

# „VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ PRO ZMĚNU Z 3403/00 – Modernizace trati Praha-Výstaviště - Praha- Veleslavín - zkráceně“

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 platném znění,  
resp. dle nového stavebního zákona č. č. 283/2021 Sb.

říjen 2022

## Údaje o autorech

Autor/ka:

Mgr. Jana Šváblová Nezvalová  
 držitelka autorizace k posuzování vlivů na životní prostředí MŽP  
 č. j. 32190/ENV/09, naposledy prodloužena rozhodnutím a rozhodnutím ZP/2022/710/2067  
 Jacobs Clean Energy, s.r.o., Křenová 58, 602 00 Brno  
 tel: 725 607 977  
 email: nezvalova@jacobscz.cz

Datum zpracování: 17. 10. 2022

Vedoucí projektu, autorizovaná osoba:

Mgr. Jana Šváblová Nezvalová  
 držitelka autorizace k posuzování vlivů na životní prostředí MŽP  
 č. j. 32190/ENV/09, naposledy prodloužena rozhodnutím MŽP  
 č. j.: MZP/2022/710/2067 ze dne 31. května 2022

Spolupracovali:

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

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

## Obsah

POUŽITÉ ZDROJE INFORMACÍ.....	7
PŘEHLED ZKRATEK.....	9
ÚVOD .....	10
A.I Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů územně plánovací dokumentace, vztah k jiným koncepcím ..	17
A.I.1 Obsah řešené územně plánovací dokumentace.....	17
A.I.2 Hlavní cíle územně plánovací dokumentace .....	19
A.I.3 Vztah k jiným koncepcím.....	20
A.II Zhodnocení vztahu územně plánovací dokumentace k cílům ochrany životního prostředí přijatým na vnitrostátní úrovni .....	23
A.III Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyla uplatněna územně plánovací dokumentace. ....	36
A.III.1 Sledované složky životního prostředí a veřejného zdraví .....	36
A.III.2 Obyvatelstvo a veřejné zdraví.....	36
A.III.3 Ovzduší.....	37
A.III.4 Klima.....	38
A.III.5 Půda .....	42
A.III.6 Horninové prostředí.....	42
A.III.7 Voda .....	45
A.III.8 Fauna a flóra, biodiverzita, ochrana přírody a krajiny .....	48
A.III.9 Krajina, urbanismus, infrastruktura .....	50
A.III.10 Hmotný majetek, kulturní dědictví, včetně architektonického a archeologického dědictví.....	53
A.III.11 Hluková zátěž.....	54
A.III.12 Vývoj řešeného území bez provedení koncepce .....	57
A.IV Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny .....	58
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. .	61
A.V.1 Ovzduší a klima.....	61
A.V.2 Půda a hominové prostředí .....	61
A.V.3 Voda .....	62
A.V.4 Hluková zátěž.....	62
A.V.5 Krajina, urbanismus architektura.....	62
A.V.6 Hmotný majetek, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického.....	62
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 .....	63
A.VI.1 Referenční cíle ochrany ŽP a veřejného zdraví.....	63
A.VI.2 Identifikace vlivů.....	70
A.VII Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů a jejich zhodnocení. Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení.....	74
A.VII.1 Ovzduší.....	74
A.VII.2 Klima.....	75
A.VII.3 Půda a hominové prostředí. ....	76
A.VII.4 Voda .....	77
A.VII.5 Fauna, flóra, biodiverzita, ekosystémy, ochrana přírody.....	79

A.VII.6	Krajina, hmotný majetek, nemovité památky a kulturní dědictví, včetně dědictví architektonického a archeologického .....	79
A.VII.7	Hluková zátěž a vibrace .....	80
A.VII.8	Obyvatelstvo a veřejné (lidské) zdraví .....	81
A.VII.9	Kumulativní a synergické vlivy .....	86
A.VII.10	Vzájemné porovnání variant – shrnutí.....	92
A.VIII	Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí .....	99
A.IX	Zhodnocení způsobu zpracování vnitrostátních cílů ochrany životního prostředí do územně plánovací dokumentace a jejich zohlednění při výběru variant řešení.....	100
A.X	Návrh ukazatelů pro sledování vlivu územně plánovací dokumentace na životní prostředí. ....	105
A.XI	Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí .....	105
A.XII	Netechnické shrnutí výše uvedených údajů.....	106
ČÁST B	VYHODNOCENÍ VLIVŮ ÚZEMNÍHO PLÁNU NA EVROPSKY VÝZNAMNÉ LOKALITY NEBO PTAČÍ OBLASTI .....	110
ČÁST C	VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA SKUTEČNOSTI ZJIŠTĚNÉ V ÚAP .....	111
C.I	Vliv na eliminaci nebo snížení hrozeb a problémů řešeného území.....	112
C.II	Vliv na sledované cíle a indikátory v oblasti soudržnosti společenství obyvatel města udržitelného rozvoje.....	114
C.III	Vliv na sledované cíle a indikátory v oblasti ekonomického pilíře udržitelného rozvoje .....	115
C.IV	Vliv na stav a vývoj hodnot řešeného území .....	116
ČÁST D	PŘÍPADNÉ VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA JINÉ SKUTEČNOSTI OVLIVNĚNÉ NAVRŽENÝM ŘEŠENÍM, AVŠAK NEPODCHYCENÉ V ÚAP, NAPŘÍKLAD SKUTEČNOSTI ZJIŠTĚNÉ V DOPLŇUJÍCÍCH PRŮZKUMECH A ROZBORECH. ....	119
D.I.2	Podmínky akceptovatelnosti z hlediska sociálního a ekonomického pilíře .....	126
ČÁST E	VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU ÚZEMNÍHO PLÁNU K NAPLNĚNÍ PRIORITY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ PRO ZAJIŠTĚNÍ UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ OBSAŽENÝCH V PŮR NEBO V ZŮR.....	127
E.I	Politika územního rozvoje ČR, ve znění závazném k 1.9.2021.....	127
E.II	Zásady územního rozvoje hl. města Prahy .....	128
ČÁST F	VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ – SHRUTÍ.....	130
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. ....	130
F.I.1	Disproporce a problémy k řešení v rámci územně plánovací dokumentace identifikované v ÚAP Prahy a jejich vazba k posuzované ÚPD.....	130
F.I.2	Disproporce mezi jednotlivými pilíři udržitelného rozvoje identifikované na základě Vyhodnocení vlivů posuzované ÚPD na udržitelný rozvoj území.....	131
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 .....	131
F.II.1	Přínos předkládané ÚPD pro environmentální pilíř udržitelného rozvoje.....	131
F.II.2	Přínos předkládané ÚPD pro hospodářský rozvoj.....	132
F.II.3	Přínos předkládané ÚPD pro sociální vztahy a podmínky .....	132
F.II.4	Zohlednění hodnot kulturního dědictví .....	132
F.II.5	Podmínky pro přiměřený rozvoj města.....	132
F.II.6	Shrnutí.....	133

## Seznam tabulek

Tab. 1	Počet obyvatel v dotčených městských částech k 1. 1. 2020 (zdroj: Ministerstvo vnitra ČR) .....	36
Tab. 2	Klimatologická charakteristika území.....	38
Tab. 3	Mezní hodnoty hlukových ukazatelů stanovené vyhláškou 315/2018 Sb.....	55
Tab. 4	Sada referenčních cílů ochrany ŽP .....	63
Tab. 5	Charakteristika referenčních cílů ochrany ŽP a způsobu hodnocení .....	64
Tab. 6	Vztah zdravotních determinant a předkládané ÚPD .....	85
Tab. 7	Přehled vlivů na environmentální determinanty tabelárně.....	86
Tab. 8	Souhrnná tabulka geologických fenoménů, ovlivňujících jednotlivé varianty nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín. (Čím nižší skóre, tím nižší pravděpodobnost výskytu rizikového geologického fenoménu .....	94
Tab. 9	Vzájemné porovnání variantních možností.....	97
Tab. 10	Zpracování cílů ochrany životního prostředí přijatých na vnitrostátní úrovni .....	101
Tab. 11	Vliv na naplňování vybraných cílů a indikátorů v oblasti environmentálního pilíře dle ÚAP nástroji územního plánování promítnutými v posuzované ÚPD.....	112
Tab. 12	Vliv na naplňování vybraných cílů a indikátorů v oblasti sociálního pilíře dle ÚAP nástroji územního plánování promítnutými v posuzované ÚPD.....	114
Tab. 13	Vliv na naplňování vybraných cílů a indikátorů v oblasti ekonomického pilíře dle ÚAP nástroji územního plánování promítnutými v posuzované ÚPD.....	115
Tab. 14	Vliv řešené ÚPD na zachování a rozvoj vybraných hodnot území dle ÚAP .....	116
Tab. 15	Sada referenčních cílů udržitelného rozvoje .....	119
Tab. 16	Charakteristika referenčních cílů ekonomického a sociálního pilíře udržitelného rozvoje a způsobu hodnocení .....	120

## Seznam obrázků

Obr. 1	Řešené území v širších souvislostech, výřez z mapy, zdroj: mapy.cz, cit. 10.6.2022 .....	11
Obr. 2	Výřez z ortofotomapy řešeného území se zákresem změny trasy, zdroj: podnět zněny UP č. 84/2019, cit. 10.6.2022 .....	12
Obr. 3	Schéma řešeného území se zákresem změny trasy, zdroj: podnět zněny UP č. 84/2019, cit. 10.6.2022 .....	12
Obr. 4	Výřez z výkresu č. 4 ÚPSÚ HLMP – plán využití ploch, platný stav k 1. 1. 20211 .....	18
Obr. 5	Z 3403/00 Schéma grafického řešení – měněné plochy .....	18
Obr. 6	Promítnutí změny do výkresu č. 4 Plán využití ploch - výřez.....	19
Obr. 7	Modelové pole koncentrací sledovaných znečišťujících látek (zdroj: ČHMU Praha, www.ozko.cz), cit. 19. 7. 2022 .....	38
Obr. 8	Roční chod intenzity tepelného ostrova v Praze (zdroj: ČHMÚ - projekt UHI (2016), in Analytická část Adaptační strategie hl.m. Prahy na změnu klimatu).....	40
Obr. 9	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).....	40
Obr. 10	Ekosystémově založená adaptační opatření (zdroj: Adaptační strategie hlavního města Prahy na změnu klimatu).....	41
Obr. 11	Schéma geologického profilu ražené varianty JIH: tunel prochází pevnými břidlicemi v hloubce až 83 m, zdroj: Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) - Praha-Veleslavín (mimo), zdroj: POROVNÁNÍ VARIANT TUNELOVÝCH TRAS V ÚSEKU PRAHA-DEJVICE - PRAHA-VELESLAVÍN, SUDOP PRAHA a.s.. 02/2020 .....	43
Obr. 12	Průmět do geologické mapy (zdroj: dokumentace EIA, kód záměru dle IS EIA MZP508) .....	44
Obr. 13	Orientační průmět trasy vůči evidovaným starým ekologickým zátěžím v území dle dokumentace EIA .....	45
Obr. 14	Orientační zakres do vodohospodářské mapy .....	46
Obr. 15	Celková situace lokálního ÚSES s vyznačením lokálního biocentra L1/185 (šipka).....	50
Obr. 16	Rozdílový kartogram zátěž IAD dle přepravní prognózy pro projekt železničního spojení Praha – Kladno s odbočkou na letiště Václava Havla Praha .....	52
Obr. 17	Památková mapa, zdroj: Geoportál Praha, IPR, cit. 29. 7. 2022 .....	54

Obr. 18 Strategická hluková mapa - Aglomerace Praha 2017 pro hlukový ukazatel L <sub>dvn</sub> pro Aglomerace celek (den), zdroj geoportal.mzcr, cit. 28. 7. 2022 .....	56
Obr. 19 Strategická hluková mapa - Aglomerace Praha 2017 pro hlukový ukazatel L <sub>n</sub> pro Aglomerace celek (noc), zdroj geoportal.mzcr, cit. 28. 7. 2022.....	56
Obr. 20 Strategická hluková mapa - Aglomerace Praha 2017 pro hlukový ukazatel L <sub>dvn</sub> pro Aglomerace celek (den), zdroj geoportal.mzcr, cit. 28. 7. 2022 .....	56
Obr. 21 Strategická hluková mapa - Aglomerace Praha 2017 pro hlukový ukazatel L <sub>n</sub> pro Aglomerace celek (noc), zdroj geoportal.mzcr, cit. 28. 7. 2022.....	56
Obr. 22 Potenciální působení vlivů na podkladě Základní mapy ČR.....	60
Obr. 23 Výřez z výkresu č. 4 ÚPSÚ HLMP – plán využití ploch, platný stav k 1. 1. 2020 .....	88
Obr. 24 Promítnutí změny do výkresu č. 4 Plán využití ploch - výřez.....	88
Obr. 25 Přehledová mapa, změny Z 3184/13 a Z 3185/13 .....	90
Obr. 26 Přehledná situace variant zvažovaných v předchozích fázích projektové přípravy .....	93
Obr. 27 Matice porovnání variant dle studie „Projekt Modernizace trati PrahaVýstaviště – Praha-Veleslavín; Odborné posouzení variant vedení trasy“, Universita Bochum, 2020 .....	95
Obr. 28 Výřez z výkresu č. 4 ÚPSÚ HLMP – plán využití ploch, platný stav k 1. 1. 20211 .....	106
Obr. 29 Z 3403/00 Schéma grafického řešení – měněné plochy .....	107
Obr. 30 Promítnutí změny do výkresu č. 4 Plán využití ploch - výřez.....	107
Obr. 31 Hodnoty území dle ÚAP Prahy 2020, zdroj: IPR Praha, cit. 20.4.2022.....	118

## 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 – Interpretální 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.
- TOLASZ, R. et al. (2007): Atlas podnebí Česka. ČHMÚ, Praha, Univerzita Palackého.
- 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](http://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/>
- Informační web o síti hlavních komunikací v Praze. Dostupný z: <http://mestskyokruh.info/>
- Pražská příroda. Dostupné z: <http://www.Praha-priroda.cz/>,
- Geoportál ministerstva zdravotnictví, Dostupné z: <http://geoportal.mzcr.cz>
- Informační systém o archeologických datech národního památkového ústavu, Dostupné z: <http://isad.npu.cz/>
- HEIS VÚV T. G. Masaryka. Dostupné z: <http://heis.vuv.cz/data/>
- Mapový server ČGS. [Dostupné z: <http://www.geology.cz/extranet/mapy/mapy-online/mapove-aplikace>

- Hrnčiarova T., Mackovčin P., Zvara I., et al. (2009): Atlas krajiny České republiky / Landscape Atlas of the Czech Republic. Ministerstvo životního prostředí ČR, Průhonice: Výzkumný ústav Silva Taroucy pro krajinu a okrasné zahradnictví, v. v. i., 332 s. Praha. ISBN 978-80- 85116-59-5. [Dostupné z: [http://mzp.cz/cz/atlas\\_krajiny\\_c](http://mzp.cz/cz/atlas_krajiny_c)

## Ostatní zdroje

- Metodické doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (T-plan, leden 2015).
- Archiv firmy Jacobs Clen 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.
- Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy
- Platné znění Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy ve znění všech vydaných aktualizací
- ÚAP Prahy pro kraj a ÚAP Prahy pro obec, obě v současnosti ve znění 5. úplné aktualizace ÚAP ve znění ke dni 1. 7. 2021
- Dopravně inženýrský průzkum pro změnu Z 3754/00 Transformace ploch v okolí Hradčanské, Praha 6 – Dejvice, IPR březen 2022.
- Urbanistická studie „Modernizace trati Praha –Výstaviště (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“, IPR, v 11/2019
- Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, aktualizace studie proveditelnosti doplnění 2016; Sudop Praha, a. s., Metroprojekt Praha, a. s., 08/2019
- Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo), studie „Porovnání variant tunelového řešení v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín“; Metroprojekt Praha, a. s., 02/2020
- Dokumentace EIA k záměru: „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“, zpracovatel RNDr. Tomáš Bajer, CSc. a kol., ECO-ENVI-CONSULT, květen 2022, dostupné z IS EIA, kód záměru MZP 508.
- Studie proveditelnosti Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, doplnění 2016“, která aktualizovala předchozí schválenou studii proveditelnosti, srpen 2019.
- „Technicko – ekonomická studie podzemního vedení trati v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín“ z dubna 2016.
- Závěrečná zpráva Zhodnocení navržených variant nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín ve vztahu ke geologické stavbě zájmového území reprezentované vytvořeným koncepčním 3D geologickým modelem Česká geologická služba, listopad 2020.
- Nezávislý odborný posudek pro zhodnocení vlivu vibrací na objekty nad plánovaným železničním tunelem Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín, ARENAL,s.r.o., září 2020.
- Prof. Dr.-Ing. Markus Thewes Expert Assessment Modernizace trati Praha-Výstaviště – Praha-Veleslavín, září 2020.
- Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje Hlavního města Prahy, Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2020.



## Přehled zkratek

BC	Biocentrum	PHC	Protiluková clona
BK	Biokoridor	PHO	Protiluková opatření
BPEJ	Bonitně ekologická půdní jednotka	PM <sub>2,5</sub>	Tuhé znečišťující látky frakce < 2,5 um
BSK5	Biochemická spotřeba kyslíku	PO	Pražský okruh totožné s SOKP
CVZ	Celoměstsky významné změny	PO	Ptačí oblast
CZT	Centrální zdroj tepla	PP	Přírodní památka
ČIŽP	Česká inspekce životního prostředí	PřP	Přírodní park
ČOV	Čistírna odpadních vod	PR	Přírodní rezervace
ČR	Česká republika	PRE	Pražská energetika
ČSN	Česká technická norma	PTS	Pražská teplárenská soustava
ČSÚ	Český statistický úřad	PUPFL	Pozemky určené k plnění funkce lesa
CSZ	Celoměstský systém zeleně	PÚR	Politika územního rozvoje ČR
DOSS	Dotčené orgány státní správy	REZZO	Registr emisí a zdrojů znečištění ovzduší
DÚR	Dokumentace pro územní řízení	RURÚ	Rozbor udržitelného rozvoje území
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	SOKP	Silniční okruh kolem Prahy (totožné s PO)
FN	Fakultní nemocnice	SPŽP	Státní politika životního prostředí
GIS	Geografický informační systém	STL	Střednětlaké zařízení
HDP	Hrubý domácí produkt	SÚ	Sídelní útvar
HEIS	Hydroekologický informační systém	SZ	Stavební zákon
HLMP/Hlmp	Hlavní město Praha	SZÚ	Státní zdravotní ústav
HMP	Hlavní město Praha	SŽDC	Správa železničních dopravních cest
HPJ	Hlavní půdní jednotka	TT	Tramvajová trať
CHKO	Chráněná krajinná oblast	TZL	Tuhé znečišťující látky
CHMÚ	Český hydrometeorologický ústav	ÚAP	Územně analytické podklady
CHOPAV	Chráněná oblast přirozené akumulace vod	UNESCO	Organizace OSN pro výchovu, vědu a kulturu
CHSK	Chemická spotřeba kyslíku	ÚP	Územní plán
IAD	Individuální automobilová doprava	ÚP SÚ	Územní plán sídelního útvaru
IS	Informační systém	ÚPD	Územně plánovací dokumentace
kf	Koeficient filtrace	ÚSES	Územní systém ekologické stability
KHS	Krajská hygienická stanice	ÚTP	Územně technický podklad
KN	Katastr nemovitostí	VHD	Veřejná hromadná doprava
LBC	Lokální biocentrum	VKP	Významný krajinný prvek
LBK	Lokální biokoridor	VPS	Veřejně prospěšná stavba
LR	Plocha lesa	VRÚ	Velké rozvojové území
LVH	Letiště Václava Havla Praha	VTL	Vysokotlaké zařízení
MČ	Městská část	VÚ	Vodní útvar
MHD	Městská hromadná doprava	VVN	Velmi vysoké napětí
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj	VVTL	Velmi vysokotlaké zařízení
MŽP	Ministerstvo životního prostředí	VVURÚ	Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území
NBK	Nadregionální biokoridor	ZCHÚ	Zvláště chráněná území
NO <sub>2</sub>	Oxid dusičitý	ZOPK	Zákon o ochraně přírody a krajiny
NO <sub>x</sub>	Oxidy dusíku	ZOPV	Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí
NP	Národní park	ZPF	Zemědělský půdní fond
NPP	Národní přírodní památka	ZVHS	Zemědělská vodohospodářská správa
NPR	Národní přírodní rezervace	ZUR	Zásady územního rozvoje
NRBC	Nadregionální biocentrum	ŽP	Životní prostředí
NRBK	Nadregionální biokoridor		
NSS	Nejvyšší správní soud		
ORL	Odlučovač ropných látek		
OZKO	Oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší		
OŽP	Odbor životního prostředí		

## Úvod

Předmětem vyhodnocení je

„Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území pro Změnu Z 3403/00 ÚP hl. m. Prahy – Modernizace trati Praha-Výstaviště - Praha-Veleslavín, zkráceně“.

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, resp. dle nového stavebního zákona č. 283/2021 Sb., který postupně nabyde účinnosti.

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 předkládané změny 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 samostatně projednávanou změnu Územního plánu hlavního města Prahy označené Z 3403/00, 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 Koordinovaných stanovisek podle § 4 odst. 6 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v účinném znění, vydaných odborem životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy k obsahu posuzované změny územního plánu.

Posouzení je zároveň provedeno se zohledněním existujících judikátů k vyhodnocení 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 (Metodické doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“ zveřejněné ve Věstníku MŽP (ročník XV – únor 2015 – částka 2, Atelier T – plan, s.r.o.).

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 posuzované změny územního plánu, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných je provedeno v kap. A.VI 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 posuzované změny územního plánu na udržitelný rozvoj území bylo zpracováno metodou ex-post.

### Východiska posouzení

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

Zpracovatelům byly poskytnuty následující podklady:

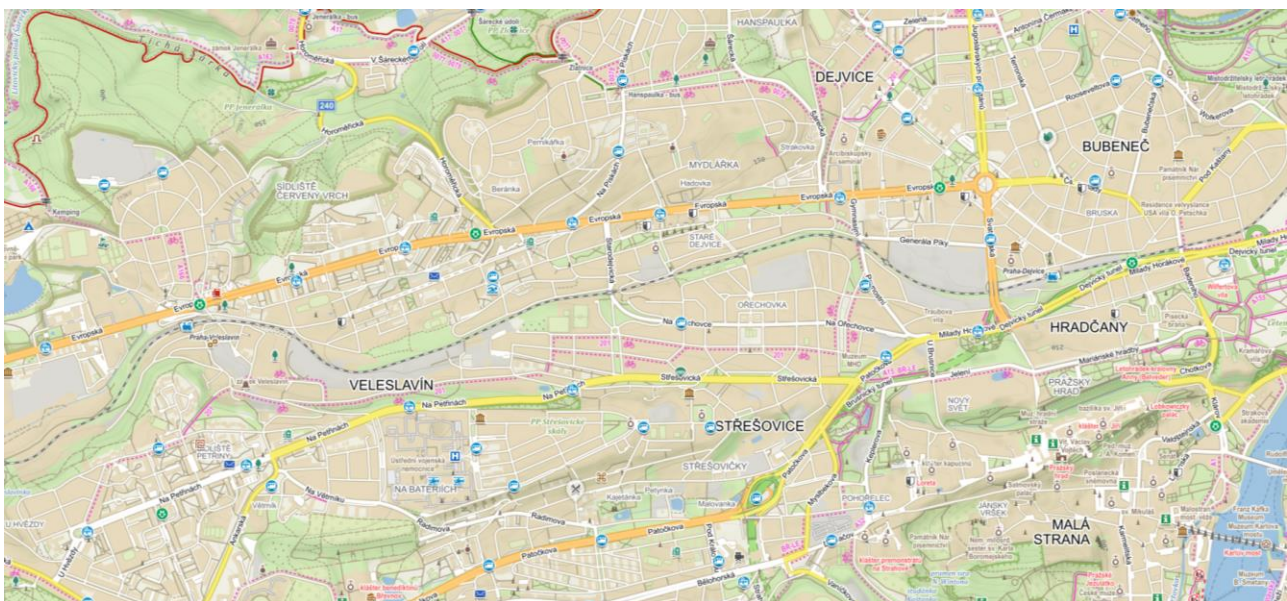
- ▶ Platný ÚP SÚ hl. m. Prahy
- ▶ Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy, v platném znění
- ▶ ÚAP Prahy pro kraj a pro obec, v platném znění
- ▶ Textová a grafická část návrhu změny, včetně podnětu na pořízení změny a stanovisek příslušných úřadů

- ▶ Urbanistická studie „Modernizace trati Praha –Výstaviště (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“, IPR, v 11/2019
- ▶ Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy
- ▶ Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, aktualizace studie proveditelnosti doplnění 2016; Sudop Praha, a. s., Metroprojekt Praha, a. s., 08/2019
- ▶ Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo), studie „Porovnání variant tunelového řešení v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín“; Metroprojekt Praha, a. s., 02/2020
- ▶ Dokumentace EIA k záměru: „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“, zpracovatel RNDr. Tomáš Bajer, CSc. a kol., ECO-ENVI-CONSULT, květen 2022, dostupné z IS EIA, kód záměru MZP 508
- ▶ Studie proveditelnosti Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, doplnění 2016“, která aktualizovala předchozí schválenou studii proveditelnosti, srpen 2019
- ▶ „Technicko – ekonomická studie podzemního vedení trati v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín“ z dubna 2016
- ▶ Závěrečná zpráva Zhodnocení navržených variant nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín ve vztahu ke geologické stavbě zájmového území reprezentované vytvořeným koncepčním 3D geologickým modelem Česká geologická služba, listopad 2020
- ▶ Nezávislý odborný posudek pro zhodnocení vlivu vibrací na objekty nad plánovaným železničním tunelem Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín, ARENAL,s.r.o., září 2020
- ▶ Prof. Dr.-Ing. Markus Thewes Expert Assessment Modernizace trati Praha-Výstaviště – Praha-Veleslavín, září 2020

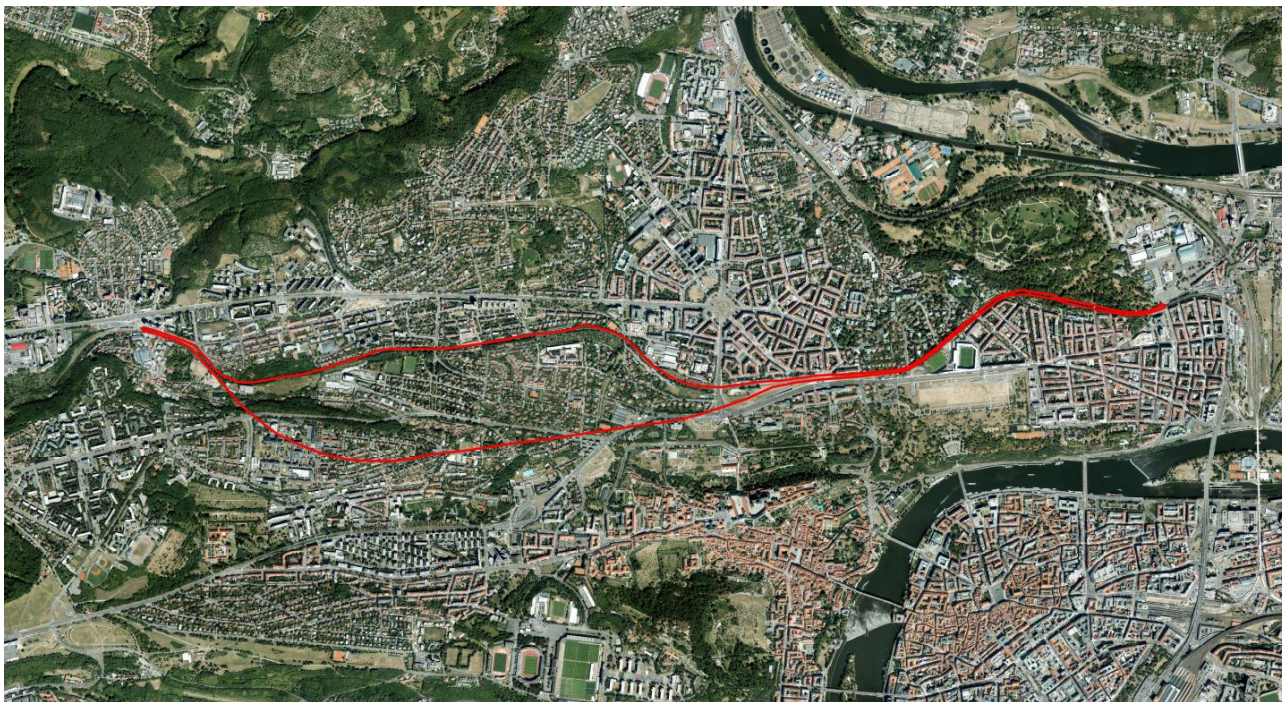
## Vymezení řešeného území

Řešené území obecně se, vzhledem k formě předkládané změny, jako změny s celoměstským významem, dá sice vztáhnout na území celého správního území města Prahy, zde posuzovaná změna však řeší urbanistickou koncepci a koordinaci a stabilizaci územního rozvoje a má tak dopady především do bezprostředního okolí řešených ploch tj. především okolí vymezených ploch v prostoru transformace území kolem stávající železniční trati v úseku Hradčanská – Veleslavín a v prostoru přeložené železniční trati tj. tunelového úseku nově vymezeného jižně od stávající železniční trati. Předkládaná změna územního plánu je určena pro vytvoření územních podmínek pro dlouhodobě sledovanou transformaci území v podmínkách výše uvedených územních souvislostí.

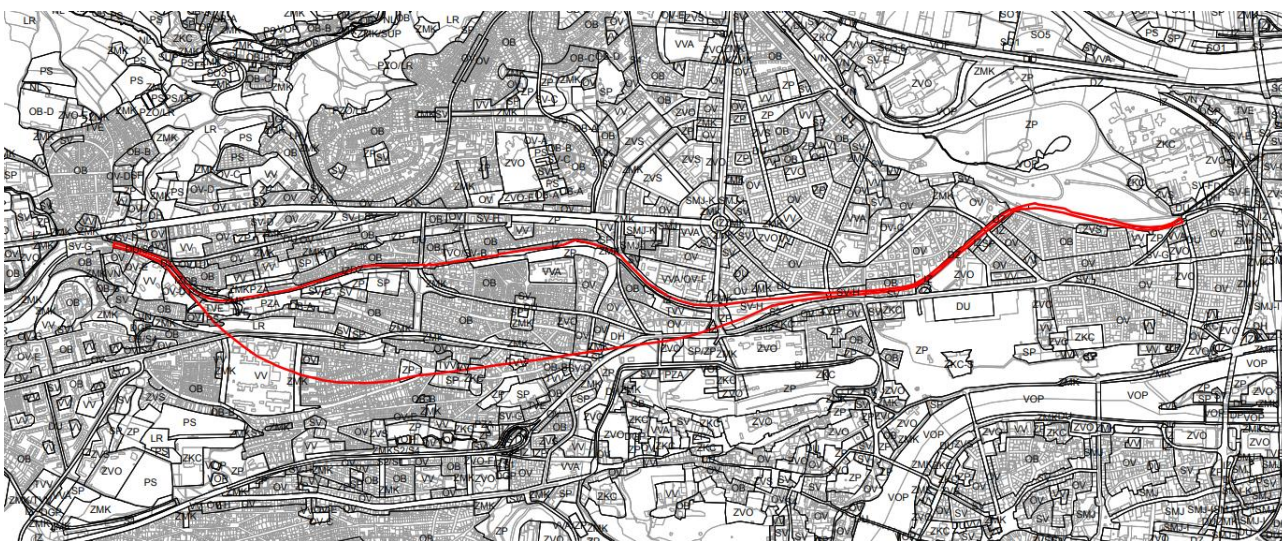
Řešeným územím je tedy v širších souvislostech správní území Prahy, konkrétně území Prahy 6 – Dejvice v prostoru stávající železniční trati a dopravně souvisejících ploch. Nejedná se o systémovou změnu, která by měla vliv na koncepční řešení územního plánu jako celku.



Obr. 1 Řešené území v širších souvislostech, výřez z mapy, zdroj: mapy.cz, cit. 10.6.2022



**Obr. 2** Výřez z ortofotomapy řešeného území se zákresem změny trasy, zdroj: podnět zněny UP č. 84/2019, cit. 10.6.2022



**Obr. 3** Schéma řešeného území se zákresem změny trasy, zdroj: podnět zněny UP č. 84/2019, cit. 10.6.2022

### 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, koridor nebo soubor ploch s konkrétním funkčním využitím, tj. plocha nebo koridor s možností umístění záměrů v intencích jejich 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, resp. koridory pro umístění stavby“, tedy o strategický výrok, který bude uplatňován v navazujících řízeních, nikoliv o stavební pozemky nebo pozemky dotčené stavbou. Z těchto důvodů je třeba plochy vymezené v předkládané ÚPD považovat za území potenciálně dotčené realizací záměrů, pro jejichž případnou realizaci je dán rámec regulativy funkčního využití území. ÚPD je potom ze své podstaty nabídkovým dokumentem, vymezuje pouze možnosti budoucího územního rozvoje, tj. neznamená, že budou všechny plochy nebo koridory s rozdílným způsobem využití v maximální míře využity.

Podrobnější vyhodnocení vlivů navrhovaného využití rozvojových ploch bylo provedeno s maximálním využitím existujících podkladů, zejména vyhodnocení vlivů související ÚPD 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 souvisejícím území.

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 změny ÚPD na životní prostředí je provedeno v členění na následující složky, resp. témata udržitelného rozvoje:

1. obyvatelstvo a veřejné zdraví,
2. flóra, fauna, biodiverzita, ochrana přírody
3. půda a horninové prostředí,
4. voda,
5. ovzduší, klima,
6. hluková zátěž,
7. krajina, sídla a urbanismus
8. hmotný majetek, nemovité památky a kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického,
10. soudržnost společenství – rekreace, bydlení,
11. ekonomický rozvoj – výroba a komerce, doprava.

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je provedeno jako spolupůsobení vymezených rozvojových lokalit a koridorů v kontextu stávajícího stavu (stávajících vymezených ploch a koridorů a jejich funkčního využití) a ostatních souvisejících navrhovaných výroků ÚPD a stávajících i uvažovaných záměrů a strategických rozhodnutí v souvisejícím území, které je možné identifikovat z veřejně dostupných zdrojů (např. dle IS EIA).

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

Pro samotné hodnocení 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 (podrobněji viz kapitoly A.VI.1 tohoto dokumentu) a veřejného zdraví versus návrh změny územního plánu, zastavitelné plochy a koridory, rozvojové lokality, resp. podmínky využití ploch (regulativů). Jednotlivá navrhovaná opatření či podmínky využití území 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. 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 obsažených v posuzované ÚPD, tj. funkčních ploch a podmínek jejich využití vzhledem k referenčním cílům ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, tj. zda a jakým způsobem bude uplatnění navrhovaných opatření v rámci návrhu změny ÚP přispívat či nikoliv k naplňování referenčních cílů. Zjištěné vlivy byly vyhodnoceny dle charakteristik vlivu a stupnice významnosti vlivu z hlediska míry vlivu, rozsahu vlivu, délky trvání vlivu, komentován byl mechanismus působení (přímé, nepřímé, zprostředkované, sekundární vlivy) a

vyhodnoceno bylo rovněž spolupůsobení v kontextu ostatních skutečností, jevů, záměrů a strategických dokumentů přítomných nebo uvažovaných v souvisejícím území.

## **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:

- Výčet 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.
- Monitoring.

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 výroků promítnutých do území, které dávají rámec záměrům na prostorově omezené části řešeného území. Ze své povahy mohou být tyto vlivy jak „kumulativní“, tak „synergické“.

V hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uplatněno všech 6 kroků hodnocení kumulativních a synergických vlivů, tj. 1) nejprve řádně zjistit skutkový stav (stav životního prostředí v řešeném území) podrobněji viz kapitola A.III. a A.IV., 2) vytipovat charakteristiky životního prostředí, které by mohly být kumulativními a synergickými vlivy významně ovlivněny podrobněji a vytipovat konkrétní lokality, v nichž by mohly kumulativní a synergické vlivy vznikat a působit viz kapitola A.IV. a A.V., 3) zohlednit a zhodnotit kumulativní a synergické vlivy při posuzování variant řešení viz. Kapitola A.VI. a A.VII.12 a A.VII.13, 4) popsat použitou metodologii viz. A.VII.12, 5) navrhnout kompenzační opatření, která zabrání vzniku nebo minimalizují působení kumulativních a synergických vlivů viz. A.VI. a A.VIII. a 6) stanovit pravidla sledování těchto vlivů viz A.X.

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 a podmínky jejich využití) 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 a rozsah vlivu vůči jednotlivým sledovaným kritériím.

Vlastní hodnocení kumulativních a synergických vlivů je rovněž provedeno na základě matice navržených opatření koncepce, tj. vymezených ploch a jejich využití vzhledem k referenčním cílům ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, tj. zda a jakým způsobem bude uplatnění navrhovaných výroků v rámci návrhu ÚPD přispívat či nikoliv k naplňování referenčních cílů v kontextu ostatních spolupůsobících skutečností, jevů, záměrů a strategických dokumentů přítomných nebo uvažovaných v souvisejícím území na základě stanovené škály identifikace a významnosti spolupůsobení vlivu.

### **Vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000**

Předkládaná změna územního plánu nezasahuje do EVL resp. ptačí oblasti soustavy Natura 2000. Odbor životního prostředí MHMP, jako příslušný orgán ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, u předkládané změny územního plánu vyloučil vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (podrobněji viz část B tohoto dokumentu). 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 potenciálních vlivů územního plánu, resp. jeho změny na lidské zdraví, je shrnutí těchto potenciálních vlivů zařazeno v rámci kapitoly A.VII: *Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů a jejich zhodnocení. Srozumitelný popis metod vyhodnocení včetně jejich omezení, podkapitola A.VII.10 Obyvatelstvo a veřejné (lidské) zdraví*. Vlastní identifikace a vyhodnocení vlivů je součástí kapitoly A.IV v rámci hodnocení z hlediska složkového vůči Obyvatelstvu a veřejnému zdraví reprezentovanému referenčním rámcem v podobě cílů 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 a z hlediska fyzikálních determinant veřejného zdraví vůči kvalitě ovzduší a hlukové zátěži reprezentovaných referenčními cíli 5.1 snižovat znečištění ovzduší s důrazem na NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> a B(a)P a 6.1 snižovat expozici hluku prostředky územního plánování.

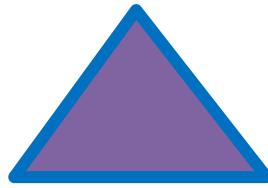
Pro vyhodnocení předkládané změny územního plánu na veřejné zdraví byl jednak vyhodnocen vliv ÚPD vůči přijatým cílům ochrany veřejného zdraví strategických dokumentů v oblasti veřejného zdraví na vnitrostátní úrovni a vůči všem determinantám veřejného zdraví relevantním v obecné rovině vůči koncepci, jakou je územně plánovací dokumentace. Přitom bylo postupováno v souladu s postupem pro hodnocení vlivů koncepce 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., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, resp. nový stavební zákon č. 283/2021 Sb., který postupně nabyde účinnosti. 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 platném 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“). Názořným 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.

Podmínky pro příznivé životní prostředí  
(environmentální pilíř)



Podmínky pro hospodářský rozvoj  
(ekonomický pilíř)

Podmínky pro soudržnost společenství obyvatel  
(sociální pilíř)

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 postížitelná, 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 předkládané změny ÚPD dle referenčního rámce reprezentujícího pozitivní trendy v oblasti vyváženého rozvoje jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje stejným způsobem jako v případě vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Referenční rámec byl stanoven dle jednotlivých témat v souladu s ÚAP. Posuzovány jsou nejvýznamnější vlivy řešení změny ÚPD na cíle udržitelného rozvoje území, stanovené na základě SWOT analýzy dle ÚAP 2021 a cíle v oblasti udržitelného rozvoje stanovených strategickými dokumenty vnitrostátní i mezinárodní úrovně (např. Česká republika 2030, Cíle udržitelného rozvoje OSN).

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 nebo koridory, resp. podmínky využití území (regulativy).

Pozn.: Vyhodnocení vlivu na environmentální pilíř obsahuje SEA dokumentace (část A B tohoto dokumentu).

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 posouzené změny 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.



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

### A.I.1 Obsah řešené územně plánovací dokumentace

Věcně je předmět řešení koncepce následující:

<p>Předmět řešení</p>	<p><b>Z 3403/00</b></p> <p>Modernizace trati Praha-Výstaviště - Praha-Veleslavín.</p> <p>Městské části: Praha 6</p> <p>Katastrální území: Břevnov, Dejvice, Střešovice, Veleslavín, Vokovice.</p> <p>Předpokládaný rozsah: 84 740 m<sup>2</sup>.</p> <p>Změna spočívá ve vytvoření územních předpokladů umožňujících oproti stávajícímu koridoru železniční trati v úseku Dejvice - Veleslavín realizovat vedení železniční tratě, které díky svému trasování a limitním parametrům návrhu železniční tratě jsou vedeny v tunelech o vyšším nadloží, respektive v oblastech s nižšími dopady na zástavbu.</p>
<p>Věcné řešení změny</p>	<p>Změna funkčního využití ploch <u>z funkce</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladové terminály /DZ/</li> <li>● tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladové terminály / ostatní dopravně významné komunikace v územní rezervě (DZ/S4)</li> <li>● izolační zeleň /IZ/</li> <li>● zahradnictví /PZA/</li> </ul> <p><u>na funkci</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství /DU/</li> <li>● izolační zeleň /IZ/</li> <li>● ostatní dopravně významné komunikace /S4/</li> <li>● zeleň městská a krajinná /ZMK/</li> <li>● zeleň městská a krajinná / ostatní dopravně významné komunikace v územní rezervě (ZMK/S4)</li> </ul> <p>Změna prostorového uspořádání veřejně prospěšné stavby (VPS) 6 DZ 6 Praha 6 - elektrizace a zdvoukolejnění úseku železniční stanice Dejvice – železniční stanice. Ruzyně.</p> <p>Modernizace trati Praha-Výstaviště – Praha-Veleslavín.</p>
<p>Charakteristika změny</p>	<p>Návrh změny byl na základě schváleného návrhu na pořízení změny zpracován invariantně s využitím nejnovější podrobnější dokumentace „Modernizace trati Praha –Výstaviště (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“, která byla zpracovaná v 11/2019 a průběžně se aktualizuje. Návrh je změny je v souladu se souběžně pořizovanou Aktualizací č. 6 ZÚR hl. m. Prahy.</p> <p>Řešené území změny se nachází v zastavěném, zastavitelném a nezastavitelném území. Změnou dojde k redukci stávajících zastavitelných ploch železnice ve prospěch nezastavitelných ploch zeleně.</p> <p>Změna zejména ruší stávající plochy tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladové terminály /DZ/ a dále plochy tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladové terminály / ostatní dopravně významné komunikace v územní rezervě (DZ/S4), izolační zeleň /IZ/, zahradnictví /PZA/ a zahradnictví / zeleň městská a krajinná v územní rezervě (PZA/ZMK). Rušené plochy jsou nahrazeny především plochami městská a krajinná /ZMK/ a také plochami urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství /DU/, izolační zeleň /IZ/, ostatní dopravně významné komunikace /S4/ a zeleň městská a krajinná / ostatní dopravně významné komunikace v územní rezervě (ZMK/S4). Kategorie vymezených ploch s rozdílným způsobem využití území je koordinována s dlouhodobým záměrem MČ Praha 6 na vytvoření tzv. Zelené radiály ve stopě rušených ploch železnice.</p> <p>Pro minimalizaci dopadů z provozu železniční dopravy na trati Praha-Kladno a z důvodu potřeby jejího zdvoukolejnění je trať v tomto úseku vymezena (v celém rozsahu změny) v tunelu v takové stopě, která má nejmenší dopad do území, kterým prochází. Vymezená trasa byla vybrána na základě dokumentace poskytnuté</p>

žadatelem o změnu, která tuto trasu navrhla s ohledem na minimalizaci dopadů stavby a provozu na okolí jako nejhodnější. Pro minimalizaci negativních efektů při stavbě je většina trasy vedena v ražených tunelech.

Oproti stávající povrchové trase železniční tratě je nová trasa tratě Praha-Kladno mezi Dejvicemi a Veleslavínem s ohledem na morfologii území posunuta jižním směrem z důvodu dosažení dostatečného nadloží, aby bylo možné trať v převažující části realizovat raženými tunely a minimalizovat tak negativní vlivy stavby i železničního provozu na urbanizované území Prahy 6. Návrh tunelové trasy trati Praha-Kladno je v prostoru Hradčanské, Prašného mostu částečně ovlivněn prostorovým průběhem tunelového komplexu Blanka, který tvoří severozápadní část Městského okruhu, se kterým je vymezená nová tunelová železniční trať koordinována.

Železniční trať Praha-Kladno je s ohledem na svůj význam součástí nadřazeného celoměstského systému dopravy. Nadřazený celoměstský systém dopravy je závazný, pro tunelové úseky těchto staveb platí v platném ÚP SÚ hl. m. Prahy podmíněná přípustnost v tomto případě: „odchylka trasy tunelových úseků dopravních staveb s výjimkou stanic metra za podmínky, že návaznost na povrchové úseky se nemění“.

Společně s novým vedením železnice je upraveno prostorové uspořádání veřejně prospěšné stavby (VPS) 6|DZ|6 Praha 6 - elektrizace a zdvoukolejnění úseku žst. Dejvice - žst. Ruzyně.

Změna upřesňuje základní koncepci dopravní infrastruktury změnou trasy úseku železniční tratě na území MČ Praha 6. Nemění koncepci technické infrastruktury, občanského vybavení ani koncepci veřejných prostranství.

Návrhem změny nedochází ke změně územního systému ekologické stability (ÚSES) ani celoměstského systému zeleně (CSZ). Plochy po zrušené povrchové trase železniční tratě budou nahrazeny plochami městské a izolační zeleně, které doplní stávající plochy v okolí řešeného území. Vznikne tak tzv. Zelená radiála, která posílí propojení zeleně ve směru východ – západ.

Výměra měněných ploch dle jejich způsobu využití [m<sup>2</sup>]:

DU	420
IZ	8 593
S4	262
ZMK	75 173
ZMK/S4	292
Celková výměra měněných ploch	84 740

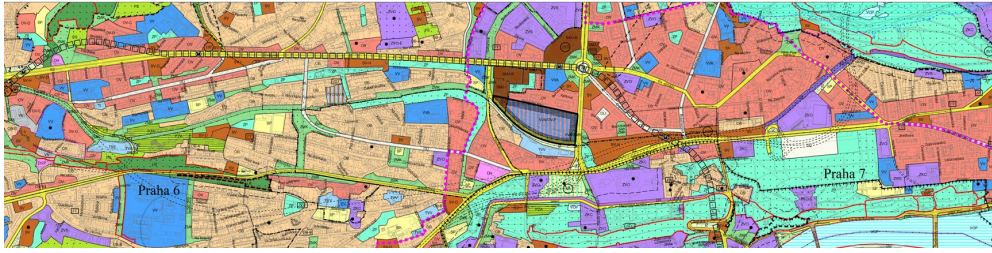
## Grafické řešení



**Obr. 4 Výřez z výkresu č. 4 ÚPSÚ HLMP – plán využití ploch, platný stav k 1. 1. 2021**



**Obr. 5 Z 3403/00 Schéma grafického řešení – měněné plochy**

	 <p style="text-align: center;"><b>Obr. 6 Promítnutí změny do výkresu č. 4 Plán využití ploch - výřez</b></p>
Územní souvislosti	Změna vytváří územní předpoklady pro realizaci modernizace železniční trati Praha – Kladno v úseku Hradčanská – Veleslavín dle aktuálně sledované varianty ražené JIH.
Technické souvislosti dle aktuálního stupně projektové přípravy stavby	<p>Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) je jednou ze souboru staveb železničního spojení Prahy, Letiště Ruzyně (Václava Havla Praha) a Kladna (dále „PLK“) a slouží pro naplnění daných nadřazených hlavních cílů, kterými jsou:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zvýšení atraktivity železničního spojení Kladna, resp. dalších měst a obcí ve spádové oblasti Kladenské, resp. Dejvické trati s centrem Prahy, které podpoří urbanistický rozvoj těchto lokalit.</li> <li>• Napojení mezinárodního letiště Václav Havla Praha pomocí rychlé, pohodlné a kapacitní veřejné hromadné dopravy (železniční).</li> </ul> <p>Stávající technický stav trati a zařízení nevyhovuje podmínkám a požadavkům pravidelného intervalového příměstského provozu. Stávající parametry železničního spodku a svršku, mostů, dopravně provozně řešení stanice, stávající technologické zařízení a stávající směrové vedení železniční trati neumožňují dosáhnout požadovaných cílů. Z tohoto důvodu je nutno provést konstrukční, technologické změny (včetně zdvoukolejnění a elektrizace) a úpravy ve směrovém vedení trati tak, aby nový technický stav odpovídal zásadám a podmínkám pro modernizaci trati.</p> <p>Dle dohody s magistrátem hl. m. Prahy a MČ Praha 6 budou pozemky dráhy vč. drážního tělesa převedeny do majetku města za účelem zřízení tzv. Zelené radiály, která bude součástí bezmotorového propojení parku Stromovka a Veleslavína, resp. Šárky.</p> <p>Posuzovaná změna územního plánu dává rámec konkrétnímu záměru, kterým je zdvoukolejnění a elektrifikace stávající jednokolejné trati a její přeložení pod povrch terénu navazuje na související stavbu „Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) – Praha-Dejvice (včetně)“ a na stavbu „Modernizace trati Praha - Veleslavín (včetně) – Praha-Ruzyně (včetně)“.</p>

## A.1.2 Hlavní cíle územně plánovací dokumentace

Jedná se o Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území pro změnu územního plánu Prahy vedenou pod označením Z 3403/00. Cílem je vytvoření územních předpokladů pro přeložení a modernizaci trati Praha-Kladno pod zem, v nové stopě jižně od stávajícího koridoru železniční trati a zároveň o transformaci ploch stávající železniční tratě a územní rezervy převážně na plochy zeleň městská a krajinná, veřejná prostranství a dopravní plochy, za účelem vytvoření územních předpokladů pro realizaci tzv. Zelené radiály ve stopě rušených ploch železnice.

Předkládaná změna územního plánu je navržena 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 územního plánu. Regulativy funkčního a prostorového uspořádání území, obsažené v platném územním plánu, se návrhem předkládaných úprav nemění.

Jedná se tedy převážně 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 obsažených v návrhu územního plánu.

