v souladu s platnou legislativou tak, aby byla zachována retenční schopnost území resp. povrchový odtok. Hladina podzemní vody se nachází hluboko pod niveletou koleje i ostatních dopravních staveb. Částečné překrytí trati a železniční stanice Letiště Václava Havla Praha by mělo zajistit zachování mikroklimatických charakteristik území v závislosti na zvolených sadových úpravách. V tomto prostoru tak zcela jistě dojde k poměrně významným negativním vlivům s kumulativním spolupůsobením z hlediska snížení retenční schopnosti území a rozšiřování tepelného ostrova města, avšak příspěvek posuzovaných změn územního plánu je v kontextu ostatních připravovaných záměrů v území zanedbatelný.

Přímé kumulativní vlivy tak jsou marginální a budou řešeny technicky prostřednictvím systému odvodnění a retence dešťových vod a sadovými úpravami. Nepřímo se pozitivně projeví především zvýšení kapacity parkování v systému P+R a zlepšení dopravní obsluhy letiště veřejnou dopravou v širším kontextu SOKP pak i optimalizací dopravního systému na úrovni aglomerace resp. celé republiky. V této souvislosti jsou identifikovány mírně pozitivní vlivy se synergickým účinkem z hlediska vybavení území dopravní infrastrukturou s působením na ekonomický pilíř udržitelného rozvoje.

Celkově tak lze očekávat převážně mírně pozitivní spolupůsobení vlivů v důsledku realizace předkládané ÚPD v kontextu ostatních spolupůsobících skutečností a záměrů v řešeném území a jeho bezprostředně souvisejícím okolí. Pro zamezení negativním vlivům budou uplatněna opatření zejména vzhledem k zamezení potenciálně negativního vlivu na obyvatele v důsledku hlukové zátěže vyplývající z legislativy, která budou uplatněna v další fázi projektové přípravy staveb. ÚP vymezuje územní předpoklady pro zvýšení bezpečnosti obyvatel např. pro budování mimoúrovňových uzlů kombinované dopravy.

Závěr

Vzhledem k výše uvedenému lze konstatovat, že z hlediska kumulativního a synergického působení nemají posuzované změny územního plánu významné negativní vlivy na životní prostředí. V kontextu vybudování nové paralelní dráhy Letiště Václava Havla Praha lze uvažovat prostorovou kumulaci z hlediska vybudování

nových zpevněných povrchů a rozšiřování tepelného ostrova města. Nicméně vůči paralelní dráze jsou případné kumulace způsobené realizací odbočky na letiště v tomto úseku marginální, vzhledem k technickému řešení odkanalizování, zajištění nedotčenosti retenčního prostoru letiště podél Kopaninského potoka, převážně podzemnímu vedení trati a podzemnímu řešení železniční stanice obsluhující letiště. Navrhované plochy s rozdílným způsobem využití nemají takový charakter, aby mohly mít významné negativní kumulativní či synergické vlivy s jinými obdobnými záměry v území v kontextu ostatních spolupůsobících skutečností a zároveň jsou navržena územně plánovací opatření pro zmírnění negativních vlivů na životní prostředí včetně jejich kumulativního resp. synergického spolupůsobení.

A.VII.13 Vzájemné porovnání variant – shrnutí

Jedná se o návrh změn územního plánu, které byly zpracovány invariantně. Lze tedy srovnávat variantu nulovou, tj. stav vycházející ze současné situace v území (stávající platný ÚP) a variantu aktivní, tj. realizaci navrhovaných změn. Nulová varianta přitom neumožňuje zlepšení stávajícího stavu tj. realizaci moderního kapacitního železničního koridoru pro bezemisní dopravu a minimalizaci vlivů stávajícího provozu trati na obyvatele.

Návrh posuzovaných změn územního plánu je řešen invariantně, plochy jsou navrženy v poloze zadáním a vymezením řešeného území, přičemž lze konstatovat, že se jedná o vhodně navrženou lokalizaci především z hlediska stávajícího charakteru řešeného území, návaznosti na dopravní koridory i zastavěné území, možnosti dopravního napojení a vzdálenosti od obytné zástavby.

A.VIII Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí

Návrhy opatření k vyloučení, omezení, případně kompenzaci identifikovaných negativních vlivů jsou formulovány na základě zjištění a vyhodnocení potenciálních vlivů provedených v kap. A.VI. a A.VII. Uvedená opatření jsou rozdělena dle jejich charakteru na opatření koncepční, opatření prostorová a opatření složková.

- Opatření koncepční, tj. výběr variant a doporučení sledování či odmítnutí jednotlivých výroků - v tomto případě se jedná o opatření v oblasti akceptace ploch.
- Opatření pro jednotlivé návrhové plochy - požadavky na úpravy prostorového vymezení navrhovaných ploch, resp. na úpravy směrového a šířkového vymezení navrhovaných koridorů.
- Složková opatření - požadavky na úpravu vymezení v rámci jejich upřesněného vymezení v ÚPD s cílem minimalizace vlivů na potenciálně dotčené složky ŽP a speciální kapitoly tj.
 - Opatření z hlediska kumulativních vlivů.
 - Opatření z hlediska vlivů na veřejné zdraví.
 - Opatření z hlediska vlivů na EVL.

Navržená koncepční a prostorová opatření jsou podkladem pro návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace vlivů na životní prostředí (kap. A.XI). Níže uvádíme přehled navrhovaných opatření^{8 9}.

⁸ Většinu podmínek a doporučení je třeba uplatnit v následných povolovacích řízeních při zastavování návrhových ploch (územní řízení), resp. při zpracování podrobnější územně plánovací dokumentace (územní studie, regulační plány), výčet podmínek realizace není nijak dotčena povinnost stavebníka prověřit záměr dle speciálních předpisů (vodní zákon, zákon o ovzduší, hygienické předpisy apod.)

⁹ Část A má charakter podmínek udělení souhlasného stanoviska pro jednotlivá navrhovaná opatření – tj. rozvojové lokality, koridory, resp. plochy, část B je třeba chápat jako doporučení ve formě konkrétních navrhovaných úprav vymezení ploch z důvodů minimalizace negativních vlivů na životní prostředí pro uplatnění v územním plánu v rámci jeho projednání a část C má charakter doporučení pro navazující řízení pro zastavování vymezených ploch a koridorů, která nelze uplatnit v územním plánu.

A. Akceptace navrhovaných změn využití území

Výběr varianty

Změny územního plánu jsou navrhovány invariantně.

Neakceptovatelné

Obě posuzované změny jsou akceptovatelné bez podmínek.

Akceptovatelné s podmínkami

Obě posuzované změny jsou akceptovatelné bez dalších podmínek nad rámec podmínek využití ploch obsažených v návrhu posuzovaných změn ÚP. Opatření pro minimalizaci negativních vlivů, která jsou doporučena v části C, je třeba uplatnit v další fázi projektové přípravy staveb umisťovaných ve vymezených plochách s rozdílným způsobem využití, nelze je uplatnit prostředky územního plánování, a proto nejsou přímo převzata do kapitoly A.XI Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách.

B. Prostorová opatření pro jednotlivé plochy

Nejsou navrhována žádná prostorová opatření.

C. Cílená opatření pro jednotlivé plochy a opatření z hlediska složek životního prostředí

Cílená opatření pro jednotlivé změny

- **Z3184/13** - Před otevřením tunelu v prostoru Královské Obory je třeba provést aktuální podrobný dendrologický průzkum a s dostatečným předstihem zajistit záchranu genetického materiálu nejcennějších dřevin, které budou káceny. Realizovat opatření, která vyplynula z EIA.
- **Z3185/13** - Navrhnout a realizovat sadové úpravy nově budované trati tak, aby došlo k zapojení stavby do krajiny a zároveň nebyla tato výsadba v konfliktu s technickým řešením elektrifikované trati. Minimalizovat zásahy do stávajících zahrad a mimolesní zeleně.
- **Z3184/13+Z3185/13** – V následné fázi projektové přípravy staveb při budování podzemním prostor je třeba provést podrobný inženýrsko-geologický a hydrogeologický průzkum a navrhnout opatření pro bezpečné zakládání objektů a minimalizaci rizik z hlediska hydrogeologických struktur a vodních zdrojů.

Ovzduší a klima

- V případě nutnosti kácení vzrostlých stromů provést adekvátní náhradní výsadbu.

Hydrologické poměry, retenční schopnost území

- Pomocí technických opatření kompenzovat sníženou retenci území – upřednostnit zasakování dešťových vod v rámci stavebních pozemků, veřejných prostranství s využitím ploch městské zeleně, v případě nemožnosti zasakování retenci dešťových vod a jejich řízené vypouštění do vodoteče nebo dešťové kanalizace.
- Zásahy do vodních toků nebo ploch, resp. stavební aktivitu v jejich bezprostřední blízkosti (např. výstavba mostů a propustků) je třeba realizovat s respektováním břehových porostů a technologicky takovým způsobem, aby nedošlo k podstatnému poškození přítomných ekosystémů.
- Volit vhodné technické řešení při přemostění toků a zastavování ploch v blízkosti vodotečí tak, aby byla zachována funkčnost ÚSES a aby nedošlo k podstatnému narušení říčního kontinua.

Horninové prostředí a nerostné zdroje

- Při umisťování staveb v území se složitými zakládacími podmínkami je třeba provést inženýrsko-geologický průzkum a navrhnout opatření pro bezpečné zakládání objektů a minimalizaci vlivů na obyvatele při výstavbě a provozu např. v důsledku vibrací.

ZPF, PUPFL

- Minimalizovat zábory zemědělského půdního fondu nejvyšších tříd ochrany, a to včetně prostorových opatření v průběhu výstavby.

Fauna, fóra, ekosystémy

- Při zastavování pozemků dosud sloužících jako sady či zahrady, nebo pozemků sousedících s vodními toky resp. s větším zastoupením vzrostlé zeleně minimalizovat kácení vzrostlé zeleně, resp. doprovodných porostů podél vodotečí.
- Tam, kde dochází ke křížení skladebných prvků ÚSES a navrhovaného koridoru, zajistit takové technické řešení křížení, aby nedošlo ke snížení funkčnosti ÚSES.

Ochrana přírody a krajiny

- Při jakékoliv stavební aktivitě v plochách nebo těsném sousedství památných stromů resp. stromořadí je třeba respektovat ochranné pásmo jednotlivých dřevin a koordinovat projektovou přípravu i realizaci stavby s OOP, a to včetně výstavby tunelů s potenciálem ovlivnit hydrologické poměry v blízkosti takovýchto dřevin.

Krajina, hmotný majetek, kulturní dědictví

- Při realizaci dopravních staveb ve vymezených koridorech začlenit stavbu vhodnými biotechnickými opatřeními do krajiny, zajistí prostupnost území a realizovat doprovodnou zeleň tak, aby byly minimalizovány vlivy dopravních staveb na krajinný ráz území.
- Při jakékoliv stavební aktivitě v plochách nebo těsném sousedství památkově chráněných objektů, nebo lokalit a archeologických nalezišť koordinovat projektovou přípravu i realizaci stavby s NPÚ.
- Prakticky celé řešené území je územím s předpokladem výskytu archeologických nálezů. Ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v účinném znění, je nutné zajistit podmínky jeho ochrany v rámci realizace staveb – z toho důvodu je nutné, aby stavebníci již ve fázi přípravy projektu zkontaktovali odbornou organizaci oprávněnou provádět na tomto území archeologické výzkumy, kde jim bude poskytnuta informace, do jaké míry se jimi předložený záměr dotkne archeologického dědictví a jakým způsobem lze případný negativní dopad realizace tohoto záměru na zmíněné archeologické dědictví minimalizovat.

Hluk

- Realizovat protihlukovou ochranu minimálně v rozsahu dle dosavadní projektové přípravy stavby.

Dopravní a technická infrastruktura

- Při přemostění vodních toků volit takové technické řešení mostních konstrukcí, aby nedošlo k negativnímu ovlivnění průchodu povodňových vod.

Opatření z hlediska vlivů na veřejné zdraví

- V další fázi projektové přípravy konkrétních staveb vypracovat na základě konkrétních aktuálních informací o projektu a podmínkách v území hlukovou studii dle případného požadavku KHS, a to se zohledněním možných kumulativních resp. synergických vlivů.

Opatření z hlediska vlivů na EVL

Nejsou navrhována žádná opatření.

Opatření z hlediska kumulativních vlivů

Viz opatření z hlediska vlivů na veřejné zdraví

A.IX Zhodnocení způsobu zpracování cílů ochrany životního prostředí přijatých na mezinárodní nebo komunální úrovni do územně plánovací dokumentace a jejich zohlednění při výběru variant řešení.

Podkladem pro posuzování byly následující dokumenty:

Návrh předkládaných změn územního plánu - textová i grafická část, koordinované stanovisko Magistrátu hlavního města Prahy, územně analytické podklady, strategické dokumenty města, studie proveditelnosti záměru, informace z terénního průzkumu a odborné literatury, veřejně dostupných informací a archiv zpracovatele. Dále byly použity následující informační zdroje uvedené v úvodní části tohoto dokumentu.

Posouzení vlivů na životní prostředí bylo provedeno na základě informací o konfiguraci terénu, z mapových podkladů a vlastní prohlídky jednotlivých lokalit, dále byly využity informace ČHMÚ, ČSÚ, ÚZIS, geoportál města Prahy, atlas životního prostředí Prahy, geoportál ministerstva zdravotnictví a geoportál České informační agentury životního prostředí CENIA a jednotlivé podrobnější databáze (systém evidence kontaminovaných míst, Geofond, Ústřední seznam ochrany přírody, Památkový katalog, informační systém EIA a SEA a další). Všechny použité zdroje jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů informací v úvodu tohoto dokumentu. Rozsah a vypovídající schopnost použitých podkladů byly pro vyhodnocení dostatečné.

Zhodnocení vztahu předkládaného dokumentu k cílům ochrany životního prostředí přijatých v jednotlivých dokumentech, jež byly použity pro stanovení referenčního rámce hodnocení vlivů předkládané územně plánovací dokumentace na životní prostředí a veřejné zdraví je uvedeno v kapitole A.IV. Údaje o současném stavu životního prostředí v dotčeném území jsou shrnuty v kapitole A.III. Vývoj životního prostředí bez provedení koncepce je popsán v kapitole A.III.11 a vlivy koncepce jsou popsány v kapitole A.VI.

Na základě přijatých relevantních cílů národních strategických dokumentů (viz kapitola A.I.) spolu s analýzou stavu a hlavních problémů životního prostředí v řešeném území byl stanoven referenční rámec pro hodnocení vlivů územního plánu na životní prostředí v podobě sady referenčních cílů ochrany ŽP. Tyto cíle reprezentují pozitivní trendy v ochraně životního prostředí a veřejného zdraví dle jeho jednotlivých složek a problematických okruhů. Návrh posuzovaných změn územního plánu předložený k hodnocení by měl v optimálním případě přispět k plnění těchto trendů a z tohoto hlediska je v rámci posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví hodnocen.

Výsledkem vyhodnocení návrhu změn Z3185/13 a Z3184/13 územního plánu hlavního města Prahy na životní prostředí je tedy rovněž zhodnocení, zda je územně plánovací dokumentace v souladu s cíli ochrany životního prostředí přijatými na vnitrostátní úrovni, které sloužily jako podklad pro stanovení referenčního rámce a identifikace a vyhodnocení základních střetů se stanovenými prioritními pozitivními trendy v ochraně životního prostředí. To je provedeno přímo pomocí zhodnocení přínosu posuzované ÚPD vůči vybraným relevantním cílům v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví u strategických dokumentů na vnitrostátní úrovni, u kterých byl prokázán významný vztah vůči posuzovaným změnám ÚPD. Posouzení bylo poté provedeno podrobně vůči referenčnímu rámci, který reprezentuje jednak relevantní strategické cíle přijaté ve vybraných koncepcích na vnitrostátní úrovni a jednak žádoucí pozitivní trendy životního prostředí a veřejného zdraví, které vyplynuly z analýzy životního prostředí v řešeném území a z potřeby řešení problémů stanovených v územně plánovacích podkladech. Na základě provedeného hodnocení byl konstatován soulad či nesoulad návrhu předložené ÚPD a na národní a komunitární úrovni přijatých cílů ochrany životního prostředí (viz kapitola A.II.). Na základě podrobného vyhodnocení vlivů předložené ÚPD vůči jednotlivým složkám životního prostředí a veřejného zdraví a jim odpovídajícímu referenčnímu rámci byly jednotlivé navrhované opatření územního plánu (rozvojové lokality, koridory) doporučeny resp. nedoporučeny k realizaci a byly navrženy podmínky a opatření pro eliminaci resp. snížení negativních vlivů realizace ÚPD na životní prostředí a veřejné zdraví (viz kapitoly A.VII a A.VIII).

Z koncepčních dokumentů specifikovaných v kap. A.I.3. byly vybrány cíle a priority s jednoznačnou vazbou na problematiku ochrany životního prostředí a zdraví obyvatelstva, které jsou relevantní vůči předkládané územně plánovací dokumentaci. Následně byl vyhodnocen vztah těchto cílů vůči předkládané ÚPD pomocí jednoduché symboliky, která v tomto případě vyjadřuje, do jaké míry může ÚPD (v rámci svých kompetencí definovaných stavebním zákonem) přispět k jejich dosažení či nikoli viz níže uvedený tabulkový přehled.

- + Řešení předkládané ÚPD má pozitivní vazbu na dosažení cíle, cíl byl zpracován v rámci řešení ÚPD.
- 0 Řešení předkládané ÚPD nemá na dosažení cíle žádný vliv (cíle není z hlediska řešení ÚPD relevantní).

- Řešení předkládané ÚPD má negativní vazbu na dosažení cíle, cíl je s řešením ÚPD v dílčím rozporu, je třeba přijmout opatření pro zamezení negativních vlivů implementace ÚPD na životní prostředí a veřejné zdraví.

Tab. 12 Zapracování cílů ochrany životního prostředí přijatých na vnitrostátní úrovni

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni relevantní vůči předkládané ÚPD	Soubor změn vlny 13. ÚP hl. města Prahy		
	Hodnocení		Komentář
	Z3184	Z3185	
Politika územního rozvoje (PÚR)			
<ul style="list-style-type: none"> Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. 	+	0	Změna respektuje urbanistický ráz území a dále jej rozvíjí především návrhem podzemního vedení trasy v urbanisticky citlivých územích.
<ul style="list-style-type: none"> Podporovat polycentrický rozvoj sídelní struktury. 	0	0	Bez přímého vlivu, zprostředkovaně dojde návrhem především k dovybavení území kapacitní VHD.
<ul style="list-style-type: none"> Vytvářet předpoklady pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch. Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestaveb revitalizací a sanací území) a zajistit ochranu nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace. 	+	-	Změna Z3184 je vedena zastavěným územím bez nutnosti zásahu do volné krajiny. Změna Z3185 znamená zásah do dosud volné krajiny, je však vedena v kontextu ostatních dopravních staveb v souvisejícím území.
<ul style="list-style-type: none"> Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. 	+	-	Změna Z3184 je vedena zastavěným územím bez nutnosti zásahu do volné krajiny. Změna Z3185 znamená zásah do dosud volné krajiny, je však vedena v kontextu ostatních dopravních staveb v souvisejícím území.
<ul style="list-style-type: none"> Vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a zvyšování a udržování ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí i v ostatní volné krajině a pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. 	0	0	Bez podstatných vlivů na funkčnost ÚSES.
<ul style="list-style-type: none"> Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury. V rámci územní plánovací činnosti omezovat nežádoucí srůstání sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a propustnosti krajiny. 	0	-	Nebyly identifikovány podstatné vlivy na migrační propustnost území. Při výstavbě liniových staveb a přemostění vodních toků je třeba uplatnit opatření pro zachování migrační propustnosti území.
<ul style="list-style-type: none"> Vhodným uspořádáním ploch v území obcí vytvářet podmínky pro minimalizaci negativních vlivů koncentrované výrobní činnosti na bydlení. Vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od průmyslových nebo zemědělských areálů. 	0	0	Bez vlivu
<ul style="list-style-type: none"> Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených dopravních koridorů. 	+	+	Jsou vytvořeny územní předpoklady pro modernizaci stávající železniční trati a minimalizaci vlivů provozu na ní na obyvatele.

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni relevantní vůči předkládané ÚPD	Soubor změn vlny 13. ÚP hl. města Prahy		
	Hodnocení		Komentář
	Z3184	Z3185	
<ul style="list-style-type: none"> Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze, sucho atd.). 	0	0	Bez podstatného vlivu
<ul style="list-style-type: none"> Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umísťovat do nich veřejnou infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvlášť odůvodněných případech. 	0	-	Dílčí střet se záplavovým územím resp. retenčním prostorem bude řešen pomocí technických opatření.
<ul style="list-style-type: none"> Úroveň technické infrastruktury, zejména dodávka vody a zpracování odpadních vod je nutno koncipovat tak, aby splňovala požadavky na vysokou kvalitu života v současnosti i v budoucnosti. 	0	0	Bez podstatného vlivu
Zásady urbánní politiky ČR na období 2007-2013, aktualizace 2017			
<ul style="list-style-type: none"> Zásada 1 Strategický a integrovaný přístup k rozvoji měst. 	+	+	Územní plán a jeho změny jsou základním strategickým dokumentem pro rozvoj města integrujícím jednotlivé oborové dokumenty.
<ul style="list-style-type: none"> Zásada 2 Polycentrický rozvoj sídelní soustavy. 	0	0	Bez přímého vlivu, zprostředkovaně dojde návrhem především k dovybavení území kapacitní VHD.
<ul style="list-style-type: none"> Zásada 3 Podpora rozvoje měst jako pólů rozvoje v území. 	0	0	Bez přímého vlivu, zprostředkovaně dojde návrhem především k dovybavení území kapacitní VHD.
<ul style="list-style-type: none"> Zásada 4 Péče o městské životní prostředí. 	+	+	Změny územního plánu vytváří územní předpoklady pro zlepšení dopravní situace, a s tím spojených externalit v podobě hlukové zátěže a znečištění ovzduší návrhem dopravních systémů.
<ul style="list-style-type: none"> Zásada 5 Zajištění implementace Nové městské agendy. 	+	+	Změny územního plánu vytváří územní předpoklady pro udržitelnou městskou mobilitu.
Strategie regionálního rozvoje České republiky 2014-2020			
<ul style="list-style-type: none"> Odstraňování starých ekologických zátěží, revitalizace brownfields a území po bývalé těžbě nerostných surovin. 	0	0	Bez vlivu
<ul style="list-style-type: none"> Snížení produkce komunálních odpadů a zvýšení jejich materiálového využití. 	0	0	Bez vlivu
<ul style="list-style-type: none"> Využívání obnovitelných zdrojů energie a podpora úspor energie ve vazbě na místní podmínky. 	0	0	Bez podstatného vlivu. Zprostředkovaně dojde k úspoře fosilních paliv v závislosti na způsobu výroby elektrické energie.
<ul style="list-style-type: none"> Omezování negativních vlivů dopravy (hluk, prach atd.) na obyvatelstvo a na krajinu. 	+	+	Změny územního plánu vytváří územní předpoklady pro zlepšení dopravní situace, a s tím spojených externalit v podobě hlukové zátěže a znečištění ovzduší návrhem dopravních systémů. Modernizace stávající trati by měla přispět ke snížení stávající hlukové zátěže z provozu po železnici.
<ul style="list-style-type: none"> Udržitelné užívání vodních zdrojů. 	0	0	Bez podstatného vlivu
<ul style="list-style-type: none"> Ochrana přírody a krajiny, kvalitní a bezpečné prostředí pro život. 	+	-	Změna Z3184 je vedena zastavěným územím bez nutnosti zásahu do volné krajiny. Změna Z3185 znamená zásah do dosud volné krajiny, je však vedena v kontextu ostatních dopravních staveb v souvisejícím území. Obě změny zprostředkovaně přispějí ke zvýšení bezpečnosti.
<ul style="list-style-type: none"> Zlepšení kvality prostředí v sídlech, ochrana a rozvoj krajinných hodnot. 	+	+	Jsou vytvořeny územní předpoklady pro modernizaci stávající železniční trati a minimalizaci vlivů provozu na ní na obyvatele.
<ul style="list-style-type: none"> Posílení preventivních opatření proti vzniku živelních pohrom. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Obnova území po vzniku živelních pohrom. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Zvýšení kvality a vybavenosti veřejnými službami. 	0	0	Bez přímého vlivu, zprostředkovaně dojde návrhem především k dovybavení území kapacitní VHD.
<ul style="list-style-type: none"> Podpora bydlení jako nástroje sociální soudržnosti. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Zajištění odpovídající kapacity infrastruktury veřejných služeb. 	0	0	Bez přímého vlivu, zprostředkovaně dojde návrhem především k dovybavení území kapacitní VHD.
<ul style="list-style-type: none"> Zlepšení vnitřní a vnější obslužnosti území. 	+	+	Jsou vytvořeny územní předpoklady pro modernizaci stávající železniční trati, její zkapacitnění a napojení letiště a vytvoření funkčních vazeb pro kombinovanou přepravu osob při minimalizaci vlivů provozu na ní na obyvatele.

