

**VYHODNOCENÍ VLIVŮ  
CELOMĚSTSKY VÝZNAMNÉ ZMĚNY  
ÚZEMNÍHO PLÁNU HL. M. PRAHY  
Z 3125/00  
podle § 19 odst. 2 zák. 183/2006 Sb.**



## **Vyhodnocení vlivů celoměstsky významné změny územního plánu hl. m. Prahy Z 3125/00**

**podle § 19 odst. 2 zák. 183/2006 Sb.**

<b>ZADAL:</b>	<b>Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy</b> Vyšehradská 57 128 00 Praha 2
<b>ZPRACOVAL:</b>	<b>ATEM – Ateliér ekologických modelů, s. r. o.</b> Roztylská 1860/1 148 01 Praha 4
<b>VEDOUCÍ PROJEKTU:</b>	<b>Mgr. Radek Jarěš</b> osoba autorizovaná ke zpracování dokumentace a posudku dle zákona č. 100/2001 Sb., Č. j. rozhodnutí o udělení autorizace: 112632/ENV/10 Č. j. rozhodnutí o prodloužení autorizace: 38212/ENV/15
<b>SPOLUPRÁCE:</b>	<b>Mgr. Jan Karel</b> držitel autorizace ke zpracování dokumentací a posudků dle zák. č. 100/2001; č. j. rozhodnutí o udělení autorizace: 88948/ENV/14 č. j. rozhodnutí o prodloužení autorizace: MZP/2020/710/826 <b>Ing. Josef Martinovský</b> Vedoucí laboratoře autorizované dle zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví. Osvědčení o autorizaci č. A0010100419 <b>Mgr. Robert Polák</b> osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví MZd, č. osvědčení 10/2019 <b>Ing. Eva Smolová</b> držitel autorizace ke zpracování rozptylových studií dle zák. č. 201/2012 Sb., osvědčení MŽP č. j. 46712/ENV/15

Červen 2022

## OBSAH

<b>ÚVOD.....</b>	<b>5</b>
<b>A. VYHODNOCENÍ VLIVŮ ÚZEMNÍHO PLÁNU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ PODLE PŘÍLOHY STAVEBNÍHO ZÁKONA.....</b>	<b>6</b>
<b>A.1. Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů změny územního plánu, vztah k jiným koncepcím.....</b>	<b>6</b>
A.1.1. Stručné shrnutí obsahu změny .....	6
A.1.2. Vztah k jiným koncepcím.....	18
<b>A.2. Zhodnocení vztahu změny územního plánu k cílům ochrany životního prostředí přijatým na vnitrostátní úrovni.....</b>	<b>20</b>
<b>A.3. Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyla uplatněna změna územního plánu.....</b>	<b>27</b>
A.3.1. Klimatické charakteristiky.....	27
A.3.2. Kvalita ovzduší.....	32
A.3.3. Hluk.....	39
A.3.4. Půda .....	45
A.3.5. Povrchové vody.....	47
A.3.6. Geologické poměry .....	47
A.3.7. Hydrogeologické poměry .....	49
A.3.8. Chráněná území přírody .....	52
A.3.9. Fauna a flóra.....	53
A.3.10. Krajinný ráz.....	55
A.3.11. Obyvatelstvo a osídlení, území hustě zalidněná .....	56
A.3.12. Kulturní a archeologické památky.....	57
<b>A.4. Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být změnou územního plánu významně ovlivněny .....</b>	<b>58</b>
<b>A.5. Současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být změnou územního plánu významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a ptačí oblasti .....</b>	<b>60</b>
<b>A.6. Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant změny územního plánu, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných .....</b>	<b>61</b>
A.6.1. Klima.....	61
A.6.2. Kvalita ovzduší.....	62
A.6.3. Akustická situace.....	64
A.6.4. Půda .....	65
A.6.5. Povrchová voda.....	66
A.6.6. Podzemní voda .....	66
A.6.7. Zvláště chráněná území a citlivé ekosystémy .....	73
A.6.8. ÚSES, VKP a celoměstský systém zeleně.....	74
A.6.9. Flora .....	74
A.6.10. Fauna.....	75
A.6.11. Lesy.....	75
A.6.12. Krajina a krajinný ráz.....	76

A.6.13.	Obyvatelstvo a lidské zdraví .....	77
A.6.14.	Hmotný majetek .....	79
A.6.15.	Vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů .....	80
<b>A.7.</b>	<b>Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení. Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení .....</b>	<b>82</b>
A.7.1.	Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení .....	82
A.7.2.	Popis použitých metod .....	82
<b>A.8.</b>	<b>Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí .....</b>	<b>85</b>
<b>A.9.</b>	<b>Zhodnocení způsobu zapracování vnitrostátních cílů ochrany životního prostředí do změny územního plánu a jejich zohlednění při výběru variant řešení .....</b>	<b>85</b>
<b>A.10.</b>	<b>Návrh ukazatelů pro sledování vlivu změny územního plánu na životní prostředí.....</b>	<b>87</b>
<b>A.11.</b>	<b>Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí.....</b>	<b>88</b>
<b>A.12.</b>	<b>Netechnické shrnutí výše uvedených údajů .....</b>	<b>88</b>
<b>B.</b>	<b>VYHODNOCENÍ VLIVŮ ÚZEMNÍHO PLÁNU NA ÚZEMÍ NATURA 2000 .....</b>	<b>93</b>
<b>C.</b>	<b>VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA SKUTEČNOSTI ZJIŠTĚNÉ V ÚZEMNĚ ANALYTICKÝCH PODKLADECH .....</b>	<b>94</b>
<b>D.</b>	<b>VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA JINÉ SKUTEČNOSTI OVLIVNĚNÉ NAVRŽENÝM ŘEŠENÍM, AVŠAK NEPODCHYCENÉ V ÚZEMNĚ ANALYTICKÝCH PODKLADECH .....</b>	<b>103</b>
<b>E.</b>	<b>VYHODNOCENÍ ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU K NAPLNĚNÍ PRIORITY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ PRO ZAJIŠTĚNÍ UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ OBSAŽENÝCH V ZÁSADÁCH ÚZEMNÍHO ROZVOJE .....</b>	<b>104</b>
<b>F.</b>	<b>VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ – SHRUTÍ .....</b>	<b>106</b>
	<b>NÁVRH STANOVISKA PŘÍSLUŠNÉHO ORGÁNU .....</b>	<b>115</b>

## PŘÍLOHY

Intenzity dopravy

Rozptylová studie

Akustická studie



## Úvod

Vyhodnocení vlivů změny Z 3125/00 územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy na udržitelný rozvoj území je provedeno v rozsahu a s obsahem podle přílohy zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu. Obsah dokumentace je členěn podle přílohy č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti. Tato příloha stanovuje strukturu vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj:

- A) Posouzení vlivů na životní prostředí dle přílohy k zákonu č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů.
- B) Vyhodnocení vlivů na území Natura 2000.
- C) Vyhodnocení vlivů na stav a vývoj území podle vybraných sledovaných jevů obsažených v územně analytických podkladech.
- D) Předpokládané vlivy na výsledky analýzy SWOT.
- E) Vyhodnocení přínosu k naplnění priorit územního plánování.
- F) Shrnutí přínosů územního plánu.

Jako podkladový dokument pro vyhodnocení částí C, D a F byly použity Územně analytické podklady hlavního města Prahy (IPR Praha, 2016), v části E byly využity Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy, aktualizace 2019.

## **A. Vyhodnocení vlivů územního plánu na životní prostředí podle přílohy stavebního zákona**

### **A.1. Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů změny územního plánu, vztah k jiným koncepcím.**

#### **A.1.1. Stručné shrnutí obsahu změny**

Předložené hodnocení se zabývá změnou územního plánu hl. m. Prahy Z3125/00, která řeší východní část městského okruhu. Změna ÚP se týká následujících ploch s různým způsobem využití:

- DGP – garáže a parkoviště
- DH – plochy a zařízení veřejné dopravy, parkoviště P + R
- DP – přístavy a přístaviště, plavební komory
- DU – urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství
- DZ – tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladové terminály
- IZ – izolační zeleň
- LR – lesní porosty
- NL – louky, pastviny
- OB – čistě obytné
- OP – orná půda, plochy pro pěstování zeleniny
- OV - všeobecně obytné
- PS – sady, zahrady, vinice
- PZO – zahrádky a zahrádkové osady
- S1 – nadřazené sběrné komunikace celoměstského významu
- S2 – sběrné komunikace městského významu
- S4 – ostatní dopravně významné komunikace
- SMJ – smíšené městského jádra
- SO1 – oddechu – přírodní rekreační plochy
- SO3 – oddechu – částečně urbanizované rekreační plochy
- SO5 – oddechu – částečně urbanizované rekreační plochy – zvláštní rekreační aktivity
- SP – sportu
- SV – všeobecně smíšené
- TI – zařízení pro přenos informací
- TVE – energetika

- TVO – odpadové hospodářství
- TVV – vodní hospodářství
- VN – nerušící výroby a služeb
- VOP – vodní toky a plochy, plavební kanály
- VS – výroby, skladování a distribuce
- VV – veřejné vybavení
- ZMK – zeleň městská a krajinná
- ZP – parky, historické zahrady a hřbitovy
- ZVO – zvláštní využití – ostatní
- ZVS – zvláštní využití – vysokoškolské

Změna aktualizuje vymezení Městského okruhu v platném ÚP SÚ hl. m. Prahy v úseku mezi Pelc Tyrolkou, Balabenkou a Rybníčky. Změna dílčím způsobem upravuje koncepci dopravní infrastruktury novým uspořádáním vybrané komunikační sítě vyplývající ze změny podoby Městského okruhu, které přesouvá převážnou část Městského okruhu z povrchu do tunelů. S jiným pojetím vedení Městského okruhu souvisí i úprava mimoúrovňových křižovatek a navazující vazby do území včetně vyvolaných úprav dotčených ploch s rozdílným způsobem využití.

Návrh změny byl na základě schváleného zadání zpracován invariantně. Změna byla zpracována na základě podkladové studie Urbanisticko-dopravní studie Soubor staveb Městský okruh a Libeňská spojka, sdružení zpracovatelů pod vedením SATRA, spol. s r.o., z r. 2019, schválené usnesením RHMP č. 2309 ze dne 4. 11. 2019, která byla vzata jako výchozí podklad a zároveň byly zohledněny úpravy projektu Městského okruhu a návazného území, které vzešly z další přípravy v podobě konceptu dokumentace pro územní rozhodnutí, které byly poskytnuty investorem stavby ve stavu ke dni 6. 12. 2021.

S cílem co nejvíce omezit možné negativní důsledky stavby na život města, byly přijaty následující úpravy řešení: Místo vedení kapacitní dopravní stavby podél Vltavy po ulici Povltavská jsou oba směry vedeny dvěma souběžnými, samostatnými tunelovými tubusy pod Bílou skálou. Vedení Městského okruhu na Balabence a U Kříže a Libeňské spojky jsou zde navržena pouze v tunelech oproti předchozímu povrchovému řešení s mosty. Byl přeřešen dopravní systém celého uzlu Balabenska s tím, že jsou zajištěny všechny dopravní vazby, vč. místních vztahů. Mimoúrovňová křižovatka K Žižkovu byla minimalizována na dvojici ramp. Rozlehlá mimoúrovňová křižovatka na Českobrodské byla prostorově redukována a zapuštěna pod zem. Extravilánová mimoúrovňová křižovatka Černokostelecká byla upravena do

semknutého svazku křižovatek, které absorbují i napojení ulice V Olšinách náhradou za zrušení dříve uvažované mimoúrovňové křižovatky MO – V Olšinách. Prostorové řešení mimoúrovňové křižovatky Rybníčky bylo upraveno tak, aby křižovatka umožňovala všechny požadované dopravní vztahy včetně bezmotorových, a přitom byla maximálně kompaktní. Nejzásadnější změna trasy Městského okruhu vyřešila prostřednictvím nového tunelu Balabenka problematické poměry vedení Městského okruhu v ulici Spojovací a Čuprova od Vysočanského náměstí k mimoúrovňové křižovatce U Kříže (uzel Balabenka), kde tak došlo k oddělení místních dopravních vazeb od dopravy tranzitní po Městském okruhu. Zároveň není nutná přestavba železničního podjezdu Spojovací v železniční stanici Praha-Libeň. Byly vytvořeny podmínky pro zachování všesměrné dopravní obsluhy všemi módy dopravy od individuální automobilové dopravy, přes městskou hromadnou dopravu po dopravu bezmotorovou. Toto výsledné, prakticky celotunelové řešení Městského okruhu a Libeňské spojky bylo zpracovateli konceptu dokumentace pro územní rozhodnutí podrobeno komplikovanému a časově náročnému posuzování dopravních kapacit křižovatek a návrhu několika variant povrchového uspořádání v dotčeném území. Invariantní návrh změny na základě tohoto posouzení je tedy prověřen jako technicky možné a kapacitně funkční řešení (na rozdíl od množství dalších v rámci studie prověřovaných a opuštěných návrhů). Zpracovaným návrhem trasy Městského okruhu a Libeňské spojky tak jsou splněny prakticky všechny požadavky na vedení linek městské hromadné dopravy, místní motorovou i bezmotorovou dopravu, především cyklistickou dopravu v trase Městského okruhu i napříč dotčeným územím. Z území vnitřního města byly zcela odstraněny bariéry mostních konstrukcí a protihlukových stěn i plošně náročné dopravní stavby extravilánového charakteru. Dopad významné dopravní stavby do organismu města je minimalizován, aniž by došlo k omezení vlastního účelu stavby Městského okruhu, tj. přenést nadřazené vnitroměstské dopravní vztahy v této části Prahy, uvolnit místní komunikace pro městskou hromadnou dopravu, místní a bezmotorovou dopravu a umožnit kvalitní život obyvatel města. Základní požadavky dotčených samospráv na odstranění negativního dopadu stavby do městské struktury při současném umožnění jejího rozvoje tak byly naplněny v maximálním možném rozsahu.

Změny ve vymezení ploch jsou následující. V nově navržených tunelových úsecích je plocha nadřazené sběrné komunikace celoměstského významu /S1/ nahrazena využitím odpovídajícím využití sousedních ploch, příp. plochou s novým využitím. V úseku Pelc-Tyrolka – Zenklova je změnou nově navržena plocha zeleň městská a krajinná /ZMK/, která navazuje na stávající plochy /ZMK/ podél Vltavy, na Bílé skále a na Košince a vzájemně je propojuje. Mezi ulicemi Primátorská, Zenklova a Kandertova plocha /ZMK/ nahrazuje stávající plochu izolační zeleň /IZ/ a sjednocuje



tak plochu zeleně již od Pelc-Tyrolky na /ZMK/. V západní části ulice Kandertova je plocha /S1/ nahrazena využitím sousední plochy sady, zahrady a vinice /PS/. Místo, kde trasa Městského okruhu měla v pokračování Kandertovy ulice směrem na Pelc-Tyrolku překonávat železniční trať, je nahrazena plochou tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladové terminály /DZ/. Prostor mezi Zenklovou ulicí, říčkou Rokytka a železniční tratí je namísto ploch /S1/ a /IZ/ navržen jako plocha parky, historické zahrady a hřbitovy /ZP/ a rozšiřuje tak stávající plochu /ZP/, která tvoří jižní polovinu vymezeného prostoru. Nově navrženými plochami /ZMK/ a /ZP/ dochází k propojení ploch zeleně mezi Vltavou a Rokytkou přes Košíčku podél železniční tratě a vytváří zelený pás v území. Návrh městského okruhu dle změny ÚP vytváří předpoklady k zachování přírodních hodnot území mezi Pelc-Tyrolkou a Libní podél Vltavy a Rokytky.

V oblasti mimoúrovňové křižovatky Vychovatelna a náměstí Na Stráži dochází ke změnám vymezení jednotlivých ploch s rozdílným způsobem využití území vyplývající ze změny geometrie křižovatky a komunikací. Plocha zeleň městská a krajinná /ZMK/ mezi ulicemi Zenklova, Bulovka a Budínova je nahrazena plochou izolační zeleň /IZ/, která lépe odpovídá ploše zeleně mezi komunikacemi v rámci mimoúrovňové křižovatky.

V oblasti křižovatky Prosecká – Čuprova jsou opět změny jednotlivých ploch s rozdílným způsobem využití území vyplývající ze změny geometrie křižovatky a komunikací a svedením trasy Městského okruhu a Libeňské spojky do tunelů. Plochy izolační zeleň /IZ/ přiléhající ke křižovatce a původně vyplňující prostor mezi jednotlivými rameny křižovatky jsou v souladu s podkladovou studií změněny na plochy všeobecně smíšené /SV/ a /SV-E/, které doplňují stávající strukturu.

V úseku U Kříže – Balabenka jsou kromě změn ploch s rozdílným způsobem využití území vyplývajících z odlišné geometrie komunikací navrženy v prostorech uvolněných mimoúrovňovými křižovatkami Čuprova – Na Žertvách a Sokolovská – Českomoravská plochy všeobecně smíšené /SV-G/ a /SV-S/. Řešené části těchto ploch jsou plochy, které budou uvolněné výstavbou tunelového komplexu městského okruhu. Uváděné plochy jsou v současnosti zastavěné komunikacemi, budovami souvisejícími s dopravní funkcí území, případně slouží jako izolační zeleň. S ohledem na odst. 13 Oddílu 7a Regulativů funkčního a prostorového uspořádání území hl. m. Prahy je předkládán návrh na definování míry využití území pomocí speciálního koeficientu „S“ s individuálně stanovenými koeficienty podlažních ploch (KPP) a zeleně (KZ) a to: /SV-S(X1)/ s KPP=6,40 a KZ=0,00, /SV-S(X2)/ s KPP=2,00 a KZ=0,00 a /SV-S(X3)/ s KPP=7,00 a KZ=0,00. Koeficienty podlažních ploch byly stanoveny výpočtem a odpovídají předpokládané urbanistické struktuře dle podkladové studie.

Koeficient zeleně  $KZ = 0,00$  je stanoven s ohledem na specifické podmínky v řešeném území, konkrétně nemožností plnění koeficientu zeleně na rostlém terénu v řešeném území, zejména s ohledem na limity dopravní infrastruktury.

Dále je navržena plocha zeleň městská a krajinná /ZMK/ propojující říčku Rokytku a ulici Na Žertvách. V ose části bývalé železniční trati Praha–Vysočany – Praha–Těšnov se tak navrhuje prostor pro rekreační využití.

V úseku Balabenka – Českobrodská je díky uvolnění prostoru od mimoúrovňové křižovatky u Vysočanského náměstí navržena na místě stávající zástavby plocha všeobecně smíšená /SV-I/. Přeložka Novovysočanské ulice v pokračování ulice K Žižkovu již není uvažována, čemuž odpovídá i změna ploch s rozdílným způsobem využití území včetně rozšíření plochy lesní porosty /LR/ v rámci celoměstského systému zeleně. Jsou rozšířeny i stávající plochy veřejného vybavení /VV/ a všeobecně smíšené /SV/, které navazují na stávající plochy. Podél Spojovací ulice jsou uvolněné plochy přičleněny ke stávajícím plochám nerušící výroby a služeb /VN/, zeleň městská a krajinná /ZMK/, všeobecně smíšená /SV-F/, čistě obytné /OB/ a všeobecně obytné /OV/. Změny vyplývající z nového návrhu mimoúrovňové křižovatky Českobrodská přináší rozšíření ploch zeleň městská a krajinná /ZMK/ v rámci celoměstského systému zeleně, izolační zeleně /IZ/ a nerušící výroby a služeb /VN/. Upraveno je napojení Jarovské ulice v návaznosti na změnu ÚP SÚ hl. m. Prahy Z 2600/00 i mimo řešené území změny Z 3125/00 včetně nově navrženého využití území plochy a zařízení veřejné dopravy /DH/ pro budoucí tramvajovou trať Nákladové nádraží Žižkov – Českobrodská. Pro umístění obratiště tramvajové tratě je v ploše /ZMK/ umístěna plovoucí značka /DH/.

V úseku Počernická – V Olšinách návrh změny navrhuje v blízkosti křižovatky ulice Černokostelecké a Městského okruhu (MO) změny bezprostředně se vztahující k umístění nového řešení MO do území. Změnou oproti platnému ÚP SÚ hl. m. Prahy je tak mimo osu městského okruhu jen náhrada plochy /S4/, propojení Dřevčické a Limuzské ulice, které novým řešením MO pozbývá smysl. Plocha /S4/ je tak nahrazena plochami s využitím podle sousedních ploch (/SV/, /SV-G/, /SV-D/ a /ZMK/). Dále je v původním severozápadním kvadrantu mimoúrovňové křižovatky Černokostelecké a MO doplněna plocha /SV-G/ v návaznosti na sousední zastavitelnou plochu. Z důvodu řešení jen ploch bezprostředně se vztahujících k novému řešení MO tak není zasahováno např. do plochy /VN/ jižně od Černokostelecké. V uvolněném prostoru od ramp mimoúrovňové křižovatky Černokostelecká a dalších souvisejících komunikací je navrženo rozšíření plochy izolační zeleň /IZ/ a nerušící výroby a služeb /VN-F/. Podél Městského okruhu je nově

navržena plocha zeleň městská a krajinná /ZMK/ v rámci celoměstského systému zeleně po ulici Černokosteckou, navazující na plochu /ZMK/ od severu.

Korekcí vedení trasy Městského okruhu a úprav křižovatek v úseku V Olšinách – Rybníčky jsou uvolněné plochy /S1/ přiřčeny ke stávajícím plochám tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály /DZ/, sady, zahrady a vinice /PS/ a izolační zeleň /IZ/.

V oblasti mimoúrovňové křižovatky Rybníčky je kromě změn vyplývajících z nové geometrie křižovatky navrženo rozšíření plochy všeobecně smíšené /SV-D/ u Rabakovské ulice a změna plochy zeleně mezi ulicí Rabakovskou a zástavbou z plochy lesní porosty /LR/ na plochu zeleň městská a krajinná /ZMK/ v celoměstském systému zeleně. Ulice Rabakovská v úseku od mimoúrovňové křižovatky Rybníčky směrem k Hostivaři nebude překládána a změny ploch s rozdílným způsobem využití potvrzují stávající vedení komunikace.

Změna navrhuje nárůst zastavitelných ploch na úkor ploch nezastavitelných v rozsahu 252 023 m<sup>2</sup>, zároveň se navrhuje plochy nezastavitelné, které ruší zastavitelné plochy v rozsahu 160 880 m<sup>2</sup>. Rozdíl mezi nárůstem zastavitelných a nezastavitelných ploch činí 91 143 m<sup>2</sup>. Nárůst zastavitelných ploch je odůvodněn veřejným zájmem stavby MO a doplnění zastavitelných ploch při důležitých dopravních uzlech MO související s úpravou mimoúrovňových křižovatek a navazujících vazeb do území včetně vyvolaných úprav dotčených ploch s rozdílným způsobem využití. V nově navržených tunelových úsecích je plocha nadřazené sběrné komunikace celoměstského významu /S1/ a převážně nezastavitelná plocha izolační zeleň /IZ/ nahrazena způsobem využití dle sousedních zastavitelných ploch.

Změna upravuje koncepci technické infrastruktury ve všech jejích oborech. Nová trasa Městského okruhu, vedená převážně v tunelech, si v celé své trase vyžádá přeložky sítí technické infrastruktury – kanalizace, vodovodů, tepelných napáječů, VTL plynovodů, kabelového tunelu, kabelovodů, optických tras. Přeložky jsou zakresleny dle aktuálních datových souborů, sloužících jako podklady pro zpracování DUR k jednotlivým stavbám: Stavba MO č. 0081 v úseku Pelc – Tyrolka – U Kříže, Stavba MO č. 0094 v úseku Balabenka – Rybníčky a Stavba LS č. 8313 v úseku Vychovatelna – Balabenka, koordinátor Satra spol. s r.o., říjen 2021.:

- V prostoru mimoúrovňové křižovatky (MÚK) Pelc Tyrolka, východně od Mostu Barikádníků se navrhuje přeložka kmenové stoky E v délce cca 170 m.

- V prostoru MÚK Vychovatelna, v oblasti ulic Liberecká – Nám. Na Stráži – Kašparovo náměstí je navržena přeložka Střížkovského sběrače v délce cca 440 m a přeložka hlavního vodovodního řadu DN800 v délce cca 560 m.
- V prostoru MÚK U Kříže v oblasti Povltavská – Zenklova – Pod Labuťkou – Prosecká se navrhuje přeložky kmenové stoky F v délce cca 580 m a Proseckého sběrače v délce cca 160 m. V ulici Zenklova, jižně od MÚK U Kříže u Horova náměstí je navržena přeložka kabelovodu v délce cca 130 m, do kterého budou následně umístěny optické kabely.
- V oblasti Na Košince – Kandertova se navrhuje přeložka průmyslového vodovodu DN800 v délce cca 540 m.
- V prostoru MÚK Balabenka je navržena přeložka tepelného napaječe v délce cca 420 m. Změnou se rovněž upravuje vedení stávajících tras tepelných napaječů dle skutečného stavu v území, a to i mimo řešené území změny. Jedná se o trasu vedenou v ul. Kovanecská, Kovářská, K Moravině až do ul. Ocelářské. Stávající trasy jsou zakresleny dle dat poskytnutých společností Pražská teplárenská a.s. v r. 2019.
- V prostoru křižovatky Balabenka jsou navrhovány i přeložky několika kabelovodů.
- V ulici Spojovací mezi křižovatkami s ulicemi K Žižkovu a Koněvova je navržena přeložka hlavního vodovodního řadu DN500 v délce cca 925 m.
- V prostoru Malešického tunelu a jeho křížení s ul. Počernická a Dřevčická se navrhuje přemístění regulační stanici VTL/STL Malešice (ev. č. 320) u ul. Dřevčické k ul. Podél trati na pozemek parc. č. 803/8, k. ú. Malešice. S přemístěním regulační stanice souvisí i zkrácení VTL plynovodu DN 200 (ev. č. 38).
- V této lokalitě je navržena i přeložka kabelového tunelu, ve kterém je umístěn kabel 110 kV a optického kabelu, uloženého v zemi.
- V ulici Černokostelecká je navržena přeložka kabelovodu, v oblasti Jarovské spojky a východně od ul. V Olšinách přeložky tepelných napaječů.
- V prostoru MÚK Rybníčky, při křížení Jižní spojky, se navrhuje přeložka hlavního tepelného napaječe a optických kabelů uložených v zemi.
- Z důvodu vhodného směrového křížení navrhovaných tunelů, komunikace Čuprova a mostního objektu železniční trati dochází k lokální úpravě koryta vodního toku Rokytky.

V oblasti Pelc-Tyrolky změna navrhuje ve vztahu k nově navrhovaným tunelům trasu linie protipovodňové ochrany pro Q<sub>2002</sub> (dále jen PPO), zajišťovanou městem a navrhuje ke zrušení stávající vybudovanou PPO kolem kolejí UK a kolem Matematicko-fyzikální fakulty UK. Nově navrhovaná linie je navržena od navázání do stávající linie PPO na rozhraní ulic Nová Povltavská a Povltavská a pokračuje jižně od poslední jmenované ulice přímo k portálu nových tunelů pod Bílou skálou. Součástí PPO jsou i přisýpané části tunelů, které budou realizovány hloubením. Nově navržená trasa linie PPO je vymezena také jako VPS.



Změnou je doplněna legenda výkresů č. 9, 10, 11, 33:

- Do legendy výkresu č. 9 Vodní hospodářství je doplněn nový prvek: Vodovod - užitková voda – návrh.
- Do legendy výkresu č. 10 Energetika je doplněn nový prvek: Kabelové vedení 110 kV ve stávajícím tunelu, kolektoru nebo kanálu navrženém ke zrušení nebo přeložení – návrh.
- Do legendy výkresu č. 10 Energetika je doplněn nový prvek: Hlavní tepelný napaječ Pražské teplárenské soustavy – návrh.
- Do legendy výkresu č. 11 Přenos informací a kolektory je doplněn nový prvek: Optický kabel v kabelovodu – návrh.
- Do legendy výkresu č. 33 Kategorie záplavových území vodních toků je doplněn nový prvek: Protipovodňová opatření zajišťovaná městem navržená ke zrušení nebo přeložení – návrh.

S korekcemi vedení Městského okruhu je spojeno několik změn ve vymezení ploch ÚSES, vesměs jsou ale formálního charakteru a souvisejí s odlišným místním uspořádáním nájezdových ramp předmětné stavby či souvisejících komunikací. Týká se to jednak lokálního biokoridoru L4/255 na Rokytce, dále lokálního biokoridoru L4/257 u ulice Spojovací a skupiny interakčních prvků I5/345, I5/346, respektive I6/344 v širší oblasti jižně od depa Hostivař.

Řešené území změny se částečně nachází v ochranném pásmu přírodní památky (PP) Bílá skála. Dojde zde však pouze k formálním změnám ploch s rozdílným způsobem využití, které nebudou mít reálný vliv na předmět ochrany v této PP. Přesun části dopravy z povrchového do tunelového vedení by mohl být nepřímý pozitivní vliv na PP (v případě zlepšení imisní situace v oblasti).

### **Veřejně prospěšné stavby (VPS)**

Součástí řešení návrhu změny je upřesnění vymezení VPS pro stavby dopravní infrastruktury – městský okruh v rozsahu úseku Rybníčky – Pelc-Tyrolka, dále Libeňskou spojkou a zapojení tzv. Hostivařské spojky do křižovatky Rybníčky. Rozsah vymezení koridorů a ploch pro VPS je stanoven s ohledem na význam stavby pro město a jeho dopravní systém, značný rozsah stavby a se zřetelem na míru prověření záměru v úrovni podkladu ke změně územního plánu tak, aby byla zajištěna jeho realizovatelnost. Realizovatelnost veřejně prospěšných staveb na úrovni rozhodování o provedení změn v území je důležitým předpokladem pro rozvoj města.

Upřesněné vymezení VPS se týká území, resp. ploch/pozemků nebo jejich částí, u nichž je na základě podrobnější projektové dokumentace předpoklad, že mohou být přímo či nepřímo dotčeny stavbou, její realizací nebo jsou nezbytné k zajištění jejího

řádného užívání pro stanovený účel, a to na podkladě skutečností a na úrovni poznání známých v době pořizování změny ÚP SÚ hl. m. Prahy. Rozsah navržených veřejně prospěšných staveb je vymezen v souladu s platnými právními předpisy a byl v průběhu zpracování návrhu změny upraven mimo jiné i na základě aktuálního stavu podrobnějšího prověření záměru na úrovni DÚR a zajištění potřebných pozemků dle dispozic veřejného investora stavby.

V souladu se zadáním jsou v návrhu změny Z 3125/00 na základě prověření a věcných souvislostí s řešením předmětu změny transformovány, navrženy a případně zrušeny VPS pro související stavby dopravní a technické infrastruktury:

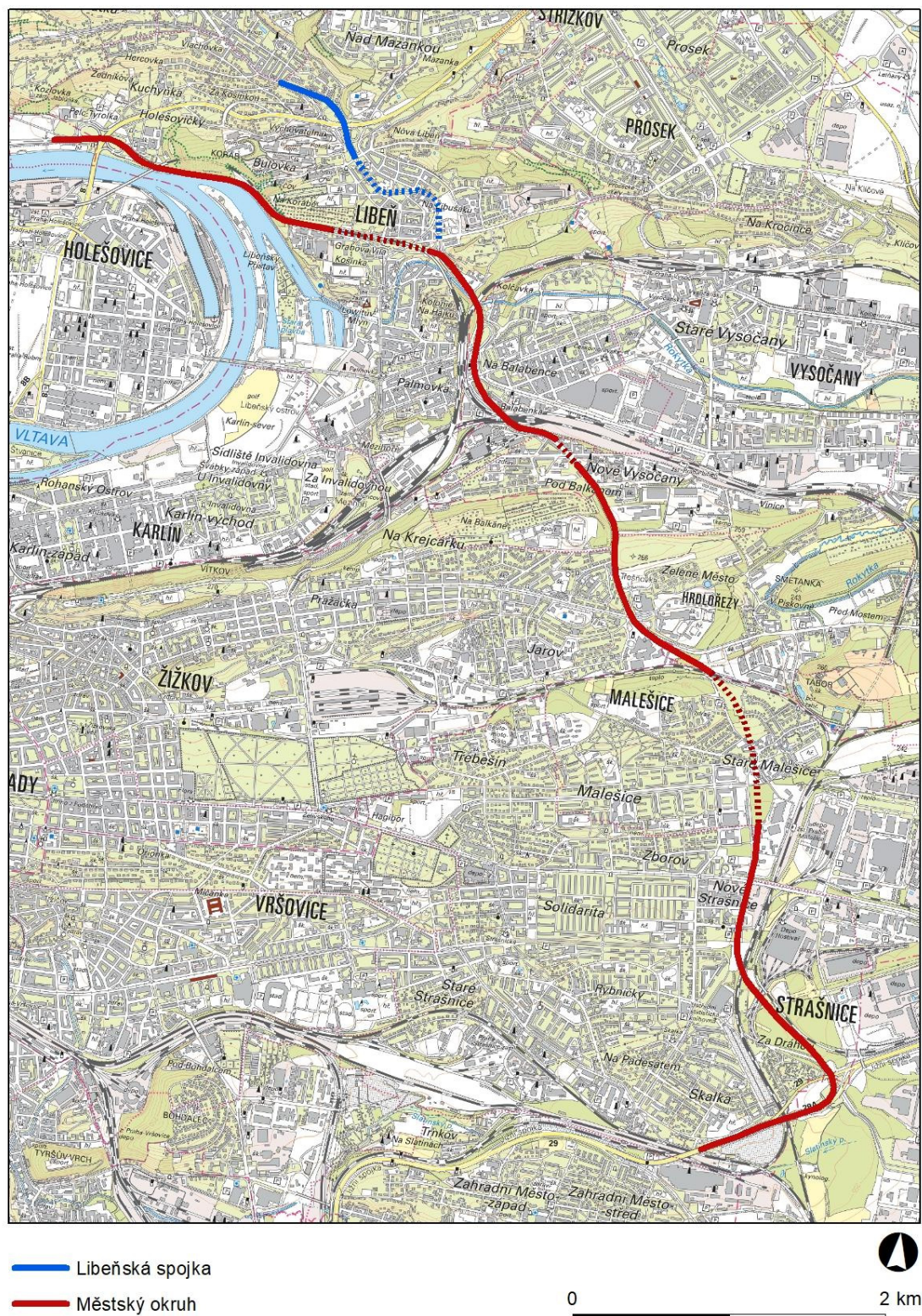
- 7/DK/3, 7/DK/9, 7/DK/10, 7/DK/15, 8/DK/3, 8/DK/8, 8/DK/9, 18/DK/8, 16/DK/15 z důvodu upřesnění vedení trasy Městského okruhu, Libeňské spojky, křižovatek a návazných komunikací.
- Ruší se VPS 75/DK/3 Praha 3 a VPS 75/DK/9 Praha 9 – přeložka ul. Novovysočanské.
- Nově se vymezuje část stávající VPS Městský okruh Jarov – Pelc-Tyrolka na Praze 7 jako VPS 8/DK/7 z důvodu úprav mimoúrovňové křižovatky Pelc-Tyrolka v návaznosti na pokračování Městského okruhu.
- Dále se vymezuje VPS XX/DT/3, XX/DT/9 a XX/DT/10 pro tramvajovou trať v návaznosti na změnu ÚP SÚ HM Prahy Z2600/00.
- Nově se vymezuje VPS XX/TY/7 - Praha 7 - Protipovodňová opatření pro Q<sub>2002</sub> Pelc - Tyrolka, XX/TY/8 – Praha 8 – Protipovodňová opatření pro Q<sub>2002</sub> Pelc – Tyrolka.

**Obr. 1. Promítnutí změny do výkresu č. 4 územního plánu**



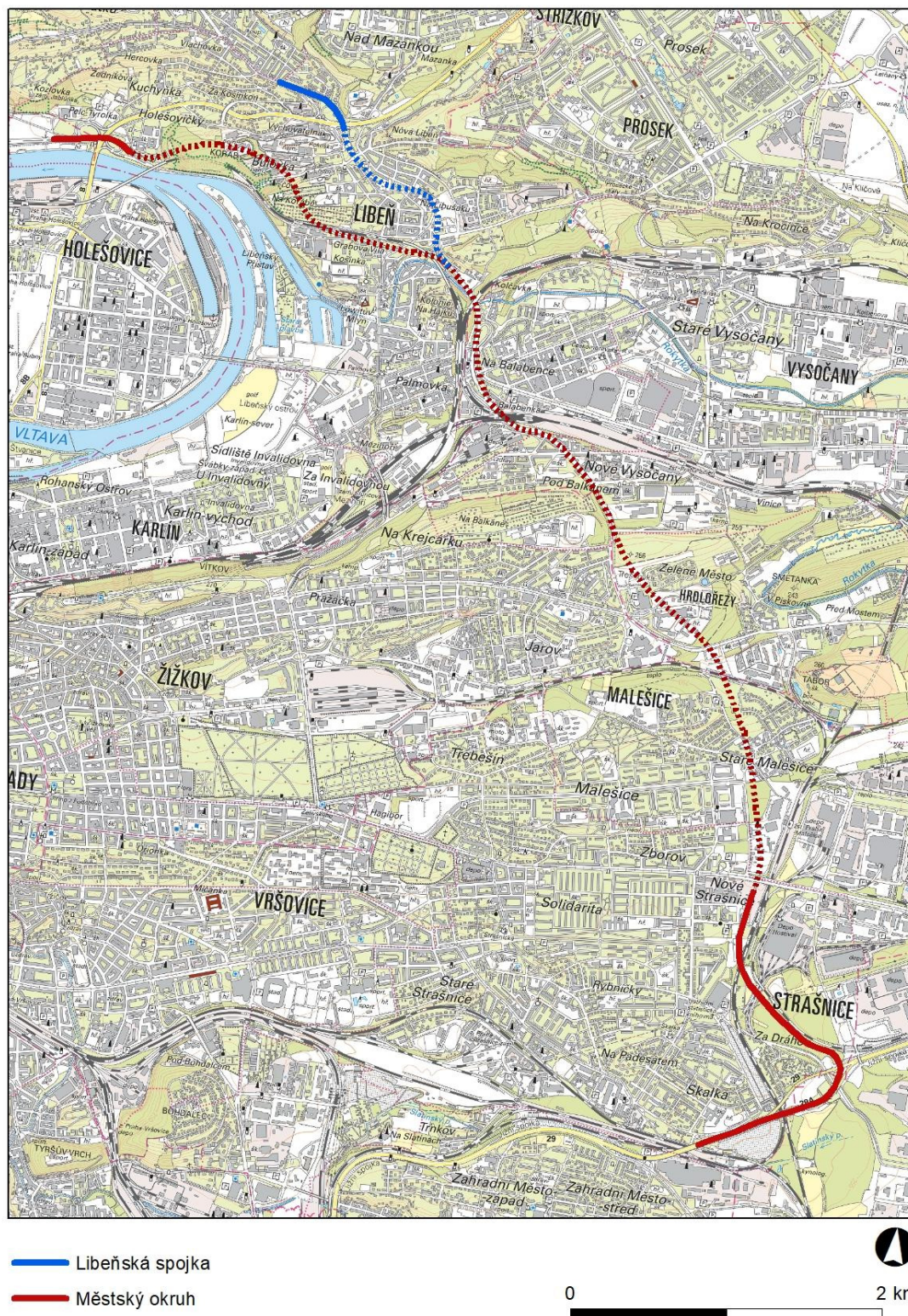


**Obr. 2. Vymezení Městského okruhu a Libeňské spojky podle stávajícího ÚP**





**Obr. 3. Vymezení městského okruhu a Libeňské spojky podle změny 3125/00**



### A.1.2. Vztah k jiným koncepcím

Strategické dokumenty v oblasti životního prostředí lze rozdělit na podle úrovně na národní koncepce a strategické dokumenty přijaté na úrovni hl. m. Prahy.

Přehled zahrnutých koncepcí na národní úrovni:

- Politika územního rozvoje (2021)
- Státní politika životního prostředí 2030 s výhledem do 2050 (2021)
- Zásady urbánní politiky (2017)
- Strategie regionálního rozvoje ČR 2021 + (2019)
- Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR 2030, (2017)
- Státní program ochrany přírody a krajiny ČR pro období 2020–2025 (2020)
- Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016 – 2025 (2016)
- Politika ochrany klimatu v ČR (2017)
- Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (2015)
- Národní akční plán adaptace na změnu klimatu (2021)
- Státní energetická koncepce České republiky (2015)
- Surovinová politika ČR v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů (2017)
- Politika druhotných surovin ČR 2019–2022 (2019)
- Plán odpadového hospodářství ČR pro období 2015–2024 (2015)
- Aktualizace národního programu snižování emisí ČR (2019)
- Národní plán povodí Labe (2021)
- Plán pro zvládání povodňových rizik Labe (2021)
- Koncepce řešení problematiky ochrany před povodněmi v České republice s využitím technických a přírodních blízkých opatření (2010)
- Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí
- Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 (2021)

Přehled zahrnutých koncepcí na regionální a městské úrovni:

- Zásady územního rozvoje hl. města Prahy, ve znění aktualizace č. 1, 2, 3, 4, 6, 7 a 9 (2021)
- Strategický plán hl. m. Prahy (2016)
- Plán udržitelné mobility hl. m. Prahy a okolí - Akční plán 2019–2023 (2019)
- Plán odpadového hospodářství hlavního města Prahy 2016 – 2025 (2016)
- Program zlepšování kvality ovzduší - aglomerace Praha CZ01 (2021)
- Strategie adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu (2017)
- Klimatický plán hl. m. Prahy (2021)



- Koncepce péče o zeleň v hlavním městě Praze (2010)
- Plán rozvoje vodovodů a kanalizací hl. m. Prahy (2016)
- Územní energetická koncepce hl. města Prahy 2013 – 2033 (2014)
- Zásady rozvoje pěší dopravy na území hl. m. Prahy (2010)
- Koncepce pražských břehů (2014)
- Akční plán snižování hluku pro aglomeraci Praha (2019)
- Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy (1996)
- Plán dílčího povodí Dolní Vltavy (2021)
- Generel odvodnění hl. m. Prahy (2001)
- Generel zásobování vodou hl. m. Prahy (2002)
- Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny v Praze (2008)

V následující tabulce je uveden souhrnný přehled identifikovaných vazeb mezi posuzovanou změnou územního plánu a koncepčními dokumenty podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR a ZÚR na životní prostředí (Věstník MŽP 02/2021), který formou tabelárního přehledu a jednoduché symboliky vyjadřuje, do jaké míry tato ÚPD (v rámci svých kompetencí definovaných stavebním zákonem) reflektuje (nebo může reflektovat) problematiku řešenou předmětnými koncepcemi.