### A.I.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 zpracování daných cílů ochrany životního prostředí v rámci řešeného návrhu změny 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 zpracování daných cílů ochrany životního prostředí v řešené ÚPD 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 posuzované ÚPD. 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 ÚPD 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 řešené ÚPD, 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 posuzované ÚPD je možné charakterizovat následovně:

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči hodnocené ÚPD	Komentář
	Z 3403/00	
<b>Národní úroveň</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Politika územního rozvoje ČR ve znění závazném od 1.9.2021</li> </ul>	2	Přímá silná vazba mezi posuzovanou koncepcí a Politikou územního rozvoje ČR. Posuzovaná koncepce přímo rozvíjí cíle PÚR v oblasti územního plánování z hlediska rozvoje železniční infrastruktury a upřednostnění environmentálně šetrných druhů dopravy.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Strategický rámec - Česká republika 2030</li> </ul>	2	Koncepce má přímý vztah především k prioritní oblasti infrastruktura a v oblastech dostupnosti udržitelné dopravy, zlepšování imisní a hlukové situace a snižování intenzity městských tepelných ostrovů. Negativní vazby nebyly identifikovány.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+</li> </ul>	1	Posuzovaná koncepce má zprostředkovanou vazbu na cíl č. 10 Zajistit koordinovaný prostorový rozvoj.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zásady urbánní politiky ČR, aktualizace 2017</li> </ul>	1	Zásady urbánní politiky mají nepřímý vztah k posuzované změně. Koncepce zprostředkovaně přispěje k podpoře rozvoje města jako polů rozvoje území. Shodnou prioritou je především strategický a integrovaný přístup k rozvoji měst. Posuzovaná změna má k této koncepci mírně pozitivní nepřímý vztah.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Dopravní politika České republiky pro období 2021 - 2027 s výhledem do roku 2050</li> </ul>	2	Přímá pozitivní vazba mezi posuzovanou ÚPD a Dopravní politikou. Posuzovaná koncepce rozvíjí cíle Dopravní politiky v oblasti rozvoje veřejné hromadné dopravy, snižování emisí z dopravy a optimalizace výstavby dopravní sítě v souladu se strategickým plánováním.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2014 – 2020</li> </ul>	0	Nebyla identifikována žádná vazba mezi posuzovanou změnou ÚPD a Koncepcí státní politiky cestovního ruchu v ČR, která neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči hodnocené ÚPD	Komentář
	Z 3403/00	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do roku 2050</li> </ul>	2	Zaměření posuzované koncepce má přímou silnou vazbu s cíli SPŽP ČR. Shodným sledovaným cílem je především nízkouhlíkové hospodářství, ochrana před hlukem, realizované prostřednictvím zlepšení veřejné dopravní vybavenosti a přednostní využití transformačních území. Vzájemná vazba je přímo pozitivní (rozvoj nízkoe emisní dopravy).
<ul style="list-style-type: none"> <li>Program rozvoje venkova ČR na období 2014 – 2020</li> </ul>	0	Nebyla identifikována žádná vazba vůči posuzované koncepci. Program rozvoje venkova, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Akční plán ČR pro zdraví a životní prostředí – NEHAP (2007)</li> </ul>	2	Potenciální přímá vazba bez explicitních požadavků dokumentu na řešení posuzované změny, zprostředkovaná vytvořením územních předpokladů pro ovlivnění hydrogeologických struktur v území při předpokladu budování podzemních prostor v rámci stavby, již dává posuzovaný dokument rámeček. Na druhou stranu zprostředkovaně pozitivní vazba z hlediska zlepšení komfortu využití nízkoe emisní veřejné hromadné dopravy a snižování hlukové zátěže prostředky územního plánování.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR, (2015)</li> </ul>	1	Nepřímá pozitivní potenciální vazba vytvořením územních předpokladů pro rozvoj nízkoe emisní veřejné hromadné dopravy s pozitivním potenciálním dopadem na snižování emisí z dopravy.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Politika ochrany klimatu v České republice 2017</li> </ul>	1	Potenciální nepřímá pozitivní vazba vytvořením územních předpokladů pro rozvoj nízkoe emisní a nízkouhlíkové veřejné hromadné dopravy.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v ČR do roku – Zdraví 2030</li> </ul>	2	Identifikována přímá vazba posuzovaného dokumentu vůči Zdraví 2030 ve vztahu k ochraně zdraví před působením hluku.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Strategie sociálního začleňování 2014 – 2020</li> </ul>	0	Nebyla identifikována žádná vazba vůči posuzovanému dokumentu. Strategie sociálního začleňování, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Aktualizace Národního programu snižování emisí České republiky 2019</li> </ul>	1	Nepřímá pozitivní potenciální vazba vytvořením územních předpokladů pro rozvoj nízkoe emisní veřejné hromadné dopravy s pozitivním potenciálním dopadem na snižování emisí z dopravy.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Plán odpadového hospodářství České republiky 2015 – 2024</li> </ul>	0	Nebyla identifikována žádná vazba vůči posuzovanému dokumentu. POH neobsahuje podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Program předcházení vzniku odpadů (2014)</li> </ul>	1	Potenciální nepřímá a velmi omezená vazba vytvořením územních předpokladů pro rozvoj dopravní infrastruktury a zprostředkovaně i vznik stavebních odpadů.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Národní plán povodí Labe do roku 2027</li> </ul>	0	Nebyla identifikována žádná vazba vůči posuzovanému dokumentu. Národní plán povodí Labe, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky pro období 2020 – 2025</li> </ul>	0	Nebyla identifikována žádná vazba vůči posuzovanému dokumentu. SPŽP ČR, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016-2025</li> </ul>	1	Nepřímá a velmi omezená zprostředkovaná vazba vůči principům omezování zastavování volné krajiny a upřednostnění využití transformačních území pro výstavbu.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Surovinová politika ČR v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů 2017</li> </ul>	0	Nebyla identifikována žádná vazba vůči posuzovanému dokumentu, Surovinová politika, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Aktualizace politiky druhotných surovin ČR 2019-2022</li> </ul>	0	Nebyla identifikována žádná vazba vůči posuzovanému dokumentu, Politika druhotných surovin, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Aktualizace státní energetické koncepce ČR (2015)</li> </ul>	1	Zprostředkovaně nepřímá vazba vůči dílčímu cíli energetické politiky v oblasti dopravy E.5. Rozvíjet infrastrukturu pro ekologičtější dopravní prostředky a telematické systémy řízení dopravy směřujících k automatizaci a optimalizaci dopravy. Je nutno na oblast dopravy nahlížet komplexně se zahrnutím všech alternativ, bez přímé vazby na opatření.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Koncepce bydlení České republiky 2021+</li> </ul>	1	Nepřímá pozitivní vazba vůči Opatření 9. Využívání nástrojů územního plánování na podporu cenově dostupného bydlení a zrychlení výstavby.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Politika architektury a stavební kultury ČR (2015)</li> </ul>	0	Nebyla identifikována žádná vazba vůči posuzovanému dokumentu, Koncepce bydlení a stavební kultury, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Strategie přizpůsobení se změnám klimatu v podmínkách ČR (Národní</li> </ul>	1	Identifikována pouze nepřímá vazba vůči strategickým cílům Adaptační strategie z hlediska rozšiřování zastavěného území bez vazby na hospodaření v krajině a adaptační opatření v sídlech navrhovaná ve

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči hodnocené ÚPD	Komentář
	Z 3403/00	
adaptační strategie, První aktualizace pro období 2021-2030)		strategii.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Labe pro období 2021-2027</li> </ul>	0	Nebyla identifikována žádná vazba vůči posuzovanému dokumentu. Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Labe, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce
<ul style="list-style-type: none"> <li>Aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility (2020)</li> </ul>	1	Nebyla identifikována přímá vazba vůči posuzovanému dokumentu. Aktualizace národního akčního plánu čisté mobility, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného principu podpory nízkoe emisní veřejné dopravy. Koncepce nicméně vytváří územní předpoklady pro přeložení a modernizaci stávající železniční trati s pozitivním vlivem na rozvoj nízkoe emisní veřejné hromadné dopravy.
<b>Regionální úroveň</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zásady územního rozvoje Hlavního města Prahy, ve znění účinném od 28. 7. 2022</li> </ul>	2	Přímá silná vazba mezi posuzovanou ÚPD a Platnou ZÚR HMP, změna přímo rozvíjí úkoly územního plánování dané ZÚR. Posuzovaná koncepce rozvíjí cíle územního plánování ZÚR HMP v oblasti využití transformačních území a vytvoření podmínek pro rozvoj druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí. Změna má přímou pozitivní vazbu na cíl ZÚR HMP vytvářet územní podmínky pro rozvoj a zkvalitnění systému integrované příměstské veřejné dopravy s kolejovou dopravou jako páteřním prvkem a realizovat 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.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Strategický plán hl. m. Prahy, aktualizace 2016</li> </ul>	2	Přímá pozitivní vazba na Strategický plán hl. m. Prahy především ve vazbě na cíle sledující kvalitu životního prostředí jako primární podmínku pro život obyvatel v něm, kdy design prostředí má být determinován požadavky na jeho městotvorný charakter, schopnost motivovat ke sdílení veřejného prostoru a udržitelnost bydlení, mobility a ekonomiky ve městě přímá pozitivní vazba na cíle v oblasti rozvoje páteřní kolejové dopravy,
<ul style="list-style-type: none"> <li>Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny hl. m. Prahy, 2008</li> </ul>	0	Nebyla identifikována žádná přímá vazba vůči posuzovanému dokumentu, bez přímé vazby na cíle Strategie ochrany přírody a krajiny hl. m. Prahy.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Plány péče o zvláště chráněná území na území města</li> </ul>	0	Nebyla identifikována žádná přímá vazba vůči posuzované ÚPD. Plány péče o ZCHÚ na území Prahy neobsahují cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného předpokladu adaptace veřejných prostranství v území po přeložené trati.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Koncepce péče o zeleň v hl. m. Praze (2010)</li> </ul>	0	Bez přímé vazby na cíle Koncepce péče o zeleň v hl. m. Praze.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Strategie rozvoje veřejných prostranství hl. m. Prahy (2014)</li> </ul>	1	Nebyla identifikována žádná přímá vazba vůči posuzovanému dokumentu. Strategie rozvoje veřejných prostranství, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného předpokladu adaptace veřejných prostranství v území po přeložené trati mimo podrobnost řešené změny územního plánu.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. městě Praze do roku 2020</li> </ul>	1	Nebyla identifikována přímá vazba vůči posuzované ÚPD. Koncepce, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované ÚPD. Nepřímá pozitivní vazba díky předpokladu realizace cyklostezky v plochách po přeložené železniční trati, mimo podrobnost řešené změny.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Plán udržitelné mobility Prahy a okolí</li> </ul>	2	Silná přímá pozitivní vazba posuzovaného dokumentu. Vůči Plán udržitelné mobility Prahy a okolí z hlediska cílů v oblasti zlepšení kvality veřejných prostranství, snížení prostorových nároků dopravy a nepřímo i vůči snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy snížení dopravní nehodovosti a obecného principu podpory nízkoe emisní veřejné dopravy.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Akční plán snižování hluku pro aglomeraci Praha (2019)</li> </ul>	1	Nepřímá pozitivní vazba vůči posuzovanému dokumentu. Koncepce, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují explicitní řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného principu podpory nízkoe emisní veřejné dopravy, nicméně vytváří územní předpoklady pro vymístění zdroje hlukové zátěže do podzemí.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Dlouhodobý záměr ochrany ovzduší v hlavním městě Praze, (2003)</li> </ul>	1	Nepřímá pozitivní vazba vůči posuzovanému dokumentu. Koncepce, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují explicitní řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného

Strategický dokument	Vyjádření vztahu vůči hodnocené ÚPD	Komentář
	Z 3403/00	
		principu podpory nízkoe emisní veřejné dopravy.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Plán zlepšení kvality ovzduší aglomerace Praha CZ 01, (2021)</li> </ul>	1	Po aktualizaci dokumentu pouze nepřímá pozitivní vazba vůči posuzovanému dokumentu. Koncepce, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují explicitní řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného principu podpory nízkoe emisní veřejné dopravy v kontextu ostatních strategických záměrů v území.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Územní energetická koncepce hlavního města Prahy 2013-2033</li> </ul>	1	Nepřímá pozitivní vazba vůči posuzovanému dokumentu. Koncepce, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného principu podpory nízkoe emisní veřejné dopravy.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Krajský plán odpadového hospodářství hlavního města Prahy 2016-2025</li> </ul>	0	Nebyla identifikována žádná přímá vazba vůči posuzovanému dokumentu. Koncepce, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného principu podpory nízkoe emisní veřejné dopravy.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Plán rozvoje vodovodů a kanalizací na území České republiky, Hlavní město Praha – aktualizace 2016</li> </ul>	0	Nebyla identifikována žádná přímá vazba vůči posuzovanému dokumentu. Koncepce, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného principu hospodaření s dešťovou vodou a respektování ochranný pásem vedení technických sítí, zajištěného legislativně.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Plán dílčího povodí Dolní Vltavy</li> </ul>	0	Nebyla identifikována žádná přímá vazba vůči posuzovanému dokumentu. Koncepce, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného principu podpory nízkoe emisní veřejné dopravy.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Povodňový plán Hlavního města Prahy 2016</li> </ul>	0	Nebyla identifikována žádná přímá vazba vůči posuzovanému dokumentu. Koncepce, neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce s výjimkou obecného principu podpory nízkoe emisní veřejné dopravy.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Strategie adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu (2017), Klimatický plán hl. m. Prahy do roku 2030</li> </ul>	1	Přímá pozitivní vazba s velmi omezeným rozsahem i dosahem vůči posuzovanému dokumentu. Koncepce sice neobsahuje cíle, podněty, požadavky nebo záměry, které vyžadují řešení v rámci posuzované koncepce, nicméně vytváří územní předpoklady pro zvýšení podílu zeleně a zastínění povrchů v řešeném území.

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.

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 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 zpracování 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. Tabelární vyhodnocení vazby posuzované změny územního plánu a relevantních strategických cílů těchto dokumentů je obsahem kapitoly A.XI. Níže se

nachází základní charakteristika identifikovaných relevantních strategických dokumentů a jejich strategických cílů s identifikovanou vazbou vůči posuzované koncepci, vyhodnocení vzájemné vazby a stručné shrnutí jejich vazby vůči posuzované koncepci.

V rámci vyhodnocení posuzované koncepce na udržitelný rozvoj území byly vzaty v úvahu relevantní cíle v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje níže uvedených koncepcí s identifikovaným velmi silným a silným přímým vztahem k posuzovanému dokumentu a na jejich základě a na základě analýzy životního prostředí, jeho vývojových trendů a problémů v řešeném území, která je předmětem řešení kapitol A.III až A.V byla sestavena sada referenčních cílů ochrany životního prostředí reprezentující jednotlivé složky a problémové okruhy životního prostředí (viz podkapitola A.VI.1), které tvoří základní referenční rámec pro hodnocení.

Jedná se o cíle těchto koncepcí:

- Politika územního rozvoje ČR ve znění závazném od 1.9.2021
- Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do roku 2050
- Strategický rámec - Česká republika 2030
- Dopravní politika České republiky pro období 2021 - 2027 s výhledem do roku 2050
- Akční plán ČR pro zdraví a životní prostředí – NEHAP (2007)
- Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v ČR do roku – Zdraví 2030
- Zásady územního rozvoje Hlavního města Prahy, ve znění aktualizace 11, účinné od 28.7.2022
- Strategický plán hlavního města Prahy, aktualizace 2016,
- Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (2019).

Vztah předkládané ÚPD vůči cílům ochrany životního prostředí přijatým v dokumentech s relevantním vztahem k posuzované koncepci a k zájmovému území, a způsob zapracování daných cílů ochrany životního prostředí v řešené koncepci je možné hodnotit dle již výše použité stupnice, komentován je směr působení vazby, tj. zda se jedná o pozitivní nebo negativní vazbu ve vztahu k uplatnění cíle prostřednictvím posuzovaného dokumentu:

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 posuzované ÚPD. 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 posuzované ÚPD 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.

### **Politika územního rozvoje (PÚR)**

Politika územního rozvoje České republiky 2008, schválená usnesením vlády ze dne 20. července 2009 č. 929, ve znění Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky schválené usnesením vlády ze dne 15. dubna 2015 č. 276, Aktualizace č. 2 Politiky územního rozvoje České republiky schválené usnesením vlády ze dne 2. září 2019 č. 629, Aktualizace č. 3 Politiky územního rozvoje České republiky schválené usnesením vlády ze dne 2. září 2019 č. 630, Aktualizace č. 5 Politiky územního rozvoje České republiky schválené usnesením vlády ze dne 17. srpna 2020 č. 833, Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje České republiky schválené usnesením vlády ze dne 12. července 2021 č. 618.

Dnem 1. září 2021 je Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje České republiky závazná pro pořizování a vydávání územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území, v souladu s § 31 odst. 4 stavebního zákona. Aktualizace č. 4 je řádnou úplnou aktualizací Politiky územního rozvoje, to znamená, že byl revidován celý dokument a zesouladěn s aktuální právní úpravou i vývojem v oblasti územního plánování a udržitelného rozvoje od doby vzniku dokumentu. "

Území řešené změnou územního plánu spadá dle nadřazeného strategického dokumentu celostátního významu Politiky územního rozvoje do Metropolitní rozvojové oblasti Praha (OB 1). OB1 Metropolitní rozvojová



oblast Praha je vymezena jako území ovlivněné rozvojem dynamikou hlavního města Prahy, při spolupůsobení vedlejších center, zejména Kladna a Berouna. Jedná se o nejsilnější koncentraci obyvatelstva v ČR, jakož i soustředění kulturních, institucionálních, organizačních, ekonomických, vzdělávacích a vědecko-výzkumných aktivit, které mají z velké části i mezinárodní význam; zásadním rozvojovým předpokladem je připojení na dálnice, dokončení Dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy), připojení na tranzitní železniční koridory I., III. a IV. (dále jen TŽK) a vysokorychlostní síť železnice a efektivní propojení jednotlivých druhů dopravy včetně letecké a vytvoření efektivního systému integrované veřejné dopravy.

Úkolem územního plánování v OB1 je zejména Koordinovat rozvoj a využití území hlavního města Prahy a Středočeského kraje s důrazem na řešení problémů suburbanizace, včetně odpovídající veřejné infrastruktury.

Při rozhodování a posuzování záměrů na změny území ve všech rozvojových oblastech a rozvojových osách je nutno sledovat zejména:

- ▶ možnosti využití stávající veřejné infrastruktury a potřebu jejího dalšího rozvoje a dobudování při současném respektování přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území,
- ▶ rozvoj bydlení při upřednostnění rozvoje uvnitř zastavěného území a předcházení prostorové sociální segregaci, fragmentaci krajiny nově vymezenými zastavitelnými plochami a záborům ploch veřejné zeleně sloužící svému účelu,
- ▶ nové využití nevyužívaných průmyslových, skladových, dopravních a jiných ploch,
- ▶ řešení rekultivace a revitalizace opuštěných areálů a ploch (např. předcházející těžbou, průmyslovým využitím, armádou apod.), účelnou organizací materiálových toků a nakládání s odpady,
- ▶ zachování a rozvoj společenské funkce tradičních městských center,
- ▶ ochrana a využití rekreačního potenciálu krajiny,
- ▶ minimalizování ovlivnění přírodních a krajinných hodnot území.

Úkolem územního plánování je potom při respektování republikových priorit územního plánování umožňovat v rozvojových oblastech a rozvojových osách intenzivní využívání území v souvislosti s rozvojem veřejné infrastruktury. Z tohoto důvodu v rozvojových oblastech a v rozvojových osách vytvářet podmínky pro umístění aktivit mezinárodního a republikového významu s požadavky na změny v území a tím přispívat k zachování charakteru území mimo rozvojové oblasti a rozvojové osy.

Železniční spojení Praha – Letiště – Kladno (PLK), resp. úprava železniční trati č. 120, je popsáno nepřímo 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, vzletové a přiblížovací prostory letiště Praha-Ruzyně. Souvisejícím úkolem pro územní plánování řešit napojení letiště na další druhy dopravy (přednostně železniční dopravou).
- Ve vymezení rozvojových oblastí je popsána 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)<sup>1</sup> 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.

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

(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.

<sup>1</sup> Pro snadnější orientaci odpovídá v závorce uváděné číslování odstavcům originálního znění Politiky územního rozvoje.

(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.

Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:

Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář
(14) 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.	1 pozitivní až 1 negativní	Posuzovaná změna má potenciálně přímou pozitivní až negativní vazbu na zachování jedinečného rázu řešeného území v závislosti na volbě umisťované zástavby ve vymezených plochách.
(19) Vytvářet předpoklady pro rozvoj, využití potenciálu a polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu, vč. území bývalých vojenských újezdů). 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.	1 pozitivní	Nepřímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a vytváří předpoklady pro prostupnost území pěší a cyklistickou dopravou včetně rozvoje městské zeleně.
(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví a v souladu s principy rozvoje udržitelné mobility osob a zboží, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os.	2 pozitivní	Silná potenciálně pozitivní přímá a nepřímá vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati a vytváří předpoklady pro prostupnost území pěší a cyklistickou dopravou.
(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.	2 pozitivní	Silná potenciálně pozitivní přímá a nepřímá vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati a vytváří předpoklady pro prostupnost území pěší a cyklistickou dopravou.

*Komentář: Předkládaná změna územního plánu neřeší koridory dopravní a technické infrastruktury ani specifické problémy nadmístního významu definované Politikou územního rozvoje. Z hlediska základních principů územního plánování tak, jak je navrhuje PÚR, je posuzovaná změna územního plánu v souladu s těmito principy, včetně principů obsažených v PÚR, které reprezentují ochranu životního prostředí a veřejného zdraví. Hlavní přímé vazby má PÚR ČR vůči posuzované změně územního plánu v zlepšení dopravní obsluhy území a upřednostnění nízkoemisních druhů dopravy.*

## **Státní politika životního prostředí ČR 2030 s výhledem do roku 2050**

Státní politika životního prostředí ČR (SPŽP ČR) je zásadní referenční dokument pro ostatní sektorové i regionální politiky z hlediska životního prostředí. Nový dokument, který navazuje na dosavadní úsilí o zlepšení a ochranu životního prostředí, zohledňuje nové výzvy a stanovuje cíle do roku 2030, byl schválen vládou ČR dne 11. 1. 2021.

Dokument je tematicky členěn do tří oblastí:

- Životní prostředí a zdraví,
- Přechod ke klimatické neutralitě a oběhovému hospodářství,
- Příroda a krajina.

Tyto oblasti zahrnují dohromady 10 témat: Voda, Ovzduší, Rizikové látky, Hluk a světelné znečištění, Mimořádné události, Sídla, Přechod na nízkouhlíkové hospodářství, Přechod na oběhové hospodářství, Ekologicky funkční krajina a Zachování biodiverzity a přírodních a krajinných hodnot. Pro každé téma je formulován jeden strategický cíl dále členěný do specifických cílů s výčtem typových opatření, odpovědných ministerstev apod.

Vůči posuzované koncepci jsou relevantní následující specifické cíle:

- 1.2.1 Emise znečišťujících látek do ovzduší se snižují
  - 1.4.1 Hluková zátěž obyvatelstva a ekosystémů se snižuje
  - 1.6.2 Rozvoj sídel je koncepční, přednostně jsou využívány brownfieldy a již využitá území
  - 1.6.3 V sídlech je zaveden systém hospodaření s vodou, vč. vody srážkové

Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:

Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář
1.2.1 Emise znečišťujících látek do ovzduší se snižují	1 pozitivní	Zprostředkovaně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce zprostředkovaně přispěje k rozvoji bezemisní veřejné hromadné dopravy s nepřímo pozitivním vlivem na snížení emisí spojených s dopravou.
1.4.1 Hluková zátěž obyvatelstva a ekosystémů se snižuje	2 pozitivní	Silná přímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a vytváří předpoklady pro prostupnost území pěší a cyklistickou dopravou včetně rozvoje městské zeleně.
1.6.2 Rozvoj sídel je koncepční, přednostně jsou využívány brownfieldy a již využitá území	1 pozitivní	Nepřímá pozitivní vazba na sledovaný cíl, posuzovaná koncepce využívá transformace v již urbanizovaném území.
1.6.3 V sídlech je zaveden systém hospodaření s vodou, vč. vody srážkové	1 pozitivní	Nepřímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a rozvoj městské zeleně.
2.1.1 Emise skleníkových plynů klesají	1 pozitivní	Zprostředkovaně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce zprostředkovaně přispěje k rozvoji bezemisní veřejné hromadné dopravy s nepřímo pozitivním vlivem na snížení emisí skleníkových plynů spojených s dopravou.

*Komentář: Zaměření posuzované koncepce není v zásadním rozporu s cíli SPŽP ČR. Návrhem předkládané ÚPD 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 nízkouhlíkové hospodářství, realizované prostřednictvím zlepšení veřejné dopravní vybavenosti. Vzájemná vazba je mírně pozitivní (rozvoj nízkoemisní dopravy) až mírně negativní*

(vytvoření územních předpokladů vložení nového zdroje hlukové zátěže do území). Shodným sledovaným cílem je především zlepšení kvality prostředí v sídlech.

## Strategický rámec udržitelného rozvoje – Česká republika 2030

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 1. Lidé a společnost – soudržná společnost vzdělaných, odpovědných a aktivních obyvatel.

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.

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.

19.6 Významně roste délka cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty.

Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:

Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář
16.3 Předpoklady pro dostupnost základních veřejných služeb jsou zajištěny již ve fázi územního a strategického plánování.	2 pozitivní	Přímo rozvíjí tento strategický cíl.
16.4 Postupy strategického a územního plánování jsou koordinovány na úrovni přesahující úroveň jednotlivých obcí.	2 pozitivní	Přímo rozvíjí tento strategický cíl.
19.2 Snižuje se počet a velikost městských tepelných ostrovů.	1 negativní až 1 pozitivní	Mírně negativní potenciální vazba, Koncepce implikuje potenciální zvýšení teplot a snížení retenční schopnosti krajiny s omezeným působením v prostoru nově přeložené železniční trati. Kompenzační opatření systému odvodnění je možné uplatnit v navazujících řízeních. Na druhou stranu dojde ke stabilizaci ploch zeleně v místech po přeložené stávající železniční trati.
19.3 Nejsou překračovány imisní limity nejvýznamnějších látek škodlivých pro lidské zdraví ani hlukové limity.	2 pozitivní	Silná přímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a vytváří předpoklady

		pro prostupnost území pěší a cyklistickou dopravou včetně rozvoje městské zeleně.
19.6 Významně roste délka cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty	2 pozitivní	Silná přímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a vytváří předpoklady pro prostupnost území pěší a cyklistickou dopravou včetně rozvoje městské zeleně.

*Komentář: Předkládaná změna územního plánu je navržena v souladu s cíli Strategie 2030. Shodnou prioritou je především odpovědné využívání území směřující k přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch nízkooemisní dopravy a zintenzivnění využití území vnitřního města. Nebyly identifikovány žádné zásadní střety mezi navrhovanou změnou územního plánu a Strategií Česká republika 2030. Navrhovaná změna územního plánu má vůči cílům Strategie 2030 převážně nepřímý vztah, pozitivně se projevuje především zlepšením dopravní obslužnosti území. Návrh posuzované změny je 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. Nebyly identifikovány negativní vazby.*

### **Dopravní politika České republiky pro období 2021-2027 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. Jako jeden ze zásadních nedostatků při vytváření podmínek pro soudržnost středočeského regionu je uváděna absence kvalitního železničního spojení pro regionální dopravu z Prahy do tří největších měst Středočeského kraje (Kladno, Mladá Boleslav, Příbram). Materiál navrhuje jako východisko modernizaci dopravní infrastruktury.

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 posuzované koncepce je klíčový především specifický cíl 4.1.4 Veřejná služba v přepravě cestujících a jeho opatření:

- 4.1.4.1 Zajistit prolínání obslužnosti jednotlivých krajů – horizontální (občané mají významné přepravní potřeby i do sousedních krajů), jakož i vertikální (provázanost celostátní, krajské a obecní objednávky).

V rámci specifického cíle 1.3.3 Další vlivy na životní prostředí, jsou navržena opatření v oblasti životního prostředí relevantní vůči posuzované koncepci:

- 1.3.3.2 V maximální možné míře využívat stávající instrumenty územního plánování a ochrany přírody k optimalizaci výstavby dopravní sítě v souladu se strategickým plánováním.

Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:

Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.3.3.2 V maximální možné míře využívat stávající instrumenty územního plánování a ochrany přírody k optimalizaci výstavby dopravní sítě v souladu se strategickým plánováním.</li> </ul>	2 pozitivní	Silná pozitivní vazba na sledovaný cíl, posuzovaná koncepce vymezuje koridor pro přeložení železniční trati s vedením v podzemí tak, aby byla v maximální míře zajištěna ochrana nezastavěného území.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.1.4.1 Zajistit prolínání obslužnosti jednotlivých krajů - horizontální (občané mají významné přepravní potřeby i do sousedních krajů), jakož i</li> </ul>	2 pozitivní	Silná pozitivní vazba díky vytvoření územních předpokladů pro modernizaci a zvýšení kapacity železničního spojení mezi Prahou a Středočeským krajem.

vertikální (provázanost celostátní, krajské a obecní objednávky).		
---	--	--

*Komentář: Posuzovaná změna vytváří územní předpoklady pro realizaci specifických cílů Dopravní politiky ČR v návaznosti na Politiku územního rozvoje ČR a Zásady územního rozvoje Hlavního města Prahy především z hlediska rozvoje železniční dopravy prostřednictvím napojení aglomerace na sousední regiony a aglomerace nebo metropole, zlepšení dopravy mezi sousedními kraji, v rámci aglomerace a jejího zázemí a zlepšování podmínek pro atraktivitu jiných způsobů dopravy než individuální automobilové. Uvedený záměr ve vztahu k OPD naplňuje požadavek do roku 2050 většinu objemu přepravy cestujících na střední vzdálenosti realizovat po železnici, dále do roku 2050 zajistit propojení všech letišť na hlavní síti na železnici, pokud možno vysokorychlostní.*

*Z hlediska základních témat, kterými se zabývá Dopravní politika, je změna v souladu s požadavkem na modernizaci, rozvoj a oživení železniční dopravy, zvýšení bezpečnosti dopravy a rozvoj městské, příměstské a regionální hromadné dopravy v rámci integrovaného dopravního systému, spolu s návrhem protihlukových opatření a elektrifikací potom naplňuje požadavek Dopravní politiky ČR z hlediska minimalizace vlivů hluku a imisí z dopravy. Posuzovaná ÚPD tak přímo rozvíjí priority, cíle a opatření stanovené Dopravní politikou ČR, vzájemná vazba je významně pozitivní.*

### **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, hmotné prostředí, půdy a klimatu a snižování hlučnosti).

Z výše uvedených priorit vyplývají následující cíle (relevantní vzhledem k SEA posuzované koncepce):

- dále zvyšovat kvalitu ovzduší cestou snižování emisí škodlivin, včetně tzv. skleníkových plynů;
- chránit půdu jako základní složku životního prostředí s důrazem na zabezpečení jejích funkcí;
- omezovat negativní působení hluku na zdraví;
- snižovat expozici hluku prostředky územního plánování.

Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:

Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář
<ul style="list-style-type: none"> <li>● dále zvyšovat kvalitu ovzduší cestou snižování emisí škodlivin, včetně tzv. skleníkových plynů;</li> </ul>	1 pozitivní	Zprostředkovaně pozitivní vazba na sledovaný cíl z hlediska emisí znečišťujících látek do ovzduší. Posuzovaná koncepce přispěje k rozvoji bezemisní veřejné hromadné dopravy s nepřímo pozitivním vlivem na snížení emisí spojených s dopravou. Mírně negativní potenciální vazba z hlediska hlukové zátěže.
<ul style="list-style-type: none"> <li>● omezovat negativní působení hluku na zdraví;</li> </ul>	2 pozitivní	Silná přímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a vytváří předpoklady pro prostupnost území pěší a cyklistickou dopravou včetně rozvoje městské zeleně.

<ul style="list-style-type: none"> <li>• snižovat expozici hluku prostředky územního plánování;</li> </ul>	2 pozitivní	Silná přímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a vytváří předpoklady pro prostupnost území pěší a cyklistickou dopravou včetně rozvoje městské zeleně.
--	-------------	---

*Komentář: V důsledku předkládané ÚPD nedojde k významným negativním vazbám vůči prioritám stanoveným NEHAP. Posuzovaná změna územního plánu se při správné aplikaci projeví pozitivně především vůči prioritě snižovat expozici hluku prostředky územního plánování. Navrhovaná ÚPD má vůči cílům NEHAP převážně nepřímý vztah, přímo pozitivně se projeví zejména uplatnění postupů strategického a územního plánování, které jsou koordinovány na úrovni přesahující úroveň jednotlivých obcí. Negativní vazby nebyly identifikovány.*

### **Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030 - Národní strategický rámec – Zdraví 2030**

Dne 13. července 2020 Vláda schválila Strategický rámec rozvoje péče o zdraví v České republice do roku 2030 (dále jen „Strategický rámec Zdraví 2030“) a dne 11. ledna 2021 jeho implementační plány.

Strategický rámec Zdraví 2030 je základním koncepčním materiálem Ministerstva zdravotnictví s meziresortním přesahem, který udává směr rozvoje péče o zdraví občanů ČR do roku 2030.

Strategický rámec Zdraví 2030 soustřeďuje specifické cíle Strategického rámce Česká republika 2030 do tří strategických cílů:

- ▶ Ochrana a zlepšení zdraví obyvatel
- ▶ Optimalizace zdravotnického systému
- ▶ Podpora vědy a výzkumu

Tyto strategické cíle se pak rozpadají na 7 specifických cílů, které kopírují investiční a neinvestiční priority MZ pro programové období politiky hospodářské, sociální a územní soudržnosti EU 2021+ a které budou realizovány prostřednictvím 6 navazujících implementačních plánů. (Specifický cíl 3.1 Zapojení vědy a výzkumu do řešení prioritních úkolů zdravotnictví bude implementován prostřednictvím Národní koncepce zdravotnického výzkumu v gesci Rady vlády pro výzkum, vývoj a inovace).

Specifické cíle Zdraví 2030:

1. Implementační plány
2. Reforma primární péče
3. Prevence nemocí, podpora a ochrana zdraví; zvyšování zdravotní gramotnosti
4. Implementace modelů integrované péče, integrace zdravotní a sociální péče, reforma péče o duševní zdraví
5. Personální stabilizace resortu zdravotnictví
6. Digitalizace zdravotnictví
7. Optimalizace systému úhrad ve zdravotnictví

Vůči územně plánovací dokumentaci je pak relevantní především třetí výše uvedený specifický cíl a v rámci něj následující dílčí cíl:

1.2.2. Ochrana zdraví obyvatel ČR v kontextu environmentálních rizik (chemické látky, nadměrná hluková zátěž, projevy změny klimatu apod.).

Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:

Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.2.2. Ochrana zdraví obyvatel ČR v kontextu environmentálních rizik (chemické látky, nadměrná hluková zátěž, projevy změny klimatu apod.).</li> </ul>	2 pozitivní	Silná přímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a vytváří předpoklady pro prostupnost území pěší a cyklistickou dopravou včetně rozvoje městské zeleně.

*Komentář: V důsledku předkládané ÚPD nedojde k významným negativním vazbám vůči prioritám stanoveným Zdraví 2030, posuzovaná změna územního plánu se při správné aplikaci projeví pozitivně především z hlediska bezpečnosti dopravy, podpory nízkoe emisní dopravy. Negativní vazba nebyla identifikována.*

## Zásady územního rozvoje hl. města Prahy, 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 hlavního města Prahy rozhodlo o vydání ZÚR hl. m. Prahy dne 17. 12. 2009 usnesením číslo 32/59 k návrhu Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy, ZÚR hl. m. Prahy byly vydány formou opatření obecné povahy č. 8/2009. Součástí této dokumentace bylo vymezení koridoru pro železniční trať Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno. Dne 11. 9. 2014 Zastupitelstvo hlavního města Prahy rozhodlo o vydání Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy usnesením číslo 41/1 k návrhu Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy. Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy byla vydána formou opatření obecné povahy č. 43/2014. Součástí této aktualizace bylo rozšíření koridoru dotčené tratě. Dne 6. 9. 2018 Zastupitelstvo hlavního města Prahy rozhodlo o vydání Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy usnesením číslo 39/119 k návrhu na vydání Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy (dopravní infrastruktura – koridor železnice v úseku Dejvice – Veveslavín). Aktualizace č. 4 ZÚR hl. m. Prahy byla vydána formou opatření obecné povahy č. 58/2018. Tato aktualizace upravila vymezení koridoru v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín z důvodu nalezení vhodnější stopy vedení železniční tratě územím mimo současnou polohu tratě.

Dne 14. 10. 2021 Zastupitelstvo hlavního města Prahy rozhodlo o vydání Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy usnesením číslo 30/14 k návrhu na vydání Aktualizace č. 6 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy. Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy byla vydána formou opatření obecné povahy č. 121/2021. Tato aktualizace rovněž upravila vymezení koridoru v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín z důvodu nalezení vhodnější stopy vedení železniční tratě územím mimo současnou polohu tratě.

V průběhu byly schváleny ještě další dílčí aktualizace (Aktualizace č. 2 ZÚR hl. m. Prahy, Aktualizace č. 3 ZÚR hl. m. Prahy, Aktualizace č. 9 ZÚR hl. m. Prahy, Aktualizace č. 7 ZÚR hl. m. Prahy a Aktualizace č. 11 ZÚR hl. m. Prahy), které však nemají přímou vazbu na řešení koridoru.

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.
- Upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území.
- Zajistit podmínky pro rozvoj všech dopravních systémů nezbytných pro fungování města, přednostně pro rozvoj integrované veřejné dopravy s potřebným přesahem do Středočeského kraje.
- Zvyšovat podíl zeleně a spojovat ji do uceleného systému.

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.

Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:

Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Vycházet z výjimečného postavení Prahy jako hlavního města České republiky,</li> </ul>	2 pozitivní	Silná pozitivní vazba na tuto prioritu ZÚR HMP. Posuzovaná aktualizace podrobněji prověřuje, upravuje možnosti dopravní



přirozeného centra Pražského regionu a významného města Evropy.		obsluhy města a jeho napojení na sousední kraje a letiště kapacitní bezemisní VHD.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území.</li> </ul>	1 pozitivní	Mírně pozitivní vazba na sledovaný cíl, posuzovaná koncepce využívá transformace v již urbanizovaném území.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vytvořit podmínky pro rozvoj druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí.</li> </ul>	2 pozitivní	Silná přímá potenciálně pozitivní vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati pod zem v zastavěném území a vytváří předpoklady pro prostupnost území pěší a cyklistickou dopravou včetně rozvoje městské zeleně.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zvyšovat podíl zeleně a spojit ji do uceleného systému.</li> </ul>	1 pozitivní	Mírně pozitivní zprostředkovaná vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro stabilizaci ploch zeleně v plochách po přeložené železniční trati.

*Komentář: Zásady a priority územního plánování stanovené v Aktualizaci ZÚR Prahy jsou v rámci posuzované změny nadále rozvíjeny především z hlediska rozvoje a optimalizace vnitřní obslužnosti území a zintenzivnění rozvoje zastavěného území. Vztah posuzované ÚPD vůči této koncepci je tedy zprostředkovaný.*

### **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:

- Zvyšovat komfort užívání veřejné dopravy
- Rozvíjet a optimalizovat páteřní síť kolejové dopravy (metro, železnice, tramvaje)
- Sledovat vyšší kvalitu veřejných prostranství při návrhu dopravních řešení

Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:

Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zvyšovat komfort užívání veřejné dopravy</li> </ul>	2 pozitivní	Silná pozitivní vazba na tuto prioritu ZÚR HMP. Posuzovaná aktualizace podrobněji prověřuje, upravuje možnosti dopravní obsluhy města a jeho napojení na sousední kraje a letiště kapacitní bezemisní VHD.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Rozvíjet a optimalizovat páteřní síť kolejové dopravy (metro, železnice, tramvaje)</li> </ul>	2 pozitivní	Silně pozitivní vazba na tuto prioritu ZÚR HMP. Posuzovaná aktualizace podrobněji prověřuje, upravuje možnosti dopravní obsluhy města a jeho napojení na sousední kraje a letiště kapacitní bezemisní VHD.

<ul style="list-style-type: none"> <li>Sledovat vyšší kvalitu veřejných prostranství při návrhu dopravních řešení</li> </ul>	2 pozitivní	Silně pozitivní vazba. Posuzovaná změna reaguje na související strategická rozhodnutí, přeložení koridoru pro rozvoj bezemisní veřejné hromadné dopravy pod zem. Posuzovaná aktualizace podrobněji prověřuje, upravuje a prostor po přeložené trati včetně zvýšení podílu zeleně a vytvoření územních předpokladů pro realizaci tzv. Zelené radiály.
--	-------------	--

*Komentář: Posuzovaná změna územního plánu má vůči této koncepci přímo pozitivní vazbu v otázce zlepšení kvality veřejných prostranství přímo pozitivně se potom projeví vybavení území bezemisní VHD. Vzájemný vztah je tedy významně pozitivní.*

## Plán udržitelné mobility Prahy a okolí

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (ve světě zvané anglicky Sustainable Urban Mobility Plan) je novým strategickým dokumentem – plánem v oblasti dopravy. Plán udržitelné mobility Prahy a okolí 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 Prahy a okolí 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 Prahy a okolí 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 udržitelné mobility Prahy a okolí 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.

Plán udržitelné mobility Prahy a okolí 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 Prahy a okolí jsou následující:

- Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy
- Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy
- Zlepšení kvality veřejných prostranství
- Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy
- Snížení prostorových nároků dopravy
- Snížení dopravní nehodovosti

V Plánu udržitelné mobility je kromě jiného uvedeno, že Praha vidí budoucnost mobility v kvalitní, provázané a dostupné síti integrované veřejné dopravy, která je založená na výhodách kolejové dopravy i elektrické trakce. Promyšlené posílení a rozvoj městské a příměstské železnice, metra, tramvají či dalších kolejových systémů nabídnou uživatelům veřejné dopravy rychlé a snadné cestování celým městem i metropolitní oblastí ve všech směrech, a to s nízkým dopadem na životní prostředí a vysokou ekonomickou i prostorovou efektivitou. V rámci tohoto plánu je ve vztahu k podpoře dopravní politiky uvedeno 15 prioritních os, z nichž lze upozornit na následující osy:

- Osa A: Praha ve spolupráci se Středočeským krajem bude intenzivně rozvíjet společný integrovaný systém veřejné dopravy a podnikne kroky k přesunu velké části přepravních výkonů na kolejovou dopravu (železnice, metro, tramvaje atd.), která je kapacitnější, provozně spolehlivější a efektivnější.
- Osa I: Praha sníží ekologickou zátěž z dopravy nárůstem její elektrifikace
- Osa J: Prostorovou efektivitu dopravy město vylepší akcentováním kolejové dopravy, která nejlépe využívá prostor při průchodu územím.
- Osa N: Praha ve spolupráci se Středočeským krajem a státem vytvoří dopravní systém založený na kolejových způsobech dopravy, který může podpořit územní rozvoj ve městě (rychlejší a spolehlivější spojení) i za jeho hranicí (zlepšení možností při dojíždění). Vnější vztahy Prahy bude řešit páteřní síť kolejové dopravy, především železnice. Rozvojová opatření – rozvoj železniční sítě Pro hlavní město je

prioritní zvýšení kapacity železničního uzlu a zavedení tzv. plně průjezdného modelu. Důležité je i napojení Letiště Václava Havla Praha na železniční dopravu a kapacitní obsluha Kladna železnicí.

Hodnocení vztahu vůči posuzovanému dokumentu:

Relevantní cíl	Vzájemná vazba	Komentář
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy</li> </ul>	2 pozitivní	Silně pozitivní vazba. Posuzovaná změna reaguje na související strategická rozhodnutí, přeložení koridoru pro rozvoj bezemisní veřejné hromadné dopravy pod zem.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy</li> </ul>	1 pozitivní	Mírně pozitivní vazba na tuto prioritu.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zlepšení kvality veřejných prostranství</li> </ul>	1 pozitivní	Mírně pozitivní vazba. Posuzovaná změna reaguje na související strategická rozhodnutí, přeložení koridoru pro rozvoj bezemisní veřejné hromadné dopravy pod zem. Posuzovaná změna podrobněji prověřuje, upravuje a prostor po přeložené trati včetně zvýšení podílu zeleně a vytvoření územních předpokladů pro realizaci tzv. Zelené radiály.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy</li> </ul>	1 pozitivní	Zprostředkovaně pozitivní vazba na sledovaný cíl z hlediska emisí znečišťujících látek do ovzduší. Posuzovaná koncepce zprostředkovaně přispěje k rozvoji bezemisní veřejné hromadné dopravy s nepřímo pozitivním vlivem na snížení emisí spojených s dopravou.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Snížení prostorových nároků dopravy</li> </ul>	1 pozitivní	Zprostředkovaně pozitivní vazba, kdy posuzovaná ÚPD využívá území po přeloženém dopravním koridoru. Posuzovaná změna podrobněji prověřuje, upravuje a prostor po přeložené trati včetně zvýšení podílu zeleně a vytvoření územních předpokladů pro realizaci tzv. Zelené radiály.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Snížení dopravní nehodovosti</li> </ul>	1 pozitivní	Zprostředkovaně pozitivní vazba. Posuzovaná změna reaguje na související strategická rozhodnutí, přeložení koridoru pro rozvoj bezemisní veřejné hromadné dopravy pod zem

**Komentář:**

*Lze tedy uzavřít, že předkládanou změnu lze chápat jako jedno z opatření, které přímo přispěje k eliminaci emisí ze železniční dopravy, kde hodnocená trať bude elektrifikována, jakož i ke snížení emisí z automobilové dopravy, protože realizace záměru nepochybně přispěje i ke snížení individuální automobilové dopravy.*

*Posuzovaná změna územního plánu má vůči této koncepci zprostředkovaně pozitivní vazbu v otázce zlepšení dopravní obslužnosti území VHD, nepřímo pozitivně se projeví zlepšení kvality veřejných prostranství a dopravní obslužnosti území včetně bezpečnosti dopravy.*

### **Shrnutí**

*Na úrovni posouzení vlivů na životní prostředí (SEA) pro řešenou ÚPD lze konstatovat, že návrh změny je vzhledem ke svému charakteru a lokálnímu dopadu většinou bez přímého vztahu vůči ostatním strategickým dokumentům přijatým na evropské, národní a místní úrovni a jejich cílům v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, s výjimkou strategických dokumentů v oblasti územního plánování. Změna bude mít pozitivní důsledky především z hlediska sociálního a ekonomického pilíře udržitelného rozvoje, negeneruje významné negativní vlivy na environmentální pilíř udržitelného rozvoje ani sledované cíle ochrany životního prostředí přijaté v ostatních strategických dokumentech. Při implementaci je třeba respektovat podmínky a opatření pro minimalizaci negativních vlivů navržené v rámci SEA.*

### 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 2021. Údaje v nich obsažené jsou dostatečné a v rámci vyhodnocení vlivů návrhu posuzované změny 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 odpovídající v zásadě složkám životního prostředí. Jedná se o následující složky životního prostředí a problémové okruhy, resp. témata životního prostředí a územního plánování:

- Obyvatelstvo a veřejné zdraví
- Fauna, flóra, biodiverzita, ochrana přírody
- Půda a hominové prostředí
- Voda
- Ovzduší, klima
- Hluková zátěž
- Krajina, urbanismus a infrastruktura
- Hmotný majetek, kulturní dědictví, architektonické a archeologické dědictví

#### A.III.2 Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Z hlediska vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví má posuzovaná změna dopady především do bezprostředního okolí řešených ploch.

Dotčené území se nachází v městské části Praha 6, katastrální území Břevnov, Dejvice, Střešovice, Veleslavín a Vokovice. Hustota zalidnění v městských částech k 31. 12. 2019.

Údaje o hustotě zalidnění lze čerpat z veřejné databáze Českého statistického úřadu (<https://vdb.czso.cz>). Následující tabulka znázorňuje data k 31. 12. 2019.

Území	Rozloha [km <sup>2</sup> ]	Počet obyvatel	Hustota zalidnění [obyv./km <sup>2</sup> ]
hlavní město Praha	496,207	1 324 277	2 669
městská část Praha 6	41,561	107 213	2 580

**Tab. 1 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

Přesný počet potenciálně dotčených obyvatel nebyl pro účely vyhodnocení zjišťován. Řádově se jedná o stovky osob v nejbližších hlukově chráněných objektech, zprostředkovaně potom desetitisíce uživatelů železniční trati.

Vzhledem k charakteru posuzované změny, která dává územní předpoklady pro přeložení stávající železniční trati vedoucí hustě obydleným územím do podzemí, včetně zkapacitnění, modernizace a elektrifikace trati nepředpokládáme negativní ovlivnění obyvatelstva v důsledku implementace změny do územního plánu. Podstatným přínosem navrhované změny bude vymístění železnice z povrchu terénu, odstranění hlukové zátěže z provozu železnice a ukončení produkce znečišťujících látek do ovzduší ze stávající motorové trakce na železnici.

Řešené území budou využívat rovněž uživatelé veřejné hromadné dopravy, jedná se o řádově tisíce cestujících denně a dále uživatelé území uvolněného po přeložené trati, kde má vzniknout tzv. zZelená radiála sloužící především pro pohyb pěších a cyklistů a rekreaci obyvatel.

Podrobné údaje o zdravotním stavu těchto obyvatel nebyly pro účely zpracování vyhodnocení zjišťovány. Obecné údaje o zdravotním stavu obyvatel Prahy a jeho vývojových trendech jsou shrnuty v kapitole A. VII. 8.1 v rámci Strategického hodnocení vlivů na veřejné zdraví (HIA).

Předkládaná změna územního plánu se nedotýká ploch určených pro zdravotnictví ani hromadného rekreačního využití krajiny.

Na základě provedeného vyhodnocení odhadu zdravotních rizik, provedeného v rámci EIA pro záměr „Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“ (viz Dokumentace EIA, dostupné z IS EIA, kód záměru MZP508) lze vyvodit závěr, že v souvislosti s realizací předkládaného záměru nebude tato aktivita představovat zdravotní riziko pro obyvatele v okolí záměru, protože celý řešený úsek je představován pouze hloubenými tunely Dejvice a Veleslavín a raženými Střešovickými tunely. Z hodnocení vlivů na veřejné zdraví v etapě provozu vyplývá, že realizace záměru modernizace trati v úseku Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) povede podle výsledků hlukové studie hlavně díky vedení v tunelech k zásadnímu snížení úrovně hlukové zátěže z železniční dopravy u obyvatel dotčeného území. Snížení stávající poměrně vysoké úrovně hlukové zátěže povede podle provedeného kvantitativního vyhodnocení k výraznému snížení rizika hluku v hodnocených ukazatelích počtu obyvatel hlukem vysoce obtěžovaných a rušených ve spánku. Toto snížení dosahuje v počtu postižených obyvatel cca 85 % proti výchozí akustické situaci.

### A.III.3 Ovzduší

Při hodnocení stávající úrovně znečištění v předmětné 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. V úvahu byly vzaty rovněž údaje průměrných ročních koncentrací jednotlivých sledovaných látek v roce 2019 dle mapy kvality ovzduší zveřejněné na geoportálu města Prahy ([www.geoportalpraha.cz](http://www.geoportalpraha.cz)).

Dle map pětiletých klouzavých průměrů pozadové imisní zátěže (2016-2020) nedochází na území řešeném předkládanou změnou územního plánu k překračování imisních limitů pro žádnou ze sledovaných látek.