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni relevantní vůči předkládané ÚPD	Soubor změn vlny 13. ÚP hl. města Prahy		
	Hodnocení		Komentář
	Z3184	Z3185	
Dopravní politika České republiky pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050			
<ul style="list-style-type: none"> Budovat systémy parkovišť P+R (Park&Ride), B+R (Bike&Ride) a K+R (Kiss&Ride), a to zejména u železničních stanic s intervalovou dopravou na předměstích měst (nejen až u systémů MHD na okrajích měst). 	0	+	Jsou vymezeny územní předpoklady pro parkoviště P+R a přestupní uzly.
<ul style="list-style-type: none"> Vytvářet podmínky pro větší využívání nemotorové dopravy v systému dopravní obslužnosti. 	+	0	Jsou vymezeny územní předpoklady pro optimalizaci bezemisní dopravy a zprostředkovaně i dopravy nemotorové.
<ul style="list-style-type: none"> Snižovat negativní dopady suburbanizace na krajinu zaváděním atraktivní a spolehlivé příměstské veřejné hromadné dopravy jako alternativy individuální automobilové dopravy přetěžující silniční síť s cílem maximalizovat dělbu přepravní práce ve prospěch hromadné dopravy včetně její vnitřní diferenciacce dle kapacitních potřeb včetně jejího výhledu. 	+	+	Jsou vymezeny územní předpoklady pro zkapacitnění bezemisní dopravy a napojení letiště včetně kapacit P+R a přestupní uzly, což by mělo přispět k přerozdělení dopravních zátěží v rámci města ve prospěch dnes přetížených hlavních tahů.
<ul style="list-style-type: none"> Na okrajích měst budovat pro individuální automobilovou dopravu záchytná parkoviště P+R (Park&Ride) a K+R (Kiss&Ride) s návazností na MHD. 	0	+	Jsou vymezeny územní předpoklady pro parkoviště P+R a přestupní uzly.
<ul style="list-style-type: none"> Rozvíjet stávající síť ucelených tras pro nemotorovou dopravu, zajišťujících relativně rychlé a hlavně bezpečné propojení důležitých cílů cest, nejen rekreačních, ale především z bydliště na pracoviště nebo do školy. 	+	+	Jsou vymezeny územní předpoklady pro zkapacitnění bezemisní dopravy a napojení letiště včetně kapacit P+R a přestupní uzly, což by mělo přispět k přerozdělení dopravních zátěží v rámci města i navazujícího regionu ve prospěch dnes přetížených hlavních tahů.
<ul style="list-style-type: none"> Minimalizovat negativní vlivy hluku a imisí z dopravy, které mají svůj původ v dopravě, a to vhodnými opatřeními na dopravní infrastrukturu. 	+	+	Jsou vytvořeny územní předpoklady pro modernizaci stávající železniční trati a minimalizaci vlivů provozu na ní na obyvatele.
<ul style="list-style-type: none"> Postupně odstraňovat ekologické zátěže vyvolané stávající infrastrukturou, na stávající infrastrukturu uplatňovat opatření na ochranu před hlukem a vibracemi, a to přednostně v hustě obydlených místech s překročenými hygienickými limity hluku. 	+	+	Jsou vytvořeny územní předpoklady pro modernizaci stávající železniční trati a minimalizaci vlivů provozu na ní na obyvatele.
<ul style="list-style-type: none"> Minimalizovat negativní vlivy dopravy na veřejné zdraví, stabilitu ekosystémů v krajině, jejich struktury, vazby a funkce. 	+	-/+	Jsou vytvořeny územní předpoklady pro modernizaci stávající železniční trati a minimalizaci vlivů provozu na ní na obyvatele i přírodu a krajinu.
<ul style="list-style-type: none"> Při přípravě a realizaci projektů rozvoje dopravní infrastruktury minimalizovat dopady na jednotlivé složky životního prostředí a na veřejné zdraví. 	+	-/+	Jsou vytvořeny územní předpoklady pro modernizaci stávající železniční trati a minimalizaci vlivů provozu na ní na obyvatele i přírodu a krajinu.
Národní program snižování emisí ČR			
<ul style="list-style-type: none"> Výstavba páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Prioritní výstavba obchvatů měst a obcí. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Obměna vozového parku veřejné správy za vozidla s alternativním pohonem. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Zlepšení funkčnosti systému pravidelných technických kontrol vozidel. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Přesun přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnic na železnici. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn. Zprostředkovaně může přispět přesunu části nákladní dopravy ze silnic na železnici.
<ul style="list-style-type: none"> Zlepšit kvalitu ovzduší v lokalitách, kde jsou imisní limity překročeny. 	+	+	Není předmětem řešení územního plánu. Nepřímé působení. Územní plán vymezuje územní předpoklady pro optimalizaci dopravního systému, která by měla přispět k přerozdělení

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni relevantní vůči předkládané ÚPD	Soubor změn vlny 13. ÚP hl. města Prahy		
	Hodnocení		Komentář
	Z3184	Z3185	
			dopravních zátěží v rámci města ve prospěch dnes přetížených hlavních tahů. Předpoklad pozitivního vlivu na kvalitu ovzduší na úrovni aglomerace a jejího zázemí.
<ul style="list-style-type: none"> Udržet a usilovat o zachování co nejlepší kvality ovzduší v lokalitách, kde jsou imisní limity dodržovány. 	+	+	Nejsou navrženy významné zdroje znečištění ovzduší, které by indikovaly významné negativní vlivy na zdraví obyvatel, naopak dojde k nahrazení motorové trakce.
<ul style="list-style-type: none"> Co nejrychlejší snížení rizik plynoucích ze znečištění ovzduší pro lidské zdraví (zejména zkrácení očekávané doby dožití vlivem expozice suspendovanými částicemi PM_{2.5}, předčasná úmrtí vlivem přízemního ozónu) a snížení negativního vlivu na ekosystémy a vegetaci (acidifikace, eutrofizace, vliv přízemního ozónu) a na materiály cestou dodržení národních závazků snížení emisí a dodržení platných imisních limitů. 	+	+	Není předmětem řešení územního plánu. Nepřímé působení. Územní plán vymezuje územní předpoklady pro optimalizaci dopravního systému, která by měla přispět k přerozdělení dopravních zátěží v rámci města ve prospěch dnes přetížených hlavních tahů. Předpoklad pozitivního vlivu na kvalitu ovzduší na úrovni aglomerace a jejího zázemí.
Strategie udržitelného rozvoje – Česká republika 2030			
<ul style="list-style-type: none"> 16.3 Předpoklady pro dostupnost základních veřejných služeb jsou zajištěny již ve fázi územního a strategického plánování. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> 16.4 Postupy strategického a územního plánování jsou koordinovány na úrovni přesahující úroveň jednotlivých obcí. 	0	+	Změna územního plánu řeší rovněž územní návaznosti na sousední obce a rozvoj aglomerace do Středočeského kraje.
<ul style="list-style-type: none"> 18.1 Snižuje se zábor půdy ve městech a jejich zázemí. Brownfieldy jsou recyklovány a revitalizovány. 	0	-	Není předmětem řešení posuzovaných změn. Odbočka pro napojení letiště znamená relativně velké zábory ZPF, jedná se však o liniovou stavbu ve veřejném zájmu, zábor tak není plošný, organizace ZPF nebude významně dotčena.
<ul style="list-style-type: none"> 19.1 Obce III. stupně předcházejí dopadům změny klimatu a jsou schopny se jim přizpůsobit. 	+/-	-	Budování nových zpevněných a zastavěných ploch a kácení vzrostlých dřevin. V místech, kde bude stávající trať přeložena pod zem, lze očekávat vznik veřejných prostranství s vyšším podílem zeleně a pozitivním vlivem na mikroklima.
<ul style="list-style-type: none"> 19.2 Snižuje se počet a velikost městských tepelných ostrovů. 	+/-	-	Budování nových zpevněných a zastavěných ploch a kácení vzrostlých dřevin. V místech, kde bude stávající trať přeložena pod zem, lze očekávat vznik veřejných prostranství s vyšším podílem zeleně a pozitivním vlivem na mikroklima.
<ul style="list-style-type: none"> 19.3 Nejsou překračovány imisní limity nejvýznamnějších látek škodlivých pro lidské zdraví ani hlukové limity. 	+	+	V Praze dle pětiletých průměrů z let 2014-2018 nejsou v současnosti překračovány imisní limity nejvýznamnějších látek škodlivých pro lidské zdraví s výjimkou benzo(a)pyrenu, jehož produkci však posuzované změny územního plánu nemohou významněji ovlivnit. Změny územního plánu působí nepřímo prostřednictvím vymezení územních předpokladů pro optimalizaci dopravního systému na zlepšení kvality ovzduší.
<ul style="list-style-type: none"> 19.5 Zvyšuje se podíl veřejné zeleně v městských aglomeracích. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> 19.6 Významně roste délka cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
Státní politika životního prostředí ČR 2012-2020			
<ul style="list-style-type: none"> Zajištění ochrany vod a zlepšování jejich stavu. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Prevence a omezování vzniku odpadů a jejich negativního vlivu na životní prostředí, podpora jejich využívání jako náhrady přírodních surovin. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Ochrana a udržitelné využívání půdního a horninového prostředí. 	+	-	Díličí zábory ZPF u zkapacitnění stávajícího koridoru a nové odbočky na letiště v případě změny Z3185/13.
<ul style="list-style-type: none"> Snižování emisí skleníkových plynů a omezování negativních dopadů klimatické změny. 	+/-	-	Budování nových zpevněných a zastavěných ploch a kácení vzrostlých dřevin. V místech, kde bude stávající trať přeložena pod zem, lze očekávat vznik veřejných prostranství s vyšším podílem zeleně a pozitivním vlivem na mikroklima.
<ul style="list-style-type: none"> Snížení úrovně znečištění ovzduší. 	+	+	V Praze dle pětiletých průměrů z let 2014-2018 nejsou v současnosti překračovány imisní limity nejvýznamnějších látek škodlivých pro lidské zdraví s výjimkou benzo(a)pyrenu, jehož produkci však posuzované změny územního plánu nemohou významněji ovlivnit. Změny územního plánu působí nepřímo prostřednictvím vymezení územních předpokladů pro

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni relevantní vůči předkládané ÚPD	Soubor změn vlny 13. ÚP hl. města Prahy		
	Hodnocení		Komentář
	Z3184	Z3185	
			optimalizaci dopravního systému na zlepšení kvality ovzduší.
<ul style="list-style-type: none"> Efektivní a přírodě šetrné využívání obnovitelných zdrojů energie. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Ochrana a posílení ekologických funkcí krajiny. 	+	-	Změna Z3184 je vedena zastavěným územím bez nutnosti zásahu do volné krajiny. Změna Z3185 znamená zásah do dosud volné krajiny, je však vedena v kontextu ostatních dopravních staveb v souvisejícím území.
<ul style="list-style-type: none"> Zachování přírodních a krajinných hodnot. 	+	-	Změna Z3184 je vedena zastavěným územím bez nutnosti zásahu do volné krajiny. Změna Z3185 znamená zásah do dosud volné krajiny, je však vedena v kontextu ostatních dopravních staveb v souvisejícím území.
<ul style="list-style-type: none"> Zlepšení kvality prostředí v sídlech. 	+	-/+	Jsou vytvořeny územní předpoklady pro modernizaci stávající železniční trati a minimalizaci vlivů provozu na ní na obyvatele i přírodu a krajinu.
<ul style="list-style-type: none"> Předcházení rizik. 	+	-/+	Jsou vytvořeny územní předpoklady pro modernizaci stávající železniční trati a minimalizaci vlivů provozu na ní na obyvatele i přírodu a krajinu.
<ul style="list-style-type: none"> Ochrana prostředí před negativními dopady krizových situací způsobenými antropogenními nebo přírodními hrozbami. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
Plánování v oblasti vod			
<ul style="list-style-type: none"> Zkvalitnění péče o vodní zdroje a související vodohospodářskou infrastrukturu včetně naplnění právních předpisů Evropských společenství. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Zabezpečení bezproblémového zásobování obyvatel kvalitní pitnou vodou a efektivní likvidace odpadních vod bez negativních dopadů na životní prostředí. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Prevence negativních dopadů extrémních hydrologických situací – povodní a sucha. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
Národní adaptační strategie			
<ul style="list-style-type: none"> Zajištění variability urbanizovaného území. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Opatření k zajištění funkčního a ekologicky stabilního systému sídelní zeleně. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Opatření v oblasti urbanistického rozvoje, stavebnictví a architektury. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Zmírňování následků záplav v urbanizovaném území. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Opatření ke snížení rizik spojených s teplotou a kvalitou ovzduší. 	+/-	-	Budování nových zpevněných a zastavěných ploch a kácení vzrostlých dřevin. V místech, kde bude stávající trať přeložena pod zem, lze očekávat vznik veřejných prostranství s vyšším podílem zeleně a pozitivním vlivem na mikroklima.
<ul style="list-style-type: none"> Opatření k ochraně a obnově propojenosti a prostupnosti krajiny. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Opatření pro zajištění stability vodního režimu v krajině. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Systémy hospodaření se srážkovými vodami a opětovného využití vody. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Opatření na vodárenských systémech. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Opatření na čistírnách odpadních vod a kanalizacích. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Optimalizace funkce stávajících nádrží a vodohospodářských soustav. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Obnova malých vodních nádrží a zvyšování jejich spolehlivosti. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Úpravy vodních koryt a v nivách. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Ochrana stávajících a výhledových vodních zdrojů. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Infiltrace povrchových vod do vod podzemních. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni relevantní vůči předkládané ÚPD	Soubor změn vlny 13. ÚP hl. města Prahy		
	Hodnocení		Komentář
	Z3184	Z3185	
Státní program ochrany přírody a krajiny			
<ul style="list-style-type: none"> V sídlech podporovat péči o plochy zeleně a prioritně zakládat nové parky. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Vymežit v rámci územního plánování dostatečné plochy pro zachování a zakládání přírodních a přírodě blízkých prvků v sídlech, jejich propojování a návaznost na příměstskou krajinu, včetně jejich využití pro pěší a cyklisty. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny hl. m. Prahy			
<ul style="list-style-type: none"> Postupné zlepšení kvality ovzduší a vod, snížení hlukové zátěže. 	+	-/+	Jsou vytvořeny územní předpoklady pro modernizaci stávající železniční trati a minimalizaci vlivů provozu na ní na obyvatele i přírodu a krajinu.
<ul style="list-style-type: none"> Trvale možný soulad městského a přírodního prostředí. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Rozvoj města respektující historické a kulturní dědictví. 	+	0	Změna respektuje urbanistický ráz území a dále jej rozvíjí především návrhem podzemního vedení trasy v urbanisticky citlivých územích.
<ul style="list-style-type: none"> Realizovat opatření pro preferenci tramvají a autobusů 	+	+	Optimalizace a zkapacitnění systému VHD.
<ul style="list-style-type: none"> Zvyšovat komfort užívání veřejné dopravy 	+	+	Optimalizace a zkapacitnění systému VHD.
<ul style="list-style-type: none"> Rozvíjet a optimalizovat páteřní síť kolejové dopravy (metro, železnice, tramvaje) 	+	+	Jsou vymezeny územní předpoklady pro rozvoj vnitroměstské i příměstské veřejné kolejové dopravy.
<ul style="list-style-type: none"> Rozvíjet síť tramvajových tratí. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Pokusit se propojit plochy přírodního a přírodě blízkého charakteru a tím zajistit propojení biotopů. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
ZÚR hl. města Prahy			
<ul style="list-style-type: none"> 1) Vycházet z výjimečného postavení Prahy jako hlavního města České republiky, přirozeného centra Pražského regionu a významného města Evropy. 	+	+	Jsou vytvořeny územní předpoklady pro udržitelný rozvoj území.
<ul style="list-style-type: none"> 2) Respektovat a rozvíjet kulturní a historické hodnoty a rozmanité přírodní podmínky na území hl. m. Prahy. 	+	0	Změna respektuje urbanistický ráz území a dále jej rozvíjí především návrhem podzemního vedení trasy v urbanisticky citlivých územích.
<ul style="list-style-type: none"> 3) Vytvořit podmínky pro vyvážený rozvoj území návrhem odpovídajícího funkčního i prostorového uspořádání ve všech historicky vzniklých pásmech města. 	+	0	Změna respektuje urbanistický ráz území a dále jej rozvíjí především návrhem podzemního vedení trasy v urbanisticky citlivých územích.
<ul style="list-style-type: none"> 4) Upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> 5) Zmírnit negativní vlivy suburbanizace v přilehlé části Pražského regionu opatřeními ve vnějším pásmu hl. m. Prahy. 	+	+	Změny územního plánu vymezují územní předpoklady pro optimalizaci dopravního systému, která by měla přispět k přerozdělení dopravních zátěží v rámci města ve prospěch dnes přetížených hlavních tahů.
<ul style="list-style-type: none"> 6) Zajistit podmínky pro rozvoj všech dopravních systémů nezbytných pro fungování města, přednostně pro rozvoj integrované veřejné dopravy s potřebným přesahem do Středočeského kraje. 	+	+	Změny územního plánu vymezují územní předpoklady pro optimalizaci dopravního systému, která by měla přispět k přerozdělení dopravních zátěží v rámci města ve prospěch dnes přetížených hlavních tahů.
<ul style="list-style-type: none"> 7) Vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu směrem do centra města, zejména do území Památkové rezervace v hlavním městě Praze. 	+	+	Změny územního plánu vymezují územní předpoklady pro optimalizaci dopravního systému, která by měla přispět k přerozdělení dopravních zátěží v rámci města ve prospěch dnes přetížených hlavních tahů.
<ul style="list-style-type: none"> 8) Vytvořit podmínky pro rozvoj druhů 	+	+	Změny územního plánu vymezují územní předpoklady pro optimalizaci dopravního systému směrem k vyššímu využití

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni relevantní vůči předkládané ÚPD	Soubor změn vlny 13. ÚP hl. města Prahy		
	Hodnocení		Komentář
	Z3184	Z3185	
dopravy šetrných k životnímu prostředí.			bezemisní kolejové VHD, která by měla přispět k přerozdělení dopravních zátěží v rámci města ve prospěch dnes přetížených hlavních tahů.
<ul style="list-style-type: none"> 9) Zajistit rozvoj všech systémů technické infrastruktury, které jsou podmínkou pro další rozvoj města. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> 10) Zvyšovat podíl zeleně a spojovat ji do uceleného systému. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> 11) Vytvořit podmínky pro odstranění nebo zmírnění současných ekologických problémů a přispět k vyřešení střetů zájmů mezi ochranou životního prostředí a ekonomickým a stavebním rozvojem hlavního města. 	+	+	Změny územního plánu vymezují územní předpoklady pro optimalizaci dopravního systému, která by měla přispět k přerozdělení dopravních zátěží v rámci města ve prospěch dnes přetížených hlavních tahů.
<ul style="list-style-type: none"> 12) Vytvořit podmínky pro odstranění současných problémů mezi veřejným zájmem na zachování historického stavebního fondu a rozvojem uvnitř historického centra 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
Strategický plán hl. m. Prahy			
<ul style="list-style-type: none"> Postupné zlepšení kvality ovzduší a vod, snížení hlukové zátěže. 	+	+	Změny územního plánu vymezují územní předpoklady pro optimalizaci dopravního systému, která by měla přispět k přerozdělení dopravních zátěží v rámci města ve prospěch dnes přetížených hlavních tahů, a s tím spojené zlepšení stavu ovzduší a hlukové zátěže v řešeném území.
<ul style="list-style-type: none"> Trvale možný soulad městského a přírodního prostředí. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Rozvoj města respektující historické a kulturní dědictví. 	+	0	Změna respektuje urbanistický ráz území a dále jej rozvíjí především návrhem podzemního vedení trasy v urbanisticky citlivých územích.
<ul style="list-style-type: none"> Realizovat opatření pro preferenci tramvají a autobusů 	+	+	Změny územního plánu vymezují územní předpoklady pro optimalizaci dopravního systému směrem k vyššímu využití bezemisní kolejové VHD, která by měla přispět k přerozdělení dopravních zátěží v rámci města ve prospěch dnes přetížených hlavních tahů.
<ul style="list-style-type: none"> Zvyšovat komfort užívání veřejné dopravy. 	+	+	Změny územního plánu vymezují územní předpoklady pro optimalizaci dopravního systému směrem k vyššímu využití bezemisní kolejové VHD, která by měla přispět k přerozdělení dopravních zátěží v rámci města ve prospěch dnes přetížených hlavních tahů.
<ul style="list-style-type: none"> Rozvíjet a optimalizovat páteční síť kolejové dopravy (metro, železnice, tramvaje). 	+	+	Změny územního plánu vymezují územní předpoklady pro optimalizaci dopravního systému směrem k vyššímu využití bezemisní kolejové VHD, která by měla přispět k přerozdělení dopravních zátěží v rámci města ve prospěch dnes přetížených hlavních tahů.
<ul style="list-style-type: none"> Rozvíjet síť tramvajových tratí. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Sledovat vyšší kvalitu veřejných prostranství při návrhu dopravních řešení. 	+	+	Změna respektuje urbanistický ráz území a dále jej rozvíjí především návrhem podzemního vedení trasy a souvisejících staveb v urbanisticky citlivých územích a v územích s potenciálním vlivem na krajinný ráz.
Zásady dopravní politiky hl. m. Prahy			
<ul style="list-style-type: none"> Rozvoj dopravního systému zajišťovat ve vzájemném souladu s rozvojem sídelní soustavy, jak co do kapacit, tak co do času. Vhodným urbanistickým řešením, založeným na koexistenci různých funkcí v území, směřovat ke snížení přepravních nároků ve městě a jeho okolí a vytvářet tak základní předpoklady pro omezování negativních vlivů provozu dopravy na životní prostředí. Usilovat o to, aby území s vysokou hustotou osídlení a velkou nabídkou pracovních příležitostí byla obsluhována kolejovou hromadnou dopravou. 	+	+	Změny územního plánu vymezují územní předpoklady pro optimalizaci dopravního systému, která by měla přispět k přerozdělení dopravních zátěží v rámci města ve prospěch dnes přetížených hlavních tahů.
<ul style="list-style-type: none"> Dopravní infrastrukturu koncipovat, rozvíjet a řídit jako komplexní systém 	+	+	Změny územního plánu vymezují územní předpoklady pro optimalizaci dopravního systému, která by měla přispět