V tabulce jsou rozlišeny tři úrovně intenzity vztahu:

3 – velmi silný (přímý) vztah

2 – silný (přímý) vztah

1 – slabý nebo nepřímý vztah

0 – bez vztahu

**Tab. 1. Vazba mezi koncepcí a změnou ÚP hl. m. Prahy**

Národní koncepce	Možná vazba
Politika územního rozvoje	1
Státní politika životního prostředí 2030 s výhledem do 2050	2
Zásady urbánní politiky	1
Strategie regionálního rozvoje ČR 2021 +	2
Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR	2
Státní program ochrany přírody a krajiny ČR	1
Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR	1
Politika ochrany klimatu v České republice	1
Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR	1
Národní akční plán adaptace na změnu klimatu	1
Státní energetická koncepce České republiky	0

Národní koncepce	Možná vazba
Surovinová politika v oblasti nerostných surovin a jejich zdrojů	0
Politika druhotných surovin ČR 2019 - 2022	0
Plán odpadového hospodářství ČR pro období 2015 - 2024	0
Aktualizace národního programu snižování emisí ČR	1
Národní plán povodí Labe	0
Plán pro zvládnutí povodňových rizik v povodí Labe	0
Koncepce řešení problematiky ochrany před povodněmi v České republice s využitím technických a přírodě blízkých opatření	0
Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí	1
Dopravní politika ČR pro období 2021 - 2027, s výhledem do roku 2050	1
Strategické dokumenty na úrovni hl. m. Prahy	Možná vazba
Zásady územního rozvoje hl. města Prahy	3
Strategický plán hl. m. Prahy	2
Plán udržitelné mobility Prahy a okolí	2
Plán odpadového hospodářství hl. m. Prahy	0
Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Praha – CZ01	1
Strategie adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu	1
Klimatický plán hl. m. Prahy	1
Koncepce péče o zeleň v hlavním městě Praze	1
Plán rozvoje vodovodů a kanalizací	0
Územní energetická koncepce hlavního města Prahy	0
Zásady rozvoje pěší dopravy na území hl. m. Prahy	1
Koncepce pražských břehů	0
Akční plán snižování hluku pro aglomeraci Praha	3
Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy	1
Plán dílčího povodí Dolní Vltavy	0
Generel odvodnění hl. m. Prahy	0
Generel zásobování vodou hl. m. Prahy	1
Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny v Praze	1

Změna ÚP č. 3125/00 aktualizuje vymezení Městského okruhu a Libeňské spojky v platném ÚP SÚ hl. m. Prahy a mění uspořádání dopravní sítě v prostoru Vychovatelna – Pelc-Tyrolka – Balabenka – Rybníčky, rovněž mění využití ploch v okolí těchto komunikací. Změna ÚP hl. m. Prahy není v rozporu s žádnou uvažovanou koncepcí, a to ani na národní ani regionální úrovni.

## A.2. Zhodnocení vztahu změny územního plánu k cílům ochrany životního prostředí přijatým na vnitrostátní úrovni

Zpracovatel vyhodnocení změny územního plánu provedl analýzu strategických dokumentů na národní úrovni a na úrovni hl. m. Prahy v oblasti životního prostředí a regionálního rozvoje (viz níže uvedený přehled) s cílem zhodnocení vztahu



hodnocených změn ÚP hl. m. Prahy k těmto dokumentům. Z dokumentů uvedených v předchozí kapitole byly vybrány ty, u kterých byl identifikován velmi silný nebo silný vztah. Z nich pak byly vybírány cíle, vztahující se k ochraně životního prostředí.

Hodnocení bylo provedeno podle následující stupnice:

- 1 Návrh řešení změny ÚP může ovlivnit dosažení cíle (relevantní vztah)
- 0 Návrh řešení změny ÚP nemá na dosažení cíle žádný vliv (nerelevantní vztah)

#### a) Dokumenty na národní úrovni

- Státní politika životního prostředí 2030 s výhledem do 2050 (2021)
- Strategie regionálního rozvoje ČR 2021 + (2019)
- Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR 2030, (2017)
- Dopravní politika ČR pro období 2014–2020, s výhledem do roku 2050

#### b) Dokumenty na úrovni hl. m. Prahy

- Zásady územního rozvoje hl. města Prahy (2021)
- Strategický plán hl. m. Prahy (2016)
- Plán udržitelné mobility hl. m. Prahy a okolí (2019)
- Akční plán snižování hluku pro aglomeraci Praha (2019)
- Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy (1996)

V následujících tabulkách je vyhodnocena vazba jednotlivých změn k vybraným strategickým dokumentům.

**Tab. 2. Státní politika životního prostředí 2030 s výhledem do 2050**

Cíle, priority, hlavní okruhy řešení	Vztah
<b>1. OCHRANA A UDRŽITELNÉ VYUŽÍVÁNÍ ZDROJŮ</b>	
<b>1.1 Dostupnost vody je zajištěna a její jakost se zlepšuje.</b>	
1.1.1 Jakost povrchových vod se zlepšuje	0
1.1.2 Jakost podzemních vod se zlepšuje	0
1.1.3 Zásobování obyvatelstva pitnou vodou s vyhovující jakostí se zlepšuje	0
1.1.4 Čištění odpadních vod se zlepšuje	0
1.1.5 Efektivita využívání vody, vč. její recyklace, se zvyšuje	0
<b>1.2 Kvalita ovzduší se zlepšuje</b>	
1.2.1 Emise znečišťujících látek do ovzduší se snižují	1
1.2.2 Imisní limity znečišťujících látek jsou dodržovány	1
1.2.3 Přeshraniční přenos znečišťujících látek se snižuje	0

Cíle, priority, hlavní okruhy řešení	Vztah
<b>1.3 Expozice obyvatel a životního prostředí nebezpečným chemickým látkám se snižuje</b>	
1.3.1 Emise a úniky nebezpečných chemických látek do všech složek životního prostředí se snižují	0
1.3.2 Kontaminovaná území, vč. starých ekologických zátěží, jsou evidována a účinně sanována	0
<b>1.4 Hluková zátěž a světelné znečištění se snižují</b>	
<b>1.4.1 Hluková zátěž obyvatelstva a ekosystémů se snižuje</b>	1
<b>1.5 Přípravenost a resilience společnosti vůči mimořádným událostem a krizovým situacím se zvyšuje</b>	
1.5.1 Přípravenost, resilience a adaptace na extremitu počasí se zvyšuje	0
1.5.2 Negativní dopady mimořádných událostí a krizových situací antropogenního a přírodního původu jsou minimalizovány	0
1.5.3 Vznik mimořádných událostí a krizových situací antropogenního původu je minimalizován	0
<b>1.6 Adaptovaná sídla umožňují kvalitní a bezpečný život obyvatel</b>	
1.6.1 Sídla se účinně adaptují na rizika spojená se změnou klimatu	1
1.6.2 Rozvoj sídel je koncepční, přednostně jsou využívány brownfieldy a již využitá území	0
1.6.3 V sídlech je zaveden systém hospodaření s vodou, vč. vody srážkové	0
1.6.4 Kvalita zelené infrastruktury přispívající ke zlepšení mikroklimatu v sídlech se zvyšuje	1
<b>2. Přejít ke klimatické neutralitě a oběhovému hospodářství</b>	
<b>2.1 Emise skleníkových plynů jsou snižovány</b>	
2.1.1 Emise skleníkových plynů klesají	1
2.1.2 Energetická účinnost se zvyšuje	0
2.1.3 Využívání obnovitelných zdrojů energie se zvyšuje	0
<b>3. Příroda a krajina</b>	
<b>3.1 Ekologická stabilita krajiny je obnovena, hospodaření v krajině je dlouhodobě udržitelné a reaguje na změnu klimatu</b>	
3.1.1 Retence vody v krajině se zvyšuje prostřednictvím ekosystémových řešení a udržitelného hospodaření	0
3.1.2 Degradace půd, vč. zrychlené eroze, a plošný úbytek zemědělské půdy se snižuje	0
3.1.3 Mimoprodukční funkce a ekosystémové služby krajiny, zejména zemědělsky obhospodařovaných ploch, rybníků a lesů, jsou posíleny	0
<b>3.2 Biologická rozmanitost je zachovávána v mezích tlaku změny klimatu</b>	
3.2.1 Stav přírodních stanovišť se zlepšuje a ochrana druhů je zajištěna	0
3.2.2 Ochrana a péče o nejvzácnější části přírody a krajiny je zajištěna	0
3.2.3 Negativní vliv invazních nepůvodních druhů je omezen	0
3.2.4 Ochrana volně žijících živočichů v lidské péči je zajištěna	0

**Tab. 3. Strategie regionálního rozvoje ČR 2021 +**

Cíle, priority, hlavní okruhy řešení	Vztah
<b>1: Mezinárodně konkurenceschopná metropolitní území adaptovaná na ekonomický, prostorový a populační růst</b>	
1.4: Efektivně využívat zastavěné území, omezit zastavování volné krajiny vyvolávané růstem metropolitních území, rozšiřovat a propojovat plochy a hmoty zeleně v intravilánech a zefektivnit hospodaření s vodou a energií v metropolitních územích.	0
<b>2: Aglomerace využívající svůj růstový potenciál a plnící úlohu významných krajských hospodářských, kulturních a akademických center</b>	
2.4: Efektivně řešit problémy životního prostředí spojené s koncentrací velkého množství obyvatel a adaptovat aglomerace na změnu klimatu	1
<b>3: Hospodářsky stabilizovaná regionální centra představují snadno dostupná centra kultury, zaměstnanosti a obslužnosti příslušných funkčních regionů, jejich venkovské zázemí je na regionální centra dobře dopravně napojeno, disponuje dostatečnou sítí služeb a jsou v něm uplatňována inovativní řešení</b>	
3.4: Pečovat o prostředí obce a stabilizovat dlouhodobé využívání krajiny a zamezit její degradaci	0
<b>4: Revitalizované a hospodářsky restrukturalizované regiony, přizpůsobené a flexibilně reagující na potřeby trhu</b>	
4.6: Revitalizovat a regenerovat území pro lepší podnikání a zdravější život obyvatel	0

**Tab. 4. Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR 2030 (vybrané cíle z oblasti Obce a regiony)**

Název koncepce, cíle, priority, hlavní okruhy řešení	Vztah
<b>OBCE A REGIONY</b>	
<b>19. Adaptace na změnu klimatu</b>	
19.1 Obce III. stupně předcházejí dopadům změny klimatu a jsou schopny se jim přizpůsobit	0
19.2 Snižuje se počet a intenzita městských tepelných ostrovů	1
19.3 Všechny nově dokončené budovy se řadí do energetické třídy A. Existující budovy se postupně renovují minimálně na úroveň energetické třídy C	0
19.4 Zvyšuje se podíl veřejné zeleně v městských aglomeracích	1
19.5 Významně roste délka cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty a cyklistky	1
19.6 Významně se zvyšuje počet bezemisních a nízkoemisních vozidel	0
19.7 Klesá množství skladovaného komunálního odpadu	0

**Tab. 5. Dopravní politika ČR pro období 2021- 2027, s výhledem do roku 2050 (vybraná opatření z oblastí Provoz a bezpečnost dopravy, Dopravní infrastruktura)**

Název koncepce, cíle, priority, hlavní okruhy řešení	Vztah
<b>Udržitelná mobilita</b>	
Ovlivňování mobility	0
Multimodální přístup	0
Optimalizace jednotlivých druhů dopravy	1

**Tab. 6. Zásady územního rozvoje hl. města Prahy (vybraná opatření z oblastí Koncepce dopravní infrastruktury, Ochrana krajiny a městské zeleně jako podstatné složky prostředí života obyvatel, Tvorba a ochrana životního prostředí)**

Název koncepce, cíle, priority, hlavní okruhy řešení	Vztah
<b>Koncepce dopravní infrastruktury</b>	
rozšiřovat a zkvalitňovat atraktivní integrovaný systém veřejné dopravy přesahující do Středočeského kraje	0
rozvíjet síť metra a současný systém tří tras rozšířit nejméně o jednu novou trasu (D), vybrané stanice metra v centrální oblasti Prahy doplnit o druhé vestibuly; nové a dle technických možností stávající stanice metra zpřístupnit pro cestující s omezenou pohyblivostí,	0
rozšířit stávající tramvajovou síť o nové úseky,	0
pokrýt všechny významné přepravní vztahy včetně tangenciálních vztahů a vazby na letiště v Praze-Ruzyni (Letiště Václava Havla Praha) trasami veřejné dopravy,	0
vytvářet podmínky k preferenci veřejné dopravy před automobilovou dopravou,	0
vytvářet podmínky pro další rozvoj systému zachytných parkovišť P+R především u kapacitních kolejových systémů veřejné dopravy (metro, železnice),	0
zvyšovat kvalitu přestupních vazeb v systému městské, příměstské i dálkové veřejné dopravy,	0
zajistit územní podmínky pro další rozvoj železnice v rámci systému Pražské integrované dopravy návrhem nových zastávek a přestupních vazeb mezi železnicí a ostatními systémy hromadné dopravy a segregací jednotlivých segmentů dopravy,	0
zajistit územní podmínky pro další rozvoj dálkové železniční dopravy,	0
umožnit přiměřený rozvoj letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) a koordinovat ho s rozvojem dotčeného území; těžiště rozvoje spatřovat především v osobní dopravě namísto nákladní dopravy ve formě leteckého překladiště Evropy	0
Zajistit územní podmínky k dobudování komunikační sítě celoměstského významu s prioritou výstavby Městského a Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy)	1
Vytvořit podmínky pro omezování automobilové dopravy zejména v centrální oblasti města	1
Vytvářet územní podmínky pro rozvoj, vyšší atraktivitu a bezpečnost cyklistické a pěší dopravy, odstraňovat bariéry v území a při rozhodování v území sledovat v maximální možné míře prostupnost územím	1
snižovat nároky na dopravu návrhem vhodného funkčního využití území, prioritně realizovat zástavbu v přímé vazbě na kapacitní kolejové systémy hromadné dopravy,	0
situovat areály s velkou návštěvností do lokalit s přímou vazbou na ekologické systémy hromadné dopravy,	0
vytvářet podmínky pro alternativní možnosti zásobování města nákladní dopravou, zejména pro multimodální způsoby (city-logistika).	0
<b>Ochrana krajiny a městské zeleně jako podstatné složky prostředí obyvatel</b>	
Respektovat vyhlášená velkoplošná i maloplošná zvláště chráněná území přírody i jiné významné přírodní výtvořky, památné stromy, významné krajinné prvky a skladebné části územního systému ekologické stability (ÚSES), lokality soustavy NATURA 2000 a předměty jejich ochrany, chránit přírodní parky a rozvíjet zde pouze aktivity, které nenaruší přírodní rámec prostředí,	0
Respektovat a chránit krajinný ráz zastavěného i nezastavěného území města, postupně zlepšovat prostupnost krajiny,	0
Zachovat a rozvíjet zelené klíny, které se v městském prostředí vytvořily v souvislosti s konfigurací terénu,	0
Zajistit propojení klínů zelenými osami tak, aby byl vytvořen nadřazený systém zeleně jako základ pro celoměstský systém zeleně a nově vytvořený zelený pás kolem Prahy,	0
Koncipovat zelené osy tak, aby na obvodu Prahy podpořily zakládání nových zelených ploch v návaznosti na dochované segmenty příměstské nebo venkovské krajiny,	0

Název koncepce, cíle, priority, hlavní okruhy řešení	Vztah
Podporovat v kompaktním městě členění zástavby plošnými i liniovými prvky zeleně, chránit stávající zelené plochy a podporovat tvorbu nových,	0
Nenavrhovat kapacitní zástavbu v pramenných oblastech malých vodních toků a nezastavovat údolnice drobných vodních toků,	0
Zachovat integritu ÚSES a vytvářet předpoklady pro zajištění jeho územní spojitosti,	0
ve spolupráci s příslušnými orgány koordinovat návaznost ÚSES na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje,	0
Respektovat a chránit stávající lesy, a to především pozemky určené k plnění funkcí lesa před jiným využitím.	0
<b>Tvorba a ochrana životního prostředí</b>	
Vytvářet podmínky pro snižování a eliminaci významných zdrojů znečištění ovzduší nebo hluku limitujících rozvoj a využití území, včetně emisí z automobilové dopravy,	1
Snižovat podíl vytápění tuhými palivy vytvářením podmínek pro konverzi na nízkoemisní a bezemisní způsoby vytápění, a to zejména v oblastech kompaktního města,	0
Vytvářet podmínky pro likvidaci starých ekologických zátěží v transformačních územích.	0

**Tab. 7. Strategický plán hl. m. Prahy (vybraná opatření z oblastí Zdravé město, udržitelná mobilita)**

Název koncepce, cíle, priority, hlavní okruhy řešení	Vztah
<b>zdravé město</b>	
<b>Zelená infrastruktura</b>	
Vytvořit funkční systém zelené infrastruktury a sídelní zeleně	0
Zajistit jednotný management péče o zeleň a přírodní území	0
Posilovat ekologickou stabilitu a regenerační schopnosti krajiny	0
Zlepšit propustnost krajiny a její využitelnost pro rekreaci	0
Zlepšit hospodaření se srážkovými vodami	1
<b>Realizovat opatření cílené na zpomalení povrchového odtoku vody z krajiny a protierozní ochranu</b>	
Pokračovat v integrované revitalizaci údolních niv, vodních toků a ploch	0
<b>Ovzduší a hluk</b>	
Realizovat technická a organizační opatření ke snížení hluku na nejvíce exponovaných místech	1
Dosáhnout plnění imisních limitů pro ochranu zdraví lidí a ekosystémů	1
Snižovat prašnost v městském prostředí	1
<b>Udržitelná mobilita</b>	
<b>Preferování veřejné dopravy</b>	
Koncepčně podporovat udržitelnou mobilitu	0
Vytvořit jednotný metropolitní integrovaný systém a optimalizovat jeho provoz	0
Realizovat opatření pro preferenci tramvají a autobusů	0
Zvyšovat komfort užívání veřejné dopravy	0
Urychlit rozvoj systémů P+R, K+R a B+R, procesně podporovat realizaci i v okolním regionu	0
Regulovat a řídit provoz automobilové dopravy	1
<b>Kvalita veřejných prostranství</b>	
Zařadit vyšší kvalitu veřejných prostranství mezi důležitá kritéria při posuzování návrhů dopravních	0

Název koncepce, cíle, priority, hlavní okruhy řešení	Vztah
<b>řešení</b>	
Revitalizovat významné městské třídy s cílem zkvalitnit veřejná prostranství	0
<b>Nová propojení</b>	
Vytvořit nové bezbariérové a bezpečné trasy a prostory pro chůzi a pro používání jízdních kol	1
Připravit a realizovat chybějící propojení	1

**Tab. 8. Plán udržitelné mobility hl. m. Prahy a okolí (vybraná opatření z oblastí Zvýšení prostorové efektivity dopravy, snížení uhlíkové stopy, zlepšení lidského zdraví, zlepšení dostupnosti dopravy)**

Název koncepce, cíle, priority, hlavní okruhy řešení	Vztah
<b>Zvýšení prostorové efektivity dopravy</b>	
Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy	0
Podpora chůze a dopravní cyklistiky	1
Optimalizace zásobování města	0
Zlepšení kvality veřejných prostranství	0
Snížení prostorových nároků dopravy	1
<b>Snížení uhlíkové stopy</b>	
Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy	1
Udržitelný územní rozvoj Pražské metropolitní oblasti	0
<b>Zvýšení výkonosti a spolehlivosti</b>	
Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy	0
Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti	1
Nová propojení pro různé druhy dopravy	0
Snížení dopravní nehodovosti	1
<b>Zlepšení lidského zdraví</b>	
Podpora chůze a dopravní cyklistiky	1
Zlepšení přístupnosti dopravy, dopravní infrastruktury a veřejných prostranství pro různé skupiny obyvatel	0

**Tab. 9. Akční plán snižování hluku pro aglomeraci Praha (vybraná opatření z oblasti Urbanisticko-dopravních opatření)**

Název koncepce, cíle, priority, hlavní okruhy řešení	Vztah
<b>Urbanisticko-dopravní opatření</b>	
Nové trasy komunikací vést vždy v dostatečné vzdálenosti od chráněných budov.	1
Rychlostní komunikace, dálnice a komunikace I. třídy s vysokou intenzitou dopravy vést mimo obytná území a území s vyššími nároky na hlukovou ochranu.	1
Optimalizovat přepravní nároky a zefektivnit přepravní vztahy.	0
Vyloučit, resp. minimalizovat tranzitní dopravu z centra a obytných území.	1
Vyloučit těžkou nákladní dopravu z blízkosti obytných souborů.	1
Jednotlivé druhy dopravy soustředit do hlavních tras a koridorů s možností vytvořit protihluková opatření.	1

Název koncepce, cíle, priority, hlavní okruhy řešení	Vztah
Vytvořit individuální podmínky pro preferenci městské hromadné dopravy a minimalizaci individuální dopravy, zejména kolejové a bezmotorové.	0
Novou akusticky citlivou výstavbu plánovat a povolovat v dostatečné odstupové vzdálenosti od zatížených komunikací, resp. nepovolovat v území s již existující nebo výhledovou předpokládanou vysokou akustickou expozicí. Pokud je toto doporučení v rozporu s moderními urbanistickými principy, mělo by být cílem maximální opatření pro snížení hluku u takovýchto komunikací.	0
Parkoviště a další dopravní plochy navrhovat v dostatečné vzdálenosti od chráněných objektů a území obytného, zdravotnického, školního a rekreačního typu.	0
Organizovat klidové zóny s vyloučením automobilové dopravy a s časově omezeným vjezdem vozidel pro zásobování v centrálních částech měst a sídel.	0

### A.3. Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyla uplatněna změna územního plánu

#### A.3.1. Klimatické charakteristiky

Charakteristika klimatu na území hl. m. Prahy vychází z dostupných mapování klimatu – klimatologických regionalizací, map rozložení klimatologických veličin a z údajů meteorologických stanic na území hl. m. Prahy. Údaje o klimatu jsou standardně hodnoceny na základě dlouhodobých průměrů sledovaných veličin (řádově desítky let). Historicky nejpoužívanějším zdrojem je klimatologická regionalizace podle Quitta, která vychází z dat 1901–1950, v současnosti se však již jedná o zdroj s omezenou platností. Po roce 2000 byly provedeny dva přepočty Quittovy klasifikace s použitím aktuálnějších dat, a to dle Atlasu podnebí Česka z roku 2007, který ji přepočítal s použitím dat z let 1961–2000, a dále dle Atlasu krajiny ČR z roku 2009, který uvádí přepočet na základě stoleté řady 1901–2000.

Podle klimatologické regionalizace Quitta se zájmové území nachází v teplé oblasti T2 (Quitt, 1971), resp. W2 (Tolasz, 2007), podle Atlasu krajiny pak v teplé oblasti. Následující dvě tabulky uvádějí základní klimatologické charakteristiky podle uvedených rajonizací, přehled dalších vybraných informací o klimatu zájmového území dle Atlasu podnebí Česka (Tolasz, 2007) uvádí tabulka 10, poloha hodnocené změny ÚP ve vztahu ke klimatickým oblastem dle Atlasu krajiny ČR (VÚKOZ, 2009) je uvedena na obrázku 4. V souhrnu lze konstatovat, že řešené území se v rámci ČR nachází v teplejší oblasti s nižším úhrnem srážek a nižším počtem dnů se sněhovou pokrývkou.

**Tab. 10. Klimatické charakteristiky oblastí T2/W2 dle Quitta (Quitt, 1971, Tolasz, 2007)**

Charakteristika	Označení	T2/W2
Počet letních dnů	LetD	50 – 60
Počet dnů s teplotou 10 °C a více	HVO	160 – 170
Počet mrazových dnů	MD	100 – 110
Počet ledových dnů	LD	30 – 40
Průměrná teplota v lednu (°C)	t I	-2 až -3
Průměrná teplota v červenci (°C)	t VII	18 – 19
Průměrná teplota v dubnu (°C)	t IV	8 – 9
Průměrná teplota v říjnu (°C)	t X	7 – 9
Počet dnů se srážkami 1 mm a více	s >1 mm	90 – 100
Srážkový úhrn ve vegetačním období (mm)	s VO	350 – 400
Srážkový úhrn v zimním období (mm)	s VZ	200 – 300
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	sp	40 – 50
Počet dnů zamračených	O > 0,8	120 – 140
Počet dnů jasných	O < 0,2	40 – 50

Zdroj: Quitt, E., & Geografický ústav ČSAV (Brno) (1971): Klimatické oblasti.  
Brno: Geografický ústav ČSAV., Tolasz R., Míková T., Valeriánová A., Voženílek V., (2007): Atlas podnebí Česka

**Tab. 11. Klimatologické charakteristiky území dle Atlasu krajiny ČR**

Klimatická oblast a podoblast	Léto	Přechodné období	Zima
Teplá	dlouhé s 40–50 letními dny, teplé s průměrnou teplotou 15–16 °C, přiměřeně vlhké se srážkami 200–400 mm, 100–140 dny se srážkami >1 mm za den	krátké se 100–140 mrazovými dny, mírně teplým jarem s průměrnou teplotou 7–8 °C, teplým podzimem s průměrnou teplotou 8–9 °C	normálně dlouhá s 50–60 ledovými dny, mírně chladná s průměrnou teplotou –2 až –3 °C, vyššími srážkami > 400 mm, spíše kratším trváním sněhové pokrývky 50–60 dnů

Zdroj: VÚKOZ: Atlas krajiny České republiky. Výzkumný ústav Silva Taroucy pro krajinu a okrasné zahradnictví, Průhonice, 2009

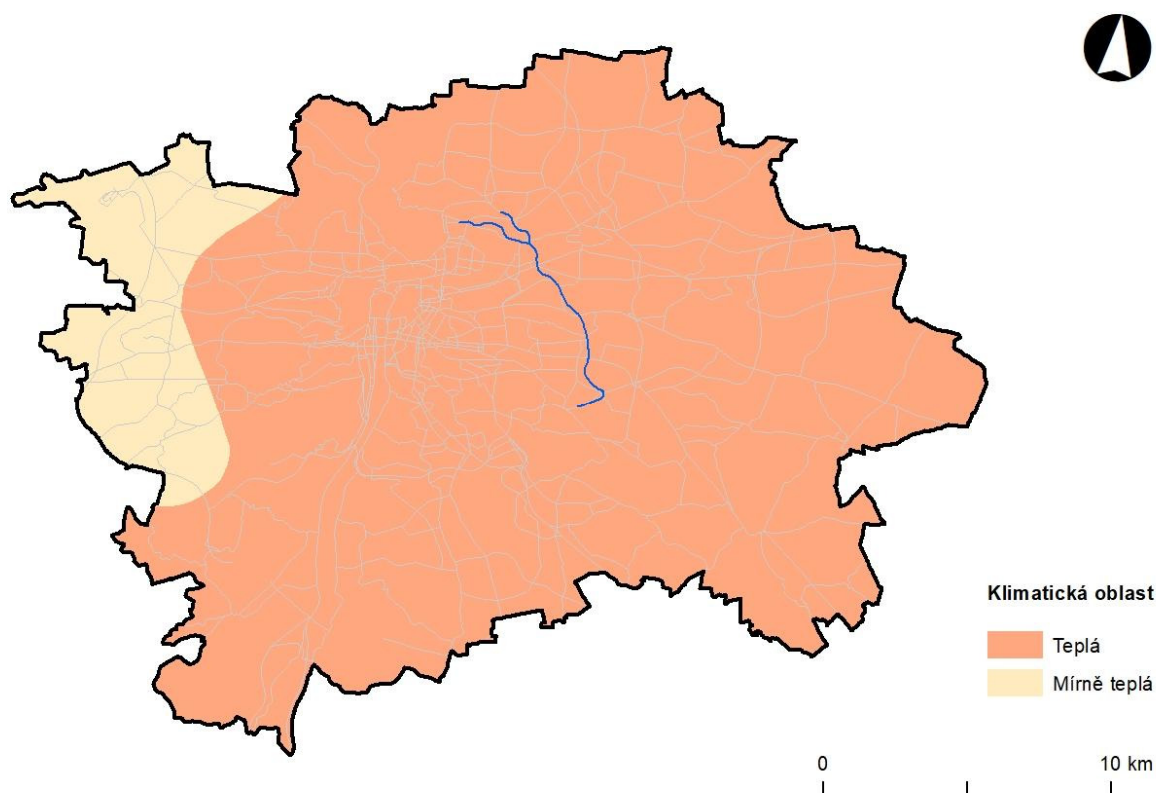


**Tab. 12. Vybrané klimatologické charakteristiky území dle Atlasu podnebí (2007)**

Charakteristika	Zájmové území
Průměrná roční teplota vzduchu (°C)	9 – 10
Průměrný počet tropických dní	4 – 10
Průměrný počet letních dní	40 – 50
Průměr ročních maxim (°C)	33 – 34
Počet dní s přechodem přes 0°C	< 80
Průměrný počet mrazových dní	< 100
Průměrný počet ledových dní	< 30
Průměrný počet arktických dní	<1
Průměrný počet bouřkových dní	21 – 24
Průměrné roční srážkové úhrny (mm)	500 – 550
Průměrné roční jednodenní maxima srážkových úhrnů (mm)	35 – 40
Absolutní jednodenní maxima srážkových úhrnů (mm)	81 – 100
Počet dní s kroupami	1 – 2
Počet dní se sněhovou pokrývkou nad 10 cm	< 10
Průměrná rychlost větru (m/s)	2 – 4

Zdroj: Tolasz, R., Míková, T., Valeriánová, A., Voženílek, V., (2007): Atlas podnebí Česka

**Obr. 4. Umístění záměru ve vztahu ke klimatickým oblastem dle Atlasu krajiny ČR**



Zdroj: VÚKOZ: Atlas krajiny České republiky. Výzkumný ústav Silva Taroucy pro krajinu a okrasné zahradnictví, Průhonice, 2009

## **Předpokládaný vývoj bez realizace navrhované změny**

Klima v hl. m. Praze stejně tak jako ve zbytku světa se mění v důsledku probíhajících klimatických změn. Výzkumu projevů a dopadů změny klimatu v podmínkách ČR se věnuje zejména Ústav výzkumu globální změny Akademie věd České republiky (CzechGlobe). Tato veřejná instituce v rámci projektu „CzechAdapt – Systém pro výměnu informací o dopadech na změny klimatu, zranitelnosti území ČR“ vytvořila otevřenou a průběžně aktualizovanou on-line databázi shrnující informace o dopadech změny klimatu, rizicích, zranitelnosti a adaptačních opatření pro celou ČR, a to na základě nejlepších dostupných metod a ve spolupráci odborných týmů. V databázi lze nalézt zpracované klimatické ukazatele typické pro charakteristiku klimatických extrémů a zároveň dopady změny klimatu v oblasti zemědělství, vodního režimu, krajiny, lesnictví, a to ve třech výhledových časových horizontech (2030, 2050 a 2090). Databáze zároveň znázorňuje i průměrné klimatické charakteristiky z let 1981 – 2010.

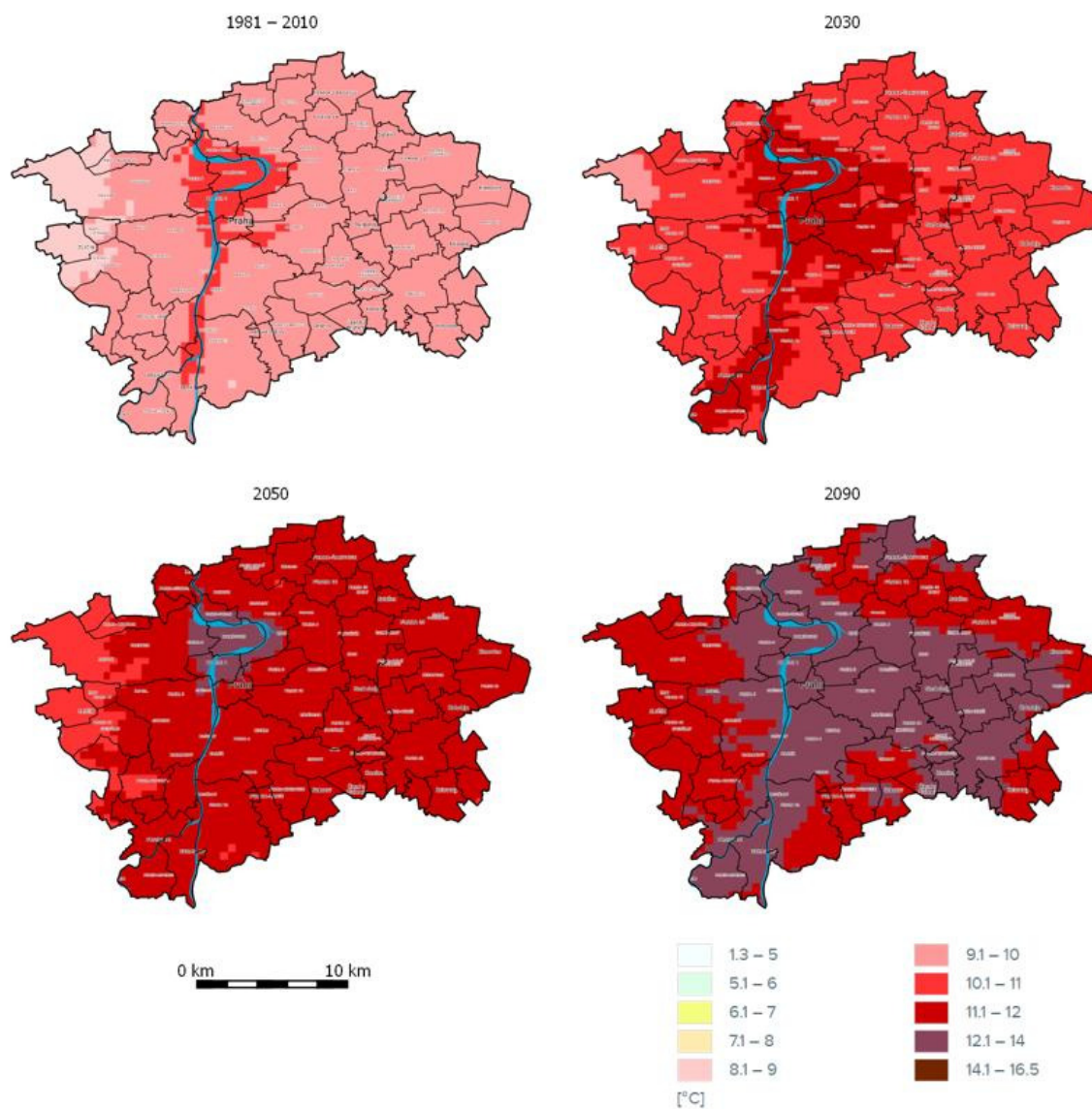
Z hlediska změn klimatu jsou nejcharakterističtější ukazatele teplota vzduchu a množství srážek. Dle výstupů výše uvedeného projektu lze říci, že se předpokládají následující změny ve vývoji klimatu.

Z hlediska vývoje teploty vzduchu lze podle předpovědních scénářů očekávat postupný nárůst průměrné teploty vzduchu, a to ve všech sledovaných obdobích. V zájmovém území lze předpokládat nárůst průměrné roční teploty vzduchu o 1 °C do roku 2030, o 1 – 2 °C do roku 2050 a o 2 °C (lokálně 3 °C) do roku 2090.

Z hlediska vývoje úhrnů srážek není předpovídaný trend tak jednoznačný jako v případě teploty vzduchu. Množství srážek bude pravděpodobně v průběhu jednotlivých let kolísat, celkové množství se výrazně v průběhu času nezmění, lze očekávat změny v rozložení srážek v průběhu roku.

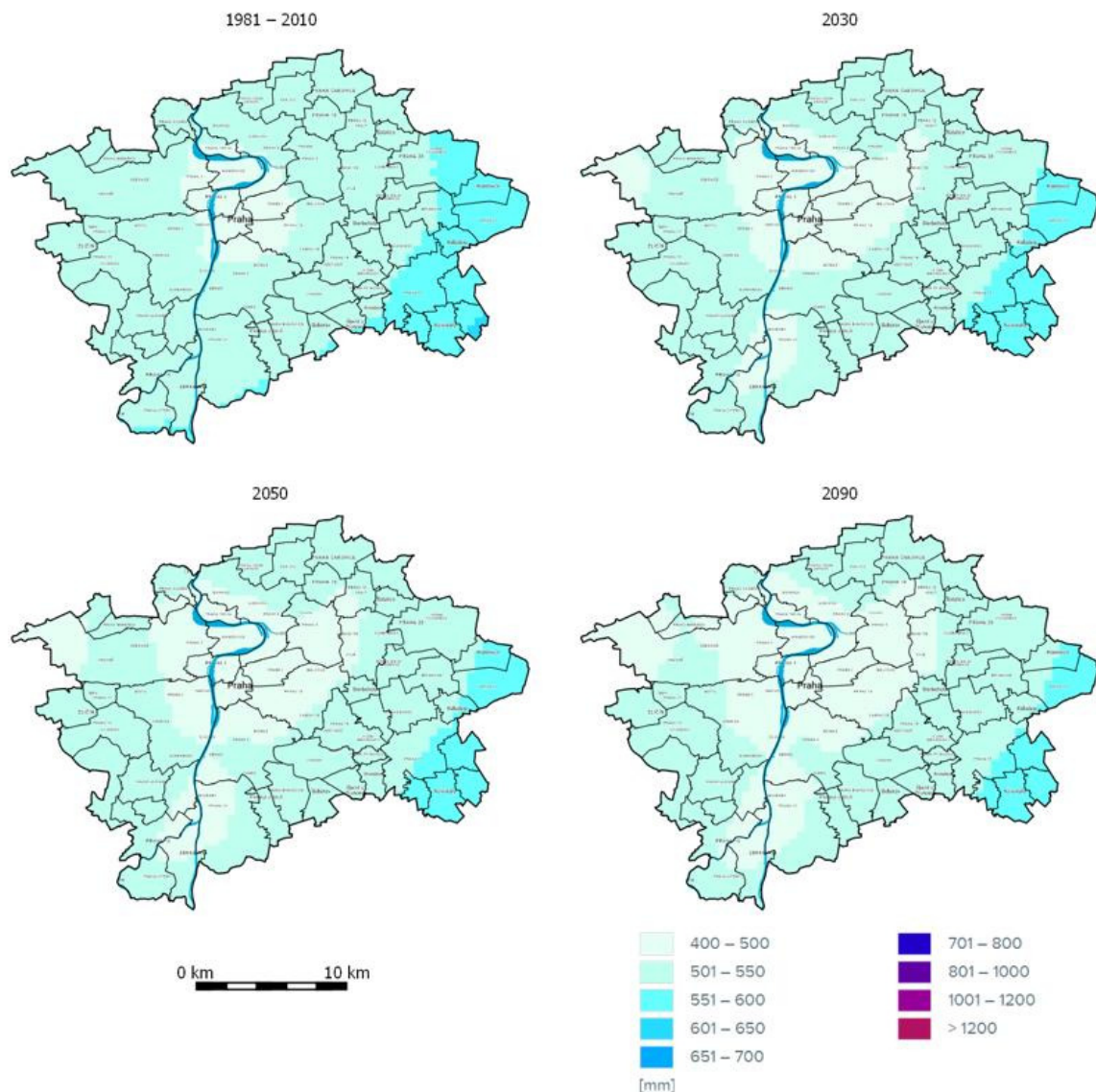
Výše uvedený vývoj bude hodnocenou změnou ÚP ovlivněn jen velmi málo a v lokálním měřítku. Rozdíly v celkovém vlivu na klima jako takové nebudou rozpoznatelné, klimatický systém je natolik robustní, že jej prakticky nelze na této úrovni ovlivnit (mj. i vzhledem ke srovnatelným emisím CO<sub>2</sub>). Z lokálního hlediska lze vývoj bez realizace změny ÚP považovat za poněkud méně příznivý, neboť změna v území redukuje rozsah komunikací a vytváří lepší podmínky pro zadržení vody v území.

**Obr. 5. Prognóza vývoje průměrné roční teploty vzduchu v zájmovém území**



Zdroj: klimatickazmena.cz, CzechGlobe

**Obr. 6. Prognóza vývoje průměrných ročních úhrnů srážek v zájmovém území**



Zdroj: klimatickazmena.cz, CzechGlobe

### A.3.2. Kvalita ovzduší

Na kvalitu ovzduší má vliv velké množství faktorů, zejména pak struktura, rozložení a velikost vlastních zdrojů znečišťování na území města a v jeho okolí a schopnost provětrávání, která je dána topografií terénu, zástavbou území a celkovou meteorologickou a klimatologickou charakteristikou území.

Kvalitu ovzduší lze posuzovat prostřednictvím koncentrací znečišťujících látek v ovzduší, přičemž se sleduje široká škála polutantů s účinky na lidské zdraví – nejčastěji suspendované částice frakcí  $PM_{10}$  a  $PM_{2,5}$ , oxid siřičitý, oxid dusičitý, oxid

uhelnatý, těžké kovy, přízemní ozón, z organických látek zejména benzen a benzo[a]pyren.

Pro uvedené znečišťující látky jsou stanoveny imisní limity pro ochranu zdraví obyvatel. V současné době platí imisní limity stanovené v příloze č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Rozlišují se imisní limity vyhlášené pro ochranu zdraví lidí, imisní limity vyhlášené pro ochranu ekosystémů a vegetace, imisní limity pro celkový obsah znečišťující látky v částicích PM<sub>10</sub> vyhlášené pro ochranu zdraví lidí a imisní limity pro troposférický ozón. U limitů, které mají dobu průměrování kratší než 1 rok, je v některých případech uveden přípustný počet překročení limitu během roku. Přehled imisních limitů pro ochranu zdraví obyvatel uvádí tabulka 13.