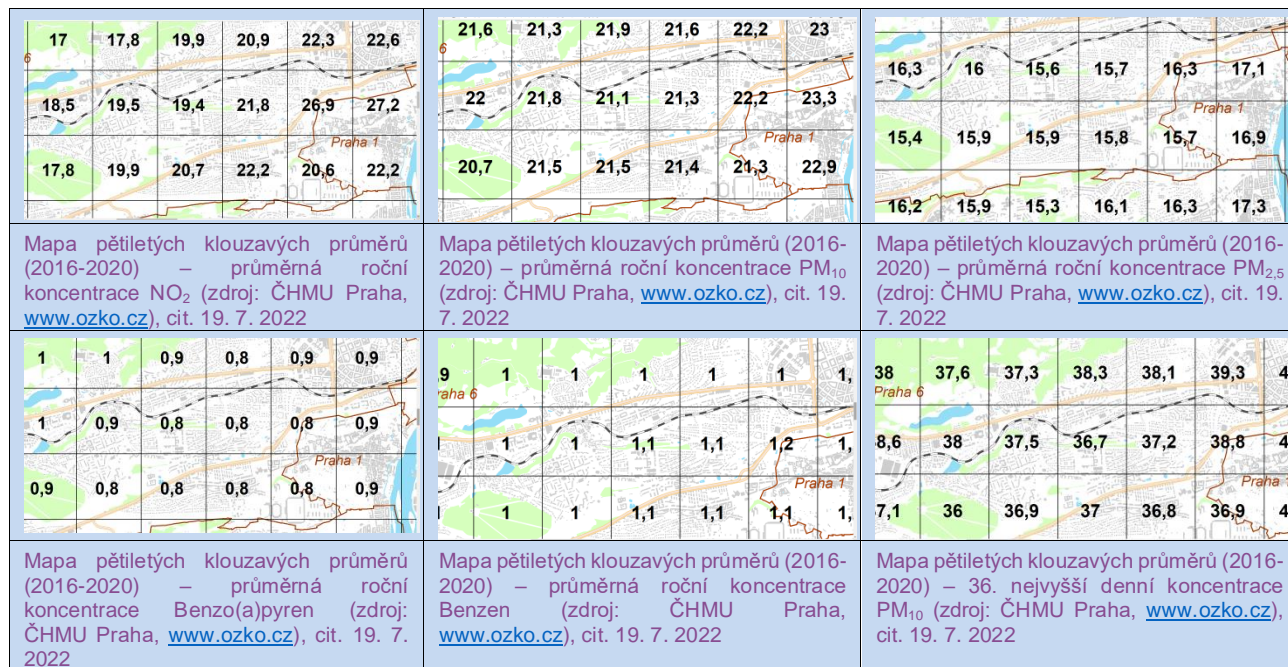
Pětileté aritmetické průměry pro NO<sub>2</sub> za roky 2016 až 2020 nesignalizují překračování imisního limitu pro roční aritmetický průměr této škodliviny (od 22,3 μg.m<sup>-3</sup> do 30,4 μg.m<sup>-3</sup>). Průměrná roční koncentrace NO<sub>2</sub> v roce 2019 pro hl. m. Prahu dle <https://www.geoportalpraha.cz> se pohybuje pro celé zájmové území v rozpětí 20 až 24 μg.m<sup>-3</sup>. Pro NO<sub>2</sub> je stávající platnou legislativou stanoven imisní limit pro roční aritmetický průměr ve vztahu k ochraně zdraví lidí hodnotou 40 μg.m<sup>-3</sup> a 200 μg.m<sup>-3</sup> ve vztahu k hodinovému aritmetickému průměru.

Podle hodnocení úrovní znečištění ovzduší v předmětné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací PM<sub>10</sub> za roky 2016 až 2020 v zájmovém území pohybují od 22,2 μg.m<sup>-3</sup> do 24,3 μg.m<sup>-3</sup>. Podle téhož hodnocení je úroveň PM<sub>10</sub> – 36. nejvyšší hodnota 24 hod. průměrné koncentrace v zájmovém území od 38,8 μg.m<sup>-3</sup> do 43,0 μg.m<sup>-3</sup>. Průměrná roční koncentrace PM<sub>10</sub> v roce 2019 pro hl. m. Prahu dle <https://www.geoportalpraha.cz> se pohybuje pro celé zájmové území v rozpětí 18 až 22 μg.m<sup>-3</sup>. Pro PM<sub>10</sub> je stávající platnou legislativou stanovena jako imisní limit z hlediska ročního aritmetického průměru hodnota 40 μg.m<sup>-3</sup>, pro 24 hodinový aritmetický průměr potom 50 μg.m<sup>-3</sup> (avšak s možností překročení této koncentrace 35 krát za kalendářní rok).

Podle hodnocení úrovní znečištění ovzduší v předmětné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací PM<sub>2,5</sub> za roky 2016 až 2020 v zájmovém území pohybují od 16,3 μg.m<sup>-3</sup> do 17,9 μg.m<sup>-3</sup>. Pro PM<sub>2,5</sub> je stávající platnou legislativou stanoven imisní limit z hlediska ročního aritmetického průměru hodnotou 20 μg.m<sup>-3</sup>.

Podle hodnocení úrovní znečištění ovzduší v předmětné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací benzenu za roky 2016 až 2020 v zájmovém území pohybují 1,0 μg.m<sup>-3</sup> do 1,3 μg.m<sup>-3</sup> (imisní limit = 5 μg/m<sup>3</sup>). Průměrná roční koncentrace benzenu v roce 2019 pro hl. m. Prahu dle <https://www.geoportalpraha.cz> se pohybuje pro celé zájmové území v rozpětí 0,75 až 1,00 μg.m<sup>-3</sup>. Stávající platnou legislativou v oblasti ochrany ovzduší je stanovena hodnota imisního limitu pro roční aritmetický průměr benzenu 5 μg.m<sup>-3</sup>.

Podle hodnocení úrovní znečištění ovzduší v předemtné lokalitě se pětileté průměry ročních průměrných koncentrací za roky 2016 až 2020 v zájmovém území pohybují od 0,8 ng.m<sup>-3</sup> do 1,0 ng.m<sup>-3</sup>. Průměrná roční koncentrace B(a)P v roce 2019 pro hl. m. Prahu dle <https://www.geoportalpraha.cz> se pohybuje pro celé zájmové území v rozpětí 0,70 až 0,90 µg.m<sup>-3</sup>. Stávající platnou legislativou v oblasti ochrany ovzduší je stanovena hodnota imisního limitu pro roční aritmetický průměr benzo(a)pyrenu 1 ng.m<sup>-3</sup>.



**Obr. 7 Modelové pole koncentrací sledovaných znečišťujících látek (zdroj: ČHMU Praha, [www.ozko.cz](http://www.ozko.cz)), cit. 19. 7. 2022**

## A.III.4 Klima

Většina území Prahy patří svým podnebím 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).

**Tab. 2 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 úhmů (např. intenzivní krátkodobé úhny 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, na základě rozsáhlé Analýzy dopadů klimatické změny v Praze, která byla zpracována v roce 2016 a sloužila jako podklad pro výše uvedené strategické dokumenty.

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

Projekce klimatických parametrů vycházejí z nejnovějších klimatických scénářů RCP (Representative Concentration Pathways; Van Vuuren et al. 2011) – RCP8.5 (bez omezení emisí CO<sub>2</sub>) a RCP4.5 (stabilizace koncentrací CO<sub>2</sub> na nižších hodnotách), které byly korigovány pro Českou republiku, což zajišťuje zachování současných specifik 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 CO<sub>2</sub> 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). Prohlubovat se budou negativní dopady fenoménu tepelného ostrova města.

Celkové roční srážkové úhmy mají být podobné jako v současnosti, ale změní se jejich distribuce. Zimní srážkové úhmy se mají zvyšovat, letní srážkové úhmy 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).

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).

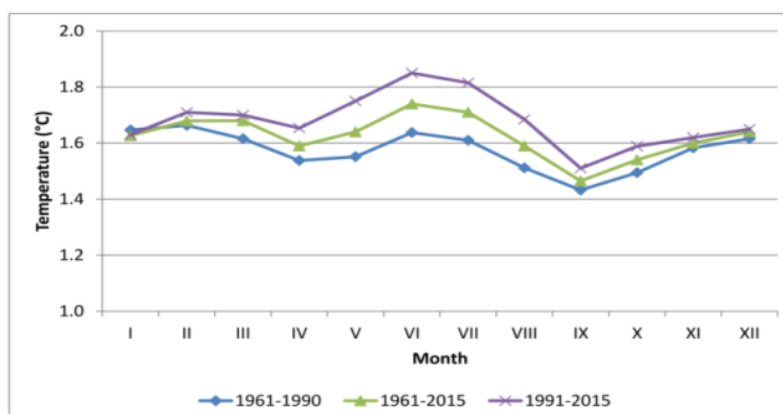
Ke zmírnění těchto dopadů jsou využívána adaptační opatření, která pomáhají také zabezpečit příznivý stav městského životního prostředí a výrazně přispívají ke zvýšení kvality života obyvatel města.

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

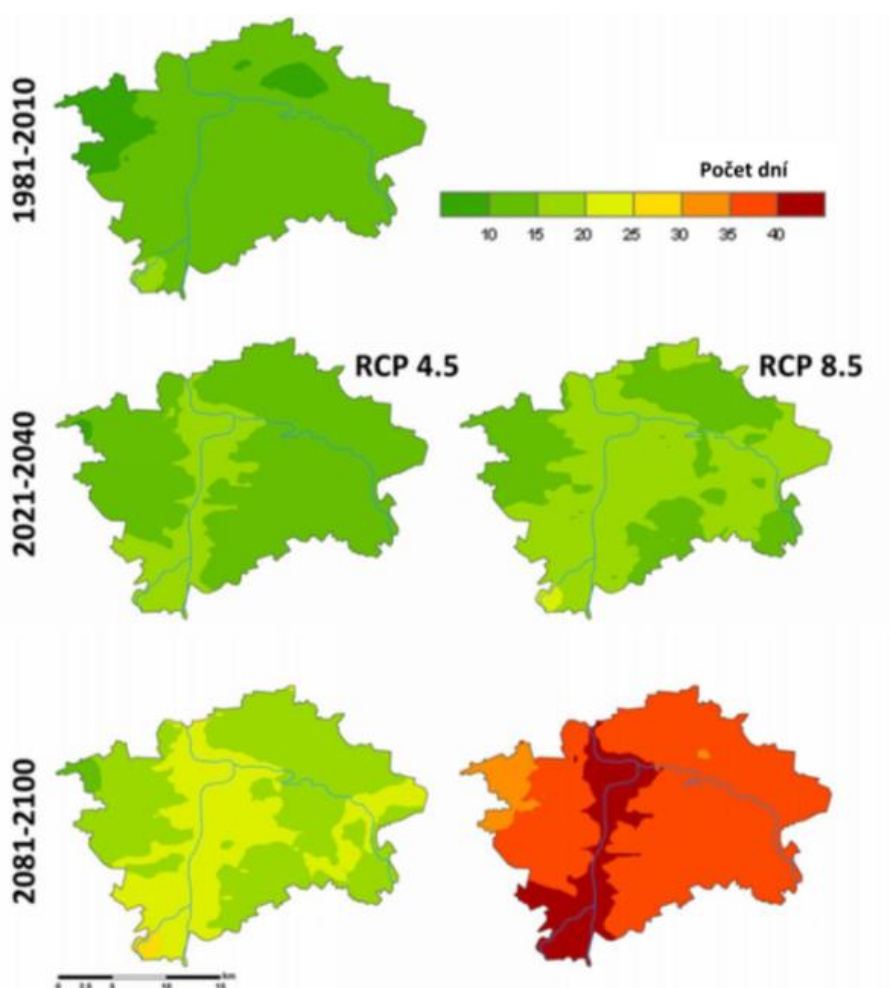
- vytvořit systém zelené infrastruktury pro snížení rizik spojených s vlnami horka, městským tepelným ostrovem, zároveň funkčně propojit jednotlivé prvky zelené infrastruktury v rámci města a zvýšit heterogenitu urbanizovaného území;
- zvýšit efektivitu hospodaření se srážkovou vodou ve smyslu „zadržet 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.

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 CO<sub>2</sub> 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 vůči změnám teplot), rostoucí zastavěností městského území a úbytkem zelených ploch.



**Obr. 8** Roční chod intenzity tepelného ostrova v Praze (zdroj: ČHMÚ - projekt UHI (2016), in Analytická část Adaptační strategie hl.m. Prahy na změnu klimatu)



**Obr. 9** 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.

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

**Obr. 10 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.

Dle mapy bonity klimatu uveřejněné v rámci Atlasu životního prostředí Prahy, vedeného IPR, náleží řešené území do IV. zhoršené třídy bonity klimatu.

Shmutí:

K výše uvedeným charakteristikám lze doplnit, že s ohledem na predikované trendy bude narůstat počet letních dní a naopak budou klesat počty mrazových a ledových dní. Průměrná teploty vzduchu se v rámci všech měsíců bude zvedat. Naopak klesat bude počet dní se sněhovou pokrývkou. Trendy v oblasti srážkových úhmů nejsou výrazné, předpokládá se spíše vyšší kolísání srážkových úhmů v průběhu roku.

### A.III.5 Půda

Převažujícím půdním typem jsou karbonátové černozemě na spraších, které na výchozech křídových slínů přecházejí do mělkých typických pararendzin. Kambizemě typické se vyskytují v úzkých pruzích na svazích údolí Vltavy a jejích přítoků. Na strmějších skalnatých svazích přecházejí tyto půdy až do rankerů. Na zbytcích teras jsou vyvinuty kambizemě arenické s tendencí k podzolizaci. Na čedičích a jejich derivátech (silně karbonátové pronikové brekcie) jsou vyvinuty ostrůvky eutrofních kambizemí.

Povrchové vedení železnice, obsažené v platném ÚP SÚ hl. m. Prahy tak bylo přehodnoceno na ražené tunelové vedení, které minimalizuje dopady do území při výstavbě, a hlavně při provozu železnice. Změna předpokládá zábor ZPF druhu pozemku orná půda, třídy ochrany (TO) III. o velikosti 0,3614 ha převážně pro plochy ZMK nově vymezené v prostoru po rušené železniční trati. Dle zkušeností zpracovatele se jedná o pouze formální zábor, protože pozemky ve vymezené ploše ZMK nebudou zpravidla vyjmuty ze ZPF. Budou ponechány jejich stávající druhy dle KN a současný stav, kdy na pozemcích roste náletová a kulturní zeleň.

Pozemky změny, resp. pozemky s předpokládaným zábohem ZPF, se nacházejí v zastavěném území, nejsou využívány k zemědělské prvovýrobě, nesousedí se zemědělsky využívanými plochami a případným vynětím ze ZPF nebude v žádném případě narušena organizace ZPF a nebudou dotčeny hydrologické poměry v území. Změnou je odnímána méně kvalitní půda TO III. pro vytvoření tzv. Zelené radiály ve stopě rušených ploch železnice, což je veřejný zájem vyjadřovaný MČ Praha 6.

Změna se netýká pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL).

### A.III.6 Horninové prostředí

#### A.III.6.1 Geomorfologie

Z hlediska geomorfologického členění zájmové oblasti podle Demka et al. (2006) náleží zájmové území a jeho širší okolí do provincie I Česká vysočina, IV Poberounská soustava, IVA Brdská podsoustava, IVA-2 Pražská plošina, IVA-2B Kladenská tabule, IVA-2B-1 Hostivické tabule a IVA2B-1-1 Bělohorská pahorkatina. Členitá pahorkatina rozčleněná hlubokými údolními Vltavy a jejích přítoků. Na odolných buližnicích a bazaltech se místy vytvořily suky a strukturní hřbety.

Původní pokřídový středoeuropejský peněplán byl rozrušen erozí levostranných vltavských přítoků. Hlavní etapy eroze spadají do pleistocénu. Jsou závislé na postupném zahlubování vltavského údolí v Pražské kotlině. V zájmovém území byl hlavním erozivním činitelem Veleslavínský (Dejvický) potok (na severu) a Brusnice (na jihu), jejichž působením byly denudovány svrchnokřídové sedimenty a obnaženy podložní horniny ordovického stáří. Při formování svahů, odlehčených erozí, se uplatňovaly v pleistocenním klimatu sesuvné pohyby formy kerných sesuvů, kdy se rozpukané kry svrchnokřídových pískovců korycanských vrstev bořily do podložních rozvlečených jílovců peruckých vrstev a společně s nimi se gravitačně posunovaly po svahu. V morfologii daného území se dále výrazně projevil zásah člověka. Širší zájmové území bylo v jihozápadní části předmětem těžby pískovců, resp. písků např. v lomu Františka Řečínského ležícím přibližně v místech dnešní ulice Kusá, nelze však zcela vyloučit ani tzv. selskou těžbu písku štolami. Při zástavbě svahů v území, která mnohdy probíhala naprosto živelně, byl terén upravován do teras – místy byl odtěžen, místy nasypán. Hřbetem střešovického návrší (lokality „Na baterích“) probíhá dílčí rozvodnice, oblast na sever od ní je odvodňována Veleslavínským (Dejvickým) potokem, jižní část pak drénuje potok Brusnice. Nadmořská výška terénu kolísá v rozmezí 228 až 354 m, nejnižší je na v oblasti předpokládaného portálu tunelového úseku při křižovatce ulic Milady Horákové a Svatovítská, naopak nejvyšší výšky je dosaženo v oblasti ÚVN, směrem k závěru úseku koridoru přeložené trati pak terén klesá na kótu 300–305 m n. m.

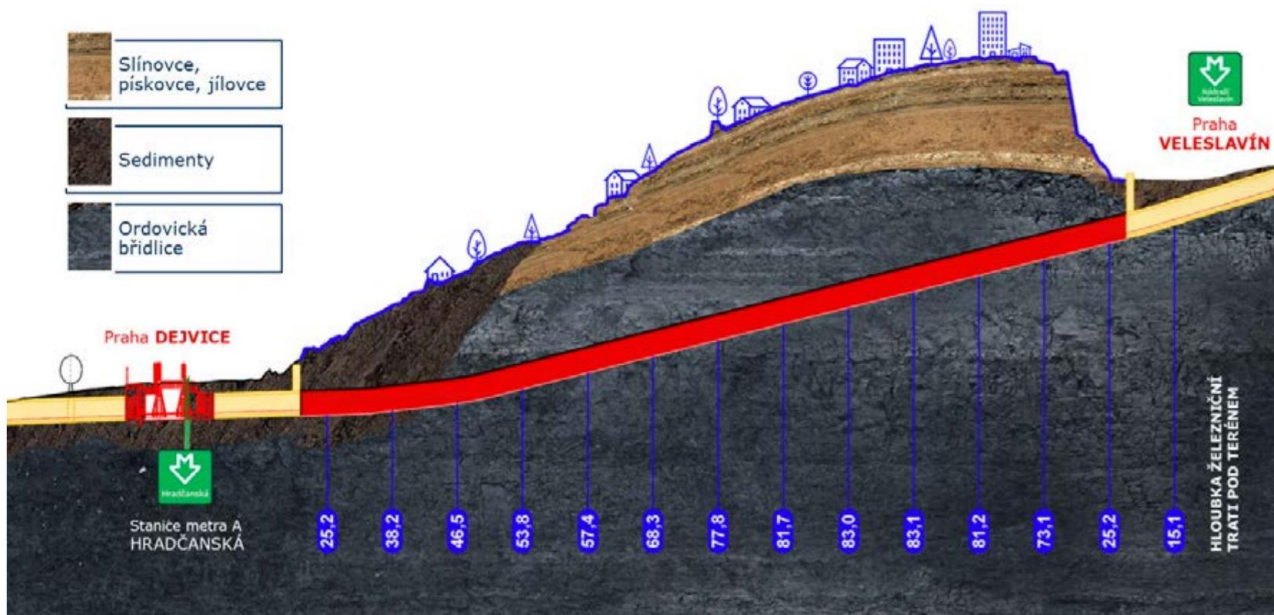
#### A.III.6.2 Geologie řešeného území

Území se nachází v oblasti souvislého rozšíření svrchnokřídových hornin charakterizováno rozsáhlými strukturními plošinami, velmi mírně ukloněnými od JZ k SV. Na území městské zástavby mezi Veleslavínem a Letnou odkrývá široká údolní deprese křídové podloží ordovických hornin. Hluboce zaříznuté sevřené údolí středního a dolního toku Šareckého potoka v proterozoických břidlicích a buližnicích je epigenetického původu.

Geologicky je celé širší území budováno souborem zpevněných sedimentárních hornin regionální geologické jednotky Barrandienu náležející k letenskému souvrství. Litologicky je pro toto souvrství charakteristické střídání drob, pískovců, kvarcitů a místy též jílovitých břidlic v rychlém sledu. Letenské souvrství vykazuje vyšší odolnost než ostatní ordovická souvrství v pražském regionu a výsledkem je strmá hrana údolního svahu Vltavy jižně od zájmového území. Zóna intenzivnějšího zvětrávání v podloží dosahuje zpravidla jen minimálních mocností. Kvartérní pokryv budují fluvialní písčité a písčitohlinité štěrky vltavského terasovitého stupně.

Přímé geologické podloží zájmového území, resp. jeho širšího okolí, je tvořeno lokálně silně tektonicky porušenými horninami paleozoika oblasti Barrandienu stáří nejvyššího středního až svrchního ordoviku (různé facie vulkanických hornin, šáreckého, dobrotivského, libeňského, letenského a vinického souvrství) ležících s angulární diskordancí na intenzivně tektonicky porušených a slabě regionálně metamorfovaných horninách kralupsko-zbraslavské skupiny neoproterozoického stáří (s převažujícími drobami, prachovci a podřízenými břidlicemi), které všude tvoří hluboké podloží zájmového území a nadložními již téměř nezvrásněnými horninami české křídové pánve stáří cenoman–turon (perucko-korycanské a bělohorské souvrství). Křídové horniny s výraznou angulární diskordancí nasedají na starší zvrásněné a zlomy porušené horniny barrandienského paleozoika. Nejvýše se v ideovém vrstevním sledu vyskytují kvartérní uloženiny.

První úsek přeloženého koridoru (cca 500 m) je charakterizován kvartérními uloženinami bez obytné zástavby na povrchu s nadložím do 30 m. V podloží kvartérních uloženin byly evidovány břidlice letenského souvrství. Ražba bude probíhat pravděpodobně pod hladinou podzemní vody. Ve středu trasy koridoru bude budoucí tunel procházet zdravými letenskými břidlicemi s nadložím zhruba 70 m. Hladina podzemní vody se nachází u povrchu v kvartérních uloženinách a není předpoklad jejího ovlivnění ražbou. Riziko jejího ovlivnění dále snižuje navržená technologie ražby. Ke konci úseku po překonání poruchového pásma trasa prochází zdravými dobrotivskými břidlicemi pod nadložím zhruba 60 m. Před portálem Veveslavín se výška nadloží snižuje a očekává se zvodnění břidlic. Největším geotechnickým rizikem budoucí stavby, které je zde posuzovanou změnou dávaný rámec, je ražba pod nízkým nadložím v zeminách pod nájezdovou rampou Svatovítská v prvním úseku trasy. Zde jsou však plánována dodatečná opatření pro minimalizaci těchto rizik na projektové úrovni viz. dokumentace EIA (IS EIA kód záměru MZP508). Hladina podzemní vody nebude ražbou tunelu ani zde posuzovanou změnou územního plánu ovlivněna.



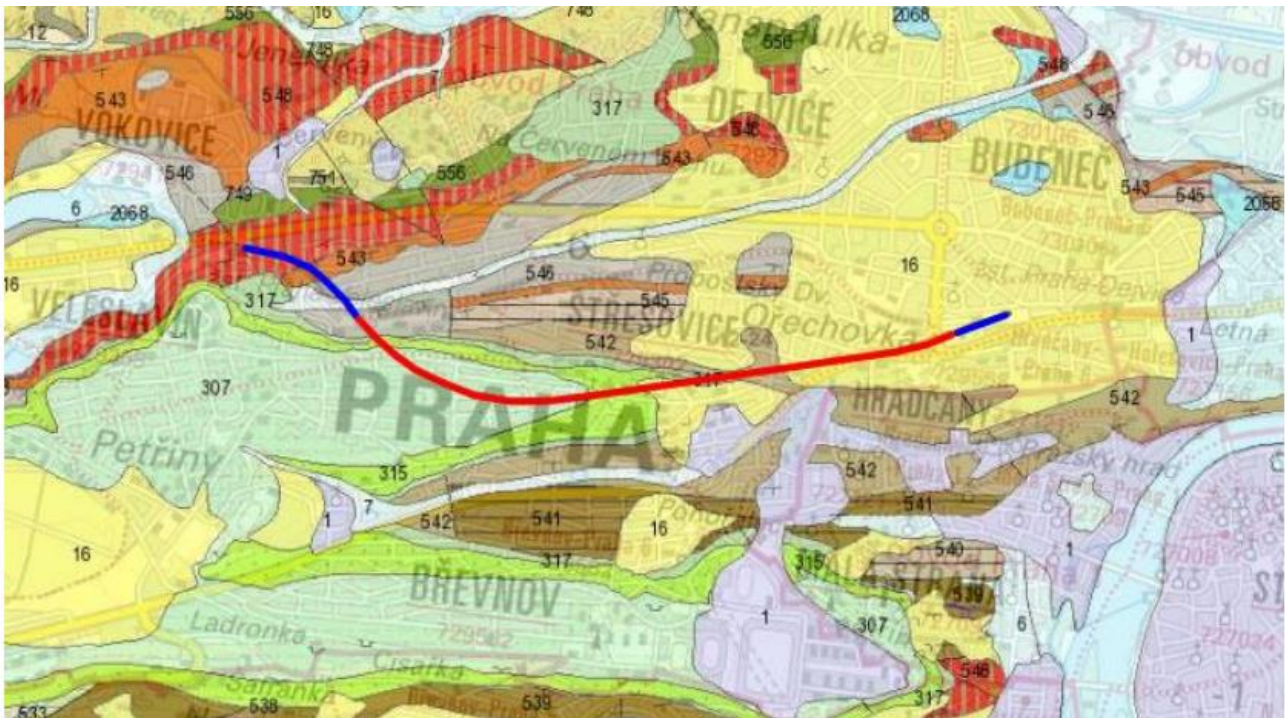
**Obr. 11 Schéma geologického profilu ražené varianty JIH: tunel prochází pevnými břidlicemi v hloubce až 83 m, zdroj: Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) - Praha-Veveslavín (mimo), zdroj: POROVNÁNÍ VARIANT TUNELOVÝCH TRAS V ÚSEKU PRAHA-DEJVICE - PRAHA-VEVESLAVÍN, SUDOP PRAHA a.s., 02/2020**

Hydrogeologicky se jedná o rajon Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy (ID 6250), dílčí povodí Dolní Vltava. Podzemní voda je akumulována v propustných terasových sedimentech.

Podle údajů České geologické služby – Geofond se v zájmovém území nenacházejí výhradní ani nevýhradní ložiska nerostných surovin, dobývací prostory (těžené, netěžené), chráněná ložisková území ani ložiska prognózní. Rovněž se v území nenalézají žádná poddolovaná či sesuvná území.

Stavba ražených tunelů Střešovice by neměla ovlivnit aktivaci registrovaných svahových pohybů (sesuvů, řízení skal apod.). Registrace svahových pohybů je dlouhodobě vedena v České geologické službě - Geofond. V současnosti nejsou registrovány v širším okolí navrhované stavby na internetových stránkách geologického mapového serveru žádné sesuvy.

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



Obr. 12 Průmět do geologické mapy (zdroj: dokumentace EIA, kód záměru dle IS EIA MZP508)

### A.III.6.3 Staré ekologické zátěže

Nejblíže řešenému úseku železniční trati a jejího přeloženého koridoru, které jsou předmětem posuzované změny územního plánu, se nacházejí níže uvedené lokality starých ekologických zátěží, jak je patrné z následujícího mapového podkladu (následující informace převzaty z dokumentace EIA, data aktualizována dle serveru [www.sekm.cz](http://www.sekm.cz) k 25. 7. 2022).



**Obr. 13** Orientační průmět trasy vůči evidovaným starým ekologickým zátěžím v území dle dokumentace EIA

Nejblíže se nachází lokalita Teplárna Veleslavín – stará část (ID lokality 29353017), která je vzhled k hloubce budoucího tunelového úseku stavby zároveň jediná potenciálně relevantní z tohoto pohledu. Tato lokalita je sice evidována v systému evidence kontaminovaných míst (SEKM) avšak pouze jako potenciálně podezřelá z důvodů historického využití bez aktuálního zjištění kontaminace.

Vzhledem ke skutečnosti, že rozhodující část trasy je vedena v ražených tunelech ve velkých hloubkách, je riziko ovlivnění nejblíže evidovaných starých zátěží minimální. Potenciální riziko může nastat v rámci realizace hloubeného tunelu Veleslavín ve vztahu k lokalitě „Teplárna Veleslavín – stará část“, ve které bude probíhat hloubení stavební jámy v místě bývalé překládky uhlí ze železnice. Toto bude řešeno ve fázi výstavby záměru, kterému je posuzovanou změnou ÚP dáván rámec, viz dokumentace EIA dostupná z IS IEA, kód záměru MZP508).

### A.III.7 Voda

Zájmové území náleží do povodí řeky Vltavy, Vltava od Rokytky po ústí (č.h.p. 1-12-02-0010-0-00). Celá trasa spadá do povodí 3. řádu s číslem hydrologického pořadí 1-12-02 Vltava od Rokytky po ústí. Převážná část úseku leží v dílčím povodí 4. řádu řeky Vltavy s č. hydrologického pořadí 1-12-02-0010, přičemž v úseku mezi km 5,7 – 6,7 vede po rozvodnici tohoto povodí s povodím Brusnice (č. hydrologického pořadí 1-12-02-0240). Konec trasy od staničení km 7,6 pak spadá do povodí Litovického potoka s č. hydrologického pořadí 1-12-02-0400 (HEIS VUV, 2022).

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 výraznějšího zastoupení čtvrtohmých teras údolí široká.

Řešené území je suché, v okolí se nenacházejí žádné vodoteče ani vodní toky. Přirozený povrchový odtok je antropogenně ovlivněn existencí zástavby a dalších zpevněných povrchů a komunikací, resp. kanalizací a v některých partiích i podzemních staveb. K přirozenému vsaku tak dochází velmi omezeně a v souvislosti s budováním dalších podzemních prostor se tato situace nijak významně pozitivně nezlepší, a to ani v kontextu opuštění koridoru stávající železniční trati a vymezení dílčích ploch ZMK. Území řešené změnou leží v citlivé oblasti dle § 32 vodního zákona (platí pro celou ČR). Katastrální území Dejvice nepatří do zranitelné oblasti dle zákona o vodách. Území nezasahuje do ochranných pásem přírodních léčivých zdrojů minerální vody a plynu a zdrojů přírodní minerální vody. Zájmové území neleží ve smyslu vyhlášky č. 137/1999 Sb., kterou se stanoví seznam vodárenských nádrží a zásady pro stanovení a změny ochranných pásem vodních zdrojů, v ochranném pásmu vodního zdroje. Území rovněž nespadá do žádné CHOPAV ani se v něm nevyskytují minerální vody.



**Obr. 14** Orientační zákres do vodohospodářské mapy

Změna žádným způsobem nezasahuje do vymezených záplavových území ani nezvyšuje riziko záplav.

### A.III.7.1 Hydrogeologické poměry

Zájmové území náleží do hydrogeologického rajonu č. 6250 (Proterozoikum a paleozoikum v oblasti povodí přítoků Vltavy). Hydrogeologický rajón zájmového území je charakteristický nevymezeným kolektorem podzemních vod, propustnost vod je zde puklinová, mineralizace se pohybuje 0,3 – 1 g/l, chemický typ podzemních vod je následující: Ca-Na-HCO<sub>3</sub>.

V širším okolí zájmového území musíme z hydrogeologického hlediska rozlišit tři základní kolektory. První představují nezpevněné kvartérní sedimenty, v nichž lze počítat prakticky jen s propustností průlinovou. Druhým jsou křídové sedimentární horniny, kde v jílovcích a slínovcích lze očekávat propustnost puklinovou, naopak v pískovcích pak kombinovanou průlinově – puklinovou. Třetím kolektorem jsou poloskalní paleozoické (ordovické) horniny s propustností puklinovou.

#### Spodní paleozoikum – ordovik

V horninách se jedná o vodní režim puklinový, horniny jsou pro vodu v nevětralém stavu prakticky nepropustné. Horizont podzemní vody vzniká pouze v pásmu povrchového rozpojení puklin, v navětralých horninách při povrchu skalního podkladu. Horniny zde obsahují hustou síť drobných puklin, ve kterých v závislosti na jejich výplni dochází k oběhu podzemní vody a k vytvoření téměř souvislé hladiny podzemní vody. Mocnost zvodnělého horizontu je v ordovických horninách ovlivněna řadou činitelů, zejména stupněm zvětrání, mocností pokryvů i morfologií území. Do větších hloubek proniká voda jen v rozpukaných strmě uložených křemencích a v poruchových zónách. V zájmovém území jsou zastoupena souvrství různého litologického vývoje a tím i různých hydrogeologických vlastností. Relativně nejméně propustné jsou měkké, jílovité břidlice (vrstvy libeňské, dobrotivské, šárecké). Břidlice s větší prachovitostí a písčitou příměsí (vrstvy šárecké) mají hydrogeologické vlastnosti jen o málo příznivější. Lokální a nevýrazné horizonty podzemní vody vznikají v břidlicích s vločkami křemitých pískovců a křemenců (vrstvy letenské). Specifické hydrogeologické vlastnosti mají vrstvy skalecké a řevnické představované převážně křemenci. V závislosti na úložných poměrech umožňují buď pronikání podzemní vody v rozpukaných polohách do velkých hloubek, nebo naopak působí jako hráz horizontu podzemní vody. Podzemní voda může cirkulovat pouze podél nezajílovaných, otevřených puklin, případně v tektonicky podcračených pásmech. Vydatnost těchto horizontů je všeobecně nízká. V rozvětralých a rozpukaných partiích hornin s přibývajícím jemnozrnnou a úlomkovitou složkou se propustnost

zvyšuje. V tomto případě se jedná o kombinovaný režim puklinově-průlinový. Generelní směr proudění podzemní vody v území je k SSV až SV, k toku Vltavy, která tvoří regionální drenážní bázi území. Dle archivních podkladů se propustnost v ordovických horninách pohybuje řádově v rozmezí cca  $k_f = 10^{-5}$  m/s (písčité břidlice s vložkami křemenců) až  $10^{-9}$  m/s (jílovité břidlice v nezvětralém stavu). Vydatnost přítoků podzemní vody do jednotlivých HG vrtů v ordovických horninách uvádí archivní údaje od 0,008 do 0,08 l/s, větší vydatnosti byly dosaženy jen tam, kde dochází k prosakování podzemní vody z blízkých výše položených zvodněných krycích formací (křída, pleistocenní terasy).

## Svrchní křída

V horninách charakteru pískovců se jedná o vodní režim kombinovaný průlinověpuklinový. Podzemní voda vytváří při bázi korycanských pískovců (cenoman), v nadloží omezeně propustných peruckých jílovců (cenoman), souvislý kolektor podzemních vod. Tento kolektor je jímán vodními štolami hradního vodovodu. Perucké jílovce vytvářejí prakticky nepropustný izolátor, oddělující křídové zvodnění od zvodnění ordovických hornin. V případě nízkých mocností peruckých jílovců a jejich případného rozpukání je funkce izolátoru značně omezena a dochází k vzájemné komunikaci obou kolektorů. Hladina podzemní vody je v křídovém kolektoru zakleslá téměř na bázi korycanských pískovců (cenoman), mocnost zvodnění zde dle archivních podkladů dosahuje řádově jednotky metrů. Podzemní voda odtéká po slabě propustných peruckých jílovcích směrem k S a SV, kde je drénována na výchozech křídových hornin do kvartérních deluviálních uloženin. K dotaci hlubších podzemních vod v ordovických břidlicích dochází pouze v omezené míře. Propustnost průlinovo-puklinového kolektoru cenomanských pískovců je dle archivních podkladů řádově cca  $k_f = 10^{-5}$  m/s. V nadložních opukách a slínovcích bělohorského souvrství se jedná o vodní režim puklinový, horniny jsou pro vodu v nezvětralém stavu prakticky nepropustné. Podzemní vody mohou cirkulovat pouze podél nezajílovaných, otevřených puklin, případně v tektonicky podrcených pásmech. Vydatnost těchto horizontů je všeobecně nízká. Propustnost takového puklinového kolektoru se bude pohybovat řádově v rozmezí  $k_f = 10^{-6}$  až  $10^{-8}$  m/s.

## Kvartér

Průlinový kolektor je tvořen deluviálními, eolickými, eolicko-deluviálními a lokálně i fluviálními akumulacemi. Lokální zvodnění eolických a deluviálních sedimentů je poměrně bezvýznamné. Deluviální, eolické a eolicko-deluviální sedimenty představují méně vhodné prostředí pro vznik souvislého horizontu podzemní vody, a to z důvodů vyššího obsahu jemnozrnné jílovitoprachovitými složky. V písčitéjších polohách se místy vyskytují lokální zavěšené zvodně. K dotacím kolektoru dochází infiltrací atmosférických srážek přes humózní vrstvy a četné navážky, případně z netěsnících inženýrských sítí (vodovod, kanalizace). Ve strmějších svazích mohou být deluviální sedimenty dotovány i přítoky ze zvětralých partií břidlic, případně z křídových pískovců (v případě svahů s výchozy křídových hornin). Fluviální sedimenty představují vhodné prostředí pro vznik souvislého kolektoru podzemních vod s poměrně značnou vydatností. Podzemní vody byly průzkumnými vrty zastíženy převážně při bázi souvrství v písčito-šterkovitých sedimentech. Mocnost zvodnění závisí zejména na morfologii podloží. Hladina podzemní vody je zde převážně volná, lokálně až mírně napjatá. K dotaci kolektoru dochází zejména atmosférickými srážkami, hladina podzemní vody tak může v závislosti na klimatických poměrech podle archivních podkladů kolísat až v rozmezí  $\pm 1$  m. Směr proudění podzemní vody v kvartérním kolektoru je převážně konformně s morfologií terénu, případně menšími toky, směrem k Vltavě, která tvoří hlavní drenážní bázi v zájmovém území. Propustnost prostředí šterkopískových teras dosahuje dle archivních podkladů řádově až  $k_f = 10^{-4}$  m/s. Přítoky do jednotlivých HG vrtů při archivních čerpacích zkouškách dosahovaly při snížení prvních jednotek metrů řádově až jednotky l/s. Přirozený přítok podzemní vody ze šterkovité polohy při bázi terasy dosahuje přítok vydatnosti cca 0,5 až 1 l/s.

Posuzovaný úsek koridoru pro přeložení železniční trati spadá do útvaru podzemních vod základní vrstvy „Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy“ (ID 62500). Útvar svrchní vrstvy ani útvar hlubinné vrstvy není v zájmové lokalitě vymezen. Z hydrogeologického hlediska se chovají zastížené skalní horniny proterozoika a paleozoika obdobně, a proto jsou společně řazeny do jednoho útvaru podzemních vod ID 62500. Plocha rajonu je 1 181,54 km<sup>2</sup>. Kvantitativní stav je hodnocen jako dobrý. Toto hodnocení vychází z období let 2007–2012. Ve stejném období je hodnocen i chemický stav. Chemický stav spadá do kategorie nedosažení dobrého stavu. Důvodem nedosažení dobrého chemického stavu útvaru podzemní vody je nedosažení environmentálních cílů u souvisejících útvarů povrchových vod nebo významné zhoršení jejich stavu vyplývající z antropogenní změny hladiny vody nebo změny odtokových poměrů.

Na základě dostupných hydrogeologických posouzení staveb v souvisejícím území možnosti zasakování srážkových vod lze předpokládat, že geologické poměry zájmového území z hlediska zasakování zachycených atmosférických srážek v zájmovém území jsou nevhodné pro přímé vsakování zachycených srážkových vod do hominového prostředí.

## A.III.8 Fauna a flóra, biodiverzita, ochrana přírody a krajiny

### **Biogeografická charakteristika území.**

Biogeograficky patří zájmové území do provincie středoevropských 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 lipové doubravy (*Tilio – Betuleum*). 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.

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-Brachypodion pinnati*, na nejvíce extrémních stanovištích přecházející ve *Festucion valesiacae*. Vzácně se vyskytující lesní lemy náležející svazu *Trifolion medii*, a křoviny svazu *Prunion spinosae*.

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.

### **Fauna, flóra, ekosystémy a biodiverzita**

V urbanizovaném prostředí velkoměst se v zastavěném území včetně zahrad, parků a vnitrobloků vyskytuje široké spektrum běžných druhů rostlin, z nichž většina je vázána na městské a ruderalizované prostředí. Na udržovaných plochách najdeme většinou druhově chudé pravidelně kosené travníky, zatímco na plochách nevyužívaných se šíří ruderální vegetace a nálety. Z dřevin se v řešeném území nacházejí především: javor mléč (*Acer platanoides*), Bříza bělokora (*Betula pendula*), Svída bílá (*Cornus alba*), Jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), ořešák (*Juglans sp.*), topol (*Populus sp.*), bez černý (*Sambucus nigra*), Lípa srdčitá (*Tilia cordata*), Zerav západní (*Thuja occidentalis*).

Z hlediska kategorizace biotopů ČR jsou v řešeném území jednotlivých dílčích ploch zastoupeny biotopy označované jako nepřirodní. Navrhovaná trasa v prostorech, ve kterých ovlivňuje povrch s vegetačním pokryvem, nenárokuje zábory přírodních biotopů ani jejich prvků v rámci nepřirodních biotopů. Veškeré zásahy jsou nárokovány na plochách s antropogenními biotopy, konkrétně:

X1 Urbanizovaná území. Prakticky všechna území, kde je dotčen vegetační pokryv, jsou součástí urbanizovaného území uvnitř sídla, přestože lokálně vykazují bohatší porosty dřevin.

X6 Antropogenní plochy se sporadickou vegetací tvoří mimo zpevněné plochy většinu dotčené části areálu bývalé teplárny ve Veleslavíně.

X7A Ruderální bylinná vegetace – ochranný významné porosty tvoří část areálu bývalé teplárny Veleslavín, roztroušeně v areálu.

X7B Ruderální bylinná vegetace mimo sídla – ostatní porosty (bez ochranný významných druhů). Tvoří mimo zpevněné plochy cestní sítě a intenzivně kosené travníky část prostoru JZ od bývalé železniční budovy Praha-Bruska u žst, Dejvice a většinu dotčené části areálu bývalé teplárny Veleslavín.

X8 Ruderální křoviny v prostoru východního svahu and areálem bývalé teplárny Veleslavín.



X12B Nálety pionýrských dřevin – ostatní porosty. Většinový podíl v kompaktních náletových porostech podél stávající trati východně od Veleslavína. S ohledem na okolnost, že trasa prochází tunely, jsou okrajově dotčeny prvky tzv. zelené infrastruktury zásahem do mimolesních dřevin, prvky tzv. modré infrastruktury dotčeny nejsou. Lesní pozemky s lesními porosty na stávajícím terénu s ohledem na tunelové provedení budoucího záměru (ražený tunel) dotčeny nejsou.

Příspěvkem pro posílení biodiverzity ve městě v navazujících řízeních je návrh náhradní výsadby podle požadavků MČ Praha 6, která bude realizována v rámci sadových úprav ve fázi realizace záměru, kterému je posuzovanou změnou dáván rámec. V rámci vegetačních úprav bude prověřena i podpora xerofytních bylinotravních biotopů a v rámci druhové skladby dřevin budou zařazeny i kvetoucí druhy domácích stromů a keřů (podrobněji viz dokumentace EIA, dostupné z IS EIA, kód záměru MZP508).

Zvláště chráněné druhy rostlin nebyly v rámci dosavadních průzkumů zpracovatele ani dle biologických průzkumů provedených v rámci projektové přípravy stavby dokladovány. Jde o průchod urbanizovaným územím s okrajovým využitím koridoru stávající trati od žst. Praha-Dejvice a před žst. Praha-Veleslavín, přičemž většina nové trasy je vedena podpovrchově v dlouhém tunelovém úseku podle varianty JIH. Vstup do území od západního zhlaví žst. Praha-Dejvice je urbanizovaným prostorem jihovýchodně od mostu Svatovítské ulice s převahou biotopu X1 včetně intenzivně kosených trávníků klem nové cestní sítě. Prostor po úpravách prostoru východně od mostu a jižně od stávající trati je mozaikou antropogenních biotopů s tím, že na části plochy se nacházejí ruderalní lada biotopu X7, místně poměrně pestrá (JZ od bývalé budovy Praha-Bruska). Prostor na svahu nad bývalou ubytovnou č. ev. 92 je poměrně nedávno osázen pestrou skladbou dřevin, z nichž většina bude přesazována. Kolem objektu se ale nachází několik cenných stromů v kolizi se stavbou (především silný jeřáb prostřední), dále se v prostoru nacházejí pyramidální kultivary topolů, silnější akáty, hrušně. Kolem nádraží jsou dále přítomny jírovce maďaly. Lokálně lze dokladovat prvky ruderalních lad biotopu X7A. Severně od ulice Sibeliova v oploceném areálu vodárny se nachází kompaktní výsadba s dominancí ořešáku královského, dále zde jsou v minoritním podílu jírovce maďaly, jasany, lípa srdčitá. Trávníky na vodojemu jsou intenzivně kosené, druhové spektrum bylin je ochuzené. Vše urbanizované území, biotop X1. Západně od vyústění tunelu Pod ulicí Na hradním vodovodu ve svahu u areálu bývalé teplárny jde o prostor brownfieldu opět urbanizovaného území s tím, že se zde nacházejí velké plochy biotopu X6 Antropogenní plochy se sporadickou vegetací, přecházející v plochy obou podjednotek ruderalních lad biotopu X7. Prostor napojení na stávající trať je řešen na úkor mimolesních porostů dřevin náletového i vysázeného charakteru, severní stranu koridoru trati pod ulicí Kladenská tvoří kompaktní porosty dřevin. Poněvadž nejde o výsadby mimo sídla, i tyto porosty dřevin jsou součástí urbanizovaného území, které pokračuje až po žst. Praha-Veleslavín. Zelené plochy podél stávající železniční trati lze rovněž řadit do biotopu urbanizovaných lad X7. Místně lze v rámci urbanizovaného území dokladovat plochy náletů pionýrských dřevin biotopu X12B s podílem ruderalních keřů biotopu X8. Stěžejním aspektem řešeného území jsou tak mimolesní porosty dřevin, které byly podrobně vyhodnoceny samostatným dendrologickým průzkumem provedeným v rámci dokumentace EIA k záměru, jemuž je posuzovanou změnou ÚPD dáván rámec (Hamemík J., 10/2020, aktualizace 08/2021, dostupné z IS EIA kód záměru MZP508).

Rovněž z hlediska fauny se jedná o území vnitřního města bez významných potravních, hnízdních ani migračních možností. V rámci EIA byl proveden zoologický průzkum, kdy bylo v zájmovém území modernizace trati a jeho bezprostředním okolí z celkem 34 zjištěných druhů obratlovců zaznamenáno 5 zvláště chráněných druhů (1 druh savců §3/O; 1 druh ptáka §2/SO a 2 druhy plazů §2/SO). Z uvedených druhů obratlovců pro kavku obecnou (§2/SO) část úseku u Dejvic může být součástí potravní niky, zatímco u obou druhů plazů (ještěrka obecná §2/SO a slepýš křehký - §2/SO a veverka obecnou §3/O je nutno biotopovou vazbu na řešené území potvrdit. Dále bylo dokladováno 7 taxonů zvláště chráněných druhů hmyzu, všechny běžné druhy v kategorii v kategorii ohrožených druhů, žádný evropsky významný („naturový“) druh s tím, že většinou jde o nektaring na květech, koncentrace reprodukčních prostorů je nepravděpodobná.

Přírodovědecky významnější lokality jsou dostatečně vzdáleny od řešeného území.

## Ochrana přírody

Trasa prochází v částech ovlivňující povrch s vegetačním pokryvem pouze antropogenními biotopy, bez nároku na biotopy přírodní a přírodě blízké plochy, nezasahuje do zvláště chráněných území přírody ani lokalit soustavy Natura 2000 na území hlavního města Prahy, nejsou dotčeny prvky ÚSES. Významné krajinné prvky dotčeny nejsou, poněvadž lesní porosty nacházející se mezi ulicí Pod novým lesem na severu a ulicemi Veleslavínská a Na Petřínách na jihu nejsou rovněž ani zprostředkovaně zasaženy, poněvadž trasa budoucího tunelu bude ražena v dostatečné hloubce.

Do území přímo dotčeného řešenou změnou územního plánu nezasahuje žádné zvláště chráněné území podle zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

V území přímo dotčeném posuzovanou změnou územního plánu ani v nejbližším okolí se nenachází žádný registrovaný významný krajinný prvek (dále jen VKP) ani památné stromy.

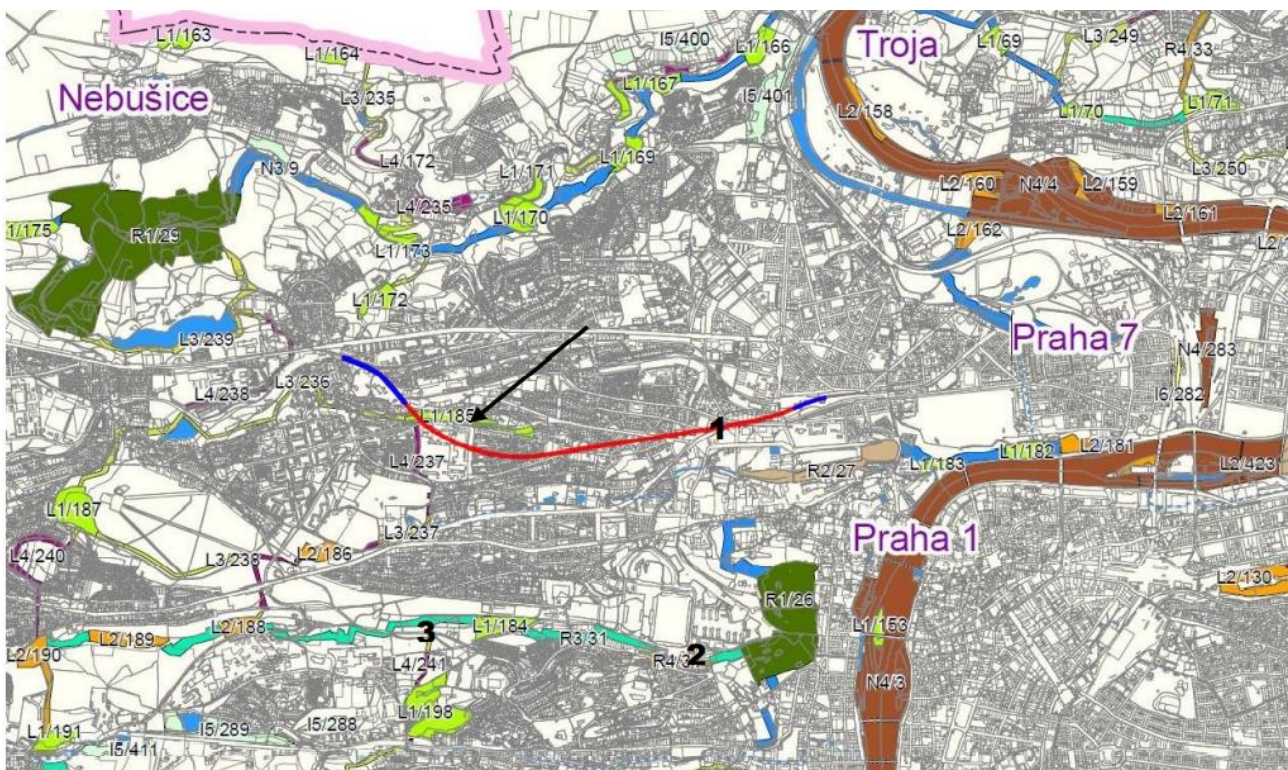
Odbor ochrany prostředí MHMP vyloučil závažný vliv posuzované změny na území NATURA 2000.

Řešený úsek koridoru pro přeložení železniční trati pod povrch terénu není v kontaktu s žádnými evidovanými památnými stromy. Rozšíření vymezených ploch ZMK v prostoru stávajícího koridoru železniční trati určené k přeložení bude mít pozitivní vliv na stabilizaci stávajících ploch zeleně bez očekávaného významného dopadu co do jejich faktického rozsahu oproti stavu v území.

## Územní systém ekologické stability (ÚSES)

Změna nemění vymezení územního systému ekologické stability.