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni relevantní vůči předkládané ÚPD	Soubor změn vlny 13. ÚP hl. města Prahy		
	Hodnocení		Komentář
	Z3184	Z3185	
všech doprav, které se musí vzájemně doplňovat a jež musí racionálně spolupracovat. V jednotlivých částech území zajišťovat přepravní potřeby způsobem adekvátním jeho využití, charakteru zástavby a požadavkům tvorby a ochrany životního prostředí.			k přerozdělení dopravních zátěží v rámci města ve prospěch dnes přetížených hlavních tahů.
<ul style="list-style-type: none"> Pro obsluhu centra města vytvářet takové podmínky, aby rozhodující část nároků na přepravu osob mohla být uspokojena hromadnou dopravou. Individuální automobilovou dopravu je v centru města naopak nutno účinně regulovat. V přepravě nákladů lze připustit pouze nezbytnou dopravu zásobovací. 	+	+	Změny územního plánu vymezují územní předpoklady pro optimalizaci dopravního systému směrem ke zkapacitnění veřejné kolejové dopravy, která by měla přispět k přerozdělení dopravních zátěží v rámci města ve prospěch dnes přetížených hlavních tahů.
<ul style="list-style-type: none"> Dbát na správný a proporcionální vývoj jednotlivých částí dopravního systému a jeho technickou základnu udržovat na úrovni odpovídající stavu technického rozvoje. Při zajišťování přepravních potřeb města a zájmového území preferovat provoz a rozvoj těch druhů doprav a dopravních systémů, které jsou příznivé pro tvorbu a ochranu životního prostředí. 	+	+	Změny územního plánu vymezují územní předpoklady pro optimalizaci dopravního systému směrem k veřejné bezemisní dopravě, která by měla přispět k přerozdělení dopravních zátěží v rámci města ve prospěch dnes přetížených hlavních tahů.
Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha – CZ01			
<ul style="list-style-type: none"> K roku 2020 snížení koncentrací znečišťujících látek v ovzduší tak, aby kvalita ovzduší byla zlepšena tam, kde jsou imisní limity na území aglomerace CZ01 Praha překračovány, 	+	+	V Praze dle pětiletých průměrů z let 2014-2018 nejsou v současnosti překračovány imisní limity nejvýznamnějších látek škodlivých pro lidské zdraví s výjimkou benzo(a)pyrenu, jehož produkci však posuzované změny územního plánu nemohou významněji ovlivnit. Změny územního plánu působí nepřímo prostřednictvím vymezení územních předpokladů pro optimalizaci dopravního systému na zlepšení kvality ovzduší.
<ul style="list-style-type: none"> K roku 2020 docílit toho, aby byla kvalita ovzduší udržena a zlepšována také tam, kde jsou současné koncentrace znečišťujících látek pod hodnotami imisních limitů. 	+	+	V Praze dle pětiletých průměrů z let 2014-2018 nejsou v současnosti překračovány imisní limity nejvýznamnějších látek škodlivých pro lidské zdraví s výjimkou benzo(a)pyrenu, jehož produkci však posuzované změny územního plánu nemohou významněji ovlivnit. Změny územního plánu působí nepřímo prostřednictvím vymezení územních předpokladů pro optimalizaci dopravního systému na zlepšení kvality ovzduší.
<ul style="list-style-type: none"> Výše uvedené cíle se týkají znečišťujících látek PM₁₀, PM_{2,5}, benzo(a)pyren, NO₂ 	+	+	V Praze dle pětiletých průměrů z let 2014-2018 nejsou v současnosti překračovány imisní limity nejvýznamnějších látek škodlivých pro lidské zdraví s výjimkou benzo(a)pyrenu, jehož produkci však posuzované změny územního plánu nemohou významněji ovlivnit. Změny územního plánu působí nepřímo prostřednictvím vymezení územních předpokladů pro optimalizaci dopravního systému na zlepšení kvality ovzduší.
Dlouhodobá koncepce ochrany ovzduší na území hl. m. Prahy			
<ul style="list-style-type: none"> Eliminace nebo alespoň minimalizace negativních vlivů na lidské zdraví, vyplývajících ze znečištění ovzduší. 	+	+	V Praze dle pětiletých průměrů z let 2014-2018 nejsou v současnosti překračovány imisní limity nejvýznamnějších látek škodlivých pro lidské zdraví s výjimkou benzo(a)pyrenu, jehož produkci však posuzované změny územního plánu nemohou významněji ovlivnit. Změny územního plánu působí nepřímo prostřednictvím vymezení územních předpokladů pro optimalizaci dopravního systému na zlepšení kvality ovzduší.
<ul style="list-style-type: none"> Eliminace nebo alespoň minimalizace negativních vlivů znečištění ovzduší na přírodní prostředí. 	+	-/+	Jsou vytvořeny územní předpoklady pro modernizaci stávající železniční trati a minimalizaci vlivů provozu na ní na obyvatele i přírodu a krajinu.
Plán zlepšení kvality ovzduší na území aglomerace hl. m. Prahy			
<ul style="list-style-type: none"> AB3 Odstraňování bodových problémů na komunikační síti 	+	+	Změny územního plánu vymezují územní předpoklady pro optimalizaci dopravního systému, která by měla přispět k přerozdělení dopravních zátěží v rámci města ve prospěch dnes přetížených hlavních tahů.
<ul style="list-style-type: none"> AB5 Výstavba a rekonstrukce tramvajových tratí a tratí metra 	+	+	Změny územního plánu vymezují územní předpoklady pro optimalizaci dopravního systému veřejné kolejové dopravy, která by měla přispět k přerozdělení dopravních zátěží v rámci města ve prospěch dnes přetížených hlavních tahů.

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni relevantní vůči předkládané ÚPD	Soubor změn vlny 13. ÚP hl. města Prahy		
	Hodnocení		Komentář
	Z3184	Z3185	
<ul style="list-style-type: none"> AB9 Integrované dopravní systémy veřejné hromadné dopravy 	+	+	Změny územního plánu vymezují územní předpoklady pro optimalizaci dopravního systému veřejné kolejové dopravy, která by měla přispět k přerozdělení dopravních zátěží v rámci města ve prospěch dnes přetížených hlavních tahů.
<ul style="list-style-type: none"> AB10 Zvyšování kvality v systému veřejné hromadné dopravy 	+	+	Změny územního plánu vymezují územní předpoklady pro optimalizaci dopravního systému veřejné kolejové dopravy, která by měla přispět k přerozdělení dopravních zátěží v rámci města ve prospěch dnes přetížených hlavních tahů.
<ul style="list-style-type: none"> AB11 Zajištění preference veřejné hromadné dopravy 	+	+	Změny územního plánu vymezují územní předpoklady pro optimalizaci dopravního systému veřejné kolejové dopravy, která by měla přispět k přerozdělení dopravních zátěží v rámci města ve prospěch dnes přetížených hlavních tahů.
Plán udržitelné mobility Praha			
<ul style="list-style-type: none"> Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy 	+	+	Změny územního plánu vymezují územní předpoklady pro optimalizaci dopravního systému veřejné kolejové dopravy, která by měla přispět k přerozdělení dopravních zátěží v rámci města ve prospěch dnes přetížených hlavních tahů.
<ul style="list-style-type: none"> Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy 	+	+	Změny územního plánu vymezují územní předpoklady pro optimalizaci dopravního systému veřejné kolejové dopravy, která by měla přispět k přerozdělení dopravních zátěží v rámci města ve prospěch dnes přetížených hlavních tahů.
<ul style="list-style-type: none"> Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti 	+	+	Změny územního plánu vymezují územní předpoklady pro optimalizaci dopravního systému veřejné kolejové dopravy, která by měla přispět k přerozdělení dopravních zátěží v rámci města ve prospěch dnes přetížených hlavních tahů.
<ul style="list-style-type: none"> Nová propojení pro různé druhy dopravy 	+	+	Změny územního plánu vymezují územní předpoklady pro optimalizaci dopravního systému veřejné kolejové dopravy včetně její návaznosti na ostatní druhy dopravy a zvýšení kapacit P+R, která by měla přispět k přerozdělení dopravních zátěží v rámci města ve prospěch dnes přetížených hlavních tahů.
<ul style="list-style-type: none"> Podpora chůze a dopravní cyklistiky 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Optimalizace zásobování města 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny obyvatel 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Zlepšení kvality veřejných prostranství 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy 	+	+	Jsou vytvořeny územní předpoklady pro modernizaci stávající železniční trati a minimalizaci vlivů provozu na obyvatele i přírodu a krajinu.
<ul style="list-style-type: none"> Snížení prostorových nároků dopravy 	+	+/-	Částečné přeložení stávající železniční trati a železničních stanic pod zem, na druhou stranu vybudování nové odbočky na letiště.
<ul style="list-style-type: none"> Snížení dopravní nehodovosti 	+	+	Modernizace trati přispěje ke zlepšení bezpečnosti dopravy.
<ul style="list-style-type: none"> Finanční udržitelnost dopravního systému 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Procesní podpora udržitelné mobility a efektivní správy města 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Udržitelný územní rozvoj Pražské metropolitní oblasti 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Ekonomický rozvoj města 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.

Tab. 13 Zapracování cílů ochrany veřejného zdraví přijatých na vnitrostátní úrovni

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni relevantní vůči předkládané ÚPD	Soubor změn vlny 13. ÚP hl. města Prahy		
	Hodnocení		Komentář
	Z3184	Z3185	
Akční plán ČR pro zdraví a životní prostředí – NEHAP			
<ul style="list-style-type: none"> Stanovovat priority ve zlepšování kvality ovzduší ze zdravotního hlediska prostřednictvím hodnocení rizik. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Dále zvyšovat kvalitu ovzduší cestou snižování 	+	+	V Praze dle pětiletých průměrů z let 2014-2018 nejsou v současnosti překračovány imisní limity

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni relevantní vůči předkládané ÚPD	Soubor změn vlny 13. ÚP hl. města Prahy		
	Hodnocení		Komentář
	Z3184	Z3185	
emisi škodlivin, včetně tzv. skleníkových plynů.			nejvýznamnějších látek škodlivých pro lidské zdraví s výjimkou benzo(a)pyrenu, jehož produkci však posuzované změny územního plánu nemohou významněji ovlivnit. Změny územního plánu působí nepřímo prostřednictvím vymezení územních předpokladů pro optimalizaci dopravního systému na zlepšení kvality ovzduší.
<ul style="list-style-type: none"> Stanovit priority pro intervence ke zlepšování kvality a zdravotní nezávadnosti vody ze zdravotních hledisek. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Předcházet poškození zdraví z používání a užívání vod. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Chránit podzemní i povrchové vody před kontaminací, se zvláštním zaměřením na ochranu zdrojů pitných vod a vod pro rekreaci. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Zlepšovat kvalitu a zdravotní nezávadnost pitné vody veřejného zásobování a zabezpečit její stálou jakost. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Chránit půdu jako základní složku životního prostředí s důrazem na zabezpečení jejích funkcí. 	0	-	Dílčí zábory ZPF u zkapacitnění stávajícího koridoru a nové odbočky na letiště ve změně Z3185/13.
<ul style="list-style-type: none"> Uplatňovat princip prevence poškozování půdy. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Vhodným využíváním půdy zajistit ochranu dalších složek životního prostředí, zejména vody. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Omezovat negativní působení hluku na zdraví. 	+	+	Jsou vytvořeny územní předpoklady pro modernizaci stávající železniční trati a minimalizaci vlivů provozu na ní na obyvatele.
<ul style="list-style-type: none"> Zastavit nárůst hluku, zejména dopravního, a rozšiřovat chráněné zóny. 	+	+	Jsou vytvořeny územní předpoklady pro modernizaci stávající železniční trati a minimalizaci vlivů provozu na ní na obyvatele.
<ul style="list-style-type: none"> Snižovat expozici hluku prostředky územního plánování. 	+	+	Jsou vytvořeny územní předpoklady pro modernizaci stávající železniční trati a minimalizaci vlivů provozu na ní na obyvatele.
<ul style="list-style-type: none"> Zabezpečovat prevenci a omezování důsledků velkých průmyslových a jaderných havárií a přírodních katastrof. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Soustavně sledovat parametry životního prostředí a ukazatelů zdravotního stavu populace. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2020			
<ul style="list-style-type: none"> Podílet se na vytváření podmínek pro rozvoj odolných sociálních skupin, tedy komunit žijících v prostředí, které je příznivé pro jejich zdraví. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Zlepšení prostorových podmínek pro školní i mimoškolní pohybovou aktivitu. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Obnova a rozvoj sportovní infrastruktury pro pohybovou rekreaci. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Zlepšení prostorových podmínek pro organizovaný sport základní úrovně – sport pro všechny. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Podpora infrastruktury pro aktivní mobilitu – zejména chůzi a jízdu na kole. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Vytyčit efektivní a koordinovaný přístup k problematice hluku a neionizujícího záření ze životního prostředí. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Minimalizovat zdravotní rizika vznikající při nakládání s odpady. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
Strategie sociálního začleňování 2014 – 2020			
<ul style="list-style-type: none"> Vytvářet podmínky pro vstup a udržení se na trhu práce pro osoby sociálně vyloučené nebo sociálním vyloučením ohrožené. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni relevantní vůči předkládané ÚPD	Soubor změn vlny 13. ÚP hl. města Prahy		
	Hodnocení		Komentář
	Z3184	Z3185	
<ul style="list-style-type: none"> Zajistit adekvátní příjem a prevenci ztráty příjmu pro osoby sociálně vyloučené nebo sociálním vyloučením ohrožené. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Zvýšení dostupnosti bydlení pro osoby ohrožené vyloučením z bydlení nebo po jeho ztrátě. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Zajistit dostatečně rozvinutý systém sociálních služeb pro potřeby osob sociálně vyloučených nebo sociálním vyloučením ohrožené reagující na jejich individuální potřeby v kontextu společenské zakázky. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.
<ul style="list-style-type: none"> Podpora dalších začleňujících služeb (mimo sektor sociálních služeb): Integrovaný systém kvalitních a dostupných služeb pro osoby závislé nebo závislostí ohrožené postavený na stabilním systému financování. 	0	0	Není předmětem řešení posuzovaných změn.

Cíle ochrany životního prostředí a ochrany veřejného zdraví přijaté na vnitrostátní úrovni byly do řešené koncepce zpracovány způsobem charakterizovaným v předchozích tabulkách a kapitolách.

Soulad s nadřazenou ÚPD a rozvojovými koncepcemi na regionální i místní úrovni je podrobněji komentován v kapitole A.II na základě identifikovaných vztahů dle výše uvedené tabulky.

Opatření pro předcházení negativním vlivům na životní prostředí v důsledku identifikovaných rozporů s cíli přijatými na vnitrostátní úrovni v oblasti ochrany životního prostředí jsou uvedena v kapitole A.VIII.

A.X Návrh ukazatelů pro sledování vlivu územně plánovací dokumentace na životní prostředí.

Vzhledem k tomu, že se v případě tohoto vyhodnocení jedná o dílčí změny platné územně plánovací dokumentaci, je návrh ukazatelů pro sledování vlivu posuzovaných změn územního plánu na životní prostředí shodný se sadou indikátorů vybraných aspektů udržitelného rozvoje hlavního města Prahy definovaných v ÚAP a koresponduje tak se systémem vyhodnocování platného územního plánu v současnosti.

V rámci ÚAP by měla být dle metodického pokynu MMR sledována celá řada indikátorů, které ilustrují změny a trendy v průběhu času pomocí kvantifikovatelných údajů. Z interpretačního hlediska je důležité, že pro každý indikátor je možné stanovit žádoucí trend změny vývoje hodnot z hlediska principů udržitelného rozvoje pro nejbližší okolí. Indikátory tak umožňují poměrně přehledným způsobem napomáhat objektivnímu vyhodnocování vyváženosti rozvoje území a zároveň v budoucnu provádět porovnání míry změny v průběhu času.

Vzhledem k výše uvedenému uvádíme soubor vybraných indikátorů, které jsou pravidelně vyhodnocovány v rámci ÚAP, a které je možno uplatnit pro sledování vlivu posuzovaných změn územního plánu na životní prostředí. Sledování indikátorů je třeba provádět plošně nad územním plánem jako celkem.

Níže uvádíme ty indikátory, které se vztahují k aspektům environmentálního pilíře udržitelného rozvoje a mohou ilustrovat uplatňování návrhu posuzovaných změn územního plánu.

Tab. 14 Vybrané indikátory pro monitoring uplatňování koncepce dle ÚAP

Složka ŽP	Referenční cíl ochrany ŽP a veřejného zdraví	Indikátor	jednotka	Kdo sleduje
1. obyvatelstvo, veřejné zdraví	1.1 zlepšit kvalitu života obyvatel sídel a sociální determinanty lidského zdraví	Naděje dožití	roky	ÚZIS ČSÚ ÚAP
	1.2 podporovat environmentálně šetrné formy rekreace a zdravý životní styl	Bez vztahu k posuzovaným změnám		
	1.3 pomocí prevence chránit životní prostředí a obyvatelstvo před důsledky přírodních a antropogenních krizových situací	Bez vztahu k posuzovaným změnám		
2. flóra, fauna, biodiverzita, ÚSES	2.1 chránit ohniska biodiverzity a omezovat fragmentaci krajiny	Bez vztahu k posuzovaným změnám		
3. půda a horninové prostředí	3.1 omezovat nové trvalé zábory ZPF a PUPFL a zabezpečit ochranu ekologických funkcí půdy	Nové zábory ZPF Nové zábory PUPFL	ha	ÚAP
	3.2 chránit nerostné bohatství a předcházet geologickým rizikům	Bez vztahu k posuzovaným změnám		
4. voda	4.1 posilovat retenční funkci krajiny a zlepšovat ekol. funkce vodních útvarů podzemních i povrchových vod	Bez vztahu k posuzovaným změnám		
5. ovzduší, klima	5.1 snižovat znečištění ovzduší s důrazem na NOx a PM10	Plocha OZKO dle aktuálních pětiletých průměrů	Ha / %	ČHMÚ
	5.2 pomocí územně plánovacích opatření snižovat působení tepelného ostrova města	Průměrná roční teplota Výměra ploch městské zeleně	°C ha	ČHMÚ ÚAP
6. hluk	6.1 snižovat expozici hluku prostředky územního plánování	Počty osob zasažených hlukem z dopravy po železnici nad 70/60 dB den/noc L _{dn} /L _n	počet osob	MZ – Strategické hlukové mapování ÚAP
7. sídla, urbanizace, infrastruktura	7.1 efektivním územním plánováním přispět k optimalizaci územního rozvoje sídel a ochraně přírody a krajiny	Bez vztahu k posuzovaným změnám		
	7.2 snižovat zatížení dopravní sítě v sídlech zejména tranzitní a nákladní silniční dopravou	Elektrifikace železničních tratí	km	ÚAP
8. hmotné statky a	8.1 chránit kulturní, architektonické a archeologické dědictví	Nemovité kulturní památky, plochy a soubory Kulturní památky – archeologické lokality	počet / ha	NPÚ ÚAP

Složka ŽP	Referenční cíl ochrany ŽP a veřejného zdraví	Indikátor	jednotka	Kdo sleduje
kulturní dědictví včetně architektonického a archeologického dědictví				
9. krajina, krajinný ráz	9.1 chránit krajinný ráz	Bez vztahu k posuzovaným změnám		

A.XI Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí

Obsahovou náplň této kapitoly tvoří koncepční a (zejména) prostorová opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů předkládaného návrhu posuzovaných změn územního plánu na životní prostředí, formulovaná v kap. A.VIII., formulované ve formě návrhu stanoviska jako podkladu pro rozhodnutí příslušného úřadu, dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

Na základě vyhodnocení vlivu předloženého návrhu posuzovaných změn územního plánu na životní prostředí navrhujeme **SOUHLASNÉ STANOVISKO BEZ PODMÍNEK**. Předloženou koncepci tak doporučujeme k realizaci za následujících doporučení^{10 11}:

A. Akceptace navrhovaných změn využití území:

Výběr varianty

Změny územního plánu jsou navrhovány invariantně.

Neakceptovatelné

Obě posuzované změny jsou akceptovatelné bez podmínek.

Akceptovatelné s podmínkami

Obě posuzované změny jsou akceptovatelné bez dalších podmínek nad rámec podmínek využití ploch obsažených v návrhu posuzovaných změn ÚP.

B. Prostorová opatření pro jednotlivé plochy

Nejsou navrhována žádná prostorová opatření.

¹⁰ Většinu podmínek a doporučení je třeba uplatnit v následných povolenacích řízeních při zastavování návrhových ploch (územní řízení), resp. při zpracování podrobnější územně plánovací dokumentace (územní studie, regulační plány), výčetem podmínek realizace není nijak dotčena povinnost stavebníka prověřit záměr dle speciálních předpisů (vodní zákon, zákon o ovzduší, hygienické předpisy apod.)