**Tab. 13. Imisní limity pro ochranu zdraví**

Znečišťující látka	Veličina	Imisní limit
Oxid dusičitý	19. nejvyšší hodinový průměr	200 µg.m <sup>-3</sup>
Oxid dusičitý	roční průměr	40 µg.m <sup>-3</sup>
Částice PM <sub>10</sub>	36. nejvyšší denní průměr	50 µg.m <sup>-3</sup>
Částice PM <sub>10</sub>	roční průměr	40 µg.m <sup>-3</sup>
Částice PM <sub>2,5</sub>	roční průměr	20 µg.m <sup>-3</sup> *
Oxid siřičitý	25. nejvyšší hodinový průměr	350 µg.m <sup>-3</sup>
Oxid siřičitý	4. nejvyšší denní průměr	125 µg.m <sup>-3</sup>
Oxid uhelnatý	max. denní 8hod průměr	10 mg.m <sup>-3</sup>
Benzen	roční průměr	5 µg.m <sup>-3</sup>
Benzo[a]pyren	roční průměr	1 ng.m <sup>-3</sup>
Olovo	roční průměr	500 ng.m <sup>-3</sup>
Arsen	roční průměr	6 ng.m <sup>-3</sup>
Kadmium	roční průměr	5 ng.m <sup>-3</sup>
Nikl	roční průměr	20 ng.m <sup>-3</sup>

\*do roku 2019 platil imisní limit pro suspendované částice PM<sub>2,5</sub> ve výši 25 µg.m<sup>-3</sup>

Vývoj kvality ovzduší na hodnoceném území je možné zhodnotit na základě výsledků měření na stanicích imisního monitoringu v širším okolí hodnocené změny ÚP. Charakteristika stanic je prezentována v následující tabulce.

**Tab. 14. Stanice imisního monitoringu**

Stanice	Typ stanice	Umístění	Reprezentativnost
Karlín	dopravní, městská	U hlavní komunikace se středně hustým provozem, na okraji obce (část zastavěná a nezastavěná).	okrskové měřítko (0,5 až 4 km)
Kobylisy	pozaďová, městská	V areálu AV ČR cca 500 m od hlavní komunikace, na okraji obce (část zastavěná a nezastavěná).	okrskové měřítko (0,5 až 4 km)
Průmyslová	dopravní, městská	Na travnaté ploše cca 20 m od frekventované komunikace. Okolí tvoří průmyslové plochy.	okrskové měřítko (0,5 až 4 km)
Šrobárova	pozaďová, městská	Uprostřed areálu SZÚ na otevřené travnaté ploše. Areál je ve vilové čtvrti vzdálený cca 500 m od okruhu Prahy.	střední měřítko (100 až 500 m)
Vysočany	dopravní, městská	V parku 15 m od frekventované křižovatky. Okolí tvoří průmyslové plochy.	okrskové měřítko (0,5 až 4 km)

Zdroj: ČHMÚ: Znečištění ovzduší a atmosférická depozice v datech, Česká republika

Tabulky 15–19 uvádějí koncentrace vybraných látek na výše jmenovaných stanicích za posledních 6 let. Z tabulek vyplývá, že k překročení imisního limitu došlo pouze u denních koncentrací  $PM_{10}$ , a to na dvou stanicích v roce 2017 a jedné stanici v r. 2018. V ostatních letech byl limit splněn v celém území, u ostatních látek byly imisní limity splněny v celém území a v celé časové řadě.

Celkově lze vývoj imisní zátěže suspendovanými částicemi  $PM_{10}$  a  $NO_2$  hodnotit jako pozvolný, avšak setrvale převažující pokles, byť s meziročními výkyvy s ohledem na aktuální meteorologické podmínky daného roku. V případě  $PM_{2,5}$  a benzo[a]pyrenu je situace složitější, neboť data jsou k dispozici pouze ze stanice Šrobárova, u  $PM_{2,5}$  navíc jen za tři roky. Nicméně, na této stanici převládá stagnace hodnot koncentrací daných látek.

**Tab. 15. Roční průměrné koncentrace  $PM_{10}$** 

Stanice	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Karlín	26,0	28,4	32,2	25,7	21,8	22,1
Kobylisy	19,3	22,1	24,4	19,6	17,6	17,4
Průmyslová	26,9	28,0	29,8	23,2	22,6	22,1
Šrobárova	-	-	-	16,8	15,1	16,2
Vysočany	24,6	26,9	28,8	23,2	20,1	21,8

Zdroj: ČHMÚ: Znečištění ovzduší a atmosférická depozice v datech, Česká republika

**Tab. 16. Denní průměrné koncentrace PM<sub>10</sub> - 36. nejvyšší hodnota**

Stanice	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Karlín	43,8	50,0	<b>51,9</b>	44,3	38,3	39,5
Kobylisy	34,4	39,5	41,7	34,0	31,7	31,0
Průmyslová	45,0	<b>50,2</b>	49,3	38,3	38,5	39,5
Šrobárova	-	-	-	30,5	28,0	30,4
Vysočany	41,5	<b>55,7</b>	47,5	41,1	34,4	37,2

Zdroj: ČHMÚ: Znečištění ovzduší a atmosférická depozice v datech, Česká republika

**Tab. 17. Roční průměrné koncentrace PM<sub>2,5</sub>**

Stanice	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Šrobárova	-	-	-	12,0	10,5	12,3

Zdroj: ČHMÚ: Znečištění ovzduší a atmosférická depozice v datech, Česká republika

**Tab. 18. Roční průměrné koncentrace NO<sub>2</sub>**

Stanice	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Karlín	32,0	31,6	30,4	29,2	24,0	23,9
Kobylisy	17,8	21,1	20,8	20,3	17,3	18,1
Průmyslová	32,0	32,4	30,3	31,1	25,8	27,3
Šrobárova	-	-	-	21,2	18,5	19,2
Vysočany	35,5	35,6	35,0	32,9	29,0	29,7

Zdroj: ČHMÚ: Znečištění ovzduší a atmosférická depozice v datech, Česká republika

**Tab. 19. Roční průměrné koncentrace benzo[a]pyrenu**

Stanice	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Šrobárova	0,8	-	0,7	0,7	0,7	0,9

Zdroj: ČHMÚ: Znečištění ovzduší a atmosférická depozice v datech, Česká republika

Plošné rozložení imisní zátěže na území ČR vyhodnocuje Český hydrometeorologický ústav, který v souladu se zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, vydává každoročně informace o průměrných hodnotách koncentrací znečišťujících látek za předchozích 5 let ve čtvercové síti 1×1 km. Výsledky mapování – pětileté průměry za roky 2016–2020 jsou pro sledované území uvedeny souhrnně v tabulce 20, z níž je patné, že v území jsou splněny všechny imisní limity. Nejbližší limitu jsou roční koncentrace benzo[a]pyrenu (90 % limitu) a denní koncentrace PM<sub>10</sub> (82 %).



**Tab. 20. Průměrné hodnoty koncentrací za období 2016 – 2020**

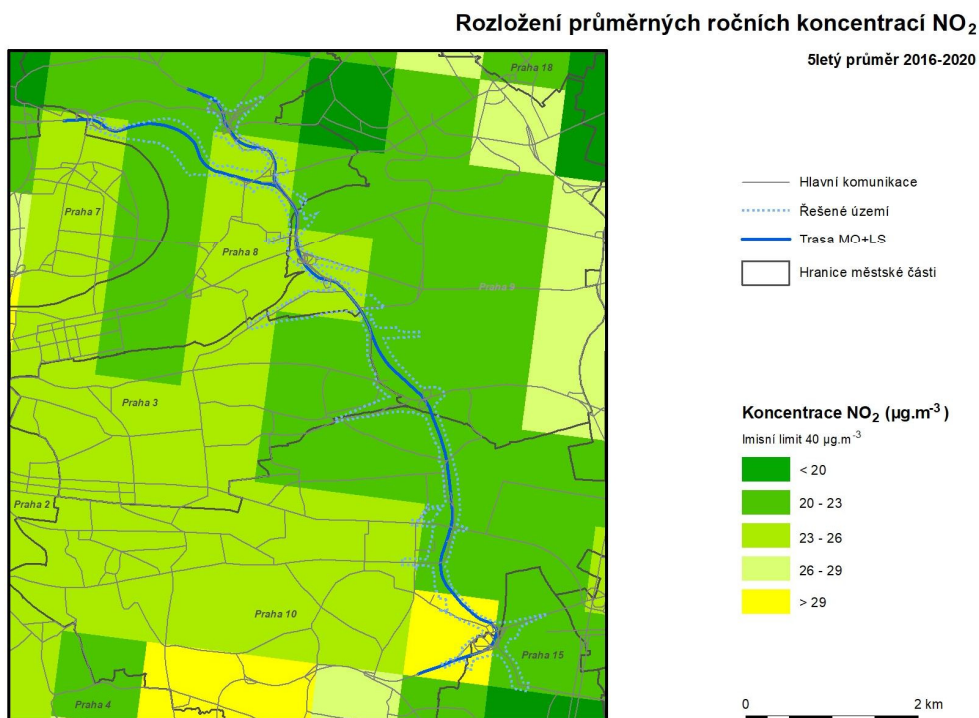
Znečišťující látka	Veličina	Jednotka	Hodnoty v zájmovém území	Imisní limit	Podíl na imisním limitu (%)
Oxid dusičitý	roční průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	19,5–29,6	40	49–74
Oxid siřičitý	4. nejvyšší denní průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	7,6–8,2	125	6–6,6
Částice PM <sub>10</sub>	roční průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	20,7–23	40	51,8–57,5
Částice PM <sub>10</sub>	36. nejvyšší denní průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	36,3–40,8	50	72,6–81,6
Částice PM <sub>2,5</sub>	roční průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	15,5–17	25	62–68
Benzen	roční průměr	$\mu\text{g.m}^{-3}$	1,1–1,3	5	22–26
Benzo[a]pyren	roční průměr	$\text{ng.m}^{-3}$	0,7–0,9	1	70–90
Arsen	roční průměr	$\text{ng.m}^{-3}$	1,4–1,6	6	23,3–26,7
Kadmium	roční průměr	$\text{ng.m}^{-3}$	0,1–0,2	5	2–4
Olovo	roční průměr	$\text{ng.m}^{-3}$	5,1–5,3	500	1,02–1,06
Nikl	roční průměr	$\text{ng.m}^{-3}$	0,7	20	3,5

Žádná hodnota nepřekračuje imisní limit.

Zdroj: ČHMÚ: Pětileté průměrné koncentrace

Pro vybrané polutanty je rozložení koncentrací graficky prezentováno také na obrázcích 7–11.

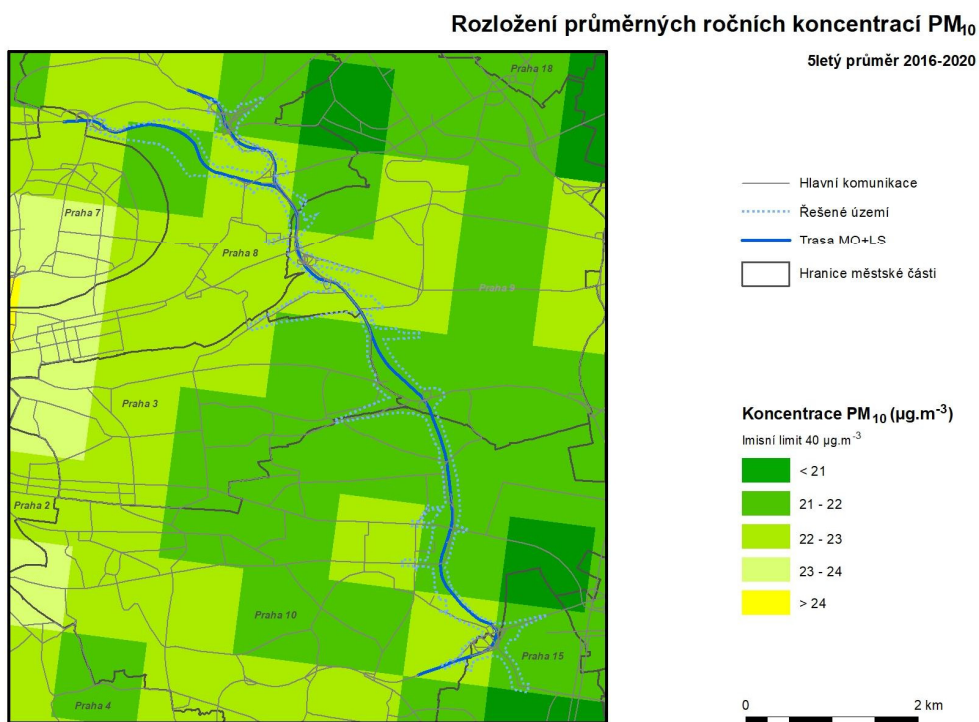
**Obr. 7. Průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého za období 2016 – 2020**



Zdroj: ČHMÚ: Pětileté průměrné koncentrace

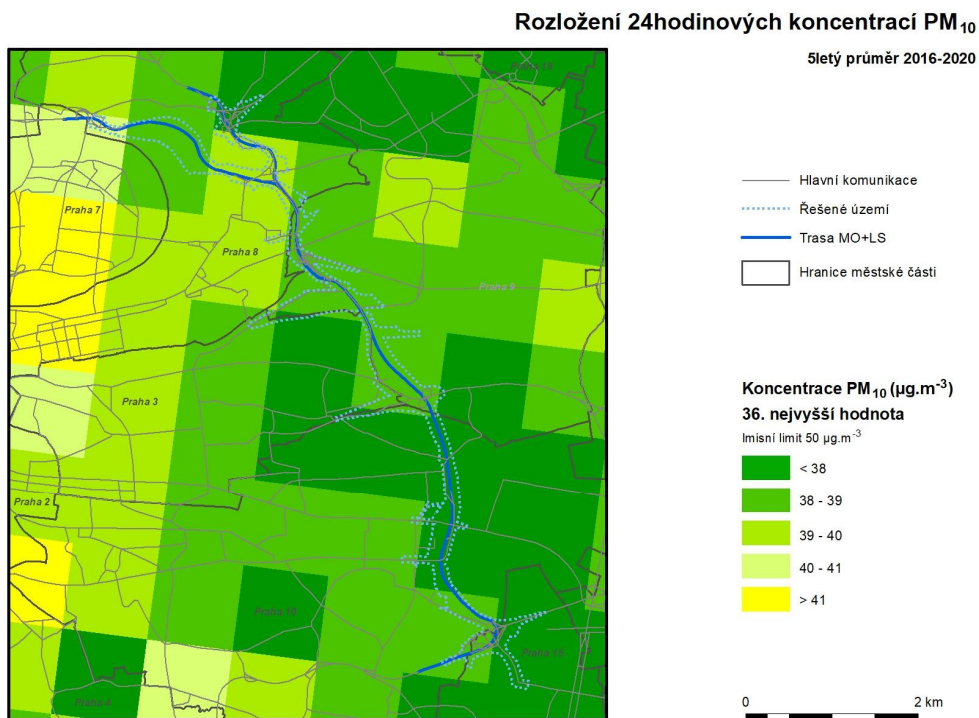


**Obr. 8. Průměrné roční koncentrace PM<sub>10</sub> za období 2016 – 2020**



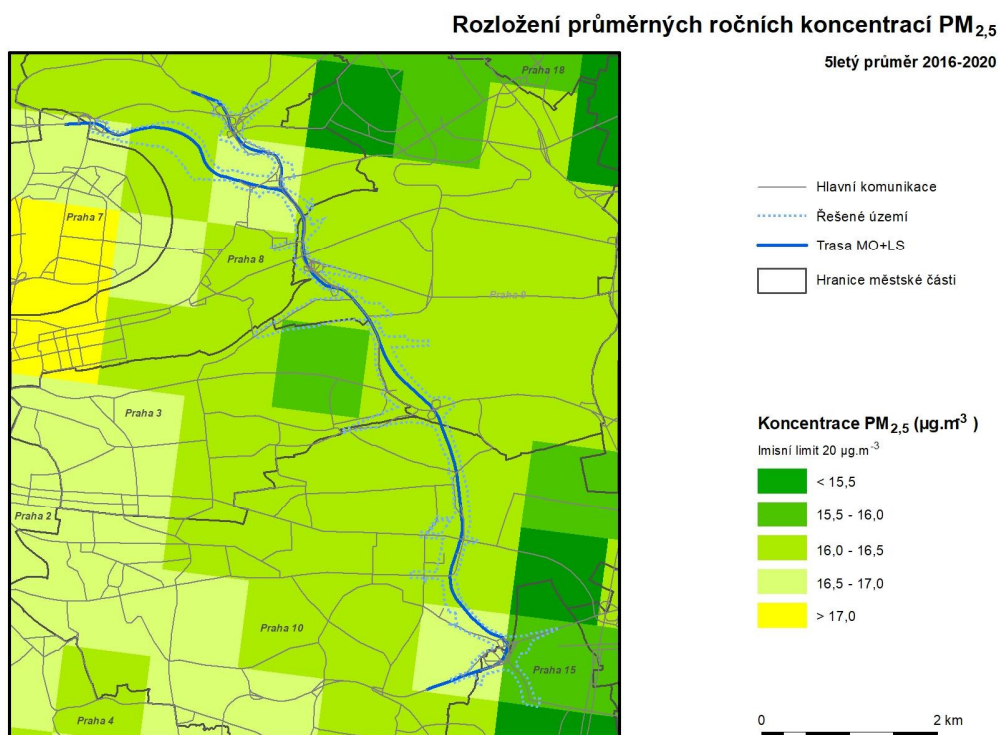
Zdroj: ČHMÚ: Pětileté průměrné koncentrace

**Obr. 9. 36. nejvyšší hodnota denního průměru PM<sub>10</sub> za období 2016 – 2020**



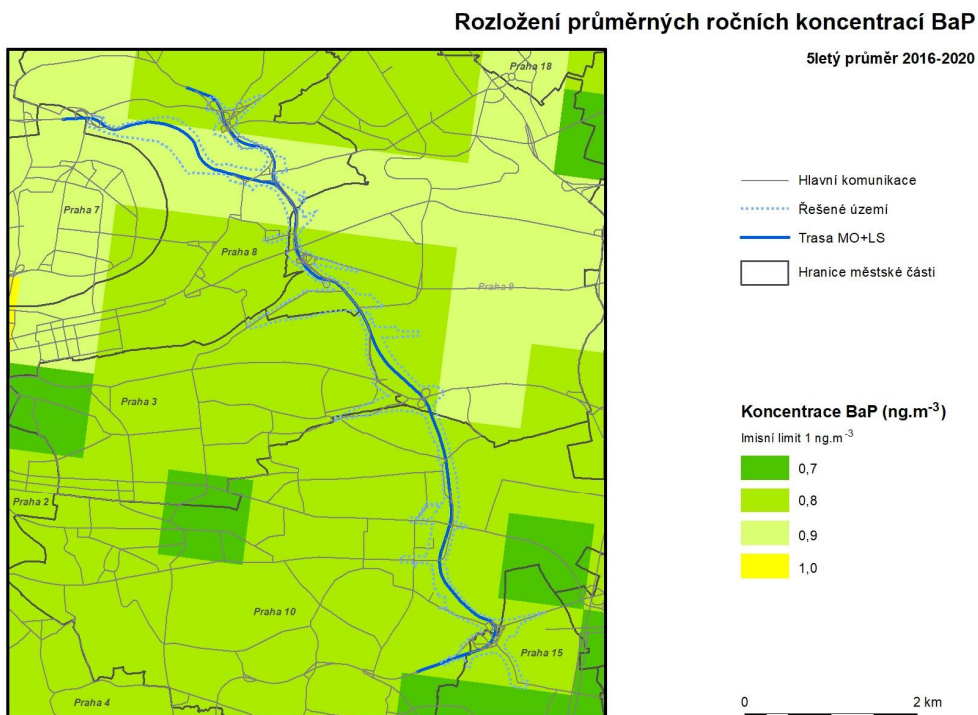
Zdroj: ČHMÚ: Pětileté průměrné koncentrace

**Obr. 10. Průměrné roční koncentrace PM<sub>2,5</sub> za období 2016 – 2020**



Zdroj: ČHMÚ: Pětileté průměrné koncentrace

**Obr. 11. Průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu za období 2016 – 2020**



Zdroj: ČHMÚ: Pětileté průměrné koncentrace

### **Předpokládaný vývoj bez realizace navrhované změny**

Dlouhodobý vývoj emisní a imisní situace na území Prahy je příznivě ovlivňován zejména obměnou vozového parku a topných systémů, částečně též dálkovým přenosem, tzn. pozitivním vývojem emisí ve středoevropském regionu. Proti tomu působí trend nárůstu objemu automobilové dopravy. V souhrnu lze však očekávat v zásadě pokračování dosavadního trendu, tzn. pozvolný mírný pokles koncentrací s meziročními výkyvy na základě aktuální meteorologické situace daného roku.

Z hlediska plnění imisních limitů je možné předpokládat, že limity průměrných ročních koncentrací znečišťujících látek budou ve výhledu splněny. V některých nepříznivých letech mohou nastat smogové epizody, které budou spojeny s překročením krátkodobých limitů (24hod limit  $PM_{10}$ , případně 1hod limit  $NO_2$ ) po větší než tolerovanou dobu. Tyto epizody nelze předvídat, jsou dány meteorologickou situací na regionální úrovni a nemají vazbu na hodnocenou změnu ÚP. Jejich četnost je však nízká (k poslednímu výskytu došlo v r. 2017), čemuž odpovídá i jejich vliv na zdraví a kvalitu života obyvatel.

Vlastní vliv změny Z 3125/00 se projeví spíše lokálně, v přesunu části zdrojů znečištění ovzduší v rámci území s tím, že vliv je hodnocen jako pozitivní s ohledem na převedení podstatné části dopravy do tunelů. V případě nerealizace změny ÚP lze tak očekávat vyšší hodnoty koncentrací znečišťujících látek zejména podél povrchových úseků původní trasy Městského okruhu. Naopak nižší hodnoty by v tomto scénáři nastaly v místech vyústění nově navržených tunelů.

#### **A.3.3. Hluk**

Z dopadů fyzikálních faktorů na životní prostředí je nejvýznamnější vliv hlukové zátěže, která je obdobně jako znečištění ovzduší jedním z nejzávažnějších faktorů působících negativně na zdravotní stav obyvatel ve velkých městech. Dlouhodobé působení hlukové zátěže může vedle poruch sluchu vyvolat i řadu dalších onemocnění, jako jsou stresy, neurózy, chorobné změny krevního tlaku apod.

Hluk je významným fyzikálním faktorem negativních vlivů na životní prostředí a je jednou z podmiňujících okolností pro možné využití území. Hluková zátěž, obdobně jako znečištění ovzduší, je jedním z nejzávažnějších faktorů působících negativně na zdravotní stav obyvatel. Dlouhodobé působení hlukové zátěže může vedle poruch sluchu vyvolat i řadu dalších onemocnění, jako jsou stresy, neurózy, chorobné změny krevního tlaku apod.

Základní požadavky na ochranu obyvatel před hlukem jsou stanoveny v zákoně č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v § 30. Tento zákon mj. ukládá vlastníkům, resp. správcům pozemních komunikací, železnic a dalších objektů, jejichž provozem vzniká hluk (zdroje hluku), povinnost zajistit technickými, organizačními a dalšími opatřeními, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní prostory staveb a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby v chráněném vnitřním prostoru stavby.

- Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, lázeňské léčebně rehabilitační péči a k výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků.
- Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb. Co se považuje za prostor významný z hlediska pronikání hluku, stanoví prováděcí právní předpis.
- Chráněným vnitřním prostorem staveb se rozumí pobytové místnosti ve stavbách zařízení pro výchovu a vzdělávání, pro zdravotní a sociální účely a ve funkčně obdobných stavbách a obytné místnosti ve všech stavbách. Rekreace pro účely podle věty první zahrnuje i užívání pozemku na základě vlastnického, nájemního nebo podnájemního práva souvisejícího s vlastnictvím bytového nebo rodinného domu, nájmem nebo podnájemem bytu v nich.

Hlukové limity pro venkovní hluk stanovuje nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Limity ekvivalentních hladin akustického tlaku A ve venkovním prostředí se stanoví jako součet základní hladiny  $L_{Aeq,T} = 50$  dB a některé z korekcí uvedených v tabulce 21 (korekce se nesčítají). Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce  $-10$  dB, s výjimkou hluku z dopravy na železničních dráhách, kde se použije korekce  $-5$  dB.



**Tab. 21. Stanovení hlukových limitů dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. ve znění pozdějších předpisů**

Způsob využití území	Korekce (dB)			
	1)	2)	3)	4)
Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lání	-5	0	+5	+15
Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lání	0	0	+5	+15
Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněné ostatní venkovní prostory	0	+5	+10	+20

1) Použije se pro hluk z provozu stacionárních zdrojů a hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, zejména rozřaďování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů. Pro hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, které byly uvedeny do provozu přede dnem 1. listopadu 2011, se přičítá pro noční dobu další korekce +5 dB.

2) Použije se pro hluk z dopravy na dráhách, není-li dále uvedeno jinak, na silnicích III. třídy, místních komunikacích III. třídy a účelových komunikacích ve smyslu § 7 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

3) Použije se pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích. Použije se pro hluk z dopravy na dráhách v ochranném pásmu dráhy. Použije se pro hluk z dopravy na tramvajových a trolejbusových drahách vedených po silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy.

4) Použije se pro stanovení hodnoty hygienického limitu staré hlukové zátěže.

Stanovení hygienického limitu se provádí podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů a dle přílohy H Metodického návodu pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí, které vydalo Ministerstvo zdravotnictví dne 18. 10. 2017. Ve shodě s §12 odst. 4 NV se stará hluková zátěž zjišťuje měřením nebo výpočtem z údajů poskytnutých správcem, popřípadě vlastníkem pozemní komunikace nebo dráhy, o roční průměrné denní intenzitě a skladbě dopravy v roce 2000. Zachování staré hlukové zátěže se posuzuje podle velikosti rozdílu emisních hlukových parametrů komunikace stanovených k 1. 1. 2001 a k datu posouzení.

Pokud byla hluková zátěž před rozhodným datem nižší než základní hygienický limit, institut staré hlukové zátěže nemůže být použit. Pokud je hluková zátěž k rozhodnému datu vyšší než základní hygienický limit hluku a nedošlo k navýšení hlučnosti o více než 2 dB, je ve shodě s metodickým návodem pro měření a hodnocení hluku v mimopracovním prostředí ministerstva zdravotnictví stará hluková zátěž tolerována do doby, než dojde k navýšení výchozí hlučnosti (hlučnosti k rozhodnému datu) o více než 2 dB.

Pokud dojde k navýšení hodnoty SHZ o více než 2 dB pak nelze danou hodnotu dále tolerovat a je třeba přijmout taková protihluková opatření, která zajistí nepřekračování hygienického limitu uvedeného v tabulce 22, a to podle toho, v jakém

intervalu hodnota staré hlukové zátěže zjištěná před zvýšením hluku o více než 2 dB ležela.

Limitní hranicí je 70 dB v denní dobu a 60 dB v noční dobu, navrhované hygienické limity nemohou překročit tyto hodnoty.

**Tab. 22. Úprava hygienického limitu v případě navýšení hlučnosti o více než 2 dB oproti rozhodnému datu**

Pozemní komunikace a železniční dráhy		Interval staré hlukové zátěže [dB]		Hygienický limit [dB]	
		Denní doba	Noční doba	Denní doba	Noční doba
Silniční doprava	Dálnice, silnice I. a II. tř., místní komunikace I. a II. tř.	60,0 – 65,0	50,0 – 55,0	60	50
		> 65,0	> 55,0	65	55
	Silnice a místní komunikace III. tř. a účelové komunikace	55,0 – 60,0	45,0 – 50,0	55	45
		> 60,0	> 50,0	60	50
Železniční Doprava	Železniční dráhy v ochranném pásmu dráhy	60,0 – 65,0	55,0 – 60,0	60	55
		> 65,0	> 60,0	65	60
	Železniční dráhy mimo ochranné pásmo dráhy	55,0 – 60,0	50,0 – 55,0	55	50
		> 60,0	> 55,0	60	55
Tramvajová doprava	Tramvajové dráhy v ochranném pásmu dráhy	60,0 – 65,0	50,0 – 55,0	60	50
		> 65,0	> 55,0	65	55
	Tramvajové dráhy mimo ochranné pásmo dráhy	55,0 – 60,0	45,0 – 50,0	55	45
		> 60,0	> 50,0	60	50

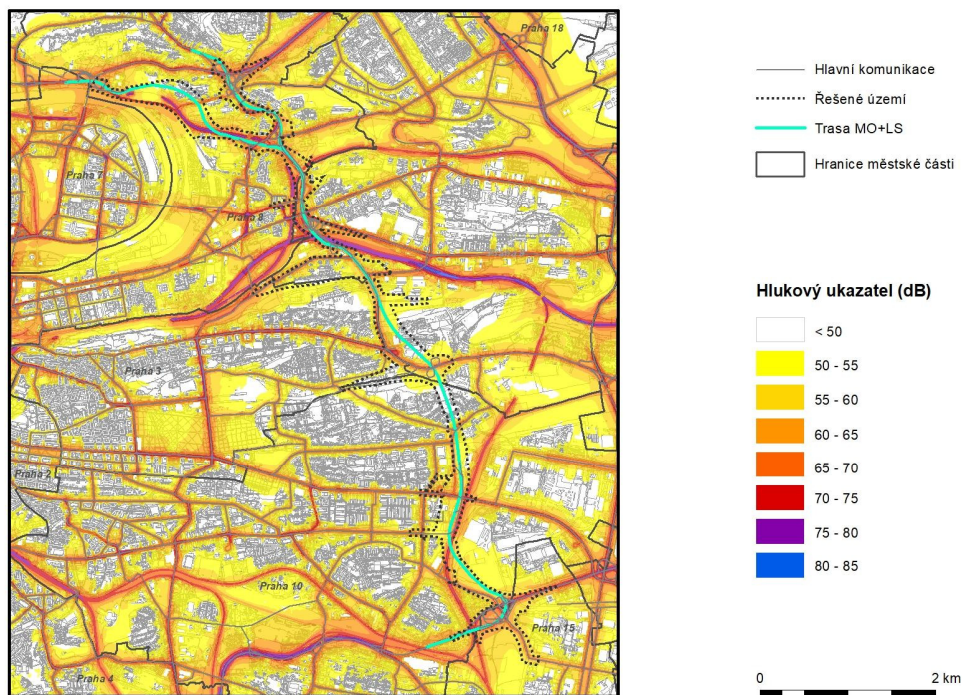
Pro vyhodnocení akustické situace byly využity výpočtové hlukové mapy povrchové dopravy na území hl. m. Prahy (stav k roku 2016), publikované na geoportálu města. Hodnoty vypočtené pro celkový hluk nelze jednoznačně vztáhnout k výše jednotlivým limitům, nicméně v lokalitách, kde je určitý zdroj zjevně dominantní, je možné pro orientaci uvažovat limit pro danou komunikaci či dráhu.

Nejvyšší celková hladina hluku  $L_{\text{dvn}}$ , kde se hodnoty pohybují v denní době i nad 80 dB, je v území patrná podél hlavních dopravních tahů, zejména v ulici U Balabenky, Koněvova a na Jižní Spoje. Hodnoty nad 75 dB jsou dále patrné také na silnicích Povltavská, Liberecká, Zenklova a dalších tazích. Na hlavních dopravních tazích v okolí hodnocené trasy jsou nejčastěji zaznamenány hladiny nad 65 dB, v širším okolí silnic pak hodnoty klesají.

Nejvyšší celkovou hladinu hluku z železniční dopravy v denní době je možné zaznamenat podél železničního koridoru Masarykovo nádraží – Praha-Libeň – Kyje, kde se hodnoty pohybují i nad 80 dB. Hodnoty nad 75 dB jsou dále patrné také na dalších železničních koridorech.

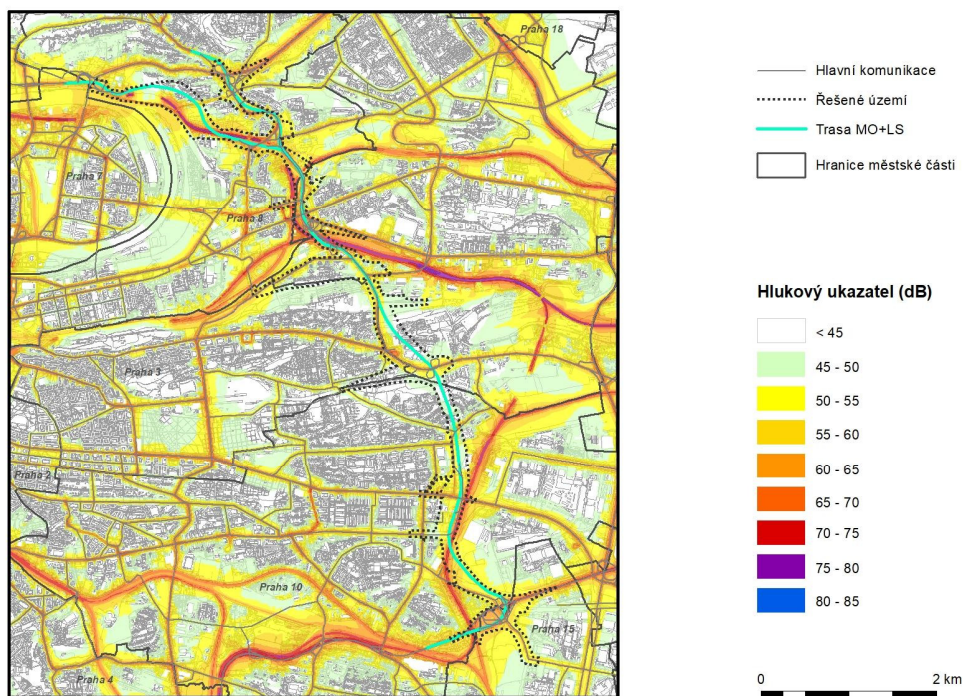
V noční době odpovídá rozložení hlukové zátěže denní době. Nejvyšší hodnoty jsou zaznamenány na železničním koridoru Praha-Holešovice – Praha-Libeň – Kyje. U silniční dopravy dominuje Jižní spojka, kde se hodnoty pohybují nad 75 dB. Hodnoty nad 70 dB jsou patrné v ulicích Zenklova, Liberecká či U Balabenky. U ostatních dopravních tahů se hodnoty pohybují nejčastěji nad 60 dB, v širším okolí silnic pak hodnoty klesají. Například v okolí ulice Malešická se hodnoty pohybují na úrovni 55–60 dB.

**Obr. 12. Hluková mapa Prahy (2016) – celkový hluk z dopravy, denní doba (6-22 hod)**



Zdroj: [www.geoportalpraha.cz](http://www.geoportalpraha.cz)

**Obr. 13. Hluková mapa Prahy (2016) – celkový hluk z dopravy, noční doba (22-6 hod)**



Zdroj: [www.geoportalpraha.cz](http://www.geoportalpraha.cz)

### **Předpokládaný vývoj bez realizace navrhované změny**

Stejně jako při posuzování imisní zátěže lze očekávat pouze mírné změny akustické zátěže. Do budoucna se nepředpokládá výrazné zvyšování intenzit dopravy, tedy ani růst hladin hluku v okolí stávajících komunikací; naopak díky aplikaci protihlukových opatření lze očekávat postupné snižování akustické zátěže.

Celková akustická situace území bude ovšem významně ovlivněna postupnou realizací nových kapacitních komunikací, které na jedné straně odvedou dopravní zátěž ze stávajících městských ulic, na straně druhé budou samy tvořit nové zdroje hluku. Jednoznačně převládají přínosy realizace, mj. proto, že na nově budovaných komunikacích musí být dodrženy přísnější hygienické limity než na komunikacích stávajících (resp. vybudovaných před r. 2001). Nové komunikace tak budou vedeny buď v dostatečné vzdálenosti od zástavby a s příslušnými protihlukovými opatřeními, nebo v tunelových úsecích. Prioritou je pak zejména dostavba Pražského okruhu, který umožní odvést tranzitní dopravu z hustě osídlených oblastí.



#### A.3.4. Půda

Řešené území je převážně tvořeno kambizemí modální eubazickou, dále fluvizemí kolem toku Rokytka, hnědozemí modální v lokalitě Jarov, černozemí ve Strašnicích a silně svažitými půdami v Libni.

Řešené území zasahuje tyto plochy ZPF (v závorce uvedeno předpokládané funkční využití podle územního plánu po změně Z 3125/00):

- zahrada na Truhlářce (ZMK – vedení tunelu),
- zahrádkářská kolonie Na Korábě (PS, ZMK, SP – vedení tunelu),
- zahrada u nemocnice Bulovka (LR – vedení tunelu),
- zahrady v ulicích Primátorská (SV), Prosecká (SV), Srbova (SV, pod touto zahradou je umístěn tunel), Zenklova (SV, OB, OV), Vosmíkových (OV), Pod Labuťkou (IZ), Klihařská (PS), Na Labuťce (IZ)
- zahrada u vily Kolčavka (ZMK),
- zahrady u Vysočanského náměstí (SV, OV) a v ulici Novovysočanská (OV),
- orná půda u ul. Spojovací (SV),
- zahrádkářská kolonie v lokalitě Pod Balkánem (ZP),
- zahrady v lokalitě Pod Balkánem (OB),
- tunel je vymezen pod sadem Višňovka a Třešňovka (ZMK, PS/LR, SV, OB), čtvrtí Zelené Město (OB, ZMK), zahradní kolonií v Malešicích (OB, ZP), čtvrtí Zaskovárnu (OB)
- u ulice Na Universitnímu statku jsou některé pozemky vedeny jako orná půda, přestože již v současnosti tuto funkci neplní a jsou zastavěny nebo je zde vedena komunikace (OB, SV – tunelové vedení).
- orná půda mezi ulicemi Dřevčická a Podle trati (ZMK, S4),
- území řešené změnou zasahuje dále zahrady v ulici Novostrašnická a nezastavěné plochy podél železniční trati (OB, IZ, S4),
- plochu v prostoru křižovatky V Rybníčkách (Jižní spojka, Štěrboholská radiála a budoucí MO) (IZ, S1, S2),
- část zeleně u Slatinského potoka (LR),

Změna Z 3125/00 se dotýká následujících hlavních půdních jednotek:

- 06 – černozem pelická (CEp), černozem černická karbonátová (CExc), černozem pelická karbonátová (CEpc)
- 10 – hnědozem modální, hnědozem modální slabě oglejená
- 22 – kambizem modální (KAm), kambizem psefitická (KAY), fluvizem modální (FLm), regozem modální (RGm), regozem dystrická (RGd), regozem psefitická (RGy)

- 26 – kambizem modální eubazická, kambizem modální mesobazická
- 30 – kambizem modální eubazická (KAm<sup>e</sup>'), kambizem modální mesobazická (KAm<sup>a</sup>'), pararendzina modální (PRm), pararendzina kambická (PRk), pararendzina chromická (PRj), kambizem chromická (KAj), kambizem vyluhovaná (KAv)
- 37 – kambizem litická (KAt), kambizem rankerová (KAs), ranker modální (RNm), pararendzina litická (PRt)
- 40 – silně svažité půdy
- 41 – silně svažité půdy
- 56 – fluvizem modální eubazická, fluvizem modální mesobazická, fluvizem kambická eubazická, fluvizem kambická mesobazická, koluvizem modální, fluvizem stratifikovaná, fluvizem stratifikovaná karbonátová, fluvizem stratifikovaná oglejená

Pozemky určené k plnění funkcí lesa se v území řešeném změnou vyskytují pouze výjimečně. Jedná se o:

- lesní porost severně od MÚK Zenklova × Liberecká v sousedství areálu vodojemu
- pozemky pod zahrádkářskou kolonií Na Balkáně, jižně od domů v ul. Odlehlá
- Malešický les jižně od trati do nákladového nádraží Žižkov
- les mezi ulicemi Na Universitním statku a Kaňkova
- lesní pozemky v okolí Pelyňkové ulice jihovýchodně od depa Hostivař. V těchto místech není na pozemcích lesní porost
- les severně od Rabakovské ulice v lokalitě Za Dráhou, Strašnice – za Skalkou
- les jižně od Jižní spojky podél Rabakovské ulice

### **Předpokládaný vývoj bez realizace navrhované změny**

V zájmovém území tvoří pozemky chráněné jako ZPF zejména zahrady rodinných domů nebo veřejných areálů, případně jako zahrádkářské kolonie, výjimečně jako větší plochy zeleně nebo orná půda nebo sady. Vzhledem k tomu se v budoucnu nepředpokládají velké změny v rozsahu zemědělského půdního fondu. Zahrady budou pravděpodobně zachovány, je možné očekávat tlak na zastavění zahrádkářských kolonií nebo volných ploch, které jsou v současnosti vedeny jako orná půda, ale nejsou tímto způsobem využívány. V budoucnu se předpokládá tedy spíše úbytek půdy řazené do ZPF. Část této půdy bude na úkor jiného nestavebního využití, jako jsou parky, městská nebo izolační zeleň.

### A.3.5. Povrchové vody

Do území řešeného změnou Z 3125/00 zasahuje jeden vodní tok, a to říčka Rokytka, v oblasti Balabenky u kolonie Na Hájku. Celková délka vodního toku činí 37,5 km. Pramení jihovýchodně od Říčan v prostoru Říčanského lesa, mezi obcemi Tehov a Tehovec. Plocha povodí činí 134,85 km<sup>2</sup>. Hydrologické pořadí toku: 1-12-01-034. Rokytka má v horní části více přírodní charakter, dolním toku, zejména v oblasti řešené změnou je koryto zcela regulováno a kanalizováno, má a slouží čistě k odvodu vody do Vltavy. Průměrný průtok u ústí činí 0,39 m<sup>3</sup>/s. Kvalita vody v Rokytce se v průměru pohybuje v kat. II čistá voda, v ukazatelích vodivost, BSK<sub>5</sub>, ChSK<sub>Cr</sub>, P<sub>celk</sub> a SO<sub>4</sub><sup>2-</sup> je v průměru zařazena do kategorie III (znečištěná voda). V ukazateli BSK<sub>5</sub> byl v roce 2020 jeden vzorek v kategorii IV (silně znečištěná voda).