Posuzovaný záměr nezasahuje skladebné prvky ÚSES, ani ochranné pásmo nadregionálních biokoridorů. Není tak v kontaktu (ani územním průmětu) s nadregionální ani regionální úrovni ÚSES. Záměr, kterému je posuzovanou změnou dáván rámec bude v hloubce 50-80 m podcházet raženými tunely funkční lokální biocentrum L1/185, bez reálného vlivu na funkce tohoto biocentra.



**Obr. 15 Celková situace lokálního ÚSES s vyznačením lokálního biocentra L1/185 (šipka)**

Přímé ani nepřímé vlivy koncepce na ÚSES, vedoucí ke snížení jejich ekologické stability nebo funkčnosti, nepředpokládáme.

## A.III.9 Krajina, urbanismus, infrastruktura

### A.III.9.1 Krajina a urbanismus

Posuzované území lze hodnotit jako oblast krajinného rázu č. 11 Dejvické údolí.

Oblast krajinného rázu Dejvické údolí tvoří široké údolí otevřené na V, do Pražské kotliny. Na S horními hranami Šáreckého údolí, na Z Červeným vrchem a Velešlavínem, na J Střešovickým ostrohem.

Matrice: zastavěné plochy rodinnými domky s vmíšenými menšími sídlišti. Osy: 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.

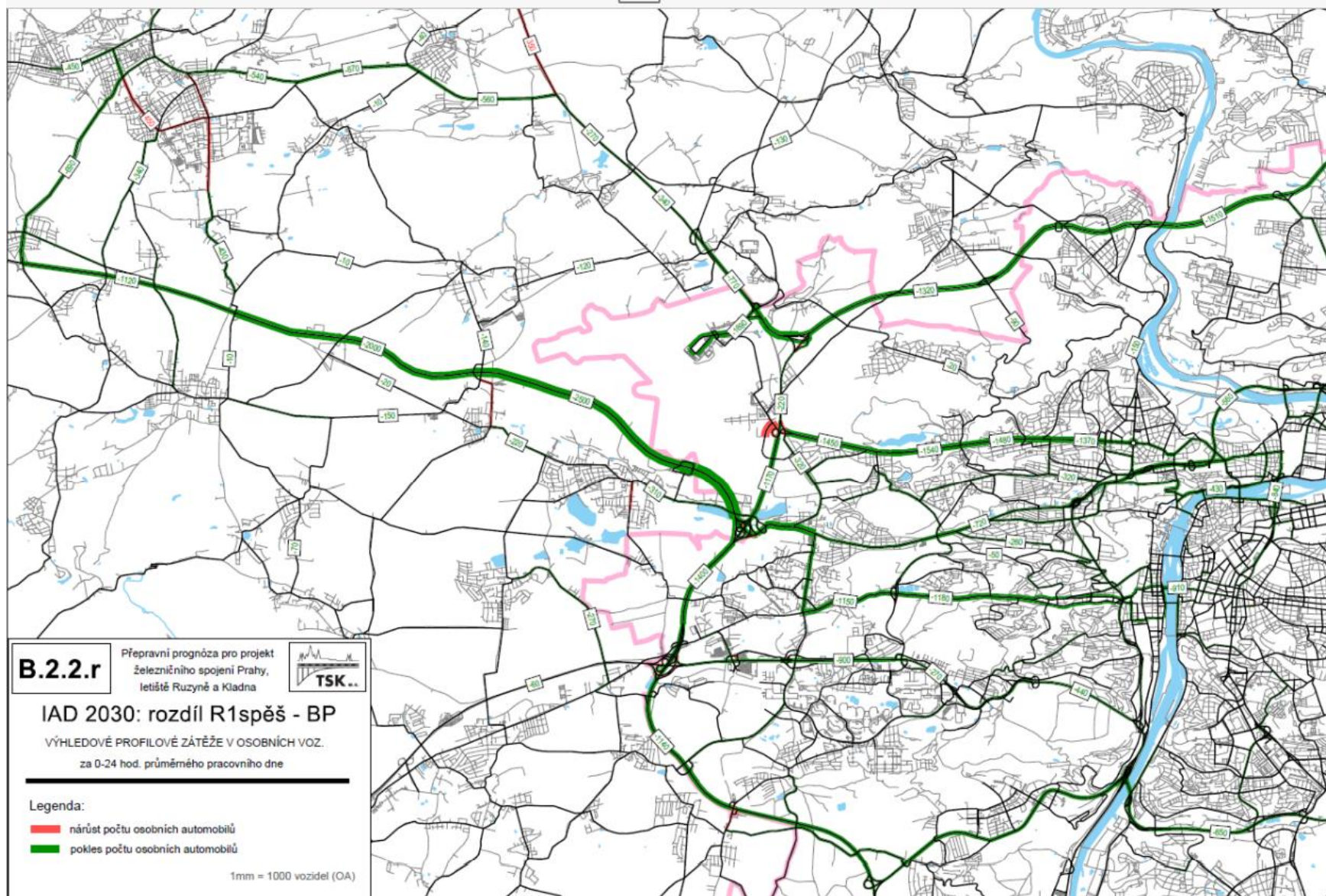
Širší zájmové území je možno pokládat za výrazně urbanizovanou krajinu s tím, že přírodní a přírodě blízké prvky jsou spíše fragmentární (veřejná prostranství) nebo větší, ale izolované (Stromovka, Hvězda). Příměstskou krajinu posuzované železniční trati je tak nutno pokládat za krajinu značně strukturně a funkčně zjednodušenou vlivem městské zástavby a dopravní infrastruktury. Z urbanistického hlediska jsou určující vilová zástavba středního měřítka, liniové stavby především stávající železnice, a rozsáhlejší areály a brownfields – teplárna Veveslavín, nemocnice. Přírodní prvky se na charakteru krajiny prakticky nepodílejí s výjimkou náletové a doprovodné zeleně podél dopravních staveb a zeleně zahrad. Rybníky a větší vodní plochy se v území rovněž nenacházejí.

Vlastní změny využití území jsou navrhovány do zastavěného území města s tím, že v prostoru stávajícího železničního koridoru jsou vymezeny převážně plochy ZMK na místě stávající zeleně. V území je dlouhodobě sledovaný záměr MČ Praha 6 na vytvoření tzv. Zelené radiály ve stopě rušených ploch železnice. Trasa přeložené trasy vychází z dejvického nádraží (urbanizované území) a ve svahu Svatovítské ulice se zanořuje pod terén a pokračuje tunely prakticky až k Veveslavínu. Terén v nadloží tunelu je tvořen soustředěnou až mírně rozvolněnou zástavbou městského typu, vilovými lokalitami se zahradami, sportovišti, objekty veřejné vybavenosti, v relativně harmonickém měřítku. JV od Veveslavína je charakter řešeného území výrazně poznamenán průmyslovými areály teplárny Veveslavín s okolím a je dále negativně ovlivněn stávající plochou typu velkého brownfieldu bývalé teplárny. Ráz území je dotvářen prvky městské zeleně a doprovodnými porosty železniční trati.

### A.III.9.2 Dopravní a technická infrastruktura

#### **Dopravní infrastruktura**

Jako podklad pro Studii proveditelnosti Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, doplnění 2016, z 08/2019, byl zpracován model přepravní prognózy. Ve vztahu ke zdůvodnění záměru byla použita část „PŘEPRAVNÍ PROGNÓZA PRO PROJEKT ŽELEZNIČNÍHO SPOJENÍ PRAHY, LETIŠTĚ RUZYNE A KLADNA – HORIZONT 2030“, ve které je doložen rozdílový kartogram intenzit individuální automobilové dopravy /IAD/, rok 2030, prezentující rozdíl v intenzitách IAD v dotčeném území mezi variantou projektovou (označenou jako R1spěš) a variantou bez projektu (označenou jako BP). Obě varianty počítají pro rok 2030 se stejným scénářem dokončených a zprovozněných aktuálně připravovaných záměrů – jedná se především o stavby silniční (např. dostavba Pražského okruhu a některých radiál). Varianta projektová dokládá modelovaný stav, ve kterém je realizován celý soubor staveb železničního spojení Prahy, Letiště a Kladna včetně navrženého systému P+R a terminálu BUS na Dlouhé Míli. Z doloženého rozdílového kartogramu intenzit IAD vyplývá, že díky realizaci projektu dojde k převedení cestujících na železnici a k úbytku IAD na území hlavního města Prahy.



Obr. 16 Rozdílový kartogram zátěž IAD dle přepravní prognózy pro projekt železničního spojení Praha – Kladno s odbočkou na letiště Václava Havla Praha

## *Silniční komunikace:*

Přímé změny na silniční síti posuzovaná změna nevyvolá.

Nepřímo se projeví změna intenzity dopravy v důsledku upřednostnění VHD na úkor IAD.

Dopravní prognóza zahrnuje nejen poptávku po dopravě, ale i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Dopravní model není územně ohraničen hranicemi hlavního města Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje (Pražský region). V modelu tak jsou důležité komunikační vstupy do Prahy, a to jak dálniční, tak i silnic I., II. a III. třídy. V dopravních vazbách je tak zachycena silná vazba mezi Prahou a Středočeským krajem. V návrhovém modelu odvozeném z platného ÚP hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy). Z pohledu vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj se sice jedná o výsledky na straně bezpečnosti, protože jde o scénář maximálního rozvoje, ale pro přípravu staveb, etapizaci, dimenzování a modelování křižovatek se ukazují být tyto podklady v kontextu výše popsaného a s postupujícím časem pravděpodobně nadhodnocené.

Dle výše uvedeného rozdílového kartogramu je patrné, že vliv na dopravní situaci v území bude mít především zlepšení komfortu a kapacity železniční přepravy, které významně přispěje k snížení intenzit dopravy na související dopravní síti.

## *Hromadná doprava*

Území je nadstandardně napojené na systém městské hromadné i příměstské dopravy a zároveň slouží jako přestupní uzel pro jednotlivé druhy hromadné dopravy osob. V budoucnu lze vzhledem ke zkapacitnění a modernizaci železniční trati Praha – Kladno počítat s další optimalizací a zvýšením komfortu využití veřejné hromadné dopravy, díky modernizaci, zdvoukolejnění, elektrifikaci a přeložení trati pod zem potom dojde k odstranění stávajících zátěží z hlediska hluku a emisí z provozu stávající železniční trati.

## *Cyklistická a pěší doprava*

Jsou vytvořeny územní předpoklady pro realizaci cyklostezky a cest pro pěší v území po přeložení železniční trati do podzemí.

## *Doprava v klidu*

Bez přímého vlivu.

## **Technická infrastruktura**

Řešené změny využijí stávající technickou infrastrukturu dostupnou v řešených plochách, stávající koncepční řešení zůstává zachováno.

## **A.III.10 Hmotný majetek, kulturní dědictví, včetně architektonického a archeologického dědictví**

Hodnocená lokalita se nachází v ochranném pásmu městské památkové rezervace ve vnitřním kompaktním městě. V okolí převažuje nízkopodlažní zástavba s funkcí bydlení a veřejné vybavenosti (do 6 NP).

Navržené řešení na projektové úrovni bude vyžadovat demolici 2 objektů:

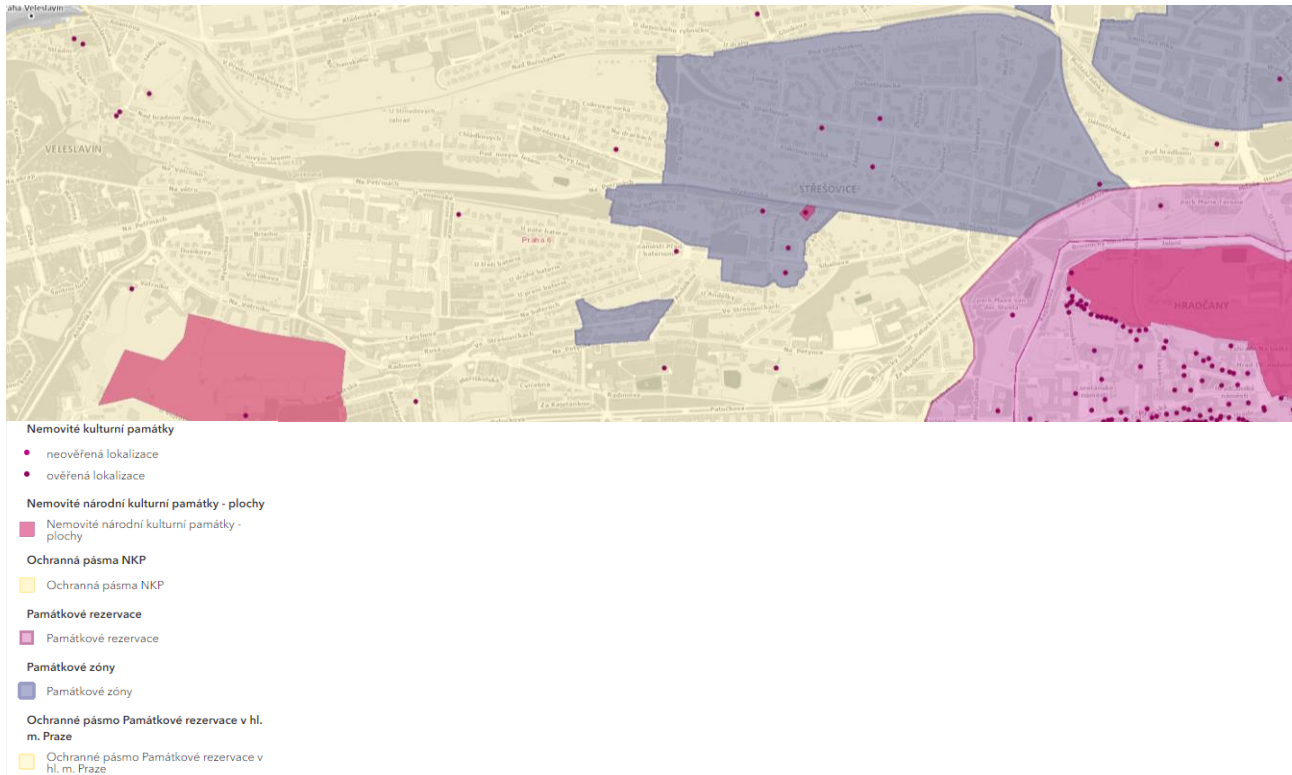
- Ubytovací zařízení p. č. 92
- Výsypka na uhlí Oba objekty se nacházejí v k.ú. Dejvice.

Nelze předpokládat, že by demolice uvedených objektů mohla mít vliv na území historického, kulturního nebo archeologického významu. Vzhledem ke skutečnosti, že převážná část trasy je vedena v ražených Střešovických tunelech, nelze očekávat archeologické nálezy; ty však nelze vyloučit při výstavbě hloubených tunelů Dejvice a Veleslavín. Bude řešeno na projektové úrovni, podrobněji viz dokumentace EIA, dostupné z IS EIA, kód záměru MZP508.

V řešeném území se nacházejí následující kategorie památkové ochrany:

- Památková zóna Vilová kolonie Ořechovka – památková zóna Praha – Staré Střešovice, památková zóna rejst. č. ÚSKP 2107 - Vilová kolonie Ořechovka, chráněno od 16. 5. 1991, vyhlášeno č. 15/1991, Vyhláška hlavního města Prahy ze dne 16. 5. 1991 o prohlášení částí území hlavního města Prahy za památkové zóny a o určení podmínek jejich ochrany.

- Památková zóna Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice, památková zóna rejst. č. ÚSKP 2212, stav ochrany: památkově chráněno, katalogové číslo 1000084410. Rozsáhlé území, ve kterém urbanistické řešení s převažujícím charakterem zástavby koncipované do typických domovních bloků (mj. koncept A. Engela pro Dejvice z 20. let. 20. století) zohledňuje i starší či odlišné enklávy, dominanty i rozmanitost terénu. Památková zóna je tvořena uceleným souborem vilové zástavby, budované od roku 1919. Střed urbanistické dispozice tvoří malé náměstí s obchody, restaurací a kinem. V zóně je řada autorských solitérních vil (Vondrák, Hypšman) i typizovaných řadových domů.
- Ochranné pásmo památkové rezervace v hl.m . Praze, fáze ochrany: památkově chráněno, rejstř. č. ÚSKP 3333.



**Obr. 17 Památková mapa, zdroj: Geoportál Praha, IPR, cit. 29. 7. 2022**

Oblast Dejvic patří v rámci hlavního města Prahy k územím s nejvyšší hustotou archeologických nalezišť, je tedy vysoce pravděpodobná možnost archeologických nálezů v řešeném území. Jedná se o ÚAN I. a II. Před zahájením jakýchkoliv stavebních aktivit v zájmovém území, je třeba učinit opatření v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o památkové péči, v platném znění.

### A.III.11 Hluková zátěž

Z hlediska předkládaného záměru patří mezi nejvýznamnější zátěž území především hluk z automobilové dopravy a v řešeném území také hluk ze stávající železnice.

#### **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 platném 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 platném 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<sub>dvn</sub> vypovídá o 24 hodinové zátěži a hlukový ukazatel L<sub>n</sub> o obtěžování hlukem pro celou noční dobu v rozmezí od 22:00 hodin do 6:00 hodin. Hlukový ukazatel L<sub>dvn</sub> 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<sub>dvn</sub>) a pro noc (L<sub>n</sub>) se dle vyhlášky stanoví tyto mezní hodnoty.

**Tab. 3 Mezní hodnoty hlukových ukazatelů stanovené vyhláškou 315/2018 Sb.**

	L <sub>dvn</sub> (dB)	L <sub>n</sub> (dB)
Silniční doprava	70	60
Železniční doprava	70	65
Letecká doprava	60	50
Integrovaná zařízení	50	40

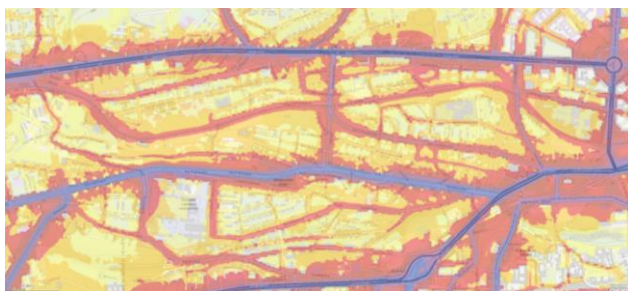
Vymezení území aglomerací je stanoveno vyhláškou č. 561/2006 Sb., o stanovení seznamu aglomerací pro účely hodnocení a snižování hluku.

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

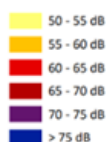
V roce 2007 proběhlo I. kolo strategického hlukového mapování. V roce 2008 byly na základě výsledků mapování vypracovány akční plány. Součástí akčního plánu je označení kritických míst a pro ně jsou navržena konkrétní protihluková opatření vedoucí ke zlepšení hlukové situace. Ve druhém kole strategického 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.

V rámci 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. Níže uvádíme data pro aglomeraci Praha 2017, a to pro všechny zdroje. Dle Strategického hlukového mapování (SHM) 2017 pro Aglomeraci Praha je lokalita zatížena hlukem ze stávajícího provozu po železniční trati spolupůsobí provoz v ulicích Evropská a Střešovická. Ve vzdálenosti cca 50 m od osy bližšího jízdního pruhu ulice Evropská je hlukový ukazatel pro celodenní působení L<sub>dvn</sub> v pásmu 70-75 dB, rovněž v bezprostředním okolí železniční trati se hlukový ukazatel pohybuje v pásmu 70-75 dB.

Co se týká hlukové situace v noci, dle Strategické hlukové mapy se úroveň hlukového ukazatele pro noc L<sub>n</sub> pohybuje ve většině řešeného území na úrovni ukazatele L<sub>n</sub> (pro noc) 60-65 dB, zbylá část území 50-55 dB, bezprostřední okolí ulice Evropská a Střešovická a okolí stávající železniční trati 65-70 dB, přímo v uličním profilu 70-75 dB. Dochází tak k překročení hodnot mezního hlukového ukazatele pro noc L<sub>n</sub> 60 dB.



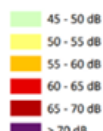
Hlukový ukazatel  $L_{dvn}$



Obr. 18 Strategická hluková mapa - Aglomerace Praha 2017 pro hlukový ukazatel  $L_{dvn}$  pro Aglomerace celek (den), zdroj geoportal.mzcr, cit. 28. 7. 2022



Hlukový ukazatel  $L_n$



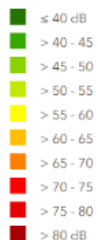
Obr. 19 Strategická hluková mapa - Aglomerace Praha 2017 pro hlukový ukazatel  $L_n$  pro Aglomerace celek (noc), zdroj geoportal.mzcr, cit. 28. 7. 2022

## Hluková mapa Praha – akustický vliv dopravní sítě – stav 2016

Pro území Prahy jsou na geoportálu Atlas životního prostředí Praha k dispozici hlukové mapy vlivu dopravní sítě, stav 2016, pro denní a noční dobu. Dle hlukové mapy hlavního města Prahy, která zobrazuje akustický vliv dopravní sítě v roce 2016, je v uličním profilu ulic Evropská a Střešovická hlukový ukazatel ve dne na úrovni 70-75 dB, ve vzdálenosti cca 50 m od těchto ulic a podél železniční trati hlukový ukazatel na úrovni 65-70 dB, zbytek řešeného území převážně na úrovni 50-55 dB. V noční době se hlukový ukazatel v bezprostředním okolí ulice Evropská a Střešovická a železniční trati pohybuje na úrovni 55-60 dB, zbylá část území převážně 45-50 dB.



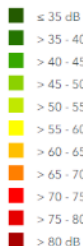
Hladina hluku - den (6:00 - 22:00)



Obr. 20 Strategická hluková mapa - Aglomerace Praha 2017 pro hlukový ukazatel  $L_{dvn}$  pro Aglomerace celek (den), zdroj geoportal.mzcr, cit. 28. 7. 2022



Hladina hluku - noc (22:00 - 6:00)



Obr. 21 Strategická hluková mapa - Aglomerace Praha 2017 pro hlukový ukazatel  $L_n$  pro Aglomerace celek (noc), zdroj geoportal.mzcr, cit. 28. 7. 2022

## Akustické posouzení provedené v rámci EIA pro záměr „Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha Veveslavín (mimo)“, dostupné z IS EIA, kód záměru MZP 508

Předmětem akustického posouzení bylo vyhodnocení vlivu plánované modernizace železniční trati v úseku Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veveslavín (mimo) na akustickou situaci u nejbližších chráněných staveb v zájmovém území. Modelovány byly – počáteční akustická situace a výhledová akustická situace v roce 2030



po zprovoznění modernizace a novostavby navazujících úseků stavby modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo).

Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pro počáteční akustickou situaci z provozu železniční dopravy zájmovém území se v denní době pohybují od LAeq, 16h = 45,6 dB do LAeq, 16h = 66,7 dB a v noční době od LAeq, 8h = 39,5 dB do LAeq, 8h = 61,0 dB.

Hygienický limit staré hlukové zátěže 70/65 dB (den/noc), jehož možnost uplatnění byla v rámci akustické studie diskutována, je dodržen ve všech kontrolních výpočtových bodech.

Dle tohoto akustického posouzení vlivem modernizace železniční trati, která v posuzovaném úseku povede v tunelech, dojde v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb k výraznému zlepšení akustické situace z provozu železniční dopravy oproti počáteční akustické situaci. V okolí posuzovaného úseku jsou po modernizaci hygienické limity z provozu železniční dopravy dodrženy s velkou rezervou. Vyhodnocen byl také hluk z provozu stacionárních zdrojů hluku (technologických objektů na odvětrávání tunelů ve výhledovém stavu). Hygienický limit z provozu stacionárních zdrojů hluku 50/40 dB (den/noc) je v zájmovém území dle výsledků akustické studie výpočtově dodržen. V rámci zpracování akustického posouzení byly dále provedeny výpočty a analýzy počtu ovlivněných obyvatel v 5dB pásmech pro hluk z provozu železniční dopravy. Při porovnání výsledků analýz všech posuzovaných stavů provozu železniční dopravy v zájmovém území lze pro hodnotící deskriptory LAeq,16h, LAeq,8h a Ldn vyvodit závěr, že stav s realizací záměru, tedy ve výhledovém stavu, bude z hlediska celkového počtu všech hodnocených obyvatel v rámci posuzovaného území z akustického hlediska příznivější, než počáteční akustická situace. Ve vyšších hlukových pásmech je ve výhledovém stavu v případě všech hodnotících deskriptorů významně nižší počet ovlivněných obyvatel než v počáteční akustické situaci. Uvedená skutečnost je způsobena vlivem modernizace železniční trati a vedení trati v tunelech.

## Shrnutí

Řešené území je třeba charakterizovat jako území středně až silně zatížené hlukem. Hlukově výrazně více zatížena je část území přiléhající ke stávající železniční trati. V budoucnu bude železniční trať přeložena pod zem, což implikuje významné snížení hlukové zátěže území. Naopak v území podél nově vymezeného koridoru pro přeložení trati se vzhledem k vedení trati pod povrchem terénu posuzovaná změna ÚP významně neprojeví.

## A.III.12 Vývoj řešeného území bez provedení koncepce

V případě, že by nedošlo k realizaci předkládané změny, vyvíjelo by se řešené území dosavadním způsobem dle podmínek využití území definovaných v platném územním plánu. Nerealizace řešené změny územního plánu tedy neznamená žádné významné důsledky do životního prostředí ani nekoncepční vývoj územního rozvoje města. Navrhované změny využití území jsou situovány v prostorech s platným územním plánem, na jehož koncepčním přístupu se případným přijetím předkládané změny nic nezmění. Na druhou stranu je posuzovaná změna územního plánu, základním krokem ke koordinaci a stabilizaci řešení modernizace, zkapacitnění a zásadních úprav železničního spojení Praha – Kladno, včetně napojení letiště Václava Havla Praha.

Z hlediska jednotlivých sledovaných témat životního prostředí by se řešené území bez provedení koncepce vyvíjelo následovně:

**Obyvatelstvo a veřejné zdraví:** Beze změny v podmínkách využití území, Stávající zdroje emisí, hluku a rizik zůstanou beze změny. Z širšího hlediska nedojde ke zlepšení podmínek a komfortu bezemisní veřejné hromadné dopravy v nadmístním měřítku, nedojde ke zvýšení nabídky zlepšení možností zdravého trávení volného času. Území bude nadále z větší části zastavitelné dle platného ÚP.

**Ovzduší a klima:** Beze změny v podmínkách využití území. Stávající zdroje emisí zůstanou beze změny.

**Půda a horninové prostředí:** Beze změny v podmínkách využití území, nedojde k zásahu do hydrogeologických struktur v souvislosti výstavbou podzemních prostor. Území bude nadále z větší části zastavitelné dle platného ÚP.

**Voda:** Beze změny v podmínkách využití území. Území bude nadále z větší části zastavitelné dle platného ÚP.

**Fauna, flóra, biodiverzita, ochrany přírody a krajiny:** Beze změny v podmínkách využití území.

**Krajina, sídla, urbanismus:** Z širšího hlediska nedojde ke zlepšení podmínek a komfortu bezemisní veřejné hromadné dopravy v nadmístním měřítku. Území bude nadále z větší části zastavitelné dle platného ÚP.

Hmotný majetek, nemovité památky a kulturní dědictví, včetně dědictví architektonického a archeologického: Beze změny v podmínkách využití území.

Hluková zátěž: Beze změny v podmínkách využití území, Stávající zdroje hluku zůstanou beze změny. Nedojde k odstranění stávajícího zdroje hlukové zátěže díky elektrifikaci a přeložení železniční trati pod povrch terénu.

## 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

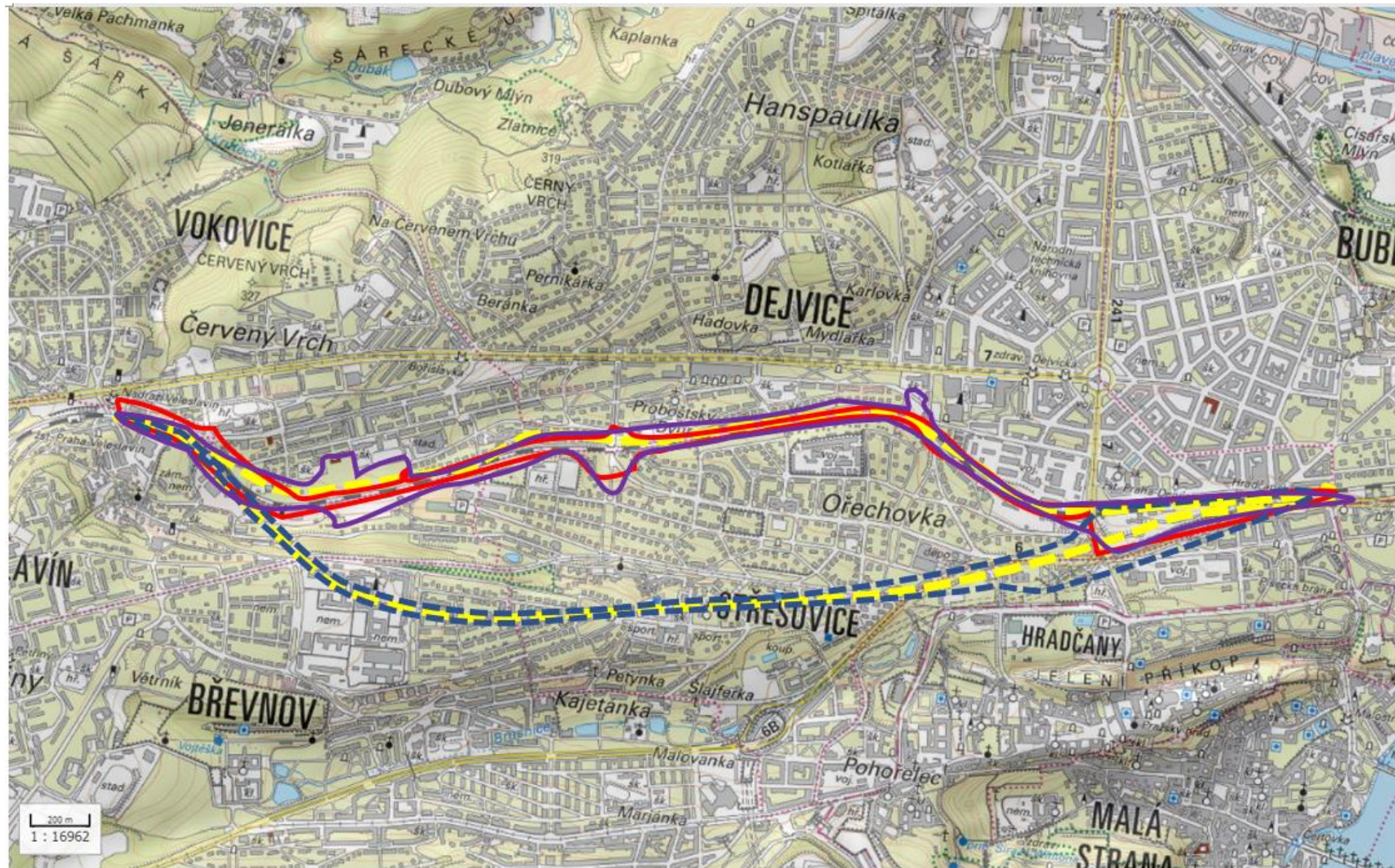
<b>Kulturně-historické hodnoty území</b>	<b>Památky UNESCO:</b> žádné, podrobněji viz kap. A.III.10.
	<b>Památkové rezervace a zóny:</b> ochranné pásmo MPR, Památková zóna Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice, památková zóna rejst. č. ÚSKP 2212, Památková zóna Vilová kolonie Ořechovka – památková zóna Praha – Staré Střešovice, památková zóna rejst. č. ÚSKP 2107, podrobněji viz kap. A.III.10.
	<b>Národní kulturní památky:</b> žádné
	<b>Nemovité kulturní památky uvedené v Ústředním seznamu kulturních památek ČR:</b> Přímo dotčeny žádné – podzemní vedení trati
	<b>Území s archeologickými nálezy ÚAN kategorie II a III-.,</b> podrobněji viz kap. A.III.10.
<b>Přírodní a přírodně-civilizační hodnoty území</b>	<b>Maloplošná zvláště chráněná území:</b> žádné
	<b>Natura 2000:</b> žádné
	<b>Velkoplošná zvláště chráněná území:</b> žádné
	<b>Registrované VKP:</b> žádné
	<b>VKP ze zákona:</b> žádné
	<b>Prvky ÚSES vymezené v ZÚR a v platném územním plánu:</b> žádné
	<b>Přírodní park:</b> žádný
	<b>Památné stromy:</b> žádné
	<b>Vodní toky:</b> žádné
<b>Hodnoty krajinného rázu dle ÚAP:</b> žádné	
<b>Limity využití území v důsledku výskytu přírodních hodnot</b>	<b>Pozemky určené k plnění funkcí lesa:</b> bez záboru
	<b>ZPF:</b> bez záboru
	<b>CHLÚ, DP a průzkumná území dle databáze Geofond:</b> žádné
	<b>Zranitelná oblast dle zákona o vodách:</b> není přítomna
<b>Limity využití území v důsledku výskytu environmentálních zátěží nebo rizik</b>	<b>Citlivá oblast dle zákona o vodách:</b> celé území ČR
	<b>Hlukově zatížené území:</b> Dle Strategického hlukového mapování (SHM) 2017 pro Aglomeraci Praha je lokalita zatížena hlukem ze stávajícího provozu po ulici Evropská, Střešovická a stávající železniční trati, která ovšem bude v důsledku posuzované změny přeložena pod zem. Podrobněji viz kap. A.III.11 a A.V.4.
	<b>Staré ekologické zátěže:</b> žádné
	<b>Záplavové území:</b> žádné
	<b>Sesuvná území:</b> žádná

Shrnutí: Oproti stávající povrchové trase železniční tratě je nová trasa tratě Praha-Kladno mezi Dejvicemi a Veleslavínem s ohledem na morfologii území posunuta jižním směrem z důvodu dosažení dostatečného nadloží, aby bylo možné trať v převažující části realizovat raženými tunely a minimalizovat tak negativní vlivy stavby i železničního provozu na urbanizované území Prahy 6. Návrh tunelové trasy trati Praha-Kladno je v prostoru Hradčanské (mimo řešené území), částečně ovlivněn prostorovým průběhem tunelového komplexu Blanka, který tvoří severozápadní část Městského okruhu, se kterým je vymezená nová tunelová železniční trať koordinována.

Změna pozitivně ovlivňuje širší území a okolní obce tím, že rozšiřuje možnosti využívat veřejnou kolejovou dopravu. Návrh je koordinován se ZÚR hl. m. Prahy (Aktualizace č. 6 ZÚR Praha) a s navazujícími změnami územního plánu (např. Z 3754/00). Řešení změny představuje zkvalitnění železnice, umožní vyšší rychlost

vlaků a zkrácení jízdní doby. Změna bude mít nepřímo pozitivní vliv na železniční dopravu nejen v Praze, ale i v sousedním Středočeském kraji v kontextu dobudování dopravního systému jako celku.

Změna je lokálního charakteru, návrh zakládá předpoklady pro přeložení stávající železniční trati pod povrch terénu v nové stopě a zároveň využití ploch uvolněných po přeložené trati pro vytvoření územních předpokladů pro realizaci tzv. Zelené radiály. Oblast kumulací je v tomto případě bezprostřední okolí vymezených ploch a vizuálně dotčený krajinný prostor



- |   |  |   |  |
|---|--|---|--|
|  | Řešené území                                 |  | Potenciální synergické ovlivnění HG poměrů       |
|  | Potenciální ovlivnění hlukové zátěže v území |  | Potenciální synergické ovlivnění krajinného rázu |

Obr. 22 Potenciální působení vlivů na podkladě Základní mapy ČR

## 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 předkládané ÚPD.

### A.V.1 O vzduší a klima

#### A.V.1.1 O vzduší

##### **Problém: Možné překročení imisních limitů.**

Z hlediska imisní situace ovzduší je na základě jednotlivých informačních zdrojů (viz kapitola A.VII.1 a A.III.5) hodnoceno imisní zatížení většiny lokalit jako středně znečištěné. Dle map pětiletých klouzavých průměrů pozadové imisní zátěže (v průměru let 2015-2019 ani dle nejnovějších hodnot z let 2016-2020) nedochází v řešeném území k překračování imisních limitů žádné ze sledovaných látek, úroveň B(a)P se nachází těsně pod hranicí imisního limitu. Změna znamená přerozdělení dopravních zátěží, a z nich vyplývajících emisí v rámci řešeného území, a v kontextu souvisejícího územního rozvoje s přeložením stávající železniční trati pod zem a její elektrifikací.

Imisní situaci v území tak lze označit vzhledem k poloze území v rámci aglomerace za relativně dobrou. Posuzovaná změna územního plánu může zprostředkovaně přispět k dalšímu zlepšení imisní situace v důsledku v důsledku elektrifikace železniční trati a jejímu přeložení pod povrch terénu a přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch veřejné bezemisní hromadné dopravy na úkor IAD. Tyto vlivy z hlediska ovzduší však budou spíše nepřímé. Na úrovni posuzované ÚPD tak lze očekávat velmi omezené potenciální ovlivnění kvality ovzduší.

#### A.V.1.2 Klima

##### **Problém: Rozšiřování působení tepelného ostrova města**

V řešeném území se v současnosti nachází převážně zastavěné nebo zpevněné plochy. Zeleň je tvořena převážně ruderalními porosty podél stávající trati, veřejnou zelení a zelení zahrad v širším řešeném území v prostoru nově vymezené podzemní trati, která však nebude řešením změny nijak dotčena. Změnou dojde k redukci stávajících zastavitelných ploch železnice ve prospěch nezastavitelných ploch zeleně. Na úrovni posuzované ÚPD tak lze očekávat nepřímé potenciální ovlivnění mikroklimatu, vzhledem k rozsahu nově vymezených ploch ZMK a jejich aktuálního stavu však s velmi omezeným rozsahem.

### A.V.2 Půda a horninové prostředí

##### **Jev: Marginální výskyt zbytkového ZPF**

Změna předpokládá zábor ZPF druhu pozemku orná půda, třídy ochrany (TO) III. o velikosti 0,3614 ha, avšak dle zkušeností zpracovatele se jedná o pouze formální zábor, protože pozemky ve vymezené ploše ZMK nebudou zpravidla vyjmuty ze ZPF. Budou ponechány jejich stávající druhy a současný stav, kdy na pozemcích roste náletová a kulturní zeleň. Konkrétní zbytkové pozemky, které mohou být dočasně dotčeny v rámci stavby jsou součástí ZPF byly dle dokumentace EIA vyčísleny na cca 3 288 m<sup>2</sup>, jedná se o pozemky mimo měřítko územního plánu, v uvedeném případě se jedná o zábor ZPF pro veřejně prospěšnou stavbu v třídě ochrany III. s průměrnou produkční schopností, které nejsou využívány pro zemědělské účely. Na úrovni posuzované ÚPD tak lze očekávat velmi omezené potenciální ovlivnění ZPF.

##### **Problém: Zásahy do horninového prostředí**

Při využití území se vzhledem k jeho dosavadnímu vývoji, stávajícímu stavu a účelu vymezených ploch nepředpokládá takový zásah do podloží, který by znamenal podstatné ovlivnění georizika, ohrožení vodních zdrojů zásobování obyvatelstva, zdrojů nerostného bohatství nebo bezpečnosti obyvatel. Změna generuje budování z geotechnického hlediska uzavřených podzemních prostor v souvislosti s modernizací trati Praha-Výstaviště – Praha-Veleslavín. Horninové prostředí bude ovlivněno především v době výstavby záměru, kterému je dáván rámec posuzovanou změnou. Konkrétní způsob založení stavebních objektů je třeba řešit

v navazujících řízeních. Na úrovni posuzované ÚPD tak lze očekávat potenciální ovlivnění horninového prostředí s místním rozsahem.

### A.V.3 Voda

**Problém: Snížení retenční schopnosti území.**

Změnou Z3403/00 Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy plánu dochází ke zrušení určení k zastavění následujících pozemků nebo jejich částí v celkovém rozsahu cca 48 535 m<sup>2</sup>. Změna nenavrhuje nárůst zastavitelných ploch na úkor ploch nezastavitelných.

Část vymezených ploch ZMK je i v současnosti porostlá náletovou zelení. Zároveň dojde k uvolnění prostoru stávajícího kolejiště pro možnou realizaci zeleně a prostupnost území pro pěší a cyklisty.

Na úrovni posuzované ÚPD tak lze očekávat potenciální ovlivnění retenční schopnosti území na místní úrovni.

### A.V.4 Hluková zátěž

**Problém: Hluková zátěž obyvatelstva**

Dle SHM 2017 je část řešeného území z hlediska působení hluku na úrovni hlukové zátěže překračující mezní hlukový ukazatel pro celodenní působení L<sub>dn</sub> 70 dB pro celodenní působení i mezní hlukový ukazatel pro noc L<sub>n</sub> 60 dB. Řešené území je tak třeba charakterizovat jako území silně zatížené hlukem. V budoucnu bude železniční trať přeložena pod zem a bude tak mít pozitivní vliv na snížení hlukové zátěže v řešeném území – provoz železniční trati bude přesunut pod zem, což znamená významné snížení hlukové zátěže z provozu po této trati.

Na úrovni posuzované ÚPD tak lze očekávat potenciální ovlivnění hlukové zátěže, a to působení přímé na lokální úrovni v bezprostředním okolí přeložené trati, tak zprostředkovaně na úrovni lokální až regionální v důsledku přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch hromadné dopravy.

### A.V.5 Krajina, urbanismus architektura

**Problém: Zásah do charakteristik krajinného rázu a estetických dominant území**

Řešené území je městskou krajinou bez významnějších přírodních hodnot. V přímo dotčeném území se nenacházejí památkově chráněné objekty, území zasahuje do památkových zón Vilová kolonie Ořechovka a Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice, které jsou významné z důvodů soustředění urbanistických a architektonických hodnot městské zástavby první poloviny 20. století. Vzhledem k charakteru změny, kdy jsou vytvářeny územní předpoklady k přeložení stávající železniční trati pod zem a realizaci tzv. Zelené radiály, není v jejím důsledku dáván rámec pro vznik nových vizuálních dominant nebo zásah do stávajících estetických hodnot území.

Na úrovni posuzované ÚPD tak lze očekávat zprostředkovaně potenciální ovlivnění krajinného rázu území s omezeným rozsahem.

### A.V.6 Hmotný majetek, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického

**Problém: Dotčení hodnot kulturního dědictví**

Hodnoty kulturního dědictví budou dotčeny především z hlediska vizuálního působení nahrazení stávající železniční trati tzv. Zelenou radiálou.

Změna se nachází v území s možnými archeologickými nálezy ÚAN I-II a tomu je třeba přizpůsobit projektovou přípravu a postup realizace případných staveb v řešených plochách.

Na úrovni posuzované ÚPD tak lze očekávat zprostředkovaně potenciální ovlivnění hodnot kulturního dědictví s omezeným rozsahem.

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.

#### A.VI.1 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 (podrobněji viz kapitole A.II.) 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 a 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, ochrana přírody	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, B(a)P a PM10
	5.2 pomocí územně plánovacích opatření snižovat působení tepelného ostrova města
6. hluková zátěž	6.1 snižovat expozici hluku prostředky územního plánování
7. sídla, urbanismus	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	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 <sup>2</sup>
1.1 zlepšit kvalitu života obyvatel sídel a sociální determinanty lidského zdraví	<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>
1.2 podporovat environmentálně šetrné formy rekreace a zdravý životní styl	<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 2030, 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>

<sup>2</sup> 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 záборы 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. Tyto aspekty vstupující do rozhodování o určení míry vlivy jsou blíže komentovány v hodnotících tabulkách.



Referenční cíl ochrany ŽP a veřejného zdraví	Charakteristika cíle a způsobu vyhodnocení vlivů na referenční cíl	Charakteristika hodnocení míry vlivu <sup>2</sup>
<p>1.3 pomocí prevence chránit životní prostředí a obyvatelstvo před důsledky přírodních a antropogenních krizových situací</p>	<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: ČR 2030, NEHAP, PÚR, SPŽP, ZÚR HMP, Zdraví 2030.</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>
<p>2.1 chránit ohniska biodiverzity a omezovat fragmentaci krajiny</p>	<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: ČR 2030, NEHAP, PÚR ČR, SPŽP, ZÚR HMP, Zdraví 2030.</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>
<p>3.1 omezovat nové trvalé záborů ZPF a PUPFL a zabezpečit ochranu ekologických funkcí půdy</p>	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti ochrany půdy – prevence záborů, umísťování 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>
<p>3.2 chránit nerostné bohatství a předcházet geologickým rizikům</p>	<p>Referenční cíl reprezentuje ochranu hodnot horninového prostředí – střety s CHLÚ, dobývacím územím, poddolovaným územím, sesuvným územím, starými ekologickými zátěžemi.</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>

Referenční cíl ochrany ŽP a veřejného zdraví	Charakteristika cíle a způsobu vyhodnocení vlivů na referenční cíl	Charakteristika hodnocení míry vlivu <sup>2</sup>
	<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 HMP.</p>	<p>-1 střet s ochrannými režimy horninového prostředí s možností kompenzace (např. zastavitelnost až po rekultivaci DP, sanaci starých ekologických zátěží, stabilizaci sesuvných území, technického řešení založení objektů) -2 střet s ochrannými režimy horninového prostředí bez možnosti kompenzace</p>
<p>4.1 posilovat retenční funkci krajiny a zlepšovat ekol. funkce vodních útvarů podzemních i povrchových vod</p>	<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: PÚR ČR, SPŽP, Zdraví 2030.</p>	<p>+2 rekultivace vodních toků, zvýšení retenční schopnosti území s nadmístním významem, vymezení ochranných režimů s nadmístním významem +1 rekultivace vodních toků, zvýšení retenční schopnosti území s místním významem, vymezení ochranných režimů s místním významem -1 snížení retenční schopnosti území (nárůst zastavěného území ve smyslu nepropustných<sup>3</sup> 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) -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>
<p>5.1 snižovat znečištění ovzduší s důrazem na NOx, B(a)P a PM10</p>	<p>Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti ochrany ovzduší vzhledem k charakteristikám stávajícího stavu a vývojových trendů sledovaných znečišťujících látek (PM<sub>10</sub>, NO<sub>2</sub>, 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: ČR 2030, SPŽP, NEHAP, Plán udržitelné mobility Prahy a okolí.</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 +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 -1 umístění zdrojů znečištění ovzduší a vyvolané dopravy (plochy lehkého průmyslu, komerce a logistiky do cca 5 ha) s funkčním vztahem k rezidenčním územím -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>
<p>5.2 pomocí územně plánovacích opatření snižovat působení tepelného ostrova města</p>	<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</p>	<p>+ 2 zalesňování a zvyšování rozlohy mimolesní zeleně a vodních ploch v krajině nad cca 5 ha +1 zalesňování a zvyšování rozlohy mimolesní zeleně a vodních ploch v krajině do cca 5 ha</p>

<sup>3</sup> 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 <sup>2</sup>
	<p>produkci CO<sub>2</sub> – 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 v oblasti ochrany životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých následujícími strategickými dokumenty na vnitrostátní úrovni: ČR 2030, SPŽP,</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 zastavěných ploch na úkor volné krajiny nebo zeleně a vymezení ploch intenzivní živočišné výroby a letecké dopravy nad cca 5 ha</p>
<p>6.1 snižovat expozici hluku prostředky územního plánování</p>	<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, ČR 2030, PÚR ČR, ZÚR HMP, Plán udržitelné mobility Prahy a okolí.</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>
<p>7.1 efektivním územním plánováním přispět k optimalizaci územního rozvoje sídel a ochraně přírody a krajiny</p>	<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 ČR, ZÚR HMP,</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 <sup>2</sup>
<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: PÚR ČR, Plán udržitelné mobility Prahy a okolí.</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 ČR, ZÚR HMP, 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:</p>	<p>+2 vymezení ochranných režimů a ploch za účelem zachování krajinného rázu (zelené linie, zelené horizonty, pohledově významná místa a dominanty) s nadmístním významem</p> <p>+1 vymezení ochranných režimů a ploch za účelem zachování krajinného rázu (zelené linie, zelené horizonty, pohledově významná 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</p>

Referenční cíl ochrany ŽP a veřejného zdraví	Charakteristika cíle a způsobu vyhodnocení vlivů na referenční cíl	Charakteristika hodnocení míry vlivu <sup>2</sup>
	PÚR ČR, ZÚR HMP, Strategický plán hl. města Prahy.	regulace, prostorová opatření pro zapojení do krajiny apod.).

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 předkládané úpravy 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<sup>4, 5, 6</sup>

- +2 potenciálně významný pozitivní vliv (přímý vliv velkého rozsahu) uplatnění navrhovaného opatření na referenční cíl
- +1 potenciálně pozitivní (přímý<sup>7</sup> či nepřímý<sup>8</sup>/sekundární<sup>9</sup>) vliv uplatnění navrhovaného opatření na daný referenční cíl
- 0 zanedbatelný nebo komplikovaně zprostředkovaný (nepřímý/sekundární) potenciální vliv (velmi malý rozsah, nepřímá vazba na navrhované opatření resp. návrhovou plochu/ koridor)
- 1 potenciálně negativní vliv uplatnění navrhovaného opatření na daný referenční cíl (přímý či nepřímý/sekundární)
- 2 potenciálně významný negativní vliv uplatnění navrhovaného opatření na daný referenční cíl (přímý vliv velkého rozsahu nebo bez možnosti uplatnění zmírňujících opatření)

#### 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)
- NR nadregionální (s přesahem vlivu mimo hranice kraje)
- PH přeshraniční (s přesahem vlivu mimo území ČR)

#### 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)

<sup>4</sup> Hranice hodnocení jednotlivých stupňů míry významnosti vlivy vyplývá z charakteristiky jednotlivých referenčních cílů ochrany ŽP a způsobu hodnocení, viz tabulka 5

<sup>5</sup> Zda se jedná o vliv přímý nebo nepřímý či sekundární (zprostředkovaný) je blíže charakterizováno v hodnotících komentářích

<sup>6</sup> Hodnocení odpovídá potenciálním možnostem ovlivnění sledovaného jevu, charakteristiky nebo cíle reprezentovaného referenčním cílem

<sup>7</sup> Přímý vliv znamená bezprostřední působení důsledků navrhovaného opatření v řešeném území nebo vůči sledované složce – přímý průmět vlivu do území

<sup>8</sup> Nepřímý vliv znamená zprostředkované působení důsledků navrhovaného opatření na sledované složky, resp. témata životního prostředí a veřejného zdraví tj. např. působení podpory nízkooemisní dopravy zprostředkované na kvalitu ovzduší

<sup>9</sup> Sekundární vliv působí následně tj. např. působení zásahu do přírodě blízkých ekosystémů v důsledku vymezení zastavitelných ploch na šíření invazních druhů

**spolupůsobení vlivu**

- K kumulativní spolupůsobení vzhledem k již existujícím, resp. uvažovaným plochám/ záměrům/ strategickým dokumentům vč. ÚPD
- S synergické spolupůsobení vzhledem k již existujícím, resp. uvažovaným plochám/ záměrům/ strategickým dokumentům vč. ÚPD

**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 <sup>10</sup>
	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 <sup>11</sup>

**A.VI.2 Identifikace vlivů**

Níže je uvedena hodnotící tabulka, která mimo identifikace zjištěných vlivů navrhovaného řešení vůči referenčnímu rámci a sledovaným složkám a tématům životního prostředí a veřejného zdraví (jako výsledku předchozích analytických kroků) obsahuje i stručný nástin navazujících kroků v řetězci evaluace – syntéza – návrh opatření – monitoring tak, aby byl na jednom místě uživatelsky názorným a jednoduchým způsobem patrný jako hodnotící proces a jeho důvody, tak i výsledky z něj plynoucí v podobě návrhu opatření pro minimalizaci vlivů a jejich monitorování. Podrobněji jsou kroky v rámci syntézy komentovány v kapitole A.VII, opatření pro minimalizaci negativních vlivů v kapitolách A.VIII a A.XI, navrhovaný způsob sledování uplatňování koncepce je podrobněji uveden v kapitole A. X.