¹¹ Část A má charakter podmínek udělení souhlasného stanoviska pro jednotlivá navrhovaná opatření – tj. rozvojové lokality, koridory, resp. plochy, část B je třeba chápat jako doporučení ve formě konkrétních navrhovaných úprav vymezení ploch z důvodů minimalizace negativních vlivů na životní prostředí pro uplatnění v územním plánu v rámci jeho projednání.

A.XII Netechnické shrnutí výše uvedených údajů.

Tato část SEA je určena zájemcům o všeobecné informace. Jsou zde shrnuty veškeré předchozí kapitoly do přehledné a stručnější formy. Podrobnější informace zájemce najde v předchozích kapitolách.

Předkládané posouzení vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí a na udržitelný rozvoj území je vypracováno ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v rozsahu dle přílohy zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění zákona č. 39/2015 Sb.

Posouzení vlivů posuzovaných změn územního plánu na udržitelný rozvoj území je zpracováno řešitelským týmem firmy Jacobs Clean Energy s.r.o. pod vedením autorizované osoby Mgr. Jany Švábové Nezvalové.

Obsah a rozsah Vyhodnocení vychází z Koordinovaného stanoviska podle § 4 odst. 6 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, vydaných odborem životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy k návrhu zadání posuzovaných změn územního plánu.

Předmětem této fáze zakázky je zpracování Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území pro návrh Změn vlny 13 plánu hlavního města Prahy, a tím vytvoření odborného podkladu pro vydání stanoviska ze strany příslušného úřadu.

Součástí vyhodnocení je i návrh případných opatření k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví včetně vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů.

Vyhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů posuzovaných změn územního plánu, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných je provedeno v kap. A.IV předkládané dokumentace. Stručné shrnutí těchto vlivů je pak uvedeno v kap. A.XII předkládané dokumentace. Návrh opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí je uveden v kap. A.VIII a je zároveň součástí návrhu stanoviska viz A.XI.

Z hlediska vlivů na přírodu je nejvýznamnějším impaktem kácení dřevin rostoucích mimo les. Vynucené kácení je vyvoláno jednak plošnými nároky na druhou kolej v rámci modernizace stávající jednokolejné železniční trati a zásahy při výstavbě, které však nejsou předmětem řešení posuzovaných změn územního plánu. Nejvýznamnějším vlivem bude otevření a přestavba tunelu ve Stromovce, který je však třeba řešit opatřeními při výstavbě.

Předkládané změny Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou navrženy v souladu s požadavky stavebního zákona s uplatněním § 188 odst. 3. Změna zachovává prvky platného územního plánu v zájmu kontinuity a věcné i formální jednoty plánu. Regulativy funkčního a prostorového uspořádání území, uvedené v opatření obecné povahy č. 6/2009, kterým byla vydána změna Z1000/00 Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, se návrhem předkládaných změn nemění.

Níže uvádíme základní závěry, ke kterým posouzení SEA dospělo:

Ovzduší

Je patrné, že 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 bude zprostředkovaně zlepšení komfortu přepravy cestujících, jakož i zvýšení jejich počtu po železnici, což ve svých důsledcích přinese snížení automobilové dopravy do centra města.

Klima

Podstatné vlivy na mikroklimatické charakteristiky posuzované změny územního plánu negenerují.

Hydrologické poměry

Návrh řešení posuzovaných změn územního plánu bude mít důsledky z hlediska 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 zjištěny.

V trase modernizované železniční trati se nenacházejí žádná prameniště nebo území PHO 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.

Předkládaný návrh změn územního plánu, má z hlediska rozsahu nově navrhovaných rozvojových ploch a dílčím zásahům do záplavových území, mírně negativní vlivy na hydrologické poměry v území (zvýšení podílu nepropustných povrchů, omezení retenční schopnosti krajiny, budování nových překážek z hlediska proudění podzemních vod, resp. dočasné ovlivnění jejich hladiny a zastavování záplavových území.

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

Půda a horninové prostředí

Změna Z3184/13 neznamená zábor ZPF ani PUPFL.

Změna Z3185/13 předpokládá zábor ZPF druhů pozemků orná půda, trvalý travní porost a zahrada, tříd ochrany I. – V. o celkové rozloze 154 642 m².

Změna se netýká pozemků určených k plnění funkce lesa.

Každá stavba znamená zásah do horninového prostředí, nicméně na úrovni SEA nebyly zjištěny podstatné negativní vlivy vymezených ploch a koridorů s rozdílným způsobem využití v návrhu posuzovaných změn územního plánu ve vztahu k horninovému prostředí a surovinovým zdrojům, které by nebylo možné účinně kompenzovat pomocí technických a sanačních opatření.

Ochrana přírody a krajiny

Realizací stavby, jíž dávají rámec posuzované změny územního plánu, dojde ke změně 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 a v úsecích zdvojkolejného koridoru, vyrovnávající dnešní ostré oblouky trati mezi Libockým rybníkem a nádražím Veleslavin, dále pak méně významně v polních částech nové trati.

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 Z3184/13 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

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 provedeného v rámci procesu EIA lze teoreticky předpokládat, že za současného stavu je cca 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 významně zlepší, neboť počet obyvatel teoreticky obtěžovaných a rušených hlukem z železniční dopravy se potenciálně sníží cca o dvě třetiny.

Ze zkušeností z modernizací jiných traťových úseků lze vyslovit závěr, 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.

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 spojené se snížením intenzity pojezdů při hledání parkovacích míst a znečištění ovzduší a hlukové zátěže v době dopravních špiček.

Z hlediska možného ovlivnění obyvatelstva imisním působením nových zdrojů lze konstatovat, že návrh posuzovaných změn územního plánu neumisťuje do obytného území města zdroje znečištění ve formě rozsáhlé průmyslové či jiné výroby, jež by mohla významně znečišťovat ovzduší emisemi či zápachem, za předpokladu dodržení navrhovaných podmínek využití území. Náhrada motorové trakce elektrickou přispěje ke snížení absolutního množství emitovaných škodlivin do ovzduší. Zprostředkovaně se rovněž pozitivně projeví zvýšení kapacity přepravy VHD, a tím i relativní nižší atraktivita IAD.

V rámci posouzení nebyly zjištěny takové skutečnosti, které by bránily realizaci navrhovaných ploch s rozdílným způsobem využití ani realizaci posuzovaných změn územního plánu jako celku. V případě zjištěných negativních vlivů byly v jednotlivých případech navrženy podmínky a opatření pro minimalizaci negativních vlivů na jednotlivé sledované charakteristiky životního prostředí a veřejného zdraví.

ČÁST B Vyhodnocení vlivů územního plánu na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti

Žádná z předkládaných změn územního plánu nezasahuje do EVL resp. ptačí oblasti soustavy Natura 2000. Potenciální vliv na lokality soustavy Natura 2000 byl vyloučen příslušným orgánem ochrany přírody v rámci zjišťovacího řízení (Koordinované stanovisko krajského úřadu, č.j. MHMP 2651/2018, ze dne 26.2.2018). Vyhodnocení vlivů na evropsky významné oblasti a ptačí oblasti dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, nebylo provedeno.

ČÁST C Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v ÚAP

Tato kapitola slouží k vyhodnocení vlivů navrhované územně plánovací dokumentace na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech. Pro účely vyhodnocení vlivů předkládaných změn územního plánu města Prahy byly vybrány ty sledované jevy, které se v řešeném území vyskytují, nebo s ním přímo souvisí, nebo které jsou podstatně ovlivněny návrhem změny územního plánu, případně jej podstatně ovlivňují a lze u nich tento vliv prokázat. Účelem je charakterizovat jaký vliv má navrhované řešení, případně varianty řešení, na tyto vybrané sledované jevy.

Územně analytické podklady hl. m. Prahy (UAP) jsou zpracovávány na základě usnesení Rady hl. m. Prahy č. 373 ze dne 20. 3. 2007 a poslední 4. aktualizace Územně analytických podkladů hl. m. Prahy 2016 byla schválena Zastupitelstvem hl. m. Prahy dne 15. 6. 2017.

Daný dokument obsahuje zjištění a vyhodnocení stavu a vývoje území, jeho hodnot, omezení změn v území z důvodu ochrany veřejných zájmů, vyplývajících z právních předpisů nebo stanovených na základě zvláštních právních předpisů nebo vyplývajících z vlastností území, záměry na provedení změn v území, zjišťování a vyhodnocování udržitelného rozvoje území a určení problémů k řešení v územně plánovací dokumentaci.

Tato kapitola slouží ke shrnutí vlivů návrhu předkládané územně plánovací dokumentace na výsledky vyhodnocení rozboru udržitelného rozvoje provedeného v rámci Územně analytických podkladů. Z vyhodnocení udržitelného rozvoje RURÚ ÚAP byly vybrány nejvýznamnější silné a slabé stránky (vnitřní charakteristiky), příležitosti a hrozby (vnější vlivy) a hodnoty, které podstatně ovlivňují řešené území, nebo které jsou podstatně ovlivněny návrhem řešených změn územního plánu, případně jej podstatně ovlivňují a lze u nich tento vliv prokázat.

Charakterizován je vliv řešení předkládané změny ÚP, na tyto jevy (to je porovnání se stávajícím stavem), a to zejména vliv na níže uvedené skutečnosti:

- ▶ Vliv na eliminaci nebo snížení hrozeb řešeného území.
- ▶ Vliv na posílení slabých stránek řešeného území.
- ▶ Vliv na využití silných stránek a příležitostí řešeného území.
- ▶ Vliv na stav a vývoj hodnot řešeného území.

Níže jsou tabelární formou shrnuty předpokládané vlivy řešení navrhovaných změn územního plánu na výsledky analýzy silných stránek, slabých stránek, příležitostí a hrozeb v území, včetně vyhodnocení vlivů na stav a vývoj hodnot řešeného území.

C.1 Vliv na eliminaci nebo snížení hrozeb a problémů řešeného území

Vybrané, vůči navrhované změně územního plánu relevantní, hrozby zjištěné ve SWOT analýze. V rámci rozboru udržitelného rozvoje ÚAP Prahy 2016 byly vyhodnoceny vůči jednotlivým předkládaným změnám ÚP SÚ hl. m. Prahy pomocí jednoduché symboliky, která v tomto případě vyjadřuje, do jaké míry může každá změna přispět k eliminaci nebo snížení hrozeb a problémů řešeného území.

- + Řešení předkládané změny ÚPD má pozitivní vazbu na eliminaci hrozeb řešeného území.
- 0 Řešení předkládané změny ÚPD nemá na slabé stránky území identifikované v ÚAP žádný vliv (slabá stránka není z hlediska řešené změny relevantní).
- Řešení předkládané změny má negativní vazbu na eliminaci hrozeb řešeného území identifikované v ÚAP, hrozba řešením změny nadále přetrvává, je třeba přijmout opatření pro zamezení negativních vlivů změny na sledované jevy udržitelného rozvoje.

Tab. 15 Vliv na řešení problémů nástroji územního plánování dle ÚAP

Vliv na řešení problémů nástroji územního plánování	Z 3184/13	Z3185/13	Komentář
1. Praha – širší vztahy			
● Neúplnost a nedostatečná kapacita dopravní a technické infrastruktury v rámci metropolitního regionu a návaznost na hlavní evropské sítě.	+	+	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení s nadmístním významem.
● Zvýšení významu železnice v regionální dopravě Malá stabilita a nejasná identifikace vhodných ploch a lokalit pro umístění významných stavebních akcí s mezinárodní prestiží.	+	+	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení s nadmístním významem.
● Absence koordinace rozvoje bydlení a dalších aktivit v rámci města a příměstského území.	+	+	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení s nadmístním významem a dopadem do zázemí pražské aglomerace.
● Nedostatečná koncepce rozvoje rekreačního potenciálu a prostupnosti území.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● Chybějící propojení systému zeleně hl. m. Prahy se systémem zeleně v příměstském území	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
2. Krajina			
● Rozvoj zástavby na úkor otevřené krajiny namísto využívání rezerv v již urbanizovaných oblastech. Absence stanovení jasné hranice pro rozvoj městské krajiny (zastavěného území).	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● Nedostatečná ochrana ZPF.	0	0	Změna znamená zábor ZPF avšak pro stavbu ve veřejném zájmu.
● Srůstání sídel v otevřené krajině včetně srůstání této zástavby s obcemi ve správním území Středočeského kraje.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● Nedostatek lesů s ohledem na potřeby hl. m. Prahy, vysoká rekreační zátěž stávajících lesů i jiných přírodě blízkých ploch.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● Vysoký podíl zornění ZPF na území města, mimo jiné též v lokalitách s vysokým ochranným potenciálem zatravnění (protierozní funkce, zajištění ploch pro rozliv vodních toků, hygienický a rekreační potenciál apod.).	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● Existence oblastí s velmi malým podílem různých tradičních forem krajinné vegetace (meze, stromořadí, vysokokmenné sady atd.).	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby. Nedojde k podstatným zásahům do systému městské ani krajinné zeleně.
● Nedostatečné zajištění územní ochrany přírodně hodnotných ploch včetně nových ZCHÚ a lokalit soustavy Natura 2000; hrozící izolace těchto ploch navrhováním nevhodného funkčního využití okolí.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● Nedostatečná ochrana bezprostředního okolí přírodních parků před velkoplošným rozvojem zástavby, který degraduje krajinný ráz i uvnitř PříP.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● Chybějící jasná hierarchie městských parků a nedostatek parkových ploch místního významu (veřejných prostranství s parkovými úpravami) v dostupné vzdálenosti v některých částech zastavěného území i v nové zástavbě, zábery stávajících ploch s vegetací v zástavbě; nevhodné vedení inženýrských sítí bránící novým výsadbám dřevin.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● Nedostatečná ochrana krajinných dominant a pohledově exponovaných svahů, podílejících se na jedinečnosti obrazu města.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez významných vlivů na krajinné dominanty a pohledově exponované svahy.
● Špatná prostupnost a dostupnost (chybějící napojení na uliční prostranství) některých parkových prostranství.	+	0	Uvolnění části stávajícího kolejiště v důsledku podzemního vedení železnice může potenciálně přispět ke zlepšení prostupnosti území, odstranění bariér a vytvoření nových parkových ploch a veřejných prostranství.
3. Město			
● Dlouhodobě nedokončené koncepce významných městských lokalit a sídlištních založení, nedostatečné využití jejich potenciálu.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● Významná nabídka rozvojových ploch pro zástavbu snižující se zájem o výstavbu uvnitř zastavěného území a na transformačních plochách.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● Nevyjasněná koncepce transformačních území a ostatních morálně dožitých území.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● Nedostatečná prostorová regulace a neexistující zásady pro umístěování výškových a rozměrných staveb.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● Chybějící pravidla pro koncepční přístup k veřejným prostranstvím v závazných územně plánovacích	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby, mimo podrobnost územního plánu. Veřejná

Vliv na řešení problémů nástroji územního plánování	Z 3184/13	Z3185/13	Komentář
dokumentech, nízká kvalita nově utvářených veřejných prostranství.			prostranství a objekty nádraží (Veleslavín, Ruzyně –Letiště Václava Havla Praha a Dlouhá Mile) budou řešena na základě architektonických soutěží.
<ul style="list-style-type: none"> Nevhodná preference individuální automobilové dopravy v rámci uspořádání veřejného prostoru. 	+	+	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení bezemsi veřejnou dopravou s nadmístním významem.
<ul style="list-style-type: none"> Snižování prostupnosti území výstavbou uzavřených areálů, samostatných nepropojených enkláv a neřešení stávajících omezení. 	+	0	V důsledku tunelového řešení dojde k odstranění stávajících bariér v území.
<ul style="list-style-type: none"> Chybějící nebo špatně fungující vazby pro pohyb ve městě, bariéry ve využívání veřejných prostranství. 	+	+	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení s nadmístním významem.
<ul style="list-style-type: none"> Nepříznivý dopad dopravních staveb na strukturu města a prostupnost, nepříznivé prostorové aspekty dopravních staveb. 	+	0/-	V důsledku tunelového řešení dojde k odstranění stávajících bariér v území. V úseku mezi Veleslavínem a Ruzyní, využita stávající železniční trať s předpokladem zvýšení bezpečnosti přejezdů a křížení, vznik nové bariéry ve volné krajině v nově vybudovaném úseku odbočky na Letiště Václava Havla Praha.
4. Využití území			
<ul style="list-style-type: none"> Rozšiřování zastavěného území a zastavitelných ploch na úkor kvalitní zemědělské půdy a krajiny s potenciálem proměny k rekreačnímu využívání 	+	0/-	V důsledku tunelového řešení dojde k odstranění stávajících bariér v území a zvýšení rekreačního potenciálu území. V úseku mezi Veleslavínem a Ruzyní, využita stávající železniční trať s předpokladem zvýšení bezpečnosti přejezdů a křížení, vznik nové bariéry ve volné krajině v nově vybudovaném úseku odbočky na Letiště Václava Havla Praha.
<ul style="list-style-type: none"> Tlak na kapacitní bytovou výstavbu nebo velkokapacitních obchodních center na volných plochách krajiny na okraji města a v kontaktním území Prahy, bez vazeb na dopravní a technickou infrastrukturu a bez potřebného občanského vybavení, generující neúměrné zatížení veřejných rozpočtů na infrastrukturu. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Chybějící celkové koncepce umístování celoměstsky významných staveb občanského vybavení. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Vznik monofunkčních zón, deformujících přirozené městské prostředí a generujících zvýšené nároky na dopravní obsluhu. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Zjednodušení funkční regulace v územně plánovacích dokumentech. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
5. Rozvojový potenciál			
<ul style="list-style-type: none"> Nedostatečné využívání územně plánovacích nástrojů pro nasměrování investic do transformačních území. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Nepružnost systému územního plánování prodlužuje proces funkční a prostorové transformace území. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Komplexní řešení problematiky suburbanizace a dojížděky v rámci celé spádové oblasti Prahy. 	+	+	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení s nadmístním významem a dopadem do zázemí pražské aglomerace.
<ul style="list-style-type: none"> Soustředění nové výstavby do transformačních území a jejich intenzivní účelné využívání 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
6. Krajinná struktura			
<ul style="list-style-type: none"> Nedostatek lesů a dalších ploch s vyšším stupněm ekologické stability v některých okrajových částech Prahy (s ohledem na potřebu zajištění kontinuity ÚSES mezi Prahou a Středočeským krajem). 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby. Nedojde k podstatným zásahům do systému městské ani krajině zeleně, a tedy ani ÚSES.
<ul style="list-style-type: none"> Nevhodné využívání říčních a potočních niv. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby. Nedojde k podstatným novým zásahům do niv vodních toků.
<ul style="list-style-type: none"> Absence vymezení úseků vodních toků potenciálně vhodných k revitalizaci. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Absence tradičních krajiných struktur (meze, stromořadí, vysokokmenné sady atd.). 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby. Nedojde k podstatným zásahům do systému městské ani krajině zeleně.
7. Dopravní infrastruktura			

Vliv na řešení problémů nástroji územního plánování	Z 3184/13	Z3185/13	Komentář
<ul style="list-style-type: none"> Neexistence značné části Pražského okruhu způsobuje přetrvávající zatížení území města tranzitní automobilovou dopravou. 	+	+	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení s nadmístním významem a dopadem do zázemí pražské aglomerace.
<ul style="list-style-type: none"> Značné dopravní zatížení v omezených prostorových poměrech ulic stávající městské zástavby. 	+	+	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení nezatěžující stávající ulice městské zástavby s nadmístním významem a dopadem do zázemí pražské aglomerace.
<ul style="list-style-type: none"> Řešení provozně problémových míst dopravní infrastruktury. 	+	+	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení s nadmístním významem a dopadem do zázemí pražské aglomerace ve vztahu k denní dojízdce i spojení s Letištěm Václava Havla.
<ul style="list-style-type: none"> Značné intenzity automobilové dopravy z příměstských oblastí Prahy na omezené silniční síti ve stávající historicky vzniklé zástavbě okrajových městských částí Prahy. 	+	+	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení nezatěžující stávající ulice městské zástavby s nadmístním významem a dopadem do zázemí pražské aglomerace.
<ul style="list-style-type: none"> Vysoké dopravní zatížení Městského okruhu a navazujících sběrných komunikací (Jižní spojka, ul. Brněnská, Spořilovská, Kbelská, V Holešovičkách). 	+	+	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení využívajícího bezemisní veřejnou dopravu s nadmístním významem a dopadem do zázemí pražské aglomerace a zprostředkovaně pozitivním vlivem na snížení intenzit dopravy na stávajících komunikacích.
<ul style="list-style-type: none"> Vysoké intenzity automobilové dopravy na severojižní magistrále, její nepříznivý dělicí efekt v kompaktní městské zástavbě. 	0/+	0/+	Bez přímého vlivu. Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení využívajícího bezemisní veřejnou dopravu s nadmístním významem a dopadem do zázemí pražské aglomerace a zprostředkovaně pozitivním vlivem na snížení intenzit dopravy na stávajících komunikacích.
<ul style="list-style-type: none"> Nevhodné řešení uspořádání veřejných prostranství dopravně významných místních komunikací ve stávající zástavbě s ohledem na pěší a cyklistickou dopravu. 	+	0	Uvolnění části stávajícího kolejiště v důsledku podzemního vedení železnice může potenciálně přispět ke zlepšení prostupnosti území, odstranění bariér a vytvoření nových parkových ploch a veřejných prostranství s možností realizace propojení pro pěší a cyklisty.
<ul style="list-style-type: none"> Nedostatečná nabídka parkovacích stání v systému P+R na území města. 	0	+	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení využívajícího bezemisní veřejnou dopravu s nadmístním významem a dopadem do zázemí pražské aglomerace a zároveň budou vytvořeny územní předpoklady pro realizaci parkovišť systému P+R.
<ul style="list-style-type: none"> Absence kvalitních tangenciálních (kolejových) spojení MHD mezi jihozápadní a jižní částí města, mezi severozápadní a severní částí města mimo oblast rozšířeného celoměstského centra, která by přispěla k odlehčení dopravního systému v centru města. 	+	+	Dojde k vytvoření územních předpokladů pro modernizaci a zkapacitnění kolejové veřejné dopravy.
<ul style="list-style-type: none"> Chybějící další kapacitní kolejové propojení v jižní části Prahy s centrem města, které by snížilo rozsah autobusové MHD a nabídlo rovněž alternativní trasu pro případ opravy Nuselského mostu. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Značné zatížení úseků metra v centru Prahy při nedostatečné alternativní nabídce tramvajových propojení v centrální části města. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Absence některých vazeb v tramvajové síti (např. v centru města). 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Potřeba rozšíření a stabilizace přestupních terminálů MHD (PID) na obvodě města v zájmu snížení autobusové dopravy na komunikační síti města. 	+	+	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení využívajícího bezemisní veřejnou dopravu s nadmístním významem a dopadem do zázemí pražské aglomerace a zprostředkovaně pozitivním vlivem na snížení počtu autobusových spojení.
<ul style="list-style-type: none"> Nedokončená přestavba železničního uzlu Praha 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Nedostatečná kapacita hlavních vstupních železničních tratí vyvolaná neoddělením regionální a dálkové železniční dopravy. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Absence železničního propojení letiště Praha/Ruzyně a 	+	+	Dojde k vytvoření územních předpokladů pro