V řešeném území se nevyskytuje žádná vodní plocha.

### Předpokládaný vývoj bez realizace navrhované změny

Kvalita vody v pražských potocích je různá, je možné předpokládat spíše vyšší znečištění. Kvalitu vody negativně ovlivňují jednak splachy ze zpevněných ploch, ale zejména kontaminace splaškovými vodami. Ty se dostávají do vodních toků prostřednictvím sítě dešťových kanalizací, do které jsou znečišťovatelé napojeni nebo přímým napojením na vodní tok. Nezanedbatelným zdrojem jsou také špatně fungující malé čistírny odpadních vod.

V budoucnu se předpokládá systematické zjišťování a odstraňování jednotlivých zdrojů znečišťování. Tím je možné v budoucnu předpokládat mírné zlepšování kvality vody v potocích, tedy i v Rokytce.

### A.3.6. Geologické poměry

Území řešeném změnou Z3125/00 nezasahuje do vymezeného dobývacího prostoru, ložiska nerostných surovin, chráněného ložiskového území ani poddolovaného území nebo registrovaného sesuvu půdy.

V úseku mezi Pelc-Tyrolkou a Balabenkou je předkvartérní podklad zájmového území je tvořen ordovickými horninami barrandienského synklinoria – souvrstvími bohdaleckým, zahořanským, vinickým, letenským, dobrotivským, libeňským, rovněž pak i polohami skaleckých a řevnických křemenců.

V oblasti Libeňské spojky je předkvartérní podklad zájmového území tvořen ordovickými horninami barrandienského synklinoria – souvrstvími dobrotivským, libeňským a letenským, rovněž pak i polohami řevnických křemenců. Ve střední a

jižní části zájmového území je ordovický podklad budován horninami letenského souvrství.

V oblasti od Balabenky po Štěrboholskou radiálu je předkvartérní podklad zájmového území tvořen ordovickými horninami barrandienského synklinoria – souvrstvími bohdaleckým, zahořanským, vinickým, letenským, dobrotivským, libeňským, rovněž pak i polohami skaleckých a řevnických křemenců.

Bohdalecké souvrství tvoří tmavošedé slídnaté jílovité břidlice, popř. břidlice s vložkami siltovců a vápnitých siltovců. Ve svrchní části jsou tyto horniny zvětralé v jílovité eluvium s případnými úlomky, lokálně i fosilně zvětralé (pestré zabarvení), s hloubkou se velikost a zastoupení úlomků zvyšuje a přecházejí do podložní rozpučené a rozvolněné zóny břidlic, resp. pevných navětralých hornin.

Zahořanské souvrství tvoří prachové břidlice a prachovce s případnou příměsí karbonátů. Prachovce jsou tence deskovitě až lupenitě odlučné, rozpučené, relativně snadno podléhají zvětrávání. Zvětralinový plášť má charakter prachovitých a jílovitých zemin s proměnlivým obsahem úlomků a střípků horniny.

Vinické souvrství představují černé jílovité jemně slídnaté břidlice, málo odolné vůči zvětrávání. Jsou poměrně měkké, vodní erozi snadno podléhají, morfologicky obecně vytvářejí spíše sníženiny, které bývají druhotně vyplněny kvartérním pokryvem. Zvětralinový plášť je tvořen zejména šedohnědými jílovitými zeminami typu jílovitých hlín a jílu, se zvětralými střípky, popř. úlomky břidlic.

Horniny letenského souvrství jsou charakteristické střídáním břidlic, prachovců, jemnozrnných drob, pískovců a křemenců. Zvětralinová zóna má oproti výše popsaným souvrstvím jílovitých břidlic menší mocnost, resp. hloubkový dosah a má obecně i vyšší příměs, velikost a pevnost úlomků.

Dobrotivské souvrství tvoří černošedé, převážně jílovité, místy prachovité břidlice. Jsou slídnaté, tence vrstevnaté. Ve svrchní části jsou zvětralé v hlinité až hlinitostřípkovité eluvium, s hloubkou s úlomků přibývá, jsou pevnější a větší. Dobrotivské břidlice se řadí mezi měkčí horniny pražského ordoviku a jejich zóna zvětrání zasahuje vesměs do větších hloubek.

Libeňské břidlice jsou tmavě šedé až černošedé, hustě slídnaté jílovité břidlice, rovněž s dosahem zvětrání do větších hloubek s obdobným charakterem zvětralinových zón jako u dobrotivských břidlic. Jak libeňské, tak i dobrotivské souvrství jsou doprovázeny polohou pevných hornin písčité facie odolné proti zvětrávání, tj. řevnickými a skaleckými křemenci. Jsou to bělavé, žlutavé nebo šedé pevné jemnozrnné křemence až křemité pískovce v různě mocných lavicích, místy se

slabšími vložkami jílovitých břidlic. Jejich eluvia mají charakter kamenitých až hlinitokamenitých sutí s rychlým přechodem do pevných rozpukaných hornin.

V zájmovém území byla vymapována tektonická linie směru SSZ – JJV, projevující se posunem souvrství ve směru zhruba kolmém na směr vrstev.

Kvartérní pokryv tvoří zejména fluviální a deluviální, popř. eolicko-deluviální sedimenty, resp. při povrchu území navážky. Fluviální sedimenty jsou zastoupené jednak terasovými uloženinami (hlinité písky, písky a písčité štěrky) s lokálními výskyty s mocností okolo 4–6 m. V postranních údolích říčky Rokytky se nacházejí holocénní hlinitopísčité náplavy s případnými bahnými i štěrkovými polohami s mocností až okolo 10 m.

Deluviální uloženiny tvoří písčité a jílovité hlíny s úlomky, místy i hlinitokamenité sutě, vázané na podložní řevnické a skalecké křemence. Eolicko-deluviální sedimenty jsou zastoupené hlinitými písky s polohami štěrků na bázi, a to zejména v oblasti mezi ulicí Českobrodskou a Jarovem. Mocnost deluvií, resp. eolicko-deluviálních sedimentů je proměnlivá, při povrchu terénu jsou více či méně nahrazeny, resp. doprovázeny navážkami. Deluviální uloženiny tvoří písčité a jílovité hlíny s úlomky, místy i hlinitokamenité sutě, vázané na podložní řevnické křemence.

Svrchní vrstvy tvoří v mnoha místech recentní navážky umístěné v rámci stavebních prací ve městě a vyrovnávání terénu.

### **Předpokládaný vývoj bez realizace navrhované změny**

V geologickém vývoji se žádné změny v nejbližší budoucnosti nepředpokládají.

#### **A.3.7. Hydrogeologické poměry**

Podzemní voda v zájmovém území je vázána jednak na rozvolněnou a rozpukanou zónu v horninách skalního podkladu s puklinovou propustností a dále pak i na kvartérní sedimenty s proměnlivou průlinovou propustností.

V rozvolněné a rozpukané zóně předkvartérního podkladu dochází k omezenému oběhu podzemní vody po puklinách, popř. poruchových zónách od hloubek cca 5–15 m pod terénem. Při povrchu předkvartérního podkladu jsou jílovité a prachové břidlice většinou zcela zvětralé až silně zvětralé, hlinité a hlinitostřípkovitě rozpadavé a jsou pro vodu téměř nepropustné (hydrogeologický

izolátor). Rovněž ve větších hloubkách zdravé a neporušené břidlice jsou pro podzemní vodu jen málo propustné, do větších hloubek proniká podzemní voda jen v poruchových zónách, pokud nejsou vyplněny jílovitými produkty zvětrání. Relativně propustnějším horninovým prostředím jsou rozpukané řevnické a skalecké křemence, kde voda po puklinách může obíhat i do větších hloubek. Rozvolněnou a rozpukanou zónu lze charakterizovat nízkým koeficientem transmisivity – v řádech  $10^{-6} - 10^{-5} \text{ m}^2/\text{s}$ . Mocnost zvodnělého puklinového kolektoru v rozvolněné zóně břidlic je relativně malá, bude se pohybovat nejčastěji v rozmezí cca 5–20 m. Hladina podzemní vody je buď volná nebo mírně napjatá (pod relativně nepropustnou vrstvou zcela zvětralých břidlic). V oblastech, kde chybí zóna nepropustných jílovitě a hlinitoúlomkovitě rozvětralých břidlic (např. i z důvodu antropogenních zásahů do horninového prostředí) bude podzemní voda mezi oběma kolektory (kvartér, paleozoikum) více či méně komunikovat.

V kvartérních sedimentech je podzemní voda vázána zejména na fluvialní terasové a holocenní sedimenty s proměnlivou průlinovou propustností. Drobné nesouvislé zvodně se občas vyskytují i v propustnějších polohách eolicko-deluviálních a deluviálních sedimentů s nízkou průlinovou propustností, a to zejména v obdobích zvýšených atmosférických srážek. V holocenních náplavech v údolí vodotečí se hladina podzemní vody nachází mělce pod úrovní terénu v hloubkách okolo od cca 1–4 m pod terénem. Hladina podzemní vody je buď volná a koresponduje s hladinou v toku, nebo mírně napjatá pod případnými polohami relativně nepropustných jílovitých náplavů. V terasových, popř. i eolicko-deluviálních sedimentech se podzemní voda vyskytuje zejména při jejich bázi, a to v písčítých a šterkovitých polohách, nad relativně méně propustným skalním podkladem. V případě holocenních hlinitých až hlinitopísčítých náplavů se koeficient transmisivity pohybuje v řádech  $10^{-5} - 10^{-3} \text{ m}^2/\text{s}$ , písčité a šterkovité uloženiny (např. při bázi terasových fluvialních sedimentů) lze charakterizovat koeficientem transmisivity vyšším, v řádech  $10^{-4} - 10^{-2} \text{ m}^2/\text{s}$ .

Generelní směr proudění podzemní vody v předkvartérním podkladu je většinou souhlasný se sklonem terénu. V případě kvartérních holocenních náplavů voda proudí směrem k ose údolí, resp. k vodoteči, směr proudění podzemní vody při bázi terasových sedimentů je souhlasný se směrem sklonu povrchu podloží ordovických hornin. Dolní erozivní bázi kolektoru pro zájmové území představují údolí křižujících, resp. blízkých vodotečí, tzn. říčka Rokytka, pravostranný přítok Rokytky (východně od zájmového území), pravostranné údolí vedoucí do Vltavy (západně), resp. řeka Vltava (jihozápadně) nebo potok Botič (jižně). Drénování podzemní vody z horninového prostředí způsobuje i uměle rozvolněná zóna v těsném okolí stávajících podzemních staveb (např. kanalizační stoky). Dlouhodobý specifický odtok podzemní vody je pro



širší okolí zájmového území velmi nízký, je udáván hodnotou v rozmezí 0,5–1 l/s/km<sup>2</sup>. S ohledem na skutečnost, že území vede v blízkosti dílčích hydrogeologických rozvodnic, nebo je i kříží, lze za reálnější hodnotu uvedeného specifického odtoku považovat údaj blízký 0,7 l/s/km<sup>2</sup>. V místech s významnějším zastoupením zpevněných ploch s odvodem srážkových vod do kanalizace je pravděpodobně hodnota specifického odtoku případně ještě nižší, okolo hodnoty 0,5 l/s/km<sup>2</sup>.

Podmínky pro získání vod z paleozoických hornin pro zásobování obyvatelstva vodou, i pro individuální potřeby, jsou v území nepříznivé. Dosahované vydatnosti vrtů a studní se pohybují řádově v tisícinách až setinách l/s. Rovněž i přirozený chemismus podzemních vod prakticky vylučuje využívání podzemních vod jako zdrojů pitné vody, pomineme-li i časté antropogenní znečištění horninového prostředí.

Vodní zdroje pro skupinové, resp. hromadné zásobování obyvatelstva, resp. jejich ochranná pásma se v zájmovém území nenacházejí, i případné úvahy o využívání podzemních vod pro tyto účely v budoucnosti jsou nereálné.

V rámci mapování hydrogeologických objektů při sestavování účelových hydrogeologických map byly v minulosti zjištěny v zájmovém území studny a změřeny v nich úrovně hladiny. Ty sloužily v hluboké minulosti pro zásobování některých rodinných či činžovních domů vodou do doby, než byl zaveden veřejný vodovod. V současné době lze předpokládat, že většina studní je zlikvidována, ty které zbyly, již nejsou využívány pro pravidelné zásobování vodou.

Aktuální stav těchto vodních zdrojů a jejich pasportizace je předmětem podrobného hydrogeologického průzkumu pro budoucí stavby.

V zájmovém území jsou dvě zahrádkářské kolonie napojeny na městský vodovod, nicméně v jedné z nich (počáteční úsek trasy, jižně od Jižní spojky) mají některé zahrádky i vlastní studny.

### **Předpokládaný vývoj bez realizace navrhované změny**

V budoucnu je možné očekávat lokální změny v hladině podzemní vody v místě rozsáhlejší výstavby. Z hlediska kvality došlo v minulosti k sanaci starých zátěží a v budoucnu se očekává další odstraňování bodových znečištění podzemní vody v místech bývalých průmyslových areálů (např. Malešice). Zdrojem znečištění i nadále budou netěsnosti kanalizační soustavy, příp. používání hnojiv na polích v okrajových částech města.

### **A.3.8. Chráněná území přírody**

#### **Zvláště chráněná území**

Území řešeném změnou Z3125/00 zasahuje do zvláště chráněného území Přírodní památky Bílá skála, která zahrnuje jižně orientovaná skalnatá čela dvou ostrohů na nárazovém břehu Vltavy v holešovickém meandru. Západnější ostroh je vlastní Bílá skála, východnější je ostroh Koráb. Bílá skála představuje souvislý profil prvohorních ordovických hornin, od vysokých poloh dobrotivského až po libeňské souvrství (jsou to břidlice, křemence, pískovce a jílovce), místy jsou rozsáhlé výchozy vrstev. Byl zde určen stratotyp libeňského souvrství, které je oblastní jednotkou českého ordoviku. Území bylo v minulosti narušeno lomy a stavbou železnice, dosud se zde však nacházejí hojné zbytky původní, zvláště teplomilné vegetace, zastoupené travinnými společenstvy kyselé skalní stepi. Relativně nejlépe jsou zachována společenstva teplomilné doubravy, ale lesní porosty byly většinou uměle vysazené a nejsou zde patrně déle než 150 let. Žijí tu i některé teplomilné druhy hmyzu a plžů, z plazů ještěrka obecná a slepýš křehký, hnízdí tady ptáci křovin jako např. budníček větší i menší, pěnice černohlavá a pokřovní, zastoupeny jsou i menší druhy savců.

Změna Z3125/00 navrhuje v místě přírodní památky vedení trasy městského okruhu tunelem v délce cca 70 m (v místě západně orientovaného svahu nad ubytovnou Bílá skála). Při jižní hranici přírodní památky změna Z3125/00 ruší vymezení komunikace S1 a vymezuje nově plochu ZMK.

Do okolí řešeného území, do vzdálenosti cca 300 m dále zasahuje přírodní památka Okrouhlík mezi Zenklovou a Střelničnou. Předmětem ochrany jsou cenomanské pískovce a slepence a teplomilná společenstva hmyzu a rostlin.

#### **Lokality Natura 2000**

Řešené území nezasahuje do lokalit chráněných v rámci soustavy Natura 2000.

#### **Územní systém ekologické stability**

V řešeném území je vymezeno několik prvků územního systému ekologické stability:

- funkční lokální biocentrum vymezené v podobných hranicích jako PP Bílá skála; biocentrum kříží navržená trasa tunelu městského okruhu v délce cca 180 m
- funkční interakční prvek Libeňský hřbitov; prvek kříží navržená trasa tunelu městského okruhu v délce cca 120 m
- nefunkční lokální biokoridor vedený podél říčky Rokytky

- nefunkční lokální biokoridor vedený po jižním úpatí vrchu Višňovka, dále ve směru sever–jih po jeho západním úbočí a následně lesním porostem na západní straně Spojovací ulice
- funkční interakční prvek ve Strašnicích vymezený v lesních porostech mezi Rabakovskou a Sazečskou ulicí a depem Hostivař
- funkční interakční prvek v lesním porostu v okolí prameniště Slatinského potoka
- nefunkční interakční prvek vedený podél Rabakovské ulice na východ

### **Přírodní parky**

Řešené území nezasahuje do žádného přírodního parku.

### **Registrované významné krajinné prvky**

V řešeném území se nenachází žádný registrovaný významný krajinný prvek.

### **Významné krajinné prvky ze zákona**

V řešeném území se vyskytují některé VKP ze zákona. Jedná se o následující lokality:

- jižní cíp lesoparku na Okrouhlíku
- okraj Malešického lesa
- lesní porost podél Spojovací u ulice K Žižkovu
- malý lesní porost u ulice Na Universitním statku
- lesní porost podél Rabakovské ulice
- vodní tok Rokytka.

### **Předpokládaný vývoj bez realizace navrhované změny**

V nejbližších letech se neočekávají významné změny. Zvláště chráněná území budou obhospodařována podle schválených plánů péče s cílem udržet a zlepšit jejich stav a stav bioty v nich. Předpokládá se pomalá a postupná realizace prvků ÚSES a zajištění ochrany a zlepšení podmínek v prvcích stávajících.

#### **A.3.9. Fauna a flóra**

Území řešené změnou Z 3125/00 představuje městské území silně pozmeněné a využívané člověkem. V rámci území je tak možné zastihnout zejména euryekní a

eurytopní druhy schopné dlouhodobě přežívat v městském prostředí. V některých lokalitách dochází k ruderalizaci prostředí a zejména v případě flóry k nástupu druhů ranných sukcesních stádií a snadnému pronikání invazních druhů vázaných na narušená prostředí. Z hlediska fauny je možné očekávat běžné druhy centra města, v přírodě bližších prostředích pak druhy citlivější. Ve vhodných lokalitách je možné očekávat výskyt zvláště chráněných druhů živočichů nebo rostlin.

Přírodě bližší lokality se zastoupením většího podílu kvalitnější zeleně a s výskytem většího spektra živočichů je možné nalézt zejména v následujících místech:

- oblast Bílé Skály mezi Pelc-Tyrolkou a Balabenkou. Z větší části se jedná o porosty nepůvodních dřevin (akátiny, ptačí zob, kustovnice), v menších plochách se nacházejí acidofilní doubravy nebo skalní stepi se zastoupením ohrožených nebo zvláště chráněných druhů rostlin. V lokalitě se vyskytuje několik druhů zvláště chráněných živočichů
- Libeňský hřbitov a zahrádky s navazujícím parkem Pod Korábem. Jedná se o přírodě bližší prostředí člověkem ovlivňované zeleně, kde je výskyt citlivých druhů rostlin a živočichů ovlivňován intenzitou a způsobem hospodaření. V místě je možné očekávat běžné městské zvláště chráněné druhy živočichů.
- Porosty podél Čuprový ulice v místě MÚK Balabenska – Porosty různého charakteru a stáří s výskytem jak autochtonních druhů (bříza, javory), tak nepůvodních až invazních druhů (akát, pajasan)
- Park na křižovatce Českomoravská × Spojovací (Balabenska) – menší parkově upravená plocha se vzrostlými stromy a sečeným parkovým trávníkem.
- Rozsáhlejší porost u křižovatky Spojovací × K Žižkovu a pás dřevin podél Spojovací tvořený běžnými autochtonními druhy stromů rostoucí místy v rozvolněném, místy v hustém zápoji. Stromový porost je prostředím pro výskyt běžných druhů fauny vázané na lesní porosty (ptáci, savci) i fauny města
- Sad Třešňovka – sad na vrchu Třešňovka, v nedávné době revitalizovaný starý sad. V sadu jsou ponechány staré nebo odumřelé stromy. V prostředí je předpoklad výskytu obratlovců vázaných na dutiny a bezobratlých vázaných na staré nebo odumřelé dřevo.
- Stromový porost nad Českobrodskou ulicí, diferencovaný porost autochtonních druhů dřevin s potenciálem výskytu většího počtu druhů živočichů vázaných na lesní porosty
- Zahrádkářská osada Malešice a porost jižně od Rektorské ulice – přírodě bližší prostředí člověkem ovlivňované zeleně, kde je výskyt citlivých druhů rostlin a živočichů ovlivňován intenzitou a způsobem hospodaření. V místě je možné očekávat běžné městské zvláště chráněné druhy živočichů
- Plocha podél Dřevčické ul. – ladem ponechaná plocha původně orné půdy, která ztratila svoje původní využití. V současnosti sukcesně zarostlá keři, postupně se

prosazují nálety mladých stromů. V území se vyskytují druhy vázané na keřové porosty a polootevřené plochy.

- Lesní a stromový porost mezi depem Hostivař a Rabakovskou ulicí. Zapojený porost listnatého lesa různého druhového složení. Les není hospodářsky využíván, čemuž odpovídá jeho charakter poměrně hustého porostu, v němž nejsou přerušovány přirozené procesy. V porostu je možné očekávat výskyt živočichů vázaných na lesní prostředí.
- Lesní porost západně od Rabakovské ulice jižně od Jižní spojky. Část porostu v území řešeném změnou se jedná o mlazinu náletového charakteru, čemuž odpovídá i druhové složení zejména z mladých jedinců pionýrských dřevin.

Podle údajů v nálezové databázi AOPK (NDOP) byly v posledních 10 letech v území řešeném změnou zaznamenány následující zvláště chráněné druhy (v abecedním pořadí): brkoslav severní (*Bombycilla garrulus*), čáp bílý (*Ciconia ciconia*), čmelák rolní (*Bombus pascuorum*), čmelák skalní (*Bombus lapidarius*), čmelák zemní (*Bombus terrestris*), dudek chocholatý (*Upupa epops*), kavka obecná (*Coloeus monedula*), krahujec obecný (*Accipiter nisus*), ledňáček říční (*Alcedo atthis*), mravenec lesní (*Formica rufa*), otakárek ovocný (*Iphiclides podalirius*), pačmelák český (*Bombus bohemicus*), pačmelák panenský (*Bombus vestalis*), raroh velký (*Falco cherrug*), rorýs obecný (*Apus apus*), slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*), slepýš křehký (*Anguis fragilis*), sněženka podsněžník (*Galanthus nivalis*), sokol stěhovavý (*Falco peregrinus*), strakapoud prostřední (*Dendrocoptes medius*), ůhýk obecný (*Lanius collurio*), zdobenec skvrnitý (*Trichius fasciatus*), zlatohlávek tmavý (*Oxythyrea funesta*).

### **Předpokládaný vývoj bez realizace navrhované změny**

V nejbližších letech se nepředpokládají žádné zřetelné změny ve vývoji flóry a fauny v území zasaženém na daných územích.

#### **A.3.10. Krajinný ráz**

Krajina v území řešeném změnou je přeměněnou městskou krajinou s malými oblastmi přírodního nebo přírodě blízkého charakteru. V severní části je krajina utvářena holešovickým meandrem Vltavy a skalními partiemi nad ním (Bílá skála), dále na jih se jedná o městské prostředí, kde vnímání krajiny a krajinného rázu je determinováno hlavně zástavbou, komunikacemi a městskou zelení, které doplňují mírně dynamický reliéf. Pohledové charakteristiky krajiny jsou určovány zejména

antropogenními strukturami, místa dalekého rozhledu jsou omezena pouze na izolovaná vyvýšená místa (Bílá skála, Thomayerovy sady, Višňovka, Tábor).

### Předpokládaný vývoj bez realizace navrhované změny

Krajinný ráz města se s výstavbou nových objektů, především některých výškových budov a větších staveb, stále mění a vyvíjí, a proto lze určité změny očekávat i do budoucna.

#### A.3.11. Obyvatelstvo a osídlení, území hustě zalidněná

Změna Z 3125/00 je navrhována v zastavěném území širšího centra města. Prochází územím méně zastavěným i územím s intenzivní zástavbou. Počty obyvatel v základních sídelních jednotkách, které zasahují do území řešeného změnou, jsou uvedeny v tab. 23.

**Tab. 23. Počet obyvatel v ZSJ**

kód ZSJ	Název ZSJ	Rozloha [ha]	Počet obyvatel (obvyklý)	Hustota osídlení [obyv./ha]
131016	Bulovka	76,0	324	4,26
130893	Horní Libeň-Na Báni	61,1	3 319	54,32
131814	Hostivař-Za vodárnou A	106,5	102	0,96
131768	Hrdlořezy-východ	82,7	883	10,68
131784	Hrdlořezy-západ	56,9	454	7,99
127442	Chmelnice	20,4	3 118	152,81
127451	Jarov	32,9	3 525	107,09
131300	Libeň-průmyslový obvod A	56,4	276	4,89
131342	Na Balabence	17,5	3 852	219,87
127434	Na Balkáně	36,6	5	0,14
127426	Na Krejčárku	46,4	2 983	64,32
130915	Na Palmovce	33,0	3 606	109,17
130877	Na Stráži	37,7	3 730	98,84
130885	Nad Kolčavkou	33,9	171	5,04
131296	Nad libeňským nádražím	54,5	895	16,41
130702	Nad Rokoskou	61,0	2 838	46,49
132438	Nové Malešice A	61,8	7 127	115,23
131971	Nové Strašnice	36,8	1 048	28,48
131326	Nové Vysočany	24,8	2 232	90,11
131351	Podvinní	32,9	777	23,59
131946	Rybníčky I-II	29,4	3 116	105,86
130656	Slovanka	60,9	2 659	43,68
131954	Solidarita	46,3	4 119	88,90
130907	Stará Libeň	37,7	3 933	104,20



kód ZSJ	Název ZSJ	Rozloha [ha]	Počet obyvatel (obvyklý)	Hustota osídlení [obyv./ha]
132454	Staré Malešice	73,9	2 488	33,67
131792	Strašnice-Na Skalce	71,5	4 286	59,90
131989	Strašnice-východ A	55,1	13	0,24
131806	Strašnice-za Skalkou A	20,5	0	0,00
317411	Strašnice-za Skalkou B	54,6	0	0,00
306011	Tábor-západ	17,7	10	0,57
131008	U libeňského zámku	90,8	306	3,37
131334	U svobodárny	19,5	3 421	175,30
132501	U teplárny A	171,6	360	2,10
131962	Zborov	17,2	2 430	141,29
317454	Zborov-východ A	29,6	612	20,65
317462	Zborov-východ B	7,6	0	0,00

zdroj: ČSÚ

### Předpokládaný vývoj bez realizace navrhované změny

Bez realizace navrhovaných změn bude docházet k postupné výstavbě nových bytových domů a postupnému zvyšování počtu obyvatel ve městě.

#### A.3.12. Kulturní a archeologické památky

Celé řešené území, mimo jeho nejjižnější části se nachází v ochranném pásmu památkové rezervace v hl. m. Praze a v Nárazníkové zóně statku světového dědictví „Historické centrum Prahy“ (památkově chráněno od roku 1992, rejstř. č. ÚSKP 7001). V území se nenachází vesnická ani městská památková zóna.

V území řešeném změnou se nacházejí kulturní památky uvedené v tab. 24.

**Tab. 24. Kulturní památky v řešeném území**

Název	Umístění	Popis	Chráněno od	Rejstř. č.
Kaple sv. Václava	Malešice, Malešické nám.	Kaple z 19. století na obdélném půdorysu s mělkou apsidou a hranolovou vížkou	1958	ÚSKP 44465/1-1718
Zámeček	Malešice, Malešické nám. 1/9	Barokní zámek s hospodářským dvorem a příslužejícími stavbami z let 1686–89, upraven roku 1755. Později silně poznamenán novodobými úpravami.	1958	ÚSKP 40743/1-1658
Kaple	Strašnice, Novostrašnická	Kaple z roku 1900; drobná sakrální stavba obdélného půdorysu s hranolovou vížkou	2012	ÚSKP 105021

Zdroj: Národní památkový ústav

V území řešeném změnou jsou vymezeny lokality s významnými archeologickými nálezy – UAN I (území s jednoznačným výskytem archeologických nálezů) v těchto lokalitách:

- Bulovka
- Na Košince
- ul. Na Korábě a Krejčího
- okolí křižení Primátorská × Povltavská
- okolí křižovatky Zenklova × Hejtmánkova
- Kolčavka
- Balabenka
- okolí křižovatky Černokostelecká × Úvalská × Limuzská

Ostatní území je zařazeno do UAN II, tj. území s pravděpodobným výskytem archeologických nálezů.

#### **Předpokládaný vývoj bez realizace navrhované změny**

Žádné významné změny se v této oblasti v budoucnu nepředpokládají, může však dojít k vyhlášení nových kulturních památek nebo novým archeologickým objevům.

#### **A.4. Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být změnou územního plánu významně ovlivněny**

Posuzovaná změna bude znamenat především převedení povrchových úseků Městského okruhu do tunelů. To bude mít za následek změnu v povrchovém uspořádání území v souvislosti s novým řešením vedení komunikací a křižovek a také změny v intenzitách dopravy v souvislosti s odlišnou atraktivitou tunelových částí městského okruhu oproti vedení povrchovému. Změna také vymezuje lokálně několik nových ploch možného stavebního rozvoje v místech, kde jsou v současnosti v územním plánu umístěny rozsáhlé mimoúrovňové křižovatky, jejichž řešení bylo přepracováno. Na základě provedeného hodnocení je možné předpokládat, že budou ovlivněny následující charakteristiky životního prostředí:

- **klima** – změna nemůže ovlivnit globální klimatický systém, změny nastanou v místním měřítku, nové uspořádání ploch bude znamenat jiné lokální klima v jednotlivých lokalitách
- **kvalita ovzduší** – bude ovlivněna změnami v rozložení automobilové dopravy, které nastane v důsledku změny atraktivity městského okruhu a změny preferovaných tras

automobilové dopravy na silniční síti. Lokální ovlivnění bude v místě portálů tunelů a výdechů vzduchotechniky tunelů.

- **akustická situace** – bude obdobně ovlivněna změnami v rozložení automobilové dopravy, které v důsledku změny atraktivitu městského okruhu a změny preferovaných tras automobilové dopravy na silniční síti. Dále dojde ke změně hlukové situace v místech, kde bude Městský okruh nově veden tunely, tedy bez přímého vlivu na akustickou situaci ve svém okolí
- **půda** – v lokalitách, kde jsou změnou nově navrženy zastavitelné plochy nebo nově vedeny komunikace dojde k záboru půdy. Naopak v místech, kde jsou nově navrženy plochy nezastavitelné nedojde k záborům půdy, nebo bude v budoucnu půdní kryt obnoven
- **povrchová voda** – změna navrhuje přeložku koryta Rokytky v jednom místě. Ovlivnění bude spočívat též v rozdílném odvádění srážkových vod do vodních toků
- **geologické poměry a přírodní zdroje** – dojde k dotčení geologického podloží tunely, které nově změna vymezuje. Toto ovlivnění bude nevýznamné. Změna se nedotýká vymezených ložisek nerostných surovin nebo přírodních zdrojů
- **podzemní voda** – ovlivnění podzemní vody je nutné očekávat vlivem umístění nových tunelových staveb v poměrně rozsáhlém území.
- **zvláště chráněná území a citlivé ekosystémy** – změna je navržena v prostoru jednoho zvláště chráněného území, pod nímž nově navrhuje tunel.
- **ÚSES, VKP a celoměstský systém zeleně** – změna je navržena v prostoru některých prvků ÚSES a některých VKP ze zákona. Dále změna mírně upravuje vymezení celoměstského systému zeleně
- **flora** – ovlivnění bude malé. Vlivy je možné očekávat v lokalitách, kde se v současnosti nachází zeleň a jsou změnou určeny k zastavění. Naopak dojde k rozšíření míst se zelení na nově vymezené nezastavitelné plochy.
- **fauna** – ovlivnění bude minimální. Drobné vlivy je možné očekávat v lokalitách, kde se v současnosti nacházejí neobhospodařované plochy, které mohou být díky změně zastavěny; naopak v nově navržených plochách zeleně vzniknou nové biotopy pro živočichy
- **lesy** – vlivem nového návrhu řešení některých lokalit dochází změnou ke změně hranic ploch LR.
- **biodiverzita** – změna Z3125/00 bude mít nulový vliv na celkovou biodiverzitu fauny širšího území, vlivem změny nedojde k vyhynutí žádné populace nebo druhu. Změna nebude mít významný vliv na biodiverzitu.
- **krajina a krajinný ráz** – změna mění rozložení zastavitelných a nezastavitelných ploch, umisťuje některé části Městského okruhu (kapacitní komunikace) nově do tunelu. Změna se tak dotkne vizuálního vnímání krajiny.

- **obyvatelstvo a lidské zdraví** – obyvatelstvo bude ovlivněno změnami v rozložení automobilové dopravy (a v důsledku jejich působení na kvalitu ovzduší a akustickou situaci), které nastane vlivem změny v atraktivitě komunikační sítě a preferovaných tras dopravy. Změna navrhuje nové cyklotrasy a mění prostupnost území.
- **kulturní památky** – žádná z kulturních památek se nenachází v místech, kde dochází ke změně funkčního využití území nebo kde jsou nově vymezeny tunely. Dotčení kulturních památek bude nulové.
- **hmotný majetek** – vlivem změny v prostorovém uspořádání dojde ke změně dotčení některých nemovitostí

#### **A.5. Současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být změnou územního plánu významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a ptačí oblasti**

Změna nebude mít významné vlivy na zvláště chráněná území ani na oblasti soustavy Natura 2000 (EVL a ptačí oblasti). Změna se dotýká zvláště chráněného území ve velmi krátkém úseku pouze tunelem vedeným pod lokalitou. Významné vlivy na zvláště chráněné území se neočekávají, tunel nijak neovlivní situaci na povrchu.

V zastavěném území a území silně využívaném člověkem je obecně snižena biodiverzita a zhoršené podmínky pro výskyt citlivých nebo biotopově náročných organismů. V území se vyskytují některé zvláště chráněné druhy, jedná se o druhy běžnější, ve městech poměrně často přítomné.

V území v současnosti nastává v některých místech překračování hladin hluku. Změna Z3125/00 bude mít vliv na akustickou situaci ovlivněním rozložení automobilové dopravy na komunikacích.

Kvalita vody ve vodních tocích je v daném území zhoršená. Změna kvalitu vody významně neovlivní.

Další problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být změnou územního plánu významně ovlivněny nebyly identifikovány.

## **A.6. Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant změny územního plánu, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných**

V následujícím textu je provedeno celkové vyhodnocení změny územního plánu na jednotlivé složky životního prostředí dle možných identifikovaných vlivů v kap. A.4. Předpokládané vlivy je možné vyhodnotit takto:

- **dlouhodobé** – změna bude mít převážně dlouhodobé vlivy. Jedná se o změny, které se promítnou do změn v území, které budou probíhat v následujících letech. Jednotlivé záměry a změny v území, které mohou být danou posuzovanou změnou umožněny, mohou mít vlivy krátkodobé (zejména při výstavbě), případě střednědobé, vliv vlastní změny, jakožto změny pravidel pro uspořádání území je nutné hodnotit pouze jako vlivy dlouhodobé.
- **sekundární** – vlastní změna nemá přímé vlivy na životní prostředí. Veškeré vlivy, které je možné očekávat, jsou vlivy sekundární, tj. vlivy vyvolané výstavbou a realizací investičních záměrů, které jsou nově umožněny v místech, kde to současný územní plán nedovoluje.
- **trvalé** – veškeré vlivy, které změna přináší, je možné označit za vlivy trvalé, resp. trvající v době platnosti dané úpravy regulace územním plánem. V případě změny územního plánu nebo přijetí územního plánu nového se vliv posuzovaných změn logicky ruší.

V následujících kapitolách je provedeno vyhodnocení vlivů změny na jednotlivé složky životního prostředí. Pro každou složku podrobněji komentován potenciální vliv změny a případná možná mitigační nebo kompenzační opatření. V případě nejvýznamnějších vlivů bylo hodnocení provedeno v samostatných studiích, které jsou přílohou hodnocení.

### **A.6.1. Klima**

Posuzovaná změna ÚP bude mít velmi mírný vliv na globální klimatický systém. Pro porovnání vlivů posuzované změny ÚP na produkci emisí skleníkových plynů byla provedena bilance pomocí metodiky Evropské investiční banky „EIB Project Carbon Footprint Methodologies“ (2022). V metodice jsou emise stanoveny pro tzv. CO<sub>2</sub> ekvivalent, jehož hodnota zahrnuje kromě oxidu uhličitého i další látky, přispívající ke skleníkovému efektu. Vstupním údajem pro emisní výpočet jsou intenzity dopravy, pro výpočet byla použita data o intenzitách automobilové a autobusové dopravy pro stav dle platného ÚP a dle změny č. 3125/00, poskytnutá zadavatelem. Modelová oblast je shodná s rozptylovou studií (příloha 2). Z provedené

bilance vyplývá, že celková produkce emisí CO<sub>2</sub> ekvivalentu z automobilové dopravy v modelové oblasti činí ve výchozím stavu 529 kt/rok, vlivem změny dojde k nárůstu emisí o 4,8 kt/rok, tzn. 0,9 %. Uvedené změny lze považovat za mírné a přijatelné, což je mimo jiné dáno celkově malým podílem automobilové dopravy na produkci emisí skleníkových plynů.

Za významnější lze považovat změny ÚP na klima v lokálním měřítku, kde se projevují zejména vlivy na lokální rozložení teplot a odtokové poměry. V tomto smyslu je změna ÚP hodnocena pozitivně, neboť přináší snížení rozsahu zpevněných ploch komunikací a křižovatek, převedením vozovek do tunelů snižuje nároky na odvod dešťových vod do recipientů. V místech některých rozsáhlých křižovatek zvyšuje rozsah vegetačních ploch. Výsledné řešení je tak nepochybně příznivější jak z hlediska ovlivnění místních teplotních poměrů, tak i s ohledem na zadržení vody v území. Pozitivní vliv je podpořen též požadavkem předkládaného vyhodnocení na maximalizaci vsakování vody z nových zpevněných ploch s využitím vsaku přes půdní profil.

#### A.6.2. Kvalita ovzduší

Dle pětiletých průměrů koncentrací znečišťujících látek publikovaných ČHMÚ pro potřeby zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší je v oblasti řešené změnou v průměru za období 2016–2020 imisní limit pro roční průměrné koncentrace všech látek splněn. Z provedených modelových výpočtů (viz příloha 2) vyplývá, že i po realizaci změny a realizaci záměrů, které daná změna umožňuje, budou splněny sledované imisní limity.

V případě NO<sub>2</sub> se byly v rámci modelového hodnocení nejvyšší koncentrace byly vypočteny jen zcela lokálně v rozmezí 20–27 µg.m<sup>-3</sup>, a to v okolí portálů tunelů MO a dále v oblasti Jižní spojky. Hodnoty přes 20 µg.m<sup>-3</sup> byly vypočteny na méně než 1 % výpočtové oblasti. Na většině zájmového území byly vypočteny hodnoty v rozmezí 14–18 µg.m<sup>-3</sup>. Vyšší hodnoty zejména podél Jižní spojky ulice v Holešovičkách a podél povrchových úseků MO. Nejnížší koncentrace pak byly vypočteny okolo 11 µg.m<sup>-3</sup>, na okrajích výpočtové oblasti, především na severovýchodě.

**Imisní limit** pro průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého stanovený ve výši 40 µg.m<sup>-3</sup> bude splněn v celém zájmovém území. Na více než 99 % výpočtové oblasti byly vypočteny koncentrace pod hranicí 50 % imisního limitu.

V případě suspendovaných částic PM<sub>10</sub> byly nejvyšší koncentrace vypočteny v blízkém okolí závodu KARE Praha (v oblasti ulic Chodovská, Záběhlická a Jižní



spojka), kde byly vypočteny hodnoty zcela lokálně do  $61 \mu\text{g.m}^{-3}$ . Hodnoty v rozmezí  $35\text{--}40 \mu\text{g.m}^{-3}$  byly vypočteny kromě již zmíněné lokality také zcela lokálně v nejbližším okolí Jižní spojky. Koncentrace  $30\text{--}35 \mu\text{g.m}^{-3}$  pak dále v širším okolí Jižní spojky. Na většině výpočtové oblasti lze očekávat koncentrace do  $25 \mu\text{g.m}^{-3}$ . Nejnižší hodnoty byly naopak vypočteny v rozmezí  $17\text{--}20 \mu\text{g.m}^{-3}$ , a to především na severovýchodním okraji zájmového území. Imisní limit pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic  $\text{PM}_{10}$  stanovený ve výši  $40 \mu\text{g.m}^{-3}$  bude splněn na naprosté většině zájmového území. Jeho překračování bylo vypočteno na cca 0,2 % plochy výpočtové oblasti, a to vlivem provozu stacionárního zdroje znečišťování ovzduší. Vlastní změna nebude mít na toto překračování imisního limitu žádný vliv. Při realizaci záměrů bude na více než 98 % výpočtové oblasti koncentrace do 75 % imisního limitu.

V případě suspendovaných částic  $\text{PM}_{2,5}$  byly nejvyšší koncentrace vypočteny opět v blízkém okolí závodu KARE Praha (v oblasti ulic Chodovská, Záběhlická a Jižní spojka), kde byly vypočteny hodnoty zcela lokálně do  $37 \mu\text{g.m}^{-3}$ . Hodnoty v rozmezí  $16\text{--}18 \mu\text{g.m}^{-3}$  byly vypočteny kromě již zmíněné lokality také zcela lokálně v nejbližším okolí Jižní spojky. Koncentrace  $14\text{--}16 \mu\text{g.m}^{-3}$  pak dále v širším okolí Jižní spojky a také lokálně v okolí některých portálů tunelů MO. Na většině výpočtové oblasti lze očekávat koncentrace do  $14 \mu\text{g.m}^{-3}$ . Nejnižší hodnoty byly naopak vypočteny v rozmezí  $11\text{--}12 \mu\text{g.m}^{-3}$ , a to především na severovýchodním okraji zájmového území. Imisní limit pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic  $\text{PM}_{2,5}$  stanovený ve výši  $20 \mu\text{g.m}^{-3}$  bude splněn na naprosté většině zájmového území. Jeho překračování bylo vypočteno na cca 0,3 % plochy výpočtové oblasti, opět vlivem stacionárního zdroje znečišťování bez vlivu posuzované změny. Na více než 99 % výpočtové oblasti byly vypočteny koncentrace do 80 % imisního limitu.