<sup>10</sup> Zjištění vlivu však automaticky neznamená, že k významně negativnímu ovlivnění vždy dojde. Při hodnocení v této kategorii je stanoveno opatření k vyloučení, minimalizaci nebo kompenzaci vlivů.

<sup>11</sup> 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 hlukové chráněného objektu v blízkosti křižovatky dopravních koridorů apod.) viz výše uvedená stupnice hodnocení.

A.VI.2.1 Z 3403/00

Hodnocení a porovnání vlivů														
Environmentální pilíř														
Složka životního prostředí, sledovaná témata udržitelného rozvoje	1. obyvatelstvo, lidské zdraví			2. fauna, flóra, biodiverzita, ochrana přírody	3. půda a horninové prostředí		4. voda	5. ovzduší klima		6. hluková zátěž	7. Sídla, urbanizace		8. hmotné statky a kulturní dědictví včetně architektonického a archeologického dědictví	9. krajina,
	Referenční cíle životního prostředí	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	2.1 chránit ohniska biodiverzity a omezovat fragmentaci krajiny		3.1 omezovat nové trvalé zábory ZPF a PUPFL a zabezpečit ochranu ekologických funkcí půdy	3.2 chránit nerostné bohatství a předcházet geologickým rizikům		4.1 posilovat retenční funkci krajiny a zlepšovat ekol. funkce vodních útvarů podzemních a povrchových vod	5.1 snižovat znečištění ovzduší s důrazem na NOx, B(a)P a PM10		
Z3403/00	+2/B/dp/S	0	0	0	0	-1/B/kp	+1/B/dp// -1/B/kp/S	+1/B/dp/S	+1/B/dp	+2/B/dp/S	+2/L/dp	+1/R/dp	0	+1/B/dp
<p><b>Komentář:</b></p> <p>Změna spočívá ve vytvoření územních předpokladů pro modernizaci a zkapacitnění železniční dráhy Praha – Kladno a přestavby související infrastruktury. Povrchové vedení železnice, obsažené v platném ÚP SÚ hl. m. Prahy, bylo přehodnoceno na ražené tunelové vedení, které minimalizuje dopady do území při výstavbě, a hlavně při provozu železnice. Změna je lokálního charakteru, ale zprostředkovaně pozitivně ovlivňuje širší území a okolní obce tím, že rozšiřuje možnosti využívat veřejnou kolejovou dopravu. Řešení změny představuje zkvalitnění železnice, umožní vyšší rychlost vlaků a zkrácení jízdní doby. Změna bude mít pozitivní vliv na železniční dopravu nejen v Praze, ale i v sousedním Středočeském kraji. Návrhem změny nedochází ke změně územního systému ekologické stability (ÚSES) ani celoměstského systému zeleně (CSZ). Plochy po zrušené povrchové trase železniční tratě budou nahrazeny plochami městské a izolační zeleně, které doplní stávající plochy v okolí řešeného území. Vznikne tak tzv. Zelená radiála, která posílí propojení zeleně ve směru východ – západ.</p> <p>Změna zejména ruší stávající plochy tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladové terminály /DZ/ a dále plochy tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladové terminály / ostatní dopravně významné komunikace v územní rezervě (DZ/S4), izolační zeleň /IZ/, zahradnictví /PZA/. Rušené plochy jsou nahrazeny především plochami zeleň městská a krajinná /ZMK/ a také plochami urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství /DU/, izolační zeleň /IZ/, ostatní dopravně významné komunikace /S4/ a zeleň městská a krajinná / ostatní dopravně významné komunikace v územní rezervě (ZMK/S4). Pro minimalizaci dopadů z provozu železniční dopravy na trati Praha-Kladno a z důvodu potřeby jejího zdvoukolejnění je trať v tomto úseku vymezena (v celém rozsahu změny) v tunelu v takové stopě, která má nejmenší dopad do území, kterým prochází.</p> <p>Změna se netýká žádného z limitů ochrany přírody a krajiny.</p> <p><b>Pozitivní vlivy:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Obyvatelstvo a veřejné zdraví: Významný pozitivním vlivem navrhované změny územního plánu je vymístění povrchové železniční dopravy z řešeného úseku Dejvice – Veveslavín, čímž dojde k eliminaci všech negativních vlivů souvisejících s provozem povrchové železnice v hustě zastavěném obydleném území a k vytvoření předpokladu pro efektivnější využití prostoru v trase stávající železnice.</li> <li>• Fauna, flóra, biodiverzita, ochrana přírody; krajina: Žádné potenciální pozitivní vlivy posuzované koncepcí nebyly identifikovány.</li> <li>• Půda a horninové prostředí: Žádné potenciální pozitivní vlivy posuzované koncepcí nebyly identifikovány.</li> <li>• Voda: Žádné potenciální pozitivní vlivy posuzované koncepcí nebyly identifikovány.</li> </ul>														

- O vzduší, klima: Zprostředkovaně potenciálně mírně pozitivní až marginální vliv se zprostředkovaným působením v širším kontextu z hlediska optimalizace dopravního systému jako celku a přerozdělení dopravních zátěží, a s nimi spojených externalit ve prospěch bezemisní veřejné hromadné dopravy a zprostředkovaně pozitivního vlivu na snížení emisí a produkce skleníkových plynů.
- Hluková zátěž: Potenciálně významně pozitivní vliv v důsledku vytvoření územních předpokladů pro odstranění hlukové zátěže v podobě přeložení stávající železniční trati pod povrch terénu s mírně pozitivním zprostředkovaným působením v širším kontextu z hlediska optimalizace dopravního systému jako celku a přerozdělení dopravních zátěží, a s nimi spojených externalit ve prospěch bezemisní veřejné hromadné dopravy.
- Sídla, urbanizace: Pozitivní působení v důsledku vybavení území kapacitní a komfortní bezemisní veřejnou hromadnou dopravou.
- Hmotný majetek, nemovité památky, včetně dědictví architektonického a archeologického: Dojde k vytvoření územních předpokladů pro přeložení stávající železniční trati pod zem, na úrovni územního plánu bez podstatných vlivů. Dílčí ovlivnění konkrétních stávajících budov bude řešeno v navazujících řízeních, na úrovni ÚP bez vlivu.
- Krajinový ráz: Dojde k vytvoření územních předpokladů pro realizaci tzv. Zelené radiály na místě stávající železniční trati s předpokládaně pozitivním vlivem na krajinový ráz.

**Negativní vlivy:**

- Obyvatelstvo a veřejné zdraví: Žádné potenciální negativní vlivy posuzované koncepcí nebyly identifikovány.
- Fauna, flóra, biodiverzita, ochrana přírody; krajina: Žádné potenciální negativní vlivy posuzované koncepcí nebyly identifikovány.
- Půda a horninové prostředí: Mírně negativní vliv s místním dopadem a dočasným působením v důsledku zásahu do geologických struktur – týká se především výstavby tunelových úseků, vlastní stavba bude uzavřeným systémem, bez dalších geologických rizik, na úrovni ÚPD obsaženy minimalizační opatření z hlediska lokalizace přeložky vůči nadloží. Vliv na půdy je marginální.
- Voda: Mírně negativní vliv s místním dopadem a dočasným působením v důsledku zásahu do hydrogeologických struktur – týká se především výstavby tunelových úseků, vlastní stavba bude z hlediska hydrogeologického uzavřeným systémem. Marginální až mírně pozitivní vliv z hlediska působení tepelného ostrova města.
- O vzduší, klima: Podstatné potenciální negativní vlivy posuzované koncepcí nebyly identifikovány.
- Hluková zátěž: Bez identifikovaných negativních vlivů.
- Sídla, urbanizace: Bez identifikovaných negativních vlivů.
- Hmotný majetek, nemovité památky, včetně dědictví architektonického a archeologického: Bez identifikovaných negativních vlivů.
- Krajinový ráz: Bez identifikovaných negativních vlivů.

**Kumulativní a synergické vlivy:**

Žádné významné kumulativní a synergické vlivy relevantní pro posuzovanou koncepci nebyly identifikovány. Nepřímo lze uvažovat následující spolupůsobení s nevýznamným až marginálním rozsahem, které sice bylo identifikováno pomocí kódy K/S avšak jejich význam je natolik zanedbatelný, že jim nebyla přiřazena hodnota dle stupnice významnosti spolupůsobení vlivu, níže je pro úplnost komentujeme: Z hlediska kumulativních a synergických vlivů lze uvažovat převážně pozitivní spolupůsobení s ostatními uvažovanými záměry v území, a to především v dlouhodobém časovém horizontu, především z hlediska zlepšení dopravní obsluhy území a vyřešení zátěží v podobě hluku z provozu po železniční trati a vytvoření územních předpokladů pro obsluhu nemotorovou dopravou. Mírně negativní dočasné spolupůsobení se synergickým efektem lze očekávat z hlediska zásahu do hydrogeologických struktur v kontextu jeho stávajícího stavu, již vybudovaných a plánovaných podzemních prostor. Mírně pozitivní nepřímé spolupůsobení z hlediska synergického spolupůsobení realizace dopravních staveb v širším kontextu (modernizace železniční trati a její přeložení pod zem, vytvoření tzv. Zelené radiály) na úrovni dotčených čtvrtí, a s tím související přerozdělení dopravních zátěží, spolu s revitalizací veřejných prostranství v území vůči hlukové a imisní zátěži z dopravy a kvalitě bydlení a života v širší aglomeraci.

**Akceptovatelnost:** Změna je akceptovatelná.

**Opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci závažných negativních vlivů na životní prostředí:**

Před umístěním stavby do území další fázi projektové přípravy stavby prokázat, že vlivem realizace záměru, kterému dává posuzovaná koncepce rámec, včetně souvisejících staveb a přeložek při zohlednění spolupůsobení stávajících i uvažovaných záměrů v dopravně souvisejícím území nedojde k novým překročením hygienických limitů z hlediska hluku u nejbližších hlukově chráněných objektů – bude řešeno na úrovni EIA.

**Návrh monitorovacích ukazatelů:**

- Počet trvale bydlících obyvatel žijících v oblastech s překročenými limity nočního hluku, Počet obyvatel, data SZÚ, sledování v rámci Strategického hlukového mapování
- Podíl ploch zeleně z celkové plochy, Podíl v %, data Hlavního města Prahy, sledování v rámci ÚAP, aktualizace 1x za 2 roky
- Výměra ploch zeleně na obyvatele, Podíl v % data Hlavního města Prahy, sledování v rámci ÚAP, aktualizace 1x za 2 roky



**Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech:**

Budoucí záměr umístovaný v řešené ploše prověřit podrobnou hlukovou studií se zaměřením na vlivy hluku z vyvolané dopravy a dodržení hlukových limitů při umístování hlukově chráněných prostor – bude řešeno v navazujících řízeních.

**Shrnutí:**

Klíčové vlivy v tomto případě jsou spojeny s přeložením stávající železniční trati pod zem a uvolnění jejího dosavadního koridoru pro záměr realizace tzv. Zelené radiály a s ní spojených funkcí nejen dopravních, ale i rekreačních. Na základě uvedených skutečností lze uzavřít, že realizaci záměru lze označit za přínosnou nejen z hlediska uvolnění prostoru ve stávající stopě povrchového vedení železnice a s tím spojeného rozšíření možností zdravého trávení volného času, zlepšení dopravní obsluhy území a kvality života obyvatel, ale povede i ke snížení individuální automobilové dopravy, což povede i ke snížení emisí z automobilové dopravy, jakož i k eliminaci jakýchkoliv emisí, včetně hluku z dopravy po železnici.

**V rámci vyhodnocení nebyly zjištěny takové skutečnosti, které by bránily implementaci navrhované změny v posuzované podobě do platného územního plánu.**

## 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 posuzované ÚPD dle hodnotící škály je obsahem předchozí kapitoly.

Podklady obdržené od zadavatele, resp. z veřejných zdrojů a vlastního průzkumu řešeného území stejně jako použité metody a podrobnost hodnocení byly pro vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj dostatečné. Zpracovatel v rámci vyhodnocení nebyl ničím limitován.

Níže uvádíme souhrn a porovnání identifikovaných kladných a záporných vlivů předkládané změny jako strategického dokumentu vůči jednotlivým sledovaným složkám a problémovým oblastem životního prostředí, jejich vzájemné porovnání a porovnání možných variant řešení.

### A.VII.1 O vzduší

Základním aktuálním koncepčním dokumentem hlavního města Prahy v oblasti kvality ovzduší je v roce 2016 vydaný Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha CZ01, aktualizovaný v roce 2020. Program zlepšování kvality ovzduší 2020+ Aglomerace Praha – CZ01 byl dne 27. 1. 2021 vyhlášen ve věstníku MŽP a nahradil tak předcházející dokument Program zlepšování kvality ovzduší pro aglomeraci Praha – CZ01 ze dne 26. května 2016, který tímto dnem pozbyl platnosti. Ve zrušeném Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha – CZ01 z roku 2016 bylo uvedeno opatření AB4 – Výstavba a rekonstrukce železničních tratí, kde v rámci jeho aplikace byla kromě jiného například uvedena elektrizace a zdvoukolejnění úseku žst. Bubny – Kladno, posuzovaná změna tak přímo navazuje na opatření v oblasti ochrany ovzduší přijaté na národní úrovni v předchozím Programu zlepšování kvality ovzduší pro aglomeraci Praha. Předkládaná změna není v rozporu ani s aktuálně platným Programem zlepšování kvality ovzduší 2020+ Aglomerace Praha – CZ01, dále rozvíjí jeho priority, a to především nepřímo prostřednictvím vytváření územních předpokladů pro rozvoj bezemisní veřejné hromadné dopravy a tím i snížení emisí spojených s dopravou.

V rámci dokumentace EIA k záměru, kterému je posuzovanou změnou dáván rámec, byl posouzen a vyčíslen úbytek emisí v důsledku realizace modernizace železniční trati v řešeném úseku a její elektrifikace (Rozptylová studie firmy ATEM, dokladovaná v rámci dokumentace EIA, dostupné z IS EIA, kód záměru MZP508). Níže uvádíme stručný přehled dosažených výsledků.

Z rozdílového kartogramu intenzit individuální automobilové dopravy (IAD), viz Obr. 166 vyplývá, že díky realizaci projektu dojde k převedení části cestujících na železnici a k úbytku IAD na území hlavního města Prahy. V hranicích hlavního města Prahy bylo celkem zvoleno 31 úseků komunikací dle uvedeného rozdílového kartogramu, na kterých bylo provedeno vyhodnocení emisí, které by nebyly produkovány, pokud bude záměr realizován v plném rozsahu a současně budou zrealizovány i nové komunikace, které jsou v hranicích hl. m. Prahy uvažovány. Z uvedených údajů vyplývá následující bilance emisí, která při použití emisních faktorů pro rok 2030 dle softwarového nástroje MEFA v.13 dokladuje možné snížení emisí z dopravy v souvislosti s celkovým řešením celého propojení hl. m. Prahy s Kladnem:

NO <sub>x</sub> :	7,46 t/rok
NO <sub>2</sub> :	0,71 t/rok
PM <sub>10</sub> :	12,38 t/rok (s uvažováním sekundární prašnosti)
PM <sub>10</sub> :	0,61 t/rok (bez uvažování sekundární prašnosti)
PM <sub>2,5</sub> :	3,26 t/rok (s uvažováním sekundární prašnosti)
PM <sub>2,5</sub> :	0,41 t/rok (bez uvažování sekundární prašnosti)
Benzen:	0,13 t/rok
Benzo(a)pyren:	0,18 kg/rok.

Pro hlavní město je prioritní zvýšení kapacity železničního uzlu a zavedení tzv. plně průjezdného modelu. Důležité je i napojení Letiště Václava Havla Praha na železniční dopravu a kapacitní obsluha Kladna železnici.

Lze tedy uzavřít, že předkládanou změnu lze chápat jako jedno z opatření, které přispěje k eliminaci emisí ze železniční dopravy, kde hodnocená trať bude elektrifikována, jakož i ke snížení emisí z automobilové dopravy, protože realizace záměru nepochybně přispěje i ke snížení individuální automobilové dopravy.

V souvislosti s posuzovanou ÚPD neočekáváme podstatnou změnu objemu zeleně v území, nicméně k dílčí výsadbě zeleně v rámci souvisejících veřejných prostranství nejspíš dojde. V důsledku posuzované změny, a souvisejícího zkapacitnění a elektrifikace železniční trati Praha – Kladno a jejího přeložení pod povrch terénu, vybavení území cyklistickou infrastrukturou, dojde k přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch bezemisní VHD a nadřazené dopravní infrastruktury se zprostředkovaně mírně pozitivním vlivem na kvalitu ovzduší s pozitivním spolupůsobením v kontextu souvisejících opatření na dopravní infrastrukturu (napojení letiště, parkoviště P+R Dlouhá Míle). Pozitivně se rovněž projeví vybavení území kapacitní bezemisní VHD. Dopravní plochy vymezené ve změně územního plánu negenerují významný vliv na úroveň B(a)P.

Navzdory vymezení přeložky koridoru pro dopravní stavby nedojde ke vzniku nových liniových zdrojů emisí v podobě dopravních ploch, z hlediska zátěží neočekáváme v důsledku změny jejich významné navýšení, ale především přerozdělení, bez očekávaného významného vlivu na kvalitu ovzduší. Vzhledem ke stavu a stávajícímu využití území nepředpokládáme překročení limitů znečištění ovzduší v důsledku implementace posuzované ÚPD.

Návrh předkládané změny územního plánu nepredisponuje umístěním zdrojů znečištění ve formě rozsáhlé průmyslové či jiné výroby, jež by mohla být (vzhledem k navrhovaným regulativům) významným zdrojem znečištění ovzduší emisemi či zápachem vůči stávající či navrhované obytné zástavbě.

Kácení vzrostlé zeleně, pokud k němu dojde, je třeba kompenzovat adekvátní náhradní výsadbou.

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 situaci v daném území. Změna není v rozporu s dodatečnými opatřeními pro zlepšení kvality ovzduší, které stanovuje PZKO Aglomerace Praha CZ01, která jsou vázána na malá topeniště ve vazbě na B(a)P, zároveň dojde k optimalizaci dopravního systému a přestupních vazeb ve prospěch komfortu využití bezemisní VHD.

Z výše uvedených důvodů je možné návrh posuzované změny územního plánu považovat za akceptovatelný z hlediska očekávaných vlivů jeho implementace na kvalitu ovzduší.

## A.VII.2 Klima

Předmětem návrhu je vytvoření územních předpokladů pro zdvoukolejnění a elektrifikace stávající jednokolejné trati a její přeložení pod povrch v nové stopě v celkové délce přibližně 4,1 km. Trať oproti stávajícímu provozu po realizaci záměru, kterému je posuzovanou změnou dáván rámec tedy nebude zdrojem emisí. Elektrifikací tratě dojde i ke snížení emisí CO<sub>2</sub> v objemu cca 79,5 tuny/rok. Po realizaci celého záměru „Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa“ lze logicky předpokládat, že urychlí a bezpečná doprava po železnici převezme část individuální automobilové dopravy, což povede k dalšímu snížení emisí z dopravy. Pro opuštěnou část železniční cesty je uvažováno s realizací tzv. Zelené radiály“, spočívající ve změně funkčních ploch tak, aby jejich skladba umožnila zachování celistvosti uvolněného území železniční cesty pro vytvoření tzv. Zelené radiály plnící rekreační funkci, rovněž pro tento záměr je posuzovanou změnou dáván územní rámec.

Lze tedy vyslovit závěr, že předkládaná změna nebude mít negativní vliv na klima, a to zejména z toho důvodu, že celý hodnocený úsek je řešen jako elektrifikovaný a celý je umístěn v hloubených a ražených tunelech, zároveň jsou vytvářeny územní předpoklady pro realizaci tzv. Zelené radiály v prostoru uvolněném po stávající trati.

V řešeném území se v současnosti nachází převážně zastavěné nebo zpevněné plochy, posuzovaná změna územního plánu může zprostředkovaně přispět ke zvýšení podílu zeleně v důsledku uvolnění ploch po stávající železniční trati a realizace dlouhodobě sledovaného záměru Prahy 6 tzv. Zelené radiály s předpokladem realizace doprovodné zeleně. Vlastní přeložení trati do podzemí nebude mít přímé podstatné vlivy na zastoupení zeleně, resp. zastínění povrchů a retenční schopnost území oproti současnému stavu.

Podstatné vlivy na mikroklimatické charakteristiky posuzovaná změna územního plánu negeneruje. V rámci navazujících řízení může dojít k možnému kácení vzrostlé zeleně, které nemůže mít podstatný vliv na mikroklimatické charakteristiky území. Podstatné změny v objemu vzrostlé zeleně v území v důsledku posuzované změny neočekáváme.

Očekávané vlivy řešené změny na klima jsou ve světle výše uvedeného hodnoceny jako mírně pozitivní. Rozhodujícími faktory jsou snížení emisí a zpevněné a zastavěné plochy na jedné straně a současně

očekávané vegetační úpravy v plochách ZMK, to vše v kontextu stávající zastavěnosti území a podílu stávající zeleně. Vzhledem k současnému stavu území, lze vlivem realizace záměrů v zastavitelných i nezastavitelných plochách očekávat mírné snížení teplot díky ozelenění doprovodnou vegetací v rámci ploch po přeložené železnici a realizace tzv. Zelené radiály v závislosti na konkrétní podobě umisťovaných záměrů.

Očekávané vlivy navrhovaného řešení ÚPD na klima jsou v závislosti na zvoleném řešení konkrétního zastavování ploch převážně mírně pozitivní až marginální, a to zejména na lokální úrovni (vliv na mikroklima). Vliv na celkové makroklima i mezoklima lze v souhrnu označit za nepřímo pozitivní, avšak s marginálním rozsahem. Návrh změny územního plánu je tak, z hlediska vlivu na klima, akceptovatelný.

### A.VII.3 Půda a horninové prostředí.

#### **Vlivy na půdu**

Změna předpokládá zábor ZPF druhu pozemku orná půda, třídy ochrany (TO) III. o velikosti 0,3614 ha. Z věcného hlediska se však jedná o pouze formální zábor, protože pozemky ve vymezované ploše ZMK nebudou zpravidla vyjmuty ze ZPF (převážně se jedná o pozemky dnes porostlé zelení). Budou ponechány jejich stávající druhy a současný stav, kdy na pozemcích roste náletová a kulturní zeleň.

Pozemky změny, resp. pozemky s předpokládaným zábohem ZPF, se nacházejí v zastavěném území, nejsou využívány k zemědělské prvovýrobě, nesousedí se zemědělsky využívanými plochami a případným vynětím ze ZPF nebude v žádném případě narušena organizace ZPF a nebudou dotčeny hydrologické poměry v území. Změnou je odnímána méně kvalitní půda TO III. pro vytvoření tzv. Zelené radiály ve stopě rušených ploch železnice, což je veřejný zájem vyjadřovaný MČ Praha 6.

Vlastní posuzovaná změna tak má z pohledu ZPF vliv spíše nevýznamný. Nároky na trvalý zábor ZPF lze označit za malé a málo významné. V uvedeném případě se bude jednat o veřejně prospěšnou stavbu.

Posuzovaná změna územního plánu negeneruje žádné zábohy PUPFL.

Zároveň nedojde v důsledku změny k omezení využití související půdy nebo zvýšenému riziku jejího znehodnocení či kontaminace.

Změnou Z 3403/00 Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy plánu dochází ke zrušení určení k zastavění pozemků nebo jejich částí v celkovém rozsahu 48 535 m<sup>2</sup>. Změna nenavrhuje nárůst zastavitelných ploch na úkor ploch nezastavitelných.

#### **Vlivy na horninové prostředí**

Pozitivním dopadem změny je především uvolnění prostoru stávajícího kolejiště pro možnou realizaci zeleně a prostupnost území pro pěší a cyklisty. Vliv na retenční schopnost území bude spíše mírně pozitivní. Tunelové úseky jsou navrženy jako uzavřené a po realizaci stavby se na retenční schopnosti území nijak zásadně neprojeví. V územním plánu jsou obecně stanoveny podmínky pro odkanalizování ploch v závislosti na charakteru podloží a možnostech kanalizačního systému. V tomto případě je třeba apelovat na realizaci modrozelené infrastruktury a maximální zastoupení zeleně, to je třeba řešit v navazujících řízeních.

Každá stavba znamená zásah do horninového prostředí, nicméně na úrovni SEA nebyly zjištěny podstatné negativní vlivy změny ve vztahu k horninovému prostředí a surovinovým zdrojům.

Změna územního plánu nenavrhuje výrazné zásahy do morfologie ani druhy využití, které by významně zasahovaly do podoby podloží. Charakter podloží ale může klást specifické požadavky na návrh založení jednotlivých staveb, které budou muset reagovat na specifika jimž dává posuzovaná změna rámec. Tato problematika je mimo podrobnost územního plánu a je třeba ji řešit pomocí technických opatření v další fázi projektové přípravy staveb.

Obecně ve vztahu k existující III. třídě ochrany a rozsahu trvalého záboru lze změnu z hlediska velikosti a významnosti vlivu z pohledu ochrany půdy za malý a málo významný. Změna nezasahuje na pozemky určené k plnění funkce lesa. Změna zároveň nezasahuje do chráněných ložiskových území a výhradních ložisek.

*Z hlediska kontextu uvádíme pro úplnost následující poznámky ve vztahu k technickému řešení přeložení železniční trati pod povrch terénu: Vzhledem k poměrně nepříznivým geologickým a hydrogeologickým podmínkám bude nutné významnou část tunelu razit v uzavřeném módu. Pouze tak dojde k minimalizaci sedání povrchu a minimálnímu ovlivnění hydrogeologické situace zájmového území. V otevřeném módu se bude razit pouze ve zdravých skalních horninách s minimální puklinovou propustností podzemní vody. Na přechodu mezi oblastmi ražby v uzavřeném módu a otevřeném módu je navrhováno nasazení polouzavřeného módu. Geotechnický monitoring (dále jen geomonitoring) je nedílnou součástí výstavby každého podzemního díla. Podmiňuje jeho bezpečnou a zároveň ekonomickou ražbu. Z hlediska zadání stavby platí normativní*

*předpis Ministerstva dopravy ČR i pro mechanizovanou ražbu. Jednokolejné traťové tunely budou raženy pomocí plnoprofilových zeminových štítů EPB-TBM. Touto otázkou a dalšími otázkami s ohledem na podmínky ražby se primárně zabývá systém sledování procesů ražby razícím strojem. Základním cílem geotechnického monitoringu (GTM) a hydrogeologického monitoringu (HGM) je sledovat a charakterizovat reakci masivu na ražbu strojem. Představuje soubor měření, pozorování a hodnocení zaměřený na sledování a kontrolu reakce horninového prostředí, na stavbu tunelu a sledování indukovaných účinků v okolí stavby, v zóně poklesů a v zóně sledování. Veškerá měření se zdokumentují, zpracují a s vyhodnocením se poskytnou všem účastníkům stavby. Tento monitoring je nedílnou součástí realizace stavby viz dokumentace EIA. Realizaci geomonitoringu bude zajišťovat nezávislá, odborně způsobilá organizace s potřebnými znalostmi v oboru inženýrské geologie, hydrogeologie, geotechniky, tunelářské praxe i metod měření.*

## **Georizika**

V dosahu ražených tunelů se vyskytují objekty povrchové zástavby rozličného charakteru, památkové zóny, obytné objekty, inženýrské sítě, inženýrské objekty a jiné stavby. Uvedené objekty mohou být při výstavbě tunelu ovlivněny deformacemi při tunelování a seismicitou při použití thacích prací (při ražbě EPB-TBM odpadá). Skutečné hodnoty deformačního a seismického ovlivnění při výstavbě budou zjišťovány systémem geomonitoringu.

Pro všechny povrchové objekty a význačné inženýrské sítě, které se nacházejí v zóně možného deformačního ovlivnění a možného ovlivnění, bude vypracována pasportizace objektů před výstavbou, monitoring během výstavby a repasportizace po výstavbě.

Součástí je i srovnání s původní pasportizací, které je podkladem pro řešení případné náhrady vzniklých škod, které budou posouzeny nezávislým soudním znalcem. Majitelé nemovitostí budou mít možnost vznést k této dokumentaci připomínky.

Na objednávku společnosti Metroprojekt, Praha, a.s. vypracovala geofyzikální firma ARENAL, s.r.o., nezávislý odborný posudek pro zhodnocení vlivu vibrací na objekty nad plánovaným železničním tunelem Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín. Součástí této zakázky bylo i provedení terénních seismických měření na železničním tunelu Ejovice pro možné analogické použití výsledků naměřených vibrací pro tunel Dejvice-Veleslavín (stejný způsob ražby, obdobná hloubka tunelu, obdobná geologie). Ze závěrů této studie vyplývá, že je možné konstatovat, že seismické účinky průjezdů vlaků nemohou při hloubkách tunelu od několika prvních desítek metrů nikterak poškodit stavební objekty nacházející se nad tunelem a ani ovlivnit technologická zařízení a historické stavby.

Vzhledem k charakteru záměru nedojde ke změně místní topografie, ani nelze očekávat rizika související s erozí půdy. Stavba ražených tunelů Střešovice by neměla ovlivnit aktivaci registrovaných svahových pohybů (sesuvů, řícení skal apod.). Registrace svahových pohybů je dlouhodobě vedena v České geologické službě - Geofond. V současnosti nejsou registrovány v širším okolí navrhované stavby na internetových stránkách geologického mapového serveru žádné svahové deformity, a to ani sesuvy.

Vlivy na hominové prostředí lze považovat za středně velké a středně významné za předpokladu respektování všech závěrů, které vyplynou u podrobného geologického a geotechnického průzkumu v navazujících řízeních. Návrh změny územního plánu je tak, z hlediska vlivu na půdu a hominové prostředí, akceptovatelný.

## **A.VII.4 Voda**

Celková bilance zastavitelných, resp. nezastavitelných ploch vzniklých, resp. rušených v důsledku posuzované změny územního plánu je nárůst nezastavitelných ploch o cca 48 535 m<sup>2</sup> nově nezastavitelných ploch. Nově zastavitelné plochy změna negeneruje. V okolí se nachází především v současnosti zastavěné, resp. zpevněné plochy. V důsledku změny dojde k vytvoření územních předpokladů pro přeložení stávající železniční trati pod povrch terénu, a tím i zásahu do podzemních struktur s očekávaným dočasným působením omezeným na dobu výstavby (vlastní stavba bude uzavřeným systémem, podrobněji níže uvedený přehled vlivů na hydrogeologické poměry čerpaný z podkladů pořízených v rámci procesu EIA pro předmět řešení změny ÚP, viz dokumentace EIA, dostupné na IS EIA, kód záměru MZP508).

### *Hloubený tunel Dejvice*

Hladina podzemní vody je v daném úseku stavby zakleslá dostatečně hluboko pod niveletu dna tunelu. V daném úseku nedojde vlivem stavby ke kvalitativnímu a kvantitativnímu ovlivnění podzemních vod.

## *Ražené Střešovické tunely*

Vzhledem k hloubce stavby a charakteru hornin neočekáváme kvalitativní ani kvantitativní ovlivnění podzemních vod v rámci daného úseku. Ražba tunelu pomocí TBM minimalizuje zásah do hydrogeologického režimu širšího zájmového území.

## *Hloubený tunel Veleslavín*

Vzhledem k hydrogeologickým a morfologickým poměrům daného území a dále k projekčnímu řešení tunelu Veleslavín musí být po dokončení stavby obnoven hydrogeologický režim v dotčeném území. Svrchu pažená, těsněná a kotvená pilotová stavební jáma nesmí v daném území tvořit trvalou bariéru omezující přirozené proudění podzemních vod, které jsou vázané na svrchní vrstvy kvartérních sedimentů, proto bude po dokončení stavby hloubeného tunelu odstraněna pažící konstrukce v takovém rozsahu, aby byl hydrogeologický režim obnoven.

V další etapě projekčních prací bude proveden hydrogeologických průzkum, který ověří hydrogeologické poměry v dané oblasti stavby a zhodnotí vliv stavby na stávající jímací objekty.

Dle závěrečné zprávy České geologické služby (viz dokumentace EIA, dostupné na IS EIA, kód záměru MZP508) lze předpokládat, že vlivem ražby tunelů dojde k dočasnému poklesu hladiny podzemní vody v nadloží a blízkém okolí tunelů. Z hlediska porovnání s konvenčními metodami ražby je však ražba plnoprofilovými tunelovacími stroji ke snížení hladiny podzemní vody nejméně náchylná a lze ji tedy považovat za nejlepší dostupnou techniku. V rámci další projektové přípravy bude vypracován podrobný hydrogeologický průzkum, který detailněji vyhodnotí vliv záměru na režim podzemních vod zejména ve vztahu k raženým Střešovickým tunelům (zejména u jímacích objektů S-26, S-28 a S-29 vůči navržené stavbě umístěné po směru proudění podzemních vod) a hloubeným tunelům Dejvice a Veleslavín; bude predikovat vlivy na studny a vrtané studny pro tepelná čerpadla a navrhne případná opatření pro minimalizaci kvantitativního ovlivnění těchto zdrojů; dále budou zpřesněny bilance objemů vznikajících drenážních vod v etapě výstavby. Skutečnou velikost ovlivnění režimu podzemní vody je možné zjistit pouze důsledným hydrogeologickým monitoringem po celou dobu stavby.

Z hlediska projektované trasy raženého tunelu podle dostupných archivních podkladů ČGS - Geofondu Praha nedojde uvedenou stavbou k přímé kolizi s hlubokými vrtanými studnami ani vrty pro tepelná čerpadla. Přítomnost hlubokých studní a tepelných čerpadel v trase ražených tunelů, jejichž dokumentace není evidována v Geofondu, však není vyloučena a bude doplněna v následující projektové přípravě stavby. Trasa koridoru pro přeložení železniční trati je vedena intravilánem města Prahy, kde jsou stavební objekty zásobeny vodovodním řadem. Individuální jímací objekty (studny) ve většině případů slouží jako zdroje vody pro závlivku zeleně. Dále jsou do evidence zahrnuty i nevyužívané zdroje podzemních vod, sloužící jako informace o neovlivněném stavu hladiny. V rámci průzkumu byla převzata archivní pasportizace jímacích objektů (studny zmapované v rámci podrobných hydrogeologických map Prahy v měřítku 1: 5 000), která byla doplněna o nově zmapované hydrogeologické objekty v blízkém okolí stavby (např. mělké nevyužívané studny v objektu Geofyzikálního ústavu). Ve většině případů se jedná o kopané studny, využívající kolektor s mělkým oběhem podzemní vody.

V blízkosti projektované stavby prochází významný jímací objekt - hradní vodovod. Dle archivních podkladů (informace vodoprávního úřadu MČ Praha 6) jímá mělké podzemní vody z oblasti Libockého rybníka a dále podzemní vody křídových uloženin ze Střešovické plošiny (pomocí několika štol o předpokládané délce 20 - 130 m). Celkově hradní vodovod jímá podzemní vody o vydatnosti prvních desítek l/s. Na bázi křídý je vyvinuta několik metrů mocná jílová poloha, která tvoří izolátor bránící přetoku vody z tohoto kolektoru do podložního kolektoru v hydrogeologickém masivu. Tím je i zabráněno ovlivnění svrchního křídového kolektoru případnými změnami v režimu podzemní vody v hydrogeologickém masivu v podloží. Křídový kolektor nebude stavbou raženého tunelu negativně ovlivněn.

Vlivy na povrchové a podzemní vody lze označit za malé a málo významné při respektování opatření, která se týkají likvidace tunelových vod v etapě výstavby. Vlivy na podzemní vody lze označit za středně velké a středně významné za při respektování doporučení formulovaných dokumentací a za předpokladu realizace všech opatření, která vyplývají z podrobného hydrogeologického průzkumu.

Posuzovaná změna je situovaná v mezípododí útvaru povrchových vod řeka: „Vltava od toku Berounka po ústí do Labe“ (DVL\_0820). Tento vodní útvar je vymezen jako přirozený. Plochy řešené posuzovanou změnou nepřichází do přímého styku s dotčeným útvarem povrchové vody DVL\_0820. Hodnocená trasa ani nekříží žádné drobné povrchové vodoteče v mezípododí tohoto útvaru. Nedochozí tedy ke změnám hydromorfologických parametrů toku. Změna je bez přímého vlivu na útvar povrchové vody.

Změna je bez přímého vlivu na útvary povrchové vody. Vzhledem k tomu, že hodnocený úsek modernizace trati nekříží žádnou povrchovou vodoteč, nelze očekávat přímý vliv na stav povrchové vody v žádné části trati. Za části záměru s možným potenciálním přímým vlivem na stav útvarů podzemních vod a s nepřímým vlivem na stav útvarů povrchových vod považujeme úseky trasy, které zasahují přímo pod hladinu podzemní vody – tzn. pouze v prostoru hloubeného tunelu Veleslavin. Vzhledem ke značně velké ploše útvaru podzemní vody je tento vliv zanedbatelný a nehrozí zhoršení kvantitativního stavu vodního útvaru. V rámci dokumentace EIA je navrženo, aby minimálně 24 měsíců před zahájením stavby byl zahájen monitoring kolísání podzemních vod ve vytipovaných jímacích objektech; pokud dojde v rámci území dotčeného stavbou ke ztrátě, nebo k snížení hladiny podzemní vody ve stávajících jímacích objektech (studních) do takové míry, že nebude možné běžné užívání jímacího objektu, bude poškozenému na náklady stavby realizován náhradní vodní zdroj – vrtaná trubní studna/ prohloubení šachtové studny. S tímto závěrem se zpracovatel VVURŮ pro řešenou změnu ztotožňuje.

Na druhou stranu dojde k uvolnění prostoru stávajícího kolejiště pro možnou realizaci zeleně a prostupnost území pro pěší a cyklisty.

Vlastní posuzovaná změna tak má s ohledem na rozsah řešených ploch vliv spíše mírně pozitivní až nevýznamný.

K zásahu do vodních toků ani záplavového území nedojde.

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

Návrh změny územního plánu je tak, z hlediska vlivu na hydrologické poměry, akceptovatelný.

#### A.VII.5 Fauna, flóra, biodiverzita, ekosystémy, ochrana přírody

Vlastní posuzovaná změna územního plánu negeneruje významné vlivy na biotickou složku prostředí, faunu, flóru, biodiverzitu, přírodní ekosystémy ani prvky chráněné dle zákona o ochraně přírody a krajiny.

Realizaci záměrů, kterým je posuzovanou změnou územního plánu dáván rámec, může sice dojít k trvalé změně habitatu prostředí v případě dotčení ploch zeleně stavební činností, tyto potenciální vlivy jsou však mimo podrobnost územně plánovací dokumentace. Změna je z hlediska flóry situována výhradně na antropogenních biotopech, přírodní biotopy nejsou dotčeny. Změna nezasahuje známé lokality výskytu zvláště chráněných druhů rostlin. Řešení změny zasahuje pouze prostory výskytu populací stanoviště běžných druhů rostlin, které jsou zcela hojné na řadě analogických ploch v okolí. Lokalita sama nepředstavuje prostor výskytu reprezentativních či unikátních fytoocenóz.

Na základě dostupných podkladů a rešeršních zdrojů (vlastní šetření a biologické průzkumy provedené v rámci procesu EIA – dostupné z IS EIA, kód záměru MZP508) lze konstatovat, že zájmové území většinou nepředstavuje výrazně hodnotnou zoologickou lokalitu, s ohledem na antropogenní ovlivnění stávajícím využitím území. Negativní ovlivnění porostů dřevin v důsledku průchodu tunelového úseku lze prakticky vyloučit z důvodů hloubky průchodu v těchto partiích (30-60 m), k ovlivnění VKP registrovaných ani VKP ze zákona nedojde. V tomto smyslu není ani předpokládáno ovlivnění vodního režimu v rhizosféře porostu v nadloží tunelu. Do lesního porostu nezasahuje ani hloubená část tunelu, která prochází areálem bývalé teplárny. Z těchto důvodů lze negativní ovlivnění lesních porostů na povrchu (jakožto VKP „ze zákona“) prakticky vyloučit.

Poněvadž lokální biocentrum L1/185 ve Střešovicích je podcházeno raženým tunelem více jak 50 m pod povrchem, kolizní interakce nenastává.

Nově vymezená trasa pro přeložku železniční trati rovněž nezasahuje do území žádného zvláště chráněného území ani jejich ochranného pásma.

Vlivy na biotickou složku území tak lze označit za nevýznamné, a to jak z hlediska průchodu přeložky železniční trati, tak využití ploch po opuštění železničního koridoru, kdy sice dojde k rozšíření ploch ZMK, avšak převážně v partiích, které jsou již dnes zelení porostlé.

#### A.VII.6 Krajina, hmotný majetek, nemovitě památky a kulturní dědictví, včetně dědictví architektonického a archeologického

Návrhem změny je upřednostňován rozvoj uvnitř města v přímé návaznosti na kapacitní kolejovou hromadnou dopravu oproti rozvoji v dosud nezastavěném území.

Záměr, kterému je posuzovanou změnou dáván rámec, bude dle stávajícího stavu projektové přípravy vyžadovat demolici 2 objektů: ubytovací zařízení p. č. 92 a výsypka na uhlí v k.ú. Dejvice. Vzhledem ke skutečnosti, že převážná část trasy je vedena v ražených Střešovických tunelech, nelze očekávat archeologické nálezy; ty však nelze vyloučit při výstavbě hloubených tunelů Dejvice a Veleslavín. Záměr neovlivňuje jiné kulturní hodnoty nemateriální povahy, nelze však s ohledem na dlouhodobé historické osídlení území vyloučit ojedinělé archeologické nálezy. V tomto případě bude postupováno v souladu s příslušným složkovým zákonem. Tyto vlivy jsou mimo podrobnost územního plánu a lze je označit za malé a málo významné.

Z hlediska vlivu na krajinný ráz jsou z obecného pohledu nejkonfliktnější a nejproblémovější takové zásahy, které ovlivní identifikované jedinečné a neopakovatelné hodnoty jednotlivých charakteristik krajinného rázu (přírodních, kulturně historických a estetických hodnot krajinného rázu). Z hlediska přírodních charakteristik jsou významné zejména zvláště chráněná území přírody, významné krajinné prvky a systémy ÚSES a konflikty s nimi, případně zábor kvalitních přírodních biotopů. Z hlediska kulturně historických charakteristik je nejvýznamnější konflikt s kulturními památkami, památkovými zónami nemovitých kulturních památek a jejich prostředím podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, případně likvidace historických strukturních prvků v krajině. Posuzovaná změna má jen z části průmět na povrchu, většina trasy je řešena tunelovým úsekem, takže z hlediska dopadů na krajinu a její ekologické funkce se změna využití území prakticky neprojeví. Dojde k mírnému zesílení vjemu urbanizovaného území v úsecích hloubených tunelů a povrchových částí koridoru s tím, že jde o zásahy mimo cenné přírodní lokality. Vlivy lze předběžně označit za malé a málo významné. Z výše uvedených důvodů i s ohledem na zákonná kritéria § 12 ZOPK v zastavěném území sídel nejsou dále dopady na krajinu a její ekologické funkce podrobněji komentovány.

Celkově lze konstatovat, že navrhovaná změna vzhledem k předpokládanému stavebnímu řešení nebude představovat zásah do znaků a hodnot krajinného rázu. V navazujících řízeních budou formulovány nároky na projekt sadových úprav.

K vlivu na nemovité kulturní památky nedojde, v území nejsou takové objekty přítomny. Památkově chráněné zóny nebudou změnou rovněž přímo dotčeny, zprostředkovaně mohou být ovlivněny přeložením stávající železniční trati do podzemí a vytvořením tzv. Zelené radiály, jako veřejného komunikačního prostoru s předpokladem realizace doprovodné zeleně a pozitivním vlivem na estetický charakter tohoto území.

Při realizaci staveb může docházet k nálezům archeologických památek, tomu je třeba přizpůsobit projektovou i realizační přípravu stavby.

Lze konstatovat, že navrhovaná změna za předpokladu uplatnění podmínek a doporučení, jež vyplynula ze SEA, neovlivní podstatným negativním způsobem krajinná panoramata. Celkový zásah do krajinného rázu můžeme identifikovat jako zprostředkovaný, mírně pozitivní s dlouhodobým působením.

Řešením navrhovaného využití území nejsou, vzhledem ke vzdálenosti a charakteru navrhovaných změn, očekávány významné vlivy na krajinný ráz, estetické dominanty území ani architektonické a archeologické dědictví.

## A.VII.7 Hluková zátěž a vibrace

Použitým podkladem pro posouzení potenciálních vlivů na hlukovou zátěž byly údaje hlukové studie zpracované v rámci EIA a vyhodnocení zdravotních rizik, zejména analýza počtu obyvatel stávající obytné zástavby v dotčeném území, exponovaných hlukem z železniční dopravy v hlukových pásmech ekvivalentních hladin akustického tlaku. Realizace záměru modernizace trati v úseku Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) povede podle výsledků hlukové studie, která byla zpracována v rámci procesu EIA předmětného záměru – dostupné z IS EIA, kód záměru MZP 508, hlavně díky vedení v tunelech k zásadnímu snížení úrovně hlukové zátěže z železniční dopravy u obyvatel dotčeného území. Snížení stávající poměrně vysoké úrovně hlukové zátěže povede, podle provedeného kvantitativního vyhodnocení, k výraznému snížení rizika hluku v hodnocených ukazatelích počtu obyvatel hlukem vysoce obtěžovaných a rušených ve spánku. Toto snížení dosahuje v počtu postižených obyvatel cca 85 % proti výchozí akustické situaci. Obtěžující a rušivé vlivy hluku jsou ve slyšitelném pásmu v důsledku velkého rozptylu individuální vnímavosti a dalších podmínek v podstatě bezprahové. Malý podíl obyvatel je proto může pociťovat i při nízké podlimitní úrovni hlukové zátěže, což ukazuje i výsledek provedeného hodnocení.

Předmětem akustického posouzení bylo vyhodnocení vlivu plánované modernizace železniční trati v úseku Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) na akustickou situaci u nejbližších chráněných staveb v zájmovém území. Modelovány byly – počáteční akustická situace a výhledová akustická situace v roce 2030 po zprovoznění modernizace a novostavby navazujících úseků stavby modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) Veleslavín – Praha-Letiště Václava Havla a Praha-Bubny – Praha-Výstaviště a



zprovoznění modernizace posuzovaného úseku. Předkládané akustické posouzení prokázalo, že vlivem modernizace železniční trati, která v posuzovaném úseku povede v tunelech, dochází v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb k výraznému zlepšení akustické situace z provozu železniční dopravy oproti počáteční akustické situaci. V okolí posuzovaného úseku jsou po modernizaci hygienické limity z provozu železniční dopravy dodrženy s velkou rezervou. Vyhodnocen byl také hluk z provozu stacionárních zdrojů hluku (technologických objektů na odvětrávání tunelů ve výhledovém stavu). Hygienický limit z provozu stacionárních zdrojů hluku 50/40 dB (den/noc) je v zájmovém území výpočtově dodržen. V rámci zpracování akustického posouzení byly dále provedeny výpočty a analýzy počtu ovlivněných obyvatel v 5dB pásmech pro hluk z provozu železniční dopravy. Při porovnání výsledků analýz všech posuzovaných stavů provozu železniční dopravy v zájmovém území lze pro hodnotící deskriptory LAeq,16h, LAeq,8h a Ldn vyvodit závěr, že stav s realizací záměru, tedy ve výhledovém stavu, bude z hlediska celkového počtu všech hodnocených obyvatel v rámci posuzovaného území z akustického hlediska příznivější, než počáteční akustická situace. Ve vyšších hlukových pásmech je ve výhledovém stavu v případě všech hodnotících deskriptorů významně nižší počet ovlivněných obyvatel než v počáteční akustické situaci. Uvedená skutečnost je způsobena vlivem modernizace železniční trati a vedení trati v tunelech.

Výše zmíněné akustické posouzení prokázalo, že vlivem modernizace železniční trati, která v posuzovaném úseku povede v tunelech, dochází v nejbližších chráněných venkovních prostorech staveb k výraznému zlepšení akustické situace z provozu železniční dopravy oproti počáteční akustické situaci. V okolí posuzovaného úseku jsou po modernizaci hygienické limity z provozu železniční dopravy dodrženy s velkou rezervou.

V souvislosti se zkapacitněním železniční trati Praha – Kladno, jejím přeložení v tomto úseku pod zem včetně železničních stanic a koordinací přestupních uzlů v souvisejícím území a vytvoření územních předpokladů pro bezmotorovou dopravu, která bude pozitivně spolupůsobit z hlediska snížení hlukové zátěže v řešeném území – provoz železniční trati bude přesunut pod zem, což znamená významné snížení hlukové zátěže z provozu po této trati, lze hodnotit vliv posuzované změny územního plánu jako potenciálně významně pozitivní z hlediska hlukové zátěže v území.

Z dostupných podkladů lze usuzovat, že využití území pro uvažované funkce je možné.

V této souvislosti je třeba upozornit na skutečnost, že do území s již překročenými hlukovými limity nelze umisťovat takové záměry, které úroveň akustického tlaku ještě zvýší.

*Je nutné podotknout, že situace v území např. v otázce stávající hlukové zátěže je proměnlivá, a tudíž by každý projekt v dalších fázích přípravy 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 synergických vlivů.*

#### A.VII.7.1 Vibrace

Teoretické vyhodnocení vibrací v etapě provozu bylo provedeno v rámci „Nezávislého posudku vlivu vibrací nad železničním tunelem Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín“, který byl proveden v rámci EIA záměru, kterému je posuzovanou změnou dáva rámec (dostupné z IS EIA, kód záměru MZP508). Ze závěrů této studie vyplývá, že je možné konstatovat, že seismické účinky průjezdů vlaků nemohou při hloubkách tunelu od několika prvních desítek metrů nikterak poškodit stavební objekty nacházející se nad tunelem a ani ovlivnit technologická zařízení a historické stavby. Pro stanovení fyziologických účinků na obyvatele je možné akceptovat poznatky uváděné v literatuře. Při předpokládané hodnotě hluku projíždějícího vlaku v tunelu v rozsahu 60 -75 dB nastává na každých 10m hloubky útlum 5 – 7dB. Při projektovaných hloubkách ražených variant 50 - 80 m pod občanskou zástavbou se hluková zátěž s vysokou mírou pravděpodobnosti neprojeví. Z hlediska naměřených hodnot amplitud rychlosti kmitání jsou tyto až 100x menší než kritické hodnoty těchto vibrací stanovených seismickými normami. Stanovené hodnoty hluku vypočtené z těchto hodnot jsou závislé hlavně na frekvenci těchto vibrací, a tak je vhodné provést taková antivibrační opatření, která budou tlumit frekvence v oblasti 10 – 80 Hz. To bude určeno na místě po stavbě tunelu měřeními, na jehož základě lze optimalizovat návrh antivibračních opatření. Je možné, že antivibrační opatření nebudou nutná. Na úrovni posuzované změny územního plánu tak lze konstatovat, že z hlediska možného ovlivnění území působením vibrací je navrhované řešení akceptovatelné.

#### A.VII.8 Obyvatelstvo a veřejné (lidské) zdraví

##### **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/](http://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 HIA 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 2030.

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 posuzované změny 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.