Vliv na řešení problémů nástroji územního plánování	Z 3184/13	Z3185/13	Komentář
kvalitního železničního spojení Praha–Kladno.			modernizaci a zkapacitnění kolejové veřejné dopravy na trati Prah-Kladno a spojení na Letiště Václava Havla Praha.
<ul style="list-style-type: none"> Malá hustota železničních stanic a zastávek. 	+	+	Dojde k vytvoření územních předpokladů pro modernizaci a zkapacitnění kolejové veřejné dopravy včetně zlepšení přestupních vazeb a vybudování nových železničních stanic a zastávek.
<ul style="list-style-type: none"> Chybějící přestupní vazby železnice – MHD 	+	+	Dojde k vytvoření územních předpokladů pro modernizaci a zkapacitnění kolejové veřejné dopravy včetně zlepšení přestupních vazeb a vybudování nových železničních stanic a zastávek.
<ul style="list-style-type: none"> Rušení železničních vleček, ztráta zavlečkovatelných území 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Rušení ploch pro lodní dopravu. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Nedostatečný rozsah cyklistické infrastruktury na území města a chybějící vazby do regionu. 	+	0	Uvolnění části stávajícího kolejiště v důsledku podzemního vedení železnice může potenciálně přispět ke zlepšení prostupnosti území, odstranění bariér a vytvoření nových parkovacích ploch a veřejných prostranství s možností realizace propojení pro pěší a cyklisty.
<ul style="list-style-type: none"> Tlak na novou převážně monofunkční zástavbu v nezastavitelném území, kde do budoucna není zajištěna kvalitní kolejová veřejná doprava a tím zvyšující se nároky na individuální automobilovou dopravu (např. Šeberov, Hrnčíře, Újezd, Křeslice, Pitkovice). 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
8. Technická infrastruktura			
<ul style="list-style-type: none"> Zkapacitnění plně vytižených nebo přetížených lokálních ČOV v okrajových částech města nebo jejich přepojení na stokový systém hl. M. Prahy. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Nedostatečná tvorba podmínek pro možnost realizace protipovodňových opatření nestavebního charakteru. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Chybí vymezení plochy vodních nádrží a suchých poldrů jako opatření proti povodním a naopak jako opatření k nadlepšení bezdeštných průtoků zejména u drobných vodních toků. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Bytová zástavba v záplavovém území na návodní straně protipovodňových opatření a následné zvýšené riziko ohrožení životů a zhoršení podmínek při zásahu při povodni. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Zástavba v záplavových území drobných vodních toků, neboť jde o záplavová území průtočná. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby. Bez podstatných nových zásahů do záplavových území vodních toků.
<ul style="list-style-type: none"> Povolování zástavby u břehových koridorů podél toků, a to i v případě, že nejde o záplavová území nebo biokoridory. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby. Bez podstatných nových zásahů do niv vodních toků.
<ul style="list-style-type: none"> Ohrožení životů i majetku při průchodu velkých vod, upřesňovat vymezení záplavových území a jejich kategorizaci. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
9. Ekonomická a občanská infrastruktura			
<ul style="list-style-type: none"> Tlak na využití rozvojových oblastí veřejného vybavení pro jinou funkci. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Vznik nadměrného převisu nabídky kancelářských ploch nad poptávkou. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Vznik monofunkčních kancelářských komplexů. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
12. Implementace ÚPD a ÚPP			

C.II Vliv na posílení slabých stránek řešeného území

Z rozboru udržitelného rozvoje UAP Prahy 2016 byly vybrány vůči navrhovaným změnám územního plánu relevantní slabé stránky definované ve SWOT analýze, tyto byly následně konfrontovány s řešením předkládaných změn územního plánu a byl identifikován vztah těchto slabých stránek vůči jednotlivým variantám změny vyjádřen pomocí jednoduché symboliky, která v tomto případě vyjadřuje, do jaké míry může ÚPD (v rámci svých kompetencí definovaných stavebním zákonem) přispět k posílení slabých stránek řešeného území.

- + Řešení předkládané změny ÚPD má pozitivní vazbu na posílení slabých stránek, realizací změny dojde k odstranění slabých stránek.

- 0 Řešení předkládané změny ÚPD nemá na slabé stránky území identifikované v ÚAP žádný vliv (slabá stránka není z hlediska řešené změny relevantní).
- Řešení předkládané změny má negativní vazbu na eliminaci slabé stránky území identifikované v ÚAP, slabá stránka je řešením změny dále zeslabována, je třeba přijmout opatření pro zamezení negativních vlivů změny na sledované jevy udržitelného rozvoje.

Tab. 16 Vliv řešené změny územního plánu na posílení slabých stránek řešeného území

Vliv na posílení slabých stránek řešeného území	Z3184/13	Z3185/13	Komentář
1. Praha – širší vztahy			
<ul style="list-style-type: none"> ● Nedostatečná úroveň spojení na nejvýznamnější (konkurenční) města západní Evropy a na evropské dopravní síť. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby. Zprostředkovaně pozitivní vliv z hlediska zlepšení propojení Letiště Václava Havla Praha s centrem města.
2. Krajina			
<ul style="list-style-type: none"> ● Rozsáhlé zpevněné plochy s omezeným vsakem srážek a zrychleným odtokem vody z prostředí města mají za následek ubývání vody v krajině a zhoršování mikroklimatických podmínek. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> ● Nevhodné technické úpravy mnoha koryt vodních toků i v místech, kde to není nezbytné (např. v extravilánu). 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> ● Nízký podíl parků v západní části Vinohrad, ve Vysočanech, v Nuslích, ve Vršovicích a v oblasti holešovického meandru, nízké zastoupení alejových výsadeb v uličním prostoru v některých částech města. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> ● Nedostatek parkových ploch (veřejných prostranství se zelení) v dostupné vzdálenosti v některých částech kompaktně zastavěného území i v nové výstavbě, zábory stávajících ploch zeleně v zástavbě; nevhodné vedení inženýrských sítí bránící novým výsadbám dřevin. 	+	0	Uvolnění části stávajícího kolejiště v důsledku podzemního vedení železnice může potenciálně přispět ke zlepšení prostupnosti území, odstranění bariér a vytvoření nových parkových ploch a veřejných prostranství.
<ul style="list-style-type: none"> ● Fragmentace krajiny především v důsledku zahušťování komunikační sítě a místy i výstavby protihlukových opatření. 	+	0/-	Uvolnění části stávajícího kolejiště v důsledku podzemního vedení železnice může potenciálně přispět ke zlepšení prostupnosti území, odstranění bariér a vytvoření nových parkových ploch a veřejných prostranství s možností realizace propojení pro pěší a cyklisty. V úseku mezi Veleslavínem a Ruzyní, využita stávající železniční trať s předpokladem zvýšení bezpečnosti přejezdů a křížení, vznik nové bariéry ve volné krajině v nově vybudovaném úseku odbočky na Letiště Václava Havla Praha.
<ul style="list-style-type: none"> ● Přetrvávající upřednostňování rozvoje zástavby do volné krajiny před využíváním rezerv v již urbanizovaných oblastech. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> ● Likvidace zeleně na rostlém terénu v některých vnitroblocích. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
3. Město			
<ul style="list-style-type: none"> ● Výstavba v nezastavěném území v okraji města, narůstající suburbanizace 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> ● Chybějící definovaná celková koncepce města. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> ● Roztříštěná urbánní struktura v periferních oblastech města. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> ● Nekoncepční přístup k umísťování výškových a rozměrných staveb. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> ● Nekoncepční a nekoordinovaný přístup k tvorbě a obnově veřejných prostranství, uplatňování technokratických postupů. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> ● Nízká úroveň městského parteru a pomalá revitalizace veřejných prostorů. 	+	0/-	Uvolnění části stávajícího kolejiště v důsledku podzemního vedení železnice může potenciálně přispět ke zlepšení prostupnosti území, odstranění bariér a vytvoření nových parkových ploch a veřejných prostranství s možností realizace propojení pro pěší a cyklisty. V úseku mezi Veleslavínem a Ruzyní, využita stávající železniční trať s předpokladem zvýšení bezpečnosti přejezdů a křížení, vznik nové bariéry ve

Vliv na posílení slabých stránek řešeného území	Z3184/13	Z3185/13	Komentář
			volné krajiny v nově vybudovaném úseku odbočky na Letiště Václava Havla Praha.
<ul style="list-style-type: none"> Degradace veřejných prostranství upřednostňováním fyzického uspořádání a organizace prostoru pro nároky individuální automobilové dopravy. 	+	0/-	Uvolnění části stávajícího kolejiště v důsledku podzemního vedení železnice může potenciálně přispět ke zlepšení prostupnosti území, odstranění bariér a vytvoření nových parkových ploch a veřejných prostranství s možností realizace propojení pro pěší a cyklisty. V úseku mezi Veleslavínem a Ruzyní, využita stávající železniční trať s předpokladem zvýšení bezpečnosti přejezdů a křížení, vznik nové bariéry ve volné krajině v nově vybudovaném úseku odbočky na Letiště Václava Havla Praha.
<ul style="list-style-type: none"> Chybějící hierarchie veřejných prostranství a související důraz na budování vnitřních vazeb a prostupností. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Chybějící mosty a lávky související s novými koncepcemi využití území vázící k řece a vodotečím. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Omezování prostupnosti v místech vzniku uzavřených obytných enkláv a ostatních areálů. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
4. Využití území			
<ul style="list-style-type: none"> Rozdrobenost zastavěného území. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Celkově nízká hustota obyvatel na území města. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Probíhající nová výstavba na volných nezastavěných plochách, generující zvýšené nároky na dopravu. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Jednostranné zaměření služeb a činností v celoměstském centru na turisty. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Nedostatečná občanská vybavenost a chybějící pracovní příležitosti v oblastech s překotným rozvojem bydlení, zejména v okrajových městských částech. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Vysoké zatížení automobilovou dopravou. 	+	+	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení využívajícího bezemisní veřejnou dopravu s nadmístním významem a dopadem do zázemí pražské aglomerace a zprostředkovaně pozitivním vlivem na snížení počtu autobusových spojení.
<ul style="list-style-type: none"> V hranicích Prahy vysoký podíl nezastavěného území a vysoký podíl produkčních krajinných ploch. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Složitá funkční regulace využití území, komplikující územní rozhodování a způsobující jeho malou pružnost. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
5. Potenciál rozvoje			
<ul style="list-style-type: none"> Velké množství ploch umožňujících rozvoj v nezastavěném území dle stávající územně plánovací dokumentace. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Nevyjasněné závazné podmínky a nedokončená koncepční příprava pro výstavbu na významných transformačních plochách, svazující možnosti rychlé transformace území. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Dosavadní nízká míra využívání transformačních ploch k novému rozvoji. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
6. Krajinná struktura			
<ul style="list-style-type: none"> Technické úpravy některých úseků koryt vodních toků i v místech, kde to není nezbytné (např. v extravilánu). 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Vysoký stupeň zornění zemědělské půdy a stále malý podíl lesů v některých částech města, s tím související nutnost úplného založení řady skladebných částí ÚSES. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Zhoršená prostupnost krajiny především v důsledku zahušťování komunikační sítě a místy i výstavby protihlukových opatření. 	+	0/-	Uvolnění části stávajícího kolejiště v důsledku podzemního vedení železnice může potenciálně přispět ke zlepšení prostupnosti území, odstranění bariér a vytvoření nových parkových ploch a veřejných prostranství s možností realizace propojení pro pěší a cyklisty. V úseku mezi Veleslavínem a Ruzyní, využita stávající železniční trať s předpokladem zvýšení bezpečnosti přejezdů a křížení, vznik nové bariéry ve volné krajině v nově vybudovaném úseku odbočky na Letiště Václava Havla Praha.

Vliv na posílení slabých stránek řešeného území	Z3184/13	Z3185/13	Komentář
7. Dopravní infrastruktura			
<ul style="list-style-type: none"> Nedokončená páteří dopravní infrastruktura (především Pražský okruh, tramvajové tratě, metro, železniční spojení letiště s centrem města, přemostění Vltavy apod.). 	+	+	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení využívajícího bezemisní veřejnou dopravu s nadmístním významem a dopadem do zázemí pražské aglomerace.
<ul style="list-style-type: none"> „Vylidňování“ centra města v kombinaci se značnou koncentrací pracovních příležitostí vedoucí k zvýšené mobilitě. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Rozvoj monofunkčních obytných území v okrajových částech Prahy i regionu zvyšující nároky na dopravní systémy i dopravní výkon. 	+	+	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení využívajícího bezemisní veřejnou dopravu s nadmístním významem a dopadem do zázemí pražské aglomerace a zprostředkovaně pozitivním vlivem na snížení počtu autobusových spojení.
<ul style="list-style-type: none"> Složitě územně-technické a urbanistické podmínky v Praze komplikující možnosti řešení dopravních problémů. 	+	+	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení využívajícího bezemisní veřejnou dopravu s nadmístním významem a dopadem do zázemí pražské aglomerace a zároveň budou vytvořeny územní předpoklady pro realizaci parkovišť systému P+R.
<ul style="list-style-type: none"> Nedostatečná kapacita hlavních železničních tratí, absence většího počtu železničních stanic a zastávek. 	0	+	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení využívajícího bezemisní veřejnou dopravu s nadmístním významem a dopadem do zázemí pražské aglomerace a zároveň budou vytvořeny územní předpoklady pro realizaci nových železničních stanic a zastávek, s napojením na systém parkovišť systému P+R.
<ul style="list-style-type: none"> Rušení železničních vleček. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Negativní dopady automobilového provozu a kongescí na území města na životní prostředí (včetně zhoršení mikroklimatických podmínek), na kvalitu a spolehlivost povrchové MHD. 	+	+	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení využívajícího bezemisní veřejnou dopravu s nadmístním významem a dopadem do zázemí pražské aglomerace a zároveň budou vytvořeny územní předpoklady pro realizaci nových železničních stanic a zastávek, s napojením na systém parkovišť systému P+R.
<ul style="list-style-type: none"> Degradace veřejných prostranství vlivem automobilového provozu a parkování na úkor pěších a cyklistů. 	0	+	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení využívajícího bezemisní veřejnou dopravu s nadmístním významem a dopadem do zázemí pražské aglomerace a zároveň budou vytvořeny územní předpoklady pro realizaci parkovišť systému P+R.
<ul style="list-style-type: none"> Vysoké nároky na rozsah zpevněných ploch pro silniční dopravu ve městě. 	0	0	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení využívajícího bezemisní veřejnou dopravu s nadmístním významem a dopadem do zázemí pražské aglomerace a zároveň budou vytvořeny územní předpoklady pro realizaci parkovišť systému P+R.
<ul style="list-style-type: none"> Obtížně řešitelná problematika dopravy v klidu. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Nedostatečná kapacita systému záchytných parkovišť P+R v Praze a regionu. 	0	+	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení využívajícího bezemisní veřejnou dopravu s nadmístním významem a dopadem do zázemí pražské aglomerace a zároveň budou vytvořeny územní předpoklady pro realizaci parkovišť systému P+R.
<ul style="list-style-type: none"> Přetížení úseků metra a tramvajové sítě v centru města. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Nedostatečné uplatnění urbanistických a architektonických požadavků při realizaci dopravních staveb, nedostatečná integrace dopravní infrastruktury do systému veřejných prostranství 	+	+	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby, mimo podrobnost územního plánu. Veřejná prostranství a objekty nádraží (Veleslavín, Ruzyně –Letiště Václava Havla Praha a Dlouhá Míle) budou řešena na základě architektonických soutěží.

Vliv na posílení slabých stránek řešeného území	Z3184/13	Z3185/13	Komentář
8. Technická infrastruktura			
<ul style="list-style-type: none"> Nedostatečná účinnost čištění Ústřední čistírny odpadních vod zejména při odstraňování sloučenin dusíku a fosforu. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Z odpadních vod, negativní vliv na kvalitu vody ve Vltavě. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Naplněná nebo dokonce překročená kapacita mnoha lokálních čistíren odpadních vod. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Složitá problematika odvádění srážkových vod a hospodaření s nimi v urbanizovaných územích ve vztahu k vodním tokům, zejména v souvislosti se zvyšujícím se trendem nárůstu zpevněných ploch v povodích drobných vodních toků. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Spalování neekologických paliv jako jeden ze zdrojů znečištění ovzduší na území Prahy. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Nízké využívání obnovitelných a druhotných zdrojů energie, Praha má pouze omezené možnosti využívání OZE (tepelná čerpadla, sluneční kolektory na přípravu teplé užitkové vody a v okrajových lokalitách spalování biomasy). 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Vyčerpaná nebo překročená kapacita některých vodojemů a vybraných místních ČOV. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
9. Ekonomická a občanská infrastruktura			
<ul style="list-style-type: none"> Nedostatek kapacit občanského vybavení, především škol, ve vnějším pásmu města, zejména v dynamicky se rozvíjejících městských částech. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Předimenzovanost výstavby velkokapacitních kancelářských objektů a komplexů zejména na území Prahy 4, 5 a 8 s nadměrnými nároky na dopravní obslužnost, nárůst neobsazenosti kancelářských ploch. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
10. Implementace ÚPP a ÚPD			

C.III Vliv na využití silných stránek a příležitostí řešeného území

Z rozboru udržitelného rozvoje ÚAP Prahy 2016 byly vybrány vůči navrhované změně územního plánu relevantní silné stránky a příležitosti řešeného území definované ve SWOT analýze, tyto byly následně, konfrontovány s řešením jednotlivých předkládaných změn územního plánu a byl identifikován vztah těchto silných stránek a příležitostí vůči jednotlivým variantám změny vyjádřen pomocí jednoduché symboliky, která v tomto případě vyjadřuje, do jaké míry může ÚPD (v rámci svých kompetencí definovaných stavebním zákonem) přispět k využití příležitostí a rozvoji silných stránek řešeného území.

- + Řešení předkládané změny ÚPD má pozitivní vazbu na posílení silných stránek, realizací změny dojde k využití příležitostí rozvoje řešeného území,
- 0 Řešení předkládané změny ÚPD nemá na silné stránky resp. příležitosti rozvoje území identifikované v ÚAP žádný vliv (silná stránka či příležitost není z hlediska řešené změny relevantní/využita)
- Řešení předkládané změny má negativní vazbu na rozvoj silných stránek nebo využití příležitostí rozvoje identifikovaných v ÚAP, silná stránka je řešením negativně dotčena, je třeba přijmout opatření pro zamezení negativních vlivů změny na sledované jevy udržitelného rozvoje

Tab. 17 Vliv řešené změny územního plánu na posílení silných stránek a využití příležitostí řešeného území

Vliv na využití silných stránek a příležitostí řešeného území	Z3184/13	Z3185/13	Komentář
1. Praha – širší vztahy			
● Odstranění deficitů dopravní infrastruktury.	+	+	Přímo rozvíjí tuto příležitost.
2. Krajina			
● Pestrá geologická skladba a bohatá terénní morfologie.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● Přítomnost několika rozsáhlejších lesních komplexů a parkových ploch uvnitř města.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby. Impakt ve Stromovce je již v současnosti přítomen.
● Zachovalá rozsáhlá území s přírodními a přírodě blízkými ekosystémy na okraji města, relativně vysoký podíl lesů s přírodě blízkou druhovou skladbou.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● Potenciál pro vznik nové veřejné zeleně na plochách charakteru "brownfields", zejména v hustě zastavěných územích.	+	0	Uvolnění části stávajícího kolejiště v důsledku podzemního vedení železnice může potenciálně přispět ke zlepšení prostupnosti území, odstranění bariér a vytvoření nových parkových ploch a veřejných prostranství s možností realizace propojení pro pěší a cyklisty.
● Celoevropský trend preference čisté městské dopravy (veřejná doprava, pěší a cyklistická doprava atd.).	+	+	Přímo rozvíjí tuto příležitost.
● Rozšiřování celé škály protihlukových opatření jako součásti nových dopravních staveb.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby. Mimo podrobnost územního plánu.
3. Město			
● Výrazná prostorová scéna města ovlivněná zejména přírodními danostmi, morfologií terénu a dlouhodobým utvářením zástavby.	0	-	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby. Vzhledem k převážně tunelovému řešení a využití stávající trati bez podstatných vlivů na krajinný ráz území.
● Uchované doklady historického vývoje a architektonicky cenné stavby a soubory.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby. V závislosti na technickém řešení by nemělo dojít k zásahu do architektonicky cenných staveb a souborů.
● Rozmanitá struktura zástavby, typologická a slohová pestrost, prolínající se dobová založení.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● Prostorové uspořádání struktury města (kompaktní uvnitř, rozvolněné na okraji) je v souladu s dostředným charakterem města.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● Rozmanitá urbánní struktura a kompoziční pestrost.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● Kvalitně založená hustá síť veřejných prostranství v kompaktním	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez

Vliv na využití silných stránek a příležitostí řešeného území	Z3184/13	Z3185/13	Komentář
a historickém městě, přírodní osy propojují město a jeho krajinné zázemí.			přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Volné přírodní plochy na rozhraní města a krajiny (rekreační příležitosti, rozhraní). 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Zvyšující se zájem o užívání a rozvoj veřejných prostranství a doplňování center. 	+	0	Uvolnění části stávajícího kolejiště v důsledku podzemního vedení železnice může potenciálně přispět ke zlepšení prostupnosti území, odstranění bariér a vytvoření nových parkových ploch a veřejných prostranství s možností realizace propojení pro pěší a cyklisty.
<ul style="list-style-type: none"> Rozvojové rezervy většiny lokálních center. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Zvýšený zájem investorů o investice do transformačních území. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
4. Využití území			
<ul style="list-style-type: none"> Vysoký podíl obytného území v zastavěném území. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Značné množství rezerv v zastavěném území Prahy pro její rozvoj. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Silné a kompaktní městské centrum se soustředěním všech typů občanské vybavenosti a správy, s velkou hustotou pracovních příležitostí. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Existence významných lesoparků a rekreačně využitelných ploch v relativně dobré dostupnosti z centrální oblasti města. 	+	0	Uvolnění části stávajícího kolejiště v důsledku podzemního vedení železnice může potenciálně přispět ke zlepšení prostupnosti území, odstranění bariér a vytvoření nových parkových ploch a veřejných prostranství s možností realizace propojení pro pěší a cyklisty.
<ul style="list-style-type: none"> Obsluženost města kvalitní a výkonnou veřejnou dopravou a vysoká míra jejího využívání. 	+	+	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení využívajícího bezemisní veřejnou dopravu s nadmístním významem a dopadem do zázemí pražské aglomerace a zároveň budou vytvořeny územní předpoklady pro realizaci parkovišť systému P+R.
5. Potenciál rozvoje			
<ul style="list-style-type: none"> Velký rozsah transformačních ploch v zastavěných částech města, umožňující rozvoj koncentrovaného města i městské krajiny. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Rozvojové rezervy pro založení nových plnohodnotných městských území obslužených kolejovými systémy hromadné dopravy. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Stabilizovaná kompaktní zástavba uvnitř města. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Zájem investorů o znovuvyužití devastovaných a zanedbaných ploch zejména v centru a středu města. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Uvolnění stavebních uzávěr velkých transformačních území. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
6. Krajinná struktura			
7. Dopravní infrastruktura			
<ul style="list-style-type: none"> Rostoucí význam železnice v rámci integrovaného dopravního systému v Praze včetně propojení s regionálními sídly. 	+	+	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení využívajícího bezemisní veřejnou dopravu s nadmístním významem a dopadem do zázemí pražské aglomerace a zároveň budou vytvořeny územní předpoklady pro realizaci parkovišť systému P+R.
<ul style="list-style-type: none"> Příznivý podíl veřejné dopravy na celkovém dopravním výkonu 	+	+	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení využívajícího