V případě benzo[a]pyrenu byly nejvyšší hodnoty vypočteny zcela lokálně v rozmezí  $0,70\text{--}0,90 \text{ ng.m}^{-3}$ , a to v blízkosti Jižní spojky a některých portálů tunelů MO. Hodnoty  $0,60\text{--}0,70 \text{ ng.m}^{-3}$  byly vypočteny pouze v širším okolí uvedených lokalit. Na většině výpočtové oblasti byly vypočteny koncentrace v rozmezí  $0,40\text{--}0,60 \text{ ng.m}^{-3}$ . Nejnižší hodnoty, pod  $0,35 \mu\text{g.m}^{-3}$  byly vypočteny na okrajích výpočtové oblasti, zejména na severovýchodě. Imisní limit pro průměrné roční koncentrace benzo[a]pyrenu stanovený ve výši  $1 \text{ ng.m}^{-3}$  bude splněn na celém zájmovém území. Na téměř 98 % výpočtové oblasti byly vypočteny koncentrace pod hranicí 60 % imisního limitu.

Koncentrace ostatních látek nebyly hodnoceny, neboť jejich koncentrace vzhledem k imisnímu limitu jsou natolik nízké, že nepředstavují problém z hlediska kvality ovzduší a vlivem změny nemůže dojít k překročení jejich imisního limitu.

Vlastní vliv změny Z3125/00 spočívá v přesunu dopravy na jiné trasy a tedy přesun znečištění ovzduší v rámci území. Celkově je možné hodnotit vliv změny jako pozitivní, neboť velká část dopravy bude převedena do tunelů a znečištění ovzduší tak bude částečně odváděno vzduchotechnikou a vyváděno výdechy s vyšším následným rozptylem. Znečištění ovzduší z dopravy tak nebude působit v přízemní dýchací zóně. Lokálně dojde vlivem změny ke zhoršení imisní situace, a to v místech, kde se podle prognózy zvýší intenzity dopravy vlivem nového uspořádání komunikací. V žádném z těchto míst nedojde k překročení imisního limitu a tedy k nepříjemnému zhoršení životního prostředí.

### **A.6.3. Akustická situace**

V rámci hodnocení vlivů změny na životní prostředí bylo provedeno vyhodnocení akustické situace ve stavu po realizaci záměrů uvedených změnou Z 3125/00. Jedná se o hodnocení stavu zejména po realizaci městského okruhu v úseku Pelc-Tyrolka – Balabenka – Štěrboholská radiála a Libeňské spojky, stejně jako navazujících záměrů. Vyhodnocen je stav akustické zátěže po naplnění všech záměrů územního plánu a vyhodnocení, v kterých lokalitách je třeba očekávat nadlimitní hlukovou zátěž. V rámci akustické studie jsou stanoveny limity hluku v území s ohledem na možnost uplatnění staré hlukové zátěže.

V hlukové studii byl hodnocen jednak hluk ze samotného městského okruhu, dále pak celková akustická situace v území. Z výsledků akustické studie vyplývá, že po realizaci záměrů předpokládaných změnou územního plánu by bez dodatečných opatření příspěvek komunikací Městského okruhu k akustické situaci překračoval navržený hygienický limit ve dne u některých objektů v ulici Na Stráži, Mirošovická a v Přetlucké ulici; v nočním období pak u objektů v ulici Na Stráži, rodinný dům v ulici Podle Trati (ten pravděpodobně k bydlení užíván není) a domy v ulicích Mirošovická, Mokřanská a Přetlucká.

V hlukové studii jsou navržena opatření pro zajištění limitních hodnot v uvedených místech (např. protihlukové clony nebo valy, výměna povrchu vozovky, snížení rychlosti). Při jejich realizaci nebudou příspěvky ze staveb Městského okruhu v uvedených místech překračovat limitní hodnoty a nedojde tak k nepříjemnému zhoršení akustické situace.

Dále byl proveden výpočet celkové akustické situace silniční dopravy na hlavních komunikacích zájmového území po realizaci záměrů územního plánu po změně Z 3125/00. Výpočet byl proveden ve výpočtových bodech situovaných u nejbližší obytné zástavby, tudíž v bodech, kde jsou komunikace dominantním

zdrojem akustické energie. V rámci hodnocení bylo zjištěno riziko překračování stanovených limitů v několika lokalitách. Část z nich se nachází v blízkosti budoucího Městského okruhu a zvýšená hladina hluku bude řešena v rámci protihlukové ochrany spojené s realizací Městského okruhu. U části komunikací bude po realizaci záměrů územního plánu překročen limit, změna Z 3125/00 v těchto místech bude znamenat pokles intenzit dopravy a tedy snížení akustické zátěže. Pro tyto lokality je změna přijatelná bez dalších opatření.

V některých lokalitách byly vypočteny hladiny hluku nad stanovenými limity a zároveň zde dochází ke zvýšení intenzit dopravy. Vlivem změny Z 3125/00 by tak bez dalších opatření došlo ke zhoršení nadlimitního stavu. Jedná se o ulice Davídkova, Na Stráži, Novovysočanská, Průběžná a Rabakovská. Obdobná situace byla vypočtena i v ulici K Žižkovu, zde se však nachází pouze jediný objekt k bydlení, který je však využíván jako prodejna a k bydlení pravděpodobně neslouží. Na těchto komunikacích je možné provést opatření jako je např. výměna svrchní části vozovky za nový povrch, který vykazuje lepší akustické vlastnosti než současný, další možností je tu realizace individuálních protihlukových opatření. V případě ulice Rabakovská je možné též prověřit umístění protihlukové clony (předběžně navržena jako 4 m vysoká, rovná až polouzavřená) v místech, kde již nestojí současná protihluková clona. Definitivní návrh protihlukové ochrany musí vyjít z detailní celkové akustické studie zhotovené při přípravě projektu, která prokáže, jestli zde po výstavbě a zprovoznění záměrů dle změny Z 3125/00 dochází k nepříjemnému zhoršení akustické situace.

Podle provedené akustické studie je možné ve všech lokalitách eliminovat nárůsty hladin hluku v místech, kde je překročený hygienický limit. Při realizaci uvedených opatření je změna územního plánu přijatelná.

#### **A.6.4. Půda**

Změna znamená jak zábor půdy v místech, kde podle současného územního plánu k záboru dojít nemá (nové zastavitelné plochy v místech, kde jsou vymezeny plochy nezastavitelné), tak naopak omezení záboru půdy v místech, kde je v současné době vymezeno území zastavitelné a nově bude vymezeno území nezastavitelné.

Nové zastavitelné plochy jsou vymezeny v celkové ploše 252 023 m<sup>2</sup>, nově se vymezují nezastavitelné plochy v rozsahu 160 880 m<sup>2</sup>. Rozdíl mezi nárůstem zastavitelných a nezastavitelných ploch činí 91 143 m<sup>2</sup>. V plochách nově vymezených jako zastavitelné je půdní kryt na cca jedné polovině území. Z hlediska ZPF jsou jako nově zastavitelné vymezeny pozemky o celkové výměře 18 112 m<sup>2</sup>. Větší část těchto pozemků není k zemědělství využívána. Na druhé straně pozemky zařazené do ZPF

o výměře 10 073 m<sup>2</sup> jsou převedeny z ploch zastavitelných do ploch nezastavitelných. I zde se jedná zejména o pozemky, které nejsou využívány k zemědělským účelům a jsou v současnosti z části zastavěny. Celkový vliv změny na rozsah půdního pokryvu je tedy velmi malý a vzhledem k rozsahu změny je v celkové bilanci půdy na území města málo významný.

#### **A.6.5. Povrchová voda**

Změna má přímý vliv na jeden vodní tok – Rokytka u Kolčavky. Koryto vodního toku je zde vymezeno rozšířené asi o 10 m v místě, kde je v současnosti zakryté a podchází několikaproudou Čuprovu ulici. Koryto vodního toku je zde zcela regulováno a představuje prakticky betonový kanál. Změna ve vymezení vodního toku nepředstavuje významný vliv.

Další nepřímé vlivy je možné očekávat vlivem změny vedení Městského okruhu z povrchu do tunelů. V místech, kde se vlivem této změny ruší navržené komunikace v blízkosti vodních toků (zejm. rozšíření Povltavské) dojde ke snížení rizika kontaminace vodního toku v případě dopravní nehody, stejně jako snížení depozice znečišťujících látek do vodního toku. Stejně tak snížení rozsahu zpevněných ploch komunikací a převedení vozovek do tunelů sníží nároky na odvod dešťových vod do recipientů a tím špičkové průtoky ve vodních tocích. Vlivem změny řešení komunikace Povltavská je předmětem změny drobná úprava vymezení záplavových území (redukce záplavových území v místě stávající Povltavské, kde je plánován nový tunel), a drobná úprava protipovodňových opatření zajišťovaných městem, které má za následek vynětí plochy pod MUK Pelc-Tyrolka ze zóny záplavového území průtočné a neprůtočné a jeho převedení do zóny určené k ochraně. Tyto změny jsou plošně málo rozsáhlé a nebudou mít reálný vliv na vodní tok ani na průběh či plošný rozsah povodně.

#### **A.6.6. Podzemní voda**

Zóna potenciálního ovlivnění úrovně podzemní vody představuje území, kde z hydrogeologického hlediska dojde, resp. může dojít k významnějšímu ovlivnění úrovně hladiny podzemní vody, a to:

- drénováním podzemních vod rozvolněnou zónou v okolí tunelového úseku trasy, resp. případných hlubších zářezů, zasahující pod úroveň podzemní vody – tzn. ovlivnění proudění podzemní vody, které bude mít za následek snížení úrovně hladiny jak v území proti, tak i po směru proudění podzemní vody
- omezení infiltrace srážkovým vod v daném území (platí v případě zvětšení zpevněných ploch oproti současnému stavu), kdy atmosférické srážky z povrchu

komunikace budou odvedeny do dešťové kanalizace (urychlení povrchového odtoku, lokální změny poměru srážky/odtok)

- vybudováním betonové izolované konstrukce hloubeného tunelu, která vytvoří relativně méně propustný prvek v horninovém prostředí - lokálně může dojít v zóně proti směru proudění podzemní vody od tunelu i k případnému zvýšení úrovně podzemní vody a to v místech, kde stavba výrazněji omezí proudění podzemní vody (kde v podloží tunelu bude horninový masív méně rozpukaný a tím i méně propustný)

Změna navrhuje vedení komunikací v tunelech, které mohou být realizovány v zásadě dvěma technologiemi – jako hloubené nebo jako ražené.

Tunely hloubené mohou být obecně realizovány dvěma základními způsoby:

- vyhloubení pažené otevřené stavební jámy, konstrukce tunelu se realizuje zdola nahoru, od základů po stropní konstrukci, zásyp se provede po dokončení celé konstrukce.
- po provedení obvodových stěn (podzemních, pilotových, apod.) se vybetonuje stropní deska na zemině a terén se upraví do původního stavu, další stavební práce pokračují pod ochranou již hotové stropní desky. Tento způsob, značený jako „shora – dolů“, je podmíněčně vhodný do městské oblasti.

Z hlediska obecného vlivu na přirozené proudění podzemní vody lze k realizaci tunelů v otevřené jámě nebo v podzemních stěnách uvést následující:

- hloubený tunel v otevřené pažené jámě je z hlediska účinků na proudění podzemní vody příznivější, hloubka založení tunelu je menší než u podzemních stěn, tzn. umožňuje snazší proudění podzemní vody pod bází tunelu
- obsyp stěn tunelu v otevřené jámě je většinou propustnější než přirozené horninové prostředí u vnější strany konstrukce podzemních stěn, tzn. i podél stěn hloubeného tunelu paženého má podzemní voda snazší proudění
- v případě výskytu relativně propustných hornin do větších hloubek pod dno obou typů konstrukcí tunelů je rozdíl vlivů na hydrogeologické poměry u obou variant málo významný
- v případě výskytu relativně málo propustných hornin již od úrovně báze dna tunelů, popř. výše je rozdíl vlivů na hydrogeologické poměry výraznější, menší vliv má tunel hloubený v otevřené jámě

Tunely ražené lze z hydrogeologického hlediska konstrukčně řešit dvěma základními způsoby:

- izolování tunelu proti podzemní vodě je řešeno jako tzv. „uzavřený systém“, tzn. podzemní voda z okolí tunelu po jeho dokončení není tunelem dále drénována a je

předpoklad, že po stavbě tunelu začne obnova hydrogeologického režimu přibližně k původnímu stavu před stavbou

- konstrukce tunelu je z hlediska trvalého drenážního účinku stavby na podzemní vody řešena jako tzv. „otevřený systém“, kdy v dolní části profilu je vně konstrukce vybudován drenážní systém. Ten trvale drénuje podzemní vodu do míst, kde lze vhodným způsobem řešit její „likvidaci“ (např. směrem k portálům s odvodem do kanalizace, vodoteče apod.)

Z hlediska minimalizace vlivu na režim proudění podzemních vod je vhodnější uzavřený systém, který je podstatně více finančně nákladný. V oblastech, kde vliv tunelu na hydrogeologické poměry nemá významnější negativní dopady (např. na vodní zdroje, základové poměry stávajících staveb apod.) je z ekonomických důvodů dávana přednost otevřenému systému s větším či menším trvalým drenážním účinkem na podzemní vody.

K potenciálnímu ovlivnění únosnosti základových půd stávajících objektů vlivem změn úrovně hladiny podzemní vody způsobené tunely lze předběžně konstatovat následující:

- většina stávajících staveb v okolí projektovaných tunelových úseků je založena v horninách předkvartérního pokladu, tzn. případné změny úrovně hladiny vlivem stavby nebudou mít negativní dopad na únosnost základových půd stávajících objektů
- u staveb založených v kvartérních sedimentech v údolích, resp. terénních depresích s vyšší mocností zvodněných holocénních náplavů, popř. deluviofluviálních sedimentů může změna úrovně hladiny negativně ovlivnit únosnost základových půd. Tato problematika včetně pasportizace a monitoringu stávajících staveb musí být řešena v dalších etapách průzkumných prací.

V území se nevyskytují zdroje podzemní vody, které by sloužily pro zásobování obyvatelstva pitnou vodou. Lokálně se mohou vyskytovat studny, z nichž je odebírána užitková voda (např. v zahrádkářských koloniích).

### **Tunel Bílá skála**

Z hlediska vedení trasy raženého tunelu pod Bílou skálou lze k ovlivnění hydrogeologických poměrů stavby uvést následující:

- směrové vedení trasy tunelu přetíná zhruba kolmo generelní směr proudění podzemní vody
- betonová konstrukce tunelového úseku vytvoří relativně nepropustný prvek v horninovém prostředí, předpokládáme však, že toto ovlivnění úrovně hladiny, resp. směru proudění nebude mít zásadní vliv na hydrogeologické a hydraulické poměry



v širším okolí tunelového úseku – k případnému zvýšení úrovně podzemní vody dojde spíše jenom lokálně, a to v místech, kde v podloží tunelu bude horninový masív méně rozpukáný a tím i méně propustný

- snížení úrovně hladiny podzemní vody vlivem stavby předpokládáme jen v blízkém okolí tunelu, a to generelně v zóně do cca 50 m od jeho trasy a v řádech jednotek metrů
- směrové vedení trasy tunelu probíhá podél dílčí hydrogeologické rozvodnice, tzn. že na většině úseku tunelu proudí podzemní voda směrem od osy tunelu generelně buď na sever nebo na jih
- v úseku trasy tunelu je již podzemní voda z horninového prostředí částečně drénována stávajícími podzemními stavbami, a to blízkým železničním tunelem (niveleta výše než navrhovaný silniční tunel) a lokálně i rozvolněnou zónou v okolí kanalizačních sběračů (pod niveletou silničního tunelu)
- rozvolněný horninový masív v okolí navrhovaného raženého tunelu bude zónou zvýšené propustnosti s významnějším drenážním účinkem na podzemní vodu do vzdálenosti cca 50–100 m od tunelu
- k případnému většímu dosahu ovlivnění podzemní vody může dojít v polohách řevnických křemenců, resp. podél tektonických zón, pokud nejsou vyplněny jílovitými produkty větrání
- s ohledem na ražbu tunelu v horninovém prostředí s omezenou puklinovou propustností a s úrovní stávající hladiny relativně hluboko pod terénem (převážně v hloubkách cca 10 m a více), ovlivněnou již stávajícími podzemními stavbami, lze předběžně konstatovat, že dodatečné snížení úrovně hladiny podzemní vody vlivem ražby dalšího tunelu nebude mít vliv na rostlinný pokryv území „Přírodní památky Bílá skála“. Nicméně v rámci projektové přípravy je nutné zpracovat orientační biologické hodnocení vegetačního pokryvu s ohledem na výše uvedené hydrogeologické poměry území.

## **Libeňská spojka**

V prostoru Libeňské spojky se předpokládá budování hloubených tunelů. Z hlediska obecného vlivu na přirozené proudění podzemní vody lze k realizaci tunelů v otevřené jámě nebo v podzemních stěnách uvést následující:

- hloubený tunel v otevřené pažené jámě je z hlediska účinků na proudění podzemní vody příznivější, hloubka založení tunelu je menší než u podzemních stěn, tzn. umožňuje snazší proudění podzemní vody pod bází tunelu
- obsyp stěn tunelu v otevřené jámě je většinou propustnější než přirozené horninové prostředí u vnější strany konstrukce podzemních stěn, tzn. i podél stěn hloubeného tunelu paženého má podzemní voda snazší proudění

- v případě výskytu relativně propustných hornin do větších hloubek pod dno obou typů konstrukcí tunelů je rozdíl vlivů na hydrogeologické poměry u obou variant málo významný
- v případě výskytu relativně málo propustných hornin již od úrovně báze dna tunelů, popř. výše je rozdíl vlivů na hydrogeologické poměry výraznější, menší vliv má tunel hloubený v otevřené jámě

Z hlediska vedení trasy Libeňské spojky a zejména jejího tunelového úseku, který má být hloubený z povrchu, lze k ovlivnění hydrogeologických poměrů stavby uvést ještě následující:

- směrové vedení trasy tunelu a spád jeho nivelety je více či méně souhlasné s generelním směrem proudění podzemní vody
- trasa tunelu je vedena v blízkosti okraje fluvialních terasových sedimentů, (lokálně i podél okraje holocénních sedimentů), nicméně střední a spodní část profilu tunelu bude vždy zasahovat již do hornin předkvartérního podkladu (letenské a libeňské souvrství, řevnické křemence)
- betonová konstrukce tunelového úseku vytvoří relativně nepropustný prvek v horninovém prostředí, předpokládá se však, že toto ovlivnění úrovně hladiny, resp. směru proudění nebude mít zásadní vliv na hydrogeologické a hydraulické poměry v širším okolí tunelu – k případnému zvýšení úrovně podzemní vody dojde spíše jenom lokálně, v místech, kde stavba výrazněji přeruší přirozený směr proudění podzemní vody
- snížení úrovně hladiny podzemní vody vlivem stavby se předpokládá jen v blízkém okolí tunelu, a to generelně v zóně do cca 50 m od jeho trasy a v řádech jednotek metrů
- k případnému většímu dosahu ovlivnění podzemní vody může dojít v polohách řevnických křemenců, resp. podél tektonických zón, pokud nejsou vyplněny jílovitými produkty větrání
- v některých úsecích zasahuje zóna potenciálního ovlivnění úrovně podzemní vody vlivem stavby okrajově do holocénních sedimentů, vyplňujících pravostranné údolí říčky Rokytky, nicméně ovlivnění proudění podzemních vod ve zmíněném údolí s významnějším generelním dopadem na velikost a směr proudění, resp. na průtok místní vodoteče nenastane
- v počátečním úseku trasy Libeňské spojky je osa komunikace vedena většinou kolmo, resp. šikmo na směr proudění podzemní vody (údolí vyplněné holocenními náplavy), tato část trasy je však vedena při povrchu terénu, resp. na mostním objektu, tzn. ovlivnění proudění podzemních vod v této části nenastane

## Balabenka – V Rybníčkách

V úseku mezi Balabenkou a lokalitou V Rybníčkách (napojení na Jižní spojku a Štěrboholskou radiálu) budou tunely realizovány částečně jako hloubené, částečně jako ražené.

Pro přibližnou představu lze konstatovat, že v rámci tohoto úseku s ohledem zjištěné hydrogeologické poměry a poznatky z několika srovnatelných staveb budou generelně dosahy významnějšího ovlivnění úrovně podzemních vod stavbou (jednotky metrů, popř. větší) následující:

- hloubené tunely se spodní části profilu pod úrovní podzemní vody – do cca 40–70 m
- ražené tunely v ordovických horninách – do cca 100–150 m
- ražené tunely při křížení významněji propustných poruchových zón – do 100–250 m (spíše výjimečně)

Méně významné dopady na úroveň podzemní vody (řádově dm až cca 1–2 m) lze předběžně odhadovat do vzdálenosti do cca 100–150 m u hloubených tunelů, resp. do cca 150–250 m u ražených tunelů.

Obecně významnější drenážní účinek na podzemní vody budou mít tunely ražené mělce pod povrchem, ve zvětralinové zóně intenzivně rozpukaných a rozvolněných hornin. Ve větších hloubkách v prostředí slabě navětralých a zdravých hornin budou pukliny v břidlicích vodotěsně sepnuté a pro vodu prakticky nepropustné. Do hlubších partií ražených tunelů se podzemní voda bude dostávat zejména uměle rozvolněnou zónou v okolí primárního ostění ve směru spádu od úseku tunelu (raženém či hloubeném) ve zvodněném horninovém prostředí.

Z hlediska jednotlivých lokalit je možné vliv tunelového vedení hodnotit následovně:

- Směrové vedení hloubeného úseku tunelu Malešice a spád jeho nivelety je více či méně souhlasné s generelním směrem proudění podzemní vody; až k oblasti Malešického náměstí bude tunel hlouben téměř v celém profilu horninami předkvartérního podkladu (zahořanské souvrství), betonová konstrukce hloubeného tunelu vytvoří relativně nepropustný prvek v horninovém prostředí, předpokládá se však, že toto ovlivnění úrovně hladiny, resp. směru proudění nebude mít zásadní vliv na hydrogeologické a hydraulické poměry v širším okolí tohoto hloubeného úseku s výjimkou oblasti Malešického náměstí.
- V oblasti Malešického náměstí je tunel vymezen i ve stávajícím územním plánu; vlivy vlastního tunelu zde budou poněkud větší, bude docházet k drénování podzemních vod, ale tento vliv nebude vlastní změnou zhoršován.
- U tunelu v oblasti Jarova je hloubený tunel veden vesměs kolmo nebo šikmo na směr proudění podzemní vody, mírný spád nivelety trasy je v počátečním kratším úseku

k dílčímu údolí, podstatná část trasy má pak spád nivelety výraznější směrem ke konci tunelu; s výjimkou dílčího údolí s mocností holocenních náplavů až okolo 8–10 m je trasa tunelu vedena územím s malou mocností kvartérního pokryvu (do cca 5 m), tzn. že střední a spodní část profilu výkopu bude hloubena v horninách předkvartérního podkladu; betonová konstrukce hloubeného tunelového úseku vytvoří relativně nepropustný prvek v horninovém prostředí s ovlivněním směru proudění podzemní vody a hydraulických poměrů. Příznivější stav z hlediska proudění podzemní vody bude v dílčím údolí, kde se pod niveletou dna tunelu předpokládá výskyt kvartérních sedimentů ve zbytkové mocnosti řádově jednotek metrů, tzn. že při vhodném návrhu konstrukce tunelu by proudění podzemních vod bylo ovlivněno jen v omezené míře, přičemž do této části bude drénována podzemní voda z přilehlých úseků tunelu. Ražená část tunelu je relativně mělce pod terénem (okolo 10–15 m) a bude zasahovat zejména do rozvolněné a rozpukané zóny, z větší části zvodnělé, se směrem proudění podzemní vody kolmo, resp. šikmo na osu tunelu. Uměle rozvolněná zóna v okolí tunelu bude drénovat podzemní vody zejména ve směru spádu jeho nivelety.

### **Ovlivnění chemismu podzemních vod**

Vliv tunelových staveb na kvalitu podzemní vody lze pokládat prakticky za nevýznamný. Podzemní voda v souvrstvích ordoviku má nepříznivé chemické složení z hlediska případného využívání pro zásobování pitnou vodou, předpokládáme u ní i antropogenní znečištění, např. vlivem zimní údržby stávajících komunikací.

Odvedením vod z atmosférických srážek do dešťové kanalizace primárně zamezí dalšímu potenciálnímu znečišťování podzemních vod z provozu na komunikaci, nicméně další omezení infiltrace vod do horninového prostředí může lokálně zvýšit mineralizaci podzemních vod vlivem snížení dotace srážkových vod. Tento proces však již prakticky probíhá i v současnosti.

### **Ovlivnění hydrogeologických poměrů u VKP mokřad „Triangl“**

Mokřad „Triangl“ se nachází cca 350 m jihozápadně od MÚK Štěrboholská je ze všech stran vymezen železničními náspy. Železniční náspy jsou založené většinou již na zvětralinovém plášti hornin předkvartérního podkladu bohdaleckých a zahořanských vrstev a částečně omezují proudění podzemní vody ve svrchní části zóny rozvolnění a rozpukání hornin. Zhruba středem mokřadu vede od východoseverovýchodu k západojihozápadu údolí Slatinského potoka, vyplněné zvodněnými hlinitopísčitými holocenními sedimenty o mocnosti cca 2–4 m. K dotaci vod do mokřadu dochází (kromě přímé infiltrace atmosférických srážek mezi náspy) zejména přítokem podzemních vod holocenními náplavy Slatinského potoka. Jeho

hlavní prameniště lze dle archivních hydrogeologických podkladů lokalizovat do území vzdáleného cca 500 m východně od mokřadu. Druhá, méně významná pramenná větev, přichází od severovýchodu, od okrajové části projektované MÚK Štěrboholská. Tato větev byla v minulosti zaústěna do dešťové kanalizace.

Změny v prostoru MÚK Štěrboholská neovlivní negativně hydrogeologické poměry v oblasti mokřadu Triangl. Navrhovaná revitalizace v minulosti ovlivněné druhé pramenné větve by naopak mohla mít pozitivní vliv hydrogeologické poměry a na existenci, resp. rozvoj mokřadu. V rámci dalších etap přípravy staveb bude vhodné zpracovat podrobné hydrogeologické a hydraulické posouzení mokřadu vzhledem k připravovanému stavebnímu záměru včetně případné revitalizace Slatinského potoka.

#### **A.6.7. Zvláště chráněná území a citlivé ekosystémy**

Změna se dotýká jednoho zvláště chráněného území – přírodní památky Bílá skála. Změna vymezuje tunel městského okruhu pod západním cípem přírodní památky v délce cca 70 m, dále je tunel veden severně od chráněného území ve vzdálenosti 50 až 100 m. Přímý vliv tunelu na vymezenou přírodní památku bude nulový. Tunel v daném místě bude muset být prováděn ražbou, biotop na povrchu nebude realizací tunelu ovlivněn. Sekundární vlivy mohou představovat vliv tunelu na hladinu podzemní vody. Toto riziko je hodnoceno jako malé. Vlastní památka je na okraji zóny potenciálního ovlivnění podzemní vody tunelem, navíc přímo pod přírodní památkou je veden železniční tunel, jehož vliv na příznivý stav bioty v prostoru zvláště chráněného území nebyl pozorován.

Pozitivním vlivem bude vymístění dopravy z Povltavské ulice, která je vedena po jižní hranici přírodní památky. Snížení dotace ekosystému depozicí znečišťujících látek sníží negativní vlivy na biotu v rámci chráněného území.

Jako další potenciální dotčení citlivých ekosystémů je možné uvést oblast Třešňovky s rekonstruovaným sadem. Pod vrchem je trasa MO nově navržena v tunelu. Změna zde snižuje zátěž ekosystému znečišťujícími látkami z dopravy, zvyšuje riziko ovlivnění hladiny podzemních vod a tím omezení využití pro pěstování stromů. V rámci projektové přípravy je v tomto místě třeba vést tunel jednoznačně jako ražený a je třeba věnovat pozornost technickým opatřením pro snížení drenážního účinku tunelové stavby.

#### A.6.8. ÚSES, VKP a celoměstský systém zeleně

Změna mění vymezení ÚSES v následujících lokalitách:

- rozšíření biokoridoru podél Rokytky, rozšíření je umožněno redukcí povrchových úseků komunikací. Rozšíření doplňuje přerušení biokoridoru vynucené současně vymezenou komunikací.
- posun a rozšíření biokoridoru L4/257 podél Spojovací a na východě Třešňovky. Posun je vynucen změnou šířky ul. Spojovací pro umístění vjezdových ramp do tunelu.

Vlivy na územní systém ekologické stability jsou minimální a málo významné, rozšíření biokoridorů je možné považovat za pozitivní vliv změny územního plánu.

Změna Z 3125/00 se nedotýká žádného registrovaného VKP. Dotčené VKP ze zákona představují:

- vodní tok Rokytka, kde dojde k rozšíření zcela regulovaného koryta
- několik lesních porostů, vlivy na lesy byly vyhodnoceny v předchozí kapitole. Dotčení lesů je velmi malé a neovlivní jejich ekologickou a stabilizační funkci jako VKP

V celoměstském systému zeleně dojde k dílčím změnám vlivem změn ve funkčním využití ploch. Jedná se o následující lokality:

- rozšíření CSZ v oblasti Pelc-Tyrolky a v prostoru stávající ul. Povltavské, která bude vymístěna do tunelu
- rozšíření CSZ podél západní strany Čuprovy ulice v úrovni Klihařské
- rozšíření CSZ u ulice Skloněná
- zúžení CSZ podél Spojovací jižně od křižovatky s ul. K Žižkovu, rozšíření v oblasti Třešňovky
- rozšíření CSZ v místě MÚK Českobrodská díky redukcí rampového systému křižovatky
- přemístění CSZ v oblasti MÚK Černokostelecká

Celkově je možné vlivy na celoměstský systém zeleně označit za málo významné, přičemž převládají pozitivní vlivy, tj. rozšíření systému.

#### A.6.9. Flora

V území řešeném změnou se vyskytují zvláště chráněné druhy rostlin v prostoru přírodní památky Bílá skála. Vliv na flóru v rámci přírodní památky bude nevýznamný. Při realizaci tunelu ražbou nedojde k ovlivnění povrchu a tedy ani flóry, změny v hladině podzemní vody, které by mohly vyústit ve změnu hydrických poměrů na lokalitě a tím ovlivnění podmínek pro růst stávajících rostlin se nepředpokládají. Vlivem změny nedojde k dotčení zvláště chráněných druhů rostlin.



V dalších částech území dotčeného změnou dojde v místech nově zastavitelných ploch k odstranění stávajícího rostlinného pokryvu. Vzhledem ke skutečnosti, že se prakticky všude jedná buď o uměle vysazené a obhospodařované porosty, nebo o málo cenné porosty náletového nebo ruderálního charakteru je tento vliv málo významný a akceptovatelný.

V některých lokalitách změna naopak vymezuje původně zastavitelné území jako nezastavitelné, v těchto místech má změna pozitivní vliv na zeleň ve městě.

#### **A.6.10. Fauna**

V prostoru dotčeném změnou se vyskytují některé zvláště chráněné druhy. Jedná se o druhy víceméně běžné v městském prostředí, jejich výskyt v území není ojedinělý nebo vzácný. Vlivem realizace záměrů, které změna umožňuje, může dojít k dotčení těchto druhů zejména ve smyslu rušení v jejich přirozeném vývoji nebo ničení jejich sídel nebo biotopů. Vzhledem k zaznamenaným druhům je možné tyto vlivy považovat za akceptovatelné při realizaci minimalizačních a kompenzačních opatření, která musí zajistit, že nebude ohrožen příznivý stav populací jednotlivých druhů v území.

Vlastní změna je z hlediska vlivů na faunu málo významná. Vlivem záměrů umožněných změnou územního plánu dojde k dotčení jedinců živočichů, majících biotop v místech, kde bude umožněna nová výstavba. Rozsah změn vylučuje dotčení celých populací nebo ohrožení výskytu živočišného druhu v lokalitě. Nově vymezené nezastavitelné plochy rozšíří lokality vhodné pro výskyt fauny v území.

Celkově je vliv změny možné hodnotit jako málo významný a přijatelný.

#### **A.6.11. Lesy**

Lesní porosty a pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL) budou změnou dotčeny následujícím způsobem:

- lesní porost severně od MÚK Zenklova × Liberecká – porost nebude změnou přímo dotčen
- pozemky pod zahrádkářskou kolonií Na Balkáně – v severní části je změnou zrušena komunikace S2 a nově vymezena plocha lesa LR. Změna má pozitivní vliv, redukuje dotčení lesního porostu
- Malešický les jižně od trati do nákladového nádraží Žižkov – změna vymezuje plochy pro Jarovskou třídu v návaznosti na změnu územního plánu Z 2600/00 (revitalizace nákladového nádraží Žižkov). Oproti stávajícímu územnímu plánu umisťuje novou komunikaci a tramvajovou trať, dotýká se severního okraje lesa. Změna ruší

komunikaci S2 vedoucí porostem a umisťuje nové komunikace do tělesa původní železnice a na okraj porostu

- les mezi ulicemi Na Universitním statku a Kaňkova – změna velmi mírně upravuje vedení tunelu. Vliv vlastní změny bude minimální.
- lesní pozemky v okolí Pelyňkové ulice jihovýchodně od depa Hostivař – změna Z 3125/00 velmi mírně upravuje vedení komunikace. Vlivy změny na lesní pozemky jsou minimální, na pozemcích není lesní porost.
- les severně od Rabakovské ulice v lokalitě Za Dráhou, Strašnice za Skalkou – změna mírně upravuje vedení komunikace, rozšiřuje vymezení ploch LR na úkor stávajících ploch IZ. Stromový porost jižně od Rabakovské ulice je v současném územním plánu vymezen jako LR, nově je navržen jako ZMK. Tyto pozemky nejsou PUPFL, reálné vlivy na porosty vlivem změny funkčního využití budou zanedbatelné.
- les jižně od Jižní spojky podél Rabakovské ulice – změna zachovává vedení Rabakovské ulice ve stávající stopě, ruší napřímení komunikace přes lesní pozemky. Změna 3125/00 v tomto místě snižuje dotčení lesa a PUPFL

Celkově lze vlivy na lesní pozemky označit za málo významné. V některých lokalitách se změna lesa dotýká, v jiných redukuje dotčení lesa záměry uvedenými v územním plánu.

#### **A.6.12. Krajina a krajinný ráz**

Území řešené změnou představuje městskou krajinu s oblastmi přírodních nebo přírodě blízkých lokalit. Z hlediska vlivů na krajinu je možné změnu Z 3125/00 hodnotit jako změnu s pozitivním vlivem. Změna převádí v současnosti navržené kapacitní komunikace městského okruhu do tunelů, povrchové komunikace jsou navrženy víceméně v současných parametrech s malými výjimkami, kde technické řešení portálů nebo křižovatek vyžaduje mírné rozšíření.

Současně změna redukuje poměrně mohutné systémy mimoúrovňových křižovatek a stanovuje řešení jako křižovatky úrovně, které jsou mnohem méně prostorově náročné a méně vizuálně působící. Úrovně křižovatky zapadají do charakteru městské krajiny jednoznačně příznivěji a představují pro vnímání městské krajiny méně kontrastní a rušivý prvek.

Jako výrazné prvky v krajině mohou působit portály tunelů a vjezdové a výjezdové rampy. Při jejich architektonickém návrhu je třeba věnovat pozornost začlenění do okolní zástavby.

### A.6.13. Obyvatelstvo a lidské zdraví

Vlivy změny Z 3125/00, tj. vlivy změny uspořádání území, je možné předpokládat primární a sekundární, vyvolané. Jako primární vlivy je možné označit změnu umístění staveb v území, v případě změny Z 3125/00 se jedná zejména o dopravní stavby. Změna převádí převážnou část budoucího městského okruhu do tunelů, také podstatně redukuje mimoúrovňové křižovatky. V současnosti plánované rampy jsou nahrazeny styčnými křižovatkami s výrazně menšími prostorovými nároky. Křižovatky též umožňují vyšší prostupnost města, jsou překonatelné po přechodech a přejezdech i pro nemotorovou dopravu (pěší, cyklistickou). V některých místech změna nově vymezuje zastavitelná území, plochy nových funkcí v rámci města (např. plocha SV na Balabence, plocha VV za Gymnáziem J. Seiferta apod.), v těchto místech bude umožněna nová výstavba. Vzhledem k tomu, že tyto lokality jsou vesměs v místech původních rozsáhlých mimoúrovňových křižovatek, nejedná se o významný vliv z hlediska změny území a vlivů na obyvatelstvo.

Součástí změny Z 3125/00 je i změna vymezení některých tramvajových tratí. Jedná se o drobné úpravy tras v souvislosti se změnami vedení Městského okruhu a umístění nové trati v souvislosti s Jarovskou třídou. Vlastní vlivy umístění tramvajových tratí jsou pozitivní (zlepšení obslužnosti města hromadnou dopravou), negativní sekundární vlivy (nárůst hlukové zátěže) je třeba řešit při projektové přípravě daných tratí tak, aby nedošlo k nepřijatelné (nadlimitní) zátěži obyvatel.

Změna Z 3125/00 vymezuje nové cyklotrasy, např. po stávající ul. Povltavská, z níž bude automobilová doprava převedena do tunelu, dále podél Čuprovy a Spojovací, z nichž bude také intenzivní doprava vymístěna do tunelů, podél Českobrodské do Hrdlořez, podél Jarovské třídy, z Malešického nám. na jih k Jižní spojnici ad. Změna v zásadě neruší žádnou cyklotrasu bez náhrady. Vlivy na obyvatelstvo je v tomto ohledu možné hodnotit jako jednoznačně pozitivní, rozšíření nabídky cyklotras umožní lepší prostupnost města pro bezmotorovou dopravu.

Z hlediska sekundárních vlivů bude změna znamenat přesun automobilové dopravy na jiné komunikace a tím změny v rozložení koncentrací znečišťujících látek a změny v akustické situaci. Celkově je možné hodnotit v tomto ohledu změnu jako jednoznačně pozitivní. Přesunem kapacitních komunikací do tunelů dojde k výraznému omezení působení emisí produkovaných automobily na obyvatele, ještě výrazněji v případě hluku, kde bude podstatná část hlukové zátěže obyvatelstva eliminována.

Vlastní změny koncentrací nemohly být přesně určeny, neboť neexistují technické podklady pro původní stav dle stávajícího územního plánu. Tento stav nebyl nikdy projektově řešen a neexistuje dostatečně přesný podklad pro výpočet stavu životního prostředí při realizaci podle územního plánu. Nicméně je možné vyhodnotit vlivy vlastní změny porovnáním intenzit dopravy na silniční síti. V rámci hodnocení vlivů na kvalitu ovzduší (viz příloha 2) bylo prokázáno, že ve výhledovém horizontu naplnění územního plánu nedojde po realizaci všech staveb dle změny Z 3125/00 k překročení imisního limitu pro žádnou ze znečišťujících látek. Zlepšení imisní situace, tj. pokles koncentrací je možné očekávat podél úseků městského okruhu, které jsou v současnosti plánovány na povrchu a v rámci změny jsou přeneseny do tunelů. Současně dojde ke změnám intenzit na navazujících komunikacích. V místech, kde dojde ke snížení intenzit dopravy, je možné očekávat zlepšení imisní zátěže, v místech s nárůstem intenzit naopak zvýšení koncentrací znečišťujících látek.

Stejně tak v případě hluku (příloha 3) byl vyhodnocen stav po realizaci záměrů územního plánu při zohlednění změny Z3125/00. Hodnocení prokázalo, že v některých místech, kde je v současnosti překročen limit hluku, může dojít k nárůstu dopravy, a tím by mohlo dojít ke zhoršení nadlimitního stavu. V těchto místech je třeba realizovat opatření pro snížení hluku z automobilové dopravy tak, aby v daném místě nedošlo vlivem nové dopravy k nárůstu hladin hluku. Tím nedojde k nepříjemným vlivům na obyvatele, resp. změna nebude zhoršovat stávající nepříznivý stav. Zachování nebo zlepšení stavu v místech překročení limitů je podmínkou realizace záměrů umožněných změnou Z 3125/00. Akustická studie prokázala, že ve všech lokalitách je možné taková opatření provést.

Významnější nárůsty intenzit dopravy, a tím zhoršení vlivů dopravy na obyvatelstvo je nutné očekávat v následujících lokalitách:

- Střelničná a Davídkova
- V Holešovičkách směrem do centra (dolů) a Liberecká směrem z centra (nahoru)
- Vysočanská a Freyova
- Novovysočanská (z důvodu zrušení komunikace pod Balkánem)
- Malešická, Počernická
- Poděbradská směrem do centra
- Černokostelecká od MO na východ
- Rabakovská
- Jižní spojka

Naopak významnější poklesy intenzit dopravy, a tím snížení vlivů na obyvatelstvo je možné očekávat v následujících lokalitách:

- Liberecká směrem do centra (dolů) a V Holešovičkách směrem z centra (nahoru)
- Povltavská
- Argentinská
- Kbelská, Kolbenova, Průmyslová, Nedokončená
- Koněvova, Na Jarově
- K Červenému Dvoru, Na Palouku
- Černokostelecká od MO na západ
- V Olšinách, Ruská, Benešovská, Jana Želivského
- Rabakovská, Ke Kablu

V oblasti MÚK Černokostelecká dochází změnou k oddálení komunikace od zástavby, a tím ke snížení vlivů na obyvatele.