#### A.VII.8.1 Charakteristika populace a jejího zdravotního stavu

Údaje o vlivu na veřejné zdraví jsou čerpány z Dokumentace EIA pro záměr Modernizace železniční trati v úseku Výstaviště (mimo) – Veleslavín (mimo) viz IS EIA, kód záměru MZP508, která obsahuje mimo jiné studii Hodnocení zdravotních rizik, zpracovanou MUDr. Bohumilem Havlem. Jako podklad pro hodnocení zdravotních rizik hluku byla v hlukové studii vypracována analýza počtu obyvatel ovlivněných hlukem z provozu železniční dopravy v 5dB pásmech v hlukových deskriptorech Ld, Ln a Ldn. Analýza počtu ovlivněných obyvatel byla provedena pro široké území zahrnující části městských částí Praha 6, Praha 7 a část Prahy 1. Situace hodnoceného území a použitá metodika analýzy počtu ovlivněných obyvatel jsou detailně uvedeny v hlukové studii. Celkem je do analýzy zahrnuto 7 059 obytných objektů s celkovým počtem 103 873 obyvatel. Do hodnocení zdravotních rizik však bude zahrnutý podstatně nižší počet obyvatel s expozicí nad 40 dB ekvivalentních hladin akustického tlaku, pro kterou jsou odvozeny vztahy expozice a účinku. Počty obyvatel v hlukových pásmech jsou uvedeny pro počáteční akustickou situaci (PAS) a pro výhledový stav (situace v roce 2030 po zprovoznění modernizace a novostavby navazujících úseků Praha-Veleslavín – Praha-Letiště Václava Havla a Praha-Bubny – Praha-Výstaviště a zprovoznění modernizace a novostavby posuzovaného úseku). Analýza vychází z dat ČSÚ o počtu obyvatel v dotčených městských částech k 31. 12. 2019. Tento podklad byl použit i pro situaci v roce 2030, neboť pro tento časový horizont neexistují použitelné údaje. Rozdělení objektů do 5 dB pásem bylo provedeno podle nejvyšší hodnoty hlukového deskriptoru na fasádě objektu bez ohledu na umístění oken chráněných pobytových místností. Tím jsou výsledné počty obyvatel nadhodnoceny, tedy na straně bezpečnosti. Řádově dotčeny tak budou cca nízké stotisíce obyvatel, návštěvníků a uživatelů širšího dotčeného území, a to při pobytu v území i užívání dopravních staveb, jimž je řešenou změnou dáván rámec. Zdravotní stav těchto obyvatel nebyl pro účely posouzení na úrovni SEA zjišťován.

K demografickým trendům v populaci obecně 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.

Z výsledků analýzy počtu obyvatel ovlivněných hlukem z provozu železniční dopravy v 5 dB pásmech jednoznačně vyplývá výrazný příznivý efekt realizace záměru modernizace a novostavby železniční trati a vedení trati v tunelech ve výhledovém stavu, kdy ve srovnání se současným stavem výrazně klesne počet obyvatel exponovaných hluku nad 40 dB ve všech hlukových deskriptorech Ld, Ln a Ldn. Výše zmíněné hodnocení zdravotních rizik dospělo k závěru, že počet obyvatel vysoce obtěžovaných hlukem se po realizaci záměru Modernizace železniční trati, který je v citované dokumentaci EIA snižuje z 1106 na 174 obyvatel, tedy o 85 %. Vypočtené hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku A z provozu železniční dopravy se ve všech výpočtových bodech hlukové studie s velkou rezervou pohybují pod úrovní hygienického limitu.

POZN.: 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 nepřipustné hodnoty, ale stavbu je navrhováno umístit do území, které je již za stávajícího stavu nadlimitně zatíženo, nebo se zjištěné hodnoty přípustné maximální limitní zátěži 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 navržená stavba sama zdrojem dalšího hluku.

#### A.VII.8.1 Možný vztah/vliv posuzované ÚPD na vybrané determinanty 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 územnímu plánování:

- 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).

Porovnáním navrhované změny s platným územním plánem, a dalšími podklady lze dovodit, že dominantní vliv na zdraví bude spočívat zejména v expozici emisím (hluk, PM a NO<sub>2</sub>, ozón) z dopravy. Posuzovaná změna územního plánu dává územní předpoklady realizaci dopravních staveb, které významným způsobem přispějí ke snížení stávajících emisí a ostatních negativních externalit z dopravy (nehodovost).

Lze odhadnout, že zdraví populace obyvatel Hlavního města Prahy či obyvatel ČR bude nepřímo významně pozitivně ovlivněno navrhovanou změnou, a to jak v přilehlých ulicích (ke stávajícímu koridoru železniční trati) tak z širšího hlediska zlepšení komfortu environmentálně příznivých druhů dopravy v regionálním měřítku z hlediska vazeb na Středočeský kraj, resp. letiště.

Pro občany v dané lokalitě žijící, provozující ekonomické nebo zájmové aktivity však posuzovaná změna může subjektivně působit na veřejné zdraví a jeho determinanty, jak ve fázi realizace, tak při užívání obytných domů, a občanské vybavenosti. Nelze očekávat, s ohledem na věcné zaměření a rozsah posuzované změny územního plánu, markantní či měřitelné dopady na sociální pohodu či ekonomický status jednotlivce či rodiny v širším měřítku.

Nelze očekávat zásadní vliv na vzdělávání, na sociální inkluze atp.

### **Hluk**

V souvislosti se zkapacitněním železniční trati Praha – Kladno, jejím přeložení v tomto úseku pod zem včetně železničních stanic a koordinací přestupních uzlů v souvisejícím území a vytvoření územních předpokladů pro bezmotorovou dopravu, která bude pozitivně spolupůsobit z hlediska snížení hlukové zátěže v řešeném území – provoz železniční trati bude přesunut pod zem, což znamená významné snížení hlukové zátěže z provozu po této trati, lze hodnotit vliv posuzované změny územního plánu jako potenciálně významně pozitivní z hlediska hlukové zátěže v území.

Z dostupných podkladů tak lze usuzovat, že využití území pro uvažované funkce je možné a z pohledu vlivu na veřejné zdraví žádoucí.

### **Ovzduší**

Z hlediska imisní situace ovzduší je na základě jednotlivých informačních zdrojů (viz kapitola A.VII.1 a A.III.5) hodnoceno imisní zatížení posuzovaných lokalit jako středně znečištěné. Dle map pětiletých klouzavých průměrů požadové imisní zátěže (2015-2019, ani 2016-2020) nedochází na území řešeném předkládanou změnou územního plánu k překračování imisních limitů žádné ze sledovaných látek, z jejichž imisních limitů se při hodnocení kvality ovzduší vychází. Vzhledem ke stavu a stávajícímu využití území nepředpokládáme překročení limitů znečištění ovzduší v důsledku implementace posuzované změny územního plánu. Po realizaci záměru, jemuž dává posuzovaná změna rámec, tj. elektrifikace, zkapacitnění a přeložení stávající železniční trati do podzemí dojde naopak ke snížení množství emisí z dopravy v řešeném území, jak dokládá rozptylová studie zpracovaná v rámci EIA.

### **Voda**

Negativní vlivy na kvalitu vody v tocích ani potenciál plošného znečištění z průmyslové výroby nebo zemědělských zdrojů a ohrožení zdrojů zásobování obyvatelstva nebyly zjištěny. Zásobování obyvatel pitnou vodou nebude ohroženo. Protipovodňová ochrana není řešenou změnou nijak dotčena.

### Zájmové a sportovní využití území

Posuzovaná změna zprostředkovaně generuje mírně pozitivní vlivy na rekreační využití území a zdravé trávení volného času v důsledku využití území po přeložené železniční trati pro realizaci tzv. Zelené radiály, jako komunikačního prostoru se zastoupením zeleně sloužícího mimo jiné pro zdravé trávení volného času.

### Kvalita bydlení

Zlepšení nabídky bydlení, pracovních příležitostí a služeb s pozitivním vlivem na sociální determinanty veřejného zdraví s nepřímo pozitivním vlivem v důsledku celkového zlepšení komfortu dopravní obsluhy území ve prospěch nízkoemisní veřejné hromadné dopravy a cyklo dopravy.

### Ekonomické aktivity, rozvoj

Nepřímo pozitivní vliv v důsledku zlepšení mobility obyvatel a vybavení území dopravní a technickou infrastrukturou a zprostředkovaně i zlepšení a užité hodnoty veřejných prostranství.

### Zaměstnanost

Realizace územního plánu, s ohledem na zaměření a rozsah posuzované změny, nebude mít podstatný vliv na zaměstnanost.

### Bezpečí

Lze očekávat, že realizací územního plánu resp. posuzované změny dojde ke zvýšení pocitu bezpečí obyvatel, zejména z hlediska dopravy.

### Vzdělanost

Posuzovaná ÚPD je pro úroveň vzdělanosti a její dopad na zdraví neutrální.

Tab. 6 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;	bez vlivu	přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch bezemisní VHD a cyklo dopravy, stabilizace dopravního řešení v dlouhodobém horizontu, přeložení železniční trati pod zem
zaměstnanost;	bez vlivu	bez vlivu
vzdělanost;	bez vlivu	bez vlivu
zdravé využití volného času;	bez vlivu	zlepšení prostupnosti území, vytvoření předpokladů pro umístění cyklostezky a veřejných prostranství
úroveň a dostupnost zdravotních a sociálních služeb;	bez vlivu	bez vlivu
dostupnost a kvalita bydlení	bez vlivu	zprostředkovaně dopravní dostupnost kapacitní VHD a snížení negativních vlivů dopravy vůči přilehlým rezidenčním územím
bezpečnost (od bezpečnosti dopravy, po např. kvalitní bezpečné stavební materiály).	bez vlivu	zlepšení bezpečnosti dopravy

Podstatné nové negativní ovlivnění obyvatel se vzhledem k již existujícímu výraznému impaktu především hlukovému zatížení území nepředpokládá.

Významný pozitivním vlivem navrhovaného záměru je vymístění povrchové železniční dopravy z řešeného úseku Dejvice – Veleslavín a její přeložení pod povrch terénu, čímž dojde k eliminaci všech negativních vlivů souvisejících s provozem železnice v obytné zástavbě a k vytvoření předpokladu pro efektivnější využití prostoru v trase stávající železnice.

Z hlediska možného ovlivnění obyvatelstva imisním působením nových zdrojů lze konstatovat, že předkládaná změna územního plánu, za předpokladu dodržení navrhovaných podmínek využití území, neumísťuje obytného území města zdroje znečištění ve formě rozsáhlé průmyslové či jiné výroby, jež by mohla významně znečišťovat ovzduší emisemi či zápachem.

Použitým podkladem pro posouzení potenciálních vlivů na hlukovou zátěž byly údaje hlukové studie zpracované v rámci EIA a vyhodnocení zdravotních rizik, zejména analýza počtu obyvatel stávající obytné zástavby v dotčeném území, exponovaných hlukem z železniční dopravy v hlukových pásmech ekvivalentních hladin akustického tlaku. Realizace záměru modernizace trati v úseku Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) povede podle výsledků hlukové studie hlavně díky vedení v tunelech k zásadnímu snížení úrovně hlukové zátěže z železniční dopravy u obyvatel dotčeného území. Snížení stávající poměrně vysoké úrovně hlukové zátěže povede podle provedeného kvantitativního vyhodnocení k výraznému snížení rizika hluku v hodnocených ukazatelích počtu obyvatel hlukem vysoce obtěžovaných a rušených ve spánku. Toto snížení dosahuje v počtu postižených obyvatel cca 85 % proti výchozí akustické situaci. Obtěžující a rušivé vlivy hluku jsou ve slyšitelném pásmu v důsledku velkého rozptylu individuální vnímavosti a dalších podmínek v podstatě bezprahové. Malý podíl obyvatel je proto může pociťovat i při nízké podlimitní úrovni hlukové zátěže, což ukazují i výsledky provedeného hodnocení.

Uvažovaný záměr nemá vliv na sociální a ekonomické aspekty regionu. Každopádně lze predikovat, že po zprovoznění celého úseku stavby od Kladna až po Prahu by mělo dojít ke snížení osobní automobilové dopravy, neboť bude možné využít bezpečné a rychlé železniční dopravy. Vzhledem k situování záměru a vyhodnocení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí se nepředpokládá výraznější negativní ovlivnění obyvatelstva.

Na základě provedeného vyhodnocení vlivů navrhované ÚPD na veřejné zdraví byly zjištěny následující možné vlivy posuzované změny na veřejné zdraví a navržena příslušná opatření.

**Tab. 7 Přehled vlivů na environmentální determinanty tabelárně**

Determinanta	Pozitivní vliv	Negativní vliv	Neutrální
Hluk	++	0	0
Prach	+	0	0
Znečištěné ovzduší	+	0	0
Zaplavené území	0	0	0
Infekce	0	0	0
Sociálně patologické jevy	0	0	0

Hodnocení je provedeno podle jednoduché symboliky:

- 0 posuzovaná koncepce nemá žádný/ nebo pouze marginální vliv na tuto determinantu veřejného zdraví
- + posuzovaná koncepce generuje potenciální mírně pozitivní ovlivnění této determinanty veřejného zdraví
- ++ posuzovaná koncepce generuje potenciální významně pozitivní ovlivnění této determinanty veřejného zdraví
- + posuzovaná koncepce generuje potenciální mírně negativní ovlivnění této determinanty veřejného zdraví
- ++ posuzovaná koncepce generuje potenciální významně negativní ovlivnění této determinanty veřejného zdraví

Nelze očekávat, s ohledem na charakter a rozsah změny územního plánu markantní či měřitelné dopady na sociální pohodu či ekonomický status jednotlivce či rodiny v širším měřítku. Lze odhadnout, že zdraví populace obyvatel Hlavního města Prahy či obyvatel ČR bude dotčeno navrhovanou změnou jen v přilehlých plochách.

Navrhovanou ÚPD lze hodnotit, z hlediska vlivů na veřejné zdraví spíše pozitivně. Možná rizika a nebezpečí lze, prostřednictvím opatření při výstavbě eliminovat, nebo udržet na přijatelné úrovni.

### A.VII.9 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.

V hodnocení kumulativních a synergických vlivů je uplatněno všech 6 kroků hodnocení kumulativních a synergických vlivů, tj. 1) nejprve řádně zjistit skutkový stav (stav životního prostředí v řešeném území) podrobněji viz kapitola A.III. a A.IV., 2) vytipovat charakteristiky životního prostředí, které by mohly být kumulativními a synergickými vlivy významně ovlivněny podrobněji a vytipovat konkrétní lokality, v nichž by mohly kumulativní a synergické vlivy vznikat a působit viz kapitola A.IV. a A.V., 3) zohlednit a zhodnotit kumulativní a synergické vlivy při posuzování variant řešení viz. Kapitola A.VI. a A.VII.8 a A.VII.9, 4) popsat použitou metodologii viz. A.VII.8, 5) navrhnout kompenzační opatření, která zabrání vzniku nebo minimalizují působení kumulativních a synergických vlivů viz. A.VI. a A.VIII. a A.XI. a 6) stanovit pravidla sledování těchto vlivů viz A.X.

### 1) Věcná podstata návrhu a oblast spolupůsobení (podrobněji viz kapitola A.I a A.IV):

Oproti stávající povrchové trase železniční tratě je nová trasa tratě Praha-Kladno mezi Dejvicemi a Veleslavínem s ohledem na morfologii území posunuta jižním směrem z důvodu dosažení dostatečného nadloží, aby bylo možné trať v převažující části realizovat raženými tunely a minimalizovat tak negativní vlivy stavby i železničního provozu na urbanizované území Prahy 6. Návrh tunelové trasy trati Praha-Kladno je v prostoru Hradčanské (mimo řešené území), částečně ovlivněn prostorovým průběhem tunelového komplexu Blanka, který tvoří severozápadní část Městského okruhu, se kterým je vymezená nová tunelová železniční trať koordinována.

Změna pozitivně ovlivňuje širší území a okolní obce tím, že rozšiřuje možnosti využívat veřejnou kolejovou dopravu. Návrh je koordinován se ZÚR hl. m. Prahy (Aktualizace č. 6 ZÚR Praha) a s navazujícími změnami územního plánu (např. Z 3754/00). Řešení změny představuje zkvalitnění železnice, umožní vyšší rychlost vlaků a zkrácení jízdní doby. Změna bude mít nepřímo pozitivní vliv na železniční dopravu nejen v Praze, ale i v sousedním Středočeském kraji v kontextu dobudování dopravního systému jako celku.

Změna je lokálního charakteru, návrh zakládá předpoklady pro přeložení stávající železniční trati pod povrch terénu v nové stopě a zároveň využití ploch uvolněných po přeložení trati pro vytvoření územních předpokladů pro realizaci tzv. Zelené radiály. Oblast kumulací je v tomto případě bezprostřední okolí vymezených ploch a vizuálně dotčený krajinný prostor viz obr. 22.

### 2) Spolupůsobící skutečnosti:

Dle analýzy veřejně dostupných zdrojů nejsou v současnosti známy připravované stavební záměry v řešeném nebo souvisejícím území. Záměr výstavby Letná Office Park ve východní části území již v současnosti není aktuální. Posuzování záměru, vedeného v IS EIA pod kódem PHA944 bylo ukončeno z jiných důvodů, jiné záměry v souvisejícím území nejsou z veřejných zdrojů dohledatelné, s výjimkou záměru „Modernizace železniční trati Praha-Výstaviště (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“, kód záměru MZP508, kterému je posuzovanou změnou dáván rámec.

Související strategické záměry v území dle platné nebo připravované územně plánovací dokumentace:

#### Aktualizace č. 6 ZÚR

Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy byla vydána opatřením obecné povahy č. 121/2021 usnesením č. 30/14 Zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 14. 10. 2021. Aktualizace č. 6 ZÚR Praha mění pouze grafická část Výroku, textová část Výroku zůstává beze změn. Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy byla pořízena na návrh oprávněného investora – Správy železnic, státní organizace, (do 31. 12. 2019 Správa železniční dopravní cesty, s. o., dále jen Správa železnic) v souladu s § 42 odst. 6 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění (dále též stavební zákon). Aktualizace č. 6 ZÚR hl. m. Prahy upravuje vymezení koridoru železniční tratě Praha – Kladno v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín, neboť v rámci podrobné přípravy modernizace tratě a dílčích projednání jednotlivých variant bylo v tomto úseku nalezeno vhodnější vedení, které se více přizpůsobuje místním podmínkám. Lokálně upravuje vymezení koridoru

železniční tratě Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno a umožňuje rozšířením koridoru větší možnosti hledání vedení tratě v geologicky příznivějších podmínkách oproti původnímu úzeji vymezenému koridoru. Tato aktualizace ZÚR tak vytvořila územně plánovací předpoklady pro další prověření území v podrobnější ÚPD, které je realizováno zde posuzovanou změnou. Nejedná se o spolupůsobení, ale o územní překryv.

Související změny územního plánu: Změny Z 3184/13, Z 3185/13 a Z 3754/00:

Z 3754/00 Hradčanská - Transformace ploch v okolí Hradčanské, Městská část Praha 6, předpokládaný rozsah: 85 596 m<sup>2</sup>, podnět P84/2019, aktuálně pořizovaná změna.

Změna spočívá ve vytvoření územních předpokladů pro transformaci území v okolí Hradčanské na Praze 6 v souvislosti s potřebou přestavby území a souvisejícími rozvojovými záměry jako je modernizace a kapacitně železniční dráhy Praha – Kladno a přestavby související infrastruktury. Změna Z 3754/00 vytváří územní předpoklady pro stabilizaci a zintenzivnění využití území ve vnitřním městě s výjimečně příznivými podmínkami pro napojení na veřejnou hromadnou dopravu. Součástí návrhu změny je i vytvoření (korekce) podmínek pro realizaci komunikačního propojení ulic Svatovítská a Evropská (KES). Návrhem změny je také rušena plovoucí značka pro plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P + R /DH/ umístěná v rámci plochy všeobecně smíšené s kódem míry využití území H /SV-H/ mezi ulicemi Bubenečská a Pelléova. Změna je lokálního charakteru, návrh zakládá předpoklady pro realizaci nové polyfunkční čtvrti. Návrhem změny je upřednostňován rozvoj uvnitř města v přímé návaznosti na kapacitní kolejovou hromadnou dopravu oproti rozvoji v dosud nezastavěném území.



Obr. 23 Výřez z výkresu č. 4 ÚPSÚ HLMP – plán využití ploch, platný stav k 1. 1. 2020



Obr. 24 Promítnutí změny do výkresu č. 4 Plán využití ploch - výřez

Změna je aktuálně pořizovanou změnou, pro kterou je zpracováno Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – zpracovatel Jana Švábová Nezvalová, srpen 2022, včetně zhodnocení kumulativních a synergických vlivů vůči zde posuzované změně z důvodů jejich částečného územního překryvu. Klíčové vlivy v tomto případě jsou spojeny jak s využitím řešeného území pro navrhované funkce, tj. zastavění dnes převážně volné plochy v kontextu okolní zástavby, zintenzivnění využití území ve smyslu vložení nových smíšených funkcí, které ale budou spojeny s vyvolanou dopravou, a na druhou stranu přeložení stávající železniční trati pod zem, spojené naopak s odstraněním významného zdroje hlukové zátěže a vytvoření funkční přestupních vazeb, které sebou přinesou rovněž impulz v podobě dotvoření živého centra Dejvic i občanské vybavenosti. Na druhou



stranu dojde k zastavění dnes v zásadě otevřeného prostranství a snížení retenční schopnosti krajiny, ovšem v území, kde jsou již dnes přítomny podzemní stavby, je zastavitelné a částečně zastavěné.

Z hlediska kumulativních, resp. synergických vlivů bude převažovat mírně pozitivní vliv z hlediska synergického spolupůsobení realizace dopravních staveb v širším kontextu (úprava napojení na KES, modernizace železniční trati a její přeložení pod zem, zrušení P+R) na úrovni dotčených čtvrtí, a s tím související přerozdělení dopravních zátěží, spolu s revitalizací veřejných prostranství v území vůči hlukové a imisní zátěži z dopravy a kvalitě bydlení a života v širší aglomeraci. Působení synergických vlivů lokální, zprostředkované vlivy v širším kontextu jsou vázány na úpravu železniční trati v souvislosti se změnou Z 3403/00.

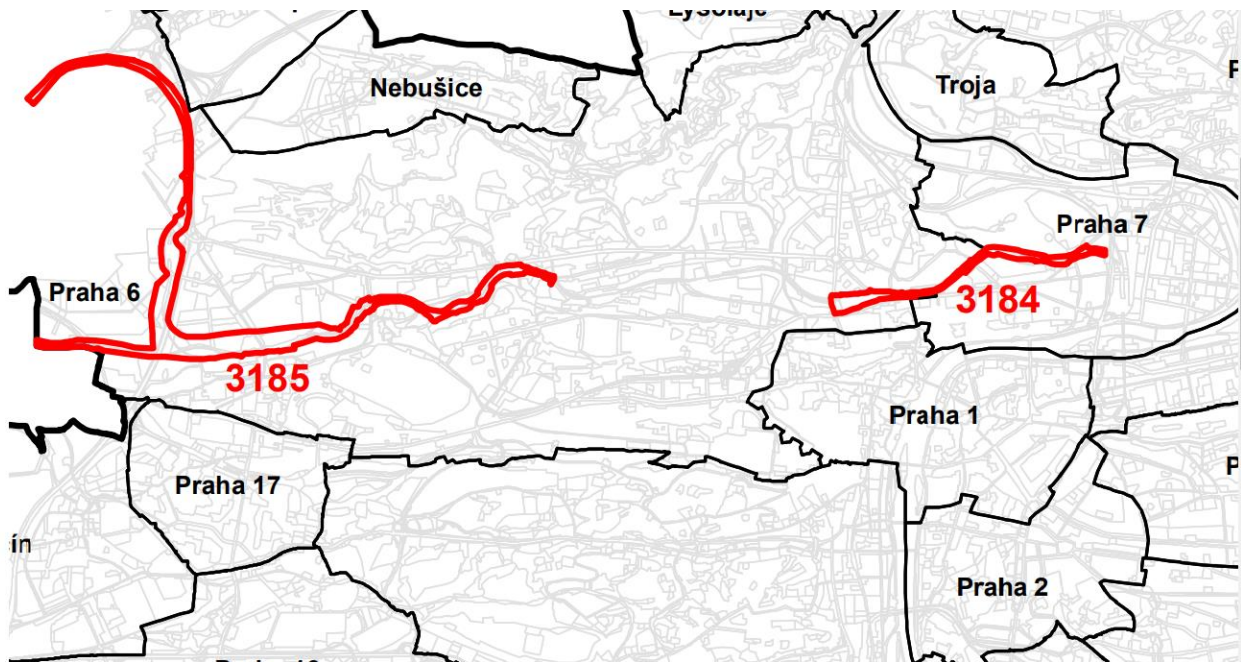
Potenciální mírně negativní až marginální vliv se synergickým spolupůsobením ostatních strategických rozhodnutí v území na retenční schopnost území bude mít v kontextu stávající zastavěnosti města a existujících podzemních prostor v území spíše marginální charakter.

Vzhledem k výše uvedenému lze konstatovat, že z hlediska kumulativního a synergického působení nemají posuzované úpravy územně plánovací dokumentace z hlediska spolupůsobení připravovaných změn územního plánu Z 3403/00 a Z 3754/00 potenciálně významné negativní vlivy na životní prostředí.

### Změny územního plánu Hlavního města Prahy vlny 13, označené Z 3185/13 a Z 3184/13 vymezení trati Praha – Kladno, úsek Veleslavin – Letiště VHP, podněty P46/2017 a P47/2017, schválené změny

Předkládané změny územního plánu Z 3184/13 a Z 3185/13 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 dvoukolejně, 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 Z 3184/13, 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.

Trať dále pokračuje do nové zastávky Praha–Veleslavin, (která vznikne místo stávající železniční stanice Praha–Veleslavin), 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 zahlobené poloze. Tento dílčí úsek v prostoru mezi křížením s ulicí Kladenská východně od stanice Veleslavin 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 Z 3185/13. 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. Z hlediska souvislosti s posuzovanou změnou Z3403 3403/00 se jedná o navazující úseky koridoru pro modernizaci železniční trati Praha – Kladno, navazující na zde řešenou změnu tunelovými úseky trati přeložené do podzemí.



Obr. 25 Přehledová mapa, změny Z 3184/13 a Z 3185/13

Změny byly podrobeny Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (Jana Šváblová Nezvalová, červenec 2020) s konstatováním, že z hlediska kumulativního a synergického působení nemají posuzované změny územního plánu významné negativní vlivy na životní prostředí. 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.

#### Záměr Modernizace železniční trati Praha-Výstaviště (mimo) – Praha–Veveslavín (mimo)

Klíčový pro posouzení kumulativních a synergických vlivů na úrovni připravovaných nebo existujících záměrů v řešeném území je především záměr zkapacitnění, modernizace a přeložení stávající trati Praha – Kladno s odbočkou na Letiště Václava Havla v souvisejícím úseku, který se s posuzovanou změnou z věcného hlediska kryje, nejde tedy o spolupůsobení – změna dává územní předpoklady právě pro realizaci tohoto záměru, a to včetně řešení návaznosti úseků navazujících resp. předcházejících zde konkrétně řešenému úseku. V současnosti se projektová příprava záměru nachází ve fázi zpracování Dokumentace pro územní řízení. Z hlediska procesu posouzení vlivů na životní prostředí se projektová příprava nachází ve fázi zpracování posudku, dokumentace EIA pro záměr Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) - Praha-Veveslavín (mimo) byla zpracována v květnu 2022, v IS EIA zveřejněna v červenci 2022 pod Kódem záměru MZP508, zpracovatel RNDr. Tomáš Bajer, CSc. Přílohou dokumentace je mimo jiné rovněž podrobná hluková a akustická studie a hodnocení vlivů na veřejné zdraví, stejně jako geologické, hydrogeologické a inženýrskogeologické posudky, biologické průzkumy a studie hodnotící vlivy na biotickou složku krajiny a klima. Posudek v současnosti zpracovává Ing. Petr Mynář. Relevantní údaje z výše uvedené dokumentace EIA a jejich doprovodných studií byly čerpány rovněž pro účely zde předkládaného vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území v zobecněné odpovídající úrovni posuzovaného dokumentu. Významné kumulativní ani synergické vlivy s jinými připravovanými nebo existujícími záměry v území nebyly identifikovány.

#### *3) Metodika hodnocení spolupůsobení kumulativních a synergických vlivů (podrobněji viz metodická východiska v úvodu tohoto dokumentu a kapitola A. VI)*

Hodnocení kumulativních a synergických vlivů je provedeno jako spolupůsobení vymezených rozvojových lokalit a koridorů v kontextu stávajícího stavu (stávajících vymezených ploch a koridorů a jejich funkčního využití) a ostatních souvisejících navrhovaných výroků ÚPD a stávajících i uvažovaných záměrů a strategických rozhodnutí v souvisejícím území, které je možné identifikovat z veřejně dostupných zdrojů (např. dle IS EIA).

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 a podmínky jejich využití) 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 (graficky znázorněné na obr. 22) 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 a rozsah vlivu vůči jednotlivým sledovaným kritériím.

Přehledně jsou kumulativní a synergické vlivy znázorněny pomocí grafické stupnice a komentovány v hodnotících tabulkách v kapitole A. VI a D.I.1.1.

#### 4) Zjištěné spolupůsobení vlivů (podrobněji viz kapitola A.VI):

Žádné významné kumulativní a synergické vlivy relevantní pro posuzovanou koncepci nebyly identifikovány. Nepřímo lze uvažovat následující spolupůsobení s nevýznamným až marginálním rozsahem, které sice byly identifikovány pomocí kódy K/S v hodnotící tabulce, avšak jejich význam je natolik zanedbatelný, že jim nebyla přiřazena hodnota dle stupnice významnosti spolupůsobení vlivu, níže je pro úplnost komentujeme:

Z hlediska kumulativních a synergických vlivů lze uvažovat převážně pozitivní spolupůsobení s ostatními uvažovanými záměry v území, a to především v dlouhodobém časovém horizontu, především z hlediska zlepšení dopravní obsluhy území a vyřešení zátěží v podobě hluku z provozu po železniční trati a vytvoření územních předpokladů pro obsluhu nemotorovou dopravou.

Mírně negativní dočasné spolupůsobení se synergickým efektem lze očekávat z hlediska omezení retenční schopnosti území v kontextu jeho stávajícího stavu, již vybudovaných a plánovaných podzemních prostor a zprostředkovaně v kontextu změny Z 3754/00 změny intenzity využití území v okolí stanice Hradčanská. Z dlouhodobého hlediska je vliv hodnocen jako marginální.

Za jednoznačnou výhodu železničního napojení letiště oproti alternativním řešením (metro, tramvaj, vlakotramvaj apod.) je považován synergický efekt spojení centra Prahy s Kladnem, s odbočkou na letiště, z pohledu posuzované změny územního plánu se jedná o mírně pozitivní vliv se synergickým spolupůsobením.

Za relevantní tak lze považovat pouze mírně pozitivní nepřímé spolupůsobení z hlediska synergického spolupůsobení realizace dopravních staveb v širším kontextu (modernizace železniční trati a její přeložení pod zem, vytvoření tzv. Zelené radiály) na úrovni dotčených čtvrtí, a s tím související přerozdělení dopravních zátěží, spolu s revitalizací veřejných prostranství v území vůči hlukové a imisní zátěži z dopravy a kvalitě bydlení a života v širší aglomeraci.

#### 5) Navržené kompenzační a zmírňující opatření z hlediska kumulativních a synergických vlivů (podrobněji viz kapitoly A.VI. a A.XI):

Vzhledem k tomu, že nebyly identifikovány podstatné kumulativní a synergické vlivy v souvislosti s implementací zde posuzované změny územního plánu, nejsou navrhována ani kompenzační opatření, resp. zmírňující opatření zaměřená specificky na hodnocení synergických a kumulativních vlivů.

#### 6) Navržený monitoring z hlediska kumulativních a synergických vlivů (podrobněji viz kapitola A.VI. a A.X):

Vzhledem k tomu, že nebyly identifikovány podstatné kumulativní a synergické vlivy v souvislosti s implementací zde posuzované změny územního plánu, nejsou navrhovány ani monitorovací ukazatele zaměřené specificky na hodnocení synergických a kumulativních vlivů. Tyto vlivy budou nepřímo zahrnuty v monitorovacích ukazatelích v oblasti hluku a znečištění ovzduší.

## Shrnutí

Změna je lokálního charakteru, návrh zakládá předpoklady pro přeložení stávající železniční trati pod povrch terénu v nové stopě a zároveň využití ploch uvolněných po přeložení trati pro vytvoření územních předpokladů pro realizaci tzv. Zelené radiály. Oblast kumulací je v tomto případě bezprostřední okolí vymezených ploch a vizuálně dotčený krajinný prostor.

Změna je koordinována s ohledem na stávající i plánovanou dopravní infrastrukturu nadmístního významu, záměr vytvoření tzv. Zelené radiály a potřeby transformaci území v prostoru Hradčanské.

Spolupůsobit bude pouze nepřímo v okolí řešených ploch zlepšení dopravní situace v důsledku zkapacitnění dopravního systému jako celku s těžištěm přesunutým ve prospěch bezemisní veřejné hromadné dopravy.

Z hlediska kumulativních a synergických vlivů lze uvažovat převážně pozitivní spolupůsobení s ostatními uvažovanými záměry, resp. strategickými rozhodnutími v území, a to především v dlouhodobém časovém horizontu, především z hlediska využití dnes nevyužitého území pro vytvoření subcentra prostoru Hradčanské v kontextu zlepšení komfortu využití veřejné hromadné dopravy a přestupních vazeb, zlepšení dopravní obsluhy území a vyřešení zátěží v podobě hluku z provozu po železniční trati a vytvoření územních předpokladů pro obsluhu nemotorovou dopravou podél stávajícího koridoru železniční trati.

Nepřímé mírně negativní spolupůsobení se synergickým efektem lze očekávat z hlediska omezení retenční schopnosti území v kontextu jeho stávajícího stavu, již vybudovaných a plánovaných podzemních prostor a změny Z 3754/00 dávající rámec zastavění území v prostoru Hradčanské kompaktní městskou zástavbou s nízkým koeficientem zeleně. Z pohledu územního plánu je však toto území zastavitelné i v platném znění.

### **Závěr**

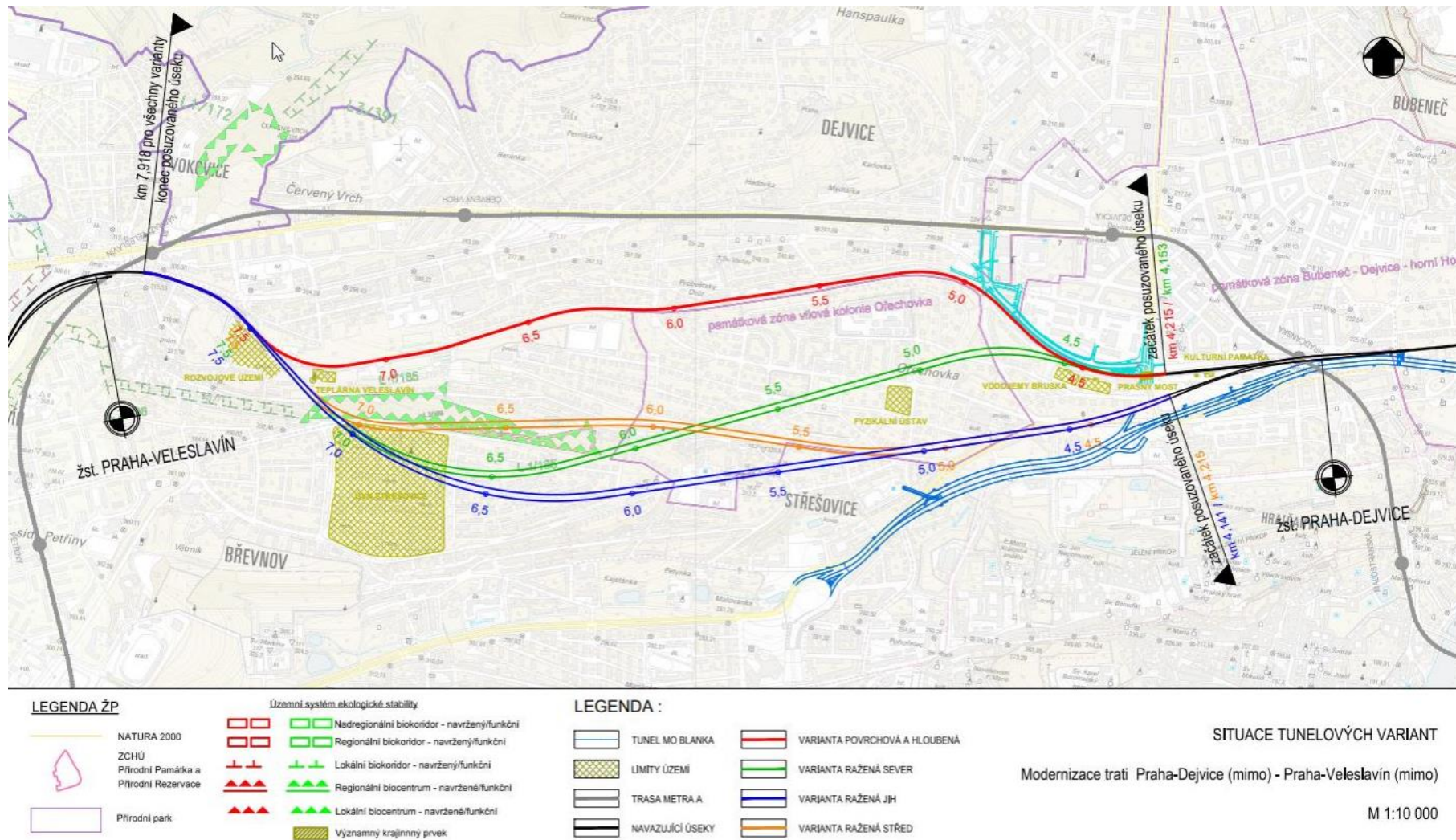
Celkově bude převažovat mírně pozitivní spolupůsobení zlepšení dopravní obsluhy území v kontextu ostatních souvisejících strategických rozhodnutí. Identifikován mírně pozitivní vliv z hlediska synergického spolupůsobení realizace dopravních staveb v širším kontextu (KES, modernizace železniční trati a její přeložení pod zem, zrušení P+R Hradčanská, vytvoření tzv. Zelené radiály) na úrovni dotčených čtvrtí, a s tím související přerozdělení dopravních zátěží, spolu s revitalizací veřejných prostranství v území vůči hlukové a imisní zátěži z dopravy a kvalitě bydlení a života v širší aglomeraci.

Potenciální negativní vliv se synergickým působením ostatních strategických rozhodnutí v území na retenční schopnost území bude mít v kontextu stávající zastavěnosti města a existujících podzemních prostor v území spíše marginální charakter.

Vzhledem k výše uvedenému lze konstatovat, že z hlediska kumulativního a synergického působení nemají posuzované úpravy územně plánovací dokumentace potenciálně významné negativní vlivy na životní prostředí.

### **A.VII.10 Vzájemné porovnání variant – shrnutí**

Na základě projednání sledovaných variant a pro potřebu zadání dílčích posudků byla v 04/2020 zpracována studie „POROVNÁNÍ VARIANT TUNELOVÝCH TRAS V ÚSEKU PRAHA-DEJVICE – PRAHA-VELESLAVÍN“, která shrnuje reprezentativní varianty modernizace železničního spojení Praha – Kladno v úseku mezi Dejvicemi a Veveřovicemi zpracované v letech 2005 – 2020. Ve studii byly představeny jednotlivé varianty vedení trati, které jsou znázorněny na následujícím obrázku:



Obr. 26 Přehledná situace variant zvažovaných v předchozích fázích projektové přípravy

V rámci projektové přípravy stavby byly pro potřeby výběru výsledné varianty v úseku Dejvice – Veleslavín zadány následující posudky:

- Zhodnocení navržených variant nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín ve vztahu ke geologické stavbě zájmového území reprezentované vytvořeným koncepčním 3D geologickým modelem, Česká geologická služba, listopad 2020.
- Odborný posudek projektu Modernizace trati Praha-Výstaviště – Praha-Veleslavín - posouzení variant vedení trasy, Prof. Dr. Ing. Markus Thewes ve spolupráci se společností Maidl Tunnelconsultants, září 2020.
- Nezávislý posudek vlivu vibrací na zástavbu nad železničním tunelem Praha Dejvice - Praha-Veleslavín, ARENAL, s.r.o., září 2020.

Z pohledu vlivů stavby na životní prostředí je rozhodující posudek zpracovaný Českou geologickou službou.

Ze zprávy ČGS, která posuzovala 4 varianty řešení (varianta POVRCHOVÁ A HLOUBENÁ ve stávajícím koridoru, a tři vedení v raženém tunelu v nové stopě SEVER, STŘED a JIH, přehledná situace viz předcházející obrázků), vyplývá, že výstavba inženýrských staveb, specificky tunelů, je charakteristická vyšší mírou rizik při jejich realizaci.

Podzemní stavby jsou více rizikové především díky své komplexnosti a složitosti horninového prostředí, které navíc v podmínkách městských aglomerací často není možné podrobněji prozkoumat. Dalšími faktory, ovlivňující výstavbu tunelových staveb, jsou i socio-ekonomické aspekty. Cílem prací ČGS bylo specifikovat a vymezit geologické podmínky v zájmovém území a definovat z nich plynoucí geologické procesy, jež ovlivňují výstavbu celého díla – vše na základě nově vytvořeného geologického 3D modelu. Poznáním geologických poměrů v 3D modelu lze tato rizika vymezit (identifikovat a kvantifikovat) a v dalších procesech výstavby také řídit (kontrolovat a snižovat nebo eliminovat). Hlavním ukazatelem a číslem, které vstupuje do rizikové analýzy, je „pravděpodobnost uskutečnění nežádoucího jevu“.

Pravděpodobnost uskutečnění nežádoucího jevu byla hodnocena podle následující bodové stupnice:

- 1 – Vznik nebo projev nežádoucího geologického jevu je považován za nemožný, ale nelze jej ale zcela vyloučit.
- 2 – Vznik nebo projev nežádoucího geologického jevu je málo pravděpodobný.
- 3 – Uskutečnění či neuskutečnění nežádoucího geologického jevu je stejně pravděpodobné. Lze ho však očekávat nejvýše jednou.
- 4 – Je velmi pravděpodobné, že nežádoucí jev se během realizace projektu uskuteční vícekrát.
- 5 – Je téměř jisté, že ke vzniku nežádoucího geologického jevu dojde mnohokrát během existence projektu.

Bodové hodnocení bylo tedy nastaveno tak, že lze dosáhnout minima 18 bodů = varianta zcela bez rizik, kde vznik nebo projevy nežádoucích geologických jevů lze považovat za téměř nemožné, až po maximum 90 bodů = varianta extrémně riziková, kde je téměř jisté, že ke vzniku všech nežádoucích geologických jevů dojde mnohokrát během realizace projektu.

**Tab. 8 Souhrnná tabulka geologických fenoménů, ovlivňujících jednotlivé varianty nového propojení železničních stanic Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín. (Čím nižší skóre, tím nižší pravděpodobnost výskytu rizikového geologického fenoménu)**

Nepříznivé geologické poměry	hloubená	sever	střed	jih
1. Agresivní podzemní voda	4	4	4	4
2. Nadměrné přítoky podzemní vody do tunelu	4	3	3	3
3. Dlouhodobé snížení hladiny podzemní vody drenážní funkcí tunelu	4	2	2	2
4. Přítomnost podmačených území nad dílem	3	2	2	2
5. Propojení vodních horizontů tunelem	1	2	2	2
6. Propojení vodních horizontů větrací šachtou	1	2	1	2
7. Rozložená hornina v poruchách	3	2	2	2
8. Rychlý a opakovaný střídavý výskyt měkkých a tvrdých hornin	5	3	3	2
9. Neočekávaný výskyt podzemních prostor pod nebo nad tunelem	2	1	1	1
10. Poklesy povrchu terénu při ražbě podzemního díla	4	3	3	2
11. Nebezpečí kontaktu s neočekávanou tektonickou poruchou	3	4	4	4
12. Nízká mocnost únosné horniny nad tunelem	4	3	2	2
13. Nepříznivá orientace diskontinuit či poruch vůči orientaci tunelu	4	4	3	3
14. Výplň diskontinuit bude mít výrazně nižší smykovou pevnost	3	3	3	3
15. Délka trasy tunelu v nesoudržných kvartérních zeminách	5	3	2	2
16. Výskyt vysoce abrazivních (těžko rozpojitelých) hornin	4	2	3	2
17. Rychlejší průběh geodynamických procesů	3	1	1	1
18. Poškození ŽP důsledkem nehod nebo stavební činnosti	4	2	2	2
<b>celkem bodů</b>	<b>61</b>	<b>46</b>	<b>43</b>	<b>41</b>

Doporučení vyplývající ze závěrů této byly jedním z rozhodujících podkladů pro výběr zde posuzované výsledné varianty.

Dle studie „Projekt Modernizace trati Praha-Výstaviště – Praha-Veleslavín; Odborné posouzení variant vedení trasy“, který byl v roce 2020 vypracován Prof. Dr. Ing. Markusem Thewesem (vedoucím Institutu stavební techniky, tunelování a stavebního řízení University Bochum ve spolupráci se společností Maidl Tunnelconsultants na základě zadání SŽDC.<sup>12</sup> Jedná se o technické posouzení všech čtyř variant z hlediska geotechnických rizik, vlivu na okolí a technické vhodnosti. Na základě tohoto posouzení bude uvedeno, která varianta je upřednostňována. Níže uvádíme stručné shrnutí tohoto posouzení:

Zatímco základem posouzení jsou numerické analýzy sedání a jeho předpokládaný vliv na objekty podél tras, důležitou úlohu v posouzení hrají i další technické a organizační aspekty. Vzhledem k nedostatku podrobných odhadů nákladů výstavby v současné fázi návrhu vychází následné posouzení rizik z jednoduché, nevážené matice, která obsahuje jednotlivá rizika a obecné posouzení jeho závažnosti – vysoká, střední nebo nízká – pro každou z variant. Následující tabulka obsahuje tuto matici rizik pro každou variantu vedení trasy. Jsou zde uvedena jen technická nebo obecná hlediska. Na základě současné fáze návrhu lze stavební pracnost a náklady uvažovat pouze kvalitativně. Předpokládá se, že technická proveditelnost, bezpečnost a potenciál kladného přístupu veřejnosti k projektu převažují nad detailními finančními hledisky. „+“ označuje nízké riziko dané varianty, „o“ střední riziko a „-“ vysoké riziko dané varianty. Každému „+“ a „-“ je přiděleno kladné nebo záporné skóre. Na konci Tabulka 4 je vypočteno celkové skóre každé varianty, kdy je za každé vysoké riziko připočtena hodnota -1, za každé nízké riziko +1 a za každé střední riziko nula. Jen připomínáme, že jednotlivé aspekty nejsou vážené, takže vážená analýza rizik by mohla vést k rozdílným hodnotám skóre.

Riziko (+ = nízké, o = střední, - = vysoké)	HLOUBENÁ	SEVER	STŘED	JIH
<b>Pracnost průzkumu a návrhu</b>				
Dodatečné vrtné sondy	+	-	-	-
Dodatečné laboratorní testy	o	-	-	-
Dodatečná posouzení sedání	-	o	o	o
<b>Návrhová rizika</b>				
Ražba pod tunelem Blanka	+	+	-	-
Ochrana budov	-	-	o	o
Ochrana teplárny	-	o	o	o
Utěsnění zvodní	+	-	-	-
Návrh šachet	+	-	-	-
Návrh hloubených tunelů	-	o	+	+
<b>Stavební pracnost</b>				
Pomocná opatření při NRTM	-	+	+	+
Pomocná opatření při HLOUBENÉ variantě	-	+	+	+
Pomocná opatření při stavbě šachet	+	o	o	o
Pomocná opatření pro EPB	+	o	o	o
Prostor pro staveniště	o	o	o	o
Nutné trhací práce?	-	+	+	+
<b>Geologická rizika</b>				
Nedostatečná stabilita masivu	-	+	+	+
<b>Riziko (+ = nízké, o = střední, - = vysoké)</b>				
Vliv hladiny podzemní vody	+	o	o	o
Tunelování souběžně s patou svahu	+	o	-	o
Odchyłka parametrů masivu od předpokládaných parametrů	-	o	o	o
<b>Rizika tunelování</b>				
Rozsah tunelování v zeminách	-	o	+	+
Rizika TBM	+	-	-	-
Rizika NRTM	-	+	+	+
Rizika hloubených tunelů	-	o	+	+
<b>Vliv na okolí</b>				
Sedání	-	o	+	+
Propojení zvodní	+	o	o	o
Vibrace ze stavební činnosti	-	o	+	+
Hluk ze stavební činnosti	-	o	+	+
Znečištění podzemních vod	o	+	+	+
Portálové prostory (rušení obyvatel v sousedství)	-	-	o	o
Odvod podzemních vod tunelem	+	+	+	+
<b>Shrnutí</b>				
<b>Celkové skóre, nevážené</b>	<b>-5</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>7</b>

**Obr. 27** Matice porovnání variant dle studie „Projekt Modernizace trati Praha-Výstaviště – Praha-Veleslavín; Odborné posouzení variant vedení trasy“, Universita Bochum, 2020

<sup>12</sup> (pozn.: v době zadání posudku se nebylo ještě provedeno rozdělení stavby Výstaviště – Veleslavín na dvě samostatné stavby, z nichž záměr Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo) je předmětem předkládaného posouzení).

Jak lze vidět na neváženém skóre, které ukazuje předcházející tabulka, dosáhla HLOUBENÁ varianta nejméně příznivého skóre. To je částečně způsobeno neúplným návrhem v této projekční fázi. S ohledem na technické možnosti zdokonalení návrhu opěrných zdí lze ve většině případů omezit nepříznivý dopad na sedání povrchu. Stále ale přetrvává nevyhnutelné narušení povrchu způsobené výstavbou v otevřené stavební jámě. Vzhledem k velkému počtu pomocných opatření nutných pro řešení problémů se stabilitou a deformací budou úseky realizované hloubením náročné a drahé. Hluk a vibrace ze stavební činnosti dále budou rušit obyvatele po celé délce trasy a neomezí se jen na portálové prostory. Varianta SEVER sdílí v oblasti východního portálu některá rizika hloubené varianty, kde musí být úsek podél vodojemu Bruska postaven v otevřené stavební jámě. Krátce poté prochází ražený tunel pod obytnou budovou s velmi nízkým zeminovým nadložím. Tato oblast je sice technicky proveditelná, ale nese s sebou nejvyšší rizika sedání ze všech ražených variant tunelu. Pokud jde o postoj veřejnosti, existují určité obavy týkající se úseku přímo pod Fyzikálním ústavem, které lze nejjednodušeji vyřešit vedením trasy mimo jeho pozemek. Další stupeň projektové dokumentace variant STŘED a JIH se bude muset zabývat křížením s rampou tunelu Blanka. Tento aspekt nebyl podrobně zahrnut do hledisek této Zprávy. Kromě tohoto úseku se neočekává žádné větší riziko způsobené sedáním. Několik lokalit (ulice Pod Hradbami a západní portál) budou během dalšího projektování vyžadovat podrobnější analýzy sedání s pokročilejším modelováním. Přesto jsou tyto oblasti méně zranitelné než budovy, na které naráží varianta SEVER. Po oddělení variant STŘED a JIH tvoří obě trasy hluboké tunely převážně v tvrdé hornině. Zlomová pásma se očekávají ve všech variantách vedení trasy. Jejich přesný rozsah a orientace nejsou známy, a proto nebyly v posouzení rizik konkrétně uvažovány. Varianta STŘED ale vede souběžně s patou svahu střešovické plošiny, kde se předpokládá jedno zlomové pásmo. Tím je mírně zvýhodněna varianta JIH. Nadále počet traťových oblouků na trase je menší u varianty JIH než u varianty STŘED, takže tato varianta umožní plynulejší provoz trati. Výsledkem posouzení je preference varianty vedení trasy JIH. Na druhém místě se umístila varianta STŘED. Varianta SEVER je z ražených variant tunelu nejméně příznivá, zatímco HLOUBENÁ varianta je celkově nejhorší, a to vzhledem k technickým obtížím a rušení obyvatel v sousedství trasy. Na základě závěrů výše uvedených příloh je pro předkládaný záměr z hlediska vedení Střešovických tunelů dále projektově rozpracovávána Varianta JIH, která je předmětem právě probíhajícího procesu EIA i zde předkládaného VVURÚ pro změnu Z 3403/00 ÚP Hl.m. Prahy.