Vliv na využití silných stránek a příležitostí řešeného území	Z3184/13	Z3185/13	Komentář
			bezemisní veřejnou dopravu s nadmístním významem a dopadem do zázemí pražské aglomerace a zároveň budou vytvořeny územní předpoklady pro realizaci parkovišť systému P+R.
<ul style="list-style-type: none"> Rostoucí význam, kvalita a atraktivita Pražské integrované dopravy (PID). 	+	+	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení využívajícího bezemisní veřejnou dopravu s nadmístním významem a dopadem do zázemí pražské aglomerace a zároveň budou vytvořeny územní předpoklady pro realizaci parkovišť systému P+R.
<ul style="list-style-type: none"> Významné zastoupení kolejových subsystémů v rámci integrované veřejné dopravy. 	+	+	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení využívajícího bezemisní veřejnou dopravu s nadmístním významem a dopadem do zázemí pražské aglomerace a zároveň budou vytvořeny územní předpoklady pro realizaci parkovišť systému P+R.
<ul style="list-style-type: none"> Významný podíl tunelových úseků Městského okruhu zmírňující bariérový efekt dopravní stavby. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Velký podíl zrealizovaných úseků Městského okruhu nabízející kapacitní trasu pro automobilovou dopravu mimo centrum města. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Příznivá časová dostupnost centra Prahy systémem metra a železniční dopravou. 	+	+	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení využívajícího bezemisní veřejnou dopravu s nadmístním významem a dopadem do zázemí pražské aglomerace a zároveň budou vytvořeny územní předpoklady pro realizaci parkovišť systému P+R.
<ul style="list-style-type: none"> Rozvojové možnosti města v přímé vazbě (docházkové vzdálenosti) na stávající stanice metra nebo železnici (např. Karlín, Holešovice-Bubny, Smíchov, Opatov, Vysočany). 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Celoevropský trend šetrnějšího chování k životnímu prostředí společně s mediálním vlivem a větší informovaností ovlivňující obyvatele města při volbě dopravního prostředku. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Změna trendu vývoje automobilové dopravy. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
8. Technická infrastruktura			
<ul style="list-style-type: none"> Realizace protipovodňových opatření na Vltavě a Berounce zajišťovaných městem. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Vysoká spolehlivost a dostatečné kapacitní zajištění zásobování energiemi. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Dostatečná technická úroveň systémů energetické infrastruktury (zásobování plynem, zásobování elektrickou energií, centrální zásobování teplem). 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Vysoký podíl domácností napojených na energetická média přijatelná pro životní prostředí – na zemní plyn ze sítě, na systémy centrálního zásobování teplem, aj. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
9. Ekonomická a občanská infrastruktura			
<ul style="list-style-type: none"> Rozsáhlý přirozený rekreační potenciál území Prahy. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Územní podmínky pro vznikající velké rekreační areály pro krátkodobou rekreaci, např. na soutoku Vltavy a Berounky. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Rostoucí obliba kondičního sportování u mladé a střední generace. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Dostatečná a rovnoměrně rozložená síť základních a středních škol v centru Prahy a v kompaktním městě. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Využívání škol jako polyfunkčních středisek pro aktivity místních obyvatel. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Dostačující nabídka kvalitních kancelářských ploch. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.

Vliv na využití silných stránek a příležitostí řešeného území	Z3184/13	Z3185/13	Komentář
<ul style="list-style-type: none"> Dynamika výstavby moderních kancelářských budov a administrativních areálů mimo historické jádro Prahy a dostatek rozvojových oblastí vhodných k této výstavbě. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Zájem investorů o přeměnu bývalých industriálních území na nové smíšené městské struktury. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> Pokračující transformace brownfields. 	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
10. Implementace ÚPP a ÚPD			

C.IV Vliv na stav a vývoj hodnot řešeného území

Následující přehledné shrnutí hodnot pro území hl. m. Prahy a jejich vztahu vůči sledovaným změnám územního plánu vychází z vybraných hodnotových charakteristik vymezených na jejím území, které jsou zobrazeny ve výkresu č. 1120 Hodnoty území v ÚAP Prahy.

Hodnoty celoměstské

Kapitola 1100 „Hodnoty a problémy řešeného území“ dle ÚAP Prahy 2016 definuje celoměstsky významné hodnoty území města Prahy. Identifikované hodnoty jsou přirozenými východisky pro další rozvoj – do budoucna by měly být aktivně rozvíjeny, posilovány a chráněny.

V rámci ÚAP byla v Praze identifikována nejdůležitější východiska rozvoje, jejichž respektování by mělo být základem pro další strategické a koncepční úvahy o budoucím rozvoji města.

- Unikátní kulturně-historické dědictví světového významu.
- Pestrá a jedinečná městská krajina s řekou Vltavou tvořící její páteř.
- Významné přírodní bohatství města.
- Koncentrace civilizačních hodnot.
- Nadprůměrná životní úroveň, migrační atraktivita a relativně nízká úroveň sociálních nerovností a rezidenční segregace.
- Nadprůměrná ekonomická výkonnost.
- Rozvinutá věda, výzkum a vysoké školství a jeho pozice v městském centru.
- Velký rozvojový potenciál uvnitř města.
- Významné rekreační příležitosti ve vnější zóně města a v metropolitním regionu.
- Využívaná a poměrně kvalitní veřejná doprava.
- Příznivá dostupnost služeb technické infrastruktury.

Hodnoty dílčí

Dále byly v ÚAP Města Prahy definovány dílčí hodnoty území, členěné do několika oblastí – tj. hodnoty přírodní, urbanistické, architektonické, kulturní a kompoziční hodnoty. Jejich soustředění v kulturním krajinném prostoru města a jejich vzájemné působení vytváří synergické efekty a vyšší hodnoty, jejichž ochrana není zákony postižitelná, a je tedy úkolem územního plánování tyto nadstavbové hodnoty označit a jejich ochranu příslušnými nástroji zajistit.

Přírodní, kulturně-historické, urbanistické a kompoziční hodnoty města tvoří komplementární celek, jehož vyváženost je nutné chránit a rozvíjet.

Přírodní hodnoty

Jde především o ochranu vzájemně spolupůsobící morfologie, vegetace a urbánní struktury, vyváženost vzájemného poměru přírodních a urbanizovaných ploch a jejich pestrost.

Mezi významné přírodní hodnoty jsou zařazeny podle druhu především:

- chráněné krajinné oblasti (CHKO Český kras),
- Natura 2000 – evropsky významné lokality ,
- přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní památky,
- přírodní parky
- významné krajinné prvky registrované,
- chráněná ložisková území a ložiska nerostných surovin,
- lesy,
- zemědělská půda I. a II. třídy ochrany.

Kulturně – historické hodnoty

Architektonickými a kulturními hodnotami nazýváme pro potřeby územně analytických podkladů zejména statky hmotné kultury s památkovou a archeologickou hodnotou či architektonicky a urbanisticky cenné stavby a soubory. Koncentrace těchto hodnot v Praze je i v evropském měřítku jedna z nejvyšších. Nejcennější oblastí je historické centrum Prahy.

Mezi významné architektonické a kulturní hodnoty patří především:

- památkové rezervace,
- památkové zóny vyhlášené,
- archeologické stopy,
- nemovité národní kulturní památky
- nemovité kulturní památky*,
- historická jádra bývalých obcí
- historické zahrady a parky,
- historicky významné stavby a soubory,
- architektonicky cenné stavby a soubory,
- cenné urbanistické soubory,
- místa významných událostí.

Urbanistické hodnoty

Z urbanistických hodnot lze vyzdvihnout především časově i prostorově kontinuální rozvoj města. Urbánní strukturu města spoluurčují a utváří veřejná prostranství tvořená sítí ulic a náměstí, které na mnoha místech vytvářejí cenné strukturální kompozice, osy a průhledy. Veřejný prostor je doplněn veřejnými parky, historickými zahradami, sady hřbitovy a volně přístupnými parkově upravenými plochami. V krajinné zóně města na ně navazuje (pouze na severovýchodě přerušeno) prstenec s téměř pravidelně rozmístěnými lesy a lesoparky, tvořícími významné plochy rekreačního zázemí obyvatel a návštěvníků města. Výlučné postavení má prostor Trojské kotliny dobře dostupné z centra, s rekreační funkcí a vysokou koncentrací přírodních i civilizačních hodnot celostátního významu.

Mezi významné urbanistické hodnoty patří především:

- historické centrum města,
- celoměstské centrum a městská centra,
- veřejná prostranství,
- parky a hřbitovy,
- celoměstské rekreační oblasti,
- pozemky ve vlastnictví hl. m. Prahy.

Kompoziční hodnoty

Praha je specifická harmonií kompozice přírodního krajinného rámce a kompozic vytvořených člověkem, které se vzájemně doplňují a umocňují. Kromě kompozičních prvků, které v zásadní míře staví na terénní konfiguraci a zeleni, najdeme i takové kompozice, které tvoří vědomě koncipované urbanistické osy a stavební dominanty.

Mezi kompoziční hodnoty patří především:

- přírodní osy,
- pohledově exponované svahy,
- pohledově exponovaná území,
- výrazné terénní útvary,
- skalní stěny a lomy,
- významné stavební dominanty,

- významná vyhlídková místa,
- pohledový horizont I – oblast viditelná z PPR,
- pohledový horizont II – oblast viditelná z PPR a jejího ochranného pásma,
- historické urbanizační osy.

Vyhodnocení vlivů na stav a vývoj hodnot území bylo provedeno vůči jednotlivým posuzovaným změnám a sledovaným hodnotám řešeného území dle ÚAP, dle stejného klíče jako byly vyhodnoceny vlivy resp. vzájemné vztahy vůči SWOT analýze ÚAP tj. pomocí jednoduché tabelární formy znázorňující vztah řešené změny vůči sledovanému jevu v tomto případě hodnotám řešeného území dle následující hodnotové stupnice, která v tomto případě vyjadřuje, do jaké míry může ÚPD (v rámci svých kompetencí definovaných stavebním zákonem) přispět k zachování a rozvoji hodnot řešeného území.

- + Realizací předkládané změny dojde k zachování či rozvoji hodnot řešeného území
- 0 Řešení předkládané změny ÚPD nemá na slabé stránky území identifikované v ÚAP žádný vliv (tato hodnota není z hlediska řešené změny relevantní)
- Řešení předkládané změny má negativní vazbu na zachování hodnot řešeného území, je třeba přijmout opatření k ochraně definovaných hodnot

Tab. 18 Vliv řešené změny na zachování a rozvoj hodnot území dle ÚAP

Vliv na zachování a rozvoj hodnot řešeného území	Z3184/13	Z3185/13	Komentář
Hodnoty celoměstské			
• Unikátní kulturně-historické dědictví světového významu.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
• Pestrá a jedinečná městská krajina s řekou Vltavou tvořící její páteř.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
• Významné přírodní bohatství města.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
• Koncentrace civilizačních hodnot.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
• Nadprůměrná životní úroveň, migrační atraktivita a relativně nízká úroveň sociálních nerovností a rezidenční segregace.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
• Nadprůměrná ekonomická výkonnost.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
• Rozvinutá věda, výzkum a vysoké školství a jeho pozice v městském centru.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
• Velký rozvojový potenciál uvnitř města.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
• Významné rekreační příležitosti ve vnější zóně města a v metropolitním regionu.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
• Využívaná a poměrně kvalitní veřejná doprava.	+	+	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravního spojení využívajícího bezemisní veřejnou dopravu s nadmístním významem a dopadem do zázemí pražské aglomerace a zároveň budou vytvořeny územní předpoklady pro realizaci parkovišť systému P+R.
• Příznivá dostupnost služeb technické infrastruktury.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
Hodnoty dílčí			
Přírodní hodnoty			
• Chráněné krajinné oblasti (CHKO Český kras).*	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
• Natura 2000 – evropsky významné lokality.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
• Přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní památky.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
• Přírodní parky.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
• Významné krajinné prvky registrované.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
• Chráněná ložisková území a ložiska nerostných surovin.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.

Vliv na zachování a rozvoj hodnot řešeného území	Z3184/13	Z3185/13	Komentář
● Lesy.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● Zemědělská půda I. a II. třídy ochrany.	0	-	Zábor ZPF spojený především s realizací napojení Letiště Václava Havla Praha.
Kulturně - historické hodnoty			
● Památkové rezervace.	0	0	Vzhledem k technickému řešení a tunelovému vedení resp. vedení ve stávající trase bez předpokladu významných dopadů. V následných fázích realizace stavby je třeba zajistit opatření pro ochranu areálu Proboštského dvora.
● Památkové zóny vyhlášené.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● Archeologické stopy.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● Nemovité národní kulturní památky.	0	0	Vzhledem k technickému řešení a tunelovému vedení resp. vedení ve stávající trase bez předpokladu významných dopadů. V následných fázích realizace stavby je třeba zajistit opatření pro ochranu areálu Proboštského dvora.
● Nemovité kulturní památky.	-	0	Nepřímý vliv na památkově chráněné portály tunelu v Královské oboře.
● Historická jádra bývalých obcí*.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● Historické zahrady a parky.	0	0	Vzhledem k technickému řešení a tunelovému vedení resp. vedení ve stávající trase bez předpokladu významných dopadů. Vedení trati ve Stromovce je již existujícím impaktem.
● Historicky významné stavby a soubory.	0	0	Vzhledem k technickému řešení a tunelovému vedení resp. vedení ve stávající trase bez předpokladu významných dopadů. V následných fázích realizace stavby je třeba zajistit opatření pro ochranu areálu Proboštského dvora.
● Architektonicky cenné stavby a soubory.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● Cenné urbanistické soubory.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● Místa významných událostí.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
Urbanistické hodnoty			
● Historické centrum města.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● Celoměstské centrum a městská centra.	0	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● Veřejná prostranství.	0	0	Vzhledem k technickému řešení a tunelovému vedení resp. vedení ve stávající trase bez předpokladu významných dopadů. Vedení trati ve Stromovce je již existujícím impaktem.
● Parky a hřbitovy.	0	0	Vzhledem k technickému řešení a tunelovému vedení resp. vedení ve stávající trase bez předpokladu významných dopadů. Vedení trati ve Stromovce je již existujícím impaktem.

Vliv na zachování a rozvoj hodnot řešeného území	Z3184/13	Z3185/13	Komentář
<ul style="list-style-type: none"> Celoměstské rekreační oblasti. 	0	0	Vzhledem k technickému řešení a tunelovému vedení resp. vedení ve stávající trase bez předpokladu významných dopadů. Vedení trati ve Stromovce je již existujícím impaktem.
Kompoziční hodnoty			
<ul style="list-style-type: none"> Přírodní osy. 	0	0	Vzhledem k technickému řešení a tunelovému vedení resp. vedení ve stávající trase bez předpokladu významných dopadů.
<ul style="list-style-type: none"> Pohledově exponované svahy. 	0	0	Vzhledem k technickému řešení a tunelovému vedení resp. vedení ve stávající trase bez předpokladu významných dopadů.
<ul style="list-style-type: none"> Pohledově exponovaná území. 	0	0	Vzhledem k technickému řešení a tunelovému vedení resp. vedení ve stávající trase bez předpokladu významných dopadů.
<ul style="list-style-type: none"> Výrazné terénní útvary. 	0	0	Vzhledem k technickému řešení a tunelovému vedení resp. vedení ve stávající trase bez předpokladu významných dopadů.
<ul style="list-style-type: none"> Skalní stěny a lomy. 	0	0	Vzhledem k technickému řešení a tunelovému vedení resp. vedení ve stávající trase bez předpokladu významných dopadů.
<ul style="list-style-type: none"> Významné stavební dominanty. 	0	0	Vzhledem k technickému řešení a tunelovému vedení resp. vedení ve stávající trase bez předpokladu významných dopadů.
<ul style="list-style-type: none"> Významná vyhlídková místa. 	0	0	Vzhledem k technickému řešení a tunelovému vedení resp. vedení ve stávající trase bez předpokladu významných dopadů.
<ul style="list-style-type: none"> Pohledový horizont I – oblast viditelná z PPR. 	0	0	Vzhledem k technickému řešení a tunelovému vedení resp. vedení ve stávající trase bez předpokladu významných dopadů.
<ul style="list-style-type: none"> Pohledový horizont II – oblast viditelná z PPR a jejího ochranného pásma. 	0	0	Vzhledem k technickému řešení a tunelovému vedení resp. vedení ve stávající trase bez předpokladu významných dopadů.
<ul style="list-style-type: none"> Historické urbanizační osy. 	0	0	Vzhledem k technickému řešení a tunelovému vedení resp. vedení ve stávající trase bez předpokladu významných dopadů.

Vliv řešených změn územního plánu na stav a vývoj přírodních hodnot je podrobně vyhodnocen v kap. A, konkrétně podkap. A.VI předkládaného VVURÚ a shrnut v kapitole A.VII

ČÁST D Případné vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti ovlivněné navrženým řešením, avšak nepodchycené v ÚAP, například skutečnosti zjištěné v doplňujících průzkumech a rozborech.

Za účelem sjednocení, přehlednosti a kompatibility Posouzení vlivů územně plánovací dokumentace na všechny tři pilíře udržitelného rozvoje byla pro vyhodnocení vlivu na hospodářský resp. socioekonomický pilíř udržitelného rozvoje zvolena stejná metoda, jako byla použita pro vyhodnocení vlivů na životní prostředí (viz část A SEA), tedy metoda referenčních cílů. Metoda spočívá v konfrontaci jednotlivých navrhovaných opatření vůči zvolenému referenčnímu rámci, který reprezentuje žádoucí pozitivní trendy ve sledovaných oblastech udržitelného rozvoje. Sada referenčních cílů byla vybrána na základě analýzy trendů vývoje jednotlivých sledovaných jevů udržitelného rozvoje dle ÚAP, dle SWOT analýzy a dle vybraných cílů stanovených strategickými dokumenty přijatými na národní, regionální a lokální úrovni (především Politika územního rozvoje, Strategický rámec udržitelného rozvoje a Strategie udržitelného rozvoje ČR). Zohledněna byla rovněž specifika řešeného území.

Pro samotné hodnocení byly sestaveny hodnotící tabulky, které představují matici jednotlivých referenčních cílů udržitelného rozvoje, resp. jeho ekonomického a sociodemografického pilíře, versus dílčí navrhované plochy, resp. podmínky využití ploch (regulativů). Pozn.: Vyhodnocení vlivu na environmentální pilíř obsahuje SEA dokumentace (část A a B tohoto dokumentu). Jednotlivá navržená opatření obsažená v posuzované ÚPD (rozvojové lokality, koridory, zastavitelné plochy) byly konfrontovány s vybranými referenčními cíli a na základě expertního úsudku zpracovatelského týmu jim byly přiřazeny hodnoty. Následně byly hlavní charakteristiky vlivu implementace koncepce na udržitelný rozvoj jako celek okomentovány, a to zejména při identifikovaném negativním vlivu.

Tab. 19 Sada referenčních cílů udržitelného rozvoje

Pilíř udržitelného rozvoje	Referenční cíl
Soudržnost společenství	1.1 Zvýšením nabídky kvalitního bydlení zastavit odliv ekonomicky aktivních obyvatel a podpořit omezení suburbanizace
	1.2 Zajistit dostupnost sportovního vyžití v kvalitním prostředí
	1.3 Chránit a rozvíjet možnosti rekreace a komunitního setkávání
	1.4 Zlepšovat dostupnost a spektrum veřejné občanské vybavenosti
	1.5 Pomocí technických a územně plánovacích opatření zlepšit podmínky bydlení a bezpečnost obyvatel
Ekonomický pilíř UR	2.1 Racionálně využívat možnosti rozvoje stávajícího urbanizovaného území při respektování jeho hodnot
	2.2 Zabezpečit území pomocí rozvoje a optimalizace technické a dopravní infrastruktury při respektování environmentálního pilíře
	2.3 Zajistit prostorové možnosti pro rozvoj podnikání a zaměstnanosti při respektování environmentálního pilíře
	2.4 Pomocí vhodných územně plánovacích opatření podpořit rozvoj environmentálně šetrného cestovního ruchu
	2.5 Efektivním územním plánováním přispět k optimalizaci sítě komerčních zařízení s respektování životního prostředí

Tab. 20 Charakteristika referenčních cílů ekonomického a sociálního pilíře udržitelného rozvoje a způsobu hodnocení

Referenční cíl ochrany ŽP a veřejného zdraví	Charakteristika cíle a způsobu vyhodnocení vlivů na referenční cíl	Charakteristika hodnocení míry vlivu ¹²
1.1 Zvýšením nabídky kvalitního bydlení zastavit odliv ekonomicky aktivních obyvatel a podpořit omezení suburbanizace	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend z hlediska zachování demografických charakteristik ekonomicky produktivní společnosti v centrech urbanizace (hodnotí zvýšení nabídky atraktivního bydlení mimo suburbanizační polohy s nutností dojížděky za ekonomickými i sociálními aktivitami).</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: ČR 2030, ZÚR Praha, SRR, Strategický plán hl. města Prahy.</p>	<p>+2 nově vymezené plochy bydlení v dosahu ploch pracovních příležitostí veřejné vybavenosti a rekreace nad cca 5 ha.</p> <p>+1 nově vymezené plochy bydlení v dosahu ploch pracovních příležitostí veřejné vybavenosti a rekreace do cca 5 ha.</p> <p>-1 vymezení monofunkčních ploch bydlení v území s deficitem občanské vybavenosti a pracovních příležitostí do cca 5 ha.</p> <p>- 2 vymezení monofunkčních ploch bydlení v území s deficitem občanské vybavenosti a pracovních příležitostí nad cca 5 ha.</p>
1.2 Zajistit dostupnost sportovního využití v kvalitním prostředí	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti zdravého trávení volného času – hodnotí vybavení území plochami sportu.</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: Zdraví 2020, ZÚR Praha, Strategický plán hl. města Prahy.</p>	<p>+2 vznik ploch sportu v dosahu ploch bydlení nad cca 2 ha.</p> <p>+1 vznik ploch sportu v dosahu ploch bydlení do cca 2 ha.</p> <p>-1 úbytek ploch sportu v dosahu ploch bydlení do cca 2 ha.</p> <p>-2 úbytek ploch sportu v dosahu ploch bydlení nad cca 2 ha.</p>
1.3 Chránit a rozvíjet možnosti rekreace a komunitního setkávání	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti zlepšování možností trávení volného času a budování soudržných společenství a komunit – hodnotí vybavení území plochami s možností trávení volného času v přírodním prostředí – plochy parků, veřejných prostranství s převahou zeleně, zahrádek, veřejně přístupné zeleně a ploch veřejných prostranství a občanské vybavenosti pro komunitní setkávání včetně kulturních zařízení s bezprostřední vazbou na plochy bydlení.</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: ČR 2030, Zdraví 2020, ZÚR Praha, Strategický plán hl. města Prahy.</p>	<p>+2 vznik ploch s možností rekreace a komunitního setkávání v dosahu ploch bydlení nad cca 2 ha</p> <p>+1 vznik ploch s možností rekreace a komunitního setkávání v dosahu ploch bydlení do cca 2 ha</p> <p>-1 úbytek ploch s možností rekreace a komunitního setkávání v dosahu ploch bydlení do cca 2 ha</p> <p>-2 úbytek ploch s možností rekreace a komunitního setkávání v dosahu ploch bydlení nad cca 2 ha</p>
1.4 Zlepšovat dostupnost a spektrum veřejné občanské vybavenosti	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti zvyšování kvality bydlení – hodnotí vybavení území veřejnou občanskou vybaveností (zdravotnictví, školství, veřejná</p>	<p>+2 vznik ploch veřejné občanské vybavenosti v dosahu ploch bydlení nad cca 2 ha</p> <p>+1 vznik ploch veřejné občanské vybavenosti v dosahu ploch bydlení do cca 2 ha</p>

¹² uvedené orientační hranice jsou součty pro celou rozvojovou lokalitu a je třeba je chápat jako přibližnou hranici, bez ostrého rozhraní, která má vazbu na územní kontext konkrétní posuzované lokality.