Obecně dochází vlivem vyšší atraktivity Městského okruhu převážně k mírnému poklesu intenzit dopravy na širší komunikační síti. Vlivy automobilové dopravy na obyvatelstvo tak budou generelně nižší po provedení záměrů dle změny Z 3125/00 než podle současného územního plánu.

Celkově je možné změnu z hlediska vlivů na obyvatele hodnotit jako přijatelnou při realizaci opatření k eliminaci nárůstu hlukové zátěže v místech s překročením limitů hluku. Změna jako celek přináší z hlediska vlivů na obyvatele více pozitiv než negativ.

#### **A.6.14. Hmotný majetek**

Změna Z 3125/00 se dotýká některých nemovitostí. V některých lokalitách vymezuje nově území původně rezervované pro rampy mimoúrovňové křižovatky jako území zastavitelné. Vlivy na stávající hmotný majetek jsou tedy v těchto místech nižší, objekty nebudou vykupovány a demolovány, naopak se zde předpokládá stavební rozvoj. Jedná se například o oblast Balabenky, křižovatky Českomoravská × Sokolovská, křižovatky K Žižkovu, MÚK Čekobrodská, MÚK Černokostelecká.

Pouze velmi omezeně jsou nové komunikace vymezeny v místě stávajících objektů, jedná se o areál VN mezi Českomoravskou a Starou Spojovací v Libni, Jarovskou třídu a území jižně a severně od MÚK Černokostelecká, kde dochází k posunu komunikace na východ a tedy dotčení jiných objektů v rámci jednoho území.

Tunely Městského okruhu budou stavěny ověřenými technologiemi s eliminací vlivů stavebních prací nebo provozu tunelů na hmotný majetek.

Celkově je možné u změny Z 3125/00 očekávat menší vlivy následné výstavby na hmotný majetek oproti záměrům podle stávajícího územního plánu.

#### A.6.15. Vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů

Změna Z 3125/00 je plošně rozsáhlou změnou, která se prostorově překrývá s dalšími připravovanými změnami územního plánu. V rámci modelového výpočtu dopravních intenzit, které byly podkladem pro modelování imisní a hlukové zátěže byly kromě vlastní posuzované změny zahrnuty i vlivy následujících změn a staveb v území:

- Jarovská třída
- nákladové nádraží Žižkov
- obousměrný jižní obchvat Libně
- severní obchvat Libně vypuštěn
- úprava Průmyslového polookruhu

Do území řešeném změnou dále zasahuje řešené území změn

- Z 3718 – Změna textové části ÚP - doplnění výjimečně přípustného funkčního využití v ploše IZ o „stavby samoobslužné mycí linky osobních automobilů“
- Z 3820 – Jedná se o návrh změn regulativů s ohledem na závaznou textovou část v následujícím bodě: 1. v oddílu 3 - plochy s rozdílným způsobem využití, 3b - měřítko plánu, vymezení a zobrazení ploch s rozdílným způsobem využití, podměrečné plochy, odstavec 10 - poslední věta, 2. v oddílu 3 - plochy s rozdílným způsobem využití, 3b - měřítko plánu, vymezení a zobrazení ploch s rozdílným způsobem využití, podměrečné plochy, zakotvení jednoznačných podmínek výpočtu koeficientu KPP a KZ pro plochy se stanovenou mírou využití, v nichž je umístěna plovoucí značka. Jedná se o stanovení jednoznačných pravidel pro plochy s umístěnou plovoucí značkou symbolizující veřejnou infrastrukturu všeho druhu.
- Z 2600 – Nákladové nádraží Žižkov – vymístění železniční dopravy, začlenění území do městské struktury
- Z 2754 – Prověření dopravního řešení v prostoru ulic V Holešovičkách, Zenklova a Povltavská vymezení veřejně prospěšných staveb
- Z 2786 – Přeražení Vysočanské radiály z územní rezervy do návrhového horizontu
- Z 2909 – Modernizace železniční trati Praha – Lysá nad Labem
- Z 3120 – Uvedení do souladu s pořizovanou aktualizací č. 2 ZÚR (nový koridor územní rezervy pro trať VRT Praha – Benešov (Brno))
- Z 3339 – Změna funkčního využití ploch, metro D – severní část
- Z 3429 – Stabilizace dopravního řešení Palmovka
- Z 3560 – Realizace koridoru bezmotorové dopravy

- Z 3852 – Přeskupení funkčních ploch a uvedení ÚP do souladu se skutečným stavem v oblasti Na Košince
- Z 3863 – Obnova bloku u zastávky Vosmíkových
- Z 3865 – Transformace zástavby v okolí křížení ul. Prosecká a Čuprova
- Z 3866 – Stabilizace lokality Labuťka v kontextu dostavby

V okolí je pak pořizováno/rozpracováno větší množství dalších změn územního plánu. V řešeném území není rozpracována žádná úprava územního plánu.

Celoplošné změny územního plánu č. Z 3718 a Z 3820 znamenají změny textové části a pravidel pro umisťování funkcí v plochách IZ. Vzhledem ke svému charakteru nebudou mít tyto změny kumulativní a synergické vlivy s posuzovanou změnou Z 3125/00.

Ostatní uvedené změny týkající se dopravních staveb mohou mít kumulativní a synergické vlivy ve smyslu společného působení automobilové dopravy nebo automobilové a železniční dopravy v případě hluku. V případě realizace záměrů podle těchto změn bude vždy prokázáno, že působení jednotlivých záměrů nezpůsobuje překračování limitů. Kumulace a synergie těchto změn tedy nezpůsobí nepřijatelné zhoršení životního prostředí.

Ostatní změny, které mění využití území se sumárně projeví nárůstem zdrojové a cílové dopravy, které vyústí v nárůst koncentrací znečišťujících látek nejvýše v řádu desetin imisních limitů. Ve vztahu ke kvalitě ovzduší nemají výše uvedené úpravy a změny vliv na závěry posouzení, tedy navrhovaná změna nezpůsobí překročení žádného sledovaného imisního limitu ani v případě, že budou do „požadové“ úrovně imisní zátěže započteny všechny výše uvedené změny či úpravy.

V případě hlukové zátěže budou změny natolik malé, že kumulativní a synergický vliv navýšené dopravy se v reálné situaci neprojeví. Dále musí být při realizaci každého jednotlivého záměru umožněného uvedenými změnami zaručeno, že zvýšená doprava nezpůsobí v řešeném území překročení hygienického limitu nebo zhoršení nadlimitního stavu. Pro zajištění těchto požadavků musí příslušná hygienická stanice vyžadovat aplikaci příslušných opatření (např. nízkohlučný povrch nebo jiná opatření pro eliminaci nárůstu hladin hluku). Případné kumulace a synergie se změnou Z 3125/00 tak nezpůsobí nepřijatelné zhoršení akustické situace.

Kumulace a synergie vlivů na ostatní složky životního prostředí (např. půda, voda, fauna, flora a ekosystémy, krajina ad.), stejně jako kumulace a synergie s vlivy ostatních změn v širším území nejsou významné a nebudou v reálné situaci pozorovatelné.



## **Další kumulativní a synergické vlivy**

Kumulativní a synergické vlivy s ostatními záměry vyjádřenými územním plánem jsou v případě imisní a hlukové zátěže a vlivech na veřejné zdraví vyhodnoceny na podkladě dopravních podkladů poskytnutých zpracovatelem změn územního plánu. Hodnocení vlivů na tyto složky životního prostředí a veřejné zdraví bylo provedeno se zahrnutím úplné náplně území podle kapacit územního plánu, a zahrnuje tedy kumulaci a synergii vlivů s ostatními záměry v celém širším území. Vlivy na lokální situaci, např. geologické prostředí, půdu, zeleň na lokalitách apod. jsou vzhledem k rozsahu změn omezeny pouze na plochy změn a jejich kumulace a synergie se záměry v okolí jsou nevýznamné. Z hlediska vlivů na povrchové nebo podzemní vody, případně vlivů na biotu nebyly identifikovány významné vlivy hodnocených změn ÚPn, kumulace a synergie významných vlivů s významnými vlivy ostatních záměrů v území tedy nepřichází v úvahu.

### **A.7. Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení. Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení**

#### **A.7.1. Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení**

Předkládaná změna územního plánu SÚ hl. m. Prahy není uvažována ve variantách. Při hodnocení je vždy porovnáván stav při neprovedení změny se stavem po případném provedení změny územního plánu v jedné variantě.

Hodnocení variant řešení změny je v tomto případě bezpředmětné.

#### **A.7.2. Popis použitých metod**

Postup použitý při zpracování předkládaného hodnocení vychází z platné legislativy. Posuzování změn územně plánovací dokumentace bylo provedeno podle přílohy stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, osobou autorizovanou k posuzování vlivů na životní prostředí podle zák. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Údaje o stávajícím stavu a posuzovaných vlivech na životní prostředí v území vycházejí z dostupných podkladů, mezi hlavní zdroje poté patří:

- Územně plánovací příprava, tj. Územně analytické podklady hl. m. Prahy, 2020, Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy, aktualizace 2022

- Dokumenty koncepcí a politik, zejména koncepcí na úrovni hl. m. Prahy
- Informace o stavu životního prostředí v lokalitě dostupné z veřejných informačních zdrojů
- Terénní průzkumy

Pro posuzovanou změnu územního plánu byla provedena analýza, která hodnotí vliv návrhů na všechny složky životního prostředí i obyvatelstvo. V případě negativních dopadů byla navržena opatření pro snížení, případně eliminaci možných problémů a rizik.

Příloha stavebního zákona ukládá zpracovateli SEA hodnotit stávající a předpokládané vlivy včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných. Z důvodu absence definic sledovaných vlivů v legislativních normách a metodických materiálech byly zpracovatelským kolektivem pro potřeby tohoto vyhodnocení vytvořeny níže uvedené definice vycházející z principů strategického plánování a strategického hodnocení koncepcí z hlediska vlivů na životní prostředí (procesu SEA).

- **Přímý vliv** je vliv přímo působící na danou složku životního prostředí.
- **Sekundární vliv** je vliv působící na danou složku životního prostředí nepřímo přes jinou (druhou) složku životního prostředí (např. ovlivnění zdravotního stavu dřevin v důsledku ovlivnění kvality půd).
- **Synergický vliv** vzniká působením vlivů různého druhu (např. současné působení více zdrojů různých emisí) na danou složku životního prostředí.
- **Kumulativní vliv** je dán součtem vlivů stejného druhu (např. emise oxidů dusíku) z různých zdrojů, přičemž při posuzování jednotlivých zdrojů izolovaně by takový vliv nemusel být shledán.
- **Krátkodobý vliv** je vliv působící na danou složku životního prostředí po dobu provádění realizace záměru.
- **Střednědobý vliv** je vliv působící na danou složku životního prostředí, jenž není spojen výhradně s realizací záměru, ale nastane v případě realizace záměru v etapách, při nekompletní realizaci záměru či nerealizování doprovodných částí záměru, případně nastane po dobu zkušebního provozu.
- **Dlouhodobý vliv** je vliv působící na danou složku životního prostředí po dobu provozu (užívání) zrealizovaného záměru.
- **Trvalý vliv** je vliv působící na danou složku životního prostředí, jehož působení je při zachování realizovaného záměru nevratné.
- **Přechodný vliv** je vliv, jehož působení je dáno časově omezenými poměry v území.
- **Kladný vliv** je vliv vyvolávající zlepšení dané složky životního prostředí.

- **Záporný vliv** je vliv narušující danou složku životního prostředí.

Vzhledem k povaze změny jsou potenciální identifikované vlivy na životní prostředí hodnoceny slovně, komentářem. U nejdůležitějších vlivů je posléze provedeno podrobnější vyhodnocení se zohledněním možných kvantitativních změn, u nejvýznamnějších vlivů jsou provedeny samostatné hlukové, případně rozptylová studie.

Hodnocení změny bylo provedeno v rozsahu, který odpovídá rozloze změny a podrobnosti vstupních dat. Pro rámcové určení nejvýznamnějších zásahů do životního prostředí a na zdraví obyvatel jsou podkladové údaje dostatečné. Pro hodnocení vlivů na kvalitu ovzduší a hlukovou situaci, byly použity dopravní podklady zhotovené zpracovatelem změn územního plánu. Podrobnější určení vlivů na jednotlivé složky životního prostředí včetně vlivu na zdraví obyvatel bude u větších a významnějších záměrů provedeno v navazujících stupních projektové dokumentace (EIA, územní řízení, stavební řízení, kolaudace stavby). V rámci této SEA je hodnoceno především, zda je změna územního plánu přijatelná z hlediska výsledného stavu životního prostředí, tj. zda budou realizaci záměrů dle územního plánu po této změně splněny stanovené limity a nedojde k nepřijatelnému stavu životního prostředí.

Na základě provedeného hodnocení byla formulována opatření k vyloučení, snížení a zmírnění negativních vlivů a kompenzační opatření. Za kompenzační neboli nápravná opatření jsou považována opatření zajišťující obnovení nebo nahrazení životního prostředí a opatření k odstranění vzniklé škody na životním prostředí ve smyslu zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů.

Stanovena jsou opatření pro témata životního prostředí, která lze uplatňovat v rámci zpracování navazující územně plánovací dokumentace, projektové dokumentace či v rámci navazujících schvalovacích procesů.

V souladu s platnou legislativou je stanoven seznam indikátorů, s jejichž pomocí lze sledovat kvalitu jednotlivých složek životního prostředí, včetně sledování změn jejich kvality, která bude navrhovaným řešením významně ovlivněna. Stanoveny jsou indikátory dostupné v existujících databázích spravovaných jednak orgány územního plánování a dále zejména MŽP ČR a ostatními ústředními úřady prostřednictvím pověřených organizací.

#### **A.8. Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí**

Ke zmírnění negativních vlivů navržené změny územního plánu na životní prostředí je nutné realizovat některá opatření, která kompenzují tyto vlivy a dovolí uskutečnit plánované záměry s menšími vlivy na životní prostředí. Nejsou uvedena opatření, která přímo vyplývají ze zákonných povinností, případně opatření obecně platná pro většinu stavebních záměrů:

- Tunel pod přírodní památkou Bílá skála provést v celé délce jako ražený.
- Tunel v oblasti vrchu Třešňovka navrhnout tak, aby byl minimalizován drenážní účinek tělesa tunelu.
- Před realizací záměru provést průzkum výskytu zvláště chráněných druhů a dále postupovat podle platné legislativy (výjimka z ochranných podmínek).
- Při prokázání výskytu zvláště chráněných druhů v místě záměrů umožněných změnou územního plánu zajistit minimalizační a kompenzační opatření, která zajistí, aby nebyl ohrožen příznivý stav populace daného druhu.
- Při návrhu portálů nových tunelů věnovat zvýšenou pozornost jejich architektonickému ztvárnění a jejich vhodnému zakomponování do městské krajiny a okolní zástavby.
- Při návrhu vedení nové komunikace je třeba zajistit, aby v jejím okolí nedošlo k nepřijatelnému navýšení hlukové zátěže. Stejně tak je nutné technickými nebo organizačními opatřeními zajistit, aby v okolí navazujících ulic a komunikací, kde je překročen hygienický limit hluku, nedošlo k nepřijatelnému nárůstu akustické zátěže. Tyto lokality musejí být určeny na základě aktuálních dopravních dat se zohledněním reálného nárůstu hlukové zátěže.
- Řešit odvodnění nových komunikací tak, aby bylo maximalizováno vsakování vody z nových zpevněných ploch. Ideálním řešením je kombinace retenčních nádrží, vsaku přes půdní profil a odtoku do recipientu.
- V rámci výstavby řešit i zeleň na nově vymezených plochách zeleně v okolí trasy městského okruhu

#### **A.9. Zhodnocení způsobu zapracování vnitrostátních cílů ochrany životního prostředí do změny územního plánu a jejich zohlednění při výběru variant řešení**

V následující tabulce je uveden soulad s cíly ochrany životního prostředí, které jsou definovány ve strategických dokumentech a koncepcích. Uvedeny jsou ty koncepce a strategie a jejich cíle, u kterých byla v kapitole A.2 identifikována vazba

s posuzovanou změnou územního plánu. Hodnocení je provedeno v následující stupnici:

+ : změna je v souladu s uvedeným cílem, přispívá k jeho naplnění

– : změna není v souladu s uvedeným cílem, komplikuje nebo eliminuje možnost jeho naplnění

0 : změna má na uvedený cíl vazbu, ale vliv vlastní změny je nulový

**Tab. 25. Zhodnocení vztahu Změny ÚP HMP č. 3125/00 k cílům ochrany ŽP**

Koncepce a cíle	Vliv Z3125/00
<b>Státní politika životního prostředí 2030 s výhledem do 2050</b>	
Emise znečišťujících látek do ovzduší se snižují	–
Imisní limity znečišťujících látek jsou dodržovány	+
Hluková zátěž obyvatelstva a ekosystémů se snižuje	+
Sídla se účinně adaptují na rizika spojená se změnou klimatu	+
Kvalita zelené infrastruktury přispívající ke zlepšení mikroklimatu v sídlech se zvyšuje	+
Emise skleníkových plynů klesají	–
<b>Strategie regionálního rozvoje ČR 2021 +</b>	
Efektivně řešit problémy životního prostředí spojené s koncentrací velkého množství obyvatel a adaptovat aglomerace na změnu klimatu	+
<b>Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR 2030</b>	
Snižuje se počet a intenzita městských tepelných ostrovů	+
Zvyšuje se podíl veřejné zeleně v městských aglomeracích	+
Významně roste délka cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty a cyklistky	+
<b>Dopravní politika ČR pro období 2021 - 2027, s výhledem do roku 2050</b>	
Optimalizace jednotlivých druhů dopravy	+
<b>Zásady územního rozvoje hl. města Prahy</b>	
Zajistit územní podmínky k dobudování komunikační sítě celoměstského významu s prioritou výstavby Městského a Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy)	+
Vytvořit podmínky pro omezování automobilové dopravy zejména v centrální oblasti města	+
Vytvářet územní podmínky pro rozvoj, vyšší atraktivitu a bezpečnost cyklistické a pěší dopravy, odstraňovat bariéry v území a při rozhodování v území sledovat v maximální možné míře prostupnost územím	+
Vytvářet podmínky pro snižování a eliminaci významných zdrojů znečištění ovzduší nebo hluku limitujících rozvoj a využití území, včetně emisí z automobilové dopravy,	+
<b>Strategický plán hl. m. Prahy</b>	
Zlepšit hospodaření se srážkovými vodami	+
Realizovat technická a organizační opatření ke snížení hluku na nejvíce exponovaných místech	+
Dosáhnout plnění imisních limitů pro ochranu zdraví lidí a ekosystémů	+
Snižovat prašnost v městském prostředí	+
Regulovat a řídit provoz automobilové dopravy	+
Vytvořit nové bezbariérové a bezpečné trasy a prostory pro chůzi a pro používání jízdních kol	+
Připravit a realizovat chybějící propojení	+

Koncepce a cíle	Vliv Z3125/00
<b>Plán udržitelné mobility hl. m. Prahy a okolí</b>	
Podpora chůze a dopravní cyklistiky	+
Snížení prostorových nároků dopravy	+
Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy	+
Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti	+
Snížení dopravní nehodovosti	+
<b>Akční plán snižování hluku pro aglomeraci Praha</b>	
Nové trasy komunikací vést vždy v dostatečné vzdálenosti od chráněných budov	+
Rychlostní komunikace, dálnice a komunikace I. třídy s vysokou intenzitou dopravy vést mimo obytná území a území s vyššími nároky na hlukovou ochranu	+
Vyloučit, resp. minimalizovat tranzitní dopravu z centra a obytných území	+
Vyloučit těžkou nákladní dopravu z blízkosti obytných souborů	+
Jednotlivé druhy dopravy soustředit do hlavních tras a koridorů s možností vytvořit protihluková opatření.	+

#### A.10. Návrh ukazatelů pro sledování vlivu změny územního plánu na životní prostředí

Hlavními ukazateli, které je nutné v rámci sledování vlivu změny územně plánovací dokumentace na životní prostředí sledovat, jsou:

- změny v dopravní zátěži,
- změny v hladinách hluku,
- změny v imisní zátěži.

Pro hodnocení změn v dopravní zátěži a pro kvalitní vyhodnocení hlukové a imisní zátěže je nutné pravidelně provádět sčítání dopravy na co nejširší síti komunikací. Omezení sčítaných komunikací snižuje přesnost hodnocení kvality životního prostředí.

V oblasti ochrany krajiny může být ukazatelem počet výškových staveb v jednotlivých částech města.

V oblasti ochrany přírody je ukazatelem počet zvláště chráněných druhů vyskytujících se na území města, počet hnízdicích druhů ptáků a pravidelně se vyskytujících druhů savců nebo některých z indikačních skupin hmyzu (např. blanokřídlí, motýli, střevlíkovití apod.).

V oblasti ochrany vod je ukazatelem jednak roční chod hladin potoků, resp. výšky a rychlost nástupu povodňových špiček, dále pak průměrná kvalita vody v různých profilech vodních toků.

Z hlediska ochrany půdy je ukazatelem výměra ZPF a PUPFL v rámci města a podíl jednotlivých druhů využití ZPF (orná půda, pastviny, TTP, sady apod.).

#### **A.11. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí**

Navrhované požadavky na rozhodování v následných fázích územně plánovacího procesu a přípravy záměrů jsou součástí navržených opatření v kap. A.8. Obecně se jedná o následující požadavky:

- V lokalitách, kde dochází k výstavbě nových zpevněných ploch požadovat v rámci povolenacích řízení co největší využívání nebo zasakování dešťových vod. Požadovat využití kombinace systému využívání dešťové vody, vsakování do půdního profilu a horninového prostředí a retenovaného odvodu špičkových průtoků. Využit je možné suché poldry, periodicky zaplavované průlehy a snížené pásy.
- Při výstavbě záměrů ověřit plnění limitů hluku v okolní zástavbě pro konkrétní řešení daného záměru.
- Nové objekty komponovat tak, aby svým objemem, tvarem, velikostí, řešením fasád a střech zapadaly do rázu místní městské krajiny a netvořily při dálkových pohledech cizí, pohledově kontrastní prvky.
- Sadové úpravy navazující na okolní zeleň řešit jako přechodové, s respektem charakteru a druhového složení navazujících porostů.

#### **A.12. Netechnické shrnutí výše uvedených údajů**

Provedené hodnocení posuzuje změnu Z 3125/00. Změna aktualizuje vymezení Městského okruhu v platném ÚP SÚ hl. m. Prahy v úseku mezi Pelc-Tyrolkou, Balabenkou a Rybníčky. Změna dílčím způsobem upravuje koncepci dopravní infrastruktury novým uspořádáním vybrané komunikační sítě vyplývající ze změny podoby Městského okruhu, které přesouvá převážnou část Městského okruhu z povrchu do tunelů. S jiným pojetím vedení Městského okruhu souvisí i úprava mimoúrovňových křižovatek a navazující vazby do území včetně vyvolaných úprav dotčených ploch. Vlivy změny na jednotlivé složky životního prostředí je možné shrnout takto:

- **klima** – změna nemůže ovlivnit globální klimatický systém, změny nastanou v místním měřítku, nové uspořádání ploch bude znamenat jiné lokální klima v jednotlivých lokalitách. Vlivy na klima nebudou významné.
- **kvalita ovzduší** – v současnosti jsou v území splněny imisní limity sledovaných látek. Podle provedeného modelového hodnocení budou ve výhledovém horizontu územního



plánu po naplnění všech záměrů splněny imisní limity i ve variantě s provedením změny Z 3125/00. Změna může přinést mírné změny v rozložení imisní zátěže, celkový vliv změny je možné hodnotit jako kladný.

- **akustická situace** – v území řešeném změnou a v jeho okolí jsou v některých místech překračovány limity hluku. Hlavním předmětem změny je převedení kapacitní komunikace Městského okruhu do tunelů, a tedy účinná eliminace akustické zátěže od dopravy na Městském okruhu vůči obyvatelům města. V souvislosti se změnami dopravních intenzit vlivem nárůstu atraktivity Městského okruhu může dojít k nárůstu dopravy v některých místech, kde je již v současnosti překročen hygienický limit. V těchto místech lze negativní vlivy kompenzovat opatřeními. Celkově lze změnu z hlediska akustických vlivů hodnotit jako výrazně lepší řešení než je v současném územním plánu.
- **půda** – v lokalitách, kde jsou změnou nově navrženy zastavitelné plochy nebo nově vedeny komunikace, dojde k záboru půdy. Naopak v místech, kde jsou nově navrženy plochy nezastavitelné, nedojde k záborům půdy, nebo bude v budoucnu půdní kryt obnoven. Celkově je vliv na půdu hodnocen jako málo významný.
- **povrchová voda** – změna navrhuje rozšíření koryta Rokytky v jednom místě, tato změna je nevýznamná, dotýká se zcela regulované části koryta. Dále bude redukováno nebezpečí kontaminace vodních toků díky převedení části dopravního výkonu do tunelů. Lepší možnost nakládání se srážkovými vodami také sníží špičkové průtoky v recipientech. Změna též nevýznamně mění vymezení záplavového území a převádí část záplavového území z průtočného a neprůtočného na území určené k ochraně.
- **geologické poměry a přírodní zdroje** – dojde k dotčení geologického podloží tunely, které nově změna vymezuje. Toto ovlivnění bude nevýznamné. Změna se nedotýká vymezených ložisek nerostných surovin nebo přírodních zdrojů.
- **podzemní voda** – ovlivnění podzemní vody je nutné očekávat vlivem umístění nových tunelových staveb v poměrně rozsáhlém území. Ovlivnění bude představovat zejména drénování a zvýšený odvod podzemní vody podél tunelů, omezení infiltrace a proudění podzemní vody tělesem tunelu. Drénování podzemní vody podél tunelů je možné technickými opatřeními omezit a musí být navrženo v místech, kde je požadována vyšší ochrana hladiny podzemní vody. U tunelu Bílá Skála lze vlivy na hladinu podzemní vody očekávat v pásmu 50–100 m od tunelu. Snížení hladiny podzemní vody v těchto místech neovlivní hydrické poměry v rámci povrchové vegetace na Bílé skále. V případě tunelu Libeňské spojky se ovlivnění podzemní vody předpokládá do vzdálenosti max. 50 m od tunelu, ovlivnění nebude mít dopad na dotaci vody do Rokytky. V úseku Balabenka – V Rybníčkách bude rozsah ovlivnění hladiny podzemní vody závislé na technologii výstavby tunelu (hloubený vs. ražený). Ovlivnění se bude týkat pásma 40–70 m u hloubených a 100–150 m u ražených tunelů, výjimečně v propustných horninách do vzdálenosti 250 m. V oblasti vrchu Třešňovka musí být tunel realizován s technickými opatřeními pro minimalizaci

dopadu na hladinu podzemní vody vzhledem k ochraně sadu na tomto vrchu. Další ovlivnění podzemních vod v okolí bude málo významné.

- **zvláště chráněná území a citlivé ekosystémy** – změna je navržena v prostoru jednoho zvláště chráněného území (přírodní památka Bílá skála), pod níž nově navrhuje tunel. Vlastní tunel přírodní památku nijak neovlivní, stejně tak vlivy na hydrický režim povrchu vlivem změn v hladině podzemních vod byl vyhodnocen jako velmi malý. Vlastní památka je na okraji zóny potenciálního ovlivnění podzemní vody tunelem, navíc přímo pod přírodní památkou je veden železniční tunel, jehož vliv na příznivý stav bioty v prostoru zvláště chráněného území nebyl pozorován. Změna má pozitivní vliv na ekosystém sadu na vrchu Třešňovka.
- **ÚSES, VKP a celoměstský systém zeleně** – změna je navržena v prostoru některých prvků ÚSES a některých VKP ze zákona. Dále změna mírně upravuje vymezení celoměstského systému zeleně. Vlivy na územní systém ekologické stability jsou minimální a málo nevýznamné, rozšíření biokoridorů je možné považovat za pozitivní vliv změny územního plánu. Dotčení registrovaných KP nenastává, dotčení VKP ze zákona bude velmi malé a neovlivní jejich ekologickou a stabilizační funkci jako VKP. Vlivy na celoměstský systém zeleně je možné označit za málo významné, přičemž převládají pozitivní vlivy, tj. rozšíření systému.
- **flora** – V území řešeném změnou se vyskytují zvláště chráněné druhy rostlin v prostoru přírodní památky Bílá skála. Vliv na flóru v rámci přírodní památky bude nevýznamný. Vlivy je možné očekávat v lokalitách, kde se v současnosti nachází zeleň a jsou změnou určeny k zastavění. Naopak dojde k rozšíření míst se zelení na nově vymezené nezastavitelné plochy. Vzhledem k charakteru zeleně (městská zeleň, příp. náletové a ruderalní plochy) je možné vlivy na floru akceptovat. Součástí realizace záměrů dle územního plánu musí být i sadové úpravy navazujících ploch vymezených změnou jako plochy zeleně.
- **fauna** – Ovlivnění bude minimální. Drobné vlivy je možné očekávat v lokalitách, kde se v současnosti nacházejí neobhospodařované plochy, které mohou být díky změně zastavěny; naopak v nově navržených plochách zeleně vzniknou nové biotopy pro živočichy. V prostoru dotčeném změnou se vyskytují některé zvláště chráněné druhy. Jedná se o druhy víceméně běžné v městském prostředí, jejich výskyt v území není ojedinělý nebo vzácný. Vlivem záměrů umožněných změnou územního plánu dojde k dotčení jedinců živočichů, majících biotop v místech, kde bude umožněna nová výstavba. Rozsah změn vylučuje dotčení celých populací nebo ohrožení výskytu živočišného druhu v lokalitě.
- **lesy** – vlivem nového návrhu řešení některých lokalit dochází změnou ke změně hranic ploch LR. Celkově lze vlivy na lesní pozemky označit za málo významné. V některých lokalitách se změna lesa dotýká, v jiných redukuje dotčení lesa záměry v územním plánu uvedenými.

- **biodiverzita** – změna Z 3125/00 bude mít nulový vliv na celkovou biodiverzitu fauny širšího území, vlivem změny nedojde k vyhynutí žádné populace nebo druhu. Změna nebude mít významný vliv na biodiverzitu.
- **krajina a krajinný ráz** – změna mění rozložení zastavitelných a nezastavitelných ploch, umisťuje některé části městského okruhu (kapacitní komunikace) nově do tunelu. Změna se tak dotkne vizuálního vnímání krajiny. Změna převádí v současnosti navržené kapacitní komunikace městského okruhu do tunelů, povrchové komunikace jsou navrženy víceméně v současných parametrech s malými výjimkami, kde technické řešení portálů nebo křižovatek vyžaduje mírné rozšíření. Současně změna redukuje poměrně mohutné systémy mimoúrovňových křižovatek a stanovuje řešení jako křižovatky úroňové, které jsou mnohem méně prostorově náročné a méně vizuálně působící. Úroňové křižovatky zapadají do charakteru městské krajiny jednoznačně příznivěji a představují pro vnímání městské krajiny méně kontrastní a rušivý prvek.
- **obyvatelstvo a lidské zdraví** – obyvatelstvo bude ovlivněno změnami v rozložení automobilové dopravy (a v důsledku jejich působení na kvalitu ovzduší a akustickou situaci), které nastane vlivem změny v atraktivitě komunikační sítě a preferovaných tras dopravy. Změna navrhuje nové cyklotrasy a mění prostupnost území. Z hlediska sekundárních vlivů bude změna znamenat přesun automobilové dopravy na jiné komunikace a tím změny v rozložení koncentrací znečišťujících látek a změny v akustické situaci. Celkově je možné hodnotit v tomto ohledu změnu jako jednoznačně pozitivní. Přesunem kapacitních komunikací do tunelů dojde k výraznému omezení působení emisí produkovaných automobily na obyvatele, ještě výrazněji v případě hluku, bude podstatná část hlukové zátěže obyvatelstva eliminována. V rámci hodnocení vlivů na kvalitu ovzduší bylo prokázáno, že ve výhledovém horizontu naplnění územního plánu nedojde po realizaci všech staveb dle změny Z 3125/00 k překročení imisního limitu pro žádnou ze znečišťujících látek, imisní zátěž tedy bude z hlediska vlivů na lidské zdraví přijatelná. Dále hodnocení prokázalo, že v některých místech, kde je v současnosti překročen limit hluku, může dojít k nárůstu dopravy a tím by mohlo dojít ke zhoršení nadlimitního stavu. V těchto místech je třeba realizovat opatření pro snížení hluku z automobilové dopravy tak, aby v daném místě nedošlo vlivem nové dopravy k nárůstu hladin hluku. Tím nedojde k nepříjemným vlivům na obyvatele.
- **kulturní památky** – žádná z kulturních památek se nenachází v místech, kde dochází ke změně funkčního využití území nebo kde jsou nově vymezeny tunely. Dotčení kulturních památek bude nulové
- **hmotný majetek** – vlivem změny v prostorovém uspořádání dojde ke změně dotčení některých nemovitostí. V některých lokalitách vymezuje nově území původně rezervované pro rampy mimoúrovňové křižovatky jako území zastavitelné. Vlivy na stávající hmotný majetek jsou tedy v těchto místech nižší, objekty nebudou vykupovány a demolovány, naopak se zde předpokládá stavební rozvoj. Pouze velmi

omezeně jsou nové komunikace vymezeny v místě stávajících objektů. Tunely Městského okruhu budou stavěny ověřenými technologiemi s eliminací vlivů stavebních prací nebo provozu tunelů na hmotný majetek.

## **B. Vyhodnocení vlivů územního plánu na území Natura 2000**

Vzdálenosti území změny od lokalit soustavy Natura 2000 jsou natolik velké, že je možné významné vlivy na lokality EVL u všech změn vyloučit.

Vyhodnocení nebylo požadováno.

## C. Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech

V následujících tabulce je provedeno vyhodnocení vlivů změny Z 3125/00 na problémy a jevy životního prostředí, uvedené v územně analytických podkladech hl. m. Prahy zpracované IPR Praha. V tabulkách je používáno následující značení:

- + : změna zlepšuje stav složek životního prostředí souvisejících s problémem, snižuje závažnost problému nebo jej alespoň částečně řeší
- : změna zhoršuje stav složek životního prostředí souvisejících s problémem, zvyšuje závažnost problému nebo komplikuje jeho řešení v budoucnu
- 0 : změna nemá vliv na daný problém, netýká se ho; nebo pozitivní a negativní vlivy jsou navzájem vyrovnané

V tabulkách níže je pomocí uvedené symboliky přehledně vyhodnocen celkový vliv posuzované změny.

### Problémy k řešení na úrovni kraje (dle ÚAP hl. m. Prahy)

Problémy k řešení	Z 3125
<b>PROBLÉMY K ŘEŠENÍ V RÁMCI ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE</b>	
nízká ekologická stabilita krajiny, zejména na plochách ohrožených erozí	0
vysoký počet změn ÚPnSÚ, zejména v územích s vysokou bonitou orné půdy	0
chybějící vstupy do otevřené krajiny, místy špatná propustnost krajiny	0
nedostatečná dostupnost parků v některých místech souvisle zastavěného území	0
chybějící plochy pro rozšíření ZEVO Malešice, jejíž kapacita byla vyčerpána	0
nevhodné využívání říčních a potočních niv, malý podíl ploch s trvalou vegetací a s extenzivním hospodařením; nediferencovaný přístup k vodním tokům a jejich okolí pro zastavěné a nezastavěné území	0
nevyužívání vnitřní rezervy města – brownfieldů při navrhování nových ploch pro výstavbu a přetrvávající ekologické zátěže	0
území s kumulací překročení hygienických limitů	+
plně vytižené nebo přetížené pobočné čistírny odpadních vod	0
zablokování klíčových transformačních území stavební uzávěrou	0
chybějící veřejná prostranství nebo jejich nízký podíl v monofunkčních komerčních zónách	0
v některých územích není možné umístit komerční vybavenost dle aktuální potřeby (bez změny ÚPD)	0
nedostatečná propustnost podél drobných vodních toků v některých místech souvisle zastavěného i nezastavěného území	0
koncentrace turistických aktivit na relativně malém území centra a z ní plynoucí zvyšující se tlak na proměnu využití, orientovaného na turismus a negativně ovlivňující hodnotu architektonického dědictví	0
úbytek produkčních ploch a nedostatečná nabídka pro rozvoj nově vznikajících ekonomických subjektů v odvětvích zpracovatelského průmyslu a technologicky náročných odvětvích	0
chybějící významná propojení pro cyklistickou dopravu	+
kapacitní problémy na linkách S	0
kapacitní problémy na některých úsecích linky metra C, částečně také B	0
kapacitní problémy na některých úsecích tramvajových tratí	0
nedostatečná kapacita železničního uzlu Praha a navazujících úseků železničních tratí	0
veřejná doprava je oproti individuální automobilové dopravě (IAD) pomalejší jak v radiálních, tak ještě více v tangenciálních vazbách	0
chybějící či dlouhé nebo nekomfortní přestupní vazby železnice – MHD (např. Depo Hostivař, Výtoň, Rajska zahrada atd.)	0

Problémy k řešení	Z 3125
absence některých vazeb v tramvajové síti, zejména v centru města	0
neoptimální podmínky pro vznik nových tramvajových tratí, metra D, zkapacitnění stávající sítě železničních tratí, zavedení osobní dopravy na nových úsecích stávajících tratí a výstavba vysokorychlostních tratí, Nového spojení 2 (metra S) včetně zkapacitnění celého železničního uzlu Praha	0
chybějící kolejové propojení Letiště Václava Havla Praha s centrem města	0
existence silně zatížených autobusových linek, které by bylo vhodné z dopravně-inženýrského hlediska nahradit kolejovou dopravou	0
nedokončená výstavba nových vestibulů stávajících stanic metra	0
nedostatečná orientace nové výstavby na veřejnou bezmotorovou dopravu (město krátkých vzdáleností)	0
přenášení nepravidelností z dálkové na příměstskou dopravu	0
chybějící kapacitní trasa pro tranzitní dopravu a lepší distribuci zdroj-cílové dopravy (Pražský okruh)	0
zátěž hustě obydlených částí Prahy tranzitní a zdroj-cílovou dopravou	+
trvalý růst počtu automobilů projíždějící přes vnější kordon	0
trvalý růst dopravních výkonů IAD	-
zhoršování podmínek pro železniční nákladní dopravu a rušení vleček	0
rušení ploch přístavů s možností překládky zboží a substrátů	0
vyčerpání kapacity vodojemů	0
oblasti bez napojení na veřejný vodovod	0
vyčerpání kapacity čistíren odpadních vod	0
oblasti bez napojení na veřejnou kanalizaci	0
zastavování ploch v záplavovém území a v blízkosti vodních toků	0
absence vymezení úseků vodních toků potenciálně vhodných k revitalizaci	0
nedostatečná nabídka pro rozvoj nově vznikajících ekonomických subjektů v odvětvích s vysokou přidanou hodnotou a technologicky náročných odvětvích	0
nízká efektivita nástroje veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření	0
podmíněnost rozvoje klíčových transformačních území jinými stavbami	0
rozvoj zástavby na úkor otevřené krajiny namísto využívání rezerv v již urbanizovaném území	0
<b>PROBLÉMY K ŘEŠENÍ MIMO ÚPD</b>	
nedostatečná podpora pro pestrý druhovou skladbu lesů odpovídající stanovištním podmínkám	0
příliš pomalé a málo zřetelné zlepšování ekologické stability krajiny kvůli omezenému využívání tradičních forem krajinné vegetace (zejména na privátních pozemcích)	0
nesoulad druhu pozemku v evidenci katastru nemovitostí se skutečným stavem zkrsluje monitoring koeficientu ekologické stability	0
vytvoření chybějící koncepce zelené infrastruktury pro Prahu	0
vytvoření systému, který umožní začlenit ekosystémové služby do rozhodovacích procesů	0
hledání koncepčního řešení pro zalesňování v Praze	0
zmenšovat velikost půdních bloků, např. udělováním dotací jen do určité velikosti půdních bloků	0
navýšit výměru zemědělského půdního fondu ve vlastnictví hl. m. Prahy	0
podpořit zpracování nebo zahájení pozemkových úprav Státním pozemkovým úřadem	0
při projekční přípravě konkrétních projektů vždy řešit otázku prostupnosti krajiny	0
chybějící podpora koncepčního rozvoje komunitních zahrad v rámci všech městských částí HMP	0
absence celoměstských koncepčních dokumentů pro zelenou infrastrukturu	0
absence náplně a udržitelného využití zelených svahů	0
nedostatečná prostupnost zelených svahů ve městě	0
parky a doprovodná vegetace jsou udržovány nevyváženě	0
chybí jednotný management péče o zeleň a přírodní území včetně posuzování investic a nákladů na její pořízení a údržbu	0
chybějící reálná a konkrétní koncepce odpadového hospodářství města	0
neochota městských částí a občanů akceptovat zařízení na třídění odpadů a nakládání s odpady na svém území a v sousedství	0
osvěta obyvatel, tlak na výrobce stran snižování obalů	0
klást větší důraz na třídění odpadů a efektivnější druhotné využití tříděného odpadu	0
nedostatečná kapacita a zastaralá technologie spalovny ZEVO Malešice	0
rozvoj chytrých sítí (smart grids), které umožňují regulovat výrobu a spotřebu elektrické energie v reálném čase	0
potřeba adaptace systému na nové technologie a vypořádání se s jevem odpojování se části zákazníků v důsledku zvyšující se ceny, zvyšování podílu obnovitelných zdrojů energie	0