Návrh změny byl na základě schváleného návrhu na pořízení změny zpracován invariantně s využitím nejnovější podrobnější dokumentace „Modernizace trati Praha –Výstaviště (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“, která byla zpracovaná v 11/2019 a průběžně se aktualizuje. Návrh je změny v souladu a koordinován se současně pořizovanou aktualizací č. 6 ZÚR hl. m. Prahy.

Řešené území změny se nachází v zastavěném, zastavitelném a nezastavitelném území. Změnou dojde k redukci stávajících zastavitelných ploch železnice ve prospěch nezastavitelných ploch zeleně.

Řešení variant navrhované trasy mezi železničními stanicemi Dejvice a Veleslavín (které nejsou předmětem předkládané dokumentace) se mimo jiné zabývala Česká geologická služba vypracováním „Závěrečné zprávy – zhodnocení navržených variant nového propojení železničních stanic Praha – Dejvice a Praha - Veleslavín ve vztahu ke geologické stavbě zájmového území reprezentované vytvořeným koncepčním 3D geologickým modelem“. Doporučená nejvýhodnější varianta je dále zapracována zde posuzovanou změnou územního plánu.

Jedná se o návrh změny územního plánu, který byl zpracován invariantně. Na úrovni SEA lze tedy srovnávat variantu nulovou, tj. stav vycházející ze současné situace v území, variantu platného územního plánu, která však teoreticky umožňuje modernizaci železniční tratě, avšak pouze v trase stávající trati, v plochách dopravy obsažených v platném ÚP, vedeno po povrchu a bez jejího zdvoukolejnění a přeložení do nové stopy. To znamená, že by nedošlo k odstranění zdroje především hlukové zátěže a nebylo možné zkapacitnění a místy ani elektrifikace trati.

Aktivní varianta – tj. návrh změny územního plánu Z 3403/00 je řešen invariantně, plochy, resp. koridor pro přeložení trati jsou navrženy v poloze dané zadáním a vymezením řešeného území, přičemž lze konstatovat, že se jedná o vhodně navrženou lokalizaci především z hlediska stávajícího charakteru řešeného území, návaznosti na okolí, možnosti dopravního napojení a stávajících limitů a zátěží.

Z vyhodnocení vlivů posuzované změny územního plánu na udržitelný rozvoj území nevyplývá potřeba variantního řešení předkládané ÚPD, nebyla navržena žádná prostorová opatření pro zmírnění negativních vlivů.

Níže uvádíme přehledné srovnání pořadí uvažovaných dle jednoduché symboliky (stanovení pořadí variant 1 až 3, resp. 0, kde nedochází k žádnému vlivu na sledované složky a témata životního prostředí):

Použitá stupnice vyhodnocení:



- 1 uvažovaná varianta má z hlediska sledovaného tématu životního prostředí, resp. udržitelného rozvoje relativně nejmenší potenciální negativní vliv, nebo relativně nejvýznamnější potenciálně pozitivní vliv – z hlediska sledovaných témat je tak pro jejich stav a vývoj nejméně výhodnější – porovnávány jsou všechny uvažované varianty vzájemně a je tak stanoveno jejich relativní pořadí
- 2 uvažovaná varianta, resp. možnost je z hlediska sledované složky životního prostředí, resp. udržitelného rozvoje hodnocena jako druhá nejvýhodnější z hlediska potenciálních negativních vlivů jejího uplatnění, nebo relativně nejvýznamnějších potenciálních pozitivních vlivů jejího uplatnění – z hlediska sledovaných témat je tak pro jejich stav a vývoj druhá nejvýhodnější – porovnávány jsou všechny uvažované varianty vzájemně a je tak stanoveno jejich relativní pořadí
- 0 uvažovaná varianta nemá vůči sledovanému tématu životního prostředí, resp. udržitelného rozvoje žádnou vazbu, nedojde k žádnému ovlivnění

Výše uvedené hodnoty mají charakter přidělených bodů, jejichž konečný součet je podkladem pro stanovení pořadí hodnocených variant/možností s tím, že čím nižší součet bodů, tím lepší celkové pořadí hodnocených možností.

**Tab. 9** Vzájemné porovnání variantních možností

Složka životního prostředí, sledovaná témata udržitelného rozvoje	Závazky dané strategickými dokumenty a cíli UR	Obyvatelstvo a veřejné zdraví		Fauna, flóra, biodiverzita, ochrana přírody	Půda a horninové prostředí		Voda	Ovzduší a klima		Hluková zátěž	Krajina, sídla a urbanismus, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického			Suma	
	Závazky	obyvatelstvo	zdraví	Biotická složka ŽP a ochrana přírody a krajiny	půda	horninové prostředí	Vodní zdroje a retenční schopnost	ovzduší	klima	Hluk	sídla, urbanismus	infrastruktura	Kulturní, architektonické a archeologické dědictví	krajina	
Změna Z 3403/00	1	1	1	0	0	2	2	1	1	1	1	1	0	1	<b>13</b>
Varianta nulová – bez změny Z 3403/00	2	2	2	0	0	1	1	2	2	2	2	2	0	2	<b>20</b>

**Závazky dané strategickými dokumenty a cíli udržitelného rozvoje:** Hodnoceno je naplnění závazků a strategických cílů v oblasti životního prostředí a udržitelného rozvoje přijatých ostatními strategickými dokumenty. Nulová varianta nenaplnuje závazky v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury a cíle v oblasti podpory nízkoemisních zdrojů veřejné hromadné dopravy jako jednoho z principů udržitelného rozvoje, z hlediska zkapacitnění železniční trati Praha-Kladno s odbočkou na letiště Václava Havla (stávající řešení neumožňuje zkapacitnění železniční trati a její přesunutí pod povrch terénu). Relativně výhodnější z tohoto pohledu je potom varianta aktivní, která naplňuje závazky i cíle v oblasti udržitelného rozvoje.

**Obyvatelstvo a veřejné zdraví:** Hodnoceno je přispění posuzovaných možností k sociálněekonomickým determinantám veřejného zdraví v podobě pohody bydlení, dostupnosti zaměstnání a mobility a vlivy fyzikální z hlediska veřejného zdraví – bezpečnost, hluková a imisní zátěž. Varianta aktivní zprostředkovaně přispívá k přerozdělení dopravních zátěží, a tím i zlepšení faktorů prostředí včetně bezpečnosti díky vytvoření územních podmínek pro rozvoj moderní dopravní infrastruktury. Varianta nulová ponechává stávající stav včetně nedostatečné kapacity kolejové dopravy a hlukové zátěže z provozu po železniční trati. Z tohoto hlediska je tedy hodnocena jako relativně méně výhodná.

**Flóra a fauna, biodiverzita, ochrana přírody:** Žádná z posuzovaných variant nemá významné vlivy na biotickou složku krajiny ani není ve střetu s limity ochrany přírody a krajiny. Hodnoceny nulovým vlivem obě.

**Půda a horninové prostředí:** Hodnoceno je relativní pořadí posuzovaných možností z hlediska potenciálních střetů se ZPF a horninovým prostředím. Z tohoto pohledu je relativně výhodnější varianta nulová, která má relativně nižší potenciál pro budování podzemních prostor, protože aktivní varianta je podmíněna přeložením železniční trati do podzemí. Na druhou stranu znamená aktivní varianta stabilizaci stávajících ploch zeleně jako ZMK, tyto plochy by v případě nulové varianty a modernizace trati v povrchové variantě ve stávající stopě byly pravděpodobně zastavěny.

<p><b>Voda:</b> Hodnoceno je relativní pořadí posuzovaných možností z hlediska potenciálu pro snižování retenční schopnosti území a zásahu do HG struktur. Z tohoto pohledu je relativně výhodnější varianta nulová, která má relativně nižší potenciál pro budování podzemních prostor, protože aktivní varianta je podmíněna přeložením železniční trati do podzemí, tj. rozsáhlejší zásah do HG struktur.</p>
<p><b>Ovzduší, klima:</b> Z hlediska ovzduší je relativně výhodnější aktivní varianta s potenciálem přerozdělení dopravní zátěží ve prospěch bezemisní veřejné hromadné dopravy, varianta nulová nedává územní předpoklady pro systémové řešení přetížené dopravní sítě a rostoucích emisí z dopravy, je z tohoto hlediska tedy hodnocena jako relativně méně výhodná. Z hlediska klimatu je působení, co do přímých vlivů do území, srovnatelné, mírně výhodnější je aktivní varianta (zastavěné území, retenční schopnost, teploty povrchů, možnosti zastínění). Aktivní varianta má navíc nepřímý potenciál snižování emisí skleníkových plynů z dopravy. Aktivní varianta je v obou ukazatelích hodnocena jako relativně výhodnější.</p>
<p><b>Hluková zátěž:</b> Hodnoceno je přispění posuzovaných možností ke snížení hlukové zátěže z dopravy. Varianta aktivní zprostředkovaně přispívá k přerozdělení dopravních zátěží, a tím i zlepšení faktorů prostředí včetně bezpečnosti díky vytvoření územních podmínek pro rozvoj moderní dopravní infrastruktury. Varianta nulová ponechává stávající stav včetně nedostatečné kapacity kolejové dopravy a rostoucího přetížení dopravního systému. Z tohoto hlediska je tedy hodnocena jako relativně méně výhodná.</p>
<p><b>Sídla, urbanizace:</b> Hodnoceno je přispění posuzovaných možností ke zlepšení dopravního napojení, mobility, bezpečnosti dopravy a pohody bydlení ve městě. Varianta aktivní zprostředkovaně přispívá k rozvoji dopravní infrastruktury pro bezemisní dopravu, přerozdělení dopravních zátěží, a tím i zlepšení faktorů prostředí včetně bezpečnosti díky vytvoření územních podmínek pro rozvoj moderní dopravní infrastruktury. Varianta nulová ponechává stávající stav včetně nedostatečné kapacity kolejové dopravy a rostoucího přetížení dopravního systému. Z tohoto hlediska je tedy hodnocena jako méně výhodná.</p>
<p><b>Hmotné statky a kulturní dědictví včetně architektonického a archeologického dědictví:</b> Hodnoceno je relativní pořadí posuzovaných možností z hlediska potenciálních střetů s hodnotami území v oblasti kulturního a architektonického a archeologického dědictví. Z tohoto pohledu jsou obě varianty bez očekávaných střetů.</p>
<p><b>Krajina:</b> Hodnoceno je relativní pořadí posuzovaných možností z hlediska potenciálních střetů s hodnotami krajinného rázu. Z tohoto pohledu je relativně výhodnější varianta aktivní, která má potenciál ke zlepšení prostupnosti území pro obyvatele a vytvoření veřejných prostranství v zeleni, je tak hodnocena hodnotou 1. Nulová varianta hodnocena hodnotou 2.</p>

Z výše uvedeného hodnocení vyplývá jednoznačná relativní výhodnost aktivní varianty, která má zásadní dopady do zlepšení dopravní obsluhy území a snižování externalit spojených s dopravou. Posuzované řešení, tj. změna územního plánu, se tak jeví jako racionální a umožňující naplnění závazků a cílů vyplývajících z ostatních strategických dokumentů udržitelného rozvoje, aniž by došlo k zásadnímu střetu se sledovanými charakteristikami životního prostředí a veřejného zdraví.

Zpracovatel Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, považuje vymezení řešených ploch za odůvodněné, nepožaduje zpracování dalších variant řešení koncepce.

Na úrovni VVURÚ pro posuzovanou změnu územního plánu nejsou navrhována žádná další opatření ani varianty, která by bylo možné promítnout přímo do grafické nebo výrokové části nad rámec minimalizačních opatření již obsažených v samotném posuzovaném dokumentu tedy územní vedení a rozsah koridoru a podmínky pro rozhodování v území a úkoly pro navazující ÚPD.

## 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 navrhovaných opatření, tj. výrok zpracovatele VVURÚ, zda je z jeho pohledu možné koridor vymezit v navrhovaném územním rozsahu, aniž by došlo k významnému negativnímu vlivu na sledované složky a problémové okruhy životního prostředí a veřejného zdraví bez možnosti jejich zmírnění nebo kompenzace, nebo k zásadním rozporům s legislativní ochranou území bez možnosti udělení výjimky z této ochrany vzhledem k předmětu řešení posuzované koncepce.
- 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 potenciálně negativních vlivů na 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<sup>13 14</sup>.

Navrhovaná složková opatření, uvedená v části C, jsou doporučená opatření, která nelze přímo uplatnit prostředky územního plánování, pro realizaci posuzované koncepce nejsou podmínkou. Nicméně se jedná o výčet možností uplatnitelných v navazujících řízeních povolujícími orgány pro další minimalizaci vlivů potenciálně vyplývajících z realizace staveb, jimž dává posuzovaná ÚPD rámec. Tato opatření se vzhledem k tomu, že je nelze uplatnit v posuzované koncepci dále nepromítají do kapitoly A.XI.

### A. Akceptace navrhované změny využití území

#### Výběr varianty

Posuzovaná změna územního plánu je navrhována invariantně. Na základě vyhodnocení nevyplývá potřeba řešit koncepci variantně.

#### Akceptovatelnost

Změna Z 3403/00 je akceptovatelná bez podmínek.

<sup>13</sup> Většinu podmínek a doporučení je třeba uplatnit v následných povolených řízeních při zastavování návrhových ploch (územní řízení), resp. při zpracování podrobnější územně plánovací dokumentace (územní studie, regulační plány), výčet podmínek realizace není nijak dotčena povinností stavebníka prověřit záměr dle speciálních předpisů (vodní zákon, zákon o ovzduší, hygienické předpisy apod.)

<sup>14</sup> 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.

## **B. Prostorová opatření pro jednotlivé plochy**

- Nejsou navrhována žádná prostorová opatření nad rámec vymezení ploch s rozdílným způsobem využití a podmínek jejich využití obsažených v posuzované změně územního plánu.

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

### **Cílená opatření pro následná povolovací řízení pro jednotlivé změny:**

- Při zastavování území uplatnit opatření pro minimalizaci negativních vlivů vyplývajících z posouzení vlivů záměru modernizace trati Praha – Kladno na životní prostředí.

### **Složková opatření**

#### **Ovzduší**

- Nejsou navrhována žádná opatření.

#### **Hydrologické poměry**

- Minimalizovat podíl zpevněných povrchů, realizovat prvky modrozelené infrastruktury. (Jedná se o doporučené opatření z hlediska identifikovaného mírně negativního vlivu vůči mikroklimatu a retenční schopnosti krajiny a zásahu do hydrogeologických struktur, včetně kumulativních a synergických vlivů, které nelze uplatnit na úrovni ÚPD, jeho uplatnění však vyplývá z příslušné legislativy a postupů v oblasti povolování staveb).

#### **Krajina, hmotný majetek, kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického**

- Nejsou navrhována žádná opatření.

#### **Hluková zátěž**

- Nejsou navrhována žádná opatření nad rámec navrhovaného přeložení železniční trati pod povrch terénu.

#### **Opatření z hlediska kumulativních vlivů**

- Vzájemně koordinovat projektovou přípravu modernizace a přeložky železniční trati Praha – Kladno a záměrů umisťovaných v řešeném území (transformace Hradčanské) a minimalizovat podíl ploch zpevněných resp. zastavěných ploch (Jedná se o doporučené opatření z hlediska identifikovaného mírně negativního vlivu vůči retenční schopnosti krajiny, včetně kumulativních a synergických vlivů, které nelze uplatnit na úrovni ÚPD, jeho uplatnění však vyplývá z postupů povolování staveb příslušné legislativy na úseku vodního hospodářství).

## **A.IX Zhodnocení způsobu zpracování vnitrostátních cílů ochrany životního prostředí do územně plánovací dokumentace a jejich zohlednění při výběru variant řešení.**

Podkladem pro posuzování byly následující dokumenty:

Návrhy předkládané změny územního plánu - textová i grafická část, koordinovaná stanoviska Magistrátu hlavního města Prahy, pokyny pro úpravu návrhu změny, územně analytické podklady, strategické dokumenty města, SEA související ÚPD, urbanistické studie, podklady čerpané z veřejně dostupných dokumentů v rámci EIA, Dopravně inženýrský průzkum, informace z terénního průzkumu a odborné literatury, veřejně dostupných informací a archiv zpracovatele.

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, SEKM, 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.II. 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.12 a vlivy koncepce jsou vyhodnoceny v kapitole A.VI a shrnuty v kapitole A.VII.

Na základě přijatých relevantních cílů národních strategických dokumentů (viz kapitola A.I. a A.II.) spolu s analýzou stavu a hlavních problémů životního prostředí v řešeném území byl stanoven referenční rámec pro hodnocení vlivů změn 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 změny 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 posuzované změny 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 posuzované 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 vplynuly 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 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 zapracován 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<sup>15</sup>.

**Tab. 10 Zapracování cílů ochrany životního prostředí přijatých na vnitrostátní úrovni**

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni relevantní vůči předkládané ÚPD	Hodnocení	Komentář
	Z 3403/00	
<i>Politika územního rozvoje (PÚR)</i>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>● (14) 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.</li> </ul>	+	Vliv změny na urbanistický ráz území bude potenciálně pozitivní v důsledku vytvoření územních předpokladů pro přeložení stávající železnice pod povrch a využití uvolněných ploch pro realizaci tzv. Zelené radiály, tj. veřejného prostranství s předpokladem vyššího podílu zeleně a zlepšení propustnosti území.
<ul style="list-style-type: none"> <li>● (19) 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</li> </ul>	+	ÚPD využívá již zastavěné území.

<sup>15</sup> Navržená opatření naleznete v kapitole A.XI, resp. kapitole A. VIII.

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni relevantní vůči předkládané ÚPD	Hodnocení Z 3403/00	Komentář
a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace.		
<ul style="list-style-type: none"> <li>(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví a v souladu s principy rozvoje udržitelné mobility osob a zboží, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os.</li> </ul>	+	Silná potenciálně pozitivní přímá a nepřímá vazba na sledovaný cíl. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložku železniční trati a zároveň nepřímo vytváří předpoklady pro zlepšení prostupnosti území pěší a cyklistickou dopravou.
<ul style="list-style-type: none"> <li>(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.</li> </ul>	+	Změna je jedním z opatření po přerozdělení dopravních zátěží v území a podporu využití VHD a vytvoření komfortních přestupních vazeb.
<b>Strategický rámec udržitelného rozvoje – Česká republika 2030</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>16.3 Předpoklady pro dostupnost základních veřejných služeb jsou zajištěny již ve fázi územního a strategického plánování.</li> </ul>	+	Přímo rozvíjí tuto prioritu.
<ul style="list-style-type: none"> <li>16.4 Postupy strategického a územního plánování jsou koordinovány na úrovni přesahující úroveň jednotlivých obcí.</li> </ul>	+	Přímo rozvíjí tuto prioritu.
<ul style="list-style-type: none"> <li>19.2 Snižuje se počet a velikost městských tepelných ostrovů.</li> </ul>	+	Vliv změny na mikroklima bude nepřímo potenciálně pozitivní v důsledku vytvoření územních předpokladů pro přeložení stávající žel. trati pod povrch a využití uvolněných ploch pro realizaci tzv. Zelené radiály s předpokladem zvýšení podílu zeleně.
<ul style="list-style-type: none"> <li>19.3 Nejsou překračovány imisní limity nejvýznamnějších látek škodlivých pro lidské zdraví ani hlukové limity.</li> </ul>	+	Změna územního plánu vytváří územní předpoklady pro dopravní infrastrukturu a přerozdělení dopravních zátěží.
<ul style="list-style-type: none"> <li>19.6 Významně roste délka cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty.</li> </ul>	+	V území budou realizovány rovněž vazby na cyklo dopravu a vložení cyklostezky. Nevyplývá přímo z řešených ploch, vložení cyklistické infrastruktury však změna umožňuje.
<b>Dopravní politika České republiky pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>1.3.3.2 V maximální možné míře využívat stávající instrumenty územního plánování a ochrany přírody k optimalizaci výstavby dopravní sítě v souladu se strategickým plánováním.</li> </ul>	+	Sledovaný cíl je přímo rozvíjen předkládanou ÚPD, posuzovaná koncepce vymezuje koridor pro přeložení železniční trati s vedením v podzemí tak, aby byla v maximální míře zajištěna ochrana nezastavěného území.
<ul style="list-style-type: none"> <li>4.1.4.1 Zajistit prolínání obslužnosti jednotlivých krajů - horizontální (občané mají významné přepravní potřeby i do sousedních krajů), jakož i vertikální (provázanost celostátní, krajské a obecní objednávky).</li> </ul>	+	Sledovaný cíl je přímo rozvíjen předkládanou ÚPD díky vytvoření územních předpokladů pro modernizaci a zvýšení kapacity železničního spojení mezi Prahou a Středočeským krajem.
<b>Státní program ochrany přírody a krajiny ČR 2020-2025</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>2.5.1 Zajistit ochranu urbánních ekosystémů, jejich funkcí a služeb ve specifických podmínkách sídel</li> </ul>	+	Potenciál zvýšení podílu zeleně ochrana a stabilizace stávající zeleně v území v podobě ploch ZMK.
<b>Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do 2050</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Emise znečišťujících látek do ovzduší se snižují</li> </ul>	+	Posuzovaná koncepce přispěje k rozvoji bezemisní veřejné hromadné dopravy s přímo pozitivním vlivem na snížení emisí spojených s dopravou.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Hluková zátěž obyvatelstva a ekosystémů se snižuje</li> </ul>	+	Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložení železniční trati pod povrch a její elektrifikaci, což samo o sobě přispěje ke snížení hlukové zátěže, zároveň jsou vytvářeny územní předpoklady pro zvýšení komfortu využití VHD a rozvoj nemotorové dopravy se zprostředkovaně pozitivním vlivem na snížení podílu IAD.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Rozvoj sídel je koncepční, přednostně jsou brownfieldy a již využitá území.</li> </ul>	+	Jsou vytvářeny územní předpoklady pro účelné využití již zastavěného území.

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni relevantní vůči předkládané ÚPD	Hodnocení Z 3403/00	Komentář
<ul style="list-style-type: none"> <li>V sídlech je zaveden systém hospodaření s vodou, vč. vody srážkové.</li> </ul>	+/-	<p>Bez přímého vlivu. Nepřímo se projeví vytvoření územních předpokladů pro realizaci tunelových úseků a nový zásah do hydrogeologických struktur s dočasným působením. Vliv změny na mikroklima bude zároveň nepřímo potenciálně pozitivní v důsledku vytvoření územních předpokladů pro přeložení stávající žel. trati pod povrch a využití uvolněných ploch pro realizaci tzv. Zelené radiály s předpokladem zvýšení podílu zeleně a zastínění povrchů a pozitivním vlivem na retenční schopnost území.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Emise skleníkových plynů klesají.</li> </ul>	+	<p>Posuzovaná koncepce přispěje k rozvoji bezemisní veřejné hromadné dopravy s přímo pozitivním vlivem na snížení emisí skleníkových plynů spojených s dopravou.</p>
<b>Akční plán ČR pro zdraví a životní prostředí – NEHAP</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Dále zvyšovat kvalitu ovzduší cestou snižování emisí škodlivin, včetně tzv. skleníkových plynů.</li> </ul>	+	<p>Změna je jedním z opatření po přerozdělení dopravních zátěží v území ve prospěch bezemisní VHD a nemotorové dopravy.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Omezovat negativní působení hluku na zdraví.</li> </ul>	+	<p>Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložení železniční trati pod povrch a její elektrifikaci, což samo o sobě přispěje ke snížení hlukové zátěže, zároveň jsou vytvářeny územní předpoklady pro zvýšení komfortu využití VHD a rozvoj nemotorové dopravy se zprostředkovaně pozitivním vlivem na snížení podílu IAD.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Snižovat expozici hluku prostředky územního plánování.</li> </ul>	+	<p>Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložení železniční trati pod povrch a její elektrifikaci, což samo o sobě přispěje ke snížení hlukové zátěže, zároveň jsou vytvářeny územní předpoklady pro zvýšení komfortu využití VHD a rozvoj nemotorové dopravy se zprostředkovaně pozitivním vlivem na snížení podílu IAD.</p>
<b>Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí – Zdraví 2030</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>1.2.2. Ochrana zdraví obyvatel ČR v kontextu environmentálních rizik (chemické látky, nadměrná hluková zátěž, projevy změny klimatu apod.).</li> </ul>	+	<p>Posuzovaná koncepce přispěje k rozvoji bezemisní veřejné hromadné dopravy s přímo pozitivním vlivem na snížení emisí spojených s dopravou. Posuzovaná koncepce vytváří územní předpoklady pro přeložení železniční trati pod povrch a její elektrifikaci, což samo o sobě přispěje ke snížení hlukové zátěže, zároveň jsou vytvářeny územní předpoklady pro zvýšení komfortu využití VHD a rozvoj nemotorové dopravy se zprostředkovaně pozitivním vlivem na snížení podílu IAD, pozitivně se projeví přeložení trati rovněž z hlediska bezpečnosti dopravy.</p>
<b>ZÚR hl. města Prahy</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>1) Vycházet z výjimečného postavení Prahy jako hlavního města České republiky, přirozeného centra Pražského regionu a významného města Evropy.</li> </ul>	+	<p>Jsou zprostředkovaně vytvořeny územní předpoklady pro podporu ekonomického i sociálního pilíře udržitelného rozvoje prostřednictvím zlepšení dopravní obsluhy území.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>4) Upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území.</li> </ul>	+	<p>Nepřímo rozvíjí tuto prioritu prostřednictvím účelného využití zastavěného území a zlepšení jeho dopravní obsluhy jako prevence suburbanizace.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>8) Vytvořit podmínky pro rozvoj druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí.</li> </ul>	+	<p>Přímo rozvíjí tuto prioritu.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>10) Zvyšovat podíl zeleně a spojovat ji do uceleného systému.</li> </ul>	+	<p>Posuzovaná koncepce přímo rozvíjí tuto prioritu tím, že vytváří územní předpoklady pro stabilizaci ploch zeleně v plochách po přeložené železniční trati.</p>

Cíle ochrany životního prostředí přijaté na vnitrostátní úrovni relevantní vůči předkládané ÚPD	Hodnocení	Komentář
	Z 3403/00	
<b>Strategický plán hl. m. Prahy</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zvyšovat komfort užívání veřejné dopravy.</li> </ul>	+	Přímo rozvíjí tuto prioritu.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Rozvíjet a optimalizovat páteřní síť kolejové dopravy (metro, železnice, tramvaje).</li> </ul>	+	Změna územního plánu vytváří ve spolupůsobení s ostatními existujícími, resp. připravovanými záměry územní předpoklady pro dopravní infrastrukturu a přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch VHD a přestupních vazeb mezi jejími jednotlivými druhy.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Sledovat vyšší kvalitu veřejných prostranství při návrhu dopravních řešení.</li> </ul>	+	Jsou vytvořeny územní předpoklady pro optimalizaci dopravní infrastruktury, a s tím spojené zkvalitňování veřejných prostranství v souvisejícím území.
<b>Plán udržitelné mobility Prahy a okolí</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy</li> </ul>	+	Přímo rozvíjí tuto prioritu.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy</li> </ul>	+	Přímo rozvíjí tuto prioritu.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zlepšení kvality veřejných prostranství</li> </ul>	+	Zprostředkovaně rozvíjí tuto prioritu v důsledku využití území uvolněného po přeložené železniční trati pro vytvoření tzv. Zelené radiály s předpokladem vytvoření veřejného prostranství s vyšším zastoupením zeleně a zvýšení prostupnosti a bezpečnosti.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy</li> </ul>	+	Změna je jedním z opatření po přerozdělení dopravních zátěží v území a rozvoj bezemisní VHD.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Snížení prostorových nároků dopravy</li> </ul>	+	Posuzovaná ÚPD znamená i využití území po přeložené železniční trati pro dopravní funkce.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Snížení dopravní nehodovosti</li> </ul>	+	Zprostředkovaně pozitivní vliv díky vybudování moderní dopravní infrastruktury.

Cíle ochrany životního prostředí a ochrany veřejného zdraví přijaté na vnitrostátní úrovni byly do řešené koncepce zapracovány 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.

### Shrnutí

Na úrovni posouzení vlivů na životní prostředí (SEA) pro posuzovanou změnu územního plánu Z 3403/00 lze konstatovat, že předkládaná koncepce je vzhledem ke svému charakteru a lokálnímu dopadu z hlediska environmentálního pilíře většinou bez přímého vztahu vůči ostatním strategickým dokumentům přijatým na evropské, národní a místní úrovni a jejich cílům v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, s výjimkou strategických dokumentů v oblasti územního plánování a udržitelné mobility. Změna bude mít pozitivní důsledky s nadmístním dopadem především z hlediska veřejného zdraví, snížení hlukové zátěže a emisí ze stávající železniční trati a z hlediska sociálního a ekonomického pilíře udržitelného rozvoje, zároveň negeneruje významné negativní vlivy na environmentální pilíř udržitelného rozvoje ani sledované cíle ochrany životního prostředí přijaté v ostatních strategických dokumentech.



## 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 změnu platné územně plánovací dokumentace, je návrh ukazatelů pro sledování vlivu předkládané ÚPD na životní prostředí shodný se sadou indikátorů vybraných aspektů udržitelného rozvoje hlavního města Prahy definovaných v ÚAP hl. m. Prahy 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 změny 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 posuzované změny územního plánu.

### ***Snížení hlukové zátěže***

- Počet trvale bydlících obyvatel žijících v oblastech s překročenými limity nočního hluku.
  - Počet obyvatel, data SZÚ, sledování v rámci Strategického hlukového mapování

### ***Podpora městské a příměstské zeleně***

- Podíl ploch zeleně z celkové plochy.
  - Podíl v %, data Hlavního města Prahy, sledování v rámci ÚAP, aktualizace 1x za 2 roky
- Výměra ploch zeleně na obyvatele.
  - Podíl v % data Hlavního města Prahy, sledování v rámci ÚAP, aktualizace 1x za 2 roky

## 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 posuzované ÚPD na životní prostředí, formulované 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. Do návrhu stanoviska byla převzata jen ta opatření, které je možné převzít do návrhu předmětné ÚPD.

Na základě vyhodnocení vlivu předloženého návrhu na životní prostředí navrhuje SOUHLASNÉ STANOVISKO. Předloženou koncepci tak doporučujeme k realizaci s uplatněním následujících požadavků na rozhodování ve vymezených plochách, resp. koridorech:

### **A. Akceptace navrhované změny využití území:**

#### ***Výběr varianty***

Posuzovaná změna územního plánu je navrhována invariantně. Na základě vyhodnocení nevyplynula potřeba řešit koncepci variantně.

#### ***Akceptovatelnost***

Změna Z 3403/00 je akceptovatelná bez podmínek.

## B. Prostorová opatření pro jednotlivé plochy

- Nejsou navrhována žádná prostorová opatření nad rámec vymezení ploch s rozdílným způsobem využití a podmínek jejich využití obsažených v posuzované změně územního plánu.

## 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.

Předmětem této fáze zakázky je zpracování Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území pro samostatně projednávanou změnu Územního plánu hlavního města Prahy označenou Z 3403/00, 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.

Posouzení vlivů předkládané změny 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.

### Předmět řešení

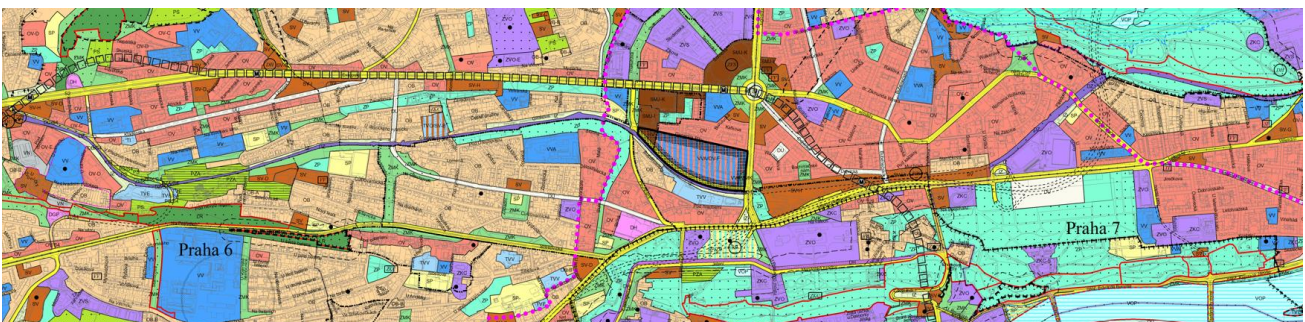
Změna spočívá ve vytvoření územních předpokladů umožňujících oproti stávajícímu koridoru železniční trati v úseku Dejvice - Veleslavin realizovat vedení železniční tratě, které díky svému trasování a limitním parametrům návrhu železniční tratě jsou vedeny v tunelech o vyšším nadloží, respektive v oblastech s nižšími dopady na zástavbu.

Změnou dojde k redukci stávajících zastavitelných ploch železnice ve prospěch nezastavitelných ploch zeleně.

Změna zejména ruší stávající plochy tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladové terminály /DZ/ a dále plochy tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladové terminály / ostatní dopravně významné komunikace v územní rezervě (DZ/S4), izolační zeleň /IZ/, zahradnictví /PZA/. Rušené plochy jsou nahrazeny především plochami zeleň městská a krajinná /ZMK/ a také plochami urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství /DU/, izolační zeleň /IZ/, ostatní dopravně významné komunikace /S4/ a zeleň městská a krajinná / ostatní dopravně významné komunikace v územní rezervě (ZMK/S4). Kategorie vymezených ploch s rozdílným způsobem využití území je koordinována s dlouhodobým záměrem MČ Praha 6 na vytvoření tzv. Zelené radiály ve stopě rušených ploch železnice.

Pro minimalizaci dopadů z provozu železniční dopravy na trati Praha-Kladno a z důvodu potřeby jejího zdvoukolejnění je trať v tomto úseku vymezena (v celém rozsahu změny) v tunelu v takové stopě, která má nejmenší dopad do území, kterým prochází. Vymezená trasa byla vybrána na základě dokumentace poskytnuté žadatelem o změnu, která tuto trasu navrhla s ohledem na minimalizaci dopadů stavby a provozu na okolí jako nejvhodnější. Pro minimalizaci negativních efektů při stavbě je většina trasy vedena v ražených tunelech.

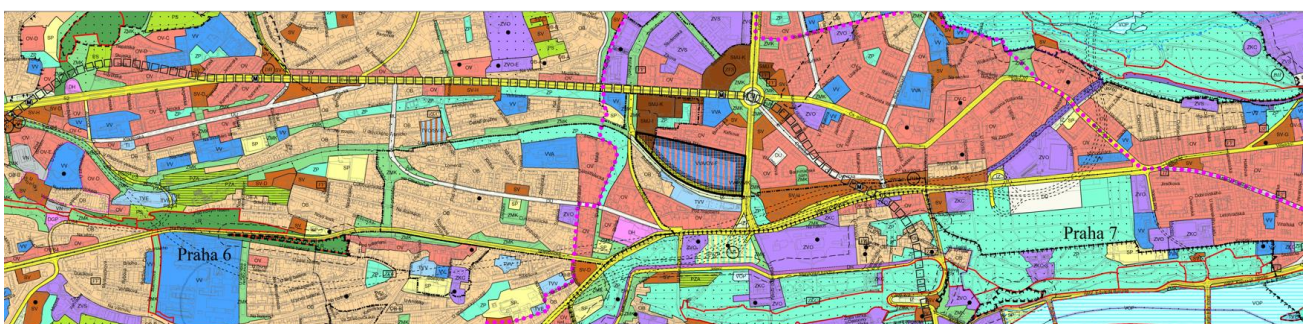
Oproti stávající povrchové trase železniční tratě je nová trasa tratě Praha-Kladno mezi Dejvicemi a Veleslavínem s ohledem na morfologii území posunuta jižním směrem z důvodu dosažení dostatečného nadloží, aby bylo možné trať v převažující části realizovat raženými tunely a minimalizovat tak negativní vlivy stavby i železničního provozu na urbanizované území Prahy 6. Návrh tunelové trasy trati Praha-Kladno je v prostoru Hradčanské, Prašného mostu částečně ovlivněn prostorovým průběhem tunelového komplexu Blanka, který tvoří severozápadní část Městského okruhu, se kterým je vymezená nová tunelová železniční trať koordinována.



Obr. 28 Výřez z výkresu č. 4 ÚPSÚ HLMP – plán využití ploch, platný stav k 1. 1. 20211



Obr. 29 Z 3403/00 Schéma grafického řešení – měněné plochy



Obr. 30 Promítnutí změny do výkresu č. 4 Plán využití ploch - výřez

**Obsah dokumentace:**

V úvodní kapitole je stručně charakterizován důvod, předmět a způsob posouzení. V kapitole A.I je podrobně popsán předmět a cíle posuzovaného dokumentu včetně územních souvislostí a charakterizován vztah posuzované koncepce k ostatním strategickým dokumentům na různých hierarchických úrovních, od dokumentů mezinárodních po koncepcí na úrovni města. Následně jsou v kapitole A.II vybrány ty cíle ochrany životního prostředí, přijaté v relevantních strategických dokumentech, jejichž splnění lze dosáhnout nebo k jejichž dosažení lze přispět nástroji územního plánování použitými v rámci návrhu předkládané ÚPD a zároveň zhodnocení vztahu předmětné koncepce k těmto cílům. Údaje o současném stavu a vývoji životního prostředí v dotčeném území jsou podrobně charakterizovány v kapitole A.III. Vývoj životního prostředí bez provedení koncepce je popsán v kapitole A.III.12. V kapitole A.IV. jsou identifikovány skutečnosti z hlediska sledovaných témat životního prostředí a veřejného zdraví, které by mohly být významně ovlivněny v důsledku uplatnění koncepce, včetně identifikace a prostorové analýzy možných kumulativních a synergických vlivů. Vlivy předkládané koncepce jsou vyhodnoceny v kapitole A.VI. a shrnuty dle jednotlivých sledovaných složek životního prostředí v kapitole A.VII. Následně jsou navržena opatření pro kompenzaci a předcházení negativním vlivům, návrh stanoviska a návrh ukazatelů pro sledování vlivů na životní prostředí jsou uvedeny v kapitole A.VIII. a jejich uplatnění jako rozhodovacích podmínek ve vymezeném koridoru v kapitole A.XI. V kapitole A.IX je zhodnocen způsob zapracování relevantních cílů v oblasti ochrany životního prostředí a veřejného zdraví přijatých strategickými dokumenty s vazbou na posuzovanou změnu Z 3403/00. V kapitole A.X. jsou navrženy indikátory pro monitoring a sledování vlivů uplatňování koncepce v oblastech, které mohou být uplatněním dokumentu ovlivněny.

**Stručné shrnutí identifikovaných vlivů na sledované složky a témata životního prostředí a veřejného zdraví:**

Níže uvádíme základní závěry, ke kterým dospěl zpracovatelský tým z hlediska vlivů předkládané změny na životní prostředí:

Pozitivní vlivy:

- Obyvatelstvo a veřejné zdraví:

Významným pozitivním vlivem navrhované změny územního plánu je vymístění železniční dopravy z řešeného úseku Dejvice – Veleslavín, čímž dojde k eliminaci všech negativních vlivů souvisejících s provozem železnice v obytné zástavbě a k vytvoření předpokladu pro efektivnější využití prostoru v trase stávající železnice.

- **Ovzduší, klima:**

Zprostředkovaně potenciálně mírně pozitivní až marginální vliv se zprostředkovaným působením v širším kontextu z hlediska optimalizace dopravního systému jako celku a přerozdělení dopravních zátěží, a s nimi spojených externalit ve prospěch bezemisní veřejné hromadné dopravy.

- **Hluková zátěž:**

Potenciálně významně pozitivní vliv v důsledku vytvoření územních předpokladů pro odstranění hlukové zátěže v podobě přeložení stávající železniční trati pod povrch terénu s mírně pozitivním zprostředkovaným působením v širším kontextu z hlediska optimalizace dopravního systému jako celku a přerozdělení dopravních zátěží, a s nimi spojených externalit ve prospěch bezemisní veřejné hromadné dopravy.

- **Sídla, urbanizace:**

Pozitivní působení v důsledku vybavení území kapacitní a komfortní bezemisní veřejnou hromadnou dopravou.

- **Hmotný majetek, nemovité památky, včetně dědictví architektonického a archeologického:**

Dojde k vytvoření územních předpokladů pro přeložení stávající železniční trati pod zem, na úrovni územního plánu bez podstatných vlivů. Dílčí ovlivnění konkrétních stávajících budov bude řešeno v navazujících řízeních, na úrovni ÚP bez vlivu.

- **Krajinný ráz:**

Dojde k vytvoření územních předpokladů pro realizaci tzv. Zelené radiály na místě stávající železniční trati s předpokládaně pozitivním vlivem na krajinný ráz.

### Negativní vlivy:

- **Půda a horninové prostředí:**

Mírně negativní vliv s místním dopadem a dočasným působením v důsledku zásahu do geologických struktur – týká se především výstavby tunelových úseků, vlastní stavba bude uzavřeným systémem, bez dalších geologických rizik. Vliv na půdy je marginální.

- **Voda:**

Mírně negativní vliv s místním dopadem a dočasným působením v důsledku zásahu do hydrogeologických struktur – týká se především výstavby tunelových úseků, vlastní stavba bude z hlediska hydrogeologického uzavřeným systémem. Mírně negativní vliv rovněž z hlediska zvýšení působení tepelného ostrova města.

### Kumulativní a synergické vlivy:

Žádné významné kumulativní a synergické vlivy relevantní pro posuzovanou koncepci nebyly identifikovány.

### ***Komentář zpracovatele VVURU:***

Klíčové vlivy v tomto případě jsou spojeny s přeložením stávající železniční trati pod zem a uvolnění jejího dosavadního koridoru pro záměr realizace tzv. Zelené radiály a s ní spojených funkcí. Na základě uvedených skutečností lze uzavřít, že implementaci změny lze označit za přínosnou nejen z hlediska uvolnění prostoru ve stávající stopě povrchového vedení železnice a s tím spojeného rozšíření možností zdravého trávení volného času, zlepšení dopravní obsluhy území a kvality života obyvatel, ale povede i ke snížení individuální automobilové dopravy, což povede i ke snížení emisí z automobilové dopravy, jakož i k eliminaci jakýchkoliv emisí, včetně hluku z dopravy po železnici.

### ***Opatření pro zamezení negativním vlivům:***

#### *Výběr varianty*

Posuzovaná změna územního plánu je navrhována invariantně. Na základě vyhodnocení nevyplývá potřeba řešit koncepci variantně.

## *Akceptovatelnost*

Změna Z 3403/00 je akceptovatelná bez podmínek. Na úrovni územního plánu nejsou navrhována žádná opatření, která by bylo možné uplatnit v předkládané ÚPD. V navazujících řízeních je třeba respektovat opatření pro minimalizaci negativních vlivů, která vyloučí z procesu EIA.

## ***Monitoring vlivů implementace koncepce:***

V případech, kdy bylo identifikováno možné ovlivnění životního prostředí nebo veřejného zdraví byly navrženy podmínky monitorování implementace koncepce, podrobněji viz kapitola A.X. Jedná se o hodnotící indikátory z hlediska snížení hlukové zátěže a retenční schopnosti území.

## ***Závěr:***

**V rámci posouzení nebyly zjištěny takové skutečnosti, které by bránily realizaci posouzené změny územního plánu.**

## ČÁST B Vyhodnocení vlivů územního plánu na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti

Posuzovaná změna využití území nezasahuje do EVL, resp. ptačí oblasti soustavy Natura 2000. Odbor ochrany prostředí MHMP, jako příslušný orgán ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, stanoviskem č. j. MHMP 1861913/2019 ze dne 10. 9. 2019 vyloučil vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. 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 předkládané ÚPD byly vybrány ty sledované jevy, cíle a indikátory, které se v řešeném území vyskytují, nebo s ním přímo souvisí, nebo které jsou podstatně ovlivněny návrhem posuzované ÚPD, případně jej podstatně ovlivňují a lze u nich tento vliv prokázat. Účelem je charakterizovat jaký vliv má navrhované řešení, případně varianty řešení, na tyto charakteristiky. Vzhledem k tomu, že Praha je současně krajem i obcí a posuzovaná změna bude promítnuta do úrovně územně plánovací dokumentace obce, tj. do územního plánu města. Pro účely naplnění obsahu této kapitoly byly konfrontovány jako ÚAP Prahy pro kraj, tak i ÚAP Prahy pro obec, obě v současnosti ve znění 5. úplné aktualizace ÚAP ve znění ke dni 1. 7. 2021.

Specifické požadavky hlavního města Prahy na obsah zpracovávaných ÚAP jsou zakotvené v usnesení Rady HMP č. 1441, které bylo přijato dne 13. 7. 2020.

Pátá aktualizace územně analytických podkladů (ÚAP) pro Prahu je zpracována ve dvou úrovních:

- Územně analytické podklady hl. m. Prahy pro kraj (ÚAP kraje),
- Územně analytické podklady hl. m. Prahy pro obec (ÚAP obce).

ÚAP jsou zpracovány v rozsahu, který požaduje Stavební zákon č. 183/2006 Sb. a jeho prováděcí vyhláška č. 500/2006 Sb. a dále podle specifických požadavků zakotvených v usnesení Rady HMP č. 1441. Tento dokument je podkladem pro zpracování Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy, slouží také jako podklad Zprávu o uplatňování Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy a pro pořizování a aktualizace politiky územního rozvoje. V souladu s platnými předpisy a na základě zkušeností s procesem pořizování územně plánovacích dokumentací hl. m. Prahy, jejich změn a aktualizací jsou ÚAP hl. m. Prahy 2020, tedy pátá celková aktualizace ÚAP hl. m. Prahy, zpracovány zvlášť pro dvě úrovně jako dva oddělené dokumenty:

Územně analytické podklady hl. m. Prahy pro obec (ÚAP obce) jsou zpracovávány na základě usnesení Rady hl. m. Prahy č. 373 ze dne 20. 3. 2007 a poslední 5. aktualizace Územně analytických podkladů hl. m. Prahy 2020 byla projednána s městskými částmi ve dnech od 13.11.2020 do 15.1.2021.

Návrh 5. úplné aktualizace Územně analytických podkladů hl. m. Prahy 2020 pro kraj byl projednán v Zastupitelstvu hl. m. Prahy dne 17. 6. 2021 usnesením ZHMP č. 28/17 na základě ustanovení § 5, odst. 1 vyhlášky č. 500/2006 Sb., v platném znění, v souladu s § 29 zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů.

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.

Rozbor udržitelného rozvoje je založen na adaptování cílů existujících komplexních a tematických strategických dokumentů do 11 oblastí udržitelného rozvoje (UR), které jsou dále členěny do principů UR. Každý princip UR obsahuje dostatečný počet cílů udržitelného rozvoje, které ho charakterizují.

Metoda rozboru udržitelného rozvoje území je společná pro ÚAP obce i kraje. V rámci ÚAP obce byl postaven komplexní systém cílů udržitelného rozvoje (UR), které řeší problematiku v podrobnějším měřítku. Pro RURU ÚAP kraje byl proveden výběr cílů UR, které mají celoměstský význam a měřítko, z množiny všech cílů v ÚAP obce. Pro každý indikátor byly zpracovány metodiky jeho výpočtu a sběru dat, aby bylo možné data indikátorů pravidelně aktualizovat. Vzhledem k tomu, že indikátor měří pouze určitý konkrétní výsek stanoveného cíle UR, jsou tyto cíle definovány šířeji nebo je stejný cíl měřen více indikátory zároveň.

Tato kapitola slouží ke shnutí vlivů návrhu předkládané územně plánovací dokumentace na výsledky rozboru udržitelného rozvoje provedeného v rámci Územně analytických podkladů. V tomto případě byly z vyhodnocení rozboru udržitelného rozvoje ÚAP vybrány sledované cíle udržitelného rozvoje, je reprezentující indikátory a hodnoty, resp. limity, které podstatně ovlivňují řešené území, nebo které jsou podstatně ovlivněny návrhem řešené změny 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 navržené změny 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 2020 byly vyhodnoceny vůči změně ÚP SÚ hl. m. Prahy pomocí jednoduché symboliky, která v tomto případě vyjadřuje, do jaké míry mohou změny 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. 11 Vliv na naplňování vybraných cílů a indikátorů v oblasti environmentálního pilíře dle ÚAP nástroji územního plánování promítnutými v posuzované ÚPD**

Vliv posuzované ÚPD na naplňování relevantních <sup>16</sup> cílů reprezentovaných indikátory v oblasti environmentálního pilíře nástroji územního plánování <sup>17</sup>	Z 3403/00	Komentář
<b>01 SOULAD MĚSTSKÉHO A PŘÍRODNÍHO PROSTŘEDÍ</b>		
<b>01.1 Podpora ochrany přirozených ekosystémů a zachovalých přírodních území</b>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● <i>i.01.1.03 Zvyšování podílu ploch zvláště chráněných území a významných krajinných prvků - registrovaných a péče o ně</i>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● <i>i.01.1.04 Zvyšování ekologické stability krajiny a snižování její degradace a fragmentace</i>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● <i>i.01.1.05 Zvyšování spojitosti celého systému ÚSES</i>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● <i>c.01.1.06 Snižování míry ohroženosti půdy vodní a větrnou erozí</i>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● <i>c.01.1.08 Zlepšování péče a ochrany ploch Natura 2000</i>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● <i>c.01.1.09 Zlepšování péče o lokality s chráněnými živočichy a rostlinami s národním významem</i>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<b>01.2 Aktivně chránit a rozvíjet krajinné zázemí města</b>	0/+	Bez přímé vazby, vliv změny na biotickou složku území, krajinný a urbanistický ráz území bude záviset na provedení realizovaných záměrů. Zprostředkovaně pozitivní vliv v důsledku vytvoření územních předpokladů pro realizaci tzv. Zelené radiály a stabilizaci ploch zeleně v území.
● <i>i.01.2.01 Zvyšování podílu pozemků určených k plnění funkce lesa na celkové rozloze Prahy.</i>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● <i>i.01.2.04 Snižování výměry nekonceptčního záboru zemědělského půdního fondu.</i>	0	Navzdory dílčímu záboru zbytkových ploch je generovaný zábor z kvantitativního i funkčního hlediska marginální.
● <i>i.01.2.09 Zvyšování kvality městského prostředí zlepšováním dostupnosti vnější otevřené krajiny</i>	+	Zprostředkovaně pozitivní vliv v důsledku vytvoření územních předpokladů pro realizaci tzv. Zelené radiály.

<sup>16</sup> Ze souboru sledovaných cílů a indikátorů dle ÚAP Praha byly vybrány ty, které mají vazbu na posuzovanou ÚPD, které podstatně ovlivňují řešené území, nebo které jsou podstatně ovlivněny návrhem řešené změny územního plánu, případně jej podstatně ovlivňují a lze u nich tento vliv prokázat. V případě, že sledovaný cíl je vůči posuzované ÚPD relevantní, ale nemá stanovený žádný indikátor, je hodnocení provedeno ve formě komentáře.