	<p>správa, municipality apod.)</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: ČR 2030, SRR, ZÚR Praha, Strategický plán hl. města Prahy.</p>	<p>-1 úbytek ploch veřejné občanské vybavenosti v dosahu ploch bydlení do cca 2 ha -2 úbytek ploch veřejné občanské vybavenosti v dosahu ploch bydlení nad cca 2 ha</p>
<p>1.5 Pomocí technických a územně plánovacích opatření zlepšit podmínky bydlení a bezpečnost obyvatel</p>	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti zvyšování kvality bydlení a bezpečnosti obyvatel - hodnotí vybavení území opatřeními pro zvyšování kvality bydlení a bezpečnosti obyvatel – PPO, protihluková opatření, dopravní opatření, obchvaty, křižovatky, ochranná bezpečnostní a hygienická pásma, zásobování vodou a elektrickou energií, ČOV, odpadové hospodářství.</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: NAS, PÚR, ZÚR Prahy, Strategický plán hl. města Prahy.</p>	<p>+2 vymezení ploch a opatření pro zvyšování bezpečnosti obyvatel s nadmístním významem +1 vymezení ploch a opatření pro zvyšování bezpečnosti obyvatel s místním významem -1 vymezení zastavitelných ploch bez odpovídajícího vybavení dopravní resp. technickou vybaveností a obslužností s místním významem do cca 5 ha -2 vymezení zastavitelných ploch bez odpovídajícího vybavení dopravní resp. technickou vybaveností a obslužností s nadmístním významem nad cca 5 ha</p>
<p>2.1 Racionálně využívat možnosti rozvoje stávajícího urbanizovaného území při respektování jeho hodnot</p>	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v transformaci a zintenzivňování využití stávajícího zastavěného území – hodnotí se využití ploch uvnitř zastavěného území a návaznost funkcí – bydlení vs. plochy průmyslu a energetiky, kapacitní dopravní koridory generující nadlimitní hlukovou zátěž apod.</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: NAS, PÚR, ZÚR Prahy, ČR 2030, Strategický plán hl. města Prahy.</p>	<p>+2 využití ploch přestavby a nevyužitých ploch v zastavěném území mimo plochy zeleně pro nové funkce v souladu s navazujícími plochami v rozsahu nad cca 5 ha +1 využití ploch přestavby a nevyužitých ploch v zastavěném území mimo plochy zeleně pro nové funkce v souladu s navazujícími plochami v rozsahu do cca 5 ha -1 využití ploch přestavby pro nové funkce v rozporu s navazujícími plochami v rozsahu do cca 5 ha -2 využití ploch přestavby pro nové funkce v rozporu s navazujícími plochami v rozsahu nad cca 5 ha</p>
<p>2.2 Zabezpečit území pomocí rozvoje a optimalizace technické a dopravní infrastruktury při respektování environmentálního pilíře</p>	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti vybavení území moderní technickou a dopravní infrastrukturou (dopravní obslužnost, technická vybavenost – napojení na vodovody, kanalizaci, ČOV, odpadové hospodářství apod.).</p> <p>Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: NPSE, NEHAP, NAS, SRR, ZÚR Prahy, SOPK Strategický plán hl. města Prahy, Plán udržitelné mobility Praha.</p>	<p>+2 vymezení nových technických nebo dopravních opatření zlepšujících environmentální charakteristiky území s nadmístním významem +1 vymezení nových technických nebo dopravních opatření zlepšujících environmentální charakteristiky území s místním významem -1 vymezení nových technických nebo dopravních opatření ve střetu environmentálními charakteristikami území s místním významem (fotovoltaika na orné půdě, skládky, dopravní infrastruktura ve střetu s rezidenčními plochami z hlediska imisního resp. hlukového zatížení, sítě nadzemního vedení ve střetu s krajinným rázem, biotickou složkou krajiny apod.) -2 vymezení nových technických nebo dopravních opatření ve střetu</p>

		environmentálními charakteristikami území s nadmístním významem (fotovoltaika na orné půdě, skládky, dopravní infrastruktura ve střetu s rezidenčními plochami z hlediska imisního resp. hlukového zatížení, sítě nadzemního vedení ve střetu s krajinným rázem, biotickou složkou krajiny apod.)
2.3 Zajistit prostorové možnosti pro rozvoj podnikání a zaměstnanosti při respektování environmentálního pilíře	Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti mísení městských funkcí a rozvoje pracovních příležitostí v dostupnosti bydlení. Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: PÚR, ZÚR Prahy, SRR, Strategický plán hl. města Prahy.	+2 vymezení ploch generujících environmentálně šetrné pracovní příležitosti v dosahu rezidenčních území nad cca 2 ha +1 vymezení ploch generujících environmentálně šetrné pracovní příležitosti v dosahu rezidenčních území pod cca 2 ha -1 úbytek ploch generujících environmentálně šetrné pracovní příležitosti v dosahu rezidenčních území pod cca 2 ha -2 úbytek ploch generujících environmentálně šetrné pracovní příležitosti v dosahu rezidenčních území nad cca 2 ha
2.4 Pomocí vhodných územně plánovacích opatření podpořit rozvoj environmentálně šetrného cestovního ruchu	Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti rozvoje cestovního ruchu ¹³ jako jednoho z významných odvětví ekonomiky. Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: SOPK, ZÚR Praha, SRR, Strategický plán hl. města Prahy.	+2 vymezení ploch generujících environmentálně šetrné atraktivitu cestovního ruchu s nadmístním významem +1 vymezení ploch generujících environmentálně šetrné atraktivitu cestovního ruchu s místním významem -1 úbytek ploch generujících environmentálně šetrné atraktivitu cestovního ruchu s nadmístním významem -2 úbytek ploch generujících environmentálně šetrné atraktivitu cestovního ruchu s lokálním významem
2.5 Efektivním územním plánováním přispět k optimalizaci sítě komerčních zařízení s respektováním životního prostředí	Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti mísení městských funkcí a rozvoje komerční vybavenosti (obchody, služby, zábava) v dostupnosti bydlení. Referenční cíl byl stanoven na základě analýzy stavu, problémů a vývojových trendů sledovaných témat udržitelného rozvoje a cílů v oblasti udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: ZÚR Prahy, SRR, PÚR.	+2 vymezení ploch generujících komerční vybavenost v dosahu rezidenčních území nad cca 2 ha +1 vymezení ploch generujících komerční vybavenost v dosahu rezidenčních území pod cca 2 ha -1 úbytek ploch generujících komerční vybavenost v dosahu rezidenčních území pod cca 2 ha -2 úbytek ploch komerční vybavenost v dosahu rezidenčních území nad cca 2 ha

Pro zjištění, zda a jakým způsobem může mít ÚP při realizaci závažné vlivy na udržitelný rozvoj, bylo provedeno hodnocení navržených opatření územního plánu, tj. funkčních ploch a podmínek jejich využití vzhledem k referenčním cílům udržitelného rozvoje, tj. zda a jakým způsobem bude vymezení daných ploch v rámci návrhu ÚP přispívat, či nikoliv, k naplňování referenčních cílů. Pro hodnocení bylo použito stejné stupnice jako v případě vyhodnocení vlivů na environmentální pilíř udržitelného rozvoje:

stupnice významnosti

- +2 potenciálně významný pozitivní vliv (přímý vliv velkého rozsahu) opatření/plochy na referenční cíl
- +1 potenciálně pozitivní (přímý či nepřímý/sekundární) vliv opatření/plochy na daný referenční cíl

¹³ cestovní ruch ve smyslu referenčního cíle 2.4 je chápán jako víkendová, eventová, kongresová i prázdninová turistika ovlivňující mobilitu jak v rámci aglomerace, tak i s nadregionálním významem – jedná se o aktivity vyvolané přítomností atraktivit cestovního ruchu (typicky např. centrum města, přírodní a kulturní atraktivitu Šárka, Petřín, Stromovka, Obora Hvězda apod.) nebo volnočasové a sportovní infrastruktury s nadmístním významem (aquaparky, sjezdovky, lanovky, single traily, rozhledny, naučné stezky, cyklo, hipo a in-line infrastruktura apod.)

- 0 zanedbatelný nebo komplikovaně zprostředkovaný (nepřímý/sekundární) potenciální vliv (velmi malý rozsah, nepřímá vazba na navrhované opatření resp. návrhovou plochu)
- 1 potenciálně negativní vliv opatření/plochy na daný referenční cíl (přímý či nepřímý/sekundární)
- 2 potenciálně významný negativní vliv opatření/plochy na daný referenční cíl (přímý vliv velkého rozsahu nebo bez možnosti uplatnění zmírňujících opatření)
- ? nebyla identifikována potenciální vazba mezi referenčním cílem a navrhovaným opatřením resp. návrhovou plochou

rozsah vlivu

- B bodový (působící v bezprostředním okolí plochy nebo zprostředkovaně s bodovým dosahem)
- L lokální (působící v rámci městské části)
- R regionální (působící v rámci celého města/aglomerace)

délka trvání vlivu

- kp krátkodobé/přechodné působení vlivu (přechodné trvání po omezenou dobu např. pouze v době výstavby)
- sp střednědobé působení vlivu (trvalý vliv cca po dobu nepřesahující platnost územního plánu)
- dp dlouhodobé působení vlivu (trvalý vliv s přesahem doby platnosti územního plánu)

spolupůsobení vlivu

- K kumulativní spolupůsobení vzhledem k již existujícím resp. uvažovaným plochám/záměrům
- S synergické spolupůsobení vzhledem k již existujícím resp. uvažovaným plochám/záměrům

Stupnice významnosti spolupůsobení vlivu:

K	kumulativní působení vzhledem k již existujícím resp. uvažovaným plochám/záměrům
S	synergické působení vzhledem k již existujícím resp. uvažovaným plochám/záměrům
	potenciálně mírně negativní vliv s kumulativním resp. synergickým dopadem mezi navrhovaným opatřením resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území, odpovídá pomyslné hodnotě -1 míry kumulativního resp. synergického vlivu
	potenciálně významný negativní vliv s kumulativním resp. synergickým dopadem mezi navrhovaným opatřením resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území, odpovídá pomyslné hodnotě -2 míry kumulativního resp. synergického vlivu
	nebyla identifikována potenciální vazba s kumulativním resp. synergickým spolupůsobením mezi navrhovaným opatřením resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území
	potenciálně mírně pozitivní vliv s kumulativním resp. synergickým dopadem mezi navrhovaným opatřením resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území, odpovídá pomyslné hodnotě +1 míry kumulativního resp. synergického vlivu
	potenciálně významně pozitivní vliv s kumulativním resp. synergickým dopadem mezi navrhovaným opatřením resp. stávajícím a navrhovaným využitím souvisejícího území, odpovídá pomyslné hodnotě +2 míry kumulativního resp. synergického vlivu
	opačný směr působení impaktu v bezprostředním okolí plochy/koridoru oproti hodnocení směru kumulativního/synergického vlivu jako celku

Posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území bylo provedeno tak, aby identifikovalo všechny pravděpodobné významné vlivy na základě známých faktů (studie, odborná literatura) i na základě údajů a informací obsažených v územním plánu a aby zároveň postihlo specifika regionu.

Kumulativní resp. synergické vlivy, pokud jsou identifikovány, jsou vyhodnoceny stejným způsobem, jako v případě environmentálního pilíře udržitelného rozvoje viz výše.

Ekonomický a Sociální pilíř udržitelného rozvoje

Referenční cíle udržitelného rozvoje	Sociální pilíř					Hospodářský pilíř				
	1.1 Zvýšením nabídky kvalitního bydlení zastavit odliv ekonomicky aktivních obyvatel a podpořit omezení suburbanizace	1.2 Zajistit dostupnost sportovního výtíží v kvalitním prostředí	1.3 Chránit a rozvíjet možnosti rekreace a komunitního setkávání	1.4 Zlepšovat dostupnost a spektrum veřejné občanské vybavenosti	1.5 Pomocí technických a územně plánovacích opatření zlepšit podmínky bydlení a bezpečnost obyvatel	2.1 Racionálně využívat možnosti rozvoje stávajícího urbanizovaného území při respektování jeho hodnot	2.2 Zabezpečit území pomocí rozvoje a optimalizace technické a dopravní infrastruktury při respektování environmentálního pilíře	2.3 Zajistit prostorové možnosti pro rozvoj podnikání a zaměstnanosti při respektování environmentálního pilíře	2.4 Pomocí vhodných územně plánovacích opatření podpořit rozvoj environmentálně šetrného cestovního ruchu	2.5 Efektivním územním plánováním přispět k optimalizaci sítě komerčních zařízení s respektováním životního prostředí
Z3184/13	0	0	0	0	+2/B/dp	+1/B/dp	+2/R/dp	0	0	0
Z3185/13	0	0	0	0	+2/B/dp	+1/B/dp	-2/R/dp/S	0	0	0
<p>Komentář: Posuzované změny územního plánu dávají územní předpoklady pro rozvoj dopravní infrastruktury v podobě modernizace a zkapacitnění železniční trati Praha – Kladno s napojením na Letiště Václava Havla Praha. Z hlediska ekonomického a sociálního pilíře udržitelného rozvoje dojde k optimalizaci stávajícího dopravního systému s posunem směrem k většímu využití hromadné bezemisní dopravy.</p>										
<p>Pozitivní vlivy: Pozitivní vliv je patrný především z hlediska zlepšení dopravní obsluhy území, což se promítne především z hlediska sociálních determinant veřejného zdraví udržitelného rozvoje.</p>										
<p>Negativní vlivy: Nebyly identifikovány žádné negativní vlivy na hospodářský pilíř udržitelného rozvoje ani na soudržnost společenství v území.</p>										
<p>Kumulativní vlivy: V kontextu ostatních připravovaných záměrů v prostoru východního předpolí letiště (přeložka I/7, MÚK Přední Kopanina, SOKP 518) lze zprostředkovaně uvažovat s mírně pozitivním spolupůsobením řešené železniční trati z hlediska zkapacitnění dopravní obsluhy území a vybavení území dopravní infrastrukturou.</p>										
<p>Akceptovatelnost: Akceptovatelné bez podmínek.</p>										
<p>Opatření pro minimalizace negativních vlivů na udržitelný rozvoj území: Nejsou navrhována žádná opatření pro minimalizaci vlivů nad rámec opatření navržených v rámci ÚP.</p>										

D.I.1 Podmínky akceptovatelnosti z hlediska sociálního a ekonomického pilíře

Zde uvádíme základní opatření pro další fázi zastavování lokalit, která vyplynula z vyhodnocení vlivů jednotlivých rozvojových lokalit a dopravních koridorů na ekonomický a sociální pilíř udržitelného rozvoje. Výsledky vyhodnocení vlivů jednotlivých rozvojových lokalit a dopravních koridorů na environmentální pilíř udržitelného rozvoje je součástí části A. tohoto dokumentu, konkrétně kapitol A.VIII a A.XI.

- Nejsou navrhovány žádné podmínky nad rámec podmínek pro využití ploch s rozdílným způsobem využití.

ČÁST E Vyhodnocení přínosu územního plánu k naplnění priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území obsažených v PÚR nebo v ZÚR.

Pro potřeby vyhodnocení vlivů předkládané ÚPD na udržitelný rozvoj území jsou prioritami územního plánování míněny priority stanovené v zásadách územního rozvoje (dále jen „ZÚR“), případně v politice územního rozvoje (dále jen „PÚR“), které se významným způsobem vážou k řešenému území.

Předmětem této kapitoly je popis toho, které priority, stanovené v ZÚR/PÚR a významným způsobem vázané k řešenému území, byly zohledněny v územním plánu, a jak byly naplněny.

Do značné míry se vyhodnocení v této části překrývá s odůvodněním územního plánu, tato skutečnost vyplývá z obsahu odůvodnění a VVÚRU tak, jak je stanovuje stavební zákon a jeho prováděcí předpisy. V rámci VVÚRÚ je proto především stručně shrnuto, jak návrh posuzovaných změn územního plánu konkrétně naplňuje priority ve vztahu k udržitelnému rozvoji území.

E.I Politika územního rozvoje ČR

Návrh změn územního plánu hlavního města Prahy, který byl předložen k posouzení, je v souladu s Politikou územního rozvoje České republiky 2008 (dále též jen „PÚR ČR“). 1. aktualizace PÚR byla schválena Vládou ČR usnesením č. 276 ze dne 15. 4. 2015. Dne 30. září 2019 byla ve Sbírce zákonů zveřejněna dvě sdělení Ministerstva pro místní rozvoj o schválení Aktualizací č. 2 a č. 3 Politiky územního rozvoje České republiky v souladu s § 31 odst. 3 stavebního zákona, Aktualizace č. 2 a 3 řeší drobné jednotlivé úpravy, které nemají podstatný věcný vztah k tomuto dokumentu.

Železniční spojení PLK, resp. úprava železniční trati č. 120 (dle KJŘ), je popsáno nepřímou ve vztahu k dopravní obsluze Letiště v Ruzyni a ve vztahu napojení Kladna na hl. m. Praha:

- V rámci Letiště Praha-Ruzyně je vymezena nová paralelní vzletová a přistávací dráha (VPD), vzletové a přiblížovací prostory (VPP) letiště Praha-Ruzyně. Souvisejícím úkolem pro územní plánování řešit napojení letiště na další druhy dopravy (přednostně železniční dopravou).
- Ve vymezení rozvojových oblastí je popsána OB1 Metropolitní rozvojová oblast Praha, v jejímž vymezení je Kladno přímo uvedeno. Důvodem vymezení je zajištění veřejné infrastruktury spočívající ve vytvoření efektivního systému veřejné dopravy.
- V úkolech pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady je uvedeno vymezení koridoru pro železniční spojení v úsecích Praha – Letiště Praha-Ruzyně; Praha – Kladno. Všechny výše uvedené plochy a koridory jsou v územním plánu v závislosti na jejich řešení v rámci ZÚR kraje převzaty resp. zpřesněny.

Z republikových priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovených Politikou územního rozvoje (kapitola 2.2 Republikové priority), které byly respektovány a zpracovány v územním plánu, resp. ty, které respektovány nebyly, z pohledu posouzení vlivů územního plánu na životní prostředí je možno zmínit tyto body (podrobněji je vyhodnocení vazby předkládaného návrhu změn územního plánu a republikových priorit PÚR 2015 uvedeno v kapitole A.XI):

- Hodnoty území města jsou respektovány.
- Návrh změn územního plánu znamená zábor poměrně významných ploch ZPF včetně I. a II. třídy ochrany půdy, dosavadní koncepce rozvoje území je respektována, jedná se o zábor pro veřejně prospěšnou stavbu.
- Nedochází k zásadnímu omezení funkčnosti ÚSES.
- Dílčí střety se záplavovým územím a retenčním prostorem budou řešeny technickými opatřeními v rámci projektové přípravy stavby.
- Návrhem posuzovaných změn územního plánu jsou vytvářeny podmínky pro minimalizaci negativních vlivů na bydlení v územích, zatížených z hlediska hluku a znečištění ovzduší.

Z výše uvedených důvodů lze konstatovat, že návrh posuzovaných změn územního plánu je v souladu s prioritami územního plánování v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví deklarovanými v nadřazené územně plánovací dokumentaci a v Politice územního rozvoje ČR, resp. byly navrženy takové podmínky využití území, aby byl tento soulad zajištěn.

E.II Zásady územního rozvoje hl. města Prahy

Zásady územního rozvoje (dále jen „ZÚR“) jsou nástrojem územního plánování na regionální úrovni, který dle stavebního zákona určuje požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezuje plochy a koridory nadmístního významu a stanovuje požadavky na jejich využití. ZÚR zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly uvedené v PÚR a určují strategii pro jejich naplňování. Zastupitelstvo hl. m. Prahy vydalo první Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy (ZUR) usnesením č. 35/29 ze dne 17. 12. 2010. Od té doby byly usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy schváleny 4 aktualizace. Jako poslední byla usnesením č. 39/119 ze dne 6. 9. 2018 schválena Aktualizace č. 4 vydaná opatřením obecné povahy č. 58/2018 s účinností od 23. 10. 2018, která se přímo týká dopravní infrastruktury, resp. koridoru železnice v úseku Dejvice – Veleslavín. Překládané změny upřesňují koncepci dopravní a technické infrastruktury vymezené v ZÚR. Změnami se zajišťuje soulad územního plánu s nadřazenou územně plánovací dokumentací – ZÚR hl. m. Prahy.