Problémy k řešení	Z 3125
nejednotný přístup a chybějící ucelená koncepce hospodaření s dešťovými vodami, nevhodné odvádění dešťových vod ze zastavěných pozemků do stokové sítě	+
nejednotný přístup a chybějící ucelená koncepce nakládání s odpadní energií	0
nedostatečná propagace a neznalost možností využití chytrých sítí (smart grids)	0
nezastřešující legislativa/dokumentace, která by podpořila vznik těchto systémů a následná nedostatečná koordinace mezi subjekty	0
chybějící monitoring emise CO <sub>2</sub> z mobilních zdrojů	0
chybějící monitoring emise CH <sub>4</sub>	0
chybějící monitoring emise N <sub>2</sub> O	0
nedostatečná územní ochrana pramenných oblastí vodních toků a cenných mokřadů (včetně jejich širšího okolí) i dalších území s významem pro přirozenou retenci srážkových vod	0
nedostatek projektů revitalizace a rehabilitace drobných vodních toků	0
nestanovení přesného podílu plochy, která by měla být propustná	0
pomalý pokles množství emisí přímo u zdroje	0
absence nízkoe emisních zón v rezidenčním území	0
chybějící opatření směřující k omezování automobilové dopravy ve městě	+/-
chybějící regulace a zklidnění dopravy v obytných zónách z důvodu zlepšování kvality ovzduší	+
potřeba dalšího snižování NO <sub>x</sub>	0
nízká míra prosazování koncepcí o městě krátkých vzdáleností v strategických dokumentech Prahy i ČR	0
stagnace snižování emisí NO <sub>x</sub> ve spalínách automobilových motorů	0
pomalé snižování emisí oxidu dusičitého	+/-
pomalé snižování emisí benzenu	+/-
pomalé snižování emisí benzo(a)pyrenu	+
pomalé snižování emisí SO <sub>2</sub>	+/-
pomalé snižování emisí VOC (těkavých organických látek) z automobilové dopravy	+/-
stagnace emisí vzdušných polutantů	+
stagnace snižování emisí PM <sub>10</sub>	+
nárůst hluku v nočním období	+
nerealizace protihlukových opatření u stávajících komunikací, kde jsou překračovány hygienické limity	+
chybějící regulace a zklidnění dopravy v obytných zónách z důvodu snižování hlukové zátěže	+
chybějící opatření, která by přispěla ke snižování nadlimitní hlukové zátěže, jejímž zdrojem ve městě je především pozemní doprava (cíl není naplněn a jeho řešení je stále aktuální)	+
ovlivnění kvality vody na drobných vodních tocích, zejména splachy a smyvy z urbanizovaného území nebo kontaminací vody v tocích splaškovými vodami prostřednictvím přepadů ze sítě jednotných kanalizací	0
vysoká eutrofizace povrchových vod s dopadem na špatnou kvalitu vody v nádržích	0
zdlouhavé hledání řešení optimálního prostorového uspořádání a míry využití území pro klíčová velká rozvojová území	0
nepředvídatelnost délky územního řízení, zejména v nárazníkové zóně Pražské památkové rezervace a v jejím ochranném pásmu	0
nedostatečné prosazování principu cílů územního plánování o hospodárném využívání zastavěného území (§18 odst. (4) SZ)	0
nevyváženost délky stavebního procesu mezi souvisle vystavěným prostředím a příměstskou krajinou	0
chybějící nástroje pro podporu výstavby v stabilizovaných a transformačních plochách uvnitř současně zastavěného území	0
neexistující systém pobídek a povinných participativních postupů mimo účast v řízeních podle stavebního zákona	0
chybějící nástroje, které by přímo podporovaly a iniciovaly vstup investorů do transformačních území v nejvhodnějších lokalitách	0
zdlouhavé nebo opakované formulování koncepce prostorového uspořádání a míry využití území pro klíčová velká rozvojová území (VRÚ)	0
chybějící koncepce území a zastavění ploch stavebních uzávěr pro VRÚ	0
nevyvážený vztah mezi automobilovou a pěší dopravou v řešeních záměrů na veřejném prostranství.	0
nejednoznačná pravidla pro veřejně přístupná prostranství u nových developmentů, zejména kancelářských	0
pomalý nástup využívání institutu architektonické soutěže za účelem zkvalitnění veřejných prostranství místní samosprávou	0
nejednoznačnost strategie a kritérií kvality nových a revitalizovaných veřejných prostranství pro většinu území města	0
chybějící regulativy v oblasti ubytování a absence důsledného vymáhání platných zákonů	0
malá podpora bydlení v objektech ve vlastnictví města a městských částí v centru	0
objekty k bydlení jsou užívány pro ubytování bez rekolaudace k jinému využití	0
chybí programy na podporu vytváření pracovních příležitostí mimo centrum města	0



Problémy k řešení	Z 3125
neexistující koncepce rozvoje obytnosti území a tím podpora trvale bydlicích v centru města	0
nizký počet projektů na revitalizaci sídlišť a kultivaci veřejných prostranství	0
nizký počet projektů na podporu komunitního života	0
nizký počet nově vybudovaných zařízení veřejné vybavenosti	0
střídání silných a slabých ročníků dětí a tím rozdílné nároky na kapacitu mateřských škol (MŠ), z toho plynoucí potřeba flexibility veřejné vybavenosti	0
nekoncepční nakládání s infrastrukturou MŠ v období slabých ročníků dětí	0
plochy rezervované pro výstavbu MŠ včetně veřejně prospěšných staveb nejsou naplňovány	0
nedostatek financí městských částí na výstavbu nových MŠ, zejména v rámci lokalit s novou bytovou výstavbou	0
kombinace neexistující koncepce rozvoje území a zbavování se pozemků ve veřejném vlastnictví má za následek neefektivní implementaci ÚDP a přenášení odpovědnosti za budování veřejné vybavenosti na soukromý sektor	0
přísná pravidla pro vznik a provozování MŠ např. lesních školek	0
plochy rezervované pro výstavbu základních škol (ZŠ), včetně veřejně prospěšných staveb, nejsou naplňovány	0
nedostatek financí městských částí na výstavbu nových a dostavbu stávajících ZŠ v rámci lokalit s novou bytovou výstavbou	0
malé nezávislé prodejny potravin vedou s plnosortimentními potravinářskými prodejny obchodních řetězců nerovný konkurenční boj	0
nákupní centra se stále více stávají centry pro trávení volného času, jsou konkurencí veřejným prostranstvím města, které mnohdy nahrazují, představují však monitorované a neinkluzivní prostředí a nepřímo mohou vést k poklesu využívání, tím i kvality a bezpečnosti veřejných prostranství města	0
monofunkční komerční zóny představují území s nízkým podílem veřejných prostranství a chybějící pěší prostupností	0
rizikem je výstavba nových kancelářských objektů na spekulativní bázi, důsledkem které může být při zhoršení makroekonomických podmínek vysoký podíl neobsazených prostorů	0
vysoká závislost služeb spojených s turistickým ruchem na zahraničním trhu	0
nedostatek turistických atrakcí a architektonických dominant mimo historické centrum Prahy, resp. jejich nedostatečné využití a propagování	0
nejasné strategie pro udržitelný rozvoj turistického ruchu	0
preferenze příjmů z rozvoje turistického ruchu před potřebami stálých obyvatel dotčených městských částí i obyvatel celé Prahy	0
absence nabídky služeb a aktivit pro turisty, které jsou spojeny s místním prostředím a využívají místní potenciál (zdroje i lidský kapitál)	0
nevyvážený počet kvalitních kulturních akcí a programů mezi hlavní sezonou a mimo ni	0
absence strategie pro oslovení návštěvníků s vyšší ochotou návštěvy mimo hlavní sezónu	0
nizký rozpočet hlavního města, městských částí a soukromých subjektů na kulturní zařízení a kulturní aktivity	0
nedostatečná politická vůle definovat rozvoj kultury jako jeden z veřejných zájmů	0
přetrvávající dlouhá doba pro získání stavebního povolení	0
pomalé zahajování nových bytových i nebytových staveb	0
vysoká administrativní zátěž pro investora při získávání potřebných vyjádření	0
úbytek ploch pro výrobu a služby vlivem změn Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy	0
nedostatečná komunikace městské správy a podnikatelského sektoru	0
opožděné a nekomplexní formy podpory zejména malým a středním podnikům při rozvinutí jejich účasti na vytváření znalostní společnosti i celkovém rozvoji města	0
stagnující kvalita a konkurenceschopnost vzdělávacího systému v Praze	0
stagnující počet zaměstnavatelů podnikajících v oborech s vysokou přidanou hodnotou	0
nedostatek kvalifikovaných pracovních sil pro obory s vysokou přidanou hodnotou	0
stagnující atraktivita podnikatelského prostředí	0
nedostatečně rychle se zlepšující kvalita pražské infrastruktury a obecně podmínek pro rozvoj podnikatelských oborů s vysokou přidanou hodnotou	0
nedostatečné přijetí a respektování dlouhodobé stabilizované strategie rozvoje městské ekonomiky vytvořené na základě konsenzu rozhodujících zainteresovaných aktérů	0
efektivita komunikace a propagace Prahy v zahraničí, kvalita infrastruktury	0
nedostatečné dopravní propojení s dalšími velkými městy v EU a významnými regiony světa	0
absence velkých domácích firem se sídlem v ČR a zastoupením v zahraničí	0
nutnost lepší propagace Prahy jako destinace vhodné pro kongresy a konference	0
nutnost vyšší spolupráce se zahraničními i domácími společnostmi na pořádání asociálních setkání v Praze	0
nizká životní úroveň v porovnání s vyspělými státy Evropy	0
malá atraktivita Prahy z pohledu mezinárodních organizací a agentur se sídlem či regionální centrálou umístěnou v Evropě	0

Problémy k řešení	Z 3125
nedostatečná operativní nabídka pracovních míst, vč. hl. m. Prahy (veřejně prospěšné práce)	
nízká kvalita a konkurenceschopnost vzdělávacího systému v Praze	0
nízký počet zaměstnavatelů podnikajících v oborech s vysokou přidanou hodnotou	0
nedostatek kvalitních a vysoce vzdělaných pracovníků	0
neatraktivní podnikatelské prostředí	0
nedostatečná infrastruktura	+
nízké investice do vědy a výzkumu	0
nedostatečná podpora krátkodobých zaměstnání	0
neprůmyslový modal split vnějšího pásma, vysoká míra využití individuální automobilové dopravy	–
počet zraněných a usmrcených cyklistů	+
nesouvislost cyklistických opatření	0
nevhodné řešení uspořádání veřejných prostranství dopravně významných místních komunikací ve stávající zástavbě s ohledem na pěší a cyklistickou dopravu	+
chybějící propojení pro cyklistickou dopravu zejména v centru města v okrajových částech	+
narůstající provozní náklady dopravního systému a snižující se příjmy z dopravy, v konečném důsledku to ve střednědobém měřítku znamená omezení služeb (údržby, spojů městské hromadné dopravy),	0
v dlouhodobém měřítku nemožnost investovat do dopravního systému	0
pomalý rozvoj trolejbusových linek (pro trolejbusy s akumulátorem)	0
nedostatečná distribuční síť alternativních energií/paliv	0
nedostatečná preference nízkoemisních a bezemisních vozidel (ZPS – zóny placeného stání, mýto, zákazy vjezdu apod.)	0
neudržitelné parkování zdarma pro elektrická a hybridní vozidla (s emisemi do 50 g CO <sub>2</sub> /km)	0
nevýřešené financování zvýšených provozních nákladů vlivem vyšších investic do vozového parku	0
nedostatečná podpora každodenní pohybové aktivity obyvatel ze strany města	0
nízká procesní podpora udržitelných forem dopravy	0
nízká spolehlivost a rychlost povrchové veřejné dopravy	+
stále rostoucí počet vozidel příjíždějících ze Středočeského kraje	0
pokračující suburbanizace	0
modal split silně ve prospěch individuální automobilové dopravy v okrajových částech města a v cestách z a do příměstské oblasti	0
chybějící model vhodného modelu financování obnovy vozového parku	0
obtížné hledání vhodného umístění výtahů a vestibulů v rámci veřejného prostranství	0
necitlivé zásahy do stávajících stanic metra	0
nedokončená výstavba výtahů či celých nových vestibulů do stanic metra	0
morální a technická zastaralost přestupních bodů/terminálů veřejné dopravy	0
nedokončená přestavba stanic a zastávek vlaků na bezbariérově přístupné, bezpečné a pro cestující komfortní	0
přestavba a nová výstavba stanic a zastávek všech módů veřejné dopravy jako hodnotné části veřejného prostranství	0
nedostatečná aplikace nových způsobů řízení dopravy a využití komunikačních technologií, které by umožnily zvýšit kapacitu stávajících tratí a zvýšit informovanost cestujících	0
nedostatečná podpora města krátkých vzdáleností v procesech územního řízení a stavebního povolení	0
nevhodně zvolený model ceny parkovného způsobující nutné subvencování z veřejného rozpočtu a neumožňující adekvátně financovat objektová parkoviště	0
pomalá realizace nových parkovacích kapacit v Praze	0
chybějící parkoviště P+R ve Středočeském kraji	0
nedostatečná kapacita žst. Praha hlavní nádraží prakticky celodenně	0
velmi pomalé procesy přípravy a projednávání projektů strategických dopravních staveb	0
legislativní předpisy a roztříštěnost státní správy a samosprávy nahrávající efektu „NIMBY“	0
problematické výkupy pozemků od soukromých vlastníků	0
chybějící účinná regulace individuální automobilové dopravy v centru města (levné parkování v zónách placeného stání (ZPS), nelegální parkování v ZPS či obtížné vymáhání sankcí), neexistující mýto či jiný podobný nástroj internalizace externalit a regulace dopravy v pohybu	0
velké plochy veřejných prostranství v Pražské památkové rezervaci, kde dominuje individuální automobilová doprava (IAD)	0
nevyužitý potenciál řízení dopravy pomocí telematiky	0
nedocenená funkce telematiky při řízení a ovlivňování charakteristik dopravního proudu	0

Problémy k řešení	Z 3125
obtížné prosazování adaptivního řízení křižovatek a řízení dopravy pomocí inteligentních adaptivních řídicích systémů typu Motion, ATSAC apod.	0
vysoká citlivost nadřazeného systému pozemních komunikací na mimořádné události, která je silně akcentována tunelovými úseky	0
obtížné projednávání úprav stávajících křižovatek	0
pomalý proces schvalování nových signálních plánů	0
nedostatečná preference veřejné dopravy v uličním provozu	+
kapacitně problémové křižovatky s vysokým počtem nároků na preferenci jednotlivých směrů či módů dopravy	+
nedokončená integrace Pražské integrované dopravy (PID) a Integrované dopravy Středočeského kraje (IDSK)	0
prakticky paralyzovaná výstavba nových tramvajových tratí vlivem pomalých procesů projednávání a nastavení hlukových limitů diskriminujících tramvajovou dopravu	0
pomalá výstavba metra D a vysoké předpokládané investiční náklady	0
nedostatečná kapacita souprav linek S	0
příliš pomalé tempo snižování dopravní nehodovosti	0
nedostatečné represe, sankce a jejich vymáhání za dopravní přestupky a trestné činy	0
nehodové úseky v dopravní infrastruktuře	0
legislativní předpisy nahrávající růstu automobilizace (např. minimální počty parkovacích míst)	0
stále rostoucí automobilizace, která způsobuje veliký tlak na veřejná prostranství a výstavbu nové infrastruktury (začarovaný kruh)	0
nízká energetická a prostorová efektivita IAD	0
obtížné realizovatelné úpravy veřejných prostranství	0
vysoká zátěž PPR automobilovou dopravou v klidu i pohybu	0
neudržitelná koncepce carsharingu – jeho dosavadní rozvoj je bez žádoucího efektu snižování automobilizace	0
veliký rozvoj e-carsharingu vyčerpávající volné kapacity v zónách placeného stání (ZPS) (parkování zdarma nereguluje)	0
nedostatečné investice do údržby a rekonstrukce silniční infrastruktury včetně mostů a tunelů, resp. stále narůstající vnitřní dluh	0
nezohledňování provozních nákladů při realizaci investičních akcí a jejich soustavný růst	0
velké množství nákladné dopravní infrastruktury v ÚPD realizovatelné v časově dlouhodobém horizontu, která může blokovat rychlé řešení stávajících dopravních problémů	0
chybějící organizace městského zásobování	0
nekoordinovaná výstavba sítí elektronických komunikací	0
snižování spotřeby pitné vody využíváním tzv. šedých vod k provozním účelům	0
bez udržení úrovně a navyšování investic do obnovy vodovodních řadů a zařízení mohou ztráty pitné vody začít narůstat	0
nadměrné zatěžování hlavně drobných vodních toků znečišťujícími látkami z čistíren odpadních vod	0
neexistence ochranného statusu staveb protipovodňové ochrany	0
nedostatečné využívání veřejně prospěšných opatření nestavebního charakteru pro řešení majetkoprávních záležitostí při budování ochrany před lokálními záplavami	0
řešení majetkoprávních problémů, které neumožňují revitalizaci a rehabilitaci drobných vodních toků	0
řešení majetkoprávních problémů, které značně zpomalují zakládání nových vodních ploch	0
legislativní rámec (s výjimkou posledního roku není docházka do MŠ povinná)	0
vymezení spádových obvodů docházky do škol	0
nízká podpora krátkodobých pracovních příležitostí	0
nedostatek finančních zdrojů pro výzkum a vývoj	0
nízká míra využívání veřejných kapacit výzkumu a vývoje pro potřeby soukromého sektoru	0
zaostávání ČR spolu s novými členskými státy Evropské unie	0
zlepšení řízení škol a zlepšení kvality vzdělávací soustavy i ve vztahu k regionálnímu trhu práce a inovací	0
město vzhledem k demografickému vývoji a ve vazbě na příměstský region se musí připravit na správné nastavení optimalizace či naopak posílení kapacit některých oborů středního školství	0
malá aktivita podnikatelské reprezentace při formulaci hlavních aspektů tvorby příznivého podnikatelského prostředí	0
nefungující spolupráce mezi institucemi navzájem, nevytváří se prostor pro trend-leadery a nové talenty	0
v dlouhodobém horizontu hrozba technologického zaostávání a snížení potenciálu rozvoje hospodářství	0
nedostatečné využití velkého množství lidských zdrojů pro výzkum a vývoj pro rozvoj Prahy jako znalostní ekonomiky	0
vysoká výše tržního nájemného a s tím spojené značné náklady na bydlení, jež vůči svým celkovým příjmům vynakládají domácnosti	0
pasivita města jako potenciálně důležitého aktéra pro vytváření podmínek dostupného bydlení	0

Problémy k řešení	Z 3125
nedostatečná nabídka dostupného a sociálního nájemního bydlení	0
zvyšování sociální exkluze, zvyšující se polarizace společnosti a s tím spojená rizika	0
vysoký podíl praktických lékařů pro dospělé v důchodovém věku, hrozí ukončení činnosti většího počtu lékařů ve stejném okamžiku a tím zhoršení dostupnosti praktických lékařů	0
nižší zájem o pohybovou aktivitu u mládeže, která dává přednost jiným aktivitám	0
rozpočet a politická vůle pro zajištění bezbariérového přístupu do žádoucích objektů a provozů	0
nedostatečná operativní nabídka pracovních míst, vč. hl. m. Prahy ve formě veřejně prospěšných prací	0
nízká podpora krátkodobých pracovních příležitostí pro specifické skupiny pracujících	0
nedostatečná nabídka pracovních možností z veřejných zdrojů pro podnikající osoby – osoby pracující na vlastní účet	0
složitá legislativa ohledně veřejně prospěšných staveb bránící jejich používání v praxi	0
růst cen nemovitostí a bytů, způsobený vnějšími ekonomickými souvislostmi	0
neexistence daňové regulace související se zastavitelností pozemků umožňuje změny Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (ÚPnSÚ), které mají často spekulativní charakter	0
obcházení pravidla stavebního zákona, spočívající v posouzení potřeby nových zastavitelných ploch podle § 55 odst. 4)	0
neúměrné rozložení finanční zátěže pořízení změny ÚPnSÚ, kterou nese město, zatímco žadateli o změnu (vlastníka pozemků) se vydáním změny nemovitosti zhodnotí	0
obtížné projednávání pořizovaných podrobnějších podkladů, na které je kladen nárok v oblasti přílišné podrobnosti regulace	0
nároky na územně plánovací dokumentace a podklady jako nástroje pro řešení celé řady problémů, které mají být řešeny jinými nástroji	0
politická nestabilita brání dosažení konsensu v důležitých otázkách územního rozvoje a rozvoje veřejné infrastruktury	0
diskontinuita v prosazovaném směřování rozvoje	+
malá vůle politického vedení pražských městských částí (MČ) vytvořit a systematicky realizovat strategické plány dlouhodobého rozvoje, malá kontinuita vedení městských částí ze strany politického vedení	0
nedostatek kvalitních/funkčních strategických dokumentů určených pro rozhodování o rozvoji MČ	0
složitost právního prostředí a časté změny legislativy, které nevedou ke zjednodušení a zrychlení procesů	0
složitá právní a formální podmínky způsobují značnou chybovost dokumentů a dávají příležitost k cyklickému odvolávání nespokojených aktérů a soudním přezkumům vydaných rozhodnutí	0
chybějící propagace ÚAP hl. m. Prahy a informovanost veřejné správy a veřejnosti	0
nepřehledná webová prezentace ÚAP	0
chybějící pravidelný monitoring uživatelů webu ÚAP a jeho vylepšování podle potřeb uživatelů	0
řada poskytovaných datových vrstev není aktuální, chybí nastavení pravidelné aktualizace	0
klesající počty vydaných stavebních povolení a ohlášení	0
nedostatek dlouhodobého hmotného majetku ve vlastnictví města, které lze dlouhodobě pronajímat a generovat z nich tak další příjmy do rozpočtu města	0
problematická privatizační politika městských částí, které dlouhodobě systematicky prodávají obecní bytový fond soukromým vlastníkům	0
nízký podíl strategicky důležitých pozemků ve vlastnictví města	0
vysoká setrvačnost privatizační politiky města nastavené v minulých desetiletích	0
nekoncepční plánování městských investic	+
pomalá realizace investic	+
nefungující instituce projektových manažerů	0
více zahrnout participativní plánování do projektů hlavního města a městských částí	0
zvyšování informovanosti a ochoty zapojení obyvatelstva do dobrovolnické činnosti	0
nedostatek financí pro občanský a soukromý sektor pro rozvoj kulturně-komunitních aktivit a zařízení	0
nedostatek financí pro občanský a soukromý sektor pro rozvoj kulturně-komunitních a sportovních aktivit	0
nedostatečná politická vůle a rozpočet pro umožnění kvalitního rozvoje veřejných prostranství	0
častá absence víceborového přístupu k plánování veřejných prostranství v návaznosti na nadřazenou dopravní infrastrukturu	0

## Hodnoty dle ÚAP

pozitivní vliv: +, negativní vliv: –, žádný vliv: 0

Jev	Z 3125
Synergie kompozice historické městské krajiny a přírodního rámce	0
Pestré přírodní podmínky	0
Kvalitní zemědělská půda v otevřené krajině	0
Rozsáhlá lesnatá území	0
Kvalitní a rozmanité parky	0
Kvalitně založená síť veřejných prostranství	+
Prostupná a přístupná veřejná prostranství	+
Vysoká koncentrace kulturního a architektonického dědictví	0
Příznivé podnikatelské prostředí	0
Fungující a dostupná veřejná doprava	0
Spolehlivá a dostupná technická infrastruktura	+
Připravenost na živelné katastrofy	+
Majetek ve veřejném vlastnictví	0

## Jevy životního prostředí

pozitivní vliv: +, negativní vliv: –, žádný vliv: 0

Jev	Z 3125
Pohledové horizonty	0
Pohledově exponované svahy	0
Výrazné terénní útvary	0
Přírodní osy	+
Oblast krajinného rázu a její charakteristika	0
Místo krajinného rázu a jeho charakteristika	0
Historické zahrady	0
Významný krajinný prvek registrovaný / ze zákona	0
Chráněná krajinná oblast včetně zón	0
Přírodní rezervace včetně ochranného pásma	+/-
Národní přírodní památka včetně ochranného pásma	0
Přírodní park	0
Přírodní památka včetně ochranného pásma	-
Památný strom včetně ochranného pásma	0
NATURA 2000 – evropsky významná lokalita	0
Lokality výskytu zvl. chráněných druhů s národním významem	0
Lesy ochranné	0
Lesy zvláštního určení	0
Vzdálenost 50 m od okraje lesa	0
Bonitovaná půdně ekologická jednotka	0
Investice do půdy za účelem zlepšení půdní úrodnosti	0
Zranitelná oblast	0
Vodní útvar povrchových, podzemních vod	0
Vodní nádrž	0
Povodí vodního toku, rozvodnice	0
Dobývací prostor	0

Jev	Z 3125
Chráněné ložiskové území	0
Chráněné území pro zvláštní zásahy do zemské kůry	0
Ložisko nerostných surovin	0
Poddolované území	0
Sesuvné území a území jiných geologických rizik	0
Staré důlní dílo	0
Oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší	+
Odval, výsypka, odkaliště, halda	0
Ochranné pásmo hřbitova, krematoria	0
Pietní místa a válečné hroby	0
Ochranná hluková pásma letiště	0
Radonový index lokality	0
Územní systém ekologické stability	0
Hranice biochor	0
Údaje o hluku ve městě	+

**D. Vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti ovlivněné navrženým řešením, avšak nepodchycené v územně analytických podkladech**

Další skutečnosti nepodchycené v ÚAP nebyly identifikovány.

## E. Vyhodnocení změny územního plánu k naplnění priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území obsažených v zásadách územního rozvoje

Shoda navržených změn s principy a prioritami územního plánu je základním ukazatelem, zda změny odpovídají dlouhodobému předpokládanému vývoji města. Pro vyhodnocení v souladu s prioritami územního plánování byly použity Zásady územního rozvoje kraje hl. m. Prahy, v aktualizaci účinné od 27. 12. 2021. V následující tabulce je provedeno vyhodnocení vztahu posuzovaných změn s prioritami územního plánu pro zajištění udržitelného rozvoje území, z nichž Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy vycházejí pro zajištění udržitelného rozvoje území pomocí nástrojů územního plánování:

Priority územního plánování	Soulad změny s prioritami
1) Vycházet z výjimečného postavení Prahy jako hlavního města České republiky, přirozeného centra Pražského regionu a významného města Evropy.	Posuzovaná změna ÚPn SÚ hl. m. Prahy není s prioritou v rozporu.
2) Respektovat a rozvíjet kulturní a historické hodnoty a rozmanité přírodní podmínky na území hl. m. Prahy.	Posuzovaná změna ÚPn SÚ hl. m. Prahy není s prioritou v rozporu. Změna se nedotýká kulturních ani historických hodnot a negativně neovlivňuje přírodní podmínky.
3) Vytvořit podmínky pro vyvážený rozvoj území návrhem odpovídajícího funkčního i prostorového uspořádání ve všech historicky vzniklých pásmech města.	Změna prioritně odstraňuje preferenci území pro kapacitní individuální automobilovou dopravu a umožňuje rozvoj dalších funkcí města.
4) Upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území.	Změna vymezuje nové plochy k zástavbě převážně v místech zrušených ramp v současnosti navržených mimoúrovňových křižovatek.
5) Zmírnit negativní vlivy suburbanizace v přilehlé části Pražského regionu opatřeními ve vnějším pásmu hl. m. Prahy.	Posuzovaná změna ÚPn SÚ hl. m. Prahy není s prioritou v rozporu.
6) Zajistit podmínky pro rozvoj všech dopravních systémů nezbytných pro fungování města, přednostně pro rozvoj integrované veřejné dopravy s potřebným přesahem do Středočeského kraje.	Změna snižuje preferenci individuální automobilové dopravy, vymezuje nové tramvajové tratě a zvyšuje možnosti bezmotorové dopravy.
7) Vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu směrem do centra města, zejména do území Památkové rezervace v hlavním městě Praze.	Zvýšení atraktivity Městského okruhu redukuje automobilovou dopravu uvnitř města a na území památkové rezervace.
8) Vytvořit podmínky pro rozvoj druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí.	Zlepšení průchodnosti území redukcí mimoúrovňových křižovatek a jejich převedení do tvarů překonatelných pěšky a bezmotorově je v souladu s uvedenou prioritou.
9) Zajistit rozvoj všech systémů technické infrastruktury, které jsou podmínkou pro další rozvoj města.	Změna převádí kapacitní komunikace do staveb dopravní infrastruktury, součástí je i příslušné vymezení technické infrastruktury.
10) Zvyšovat podíl zeleně a spojovat ji do uceleného systému.	Změna zvyšuje rozlohu celoměstského systému zeleně.



11) Vytvořit podmínky pro odstranění nebo zmírnění současných ekologických problémů a přispět k vyřešení střetů zájmů mezi ochranou životního prostředí a ekonomickým a stavebním rozvojem hlavního města.	Změna zmírňuje vliv automobilové dopravy na životní prostředí ve městě, redukuje problémy s nadměrnou hlukovou zátěží při zachování možnosti dopravního spojení na východě města.
12) Vytvořit podmínky pro odstranění současných problémů mezi veřejným zájmem na zachování historického stavebního fondu a rozvojem uvnitř historického centra.	Posuzovaná změna ÚPn SÚ hl. m. Prahy není s prioritou v rozporu.

## F. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – shrnutí

Vyhodnocení vlivů navržené změny územního plánu je provedeno ve vztahu ke stanoveným cílům a indikátorům udržitelného rozvoje, jak je uvádějí Územně analytické podklady hl. m. Prahy, aktualizace 2020.

Vyhodnocení je provedeno v následující stupnici:

+ : změna má pozitivní vliv, podporuje dosažení cíle

– : změna má negativní vliv, ohrožuje nebo znemožňuje dosažení cíle

0 : změna nemá vliv nebo vztah k uvedenému cíli, případně vliv je nevýznamný

Principy a oblasti udržitelného rozvoje – indikátory a cíle		Vliv změny Z3125/00
<b>01</b>	<b>SOULAD MĚSTSKÉHO A PŘÍRODNÍHO PROSTŘEDÍ</b>	
<b>01.1</b>	<b>Podpora ochrany přirozených ekosystémů a zachovalých přírodních území</b>	
i.01.1.01	Zvyšování podílu druhové skladby nově vysazovaných lesních porostů, odpovídající stanovištním poměrům a bránící další degradaci lesních půd	0
i.01.1.02	Snižování podílu orné půdy na zemědělském půdním fondu a zvyšování podílu trvalých travních porostů na zemědělském půdním fondu na plochách ohrožených erozí	0
i.01.1.03	Zvyšování podílu ploch zvláště chráněných území a významných krajinných prvků – registrovaných a péče o ně	0
i.01.1.04	Zvyšování ekologické stability krajiny a snižování její degradace a fragmentace	0
i.01.1.05	Zvyšování spojitosti celého systému ÚSES	0
c.01.1.06	Snižování míry ohroženosti půdy vodní a větrnou erozí	0
c.01.1.07	Vytváření koncepce zelené infrastruktury a její naplňování	+
c.01.1.08	Zlepšování péče a ochrany ploch Natura 200	0
c.01.1.09	Zlepšování péče o lokality s chráněnými živočichy a rostlinami s národním významem	0
c.01.1.10	Začlenění hodnocení ekosystémových služeb do rozhodovacích procesů	0
<b>01.2</b>	<b>Aktivně chránit a rozvíjet krajinné zázemí města</b>	
i.01.2.01	Zvyšování podílu pozemků určených k plnění funkce lesa na celkové rozloze Prahy	0
i.01.2.02	Zvyšování podílu orné půdy obhospodařované v režimu ekologického zemědělství	0
i.01.2.03	Snižování podílu orné půdy z celkové rozlohy ploch zemědělského půdního fondu	0
i.01.2.04	Snižování výměry nekonceptního záboru zemědělského půdního fondu	0
i.01.2.05	Omezování nekonceptního snižování podílu zemědělské půdy z celkové rozlohy Prahy	0
i.01.2.06	Vytváření podmínek a podpora ekologických způsobů hospodaření na menších půdních celcích	0
i.01.2.07	Vytváření podmínek pro rozvoj příměstského a městského zemědělství jako alternativy k převažujícímu intenzivnímu zemědělství na velkých půdních celcích, vytvářet podmínky pro menší, ekologické způsoby pěstování plodin či chovu hospodářských zvířat určených pro samozásobení či lokální zásobování zdravými potravinami	0
i.01.2.08	Zvyšování počtu realizovaných komplexních pozemkových úprav	0
i.01.2.09	Zvyšování kvality městského prostředí zlepšováním dostupnosti vnější otevřené krajiny	0
c.01.2.10	Podporou aktivity zvyšující se povědomí o hodnotě zemědělské půdy a půdních ekosystémů přispět k opětovnému získání vztahu obyvatel i organizací k půdě jako jednomu z nejcennějších a v podstatě neobnovitelných přírodních zdrojů, omezit zbytečné záborů a nezodpovědné zásahy do zemědělské půdy	0
c.01.2.11	Zlepšování prostupnosti krajiny, resp. snížení fragmentace krajiny jak pro živočichy a rostliny, tak pro rekreaci obyvatel – pěši i cyklisty	+

<b>01.3</b>	<b>Aktivně chránit a rozvíjet městskou krajinu</b>	
i.01.3.01	Zvyšování kvality městského prostředí zakládáním a revitalizací parků	0
i.01.3.02	Zakládání nových parků, zejména tam, kde je jejich deficit a kde se nachází potenciální uživatelé, ve vystavěném prostředí vyhledávání místa, kde je možné vysadit nová stromořadí v ulicích	0
i.01.3.03	Zlepšování prostupnosti podél drobných vodních toků	0
i.01.3.04	Zvyšování podíl kvalitních parků v krajině ve městě s různým přírodním charakterem, péče o zachované historické zahrady a udržované hřbitovy, zlepšování dostupnosti a prostupnosti otevřené krajiny	0
i.01.3.05	Zlepšování prostupnosti a využitelnosti pro rekreaci v krajině ve městě i v otevřené krajině	+
i.01.3.06	Zvyšování počtu komunitních zahrad, reprezentujících městské zemědělství v krajině města	0
c.01.3.07	Uplatňování celostních řešení záměrů při tvorbě města, naplňování koncepce zelené infrastruktury	0
c.01.3.08	Ochrana pohledové veduty a panoramat	0
c.01.3.09	Zajišťování jednotného managementu, představující jednotné hodnocení, třídění, péči a údržbu městské zeleně včetně posuzování investic a nákladů na její pořízení a údržbu	0
<b>02</b>	<b>KVALITNÍ SLOŽKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ</b>	
<b>02.1</b>	<b>Efektivní hospodaření se zdroji</b>	
i.01.1.01	Do roku 2024 ukončení ukládání neupraveného komunálního odpadu na skládky, využívání třídění komunálního odpadu a sběr separovaného odpadu	0
i.02.1.02	Snižování množství ukládaného odpadu na skládky	0
i.02.1.03	Upřednostňování využívání – energetické a materiálové – odpadů před ukládáním na skládky	0
i.02.1.04	Snižování množství produkovaného komunálního odpadu	0
i.02.1.05	Zvyšování množství využívaných odpadů	0
i.02.1.06	Zvyšování množství energeticky využívaných odpadů v ZEVO Malešice	0
i.02.1.07	Snižování spotřeby plynu a zvyšování efektivního využití primárních zdrojů	0
i.02.1.08	Snižování spotřeby elektrické energie a zvyšování efektivního využití primárních zdrojů	0
i.02.1.09	Snižování spotřeby tepla z centrálního zásobování teplem a zvyšování efektivního využití primárních zdrojů	0
i.02.1.10	Revitalizace brownfieldů a území se starými zátěžemi	0
c.02.1.11	Maximální recyklace odpadní vody v domácnostech, veřejných budovách i průmyslových provozech	0
c.02.1.12	Maximalizace využití dešťové vody – zvyšování hospodaření s dešťovou vodou ve veřejných a obytných budovách i průmyslových objektech	0
c.02.1.13	Zvyšování využití odpadní energie mezi jednotlivými provozy	0
c.02.1.14	Budování infrastrukturních systémů s využitím systémů smart grids	0
<b>02.2</b>	<b>Adaptace na klimatickou změnu</b>	
i.02.2.01	Snižování emisí CO <sub>2</sub> , významného skleníkového plynu	+/-
i.02.2.02	Snižování emisí CH <sub>4</sub> , významného skleníkového plynu	0
i.02.2.03	Snižování emisí N <sub>2</sub> O, významného skleníkového plynu	0
i.02.2.04	Snižování nebo alespoň nezvyšování průměrné hodnoty z 26. hodnot 8hodinových klouzavých průměrů koncentrace O <sub>3</sub>	+
i.02.2.05	Stabilní zásobování tepelnou energií z obnovitelných a druhotných zdrojů energie dostupných na regionální a místní úrovni, podpora dotace na přeměnu otopných systémů	0
i.02.2.06	Zvyšování podílu přírodně blízkých úseků vodních toků	0
i.02.2.07	Zvyšování propustných a zelených ploch, které umožňují vsakování dešťové vody a snižují vliv městského tepelného ostrova	0
i.02.2.08	Snižování, popř. stagnace podílu zpevněných ploch a zlepšování propustnosti těchto ploch	-

c.01.2.09	Zlepšování hospodaření s dešťovou vodou (HDV) a podpora projektů pro HDV	+
<b>02.3</b>	<b>Snižování znečištění ovzduší, světelné a hlukové zátěže</b>	
i.02.3.01	Snižování počtu obyvatel trvale bydlících na území s překročenými imisními limity	+
i.02.3.02	Snižování rozlohy území s překročením imisních limitů znečištění ovzduší	+
i.02.3.03	Snižování emisí NO <sub>x</sub>	0
i.02.3.04	Snižování emise NO <sub>x</sub> z automobilové dopravy	0
i.02.3.05	Snižování rozlohy území s překročeným imisním limitem pro oxid dusičitý	+
i.02.3.06	Snižování emisí benzenu	+
i.02.3.07	Snižování rozlohy území s překročeným imisním limitem pro benzo(a)pyren	+
i.02.3.08	Snižování emisí SO <sub>2</sub>	0
i.02.3.09	Snižování emisí těkavých organických látek (VOC) z automobilové dopravy	0
i.02.3.10	Snižování rozlohy území s překročenými imisními limity	+
i.02.3.11	Snižování množství pevných látek v ovzduší městského prostředí	+
i.02.3.12	Zvyšování investic na ochranu ovzduší a klimatu, které zajistí zlepšení kvality ovzduší a snižování emisí skleníkových plynů	0
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	+
c.01.3.14	Přijetí účinných opatření přispívajících ke snižování nadlimitní hlukové zátěže, jejímž zdrojem ve městě je především pozemní doprava	+
<b>02.4</b>	<b>Snižování znečištění vody</b>	
i.02.4.01	Zlepšování kvality a jakosti vody v rámci povrchových vodních toků a vodních ploch	0
i.02.4.02	Zvyšování podílu vodních ploch, umožňujících z hlediska kvality vody využívat ke koupání	0
i.02.4.03	Snižování biologicky rozložitelných organických látek ve vodních tocích	0
i.02.4.04	Snižování biologicky odbouratelných látek – jak organických, tak oxidačně odbouratelných anorganických látek ve vodních tocích	0
<b>03</b>	<b>VYVÁŽENÉ PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ MĚSTA</b>	
<b>03.1</b>	<b>Vyvážený rozvoj vystavěného prostředí města</b>	
i.03.1.01	Upřednostňování vyváženého rozvoje města v rámci souvisle zastavěného území	+
i.03.1.02	Omezování suburbanizace	0
i.03.1.03	Nerozšiřování zastavěného území města	0
i.03.1.04	Podpora rozvoje centrálních, případně jiných strategicky významných částí města (využití ploch k obnově) v souladu s principy města krátkých vzdáleností	+
i.03.1.05	Upřednostňování intenzivního rozvoje města v transformačních územích	0
i.03.1.06	Odstraňování překážek brzdících výstavbu a regeneraci v zastavěném území	+
i.03.1.07	Vytvoření podmínek pro transformaci zanedbaných částí města	+
c.03.1.08	Ochrana a rozvoj urbanistické, architektonické a kulturně-historické hodnoty při regeneraci deprimovaných území	+
<b>03.2</b>	<b>Kvalitní veřejná prostranství</b>	
i.03.2.01	Zlepšování propojení tras pro pohyb ve městě	+
i.03.2.02	Zvyšování bezbariérovosti veřejných prostranství města	+
i.03.2.03	Zvyšování fyzické propustnosti města a snižování množství bariér pohybu	+
i.03.2.04	Zajišťování a udržení přístupu k veřejným prostranstvím	+
i.03.2.05	Vytváření kvalitně projektovaných veřejných prostranství města	+
i.03.2.06	Zahrnování kritérií vyšší kvality veřejných prostranství při posuzování záměrů a řešení	+
c.03.2.07	Revitalizace a zakládání kvalitních nových veřejných prostranství	+
<b>03.3</b>	<b>Kvalitní využití území</b>	
i.03.3.01	Podpora zvýšení počtu obyvatel v centru města, resp. jejich návrat	+
i.03.3.02	Zvyšování hustoty obyvatel	+
i.03.3.03	Snižování podílu monofunkčních území	+