<sup>17</sup> Tučně jsou sledované cíle. Kurzívou zvýrazněny jsou ty indikátory, které jsou převzaty z ÚAP Praha pro kraj a mají tak nadmístní význam



Vliv posuzované ÚPD na naplňování relevantních <sup>16</sup> cílů reprezentovaných indikátory v oblasti environmentálního pilíře nástrojů územního plánování <sup>17</sup>	Z 3403/00	Komentář
<ul style="list-style-type: none"> <li>c.01.2.11 Zlepšování prostupnosti krajiny, resp. snížení fragmentace krajiny jak pro živočichy a rostliny, tak pro rekreaci obyvatel - pěší i cyklisty</li> </ul>	+	Zprostředkovaně pozitivní vliv v důsledku vytvoření územních předpokladů pro realizaci tzv. Zelené radiály.
<b>01.3 Aktivně chránit a rozvíjet městskou krajinu</b>	+	Zprostředkovaně pozitivní vliv v důsledku vytvoření územních předpokladů pro realizaci tzv. Zelené radiály.
<ul style="list-style-type: none"> <li>i.01.3.01 Zvyšování kvality městského prostředí zakládáním a revitalizací parků</li> </ul>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> <li>i.01.3.05 Zlepšování prostupnosti a využitelnosti pro rekreaci v krajině ve městě i v otevřené krajině</li> </ul>	+	Zprostředkovaně pozitivní vliv v důsledku vytvoření územních předpokladů pro realizaci tzv. Zelené radiály.
<ul style="list-style-type: none"> <li>c.01.3.08 Ochrana pohledové veduty a panoramat</li> </ul>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<b>02 KVALITNÍ SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ</b>		
<b>02.1 Efektivní hospodaření se zdroji</b>	+	Změna využívá již zastavěných území.
<ul style="list-style-type: none"> <li>i.02.1.10 Revitalizace brownfieldů a území se starými zátěžemi</li> </ul>	+	Změna využívá již zastavěných území.
<b>02.2 Adaptace na klimatickou změnu</b>	0 až +	Bez významných vlivů na klimatickou změnu.
<ul style="list-style-type: none"> <li>i.02.2.06 Zvyšování podílu přírodně blízkých úseků vodních toků</li> </ul>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> <li>i.02.2.07 Zvyšování propustných a zelených ploch, které umožňují vsakování dešťové vody a snižují vliv městského tepelného ostrova</li> </ul>	+	Realizace změny znamená vyšší využití nízkoemisní a nemotorové dopravy. Lze očekávat výsadbu zeleně v rámci veřejných prostranství.
<b>02.3 Snížení znečištění ovzduší, světelné a hlukové zátěže</b>	+	Změna územního plánu vytváří územní předpoklady pro dopravní infrastrukturu a přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch bezemisní dopravy, přerozdělení dopravních zátěží a odstranění významného zdroje hlukové zátěže.
<ul style="list-style-type: none"> <li>i.02.3.02 Snižování rozlohy území s překročením imisních limitů znečištění ovzduší</li> </ul>	+	Změna územního plánu vytváří územní předpoklady pro dopravní infrastrukturu a přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch bezemisní dopravy.
<ul style="list-style-type: none"> <li>i.02.3.13 Snižování počtu obyvatel zasažených nadlimitní hlukovou zátěží, jejímž zdrojem ve městě je především pozemní doprava, s cílem snížit negativní vliv hluku na psychické i fyzické zdraví obyvatel</li> </ul>	+	Změna územního plánu vytváří územní předpoklady pro dopravní infrastrukturu a přerozdělení dopravních zátěží ve prospěch bezemisní dopravy, přerozdělení dopravních zátěží a odstranění významného zdroje hlukové zátěže.
<b>02.4 Snížení znečištění vody</b>	0 až -1	Na úrovni ÚPD nejsou očekávány významné vlivy na kvalitu povrchových ani podzemních vod. Zprostředkovaně potenciální mírně negativní vliv s dočasným působením z hlediska zásahu do hydrogeologických struktur při výstavbě tunelových úseků.
<ul style="list-style-type: none"> <li>i.02.4.01 Zlepšování kvality a jakosti vody v rámci povrchových vodních toků a vodních ploch</li> </ul>	0	Na úrovni ÚPD nejsou očekávány významné vlivy na kvalitu povrchových ani podzemních vod.

## C.II Vliv na sledované cíle a indikátory v oblasti soudržnosti společenství obyvatel města udržitelného rozvoje

Vybrané, vůči navrhované ÚPD, relevantní cíle a sledované indikátory zjištěné v rozboru udržitelného rozvoje ÚAP Praha, které reprezentují žádoucí trendy v oblasti využití území města a soudržnosti společenství jeho obyvatel. V rámci rozboru udržitelného rozvoje ÚAP Praha 2020 byly vyhodnoceny vůči posuzované změně ÚPD pomocí jednoduché symboliky, která v tomto případě vyjadřuje, do jaké míry může změna přispět k naplňování sledovaných cílů.

- + Řešení předkládané změny ÚPD má pozitivní vazbu na sledované cíle a indikátory.
- 0 Řešení předkládané změny ÚPD nemá na sledované cíle a indikátory žádný vliv (sledovaný cíl/indikátor není z hlediska posuzované ÚPD relevantní).
- Řešení předkládané změny má negativní vazbu na sledované cíle a indikátory, posuzovaná ÚPD působí proti sledovanému cíli, je třeba přijmout opatření pro zamezení negativních vlivů na environmentální pilíř udržitelného rozvoje. Vliv na využití silných stránek a příležitostí řešeného území

**Tab. 12 Vliv na naplňování vybraných cílů a indikátorů v oblasti sociálního pilíře dle ÚAP nástroji územního plánování promítnutými v posuzované ÚPD**

Vliv posuzované ÚPD na naplňování relevantních <sup>18</sup> cílů reprezentovaných indikátory v oblasti sociálního pilíře nástroji územního plánování <sup>19</sup>	Z 3403/00	Komentář
<b>03 VYVÁŽENÉ PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ MĚSTA</b>		
<b>03.1 Vyvážený rozvoj vystavěného prostředí města</b>	+	Zprostředkovaně pozitivní vliv v důsledku vytvoření územních předpokladů pro realizaci tzv. Zelené radiály.
● <i>i.03.1.01 Upřednostňování vyváženého rozvoje města v rámci souvisle zastavěného území</i>	+	Zprostředkovaně pozitivní vliv v důsledku vytvoření územních předpokladů pro realizaci tzv. Zelené radiály.
● <i>i.03.1.02 Omezování suburbanizace</i>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● <i>i.03.1.05 Upřednostňování intenzivního rozvoje města v transformačních územích</i>	+	V kontextu ostatních připravovaných změn územního plánu jsou vytvářeny územní předpoklady pro využití transformačních území (podmíněnost v rámci změny Z 3754/00).
● <i>c.03.1.08 Ochrana a rozvoj urbanistické, architektonické a kulturně-historické hodnoty při regeneraci deprimovaných území</i>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<b>03.2 Kvalitní veřejná prostranství</b>	+	V rámci realizace změny lze očekávat vznik nových resp. revitalizaci stávajících veřejných prostranství.
● <i>i.03.2.01 Zlepšování propojení tras pro pohyb ve městě</i>	+	Přímo podporuje tento indikátor.
● <i>i.03.2.04 Zajišťování a udržení přístupu k veřejným prostranstvím</i>	+	V rámci realizace změny lze očekávat vznik nových resp. revitalizaci stávajících veřejných prostranství.
<b>03.3 Kvalitní využití území</b>	+	Přímo rozvíjí tento cíl.
● <i>i.03.3.03 Snižování podílu monofunkčních území</i>	+	V kontextu ostatních připravovaných změn územního plánu jsou vytvářeny územní předpoklady pro využití transformačních území pro smíšené funkce (podmíněnost vůči změně Z 3754/00).
<b>04 VYVÁŽENÝ ROZVOJ KULTURNÍCH A URBÁNNÍCH HODNOT</b>		
<b>04.1 Aktivně rozvíjet a chránit kulturní dědictví</b>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<b>07 BEZPEČNÉ, ODOLNÉ A PŘIPRAVENÉ MĚSTO</b>		
<b>07.1 Posilovat dostupnost a spolehlivost technické infrastruktury</b>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<b>07.2 Rozvíjet prevenci a ochranu před živelnými katastrofami</b>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.

<sup>18</sup> Ze souboru sledovaných cílů a indikátorů dle ÚAP Praha byly vybrány ty, které mají vazbu na posuzovanou ÚPD, které podstatně ovlivňují řešené území, nebo které jsou podstatně ovlivněny návrhem řešené změny územního plánu, případně jej podstatně ovlivňují a lze u nich tento vliv prokázat. V případě, že sledovaný cíl je vůči posuzované ÚPD relevantní, ale nemá stanovený žádný indikátor, je hodnocení provedeno ve formě komentáře.

<sup>19</sup> Tučně jsou sledované cíle. Kurzívou zvýrazněny jsou ty indikátory, které jsou převzaty z ÚAP Praha pro kraj a mají tak nadmístní význam

Vliv posuzované ÚPD na naplňování relevantních <sup>18</sup> cílů reprezentovaných indikátory v oblasti sociálního pilíře nástroji územního plánování <sup>19</sup>	Z 3403/00	Komentář
● i.07.2.01 Dokončení systému protipovodňové ochrany, zlepšení správy a managementu protipovodňových opatření	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● i.07.2.02 Zvyšování délky revitalizovaných úseků vodních toků a maximální zpomalení odtoku vody z krajiny i města	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● i.07.2.03 Zvyšování počtu vodních ploch, které umožňují retenci vody v krajině a snižovat tak vliv městského tepelného ostrova	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<b>07.3 Posilovat ochranu obyvatel a snižovat bezpečnostní hrozby</b>	+	V rámci realizace stavby dopravní infrastruktury, jíž dává posuzovaná změna, lze očekávat zvýšení bezpečnosti dopravy.
<b>08 VZDĚLANÉ A INOVATIVNÍ MĚSTO</b>		
<b>09 SOCIÁLNĚ SOLIDÁRNÍ A SOUDRŽNÉ MĚSTO</b>		
<b>10 KVALITNÍ A TRANSPARENTNÍ VEŘEJNÁ SPRÁVA</b>		
<b>10.1 Odbornost, kompetentnost a odpovědnost veřejné správy</b>	+	Posuzovanou ÚPD dojde k vytvoření podmínek pro realizaci strategických rozhodnutí v oblasti dopravní infrastruktury a využití transformačních území.
● i.10.1.01 Vytváření podmínek pro realizaci naplánované veřejné infrastruktury	+	Posuzovanou ÚPD dojde k vytvoření podmínek pro realizaci strategických rozhodnutí v oblasti dopravní infrastruktury a využití transformačních území.
● i.10.1.04 Pořizování kvalitních podrobnějších územně plánovacích dokumentů jako podklad pro územní rozhodování	+	Posuzovanou ÚPD dojde k vytvoření podmínek pro realizaci strategických rozhodnutí v oblasti dopravní infrastruktury a využití transformačních území.
<b>11 SPOKOJENOST A ANGAŽOVANOST OBYVATEL</b>		

### C.III Vliv na sledované cíle a indikátory v oblasti ekonomického pilíře udržitelného rozvoje

Vybrané, vůči navrhované ÚPD, relevantní cíle a sledované indikátory zjištěné v rozboru udržitelného rozvoje ÚAP Praha, které reprezentují žádoucí trendy v oblasti ekonomického rozvoje města. V rámci rozboru udržitelného rozvoje ÚAP Prahy 2020 byly vyhodnoceny vůči posuzované změně ÚPD pomocí jednoduché symboliky, která v tomto případě vyjadřuje, do jaké míry může změna přispět k naplňování sledovaných cílů.

- + Řešení předkládané změny ÚPD má pozitivní vazbu na sledované cíle a indikátory.
- 0 Řešení předkládané změny ÚPD nemá na sledované cíle a indikátory žádný vliv (sledovaný cíl/indikátor není z hlediska posuzované ÚPD relevantní).
- Řešení předkládané změny má negativní vazbu na sledované cíle a indikátory, posuzovaná ÚPD působí proti sledovanému cíli, je třeba přijmout opatření pro zamezení negativních vlivů na environmentální pilíř udržitelného rozvoje.

**Tab. 13 Vliv na naplňování vybraných cílů a indikátorů v oblasti ekonomického pilíře dle ÚAP nástroji územního plánování promítnutými v posuzované ÚPD**

Vliv posuzované ÚPD na naplňování relevantních <sup>20</sup> cílů reprezentovaných indikátory v oblasti ekonomického pilíře nástroji územního plánování <sup>21</sup>	Z 3403/00	Komentář
<b>05 ATRAKTIVNÍ A KONKURENCESCHOPNÉ MĚSTO</b>		
<b>05.1 Příznivé podnikatelské prostředí</b>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<b>05.2 Podpora inovace a konkurenceschopnosti</b>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<b>05.3 Ekonomická prosperita a blahobyť</b>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● i.05.3.05 Doplnění nedostatečných lokálních zdrojů pro zajištění pražského trhu práce (ekonomické základny) a nabídka pracovních příležitostí pro obyvatele v zázemí Prahy	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.

<sup>20</sup> Ze souboru sledovaných cílů a indikátorů dle ÚAP Praha byly vybrány ty, které mají vazbu na posuzovanou ÚPD, které podstatně ovlivňují řešené území, nebo které jsou podstatně ovlivněny návrhem řešené změny územního plánu, případně jej podstatně ovlivňují a lze u nich tento vliv prokázat. V případě, že sledovaný cíl je vůči posuzované ÚPD relevantní, ale nemá stanovený žádný indikátor, je hodnocení provedeno ve formě komentáře.

<sup>21</sup> Tučně jsou sledované principy udržitelného rozvoje a cíle. Kurzívou zvýrazněny jsou ty indikátory, které jsou převzaty z ÚAP Praha pro kraj a mají tak nadmístní význam

Vliv posuzované ÚPD na naplňování relevantních <sup>20</sup> cílů reprezentovaných indikátory v oblasti ekonomického pilíře nástroji územního plánování <sup>21</sup>	Z 3403/00	Komentář
<b>06. BEZPEČNÁ A EFEKTIVNÍ MOBILITA</b>		
<b>06.1 Šetrná mobilita</b>	+	Rozvoj bezemisní dopravy v kontextu ostatních připravovaných rozvojových záměrů v území.
<ul style="list-style-type: none"> <li>i.06.1.06 Zvyšování podílu veřejné, pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce</li> </ul>	+	Přímo podporuje tento indikátor.
<b>06.2 Dostupná doprava</b>	+	Budou vytvořeny územní předpoklady pro zlepšení dopravní obsluhy území.
<ul style="list-style-type: none"> <li>i.06.2.05 Zvyšování podílu obyvatel majících v dosahu 15 min. pěší chůze zastávku kolejové dopravy</li> <li>c.06.2.08 Zlepšování dostupnosti Prahy vysokorychlostní kolejovou dopravou</li> </ul>	+	Přímo podporuje tento indikátor.
<b>06.3 Výkonná a spolehlivá doprava</b>	+	Posuzovaná ÚPD přímo rozvíjí tento cíl rozvojem moderní dopravní infrastruktury.
<b>06.4 Prostorově a ekonomicky efektivní doprava</b>	+	Posuzovaná ÚPD přímo rozvíjí tento cíl rozvojem moderní dopravní infrastruktury v kontextu ostatních připravovaných rozvojových záměrů v území.
<ul style="list-style-type: none"> <li>i.06.4.01 Nezvyšování stupně automobilizace</li> </ul>	+	Komfortní dopravní infrastruktura přispívá k preferenci VHD a bezmotorové dopravy na úkor IAD.

## C.IV Vliv na stav a vývoj hodnot řešeného území

Následující přehledné shrnutí hodnot pro území hl. m. Prahy a jejich vztahu vůči posuzované ÚPD vychází z vybraných hodnotových charakteristik vymezených na jejím území, které jsou zobrazeny ve výkrese č. O.1 Hodnoty území v ÚAP Prahy. Výkres O.1 Hodnoty území navazuje na knihu 1100 | Rozbor udržitelného rozvoje a obsahuje vybrané jevy a prvky, které představují přírodní, kulturní a civilizační hodnoty rozpoznané v území.

Vyhodnocení vlivů na stav a vývoj hodnot území bylo provedeno vůči posuzované ÚPD a sledovaným hodnotám řešeného území dle ÚAP, dle stejného klíče jako byly vyhodnoceny vlivy resp. vzájemné vztahy vůči sledovaným cílům a indikátorům udržitelného rozvoje v předchozích kapitolách tj. pomocí jednoduché tabelární formy znázorňující vztah řešené ÚPD 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 ÚPD relevantní)
- Řešení předkládané změny má negativní vazbu na zachování hodnot řešeného území, je třeba přijmout opatření k ochraně definovaných hodnot

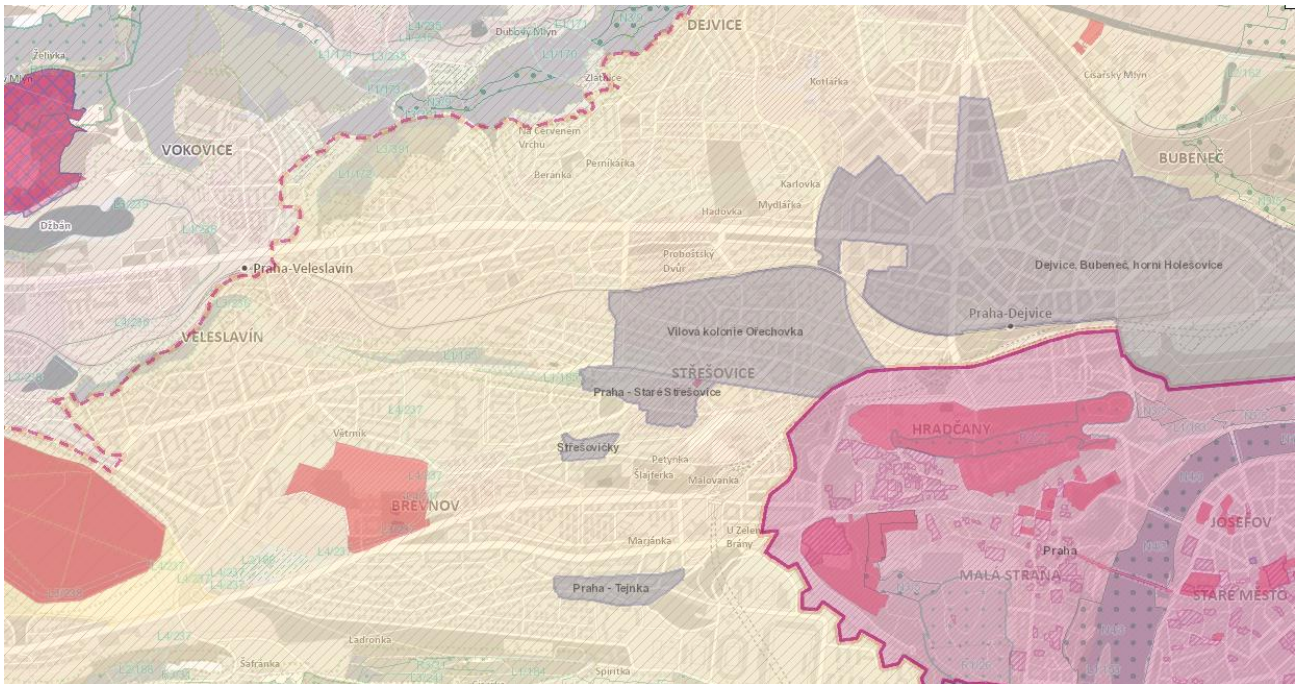
**Tab. 14 Vliv řešené ÚPD na zachování a rozvoj vybraných<sup>22</sup> hodnot území dle ÚAP**

Vliv řešené změny 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.

Vliv na zachování a rozvoj hodnot řešeného území	Z 3403/00	Komentář
<b>01 SOULAD MĚSTSKÉHO A PŘÍRODNÍHO PROSTŘEDÍ</b>		
<b>pestré přírodní podmínky</b>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> <li>národní přírodní památky</li> <li>hranice CHKO Český kras</li> <li>přírodní památky</li> <li>přírodní rezervace</li> <li>VKP registrované</li> <li>Natura 2000</li> <li>říční niva</li> <li>vodní plochy</li> <li>vodní toky</li> </ul>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<b>rozsáhlá lesnatá území</b>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> <li>VKP ze zákona - lesy</li> </ul>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.

<sup>22</sup> Z hodnot sledovaných v ÚAP Praha byly vybrány ty hodnoty, které jsou relevantní z hlediska územně plánovací dokumentace

Vliv na zachování a rozvoj hodnot řešeného území	Z 3403/00	Komentář
<b>kvalitní zemědělská půda v otevřené krajině</b>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● ZPF I. a II. třídy ochrany v otevřené krajině	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<b>kvalitní a rozmanité parky</b>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● metropolitní park	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● čtvrtový park	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● lokální park	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● místní park	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<b>synergie kompozice historické městské krajiny a přírodního rámce</b>	+	Zprostředkovaně pozitivní vliv v důsledku vytvoření územních předpokladů pro realizaci tzv. Zelené radiály.
● trojúhelník historických hodnot	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● Pražský hrad, Vyšehrad, Vítkov	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● vybrané vyhlídkové body	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● výseče vybraných vyhlídkových bodů	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● práh vzdálenosti 2 km	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● práh vzdálenosti 3 km	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● práh vzdálenosti 4 km	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● hlavní svahy	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● vedlejší svahy	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● osa hřebene	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● osa údolí	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<b>03 VYVÁŽENÉ PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ MĚSTA</b>		
<b>kvalitně založená síť veřejných prostranství</b>	+	Zprostředkovaně pozitivní vliv v důsledku vytvoření územních předpokladů pro realizaci tzv. Zelené radiály.
● uliční prostranství	+	Zprostředkovaně pozitivní vliv v důsledku vytvoření územních předpokladů pro realizaci tzv. Zelené radiály.
● cesty v otevřené krajině	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez významného vlivu.
● trasy císařských silnic v roce 1842	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<b>04 VYVÁŽENÝ ROZVOJ KULTURNÍCH A URBÁNNÍCH HODNOT</b>		
<b>vysoká koncentrace kulturního a architektonického dědictví</b>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● koncentrace architektonických a stavebních dominant	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● nemovité národní kulturní památky	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● nemovité kulturní památky	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● kulturní památky archeologické povahy - plochy	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
● kulturní památky archeologické povahy - body	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.



Obr. 31 Hodnoty území dle ÚAP Prahy 2020, zdroj: IPR Praha, cit. 20.4.2022

## 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 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. 15 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. 16 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 <sup>23</sup>
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 dojíždky 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, Strategický plán hl. města Prahy, NEHAP, Zdraví 2030.</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 vyžití 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: ČR 2030, Zdraví 2030, ZÚR Praha, Strategický plán hl. města Prahy, NEHAP.</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 2030, ZÚR Praha, Strategický plán hl. města Prahy, NEHAP.</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	Referenční cíl reprezentuje žádoucí trend v oblasti zvyšování kvality bydlení – hodnotí vybavení území veřejnou občanskou	+2 vznik ploch veřejné občanské vybavenosti v dosahu ploch bydlení nad cca 2 ha

<sup>23</sup> 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>spektrum veřejné občanské vybavenosti</p>	<p>vybaveností (zdravotnictví, školství, veřejná 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, ZÚR Praha, Strategický plán hl. města Prahy, SPŽP 2030 s výhledem do 2050.</p>	<p>+1 vznik ploch veřejné občanské vybavenosti v dosahu ploch bydlení do cca 2 ha -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: NEHAP, PÚR ČR, ZÚR Prahy, ČR 2030, SPŽP 2030 s výhledem do 2050.</p>	<p>+2 vymezení ploch, koridorů a opatření pro zvyšování bezpečnosti obyvatel a zlepšení obslužnosti území s nadmístním významem +1 vymezení ploch, koridorů a opatření pro zvyšování bezpečnosti obyvatel a zlepšení obslužnosti území s místním významem -1 vymezení zastavitelných 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: NEHAP, PÚR ČR, ZÚR Prahy, ČR 2030, SPŽP 2030 s výhledem do 2050.</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: NEHAP, ZÚR Prahy, ČR 2030, SPŽP 2030 s výhledem do 2050, Strategický plán hl.</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</p>

	města Prahy, Plán udržitelné mobility Prahy a okolí.	nadzemního vedení ve střetu s krajinným rázem, biotickou složkou krajiny apod.) -2 vymezení nových technických nebo dopravních opatření ve střetu 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 ČR, ZÚR Prahy, SPŽP 2030 s výhledem do 2050, 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 <sup>24</sup> 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: ZÚR Praha, ČR 2030, SPŽP 2030 s výhledem do 2050, 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, ČR 2030, PÚR ČR.	+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:

<sup>24</sup> 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.)

**stupnice významnosti<sup>25, 26, 27</sup>**

- +2 potenciálně významný pozitivní vliv (přímý vliv velkého rozsahu) uplatnění navrhovaného opatření na referenční cíl
- +1 potenciálně pozitivní (přímý<sup>28</sup> či nepřímý<sup>29</sup>/sekundární<sup>30</sup>) vliv uplatnění navrhovaného opatření na daný referenční cíl
- 0 zanedbatelný nebo komplikovaně zprostředkovaný (nepřímý/sekundární) potenciální vliv (velmi malý rozsah, nepřímá vazba na navrhované opatření, resp. návrhovou plochu/ koridor)
- 1 potenciálně negativní vliv uplatnění navrhovaného opatření na daný referenční cíl (přímý či nepřímý/sekundární)
- 2 potenciálně významný negativní vliv uplatnění navrhovaného opatření na daný referenční cíl (přímý vliv velkého rozsahu nebo bez možnosti uplatnění zmírňujících opatření)

**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)
- NR nadregionální (s přesahem vlivu mimo hranice kraje)
- PH přeshraniční (s přesahem vlivu mimo území ČR)

**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/ strategickým dokumentům vč. ÚPD
- S synergické spolupůsobení vzhledem k již existujícím, resp. uvažovaným plochám/ záměrům/ strategickým dokumentům vč. ÚPD

**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 <sup>31</sup>

<sup>25</sup> Hranice hodnocení jednotlivých stupňů míry významnosti vlivu vyplývá z charakteristiky jednotlivých referenčních cílů ochrany ŽP a způsobu hodnocení, viz tabulka 5

<sup>26</sup> Zda se jedná o vliv přímý nebo nepřímý či sekundární (zprostředkovaný) je blíže charakterizováno v hodnotících komentářích

<sup>27</sup> Hodnocení odpovídá potenciálním možnostem ovlivnění sledovaného jevu, charakteristiky nebo cíle reprezentovaného referenčním cílem

<sup>28</sup> Přímý vliv znamená bezprostřední působení důsledků navrhovaného opatření v řešeném území nebo vůči sledované složce – přímý průmět vlivu do území

<sup>29</sup> Nepřímý vliv znamená zprostředkované působení důsledků navrhovaného opatření na sledované složky, resp. témata životního prostředí a veřejného zdraví tj. např. působení podpory nízkooemisní dopravy zprostředkované na kvalitu ovzduší

<sup>30</sup> Sekundární vliv působí následně tj. např. působení zásahu do přírodě blízkých ekosystémů v důsledku vymezení zastavitelných ploch na šíření invazních druhů

<sup>31</sup> Zjištění vlivu však automaticky neznamená, že k významně negativnímu ovlivnění vždy dojde. Při hodnocení v této kategorii je stanoveno opatření k vyloučení, minimalizaci nebo kompenzaci vlivů.

	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 <sup>32</sup>

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.

<sup>32</sup> 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 hlukové chráněného objektu v blízkosti křižovatky dopravních koridorů apod.) viz výše uvedená stupnice hodnocení.

D.I.1.1 Z 3403/00

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 využití 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
Z 3403/00	0	0	+1/B/dp	0	+1/B/dp	+1/B/dp	+2/R/dp/S	0	0	0
<b>Komentář:</b>										
Změna umožní v předmětném území vytvoření územních předpokladů pro přeložení železniční trati pod povrch terénu, její zkapacitnění a elektrifikaci, což přispěje k odstranění stávající hlukové zátěže z provozu po této trati a zlepšení komfortu obsluhy území veřejnou hromadnou dopravou a využití území po přeložené trati pro cyklistickou dopravu a veřejné prostranství tzv. Zelenou radiálu.										
<b>Pozitivní vlivy:</b> Významně pozitivně vůči sociálními i ekonomickému pilíři udržitelného rozvoje se projeví zlepšení dopravní obsluhy území environmentálně příznivými druhy dopravy, zlepšení komfortu využití hromadné dopravy i vytvoření územních předpokladů pro zlepšení dostupnosti území i vytvoření veřejných prostranství a zvýšení podílu zeleně v důsledku využití ploch po přeložené železniční trati pro realizaci tzv. Zelené radiály, jako prostoru sloužícího nejen k dopravě, ale i rekreaci a komunitnímu životu obyvatel.										
<b>Negativní vlivy:</b> Nebyly identifikovány žádné negativní vlivy vůči sledovaným cílům sociálního a hospodářského pilíře udržitelného rozvoje.										
<b>Kumulativní vlivy:</b> Významně až mírně pozitivní synergické spolupůsobení z hlediska vybavení území dopravní infrastrukturou a veřejnou vybaveností na komfort využití hromadné dopravy, dostupnosti území pro uživatele a komunitní setkávání jako prevenci suburbanizace v kontextu ostatních strategických rozhodnutí v souvisejícím území.										
<b>Akceptovatelnost:</b> Akceptovatelné bez podmínek.										
<b>Opatření pro minimalizaci negativních vlivů na udržitelný rozvoj území:</b> Vzhledem k tomu, že nebyly identifikovány negativní vlivy vůči ekonomickému ani sociálními pilíři udržitelného rozvoje nejsou navrhována další minimalizační resp. kompenzační opatření nad rámec podmínek pro využití ploch stanovených v návrhu posuzované ÚPD.										

## D.I.2 Podmínky akceptovatelnosti z hlediska sociálního a ekonomického pilíře

Zde uvádíme základní opatření pro další fázi zastavování lokalit, která vyplynula z vyhodnocení vlivů předkládané koncepce 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, resp. podmínek navržených v rámci SEA.

## 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 posuzované změny územního plánu konkrétně naplňuje priority ve vztahu k udržitelnému rozvoji území.

### E.1 Politika územního rozvoje ČR, ve znění závazném k 1.9.2021

Politika územního rozvoje České republiky 2008, schválená usnesením vlády ze dne 20. července 2009 č. 929, ve znění Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje České republiky schválené usnesením vlády ze dne 15. dubna 2015 č. 276, Aktualizace č. 2 Politiky územního rozvoje České republiky schválené usnesením vlády ze dne 2. září 2019 č. 629, Aktualizace č. 3 Politiky územního rozvoje České republiky schválené usnesením vlády ze dne 2. září 2019 č. 630, Aktualizace č. 5 Politiky územního rozvoje České republiky schválené usnesením vlády ze dne 17. srpna 2020 č. 833, Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje České republiky schválené usnesením vlády ze dne 12. července 2021 č. 618.

Dnem 1. září 2021 je Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje České republiky závazná pro pořizování a vydávání územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje, územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území, v souladu s § 31 odst. 4 stavebního zákona. Aktualizace č. 4 je řádnou úplnou aktualizací Politiky územního rozvoje, to znamená, že byl revidován celý dokument a zesouladěn s aktuální právní úpravou i vývojem v oblasti územního plánování a udržitelného rozvoje od doby vzniku dokumentu.

Koridory a plochy technické infrastruktury a související rozvojové záměry, vymezené Politikou územního rozvoje, nejsou řešením předkládanou změnou územního plánu nijak dotčeny.

Řešení změny respektuje republikové priority pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovené v PÚR ČR, a z toho plynoucí podmínky a úkoly k řešení v podrobnějších územně plánovacích dokumentacích.

Změna je v souladu a přímo rozvíjí kap. 2.2.3 Koncepce dopravní infrastruktury Politiky územního rozvoje, zejména písm. d) pokrýt všechny významné přepravní vztahy včetně tangenciálních vztahů a vazby na letiště v Praze-Ruzyni (Letiště Václava Havla Praha) trasami veřejné dopravy; písm. e) vytvářet podmínky k preferenci veřejné dopravy před automobilovou dopravou; a písm. l) vytvořit podmínky pro omezování automobilové dopravy zejména v centrální oblasti města.

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 předkládané změny územního plánu a republikových priorit PÚR uvedeno v kapitole A.XI):

- ÚPD respektuje urbanistický ráz území, vkládá do územního plánu trasu podzemního vedení přeložky železniční trati Praha – Kladno, s předpokladem uvolnění části území po přeložené železniční trati pro zvýšení podílu zeleně a rozvoj cyklodopravy.
- Hodnoty území města jsou v rámci změny respektovány.
- Nedochází k neodůvodněným záborům ZPF ani PUPFL.
- Nemá vliv na ÚSES.
- Nemá vliv na záplavová území.

- Navrhované změny dále zlepší dopravní obsluhu území veřejnou dopravou, prostupnost pro pěší i cyklisty. Návrhem posuzované ÚPD jsou vytvářeny podmínky pro minimalizaci negativních vlivů na bydlení v územích, zatížených z hlediska hluku a znečištění ovzduší.

Posuzovaná změna územního plánu tak přímo přispívá k naplnění nadřazených hlavních cílů, kterými jsou:

- Zvýšení atraktivity železničního spojení Kladna, resp. dalších měst a obcí ve spádové oblasti Kladenské, resp. Dejvické trati s centrem Prahy, které podpoří urbanistický rozvoj těchto lokalit.
- Napojení mezinárodního letiště Václav Havla Praha pomocí rychlé, pohodlné a kapacitní veřejné hromadné dopravy (železniční).

Z výše uvedených důvodů lze konstatovat, že předkládaná změna územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy 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. Aktuálně je platné znění ZÚR účinné od 28. 7.2022.

Obecné zásady územního rozvoje stanovené ZÚR Prahy 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. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území pomocí nástrojů územního plánování (vyhodnocení posuzované ÚPD vůči jednotlivým cílům ZÚR, resp. PÚR naleznete v kapitole A.IX. tohoto dokumentu):

- 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 přilehlé 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. Z hlediska hodnocené změny ÚPD lze konstatovat soulad se zásadou „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“, především z důvodů přerozdělení dopravních zátěží mimo rezidenční území města a transformaci nevyužívaných ploch.

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 ČR 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.

Posuzovaná změna je v souladu s požadavkem vyplývajícím z kapitoly 2.2.3. ZÚR na vytváření podmínek k preferenci veřejné dopravy před automobilovou.

Řešení změny respektuje republikové priority pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovené v PÚR ČR, a z toho plynoucí podmínky a úkoly k řešení v podrobnějších územně plánovacích dokumentacích. Předmětná lokalita je součástí Metropolitní rozvojové oblasti OB 1.

Řešené území změny se dle ZÚR hl. m. Prahy nachází v oblasti kompaktního města, kde je nutné respektovat diferencované urbanistické a stavební hodnoty jednotlivých městských částí. Návrh změny tento princip dodržuje, a také není v rozporu s prioritami a zásadami územního plánování stanovenými v ZÚR hl. m. Prahy. V souladu se ZÚR hl. m. Prahy je návrhem změny upřednostňován rozvoj uvnitř města oproti rozvoji v dosud nezastavěném území. Jedná se o lokalitu s velkým transformačním potenciálem, který je návrhem změny konkretizován. Předmětná lokalita je v přímé návaznosti na kapacitní systém kolejové dopravy – železniční trať Praha-Kladno, metro a tramvaj. Předmětná lokalita je také součástí oblasti významného centra s podílem celoměstských funkcí C/1 Dejvice, návrhem změny je toto významné centrum podporováno, a tím jsou posíleny podmínky pro polycentrický rozvoj hl. m. Prahy.

Předkládaná koncepce vychází z úkolů územního plánování stanovených ZÚR HMP. Platné priority a obecné zásady územního rozvoje promítnuté do úkolů územního plánování stanovené v platných zásadách územního rozvoje se návrhem změny Z 3403/00 nijak nemění a jsou plně respektovány. Jedná se pouze o věcné úpravy vymezení konkrétních ploch do konkrétního území, bez dopadu do systémových a koncepčních složek Zásad územního rozvoje Hlavního města Prahy.

Změna je v souladu s Aktualizací č. 6 ZÚR hl. m. Prahy, která byla vydána opatřením obecné povahy č. 121/2021 usnesením č. 30/14 Zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 14. 10. 2021, a která upravila vymezení koridoru železniční trati Praha – Kladno v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín,

V rámci podrobné přípravy modernizace trati a dílčích projednání jednotlivých variant bylo v tomto úseku nalezeno vhodnější vedení, které se více přizpůsobuje místním podmínkám. Prahy lokálně upravuje vymezení koridoru železniční trati Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno a umožňuje rozšířením koridoru větší možnosti hledání vedení trati v geologicky příznivějších podmínkách oproti původnímu úzeji vymezenému koridoru. Tato aktualizace ZÚR tak vytvořila územně plánovací předpoklady pro další prověření území v podrobnější ÚPD, které je realizováno zde posuzovanou změnou. Nejedná se o spolupůsobení, ale o územní překryv.

#### **Shrnutí:**

Z výše uvedeného lze konstatovat, že posuzovaná změna územního plánu není v rozporu s Politikou územního rozvoje ČR, ani s územně plánovací dokumentací kraje – Zásadami územního rozvoje hl. m. Prahy, v platném znění (ZÚR).

## 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 Praha a v ZÚR Prahy a vyhodnocení disproporcí vzájemné vyváženosti pilířů udržitelného rozvoje, které nejvíce ovlivňují udržitelný rozvoj řešeného území. Posuzován je vliv řešení předkládané ÚPD 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 Disproporce a problémy k řešení v rámci územně plánovací dokumentace identifikované v ÚAP Prahy a jejich vazba k posuzované ÚPD

Problémy k řešení v ÚPD identifikované v ÚAP Praha pro území kraje – formulují problémy, které lze řešit nástroji územního plánování, a které jsou podkladem pro územní plán. Níže uvádíme k jednotlivým takto identifikovaným problémům slovní komentář z hlediska jejich vazby na posuzovanou ÚPD a míru jakou může tato dokumentace přispět k jejich řešení. Využita byla třibodová škála.

- + Řešení předkládané ÚPD má pozitivní vazbu na řešení problémů udržitelného rozvoje nástroji územního plánování.
- 0 Řešení předkládané ÚPD nemá na řešení problémů udržitelného rozvoje nástroji územního plánování (problém není z hlediska řešené ÚPD relevantní).
- Řešení předkládané ÚPD má negativní vazbu na řešení problémů udržitelného rozvoje nástroji územního plánování, je třeba přijmout opatření pro zamezení negativních vlivů implementace ÚPD na udržitelný rozvoj.

Vliv posuzované ÚPD na řešení problémů udržitelného rozvoje nástroji územního plánování	Z 3403/00	Komentář
<b>03 VYVÁŽENÉ PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ MĚSTA</b>		
<b>podmíněnost rozvoje klíčových transformačních území</b>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> <li>● zablokování klíčových transformačních území stavební uzávěrou (i.03.1.01)</li> </ul>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<b>06. BEZPEČNÁ A EFEKTIVNÍ MOBILITA</b>		
<b>kapacitní problémy kolejové sítě</b>	+	Přispěje k vybavení území kapacitní moderní kolejovou dopravou.
<ul style="list-style-type: none"> <li>● kapacitní problémy na linkách S (i.06.1.06)</li> </ul>	+	Přispěje k vybavení území kapacitní moderní kolejovou dopravou.
<ul style="list-style-type: none"> <li>● kapacitní problémy na některých úsecích linky metra C, částečně také B (i.06.1.06 / i.06.3.07)</li> </ul>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> <li>● kapacitní problémy na některých úsecích tramvajových tratí (i.06.1.06 / i.06.3.07)</li> </ul>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> <li>● nedostatečná kapacita železničního uzlu Praha a navazujících úseků železničních tratí, přenášení nepravidelností z dálkové na příměstskou dopravu</li> </ul>	+	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby, zároveň je ale klíčovou podporou právě pro řešení problémů kolejové dopravy.
<ul style="list-style-type: none"> <li>● veřejná doprava je oproti individuální automobilové dopravě (IAD) pomalejší jak v radiálních, tak ještě více v tangenciálních vazbách</li> </ul>	+	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby, zároveň je ale klíčovou podporou právě pro řešení problémů s zkapacitněním.
<b>chybějící propojení kolejové sítě</b>	+	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby, zprostředkovaně přispěje k vytvoření chybějícího spojení s letištěm Václava Havla Praha.
<ul style="list-style-type: none"> <li>● absence některých vazeb v tramvajové síti, zejména v centru města (i.06.1.06 / i.06.3.07)</li> </ul>	+	Vytváří územní předpoklady pro vybavení území kapacitní veřejnou dopravou.
<ul style="list-style-type: none"> <li>● chybějící kolejové propojení Letiště Václava Havla Praha s centrem města (c.06.2.07)</li> </ul>	+	Změna je přímým nástrojem pro řešení tohoto problému.

Vliv posuzované ÚPD na řešení problémů udržitelného rozvoje nástroji územního plánování	Z 3403/00	Komentář
<ul style="list-style-type: none"> <li>existence silně zatížených autobusových linek, které by bylo vhodné z dopravně-inženýrského hlediska nahradit kolejovou dopravou (c.06.2.07)</li> </ul>	+	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby. Vytvořeny územní předpoklady ke zlepšení komfortu přestupních vazeb a nahrazení části autobusových spojů železniční.
<b>kapacitní problémy komunikační sítě</b>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> <li>chybějící kapacitní trasa pro tranzitní dopravu a lepší distribuci zdroj-cílové dopravy (Pražský okruh) (i.06.3.01)</li> </ul>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> <li>zátěž hustě obydlených částí Prahy tranzitní a zdroj-cílovou dopravou (i.06.3.01)</li> </ul>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> <li>trvalý růst počtu automobilů projíždějících přes vnější kordon (i.06.3.02)</li> </ul>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> <li>trvalý růst dopravních výkonů IAD (i.06.3.02)</li> </ul>	+	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby, zároveň je ale klíčovou podporou pro řešení problémů kolejové dopravy a zprostředkované i snížení objemů IAD.
<b>07 BEZPEČNÉ, ODOLNÉ A PŘIPRAVENÉ MĚSTO</b>		
<b>problémy vodovodní sítě</b>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> <li>vyčerpání kapacity vodojemů (i.07.1.04)</li> </ul>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<b>problémy kanalizační sítě</b>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.
<ul style="list-style-type: none"> <li>vyčerpání kapacity čistíren odpadních vod (i.07.1.07)</li> </ul>	0	Z hlediska posuzované ÚPD bez přímé vazby.

## F.I.2 Disproporce mezi jednotlivými pilíři udržitelného rozvoje identifikované na základě Vyhodnocení vlivů posuzované ÚPD na udržitelný rozvoj území

### *Disproporce mezi ekonomickým a environmentálním pilířem*

Změna vymezuje územní předpoklady pro zlepšení dopravní obsluhy území. Změna se přímo nedotýká žádných limitů ochrany přírody a krajiny s výjimkou ochranné zóny městské památkové rezervace, která nebude řešením změny nijak významně dotčena. Změna zprostředkovaně přispěje ke zvýšení potenciálu ekonomického rozvoje, žádné rozpory vůči environmentálnímu pilíři nebyly identifikovány.

### *Disproporce mezi environmentálním a sociálním pilířem*

Změna umožní v předmětném území koordinovat územní rozvoj v přestavbovém území vázaném na realizaci dopravních staveb v souladu s koncepcí územního plánu. Z hlediska sociálního pilíře se jedná o zásadní pozitivní impuls z pohledu odstranění stávajících dopravních zátěží a s nimi spojených externalit, zlepšení dopravní obsluhy v širším měřítku včetně vytvoření komfortních přestupních vazeb (zde je třeba vnímat možnosti unikátní obsluhy území veřejnou hromadnou dopravou, snižující tlak na IAD a související možnosti rozvoje transformačních území směrem k vytvoření lokálního subcentra v prostoru Hradčanské) nebyly identifikovány negativní vazby vůči environmentálnímu pilíři.

### *Nesoulad uvnitř environmentálního pilíře*

Změna je umístěna v hlukově zatíženém území, přičemž dává rámeček pro zásadní redukci hlukových emisí ze stávajícího zdroje v důsledku přeložení železniční trati pod zem.

Změna významně rozvíjí možnosti dopravní dostupnosti a s výjimkou potenciálu negativního vlivu konkrétního stavebního řešení na horninové prostředí a zásah do hydrogeologických struktur, které budou řešeny v navazujících řízeních, nebyly identifikovány negativní vazby vůči environmentálnímu pilíři.

## 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 Přínos předkládané ÚPD pro environmentální pilíř udržitelného rozvoje

Klíčové vlivy v tomto případě jsou spojeny s přeložením stávající železniční trati pod zem a uvolnění jejího dosavadního koridoru pro záměr realizace tzv. Zelené radiály a s ní spojených funkcí. Na základě uvedených skutečností lze uzavřít, že realizaci záměru lze označit za přínosnou nejen z hlediska uvolnění prostoru ve

stávající stopě povrchového vedení železnice a s tím spojeného rozšíření možností zdravého trávení volného času, zlepšení dopravní obsluhy území a kvality života obyvatel přilehlých ploch i obsluhy širšího okolí, ale povede zprostředkovaně i ke snížení individuální automobilové dopravy, což povede i ke snížení emisí z automobilové dopravy. Základním přínosem je potom zásadní snížení emisí, včetně hluku z dopravy po železnici.

V rámci posouzení nebyly zjištěny takové skutečnosti, které by bránily realizaci předkládané změny územního plánu.

## F.II.2 Přínos předkládané ÚPD pro hospodářský rozvoj

Celkově se z pohledu města jedná o z hospodářského hlediska rychle se rozvíjející pól rozvoje s vůdčí pozicí především v oblastech high-tech oborů a terciérní sféry. Posuzovaná změna územního plánu má pozitivní vliv na hospodářský pilíř udržitelného rozvoje především z hlediska zlepšení dopravní obsluhy území, komfortu a rychlosti přepravy. Změna může nepřímo pozitivně přispět k rozvoji terciérní sféry.

Zároveň dojde v kontextu ostatních připravovaných změn v území k realizaci infrastruktury pro zlepšení dopravní obsluhy území VHD v širším měřítku, podpoře cyklo dopravy a vytvoření komfortních a funkčních přestupních vazem mezi jednotlivými druhy dopravy.

Z hlediska kumulativních a synergických vlivů lze uvažovat převážně pozitivní spolupůsobení s ostatními uvažovanými záměry v území, a to především v dlouhodobém časovém horizontu, především z hlediska zlepšení dopravní obsluhy území a vyřešení zátěží v podobě hluku z provozu po železniční trati, vytvoření funkčních přestupních vazeb a územních předpokladů pro obsluhu nemotorovou dopravou se zprostředkovaně pozitivním vlivem na kvalitu života i podporu environmentálně šetrné mobility v širším měřítku.

## F.II.3 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 tuto skutečnost nepřímo podporuje. Změna umožní v předmětném území realizovat dopravní stavby v souladu s koncepcí územního plánu a tím i zlepšení pohody bydlení.

Celkově lze konstatovat, že změna územního plánu dává rámec pro, vzhledem k demografické 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 a rekreace obyvatel.

## F.II.4 Zohlednění hodnot kulturního dědictví

K vlivu na nemovité kulturní památky nedojde, v území nejsou takové objekty přítomny. Památkově chráněné zóny nebudou změnou rovněž přímo dotčeny, zprostředkovaně mohou být ovlivněny přeložením stávající železniční trati do podzemí a vytvořením tzv. Zelené radiály, jako veřejného komunikačního prostoru s předpokladem realizace doprovodné zeleně a pozitivním vlivem na estetický charakter tohoto území.

Při realizaci staveb může docházet k nálezům archeologických památek, tomu je třeba přizpůsobit projektovou i realizační přípravu stavby.

Lze konstatovat, že navrhovaná změna za předpokladu uplatnění podmínek a doporučení, jež vyplynula ze SEA, neovlivní podstatným negativním způsobem krajinná panoramata. Celkový zásah do krajinného rázu místa a oblasti můžeme identifikovat jako zprostředkovaný, mírně pozitivní s dlouhodobým působením.

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

## F.II.5 Podmínky pro přiměřený rozvoj města

Povrchové vedení železnice, obsažené v platném ÚP SÚ hl. m. Prahy, bylo přehodnoceno na ražené tunelové vedení, které minimalizuje dopady do území při výstavbě, a hlavně při provozu železnice. Oproti stávající povrchové trase železniční tratě je nová trasa tratě Praha-Kladno mezi Dejvicemi a Veleslavínem s ohledem na morfologii území posunuta jižním směrem z důvodu dosažení dostatečného nadloží, aby bylo možné trať v převažující části realizovat raženými tunely a minimalizovat tak negativní vlivy stavby i železničního provozu na urbanizované území Prahy 6. Změna nenavrhuje nárůst zastavitelných ploch na úkor ploch

nezastavitelných. Posuzovanou změnou naopak dojde k nárůstu nezastavitelných ploch v celkové rozsahu cca 48 535 m<sup>2</sup>.

Žádná z provedených úprav využití území neimplikuje rozšíření zastavitelného území v nepřiměřeném rozsahu nebo bez kontaktu se zastavěným územím. Nejsou vytvářeny předpoklady pro zásadní snižování zeleně v území. Zastavitelné plochy v řešeném území neznamenají zásadní rozšíření zastavitelného území, zejména s ohledem na jeho dosavadní využití, jde spíše o účelnější uspořádání území a o modifikaci jeho využití. Navrhované řešení respektuje skutečný stav jednotlivých lokalit.

Z hlediska přiměřenosti rozvoje je návrh posuzované ÚPD vyvážený, především z důvodů potenciálu pro zlepšení kvality života obyvatel města, významné negativní vlivy na žádný z pilířů udržitelného rozvoje nebyly zjištěny.

Změna je nástrojem pro efektivní využití zastavěného území pro zlepšení kvality bydlení a dopravní obsluhy území s regionálním přesahem.

### F.II.6 Shrnutí

Změna spočívá ve vytvoření územních předpokladů umožňujících oproti stávajícímu koridoru železniční trati v úseku Dejvice - Veleslavín realizovat vedení železniční tratě, které díky svému trasování a limitním parametrům návrhu železniční tratě jsou vedeny v tunelech o vyšším nadloží, respektive v oblastech s nižšími dopady na zástavbu.

Navrhovaná změna se pozitivně projeví z hlediska všech pilířů udržitelného rozvoje, kdy může nepřímo pozitivně přispět ke zlepšení charakteristik životního prostředí, k rozvoji terciární sféry a občanské vybavenosti a zlepšení kvality bydlení a bezpečnosti obyvatel.

Nebyly identifikovány žádné potenciálně významné negativní vlivy implementace posuzované změny do územního plánu.

Z tohoto pohledu je řešená změna navržena tak, aby v maximální míře využila pozitivních daností území a účelně využila zastavěné území města.

Navržené řešení 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. 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 změny Z 3403/00 ÚP HLMP na udržitelný rozvoj území, tak lze konstatovat, že předkládaná změna územního plánu při vhodném způsobu realizace v navazujících řízení neznamená žádné významné negativní vlivy na udržitelný rozvoj území.**

---

KONEC TEXTU DOKUMENTACE „Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území pro změnu Z 3403/00 ÚP hl. m. Prahy“.

Datum zpracování dokumentace, podpis zpracovatele a seznam osob, které se podílely na zpracování, se nachází v jeho úvodní části.