Převážná část území změny se nachází v urbanizované krajině a kompaktním městě, resp. kompaktním městě rozšířeném, kde je dle urbanistické koncepce ZÚR hl. m. Prahy nutné respektovat diferencované urbanistické a stavební hodnoty jednotlivých městských částí. Návrh změny tyto principy dodržuje. Nejjižnější část řešeného území se nachází na rozhraní volné krajiny a rozšířeného kompaktního města.

Majoritní část ploch trati odbočky Jeneček se nachází v nadmístní rozvojové oblasti Ruzyně – Drnovská (R/4). V souladu s kap. 3.1.4 ZÚR hl. m. Prahy navrhovaný způsob využití území a prostorové regulativy odpovídají poloze v okrajové části města v kontaktu s letištěm a volnou, nezastavěnou krajinou.

Severozápadní část řešeného území změny se dle ZÚR hl. m. Prahy nachází v nadmístní specifické oblasti zasažené provozem letiště (SL/1) ve smyslu kap. 4.4.1, ve které je potřeba umožnit přiměřený rozvoj letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) a koordinovat ho s rozvojem dotčeného území; navrhnout propojení letiště s centrem města a blízkým okolím kapacitním prostředkem hromadné dopravy osob, nebo kombinací těchto prostředků v zájmu snížení hlukové zátěže z povrchové dopravy v dotčené části specifické oblasti. Návrh změny tyto principy naplňuje.

Návrh změny je také v souladu zejména s kap. 2.2.3 Koncepce dopravní infrastruktury, písm. d) pokrýt všechny významné přepravní vztahy včetně tangenciálních vztahů a vazby na letiště v Praze-Ruzyni (Letiště Václava Havla Praha) trasami veřejné dopravy; dále je v souladu s kap. 5.2.5 Koridor železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno.

Změna upřesňuje část veřejně prospěšné stavby vymezené ZÚR hl. m. Prahy jako Z/505 DZ Modernizace trati Praha – Kladno s odbočkou na letiště.

Z důvodu nutnosti uvedení do souladu (zpřesnění) navrhované trasy přeložky VTL plynovodů vyvolané stavbou Pražského okruhu s koridory nadmístního a celoměstského významu z platných ZÚR hl. m. Prahy kap. 6.2.6 Zásobování zemním plynem je řešené území změny rozšířeno východním směrem.

Z pohledu koncepce dopravní infrastruktury je mimo jiné uvedena potřeba pokrýt všechny významné přepravní vztahy včetně tangenciálních vztahů a vazby na letiště v Praze-Ruzyni (Letiště Václava Havla Praha Praha) trasami veřejné dopravy a zajistit územní podmínky pro další rozvoj železnice v rámci systému Pražské integrované dopravy návrhem nových zastávek a přestupních vazeb mezi železnicí a ostatními systémy hromadné dopravy a segregací jednotlivých segmentů dopravy.

V čl. 5.2.5 je vymezen Koridor železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha Praha – Kladno:

Koridor proměnné šíře od 200m do 600m pro umístění železniční tratě včetně souvisejících staveb je veden ze železniční stanice Praha-Bubny (holešovické předpolí Negrelliho viaduktu) západním směrem přes železniční stanici Praha-Dejvice (Hradčanská), Praha-Veleslavín, Praha-Ruzyně k hranici správního území hl. m. Prahy.

V čl. 10.1 jsou uvedeny veřejně prospěšné stavby:

Zásady územního rozvoje definují veřejně prospěšné stavby nadmístního významu, pro něž lze v souladu s § 170 zákona č. 183/2006 Sb. práva k pozemkům a stavbám odejmout nebo omezit. Veřejně prospěšné stavby ve vymezených plochách a koridorech dopravní a technické infrastruktury nadmístního významu jsou znázorněny v příloze ZÚR ve výkresu č. 6 „Výkres veřejně prospěšných staveb nadmístního významu“ a jsou vyjmenovány v přehledné tabulce. Stavba „Modernizace trati Praha - Kladno s odbočkou na letiště“ je v ZUR označena číslem Z/505. Z Obecných zásad územního rozvoje hl. m. Prahy vychází v ZÚR vymezené rozvojové oblasti, rozvojové osy a specifické oblasti nadmístního významu stejně jako zpřesnění ploch a koridorů vymezených v Politice územního rozvoje a stanovení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu, vymezení veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření a ostatních požadavků podle vyhlášky č. 500/2006 Sb., v platném znění.

ZÚR stanovují základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území, určují priority územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území a zpřesňují nebo vymezují rozvojové oblasti a osy a specifické oblasti republikového a nadmístního významu. Dále ZÚR zpřesňují plochy a koridory vymezené v Politice územního rozvoje ČR a navrhují plochy a koridory nadmístního významu včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv a stanoví požadavky na jejich využití.

Návrh posuzovaných změn územního plánu není v rozporu s Politikou územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3, ani s územně plánovací dokumentací kraje – Zásadami územního rozvoje hlavního města Prahy, v účinném znění (ZÚR).

Vymezením změn funkčního využití vymezených ploch a stanovením podmínek pro jejich využití územní plán respektuje historicky utvářenou hierarchii sídla i jeho urbanistickou strukturu. Řešení předkládaných změn územního plánu bylo navrženo s ohledem na vývoj území a jeho pozici ve struktuře osídlení, a především s ohledem na zlepšení jeho dostupnosti a vyřešení problémů v dopravních vztazích v širším okolí řešených ploch. V řešeném území nejsou zakládána nová sídla.

ČÁST F Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – shrnutí.

F.I Vyhodnocení vlivů územního plánu na zlepšování územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a jejich soulad.

Předmětem této kapitoly je na základě vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území obsaženém v RURÚ ÚAP Prahy a v ZUR Prahy a vyhodnocení disproporcí vzájemné vyváženosti pilířů udržitelného rozvoje, které nejvíce ovlivňují udržitelný rozvoj řešeného území. Posuzován je vliv řešení ÚP resp. jeho předkládané změny, na tyto disproporce (to je porovnání se stávajícím stavem) a z hlediska možných dopadů na vyváženost vztahu územních podmínek udržitelného rozvoje území tj. charakteristika kladů a záporů realizace ÚP na vyváženost vztahu územních podmínek udržitelného rozvoje území.

F.I.1 Nerovnováha uvnitř ekonomického pilíře

- I. 1 Vysoká zátěž centra města aktivitami i dopravou a nedostatečný rozvoj městských subcenter (zlepšení dopravní obsluhy města komfortní nízkoemisní veřejnou dopravou).
- I. 2 Poptávka po extenzivním rozvoji, který je v rozporu s principy udržitelného rozvoje (posuzovaných změn územního plánu se netýká)
- I. 3 Zájem investorů na tvorbě monofunkčních objektů a celků o velkém stavebním objemu a velké spádové oblasti, které narušují polyfunkční rovnováhu území (posuzovaných změn územního plánu se netýká)
- I. 4 Stavební programy s nižší přímou ekonomickou návratností (školy, bydlení, lokální vybavenost) jsou vytlačovány z centra města, čímž je podporována jeho funkční nerovnováha (posuzovaných změn územního plánu se netýká)

F.I.2 Disproporce mezi ekonomickým a environmentálním pilířem

- III. 1 Extenzivní rozvoj zástavby na okraji města zvyšuje nároky na obsluhu IAD (zlepšení dopravní obsluhy města komfortní nízkoemisní veřejnou dopravou).
- III. 2 Nedostatečně promyšlená intenzifikace vnitřního města může negativně ovlivnit vnitřní krajinu (zlepšení dopravní obsluhy města komfortní nízkoemisní veřejnou dopravou a uvolnění prostorů po přeložené trati pro komunitní urbanizaci).
- III. 3 Extenzivní rozvoj obytné i produkční zástavby na úkor nezastavené krajiny (posuzovaných změn územního plánu se netýká).
- III. 4 Negativní vlivy prostředků dálkové dopravy, která jsou ale podmínkou pro zapojení města do regionální městské sítě (zlepšení dopravní obsluhy města a jeho okolí komfortní nízkoemisní veřejnou dopravou).
- III.5 Geomorfologicky-urbanistická charakteristika Prahy klade vyšší nároky na technická řešení nové výstavby (posuzovaných změn se týká spíše zprostředkovaně především v částech vedení koridoru, které byly z urbanistických důvodů přeloženy pod zem).
- III. 6 Vlivem historického vývoje je vysoká koncentrace aktivit v centru města oproti okrajům (posuzovaných změn územního plánu se netýká).
- III. 7 Nedostatečné zavádění opatření pro snížení projevu klimatické změny (zlepšení dopravní obsluhy města komfortní nízkoemisní veřejnou dopravou, náhrada spotřeby fosilních paliv, snížení uhlíkové stopy).

F.I.3 Disproporce mezi environmentálním a sociálním pilířem

- VI. 1 Pokračující nová bytová výstavba v oblastech vysokého deficitu vnitřní krajiny (posuzovaných změn územního plánu se netýká).

- VI. 2 Vysoká rekreační zátěž vnitřní a vnější krajiny ve městě v bezprostřední blízkosti města (posuzovaných změn územního plánu se netýká).

F.I.4 Nesoulad uvnitř environmentálního pilíře

- VIII. 1 Nedostatečné vytváření kvalitních alternativ formou veřejné a bezmotorové dopravy snižují efektivitu opatření k eliminaci negativních vlivů IAD (zlepšení dopravní obsluhy města a okolí komfortní nízkoemisní veřejnou dopravou).
- VIII. 2 Vysoká kvalita zemědělské půdy v konfliktu s požadavky na nižší míru zornění a vyšší ekologickou stabilitu (dílní zábory ZPF i nejvyšší kvality pro stavbu ve veřejném zájmu).

F.I.5 Disproporce mezi sociálním a ekonomickým pilířem

- II. 1 Vnější migrace saturující poptávku po chybějících profesích může vytvořit problém s pozdějším zapojením nových skupin obyvatel do společnosti (posuzovaných změn územního plánu se netýká)ů
- II. 2 Rostoucí sociální nerovnost způsobená liberálním tržním prostředím bez dostatečných kompenzačních opatření může způsobovat sociální a prostorovou segregaci obyvatel (posuzovaných změn územního plánu se netýká)ů
- II. 3 Zatěžování centra města aktivitami spojenými s intenzivním turistickým ruchem, který je zdrojem příjmu pražského hospodářství, současně negativně ovlivňuje atraktivitu pro jiné městské funkce v dotčené oblasti (posuzovaných změn územního plánu se netýká).

F.II Shrnutí přínosu územního plánu k vytváření podmínek pro předcházení zjištěným rizikům ovlivňujícím potřeby života současné generace obyvatel řešeného území a předpokládaným ohrožením podmínek života generací budoucích

F.II.1 Předcházení zjištěným rizikům napříč všemi pilíři

- Rizikem vývoje území hlavního města Prahy je dle ÚAP nedostatečná ochrana bydlení v centrální části města, trvající pokles trvale bydlících obyvatel a přetrvávající trend suburbanizace. Posuzované změny územního plánu reagují na tuto skutečnost zlepšením dopravní obsluhy města kapacitní bezemisní veřejnou hromadnou dopravou za účelem zlepšení komfortu dopravní obsluhy města a napojení na okolní regiony a vazeb mezi jednotlivými druhy veřejné dopravy, aniž by byly zásadně narušeny hodnoty území.
- Problém deficitů parkovacích stání v rozsáhlých částech území hl. m. Prahy a deficitů územních příležitostí pro realizaci nových odstavných ploch. Posuzované změny územního plánu vytváření územní předpoklady pro kapacitní a komfortní veřejnou dopravu včetně vazeb na ostatní druhy dopravy a vybudování kapacit P+R, zprostředkovaně se může projevit v nižší potřebě rezidentů vlastnit více než 1 automobil.
- Problém překračování imisních limitů znečištění ovzduší na části území hl. m. Prahy především v bezprostřední blízkosti intenzivně dopravně zatížených komunikací pro vybrané polutanty, a s tím související problém přetrvávající hlukové zátěže zejména v okolí významných dopravních koridorů. Posuzované změny územního plánu mohou mít prostřednictvím zlepšení komfortu dopravní obsluhy městského centra veřejnou dopravou a vazeb mezi jednotlivými druhy veřejné dopravy zprostředkovaně pozitivní vliv na snížení intenzit individuální automobilové dopravy v centrální části města.

Identifikace konkrétních vlivů změny ÚP SÚ hl. m. Prahy na eliminaci nebo snížení hrozeb řešeného území je provedeno v kap. D. I. předkládaného VVURÚ - Vliv na eliminaci nebo snížení hrozeb řešeného území.

F.II.2 Přínos předkládané ÚPD pro environmentální pilíř udržitelného rozvoje

Předkládané změny územního plánu Z3184/13 a Z3185/13 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 územního plánu s aktuální fází projektové přípravy stavby. Změny dávají rámec pro výstavbu dílčích úseků dvoukolejné, elektrizované tratě vedené ve stopě stávající jednokolejné neelektrizované tratě Praha-Bubny – Chomutov a nově navrhovanou odbočku trati z železniční stanice Praha – Ruzyně k Letišti Václava Havla Praha.

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 bude zprostředkovaně zlepšení komfortu přepravy cestujících, jakož i zvýšení jejich počtu po železnici, což ve svých důsledcích přinese snížení automobilové dopravy do centra města.

Předpokládá se zábor ZPF druhů pozemků orná půda, trvalý travní porost a zahrada, tříd ochrany I. – IV. o celkové rozloze 97 710 m² v souvislosti s vybudováním odbočky na Letiště Václava Havla Praha.

Změna se netýká pozemků určených k plnění funkce lesa.

Realizací stavby, jíž dávají rámec posuzované změny územního plánu, dojde zásahu do biotopů 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 a v úsecích zdvojkolejného koridoru, vyrovnávající dnešní ostré oblouky trati mezi Libockým rybníkem a nádražím Veleslavin, dále pak méně významně v polních částech nové trati.

Tím, že je navrhováno otevření stávajícího tunelu ve Stromovce, na základě čehož bude nezbytné odkácet všechny stromy nad profilem otevřeného tunelu, vzniká negativní vliv především z hlediska druhové skladby dotčených dřevin a sadovnického významu dotčené části parku Stromovka (překryv se zvláště chráněnými územími a překryv s NRBK). V této souvislosti je třeba v projektové přípravě a především při vlastní realizaci stavby přijmout opatření pro zachování genetického materiálu sanovaných dřevin s vysokou dendrologickou hodnotou a navrhnout vhodný způsob náhrady za kácené dřeviny. Negativní vliv je v tomto případě nevratný avšak dočasný.

V rámci projektové přípravy stavby byla v prostoru Stromovky navržena opatření po zmírnění negativních vlivů stavby na nemovité kulturní památky – v případě změny Z/3184/13 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.

Realizací záměru optimalizace tratě se i navzdory vyšší intenzitě využití významně zlepší hlukové zatížení v území způsobené provozem po stávající železniční trati v důsledku její modernizace, elektrifikace, vybudování protihlukových opatření a přeložení nejexponovanějších úseků pod zem.

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 spojené se snížením intenzity pojezdů při hledání parkovacích míst a znečištění ovzduší a hlukové zátěže v době dopravních špiček.

V rámci posouzení vlivů na environmentální pilíř udržitelného rozvoje nebyly zjištěny takové skutečnosti, které by bránily realizaci navrhovaných ploch s rozdílným způsobem využití.

Na úrovni SEA nebyly zjištěny podstatné negativní vlivy vymezených ploch a koridorů s rozdílným způsobem využití v návrhu posuzovaných změn územního plánu ve vztahu k ostatním složkám životního prostředí a veřejného zdraví, které by nebylo možné účinně kompenzovat pomocí technických a sanačních opatření.

Při respektování výše uvedených podmínek a doporučení předkládaný soubor změn územního plánu města Prahy nedojde realizací ÚPD k negativnímu a nevyváženému ovlivnění environmentálního pilíře udržitelného rozvoje.

F.II.3 Přínos předkládané ÚPD pro hospodářský rozvoj

Celkově se jedná o, z hospodářského hlediska, rychle se rozvíjející pól rozvoje s vůdčí pozicí především v oblastech high-tech oborů a terciérní sféry. Předkládaná změna může nepřímou pozitivně přispět k rozvoji terciérní sféry, zejména ve vztahu k cestovnímu ruchu a zlepšení komfortu veřejné nízkoemisní dopravy v centru města ve vztahu bydliště – pracoviště.

Železniční trať Praha – Kladno a napojení celého severozápadního regionu prostřednictvím železničního spojení, ačkoli má velké předpoklady k růstu, zůstává vzhledem k zastaralé infrastruktuře s prakticky vyčerpanou kapacitou dráhy ve stagnaci. Silný přepravní proud se uskutečňuje majoritně silniční dopravou, se všemi negativními dopady na obyvatelstvo, bezpečnost a životní prostředí, které jsou s touto skutečností spojeny.

Nedostatečná je z hlediska veřejné hromadné dopravy obsluha mezinárodního Letiště Václava Havla Praha Praha. Na letiště vede pouze několik autobusových linek, což není vzhledem k nízké spolehlivosti, kapacitě a cestovní rychlosti a komfortu do budoucna udržitelné. Cestující spíše využívají osobní automobily, vozy

taxi nebo služeb soukromých přepravních společností. Počet odbavených cestujících i návštěvníků má mít přes poklesy v letech 2010-12 do budoucna stoupající trend, který podle oficiálních odhadů Letiště Praha, a.s. dosáhne až 20 mil. cestujících za rok.

V severozápadním kvadrantu hl. m. Prahy se v současné době nenachází žádné parkoviště P+R ani terminál regionálních a příměstských autobusů s návazností na MHD. Vazba IAD na stávající železniční trať Praha - Kladno ve smyslu P+R také neexistuje, byť jsou do území vedeny hlavní silniční tahy vyššího významu (R6, R1 a R7), vysoký potenciál převedení přepravního proudu na železnici zde zůstává nevyužit.

Posuzované změny územního plánu dávají rámec pro vytvoření funkčních vazeb mezi jednotlivými druhy dopravy a vybudování kapacit parkování P+R.

F.II.4 Přínos předkládané ÚPD pro sociální vztahy a podmínky

Funkce bydlení je ve městě stabilizována a nová výstavba probíhá postupně v návaznosti na zastavěné území jednotlivých center a v lokalitách přestaveb, předkládaná změna nemá k této skutečnosti přímý vztah.

Celkově lze konstatovat, že předkládané změny územního plánu dávají rámec pro, vzhledem k demografické a dopravní situaci a stávajícím trendům v území, přiměřený budoucí rozvoj města tak, aby byly v maximální míře respektovány hodnoty a limity území a přitom poskytnuty vhodné podmínky pro kvalitu bydlení. V této souvislosti byla navržena opatření pro zmírnění negativních dopadů případné realizace změny zejména ve vztahu k současným hlukově chráněným prostorům v blízkosti trati na úrovni projektové přípravy konkrétní stavby.

F.II.5 Zohlednění hodnot kulturního dědictví

Nemovitě kulturní památky na území města jsou územním plánem respektovány, resp. bylo v rámci projektové přípravy staveb zvoleno takové řešení, aby nebyly nevratně zničeny. Realizací záměrů, kterým dávají posuzované změny územního plánu rámec, může při zemních pracích potenciálně dojít k narušení archeologických struktur. V takovém případě je nutné v souladu s ustanoveními zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, zajistit záchranný archeologický průzkum. Hodnoty krajinného rázu území by vzhledem k rozsahu předkládané změny neměly být významně dotčeny.

F.II.6 Podmínky pro přiměřený rozvoj města

Z hlediska přiměřenosti rozvoje je návrh posuzovaných změn územního plánu vyvážený, především z důvodů potenciálu pro zlepšení kvality života obyvatel města a přilehlých regionů, negativní vlivy na environmentální pilíř je převážně možné zmírnit resp. kompenzovat prostřednictvím podmínek a opatření navržených v rámci viz kapitola A. XI.

Ostatní pilíře udržitelného rozvoje nebudou řešením navrhované změny nijak významně dotčeny.

F.II.7 Shrnutí

Z pohledu environmentálního pilíře udržitelného rozvoje lze díky posuzovaným změnám očekávat mírně pozitivní vliv na zlepšení hlukové situace v hustě obydlených územích města, v optimalizaci železniční trati, její modernizaci, elektrifikaci a částečného přeložení pod zem. Na druhou stranu dojde jednak k zavlečení hlukové zátěže do volné krajiny, kde dosud tato doprava neprobíhala a k dílčím zásahům do ploch zeleně a individuální rekreace. Tuto skutečnost je možné zmírnit a částečně kompenzovat jednak vhodným návrhem technického řešení a realizací opatření pro zamezení neúnosného negativního vlivu z hlediska hlukové zátěže, a jednak vhodnými opatřeními při výstavbě a následném zapojení nově vybudovaných úseků trati do okolí. Úseky, kde dojde k přeložení stávající trati do podzemí, budou moci být využity pro novou urbanizaci s předpokladem vzniku veřejných prostranství s vysokým podílem zeleně.

Žádné jiné střety s limity využití území nebo negativní dopady na stav a vývoj životní prostředí nebyly zjištěny.

Navrhovaná změna se pozitivně projeví především z hlediska sociálního a ekonomického pilíře udržitelného rozvoje, kdy dojde ke zlepšení podmínek pro obsluhu města a jeho okolí nízkoe emisní veřejnou hromadnou dopravou. Z tohoto pohledu je řešená změna navržena tak, aby v maximální míře využila pozitivních daností území a účelně využila zastavěné území města.

Navržené řešení předkládané změny územního plánu tak dle názoru zpracovatele vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území vytváří dostatečné podmínky pro předcházení zjištěným rizikům budoucího rozvoje při současném stavu poznání a při znalostech stávajícího území. V této souvislosti byla v rámci SEA navržena opatření pro minimalizaci zjištěných negativních vlivů, která je však třeba uplatnit až v další fázi

projektové přípravy stavby a při výstavbě. Územní plán je technicky právním dokumentem a je jedním z podkladů pro následná politická rozhodování v území. Budoucí vývoj řešeného území se bude odvíjet v závislosti na globálních geopolitických, vnitropolitických a ekonomických podmínkách, které budou určovat jeho praktické naplňování.

V případě uplatnění podmínek a doporučení, jež vyplynula z Vyhodnocení vlivů návrhu souboru změn 13. ÚP hl. m. Prahy na udržitelný rozvoj území, tak lze konstatovat, že předkládané změny územního plánu, při vhodném způsobu realizace, neznamenají žádné významné negativní vlivy na udržitelný rozvoj území.

KONEC TEXTU DOKUMENTACE „VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ PRO SOUBOR ZMĚN ÚP HL. M. PRAHY VLNY 13, ZMĚNY Z3184/13 A Z3185/13.“

Datum zpracování dokumentace, podpis zpracovatele a seznam osob, které se podílely na zpracování, se nachází v jeho úvodní části.