i.03.3.04	Decentralizace pracovních příležitostí mimo centrum	0
i.03.3.05	Posilování rozmanitosti využití a identity modernistických lokalit	0
i.03.3.06	Zlepšování dostupnosti základní veřejné vybavenosti v místě bydliště a omezování přesunů v rámci města jen na vyšší vybavenost (základní vybavenost je vybaveností každodenní potřeby a má být proto dostupná v místě bydliště, např. MŠ, ZŠ aj.)	0
i.03.3.07	Zlepšování dostupnosti základní veřejné vybavenosti v místě bydliště a omezování přesunů v rámci města jen na vyšší vybavenost (základní vybavenost je vybaveností každodenní potřeby a má být proto dostupná v místě bydliště, např. MŠ, ZŠ aj.)	0
i.03.3.08	Zlepšování dostupnosti základní veřejné vybavenosti v místě bydliště a omezování přesunů v rámci města jen na vyšší vybavenost (základní vybavenost je vybaveností každodenní potřeby a má být proto dostupná v místě bydliště, např. MŠ, ZŠ aj.)	0
i.03.3.09	Zlepšování dostupnosti plnosortimentních potravinářských prodejen pro každodenní drobné nákupy	0
i.03.3.10	Zlepšování fungování a podpora rozmanitosti funkcí a aktivit lokálních center, omezování vzniku monofunkčních ploch a nákupních zón	0
i.03.3.11	Efektivní využívání kapacity moderních kanceláří	0
<b>04</b>	<b>VYVÁŽENÝ ROZVOJ KULTURNÍCH A URBÁNNÍCH HODNOT</b>	
<b>04.1</b>	<b>Aktivně rozvíjet a chránit kulturní dědictví</b>	
i.04.1.01	Pečování o pražské památky	0
i.04.1.02	Investování prostředků do udržování kulturního dědictví	0
i.04.1.03	Aktivní zapojení objektů architektonického dědictví do rozvoje identity místa	0
i.04.1.04	Snižování vizuálního smogu	0
c.04.1.05	Propojení pražských památek se současnou živou kulturou	0
<b>04.2</b>	<b>Vyvážený rozvoj cestovního ruchu</b>	
i.04.2.01	Diverzifikace zdrojových trhů pro vyváženější rozvoj cestovního ruchu	0
i.04.2.02	Dekonzcentrace cestovního ruchu – snížení zatížení historického centra	0
i.04.2.03	Zvyšování kvality cestovního ruchu a příjmů z něj, podpora slow tourism	0
i.04.2.04	Zvyšování loajality turistů k návštěvě Prahy, podpora uvědomělého cestovního ruchu a návštěvníků se zájmem o místní kulturu, život a prostředí	0
i.04.2.05	Snižování “turistifikace” centra města a podpora vyváženého rozvoje města	0
i.04.2.06	Snižování sezónních vlivů cestovního ruchu, vyrovnání využití hromadných ubytovacích zařízení v roce	0
<b>04.3</b>	<b>Rozvíjet aktivní kulturní politiku města</b>	
i.04.3.01	Zvyšování počtu kulturních zařízení	0
i.04.3.02	Zajišťování zázemí pro kulturní aktivity	0
i.04.3.03	Zajišťování základního a nízkobariérového přístupu ke kultuře	0
i.04.3.04	Zvyšování podílu výdajů města pro kulturu na obyvatele	0
<b>05</b>	<b>ATRAKTIVNÍ A KONKURENCESCHOPNÉ MĚSTO</b>	
<b>05.1</b>	<b>Příznivé podnikatelské prostředí</b>	
i.05.1.01	Zkrácení času pro získání stavebního povolení	0
i.05.1.02	Zvyšování přímých zahraničních investic	0
i.05.1.03	Zlepšování pozice ČR v žebříčku Ease of Doing Business	0
i.05.1.04	Mírné každoroční zvyšování počtu nově vzniklých ekonomických subjektů	0
i.05.1.05	Zlepšování a podpora příznivých podmínek pro vznik nových podniků	0
<b>05.2</b>	<b>Podpora inovace a konkurenceschopnosti</b>	
i.05.2.01	Zvyšování počtu firem se zjištěnou ekonomickou aktivitou ve znalostně intenzivních odvětvích zpracovatelského průmyslu a služeb	0
i.05.2.02	Zvyšování počtu nově vzniklých ekonomických subjektů s hlavní činností spadající do znalostně intenzivních, resp. technologicky náročných odvětví	0
i.05.2.03	Zvyšování podílu osob zaměstnaných v odvětvích s vysokou přidanou hodnotou	0

i.05.2.04	Zvyšování počtu podniků podílejících se na vzniku inovativních řešení, zejména prostřednictvím investic do vzdělání, propojením soukromé, veřejné a akademické sféry a motivačních nástrojů	0
i.05.2.05	Zvyšování počtu participantů na mezinárodních kongresových akcích	0
i.05.2.06	Zvyšování počtu konferencí a kongresů nad 50 osob v hromadných ubytovacích zařízeních s mezinárodní účastí	0
i.05.2.07	Zvyšování počtu nadnárodních organizací s regionální centrálou v Praze	0
<b>05.3</b>	<b>Ekonomická prosperita a blahobyt</b>	
i.05.3.01	Zajišťování co největší nabídky pracovní síly pro trh práce z vlastních/lokálních zdrojů – bydličního obyvatelstva dle ILO (vč. dlouhodobě stabilizovaných zdrojů – např. cizinci s trvalým pobytem)	0
i.05.3.02	Udržení či zvyšování úrovně hrubého domácího produktu (HDP) v porovnání s průměrným HDP Evropské unie	0
i.05.3.03	Zvyšování produktivity práce	0
i.05.3.04	Zvyšování průměrné hrubé měsíční mzdy zaměstnanců	0
i.05.3.05	Doplňování nedostatečných lokálních zdrojů pro zajištění pražského trhu práce (ekonomické základny) a nabídka pracovních příležitostí pro obyvatele v zázemí Prahy	0
i.05.3.06	Zajišťování racionální nabídky pracovních příležitostí (zejména) pro obyvatele z okrajových částí města	0
i.05.3.07	Sladování nabídky a poptávky pracovních sil s vývojem potřeb pražské ekonomické základny	0
i.05.3.08	Maximální využívání lokálních zdrojů pracovní síly a minimalizace překážek ke vstupu do zaměstnání	0
<b>06</b>	<b>BEZPEČNÁ A EFEKTIVNÍ MOBILITA</b>	
<b>06.1</b>	<b>Šetrná mobilita</b>	
i.06.1.01	Zvyšování délky samostatných cyklostezek	+
i.06.1.02	Zvyšování délky cyklistických pruhů	+
i.06.1.03	Snižování úhrady ztráty z provozu veřejné dopravy na území Prahy	0
i.06.1.04	Zvyšování počtu registrovaných vozidel s elektromotorem	0
i.06.1.05	Zvyšování počtu autobusů s elektromotorem v provozu veřejné dopravy	0
i.06.1.06	Zvyšování podílu veřejné, pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce	+
<b>06.2</b>	<b>Dostupná doprava</b>	
i.06.2.01	Zvyšování podílu spojů realizovaných v pracovní den nízkopodlažními tramvaji	0
i.06.2.02	Zvyšování podílu spojů realizovaných v pracovní den nízkopodlažními autobusy Pražské integrované dopravy v Praze	0
i.06.2.03	Zvyšování podílu bezbariérových stanic metra	0
i.06.2.04	Zvyšování podílu bezbariérových stanic a zastávek vlaků Pražské integrované dopravy	0
i.06.2.05	Zvyšování podílu obyvatel majících v dosahu 15 min. pěší chůze zastávku kolejové dopravy	0
i.06.2.06	Urychlení rozvoje systému Park and Ride (P+R), zejména zvyšováním počtu vozidel využívajících parkování P+R	0
c.06.2.07	Zajištění kolejového propojení letiště s centrem	0
c.06.2.08	Zlepšování dostupnosti Prahy vysokorychlostní kolejovou dopravou	0
<b>06.3</b>	<b>Výkonná a spolehlivá doprava</b>	
i.06.3.01	Zvyšování podílu realizované části Pražského okruhu na celkové délce	0
i.06.3.02	Snižování intenzit dopravy na centrálním a vnějším kordonu	+
i.06.3.03	Zvyšování počtu světelných signalizačních zařízení připojených do hlavní dopravní ústředny	+
i.06.3.04	Zvyšování průměrné cestovní rychlosti tramvají	+
i.06.3.05	Zvyšování průměrné cestovní rychlosti autobusů Pražské integrované dopravy	+
i.06.3.06	Zvyšování přesnosti provozu vlaků Pražské integrované dopravy	0

i.06.3.07	Zvyšování dopravního výkonu (dostatečný dopravní výkon) všech linek Pražské integrované dopravy mimo železnici	+
i.06.3.08	Zvyšování počtu přepravených cestujících městskou a příměstskou železnici na území Prahy	+
i.06.3.09	Zvyšování podílu kolejových druhů městské hromadné dopravy (MHD) na počtu cestujících přepravených MHD na území Prahy	0
i.06.3.10	Zvyšování výkonu (dostatečný výkon) nejdůležitějších linek	+
i.06.3.11	Snižování počtu usmrčených a těžce zraněných při dopravních nehodách	+
<b>06.4</b>	<b>Prostorově a ekonomicky efektivní doprava</b>	
i.06.4.01	Nezvyšování stupně automobilizace	+
i.06.4.02	Zachování průměrné obsazenosti osobních vozidel	+
i.06.4.03	Snižování počtu automobilů denně projíždějících přes centrální kordon	+
i.06.4.04	Navyšování počtu vozidel v rámci carsharingu	0
i.06.4.05	Snižování celkového počtu parkovacích míst v uličním prostoru Pražské památkové rezervace	0
i.06.4.06	Zvyšování celkové délky chráněných značených a doporučených cyklotras	+
i.06.4.07	Zvyšování celkové délky cykloobousměrek	0
i.06.4.08	Zvyšování podílu mostů se stavebním stavem 3 – dobrý a lepší	0
c.06.4.09	Dosažení lepší organizace zásobování s nižším dopadem na město	0
<b>07</b>	<b>BEZPEČNÉ, ODOLNÉ A PŘIPRAVENÉ MĚSTO</b>	
<b>07.1</b>	<b>Posilovat dostupnost a spolehlivost technické infrastruktury</b>	
i.07.1.01	Navyšování podílu infrastrukturních systémů s využitím technologií smart grids a tím zvyšování spolehlivosti dodávek elektrické energie	0
i.07.1.02	Zlepšování cenové dostupnosti a míry pokrytí vysokorychlostního internetu, zavádění nové optické sítě a datových center	0
i.07.1.03	Zajištění pitné vody pro všechny obyvatele, zvyšování počtu objektů napojených na veřejný vodovod	0
i.07.1.04	Zajišťování pitné vody pro všechny obyvatele a pokrytí spotřeby vody, současně nenavyšování její spotřeby na obyvatele	0
i.07.1.05	Snižování ztrát pitné vody v rozvodné síti	0
i.07.1.06	Zvyšování podílu objektů napojených na veřejnou kanalizaci	0
i.07.1.07	Zajišťování čištění odpadních vod na Ústřední čistírně odpadních vod nebo pobočných čistírnách odpadních vod	0
<b>07.2</b>	<b>Rozvíjet prevenci a ochranu před živelnými katastrofami</b>	
i.07.2.01	Dokončení systému protipovodňové ochrany, zlepšení správy a managementu protipovodňových opatření	+
i.07.2.02	Zvyšování délky revitalizovaných úseků vodních toků a maximální zpomalení odtoku vody z krajiny i města	0
i.07.2.03	Zvyšování počtu vodních ploch, které umožňují retenci vody v krajině a snižovat tak vliv městského tepelného ostrova	0
c.07.2.04	Zajišťování krizového řízení a rozvíjení krizové komunikace mezi regionem, městem, městskými částmi, institucemi a obyvateli; posilování schopnosti adekvátní reakce veřejné správy a obyvatel na krizové situace spojené např. s teroristickými útoky, přírodními katastrofami, epidemiemi, nekontrolovanou migrací atd.	0
<b>07.3</b>	<b>Posilovat ochranu obyvatel a snižovat bezpečnostní hrozby</b>	
i.07.3.01	Snižování kriminality, tím zvyšování pocitu bezpečnosti ve městě	0
i.07.3.02	Snižování počtu přestupků (jde zejména o dopravní), tím i zvyšování pocitu bezpečnosti ve městě	0
i.07.3.03	Snižování kriminality, tím i zvyšování pocitu bezpečnosti ve městě	0
<b>08</b>	<b>VZDĚLANÉ A INOVATIVNÍ MĚSTO</b>	
<b>08.1</b>	<b>Zvyšování kvality a dostupnosti vzdělávání</b>	
i.08.1.01	Zapojování více dětí do předškolního vzdělávání	0

i.08.1.02	Snižování podílu osob s ukončeným pouze základním vzděláním nebo bez vzdělání	0
i.08.1.03	Zajišťování dostupnosti mateřských škol (MŠ) v místě bydliště, podpora pravidelného pohybu dětí pěší dostupností MŠ	0
i.08.1.04	Zajišťování dostupnosti základních škol (ZŠ) v místě bydliště, podpora pravidelného pohybu dětí pěší dostupností ZŠ	0
i.08.1.05	Zajišťování dostatečné kapacity mateřských škol zřizovaných městskými částmi, odpovídající počtu dětí ve věkové skupině 3 až 5 let	0
i.08.1.06	Zajišťování dostatečné kapacity základních škol zřizovaných městskými částmi, odpovídající počtu dětí ve věkové skupině 6 až 14 let	0
<b>08.2</b>	<b>Aktivní rozvoj lidských zdrojů a vzdělávacích institucí</b>	
i.08.2.01	Zajišťování podmínek pro maximální využití lokálních zdrojů pracovní síly, kvalitní příprava na dobré uplatnění na trhu práce	0
i.08.2.02	Maximální / racionální využívání lokálních zdrojů pracovní síly a minimalizace překážek zaměstnání	0
i.08.2.03	Kvalitní příprava na dobré uplatnění na trhu práce	0
i.08.2.04	Snižování počtu absolventů a lidí s nízkým vzděláním na úřadech práce a bez zaměstnání	0
i.08.2.05	Zvyšování podílu výdajů na výzkum a vývoj na regionálním hrubém domácím produktu (dle strategie Evropa 2020 – min. 3 %)	0
i.08.2.06	Zajišťování dostatečného podílu osob s kvalitním vysokoškolským vzděláním (dle strategie Evropy 2020 / české přílohy min. 32 % osob ve věku 30–40 let)	0
<b>08.3</b>	<b>Podpora spolupráce vzdělávacích a výzkumných institucí s podnikatelskou sférou</b>	
i.08.3.01	Zlepšování matematické gramotnosti, cílem by mělo být zastavení propadu (min. nad průměrnou hodnotou 500 bodů)	0
i.08.3.02	Zlepšování přírodovědné gramotnosti, cílem by mělo být zastavení propadu (min. nad průměrnou hodnotou 500 bodů)	0
i.08.3.03	Zlepšování čtenářské gramotnosti, cílem by mělo být zastavení propadu (min. nad průměrnou hodnotou 500 bodů)	0
i.08.3.04	Zvyšování podílu inovujících podniků (min. polovina ze všech podniků dle Community Innovation Survey)	0
i.08.3.05	Zvyšování finančního objemu mezisektorové spolupráce ve výzkumu a vývoji	0
i.08.3.06	Zvyšování a zajišťování dostatečných výdajů na výzkum a vývoj v podnikatelském sektoru	0
i.08.3.07	Zvyšování celkových výdajů na výzkum a vývoj	0
i.08.3.08	Zvyšování počtu úvazku výzkumných pracovníků	0
<b>09</b>	<b>SOCIÁLNĚ SOLIDÁRNÍ A SOUDRŽNÉ MĚSTO</b>	
<b>09.1</b>	<b>Dostupné bydlení</b>	
i.09.1.01	Snižování podílu výdajů domácností na bydlení, především bydlení v nájemních bytech	0
i.09.1.02	Vytváření podmínek pro vznik systému sociálního a dostupného bydlení převážně prostřednictvím městských investic do výstavby, rekonstrukcí, oprav a úprav bytů s cílem zajišťovat dostatečné kapacity krizových, sociálních a dostupných bytů	0
i.09.1.03	Zastavení privatizace volných menších či bezbariérových obecních bytů, eventuálně využitelných pro sociální účely, a snižování míry neobsazenosti obecního bytového fondu	0
i.09.1.04	Realizace souboru různých a vzájemně provázaných preventivních opatření s cílem významně snižovat počet Pražanů, kteří musejí nedobrovolně opustit své domovy	0
<b>09.2</b>	<b>Kvalitní a dostupná péče o zdraví</b>	
i.09.2.01	Růst naděje dožití žen, tedy zlepšování úmrtnostních poměrů	0
i.09.2.02	Růst naděje dožití mužů, tedy zlepšování úmrtnostních poměrů	0
i.09.2.03	Zachování stabilní péče o zdraví	0
i.09.2.04	Rozšiřování sítě ordinací praktických lékařů pro dospělé s ohledem na demografické stárnutí populace a rostoucí nároky starších věkových skupin	0



i.09.2.05	Zajišťování základní veřejné vybavenosti v místě bydliště a omezování přesunů v rámci města jen na vyšší vybavenost (základní vybavenost je vybaveností každodenní potřeby a má být proto dostupná v místě bydliště, např. MŠ, ZŠ aj.)	0
i.09.2.06	Zvyšování kapacity lůžek v domovech pro seniory a domovech se zvláštním režimem s ohledem na demografické stárnutí populace, cílem je kapacita minimálně pro 6 % obyvatel starších 80 let	0
i.09.2.07	Zlepšování podmínek pro každodenní venkovní pohybovou aktivitu jako prevence rizikového chování a podpora zdravého životního stylu obyvatel	0
i.09.2.08	Zlepšování dostupnosti dětských hřišť v blízkosti domova, a tím podpora každodenního pobytu a pohybu dětí ve venkovním prostředí	0
<b>09.3</b>	<b>Sociální inkluze a podpora rodiny</b>	
i.09.3.01	Snižování, či alespoň udržení nízkého podílu osob ohrožených sociálním vyloučením a chudobou	0
i.09.3.02	Snižování, či alespoň udržení nízkého počtu sociálně vyloučených lokalit	0
i.09.3.03	Zajišťování a zlepšování podmínek pro bezbariérové prostředí	0
i.09.3.04	Zvyšování ekonomické aktivity seniorů	0
i.09.3.05	Zvyšování úhrnné plodnosti	0
<b>09.4</b>	<b>Důstojná práce a snížení příjmové nerovnosti</b>	
i.09.4.01	Zajišťování dostatku pracovních příležitostí – profesně diferencovaných pracovních míst – pro znevýhodněné skupiny obyvatel	0
i.09.4.02	Snižování rozsahu dlouhodobé nezaměstnanosti	0
i.09.4.03	Zlepšování českého trhu práce zvýšením míry flexibility (zkrácené úvazky, práce z domova aj.), současně snižování nedobrovolné flexibility vlivem technologického pokroku (robotizace aj.)	0
i.09.4.04	Snižování podílu osob ohrožených chudobou nebo sociálním vyloučením	0
i.09.4.05	Snižování příjmové nerovnosti	0
i.09.4.06	Snižování rozdílu mezi mzdami žen a mužů (gender pay gap)	0
<b>10</b>	<b>KVALITNÍ A TRANSPARENTNÍ VEŘEJNÁ SPRÁVA</b>	
<b>10.1</b>	<b>Odbornost, kompetentnost a odpovědnost veřejné správy</b>	
i.10.1.01	Vytváření podmínek pro realizaci naplánované veřejné infrastruktury	+
i.10.1.02	Implementace schválené urbanistické koncepce obytného prostoru města	0
i.10.1.03	Respektování schválené urbanistické koncepce města a nepodléhání tlakům na změny zastavitelnosti dosud nezastavěných území	+
i.10.1.04	Pořizování kvalitních podrobnějších územně plánovacích dokumentů jako podklad pro územní rozhodování	0
i.10.1.05	Zvyšování počtu městských částí, pravidelně vyhodnocujících naplňování cílů jejich strategických plánů rozvoje ve vazbě na rozpočet	0
<b>10.2</b>	<b>Inovativní přístup, efektivnost a otevřenost veřejné správy</b>	
i.10.2.01	Snižování doby umístění stavby	0
i.10.2.02	Zefektivnění procesu povolování stavby od záměru po uvedení do provozu (min. index 68 až 72 dle vzoru Rakouska, Německa)	0
i.10.2.03	Příprava podmínek pro dobrou informovanost veřejné správy a veřejnosti, zveřejnění, propagace a maximální zpřístupnění ÚAP	0
i.10.2.04	Podpora využívání informačních a komunikačních technologií (ICT) a sdílení dat ve veřejné správě (open data)	0
i.10.2.05	Zvyšování informační a komunikační podpory fungování místní veřejné správy	0
i.10.2.06	Zvyšování celkového počtu vydaných stavebních povolení a ohlášení	0
c.10.2.07	Zamezení tříštění veřejné správy a omezení negativních dopadů z toho plynoucích	0
<b>10.3</b>	<b>Efektivní hospodaření s veřejnými prostředky a majetkem</b>	
i.10.3.01	Soustředění strategicky významného majetku do vlastnictví města a jeho efektivní využívání	0
i.10.3.02	Soustředění strategicky významného majetku do vlastnictví města a jeho efektivní využívání	0

i.10.3.03	Soustředění strategicky významných pozemků do vlastnictví města a jejich efektivní využívání	0
i.10.3.04	Zvyšování podílu investic ve vybraných politikách vůči běžným výdajům	0
i.10.3.05	Zvyšování míry e-governmentu	0
c.10.3.06	Zvyšování objemu projektově řízených investic	0
<b>11</b>	<b>SPOKOJENOST A ANGAŽOVANOST OBYVATEL</b>	
<b>11.1</b>	<b>Zapojení obyvatel do rozvoje města</b>	
i.11.1.01	Zvyšování podílu politicky aktivního obyvatelstva	0
i.11.1.02	Uplatňování principů zakotvených v Evropské úmluvě o krajině při rozvoji otevřené krajiny se zapojením veřejnosti	0
<b>11.2</b>	<b>Zapojení obyvatel do komunitního života</b>	
i.11.2.01	Zvyšování míry dobrovolnické činnosti obyvatel	0
i.11.2.02	Vytváření transparentních mechanismů a nástrojů pro oživení kulturně komunitního života	0
i.11.2.03	Snižování deficitů vybavenosti kulturně-komunitními centry a dalšími kulturními zařízeními v lokalitách	0
i.11.2.04	Snižování deficitů vybavenosti knihovnami a dalšími kulturními zařízeními v lokalitách	
<b>11.3</b>	<b>Spokojenost obyvatel s životem ve městě</b>	
i.11.3.01	Zvyšování počtu obyvatel s aktivním životním stylem	0
i.11.3.02	Zvyšování počtu obyvatel spokojených s kvalitou veřejného prostoru	+

### Závěr vyhodnocení vlivů změny na udržitelný rozvoj

Jak je patrné z tabulky vyhodnocení, změna Z 3125/00 má v převážné většině cílů a indikátorů celkový kladný vliv. Změna je v souladu s principem udržitelného rozvoje, neboť v celku snižuje negativní vlivy automobilové dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví, čímž podporuje environmentální a sociální pilíř s minimálním omezením pilíře ekonomického.

Z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území je změna Z 3125/00 přijatelná.

## NÁVRH STANOVISKA PŘÍSLUŠNÉHO ORGÁNU

Obsahem předloženého dokumentu je posouzení vlivu realizace změny územního plánu hl. m. Prahy na životní prostředí a udržitelný rozvoj. Vyhodnocení identifikovalo všechny závažnější vlivy změny územního plánu na životní prostředí v porovnání s dopadem nulové varianty, která počítá s realizací vývoje v území podle současného územního plánu hl. m. Prahy.

V následujícím textu je uvedeno doporučení k vydání stanoviska pro hodnocené změny, včetně uvedení podmínek tohoto stanoviska:

### I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

<b>Název koncepce:</b>	<b>Celoměstsky významná změna územního plánu hl. m. Prahy Z 3125/00</b>
<b>Pořizovatel koncepce:</b>	<b>Hlavní město Praha,</b> Magistrát hlavního města Prahy, Odbor územního rozvoje Jungmannova 35/29, 110 00 Praha
<b>Zpracovatel koncepce:</b>	<b>Institut plánování a rozvoje hl. města Prahy</b> Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2
<b>Zpracovatel vyhodnocení:</b>	<b>Mgr. Radek Jareš</b> osoba autorizovaná ke zpracování dokumentace a posudku – prodl. autorizace čj. MZP/2020/710/4323

### II. PRŮBĚH POSUZOVÁNÍ

Pořízení změny Z 3125/00 ÚPn bylo schváleno usnesením Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 29/56 ze dne 14. 9. 2017. Veřejné vystavení návrhu zadání změn proběhlo od 26. 3. 2018 do 25. 4. 2018 včetně. Stanovisko odboru životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy jako příslušného úřadu podle § 22 písm. d) a § 23 odst. 10 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí bylo vydáno podle § 47 odst. 2 a 3 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) dne 18. 04. 2018 pod SZn. S-MHMP 450963/2018 OCP s tím, že změna bude posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí.

Vyhodnocení vlivů bylo vypracováno v souladu se stavebním zákonem, a dále s přílohou č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti (dále jen vyhláška). Společné jednání o návrhu změn se konalo dne ....., veřejné projednání dokumentace Vyhodnocení vlivů změn ÚP SÚ hl. m. Prahy na udržitelný rozvoj území se konalo dne .....

Dne ..... obdržel příslušný úřad od pořizovatele žádost o stanovisko k návrhu koncepce dle § 50 odst. 5 stavebního zákona.

### III. HODNOCENÍ KONCEPCE

#### 1. Charakter a rozsah koncepce

Posuzována byla změna územního plánu SÚ hl. m. Prahy Z 3125/00. Změna aktualizuje vymezení Městského okruhu v platném ÚP SÚ hl. m. Prahy v úseku mezi Pelc-Tyrolkou, Balabenkou a Rybníčky. Změna dílčím způsobem upravuje koncepci dopravní infrastruktury novým uspořádáním vybrané komunikační sítě vyplývající ze změny podoby Městského okruhu, které přesouvá převážnou část Městského okruhu z povrchu do tunelů. S jiným pojetím vedení Městského okruhu souvisí i úprava mimoúrovňových křižovatek a navazující vazby do území včetně vyvolaných úprav dotčených ploch s rozdílným způsobem využití. V nově navržených tunelových úsecích je plocha nadřazené sběrné komunikace celoměstského významu /S1/ nahrazena využitím odpovídajícím využití sousedních ploch, příp. plochou s novým využitím. V oblastech původních mimoúrovňových křižovatek jsou vymezeny nové rozvojové a zelené plochy a s rozdílným způsobem využití území vyplývající z odlišné geometrie komunikací. Změna navrhuje nárůst zastavitelných ploch na úkor ploch nezastavitelných v rozsahu 252 023 m<sup>2</sup>, zároveň se navrhuje plochy nezastavitelné, které ruší zastavitelné plochy v rozsahu 160 880 m<sup>2</sup>. Rozdíl mezi nárůstem zastavitelných a nezastavitelných ploch činí 91 143 m<sup>2</sup>. Změna upravuje koncepci technické infrastruktury ve všech jejích oborech. Nová trasa Městského okruhu, vedená převážně v tunelech, si v celé své trase vyžádá přeložky sítě technické infrastruktury. V oblasti Pelc-Tyrolky změna navrhuje ve vztahu k nově navrhovaným tunelům trasu linie protipovodňové ochrany pro Q<sub>2002</sub>. Změnou je doplněna legenda výkresů č. 9, 10, 11, 33. S korekcemi vedení Městského okruhu je spojeno několik změn ve vymezení ploch ÚSES, vesměs jsou ale formálního charakteru a souvisejí s odlišným místním uspořádáním nájezdových ramp předmětné stavby či souvisejících komunikací. Řešené území změny se částečně nachází v ochranném pásmu přírodní památky (PP) Bílá skála. Součástí řešení návrhu změny je upřesnění vymezení VPS pro stavby dopravní infrastruktury – Městský okruh. V souladu se zadáním jsou

v návrhu změny Z 3125/00 na základě prověření a věcných souvislostí s řešením předmětu změny transformovány, navrženy a případně zrušeny VPS pro související stavby dopravní a technické infrastruktury.

## 2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů koncepce na životní prostředí

V rámci dokumentace vyhodnocení vlivu změn na trvale udržitelný rozvoj území byly posuzovány a hodnoceny dopady realizace změny v porovnání s předpokládaným vývojem při naplňování potenciálu stávajícího územního plánu.

Posouzení obsahuje vyhodnocení vlivů změn na životní prostředí (SEA), vyhodnocení vlivů na problémy, indikátory a cíle udržitelného rozvoje území. definované v územně analytických podkladech. Vlivy změny na jednotlivé složky životního prostředí je možné shrnout takto:

- **klima** – změna nemůže ovlivnit globální klimatický systém, změny nastanou v místním měřítku, nové uspořádání ploch bude znamenat jiné lokální klima v jednotlivých lokalitách. Vlivy na klima nebudou významné.
- **kvalita ovzduší** – v současnosti jsou v území splněny imisní limity sledovaných látek. Podle provedeného modelového hodnocení budou ve výhledovém horizontu územního plánu po naplnění všech záměrů splněny imisní limity i ve variantě s provedením změny Z 3125/00. Změna může přinést mírné změny v rozložení imisní zátěže, celkový vliv změny je možné hodnotit jako kladný.
- **akustická situace** – v území řešeném změnou a v jeho okolí jsou v některých místech překračovány limity hluku. Hlavním předmětem změny je převedení kapacitní komunikace Městského okruhu do tunelů a tedy účinná eliminace akustické zátěže od dopravy na Městském okruhu vůči obyvatelům města. V souvislosti se změnami dopravních intenzit vlivem nárůstu atraktivity Městského okruhu může dojít k nárůstu dopravy v některých místech, kde je již v současnosti překročen hygienický limit. V těchto místech lze negativní vlivy kompenzovat opatřeními. Celkově lze změnu z hlediska akustických vlivů hodnotit jako výrazně lepší řešení než je v současném územním plánu.
- **půda** – v lokalitách, kde jsou změnou nově navrženy zastavitelné plochy nebo nově vedeny komunikace, dojde k záboru půdy. Naopak v místech, kde jsou nově navrženy plochy nezastavitelné, nedojde k záborům půdy, nebo bude v budoucnu půdní kryt obnoven. Celkově je vliv na půdu hodnocen jako málo významný.
- **povrchová voda** – změna navrhuje rozšíření koryta Rokytky v jednom místě, tato změna je nevýznamná, dotýká se zcela regulované části koryta. Dále bude redukováno nebezpečí kontaminace vodních toků díky převedení části dopravního výkonu do tunelů. Lepší možnost nakládání se srážkovými vodami také sníží špičkové průtoky

v recipientech. Změna též nevýznamně mění vymezení záplavového území a převádí část záplavového území z průtočného a neprůtočného na území určené k ochraně.

- **geologické poměry a přírodní zdroje** – dojde k dotčení geologického podloží tunely, které nově změna vymezuje. Toto ovlivnění bude nevýznamné. Změna se nedotýká vymezených ložisek nerostných surovin nebo přírodních zdrojů.
- **podzemní voda** – ovlivnění podzemní vody je nutné očekávat vlivem umístění nových tunelových staveb v poměrně rozsáhlém území. Ovlivnění bude představovat zejména drénování a zvýšený odvod podzemní vody podél tunelů, omezení infiltrace a proudění podzemní vody tělesem tunelu. Drénování podzemní vody podél tunelů je možné technickými opatřeními omezit a musí být navrženo v místech, kde je požadována vyšší ochrana hladiny podzemní vody. U tunelu Bílá Skála lze vlivy na hladinu podzemní vody očekávat v pásmu 50–100 m od tunelu. Snížení hladiny podzemní vody v těchto místech neovlivní hydrické poměry v rámci povrchové vegetace na Bílé skále. V případě tunelu Libeňské spojky se ovlivnění podzemní vody předpokládá do vzdálenosti max. 50 m od tunelu, ovlivnění nebude mít dopad na dotaci vody do Rokytky. V úseku Balabenka – V Rybníčkách bude rozsah ovlivnění hladiny podzemní vody závislé na technologii výstavby tunelu (hloubený vs. ražený). Ovlivnění se bude týkat pásma 40–70 m u hloubených a 100–150 m u ražených tunelů, výjimečně v propustných horninách do vzdálenosti 250 m. V oblasti vrchu Třešňovka musí být tunel realizován s technickými opatřeními pro minimalizaci dopadu na hladinu podzemní vody vzhledem k ochraně sadu na tomto vrchu. Další ovlivnění podzemních vod v okolí bude málo významné.
- **zvláště chráněná území a citlivé ekosystémy** – změna je navržena v prostoru jednoho zvláště chráněného území (přírodní památka Bílá skála), pod níž nově navrhuje tunel. Vlastní tunel přírodní památku nijak neovlivní, stejně tak vlivy na hydrický režim povrchu vlivem změn v hladině podzemních vod byl vyhodnocen jako velmi malý. Vlastní památka je na okraji zóny potenciálního ovlivnění podzemní vody tunelem, navíc přímo pod přírodní památkou je veden železniční tunel, jehož vliv na příznivý stav bioty v prostoru zvláště chráněného území nebyl pozorován. Změna má pozitivní vliv na ekosystém sadu na vrchu Třešňovka.
- **ÚSES, VKP a celoměstský systém zeleně** – změna je navržena v prostoru některých prvků ÚSES a některých VKP ze zákona. Dále změna mírně upravuje vymezení celoměstského systému zeleně. Vlivy na územní systém ekologické stability jsou minimální a málo nevýznamné, rozšíření biokoridorů je možné považovat za pozitivní vliv změny územního plánu. Dotčení registrovaných KP nenastává, dotčení VKP ze zákona bude velmi malé a neovlivní jejich ekologickou a stabilizační funkci jako VKP. Vlivy na celoměstský systém zeleně je možné označit za málo významné, přičemž převládají pozitivní vlivy, tj. rozšíření systému.
- **flora** – V území řešeném změnou se vyskytují zvláště chráněné druhy rostlin v prostoru přírodní památky Bílá skála. Vliv na flóru v rámci přírodní památky bude nevýznamný. Vlivy je možné očekávat v lokalitách, kde se v současnosti nachází

zeleně a jsou změnou určeny k zastavění. Naopak dojde k rozšíření míst se zelení na nově vymezené nezastavitelné plochy. Vzhledem k charakteru zeleně (městská zeleně, příp. náletové a ruderalní plochy) je možné vlivy na floru akceptovat. Součástí realizace záměrů dle územního plánu musí být i sadové úpravy navazujících ploch vymezených změnou jako plochy zeleně.

- **fauna** – Ovlivnění bude minimální. Drobné vlivy je možné očekávat v lokalitách, kde se v současnosti nacházejí neobhospodařované plochy, které mohou být díky změně zastavěny; naopak v nově navržených plochách zeleně vzniknou nové biotopy pro živočichy. V prostoru dotčeném změnou se vyskytují některé zvláště chráněné druhy. Jedná se o druhy víceméně běžné v městském prostředí, jejich výskyt v území není ojedinělý nebo vzácný. Vlivem záměrů umožněných změnou územního plánu dojde k dotčení jedinců živočichů, majících biotop v místech, kde bude umožněna nová výstavba. Rozsah změn vylučuje dotčení celých populací nebo ohrožení výskytu živočišného druhu v lokalitě.
- **lesy** – vlivem nového návrhu řešení některých lokalit dochází změnou ke změně hranic ploch LR. Celkově lze vlivy na lesní pozemky označit za málo významné. V některých lokalitách se změna lesa dotýká, v jiných redukuje dotčení lesa záměry v územním plánu uvedenými.
- **biodiverzita** – změna Z 3125/00 bude mít nulový vliv na celkovou biodiverzitu fauny širšího území, vlivem změny nedojde k vyhynutí žádné populace nebo druhu. Změna nebude mít významný vliv na biodiverzitu.
- **krajina a krajinný ráz** – změna mění rozložení zastavitelných a nezastavitelných ploch, umisťuje některé části městského okruhu (kapacitní komunikace) nově do tunelu. Změna se tak dotkne vizuálního vnímání krajiny. Změna převádí v současnosti navržené kapacitní komunikace městského okruhu do tunelů, povrchové komunikace jsou navrženy víceméně v současných parametrech s malými výjimkami, kde technické řešení portálů nebo křižovatek vyžaduje mírné rozšíření. Současně změna redukuje poměrně mohutné systémy mimoúrovňových křižovatek a stanovuje řešení jako křižovatky úroňové, které jsou mnohem méně prostorově náročné a méně vizuálně působící. Úroňové křižovatky zapadají do charakteru městské krajiny jednoznačně příznivěji a představují pro vnímání městské krajiny méně kontrastní a rušivý prvek.
- **obyvatelstvo a lidské zdraví** – obyvatelstvo bude ovlivněno změnami v rozložení automobilové dopravy (a v důsledku jejich působení na kvalitu ovzduší a akustickou situaci), které nastane vlivem změny v atraktivitě komunikační sítě a preferovaných tras dopravy. Změna navrhuje nové cyklotrasy a mění prostupnost území. Z hlediska sekundárních vlivů bude změna znamenat přesun automobilové dopravy na jiné komunikace a tím změny v rozložení koncentrací znečišťujících látek a změny v akustické situaci. Celkově je možné hodnotit v tomto ohledu změnu jako jednoznačně pozitivní. Přesunem kapacitních komunikací do tunelů dojde k výraznému omezení působení emisí produkovaných automobily na obyvatele, ještě

výrazněji v případě hluku, bude podstatná část hlukové zátěže obyvatelstva eliminována. V rámci hodnocení vlivů na kvalitu ovzduší bylo prokázáno, že ve výhledovém horizontu naplnění územního plánu nedojde po realizaci všech staveb dle změny Z 3125/00 k překročení imisního limitu pro žádnou ze znečišťujících látek, imisní zátěž tedy bude z hlediska vlivů na lidské zdraví přijatelná. Dále hodnocení prokázalo, že v některých místech, kde je v současnosti překročen limit hluku, může dojít k nárůstu dopravy a tím by mohlo dojít ke zhoršení nadlimitního stavu. V těchto místech je třeba realizovat opatření pro snížení hluku z automobilové dopravy tak, aby v daném místě nedošlo vlivem nové dopravy k nárůstu hladin hluku. Tím nedojde k nepříjemným vlivům na obyvatele.

- **kulturní památky** – žádná z kulturních památek se nenachází v místech, kde dochází ke změně funkčního využití území nebo kde jsou nově vymezeny tunely. Dotčení kulturních památek bude nulové
- **hmotný majetek** – vlivem změny v prostorovém uspořádání dojde ke změně dotčení některých nemovitostí. V některých lokalitách vymezuje nově území původně rezervované pro rampy mimoúrovňové křižovatky jako území zastavitelné. Vlivy na stávající hmotný majetek jsou tedy v těchto místech nižší, objekty nebudou vykupovány a demolovány, naopak se zde předpokládá stavební rozvoj. Pouze velmi omezeně jsou nové komunikace vymezeny v místě stávajících objektů. Tunely Městského okruhu budou stavěny ověřenými technologiemi s eliminací vlivů stavebních prací nebo provozu tunelů na hmotný majetek.

Změna Z 3125/00 má v převážné většině cílů a indikátorů udržitelného rozvoje celkový kladný vliv. Změna je v souladu s principem udržitelného rozvoje, neboť v celku snižuje negativní vlivy automobilové dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví, čímž podporuje environmentální a sociální pilíř s minimálním omezením pilíře ekonomického.

Z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území je změna Z 3125/00 přijatelná.

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

Ke zmírnění negativních vlivů navržené změny územního plánu na životní prostředí je nutné realizovat některá opatření, která kompenzují tyto vlivy a dovolí uskutečnit plánované záměry s menšími vlivy na životní prostředí.

- Tunel pod přírodní památkou Bílá skála provést v celé délce jako ražený.
- Tunel v oblasti vrchu Třešňovka navrhnout tak, aby byl minimalizován drenážní účinek tělesa tunelu.
- Před realizací záměru provést průzkum výskytu zvláště chráněných druhů a dále postupovat podle platné legislativy (výjimka z ochranných podmínek).



- Při prokázání výskytu zvláště chráněných druhů v místě záměrů umožněných změnou územního plánu zajistit minimalizační a kompenzační opatření, která zajistí, aby nebyl ohrožen příznivý stav populace daného druhu.
- Při návrhu portálů nových tunelů věnovat zvýšenou pozornost jejich architektonickému ztvárnění a jejich vhodnému zakomponování do městské krajiny a okolní zástavby.
- Při návrhu vedení nové komunikace je třeba zajistit, aby v jejím okolí nedošlo k nepřijatelnému navýšení hlukové zátěže. Stejně tak je nutné technickými nebo organizačními opatřeními zajistit, aby v okolí navazujících ulic a komunikací, kde je překročen hygienický limit hluku, nedošlo k nepřijatelnému nárůstu akustické zátěže. Tyto lokality musejí být určeny na základě aktuálních dopravních dat se zohledněním reálného nárůstu hlukové zátěže.
- Řešit odvodnění nových komunikací tak, aby bylo maximalizováno vsakování vody z nových zpevněných ploch. Ideálním řešením je kombinace retenčních nádrží, vsaku přes půdní profil a odtoku do recipientu.
- V rámci výstavby řešit i zeleň na nově vymezených plochách zeleně v okolí trasy Městského okruhu.

#### 4. Varianty z hlediska vlivů na životní prostředí

Návrh změny je zpracován v jedné variantě.

#### IV. STANOVISKO

Na základě předloženého vyhodnocení vlivů změny Z 3125/00 (VVURÚ) **Odbor ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy**, jako příslušný úřad dle § 22 písm. e) zákona a dle § 50 odst. 5 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů **vydává podle § 10g a § 10i zákona o posuzování vlivů na životní prostředí**

#### SOUHLASNÉ STANOVISKO

ke změně ÚP SÚ hl. m. Prahy č. **Z 3125/00**

**a stanoví pro změnu požadavky pro navazující řízení dle bodu III/3 tohoto stanoviska.**

Upozorňujeme na ust. § 10g odst. 4 zákona, které se na základě ust. 10i odst. 1 zákona použije obdobně a podle kterého je schvalující orgán povinen zohlednit požadavky a podmínky vyplývající ze stanoviska ke koncepci, popřípadě pokud toto

stanovisko požadavky a podmínky obsahuje a do koncepce nejsou zahrnuty nebo jsou zahrnuty pouze zčásti, je schvalující orgán povinen svůj postup odůvodnit.

Upozorňujeme též na ust. § 10g odst. 5 zákona, které se na základě ust. 10i odst. 1 zákona rovněž použije obdobně, a podle kterého je schvalující orgán povinen zveřejnit schválenou koncepci a dále mj. prohlášení, které obsahuje zejména informaci, jak byly ve schválené koncepci zohledněny požadavky a podmínky vyplývající ze stanoviska ke koncepci, informaci o účasti veřejnosti při zpracování koncepce a v procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí a informaci o přijatých opatřeních pro zajištění sledování a rozboru vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví podle § 10h.

Toto stanovisko není rozhodnutím podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, a nelze se proti němu odvolat. Stanovisko nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů státní správy, ani jakékoliv povolení podle zvláštních předpisů.